

R. P. YVON
Capucin
Ancien Aumônier des Terreneuvas



AVEC
LES PÊCHEURS
DE TERRE-NEUVE
ET DU GROËNLAND

Ouvrage couronné par l'Académie Française
et la Société Nationale d'Encouragement au Bien

EN VENTE CHEZ L'AUTEUR
13, Rue du Petit Manoir, DINARD (I.-et-V.)

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

R. P. YVON

capucin

Ancien Aumônier des Terrenewas

Avec
LES PÊCHEURS
DE TERRE-NEUVE
ET DU GROENLAND

Ouvrage couronné par l'Académie Française
et la Société Nationale d'Encouragement au Bien

EN VENTE CHEZ L'AUTEUR
13, Rue du Petit Manoir, DINARD (I.-et-V.)

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

NIHIL OBSTAT :
Lutetiae Parisiorum
die 7 aprilis 1935
F. GODEFROY DE PARIS
o. m. c.
F. CELESTIN DE MOUILLERON,
o. m. c.

IMPRIMI POTEST :
Lutetiae Parisiorum
8 Aprilis 1935
F. BENOIT-JOSEPH D'EMBRY
o. m. c. prov.

NIHIL OBSTAT
Rhedonis, 10 aprilis 1935
JOSEPH ANGER
censor

IMPRIMATUR :
Rhedonis, 11 Aprilis 1935
F. POUET.
v. g.



Le R. P. Yvon

Capucin

Lauréat de l'Académie

Lauréat de la Société d'Encouragement au Bien

Ancien Aumônier des Terre-neuvas

LETTRE DU T. R. P. BENOIT JOSEPH

Ministre Provincial des F. M. Capucins

._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*._*

14, rue Boissonade, Paris (XIV^e)

Le 9 avril 1935.

« Mon révérend Père,

« En lisant votre « Journal de bord » (je vous avoue que je l'ai parcouru d'un trait, tant il est captivant) je ne pouvais m'empêcher de songer au Père St François s'embarquant en cachette sur un navire. Une grosse tempête se déchaîna... les vivres manquèrent... mais, grâce aux provisions miraculeusement multipliées par François, tous les matelots furent sauvés.

« Ce n'est pas en cachette, certes, que vous vous êtes embarqué, mais que de pas et de démarches, il vous a fallu faire !

« Grâce à Dieu, désormais, vous ne serez plus l' « Errant des bancs ».

« La Société des Œuvres de Mer » met à votre disposition le « St-Yves » et vous continuerez d'être là-bas (votre carte de visite ne porte-t-elle pas « du 20 avril au 15 septembre sur les bancs de Terre-Neuve et du Groenland »), le semeur de joie, de courage et de charité.

« Tout ce que vous aurez fait au plus petit d'entre les miens, c'est à moi que vous l'aurez fait ».

« Cette parole de Notre Maître est votre programme.

« Vous connaissez admirablement nos marins, le milieu familial dans lequel ils grandissent (par vos conférences multipliées, et avec quel succès ! au cours de l'hiver, vous avez pris contact avec leurs familles) vous connaissez leurs tendances et leurs élans, leurs faiblesses et aussi leur générosité. Votre zèle apostolique si apprécié vous a fait gagner leur cœur.

« Nul doute que vous ne conduisiez au Christ, les âmes de ces marins, si douces et si belles sous une écorce parfois rude.

« Les feuillets de votre journal de bord sont d'une lecture vivifiante.

« Vous l'avez caché, mais l'esprit averti lira entre les lignes, et saura découvrir toute la somme d'énergie et de charité qui remplit votre cœur.

« Des dévouements naîtront qui vous aideront dans votre œuvre et, qui sait, si la lecture de votre journal n'éveillera pas chez les jeunes quelques vocations de « missionnaires de la mer ».

« C'est mon souhait... c'est aussi le vôtre. Une œuvre pareille doit être continuée.

« Veuillez agréer, Révérend et cher Père, l'expression de mes sentiments affectueux et fraternels en N.-S. et Saint François »

F. BENOIT JOSEPH

Ministre provincial

des F. M. Capucins de la Province de Paris.

PREFACE

Les Œuvres de Mer M'ont fait l'honneur immérité de me demander de présenter au public le Journal de Bord du R. P. Yvon. Les épreuves m'ont été communiquées.

L'indulgent Aumônier des Bancs me pardonnera ma franchise : navigateur « occasionnel » des régions septentrionales, j'ai cru pouvoir me contenter de parcourir ces placards et j'ai feuilleté les premières pages ; mais, bien vite j'ai fait machine arrière et, inconscient des heures qui passaient, j'ai tout lu, dévoré plutôt, tantôt angoissé, parfois souriant, toujours ému depuis le premier mot jusqu'au dernier.

