



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

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

LA CAMPAGNE 1931

L'année 1931 marque un tournant dans l'histoire de la Grande Pêche !

La disparition des voiliers était inévitable; il suffisait de parcourir l'annuaire du Bureau Véritas pour être à même de prévoir que leurs derniers jours étaient proches. Les conséquences économiques de la malheureuse campagne 1930 ont précipité les événements, et, si nos renseignements sont exacts, les armements de 1931 se limiteront à 44 voiliers et à 24 chalutiers.

**

Le Groenland est à la mode ! Les Capitaines qui y sont allés en 1930 ont été particulièrement heureux, et la rumeur publique annonce que les circonstances océanographiques seront encore bonnes cette année !

Bref, d'après les indications fournies par les Syndicats, nous prévoyons :

Sur les Bancs de Terre-Neuve.

8 chalutiers et 19 voiliers en mai et juin; peut-être 3 voiliers en août et septembre, encore sont-ils très incertains.

Sur la Côte groenlandaise.

24 chalutiers et 43 ou 44 voiliers en juillet, août et septembre.

Cet état de choses devait inévitablement entraîner une modification complète du plan de campagne de la *Sainte-Jeanne-d'Arc*.

Voici les prévisions :

Départ de France le 28 avril.

Séjour sur les Bancs de Terre-Neuve en mai-juin, puis deux croisières successives sur la côte occidentale du Groenland : la première en juillet-août, la seconde en août-septembre.

Fixer des dates serait prématuré !

Les navires de pêche attendront la débâcle des glaces dans le Déroit de Davis, pour faire route au Nord. La *Sainte-Jeanne-d'Arc* suivra les navires de pêche, et ce n'est qu'à titre purement indicatif et sans aucun engagement que l'on peut situer aux environs du 8 juillet le départ du Navire-Hôpital pour le Groenland.

**

Cet abandon complet des Bancs de Terre-Neuve par nos pêcheurs aura comme conséquence inévitable la désertion de Saint-Pierre. Nous prévoyons cependant une certaine fréquentation du port en juin, par les navires venant s'approvisionner de boîtes congelées avant de partir pour le Groenland. La Maison de Famille de Saint-Pierre ouvrira ses portes comme d'habitude, et les marins y recevront le meilleur accueil.

**

La modification de notre plan de campagne entraîne nécessairement une évolution dans nos méthodes d'assistance. Jusqu'à ce jour, il faut bien le reconnaître, notre rôle près des voiliers a toujours été plus important que près des chalutiers.

Sur la côte du Groenland, ceux-ci sont tout aussi isolés que les voiliers, et, au cours de la dernière campagne, nombre de marins ont attendu près de quatre et cinq mois l'arrivée de leur courrier.

La *Sainte-Jeanne-d'Arc* ne fera pas de distinction entre voiliers et chalutiers et s'efforcera de leur être secourable au même degré.

Avant chacun de ses voyages au Groenland, le Navire-Hôpital passera d'ailleurs à Saint-Pierre et y prendra, outre le courrier, le personnel et le matériel destinés aux navires de pêche.

**

Nous avons publié, au *Terre-Neuva* du 3 mai 1930, les détails de l'organisation et des conditions du service du Navire-Hôpital; une seule addition est à y apporter : le tarif du transport du matériel entre Saint-Pierre et la côte du Groenland est fixé à 140 francs les mille kilos ou le mètre cube, le prix minimum étant fixé à 10 francs par colis.

Sous cette réserve, nous n'avons apporté aucune modification à notre organisation que tous les Capitaines connaissent. Est-ce à dire que les choses se passeront conformément à nos prévisions ?

Nous n'en pensons rien, nous savons même le contraire, mais nous ne sommes pas actuellement à même de préciser les mesures qui seront commandées par les circonstances.

Dans le service télégraphique, en particulier, nous prévoyons d'importantes modifications.

La communication directe par ondes courtes avec la France sera-t-elle assurée du Groenland comme elle l'était de Terre-Neuve ? La question est très douteuse.

Serons-nous condamnés à transiter nos télégrammes par la voie très onéreuse des postes danois ?

