



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

C'est une question sur laquelle nous revenons chaque année, et telle est son importance, aussi bien pour la Colonie que pour l'industrie de la pêche, qu'elle reste toujours d'actualité.

Elle est d'actualité, et pourtant elle ne progresse pas avec toute la rapidité désirable..... Il est des clous qui ont de la peine à s'enfoncer, ils nécessitent des coups de marteau répétés..... et cependant, il nous paraît y avoir dans l'opinion Saint-Pierraise une évolution qui se manifeste par des initiatives très heureuses.

Voici un stock de charbon, voici un appontement, etc..., c'est l'Initiative privée, dont les réalisations sont plus rapides que celles des Pouvoirs Publics.

Il en est souvent ainsi, et ceci a quelquefois des inconvénients. Ceci peut en avoir notamment quand il s'agit d'un port, c'est-à-dire d'un organisme à l'agencement duquel une idée directrice d'ensemble doit présider.

Ce que doit être le port de Saint-Pierre ? Le commandant Beaugé l'a rappelé d'une façon aussi complète que documentée dans la très intéressante étude qu'il a publiée dans la Revue des Travaux de l'Office Scientifique des Pêches.

Nous pensons utile d'en publier ici quelques passages.

**

Une flotte de 50 chalutiers représentant à l'heure actuelle une valeur de 100 à 150 millions, dépensant par an un capital de 100 millions de francs pour produire, si possible, 120 à 150 millions de matières consommables nutritives, se déploie sur les Bancs de Terre-Neuve, travaille dans la brume, les intempéries, les risques de toutes sortes, subit les vicissitudes d'une vie difficile, pénible et dangereuse, école de temps à autre un pépin sérieux, a besoin d'eau, de charbon, de vivres, de matériel, voit ses cales se remplir, se trouve à 2.000 milles de ses ports d'attache, et jette anxieusement les yeux autour d'elle pour découvrir l'abri sûr, outillé, approvisionné, où elle va venir se radoubler, se ravitailler, se décharger.

Par chance, il y a, à peu de distance, un bon vieux coin de terre française qu'on a d'ailleurs conservé que pour cela, une des plus anciennes colonies françaises (je crois même que c'est la plus vieille, car elle doit être fréquentée depuis le XVI^e siècle), c'est en tout cas un pays où notre flotte se trouve chez elle, et verse son argent français à des fournisseurs français, à des ouvriers français, à des dockers français... Hélas, non ! En effet, vous avez besoin d'un gouvernail, adressez-vous à Saint-Jean-de-Terre-Neuve; d'une hélice, allez au slip de Sydney ou au besoin d'Halifax; vous voulez des vivres, demandez au Canada; du charbon, allez à Sydney; du sel, allez à Sydney; etc..., Canada, Sydney, Sydney, Canada, Halifax, Boston, Etats-Unis, Amérique, dollars, etc... Ou bien il n'y a rien, ou bien tout est américain. Et tout ce qui sort du pays, tout va en France.

Il serait peut-être possible de remédier à cela, mais on aimeraient voir au moins les visages là-bas s'épanouir en entendant par-

ler des tranches nouvelles de travaux à entreprendre. On voudrait voir les esprits devancer les travaux et non les suivre, en supputant avec tristesse, les possibilités de rente qui s'évanouissent ainsi, on voudrait entendre parler des futurs docks, de hangars, de séchoirs, d'usines, de bassin de radoub, d'ateliers de réparation, de fonderie, de magasins; à cette industrie jeune qui se développe on voudrait voir comme en Norvège, comme en Islande, les maîtres intéresser les jeunes; devant cet avenir qui s'éveille à l'idée de cette richesse de la mer qu'on pourrait peut-être songer à exploiter sérieusement, on voudrait voir les figures s'animer, les mines s'ouvrir.

Pour nos doris nous n'avons pas besoin de tout cela !