Il m'a semblé alors que je me réveillais, mais l'empreinte du rêve, avec dans son réalisme si sincère des phases de cauchemar, m'est restée. Honteux du bien-être où je me retrouvais et de mon inaction, imprégné par la grandeur de la tâche assumée avec tant de courage naturel par les uns, de cordiale simplicité par l'Apôtre de Charité, l'humanité m'a paru meilleure. Aux souffrances des cruels labeurs imposés aux hommes, s'oppose le soulagement apporté par l'Aumônier de la plus grande paroisse du monde. Au souffle de la tempête se mêle celui, encore plus puissant de la bonté.

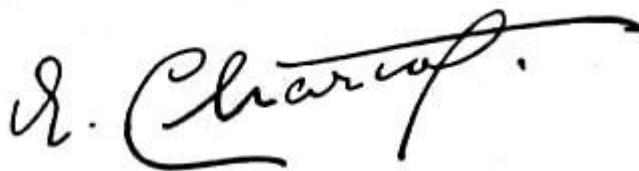
Que faut-il admirer le plus ? Ces marins de la très grande pêche, dont le R. P. Yvon nous décrit l'existence ou lui-même qui, à l'image du Christ, son Maître qui l'inspire, s'est fait le même homme qu'eux, pour mieux secourir et leurs corps et leurs âmes ? Dans le merveilleux équilibre de la nature le remède se dresse à côté du mal. Pour vivre et faire vivre les leurs, nos marins acceptent sur la mer le plus dur des purgatoires, presque l'enfer ; le Pasteur de l'Océan n'abandonne pas ses brebis. Devant ce troupeau, exemple émouvant de rudesse tendre, de résignation énergique, devant son berger souriant et miséricordieux dont les bras sont largement ouverts sur le ciel de Terre-Neuve et du Groenland comme ceux de la Croix, inclinons-nous très bas et recueillons-nous.

Le R. P. Yvon écrit comme il pense et comme il agit ; avec son cœur. Son Journal de Bord est à la fois un roman vécu, autrement passionnant que tout ce que l'imagination la plus féconde aurait pu produire et un manuel de la vie sur les Bancs ; c'est aussi un manuel de bonté.

Lecteur, feuillotez cet ouvrage ! Ce sont là les seuls mots que j'aurais dû écrire. Vous le lirez tout d'un trait comme je l'ai fait ; et, comme moi encore, en le fermant, vous vous sentirez meilleur, car vous aurez reçu une belle leçon d'Amour. Dans vos oreilles chanteront les vers de Shakespeare :

« Mercy ... is twice bless'd

It blesseth him that gives and him that takes ». (1)



Membre de l'Institut.

¹ « La Charité apporte deux bénédictions : elle bénit celui qui donne et celui qui reçoit ». (Le Marchand de Venise).

INTRODUCTION

ON REARME

ET POURQUOI ?

FAISONS LE POINT

Le navire-hôpital est la Providence, le Bon Samaritain et le Bon Pasteur des marins de la Grande Pêche. Mais, pour bien comprendre cette triple fonction, il est nécessaire de synthétiser la vie de ces marins dans leurs épreuves et leurs besoins.

Les laboureurs de la plaine liquide

Pour les terriens, hôtes passagers de ses rivages, la mer, dont ils viennent chercher les brises et les caresses, n'apparaît guère que sous ses aspects grandioses et poétiques. Elle est la « Grande Bleue » qui dissipe les noirs chagrins, la « Grande Berceuse » qui emporte l'âme par delà l'horizon et fait rêver à l'infini.

Mais, pour les marins de la « Grande Pêche », la mer est un champ fertile où ils vont, pendant huit mois, chercher leur vie et celle de leur famille.

Le poète l'a dit :

*Lorsque le gai printemps reverdit la campagne
Et que tous les oiseaux chantent parmi les fleurs,
Nous, les Terreneuvas, quittons notre compagne
Et tous nos chers petits, les yeux emplis de pleurs,
Le bateau nous attend et le banc nous appelle ;
Là-bas vers Terre-Neuve au ténébreux séjour,
Pour ravir à la mer, cette gueuse cruelle,
Le poisson qui nous vaut le pain de chaque jour,*

La mer est au pêcheur ce que la plaine est au laboureur. Le pêcheur laboure et bêche la vague, et, pour moissonner dans la plaine liquide, dans les sillons mouvants, il sème les appâts. Mais c'est un champ dont l'exploitation est ingrate. En général, lorsqu'on veut montrer combien la vie des marins de la « Grande Pêche » est dangereuse, dure, rude et pénible, on appuie principalement sur les dangers de la tempête et de la brume Il est certain que ces deux dangers sont réels.