Le service des lettres radio-maritimes pourra-t-il être assuré ?

Le poste à ondes courtes de Saint-Pierre-Miquelon sera-t-il livré au trafic en mai, comme on l'annonce ? Quels seront ses tarifs avec les navires de pêche ?

Quels seront ses tarifs vers la France ?

L'intervention des câbles ne va-t-elle pas à nouveau s'imposer ?

Autant de questions auxquelles nous ne sommes pas en mesure de répondre actuellement.

Le Commandant Guyader s'efforcera de tirer le meilleur parti des ressources dont il pourra disposer, et fera connaître à tous, par T. S. F., les voies et moyens qui lui paraîtront le plus avantageux pour que tous tirent le meilleur parti du poste à ondes courtes de la *Sainte-Jeanne-d'Arc*, et c'est

qu'il s'agisse de télégrammes ou de lettres radio-maritimes.

Quels que soient ces voies et moyens, il y aura toujours un moment plus ou moins long pendant lequel le Navire-Hôpital, au cours de ses traversées entre Saint-Pierre et le Fyllas, sera à la fois en communication avec les navires de pêche et la France. Pendant ce temps, les télégrammes pour France pourront passer au prix de 2 fr. 25 le mot; les lettres radio-maritimes, au prix de 10 fr. 50 pour vingt mots.

Nous demandons aux Capitaines de vouloir bien, quand ils recevront par T. S. F. des indications concernant les courriers et le service télégraphique, les porter à la connaissance de leurs équipes.

LA Sainte-Jeanne-d'Arc A L'HONNEUR

Nous sommes très heureux d'annoncer que le Conseil d'Administration de l'Office Scientifique et Technique des Pêches vient de décerner la médaille de vermeil au Navire-Hôpital *Sainte-Jeanne-d'Arc*, pour la contribution bénévole apportée depuis dix ans aux recherches océanographiques sur les Bancs de Terre-Neuve et au Groenland.

Le travail que nous nous sommes efforcés d'accomplir dans ce domaine est de ceux qui nous sont dictés par nos Statuts; rendre service est à la fois l'objet et le programme de notre Société. Nous ne sommes toutefois pas indifférents au geste très bienveillant de l'Office des Pêches à notre endroit, et c'est avec une vive reconnaissance que nous lui adressons nos remerciements.

PROCÉDURE en cas d'avaries au navire ou à la cargaison.

Sous ce titre, le Commandant BATAILLE, Inspecteur de la Compagnie des Chargeurs Réunis, et ancien Commandant à cette Compagnie, vient de faire paraître (Société d'Editions Géographiques, Maritimes et Coloniales, 184, boulevard Saint-Germain) un ouvrage dont la place est indiquée dans la bibliothèque de tous les Capitaines et de tous les Armateurs.

Donner aux Capitaines un résumé facile à compiler, des indications susceptibles de les renseigner rapidement sur leurs devoirs, tel est le but que s'est donné l'auteur.

Il arrive, en effet, qu'un Capitaine, momentanément troublé par l'accident qui lui survient, et préoccupé surtout de la sécurité de son navire, éprouve quelques doutes sur les formalités qu'il doit remplir et dont la loi lui fait une obligation. Il trouvera, nous en sommes convaincus, dans l'ouvrage du Commandant BATAILLE, un guide simple et clair qui lui évitera de longues hésitations, et c'est

pourquoi nous pensons utile de signaler cet ouvrage.

**

Indépendamment des questions de procédure même dont l'importance n'est pas négligeable, et qui sont exposées avec une clarté lumineuse, cet ouvrage contient toute une documentation que tout Capitaine devrait posséder sans aucune hésitation, qu'il s'agisse d'assurance, d'assistance et sauvetage, d'abordage ou de naufrage.

Combien est-il de Capitaines qui se disent : « Le navire est assuré, l'assureur paiera ». Ceci est tout à fait inexact, d'ailleurs l'assureur ne paie pas, il rembourse, et il ne rembourse que dans les limites où il est tenu de le faire. Il ne faut d'ailleurs pas perdre de vue qu'une avarie, quelle qu'elle soit, est toujours un préjudice pour l'armateur; il est donc extrêmement important que le Capitaine connaisse très exactement les clauses de la police d'assurance de son navire, et les mesures qu'il doit prendre après un accident pour sauvegarder les intérêts dont il a la charge.