Evidemment... pour des doris... C'est un point de vue ! Mais 500 pêcheurs en doris ont le rendement de 90 marins de chalutiers !...

De plus, ces chalutiers sont des Français aussi. Ces navires doivent-ils aller se ravitailler à l'étranger, y porter l'argent de leurs réparations, de leur approvisionnement, perdre ainsi un temps précieux et vous frustrer en quelque sorte d'un travail intéressant et d'un profit légitime ? Et cela parce que le port de Saint-Pierre qui pouvait convenir aux 200 goélettes d'autan a besoin d'être modernisé, outillé, créé ? Le nouveau port ne se fera pas en un jour, mais le travail est commencé. Il faut aller de l'avant, et rien ne sera fait tant que vous n'aurez pas de quoi charbonner, ravitailler, décharger, radoubier, réparer la flotte nouvelle et pourvoir à tous ses besoins. Ce n'est pas pour les doris que l'on travaille, ce n'est pas pour permettre au paquebot de Sydney d'accoster plus commodément. Il faut doter la France d'un port de pêche dans les eaux de Terre-Neuve : Nous en avons tous le plus grand besoin.

Ainsi donc, une fois la tranche actuelle de travaux en cours, exécutés, Saint-Pierre aura franchi une étape sérieuse dans la voie du progrès. Ce port n'existant que sur la carte, étant donné la dimension des navires de pêche modernes, deviendra possible, le tirant d'eau des chalutiers ne leur en interdisant plus l'entrée, et la plupart des navires pourront y pénétrer à toute heure de marée, même aux époques de vive eau. Jusqu'à nouvel ordre quatre chalutiers pourront y décharger en toute sécurité, et plus tard, avec les travaux d'aménagement faciles, dix chalutiers pourront travailler à quai en tous temps.

S'en suivra-t-il que le port existera ?

Evidemment non. Et il faut bien autre chose pour faire de Saint-Pierre le port qu'il nous faut

Il faut d'abord du matériel de déchargement, des grues, des wagonnets, des rails, des hangars. Il faut cesser cette comédie ridicule qu'on appelle un chargement ou un déchargement à l'heure actuelle, et qui retient jusqu'à six et huit jours au port un chalutier pour un mouvement de poids de 200 tonneaux qui devrait être effectué, et largement, entre le lever et le coucher du soleil, en même temps que s'effectueraient

tous les travaux de ravitaillement. Vingt fois les mêmes morues vont être comptées, décomptées, recomptées, surcomptées, triées, classées par catégorie postons, papillons, moyenne, grosse 1^{re}, 2^e, 3^e qualité, pour aboutir en définitive au même épicer, qui, à vous, consommateurs, vous les vendra indistinctement au même prix... fort. Nous sommes à une époque où le temps est de l'argent et un chalutier qui reste une semaine à faire un travail de six heures peut perdre ainsi six cents quintaux de morue valant 90.000 francs. Il faut accélérer ce travail.

Il faut ravitailler ce navire, en sel, en charbon, en vivres. Et pourquoi pas même, en mazout ? On cherche en vain ce qui existe à ce point de vue. A part quelques appareils rudimentaires qui témoignent d'une initiative et d'un effort louables, mais absolument insuffisants, il n'y a rien. Au point de vue vivres, même qu'y a-t-il ? Voilà des hommes qui mangent des conserves pendant six et huit mois. C'est très cher pour les armateurs, et pas très bon pour la santé quand l'usage de cette nourriture se prolonge pendant vingt ans et davantage. Où est la viande sur pied ? Où sont les veaux, les moutons, les porcs, que l'on pourrait embarquer ? Toute l'île de Saint-Pierre est comparable aux Westmann d'Islande qui sont peuplés de bons paissant en liberté été comme hiver, par des temps aussi inclemens, aussi durs qu'à Saint-Pierre. Où sont les moutons de nos îles ? Les pacages ne manquent pas dans les îles solitudes des sommets, aussi pauvres, aussi maigres que les Westmann. Mais les moutons vous les cherchez en vain. Il y a quelques fermes et quelques bêtes à Miquelon. Je regrette de ne pouvoir donner le nombre de têtes que l'on y compte. Un seul regard sur ces étendues, entre autres sur l'isthme qui unit Miquelon à Langlade, permet de s'assurer qu'on y nourrirait facilement le décupe si l'on voulait, et si le pli du ravitaillement en viande fraîche, si facile et si économique, se prenait.