La tempête

Si tous les bourlingueurs de la mer connaissent la tempête, on peut dire que le marin de Terre-Neuve y est abonné d'office, tous les ans, pour huit mois. Pour lui, contrairement à la généralité des marins, la mer n'est pas seulement un lieu de passage qu'il se hâte de parcourir, elle est un lieu de séjour qu'il ne lui est pas loisible d'abandonner. On dit bien que la mer est une sirène ! Oui, mais c'est une sirène aux multiples visages, une sirène avec laquelle il ne fait pas toujours bon vivre, car elle est souvent d'humeur noire, baveuse, glaiseuse et rageuse. Le poète l'a dit également :

*Tout là-bas, tout là-bas, au milieu de la neige,
Le soleil n'apparaît qu'au milieu des frimas
nous vivons entourés d'un sinistre cortège*

*De grêle, de poudrin, de glace et de verglas.
C'est la mer ténébreuse où flotte la banquise
Et les gros icebergs venant du Groenland,
Chassés par le courant et poussés par la brise
Aux accores du Banc et du Bonnet Flamant ⁽²⁾*

La brume

La brume, la brume épaisse, grosse, celle qu'on coupe au couteau, celle qui, naissant et croissant à l'instantané, les surprend loin de leur navire, à une distance telle qu'il leur est impossible de percevoir le son lugubre de la corne de brume, constitue aussi un des grands dangers des marins de Terre-Neuve. Comme dit encore le poète

*Lorsque, pour moissonner dans la plaine liquide,
Nous partons en doris ⁽³⁾, sans souci du trépas,
Par les brouillards épais, la boussole nous guide ;
Dans les sillons mouvants nous semons les appâts.
Mais hélas ! trop souvent, sur les grands flots perfides
Notre esquif égaré s'abandonne aux courants,
Et l'on voit, sur les Bancs, les pêcheurs intrépides
Perdus dans le brouillard et retrouvés mourants.*

En dérive !

Que de marins, pour survivre ont dû, pendant des jours et des nuits, hâler sur les avirons avec des mains enflées comme des gants de boxe ! Tels ces deux hommes du « Pomone » qui, trompés par la brume, sont partis en dérive le 13 juin, sans pain, ni eau, et n'ont été retrouvés que le 18. Comment s'imaginer la cruelle anxiété de ces deux malheureux qui, harassés, à bout de forces, se sont couchés à l'arrière de leur doris ingouvernable, jouets anxieux du féroce caprice des vagues qui secouent, tournoient, culbutent et brisent ! Comment dépeindre leurs yeux hallucinés, cruellement battus d'embruns, la salure cuisante des plaies vives de leurs mains, la charpente du doris pénétrant pendant des jours et des nuits dans leur chair, la dévorante brûlure de la faim et de la soif au creux de leur estomac, leurs désespérances enragées et leurs hébétudes ! Après quatre jours faméliques, la sirène enrôlée d'un paquebot a crevé la brume, tout près d'eux. Furieusement ils ont mis le cap sur le bruit, au risque d'être coupés par l'étrave, chavirés par le remous ... Et le bruit est passé au-dessus d'eux, dans le ciel opaque, sans qu'ils aient pu rien voir des cinquante mille tonnes lancées à vingt nœuds vers la France ! Cinquante mille tonnes de nourriture passant devant des estomacs tenaillés par la faim ! Cinquante mille tonnes de lits chauds passant devant des corps transis de froid ! Cinquante mille tonnes de bonheur passant devant des cœurs affolés par le souvenir de leurs familles et l'anxiété de la minute qui va suivre ! Enfin après vingt heures assoiffées et vingt heures affamées, un navire portugais les a recueillis et livrés au navire-hôpital.