**

Deux chapitres sont consacrés : l'un aux questions d'assistance et de sauvetage, l'autre aux questions d'abordage.

Autrefois, on entendait par « assistance » l'aide donnée à un navire ne courant pas encore un danger immédiat, tandis que le « sauvetage » était, au contraire, le fait de recueillir un navire en péril, et qui, sans les secours apportés, était voué à une perte certaine.

Aussi les sauveteurs ne manquaient-ils jamais d'agir de manière à prouver que leur intervention était bien « sauvetage » et non « assistance ».

Le temps des abus est aujourd'hui passé; la Conférence de Bruxelles de 1910 a fixé les règles propres à établir la valeur des services rendus ou à rendre; mais combien est-il de Capitaines à connaître l'existence même de cette Conférence de Bruxelles ? et nombreux sont ceux qui se rendent insuffisamment compte de l'importance de leur rapport de mer après accident ou sinistre.

**

La même Conférence de Bruxelles a fixé les règles destinées à rechercher et à fixer les responsabilités en matière d'abordage.

L'abordage a été et restera sans doute l'accident classique des navigateurs. Tous nous connaissons les règles d'abordages, nous en sommes pénétrés, et nous avons peine à comprendre comment les abordages peuvent se produire. Il n'est cependant pas de jour où une collision ne se produise, et ceux qui en sont les victimes ne sont cependant pas moins avertis que nous-mêmes. L'examen des nombreux exemples cités et analysés par le Commandant BATAILLE nous paraît démontrer que si nous connaissons les règles d'abordage, nous ne les avons cependant pas suffisamment méditées. Et voilà pourquoi nous croyons utile de recommander l'ouvrage simple, clair, précis et admirablement documenté du Commandant BATAILLE.

KERMORUS,

BONJOUR !

BONNE CAMPAGNE !

Dieu vous protège !

Echos de "chez-nous"

Région Normande

Fécamp. — L'équipage du chalutier *Captaine-Fagnel*, qui s'est échoué le 23 mars à Grindavik, a rejoint Fécamp. Le capitaine Joseph Leccour a déposé son rapport de mer. L'accident serait dû à une déviation de compas et à la mauvaise visibilité.

— Une fillette de deux ans et demi, la petite Réjane Fiquet, dont les parents habitent rue Queue-de-Renard, est renversée et tuée par une automobile. Il n'y a pas faute du conducteur. L'enfant avait traversé la rue pour rejoindre sa mère.

— Un nouveau mode d'éclairage a été installé en ville. Un peu partout, et plus particulièrement dans le quartier maritime, le gaz a été remplacé par l'électricité.

— L'ancien aviateur fécamois Julien Lévesque, ex-pilote de l'Ecole Nieuport qui, le premier, accomplit le raid Paris-Londres avec passager (juillet 1913), est décédé à Paris des suites d'une longue maladie contractée aux armées. Le corps a été ramené à Fécamp. Les obsèques ont donné lieu à une émouvante cérémonie.

— Le Ministre de l'Intérieur a fait savoir à M. Georges Bureau, député de la 3^e circonscription, qu'une somme complémentaire de 8.000 francs serait mise à la disposition du Préfet de la Seine-Inférieure pour être répartie entre tous les marins sinistrés de la région Fécamp, Yport, Etretat. Il s'agit d'un secours d'extrême urgence.

— La Société des Sauveteurs de Fécamp, qui a doté le port de 50 postes de secours, a décidé d'organiser une grande manifestation de propagande en faveur du sauvetage.

— M. Victor Baudoin, avenue Jean-Lorrain, reçoit la médaille d'éducation physique pour services rendus aux sports depuis plus de vingt-cinq ans.

— M. Arcade Fontaine, capitaine honoraire de la Compagnie des Sapeurs Pompiers, est décédé après une courte maladie.