La question du combustible est fort importante. N'oublions pas que la menace de Bill Hazen qui nous interdisait le ravitaillement au Canada reste suspendue comme une épée de Damoclès sur nos navires. Du jour au lendemain ce pourrait être la mort sans phrase. Imagine-t-on Saint-Pierre fournissant instantanément les 10.000 tonnes de combustible que réclament mensuellement nos 50 chalutiers ? Rien ne serait prêt pour faire face à une aussi redoutable éventualité.

Il faut en effet compter une moyenne de consommation de 7 tonnes par jour de mer pour nos navires soit au minimum, relâches décomptées, 200 tonnes par mois. Il y a 36 navires marchant au charbon qui dépensent donc 7.200 tonnes à 8.000 tonnes par mois, soit 64.000 tonnes par an.

Les Saint-Pierrais se doutent-ils que cette simple manutention laisserait au minimum 3 millions de francs dans la colonie, soit le prix de toute leur pêche de 1927 ? Car rien n'empêcherait les habitants de contribuer au transport et d'acheter à 6 ou 7 une goélette pour faire de Sydney au Barachois un trafic qui serait assuré toute l'année. Il y a en outre 14 mazoutiers qui sont de fort tonnage et dont les chaudières ont à peu près la même consommation que celle des charbonniers plus petits — 6 à 7 tonnes. Cela

représente 2.800 tonnes de mazout par mois, ce qui justifierait la présence permanente d'un pétrolier de 1.500 tonnes, faisant deux voyages mensuels et pouvant le cas échéant vider directement ses cales à bord des mazoutiers en relâche.

On achète du sel à Saint-Pierre, ceci est un fait, mais combien en prend-on à Sydney ou à Halifax ?

Enfin, il y a l'importante question des réparations. L'étang Boulot est tout indiqué pour une cale de radoub. Mais il manque un atelier de réparations outillé, un chantier à bois, un chantier métallurgique, une fonderie, une chaudronnerie. Tant que cela n'existe pas, on peut dire qu'il n'y aura rien de fait. Or remarquons bien que tout se tient. Tant que le port ne sera pas accessible aux navires, l'atelier n'aura aucune raison d'être. Quand le port sera fait, l'atelier sortira de terre bon gré, mal gré, par la force même des choses.

Si, donc, du jour au lendemain, Saint-Pierre pouvait fournir au même prix tout ce qu'on trouve à Sydney ou à Halifax, le ravitaillement mensuel à Saint-Pierre serait un avantage de 21.000 + 6.000 ou 27.000 francs pour le bilan de la campagne. Pour peu que l'opération se renouvelle six fois ou sept fois le bénéfice annuel de l'exploitation serait de l'ordre de 160 à 180.000 francs par chalutier.

Voilà pourquoi la France a intérêt à la construction d'un port à Saint-Pierre, pour elle-même et pour Saint-Pierre qui y trouvera son profit.

Remarquez que pour le charbon par exemple, Halifax n'est pas à l'heure actuelle mieux partagé que Saint-Pierre ; plus tard une sage concurrence établie entre les Etats-Unis et le Canada peut fournir le précieux combustible au taux actuel de Sydney, à très peu près.

Le port étant fait, le ravitaillement organisé, l'atelier de réparations sortira lui-même du sol ; la situation de Saint-Pierre est trop privilégiée pour ne pas le justifier.

Or, nous avons vu que les eaux de notre colonie, en dehors de la morue, foisonnent de harengs et de capelans. Pour le moment qui songe à tirer parti de cette richesse ? Il y a deux industries possibles, le fumage et l'extraction de l'huile et de la farine. Elles nécessitent des capitaux, dira-t-on. C'est possible mais des millions ne seraient pas indispensables pour débuter.

Par contre, des capitaux seraient utiles pour donner à ce groupement de pêcheurs le moyen de voler de leurs propres ailes. La mentalité du marin est-elle si différente de celle du cultivateur, que des associations analogues à certains de nos groupements agricoles lui soient impossibles ? L'esprit d'initiative d'un Roscovite ou d'un Plougastel est-il une qualité inhérente à la population d'un coin de terre, incommunicable, intransmissible ? Ces fortes et puissantes organisations agricoles qui affrètent des navires de 14 à 15 nœuds, sèment leurs émissaires au moment de la saison, à travers l'Angleterre, remplissent des trains, s'emparent des marchés, font rayonner leurs denrées à travers tout un grand pays : Londres, Glasgow, Cardiff, Birmingham, Manchester ; ces marchands espagnols qui

L'orgueil rend bête, l'orgueil rend ridicule, l'orgueil rend méchant !



courent de même de leurs ramifications toutes nos villes françaises, répartissent à travers le pays, les oranges d'Alicante, les bananes des Canaries, les noix de coco de l'Afrique équatoriale, sont-ce des faits anormaux, ou au contraire témoignent-ils de ce que peuvent obtenir avec le temps, l'organisation et la méthode?

Autour de St-Pierre s'étend un domaine presque illimité, d'une richesse incalculable aujourd'hui; comme au temps lointain de leur premier établissement dans ces parages, l'avenir de la poignée de Français accrochée à cette dernière parcelle de l'héritage disparu, est sur mer.

COMMANDANT BEAUGÉ.

Echos de "chez nous"

Région Normande

Fécamp. — La médaille d'honneur, instituée par la loi du 14 décembre 1901, a été décernée aux marins du commerce dont les noms suivent :

Quartier de Fécamp

Bourdon (Alfred-Pierre), matelot inscrit n° 5077, demeurant à Saint-Martin-aux-Buneaux.

Denis (Honoré-Eugène), matelot, inscrit n° 2189, demeurant à Fécamp.

Féras (François-Ferdinand), matelot, inscrit n° 5064, demeurant à Sassetot-le-Mauconduit.

Henry (Emile-Marie), matelot, inscrit n° 2205, demeurant à Fécamp.

Hodierne (Auguste-Aristide-Joseph) inscrit n° 2178, demeurant à Saint-Pierre-en-Port.

Isaac (Jacques-Abel), matelot, inscrit n° 2150, demeurant à Fécamp.

Lebrument (Charles-Henri), matelot inscrit n° 2141, demeurant au Havre.

Lecanu (Henri-Marie-Joseph), matelot, inscrit n° 3029, demeurant à Yport.

Letellier (Alexandre-François), matelot, inscrit n° 3029, demeurant à Sassetot-le-Mauconduit.

Levieuq (Armand-Léon), matelot, inscrit n° 2179, demeurant à Fécamp.

Monnier (Charles-Marie-Joseph), matelot, inscrit n° 5022, demeurant à Saint-Pierre-en-Port.

Monnier (Joseph-Pierre-Léon), matelot, inscrit n° 5066, demeurant à Saint-Pierre-en-Port.

Picard (Auguste-Séverin), matelot, inscrit n° 699, demeurant à Saint-Martin-aux-Buneaux.

Quesnel (Alphonse-Tranquille), matelot, inscrit n° 1877, demeurant à Saint-Valéry-en-Caux.

Rogue (Georges-Gustave), matelot, inscrit n° 2123, demeurant à Fécamp.

Tocque (Jules-Gaston), capitaine de la marine marchande, inscrit n° 194, demeurant à Fécamp.