— Un hydravion géant, construit par l'Allemagne, au titre des réparations, qui voulait gagner la base de Cherbourg a améri, par suite de panne, en rade de Fécamp. Il y avait foule pour le voir. Le soir même il repartait pour le Havre, où il s'est arrêté avant de terminer son escale.

— La Société Commerciale des Fêtes se dispose à célébrer le vingt-cinquième anniversaire de sa création.

— Les deux Musées (celui de la Ville et celui des Amis du Vieux-Fécamp) ont été réunis dans une ancienne propriété, habitée autrefois par le général Robert, ancien Séneateur de la Seine-Inférieure, et sise rue du Carreau. Une salle a été réservée à la marine. L'inauguration a eu lieu en présence de toutes les personnalités de la ville.

— Le docteur d'Alengon, président de la Symphonie Amicale, a perdu sa mère.

— La grande foire de Mars, tombée en désuétude depuis longtemps, et rénovée l'année dernière, s'est tenue à Fécamp dans le quartier de l'Abbaye. Les exposants étaient nombreux et les transactions importantes.

— M. René Gayant, ancien conseiller général, président de la Société d'Horticulture de l'Arrondissement du Havre a été promu chevalier de la Légion d'honneur.

Caudebec-en-Caux. — Le monument élevé en mémoire du glorieux équipage du *Latham 47*, en bordure de la route, est maintenant terminé. L'inauguration aura lieu cet été.

Epreville. — Un grave accident d'automobile s'est produit entre Epreville et Fécamp. Un lourd camion chargé de matériaux a dérapé. Le capot est venu donner contre un arbre. M. Jules Ferry, 36 ans, domicilié à Lillebonne, qui se tenait à côté du chauffeur, a été tué net. Le malheureux a eu la poitrine enfoncee.

Etretat. — Le docteur Paul Fidelin, qui fut conseiller général pendant 36 années consécutives, est décédé à l'âge de 83 ans. Ses obsèques ont donné lieu à une touchante manifestation de sympathie.

— M. André Collet, conseiller général en exercice, est décédé subitement. M. Paul Fi-

delin, fils du docteur, se présente aux élections pour lui succéder.

Yport. — M. Paul Dutot, président des Anciens Combattants, reçoit officiellement la Médaille militaire.

Région Basse-Normandie

Avranches. — M. Besnard, maire de Montjoie-Saint-Martin, qui était parti en automobile, pour se rendre à Saint-James, avec sa femme, ses enfants, sa bonne et des amis, a culbuté dans un virage. Tous les occupants ont été plus ou moins grièvement blessés.

Cherbourg. — Un grave accident s'est produit en gare de Cherbourg. Le chauffeur, Charles Gouix, tombe de sa machine et se tue.

— L'inauguration du service postal aérien Cherbourg-Bâle a eu lieu avec un plein succès. Le trajet a été effectué en 3 h. 30.

Caen. — Le Parquet de Caen a lancé un mandat d'arrêt contre un coulissier de la place, dont le passif est d'environ cinq millions.

Coutances. — Un ouvrier électricien, M. Désiré Geffroy, 21 ans, né à Saint-Croix-de-Saint-Lô, est électrocuté sous les yeux de ses camarades par un fil conducteur de 15.000 volts.

— M. Paul Jeanson, maire de Lessay, est très grièvement blessé au cours d'une catastrophe de chemin de fer, à Étampes. Quelques jours après il succombe.

Région Bretonne

Saint-Malo. — Visite officielle. — M. Guernier, Ministre des P. T. T., a visité l'Hôtel des Postes. Les travaux du port ont également retenu longuement son attention.

Rixe sanglante. — Une rixe sanglante éclate rue Thévenard. Des coups de couteau sont échangés entre plusieurs individus peu recommandables. Un nommé Monnerie est blessé au cuir chevelu. Son camarade Menou est atteint dans la région du cœur.

Le feu. — Un commencement d'incendie, rapidement maîtrisé, se déclare rue Saint-Vincent dans un édifice situé près de la maison de chaussures Berthelot.

Conseil de révision. — Les opérations du conseil de révision ont donné les résultats suivants : bons pour le service armé, 36; engagés volontaires, 20; ajournés, 4; exemptés, 2; auxiliaires, 2.