Isaac (Louis-Elisée), matelot, inscrit n° 187, demeurant à Saint-Valéry-en-Caux.

Arrestations. — Les nommés Henri Guérin, 32 ans, originaire de Dinan, délégué du Syndicat Unitaire des marins, et Jules Milox, 29 ans, de Rouen, tous deux militants communistes, ont tenté de débaucher les équipages fécamois en partance pour la campagne de pêche au hareng dans la mer du Nord. Ils ont été arrêtés pour outrages envers les gendarmes et les agents.

Banque de France. — M. Charreyre Auguste, chef du bureau auxiliaire de Fécamp, est nommé directeur de la succursale de Rodez.

M. Demeure Louis-Hippolyte, chef du bureau auxiliaire d'Yvry-sur-Seine, est nommé directeur de la succursale de Dieppe.

Obseques. — En l'église Saint-Etienne ont eu lieu les obsèques de M. Pierre Hermet, décédé au Havre, à l'âge de 22 ans.

Chassé par la tempête, le navire-école "Alcyon" entre à Fécamp. — Le trois-mâts goélette "Alcyon", commandant Hébert, parti de Deauville pour sa troisième croisière, est entré dans le port de Fécamp.

L'on sait qu'une école nautique féminine existe à bord de l'"Alcyon".

Dans le port. — Est entré dans notre port, le navire suédois "Bolinders", de Stockholm. Cette unité appartient à la Société des moteurs Bolinders et effectue une tournée de propagande en Europe.

Le "Bolinders" est le type le plus moderne des bateaux de pêche suédois. Ce bâtiment est accosté dans le bassin de Freycinet.

Le plus grand baleinier du monde est lancé à Belfast. — Les chantiers de Belfast ont lancé le plus grand baleinier du monde, un vapeur de 32.000 tonnes, qui constituera une véritable ville flottante pour les traitements des produits et sous-produits de la baleine.

Un avion d'exploration et une véritable flottille de chaloupes de chasse seront à bord.

Ce baleinier est destiné à une compagnie norvégienne en vue de la pêche antarctique.

Abus de confiance. — Employée à l'arrachage du lin chez un cultivateur de Saint-Léonard, Alice Thieullent, 19 ans, avait été chargée par son patron, de remettre une somme de 30 francs à une autre ouvrière, Mme Fournier.

Alice Thieullent ayant gardé l'argent, plainte fut déposée à la gendarmerie de Fécamp qui ouvrit une enquête. Interrogée, l'indélicate jeune fille a reconnu les faits. Alice Thieullent a été mise en état d'arrestation et conduite au Havre pour être mise à la disposition du Procureur de la République.

Collision. — M. Eugène Lecrocq, 23 ans, employé au goudronnage des routes, domicilié à l'Hôtel du Chemin de Fer, est entré en collision, à l'intersection des rues Georges-Cuvier et d'Etretat, avec une automobile conduite par M. Charles Argenton, domicilié rue Louis-Pasteur.

Le choc fut très violent, M. Lecrocq, qui était sérieusement blessé à la tête et au cou fut conduit à la pharmacie Mercier où il reçut les premiers soins. Sauf complication, M. Lecrocq devra observer un repos d'une quinzaine de jours.

Région Bretonne

Saint-Malo. — Nous apprenons que M. Jean Dugué, ancien élève du collège de St-Malo, vient de subir avec succès l'examen de receveur-contrôleur de l'Enregistrement des Contributions directes.

Violation de domicile. — M. Louvel, cafetier, rue des Orbettes, entendant jeudi soir, vers 9 heures, un bruit insolite dans sa chambre, s'empressa d'y monter. Il se trouva en présence du nommé Louis Aimé qui venait de démolir le bas de la porte. Les agents, prévenus, vinrent cueillir cet individu qui, après enquête, a été déféré au Parquet.

Service des travaux. — Le Maire de Saint-Malo informe MM. les entrepreneurs de la commune, plâtriers et peintres, qu'il sera procédé pendant les vacances à des travaux de nettoyage des façades des écoles publiques de garçons (Saint-Malo-Ville et Roc'h-Barbey).

Tramway contre auto. — Une collision s'est produite non loin de l'octroi du Sillon, entre le tramway de Paramé et l'auto de livraison de la maison Ragonneau, qui venait d'une rue transversale.

Pas d'accident de personnes, mais des dégâts matériels.

Les régates de 1930. — La date des régates municipales de Saint-Malo, en 1930, est fixée en principe au dimanche 6 juillet.

Vol d'une périssoire. — La police enquête sur la disparition d'une périssoire amarrée à la cale de Dinan, à Saint-Malo, et appartenant à M. Coucoula, industriel à Saint-Servan, qui l'avait prêtée à un ami.

Cours d'éducation physique. — M. Gaubert, professeur de gymnastique des écoles de Saint-Malo, donnera sur la plage, près de l'Eventail, ou dans la salle du Gymnase, des cours d'éducation physique par groupes pour enfants jusqu'à 12 ans, de 10 h. 45 à 11 h. 45.

Trédrez. — Nous apprenons avec un bien vif plaisir, les fiançailles de Monsieur Jean Le Levier, fils de Madame et de Monsieur Pierre Le Levier, ancien maire et cultivateur élué de la commune de Trédrez, avec Mademoiselle Marguerite Ollivier, fille de Madame et de Monsieur Ollivier, commerçants à Ploumilliau.

Aux futurs jeunes époux, nos meilleurs voeux de bonheur.

Les Loges. — M. André Lemesle, maréchal des Logis du train des équipages, décoré de la croix de guerre, cultivateur aux Loges, vient de se voir décerner la médaille militaire, aux titres des réserves.

M. Lemesle avait été l'objet au front de trois élogieuses citations.

Saint-Père. — M. Auguste Josse, cultivateur au Val, en Saint-Père, vient de porter plainte à la gendarmerie contre sa voisine, la femme Morin, qui a assommé sa chèvre à coups de bâton.

La femme Morin a reconnu le fait, prétextant que la chèvre de M. Josse étant venue sur son terrain, avait causé quelques dégâts.

AVIATION

Londres. — La duchesse de Bedfort a atterri, terminant son raid Londres-Les Jules en une semaine.

Athènes, 16 août. — Après un séjour de quelques jours à Rome, l'Oiseau Canari arriva à Athènes le 15 août, à 14 heures 30. Il repartira le 17 pour Constantinople.

Lisbonne, 19 août. — Avion suisse, piloté par Kaeber, a pris le départ à 7 heures Alveroa, direction New-York.

New-York, 20 août. — Le pilote Kaéser survola Terceira, Açores, à dix-huit heures Greenwich.

New-York, 21 août. — On est sans nouvelles des aviateurs Suisses.

Alexandrie, 21 août. — Aviatrice Française atterrit à Sidilareni, battant le record mondial de distance sur avion léger.

Vienne, 23 août. — « Oiseau Jaune », après atterrissage à Belgrade est arrivé à Vienne.

Prague, 24 août. — « Oiseau Canari » est arrivé à 11 h. 40, venant de Vienne.

Rome, 24 août. — Au cours d'un vol d'entraînement en vue de la Coupe Schneider, l'hydravion du capitaine Motta a fait une chute. L'aviateur s'est noyé.

AÉRONAUTIQUE

Lakehurst. — Zeppelin parti le 8 août, à minuit 39. — **Friedrichshafen.** — Zeppelin atterrit à 16 heures, le 10 août, faisant le voyage de retour Lakehurst-Friedrichshafen, en 65 h. 21.