Le Pardon des Terre-Neuvas. — Le grand Pardon des Terre-Neuvas, à Saint-Malo, a été célébré avec un très vif éclat. La ville était en fête. Les unités de la flottille avaient arboré le grand pavillon. Le matin, à 8 h. 30, le cortège officiel s'est formé près de l'Hôpital général. A 8 h. 45, avait lieu, à la Sous-Préfecture, la réception des corps constitués. Ensuite un vin d'honneur a été servi à la mairie. A 10 h. 30, une grand'messe solennelle a été célébrée à la cathédrale, en présence d'une assistance considérable. A la fin de la matinée, il fut procédé à l'inauguration de la station des Hospitaliers Sauveteurs-Bretons. Le baptême du bateau de sauvetage, *Commandant-Recoultou*, a donné lieu à une cérémonie gracieuse. Ce fut ensuite la bénédiction solennelle des Terre-Neuviens si belle et si réconfortante. La journée a été bien remplie. Des réjouissances publiques ont longuement retenu la foule venue de tous les points de la région.

Les agissements d'un repris de justice. — Un dangereux repris de justice, René Le Corre, 32 ans, qui avait bu plus que de raison, faisait du scandale rue de la Poissonnerie. Les agents interviennent. L'homme se sauve et gagne la rue des Marins. Il se réfugie dans la chambre qu'il occupe au Bar Emeraude. Peu de temps après il recommence ses exploits dans la Grande-Rue. Il engage un corps-à-corps avec un agent. Finalement on l'arrête. Entre temps l'homme tire des coups de revolver dans la rue. Heureusement personne ne fut atteint.

Grave abus de confiance. — Mme de La Roche, propriétaire du magasin « Aux Mille et une couleurs », a été victime d'un grave abus de confiance. Sa caissière, Lucienne Coquemont, a commis des détournements dont le montant s'élève à une vingtaine de mille francs. La coupable a été arrêtée.

Le quartier de Marville de nouveau inondé. — Le Routhouan a fait de nouveau parler de

lui. En un an, c'est la quatrième fois qu'il sort de son lit. Le quartier de Marville est inondé. Les sinistrés protestent. Les Ponts et Chaussées cherchent le remède à cette situation qui devient inquiétante.

Bonnemain. — *Le crime d'un fils.* — Un crime atroce a été commis le dimanche de Pâques sur le territoire de la commune de Bonnemain. Le père Jouquand, un fermier de la localité qui fut condamné à six mois de prison pour violences exercées sur son fils Henri, a été assommé à coups de matraque, dans un champ voisin de la métairie. Le meurtrier n'est autre que François Jouquand, l'aîné des enfants. Âgé de 26 ans, le coupable a trouvé des complicités dans son entourage. La famille Jouquand était désunie. La victime, de l'avis de tous, était très dur avec les siens.

Lorient. — Le Ministère vient d'accorder au port de Lorient un crédit de 1.400.000 francs au profit de l'Ecole des Apprentis Mécaniciens. De nouvelles constructions sont prévues.

— Un automobiliste, M. Lécot, 52 ans, a parcouru 100.000 kilomètres sur le parcours Lyon-Dijon-Is-sur-Tille avec une moyenne de 900 kilomètres par jour, en restant au volant 18 heures par jour. Ses amis de Lorient ont tenu à le fêter.

Vitré. — Gérard, le caissier infidèle de la succursale du Comptoir d'Escompte qui, en juin 1928, détournait 80.000 francs, a été écroué..., à Angoulême. Il sera transféré sous peu à Vitré.

Rennes. — Un pseudo agent d'assurances, Maurice Perron, 21 ans, a fait des dupes dans la région en faisant signer des polices que ses clients n'ont jamais reçues; mais avant il encaissait le montant de la prime. Six mois de prison, par défaut.

Loudéac. — Un blessé de guerre, M. Albert Collet, 37 ans, qui sa journée terminée regagnait son domicile à bicyclette, a été renversé par une automobile dont le conducteur a pris la fuite. Horriblement mutilé, la victime a succombé. Le malheureux laisse une veuve et six enfants en bas âge.

Douarnenez. — Le paquebot anglais *Antonia* a rapatrié le patron Raphaël Urien et les vingt hommes du dundee *Libellule*, de Douarnenez qui, en pêchant le maquereau, fut jeté par la tempête sur les rochers de Pear, près de Falmouth.

— Pendant que le bateau dragueur *Mon Vieux*, de Douarnenez, pêchait dans la baie de Dinan, les matelots Auguste Peneaclet, 57 ans, et Louis Ancel, 48 ans, tous deux de Douarnenez, ont disparu. Les malheureux ont coulé rapidement.

Nantes. — A la suite d'irrégularités dans ses écritures, un employé de la succursale nantaise de la Société Générale, Jules Gicquel, 35 ans, au service de cette maison depuis 25 ans, a été arrêté pour abus de confiance. Le montant des détournements commis par Gicquel s'élève à 200.000 francs.

Saint-Servan. — M. Francis Duqué, chef de train aux Tramways départementaux d'Ille-et-Vilaine, a été grièvement blessé au cours d'un accident de chemin de fer, à Saint-Servan.

Fougères. — Un incendie s'est déclaré chez M. Pierre Né, entrepreneur, rue Victor-Hugo. Les dégâts sont évalués à environ trois mille francs.

Nouvelles de partout

Le porte-avions britannique *Glorious* est entré en collision au large de Gibraltar avec le paquebot français *Florida*. L'accident est dû au brouillard. On compte de nombreuses victimes dont 20 morts.

— Le raid France-Madagascar a été effectué dans de bonnes conditions. L'équipage *Goulette* a atterri à Tananarive. La réception des aviateurs a été enthousiaste.

— Le nouveau croiseur-cuirassé allemand serait lancé à Kiel dans le courant de mai. Les machines du nouveau croiseur pourront développer une force totale de 50.000 chevaux.

— Une fillette anglaise de 13 ans se propose de traverser la Manche à la nage, cet exploit aurait lieu cet été.

— L'ancien chancelier Muller, député au Reichstag et chef du parti socialiste allemand, est décédé à l'âge de 55 ans.

— Quarante lavandières ont été noyées dans un lac du Nicaragua. La catastrophe est due

à un glissement de terrain, dû lui-même à un tremblement de terre.

— Un combat opiniâtre s'est livré, dans le golfe de Finlande, entre des contrebandiers et des agents de la répression des fraudes. Seize voitures ont été saisies. Elles étaient chargées de 6.000 litres d'alcool. Les contrebandiers ont tiré, sans les atteindre, sur les aviateurs qui les avaient découverts.

Avis à MM. les Consignataires

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

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

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

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

La souche A, acquittée par le réceptionnaire, sert de décharge à la Société et fait retour à l'armateur après règlement.

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

BAZAR de la Sainte-Jeanne-d'Arc

Les marins du Banc trouveront à bord du Navire-Hôpital les articles suivants aux prix indiqués ci-dessous.

Règlement au comptant ou sur Bon à payer chez l'Armateur, visé du Capitaine.

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

Rayon Fumeur.

Allumettes suédoises, la boîte.....	12
Cigarette à molette.....	6
Cigarettes Le Caid, le paquet.....	75
Cigarettes douces Bastos, le paquet.....	60
Mèche à briquet, le mètre.....	80
Papier à cigarettes, le cahier.....	40
Pierres à briquet, le tube.....	15
Pipe bruyère.....	5
Pipe Jacob.....	350
Pipe en terre.....	40
Tabac Caporal, le paquet de 50 grammes.....	75

Rayon Cirés.

Bottes courtes caoutchouc.....	120
Bottes longues caoutchouc.....	160
Pantalon ciré.....	55
Suroits.....	12
Tabliers saleurs.....	34
Vareuses (modèle Cancalé).....	60

Rayon Alimentation.

Beurre 1/2 sel, la livre.....	18
Chocolat, la tablette de 250 grammes.....	20
Confitures, boîte de 1 kilo.....	850
Lait condensé sucré, la boîte.....	420
Lait condensé non sucré, la boîte.....</	