Friedrichshafen, 15 août. — Le Zeppelin est parti à 4 h. 30 pour Tokio. Le Docteur Eckener commanderait le dirigeable jusqu'à Lakehurst et resterait aux Etats-Unis négocier, en vue de créer de nouvelles lignes aériennes. — **Moscou-Tass, 16 août.** — Zeppelin survola Viatka à 10 h. 30, et se trouvait, à ce moment, à 1.300 kilomètres de Leningrad.

Pointe-Plate. — La sirène de la Pointe-Plate est arrêtée jusqu'à nouvel ordre. Le canon fonctionne toujours (un coup toutes les vingt minutes).

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

Balises. — La bouée de la Marne est à sifflet et peinte en noir. Position : Lat. 46° 43' 42" N Long. 56° 13' 36" W Greenwich.

Position de la bouée à sifflet de la Grand' Basse : Longitude 56° 06' 26" West Greenwich. — Latitude 46° 46' 52" Nord.

RADIOGRAPHES MÉTÉOROLOGIQUES

Le Poste de Saint-Pierre, indicatif F Q N, émet chaque jour sur 600 mètres amortis, un radiogramme météorologique à 01 h. 30 et à 13 h. 30 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 600 mètres amortis, longueur d'onde 1.000 m., modulation 700, lettres H Y R.

Poste de Louisbourg donne les indications de temps en anglais, à 13 heures et 4 heures matin (longueur d'onde 420).

Nouvelles maritimes

Girard Henri-Pierre-Eugène, matelot à bord du Sénateur-Duhamel, est tombé à l'eau dans le Barachois, dans la nuit du dimanche 11 avril, et s'est noyé. Le corps a été retrouvé le lendemain vers 14 heures.

Girard était né le 19 octobre 1904, à St-Martin-aux-Buneaux. Sa famille habite à Sainte-Hélène-Bondeville. — Ex-quartier-maitre de manœuvre de la marine de guerre, ce matelot était inscrit à Fécamp, sous le n° 7534.

* *

Le Matre Francis, matelot à bord du voilier Essor, mort-il en rade de St-Pierre,

a disparu dans la nuit du dimanche 18 août. On suppose qu'il a dû tomber à l'eau et se noyer. Le Matre Francis était né à Pleurtuit, le 17 décembre 1903. Sa famille habite actuellement Ploubalay; il laisse une femme sans enfant qui, par ce fait même, devient veuve pour la deuxième fois, à l'âge de 24 ans.

AVIS

Le Navire-Hôpital quittera St-Pierre pour rentrer en France, le 23 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. 3.850 fr. Passagers à la table des Maîtres ... 2.888 fr. Passagers à la table de l'Équipage . 1.925 fr.

Le prix des passages est payable d'avance. Les consignataires qui désirent 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.

Le Navire-Hôpital prendra aussi comme d'habitude du fret, capelans, flétans, huile de foie de morue, et diverses autres marchandises.

La marchandise navigue sans assurance aux risques de l'expéditeur. Le Navire-Hôpital n'étant pas responsable des avaries qui peuvent se produire en cours de traversée.

Pour tous renseignements au sujet du fret s'adresser à M. Lechevalier.

* *

La Maison de Famille des « Œuvres de Mer », fermera ses portes le 20 septembre au soir. Toutes les correspondances adressées aux Marins, seront remises à la Poste.

AVIS AUX NAVIGATEURS

Tête de Galantry. — Sud de l'Île de Saint-Pierre, 46° 45' 7" N, 56° 9' 7" W. Nouvelles caractéristiques : 3 éclats : 2 blancs et un rouge en 40 secondes, au lieu de 3 éclats : 2 blancs et un rouge en 60 secondes.

La durée de chaque éclat et de chaque éclipse varie avec la distance.

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

Pointe-Plate. — La sirène de la Pointe-Plate est arrêtée jusqu'à nouvel ordre. Le canon fonctionne toujours (un coup toutes les vingt minutes).

Jusqu'à nouvel avis le feu sera fixe en conservant les