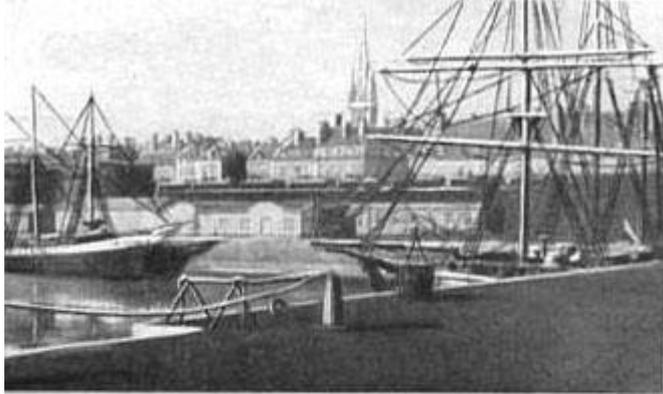
Oui, la tempête et la brume sont, pour les marins de Terre-Neuve, deux sources de grands dangers. Et, à ces deux points de vue, le navire-hôpital leur rend les plus grands services. Depuis sa création, le navire-hôpital n'a-t-il pas recueilli en mer près de 500 naufragés ou marins en dérive !

Cependant la tempête et la brume ne sont que des dangers intermittents et transitoire ; et ce n'est pas là ce qui donne principalement au métier de la grande pêche son caractère dur et pénible. Au dire des marins eux-mêmes, ce qui relègue leur métier au rang du dernier des métiers, c'est la charpente, la constitution même du métier tel qu'il est compris, c'est-à-dire le travail et les conditions dans lesquelles il s'accomplit.

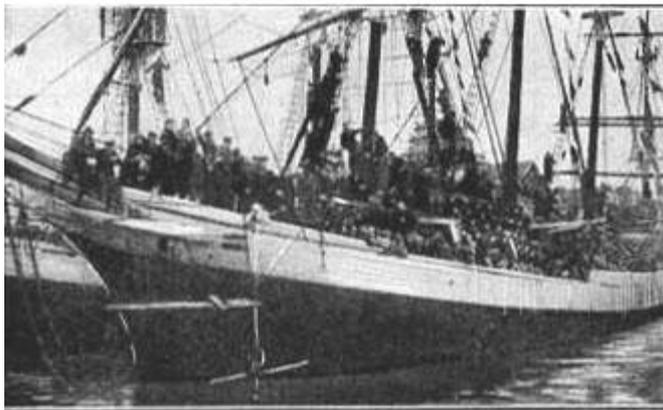
² Plateau sous-marin isolé, ainsi nommé parce qu'on y trouve un genre d'éponge qui revêt la forme d'un bonnet flamand.

³ Embarcation à fond plat, longue d'environ 4 m. 75, montée par deux marins. Chaque voilier comprend 10 à 15 doris selon le tonnage.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Dans le port de St-Malo



La foule assiste au pardon des Terre-neuvas

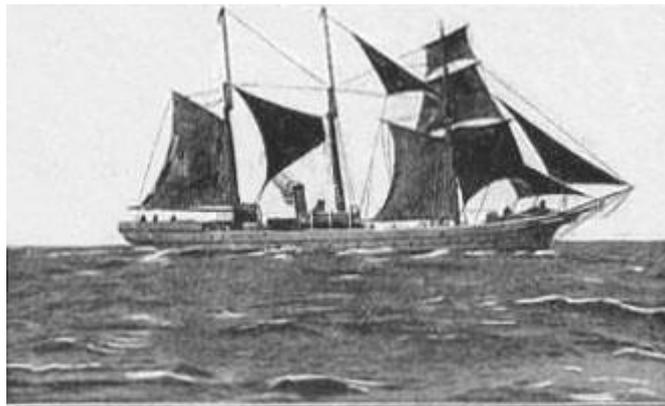


Dans la rade de St-Malo. Un voilier en instance de départ

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



L'ancien navire-hôpital
"La Sainte-Jeanne-d'Arc"



L'ancien navire-hôpital "St-François-d'Assise"

Le travail

Une puissance formidable de travail s'est emparée des pêcheurs. Ici, il n'est pas question de journées de huit heures. La loi du travail des Bancs, c'est le maximum de rendement pendant le maximum de temps ! Une féroce émulation, qui gagnerait à être réfrénée, dresse l'amour-propre d'un doris contre l'amour-propre d'un autre doris, l'amour-propre d'un navire contre l'amour-propre d'un autre navire. C'est à qui pêchera le plus, c'est à qui « débanquera » le premier.

Sur des doris, entre le ciel et la mer

Debout à 3 heures du matin, si le capitaine juge que le temps est maniable (et il est rare qu'il ne le soit pas) ils « crochent » immédiatement dans leurs doris, et hâlent sur les avirons pour aller tirer les lignes.

Par un temps calme, la relève des lignes est déjà une opération qui demande des efforts considérables. Mais tirer, pied par pied, d'une profondeur de 70 à 100 mètres, des kilomètres et des kilomètres de lignes, debout dans des doris chancelants, crossés par les lames, brûlés par les rafales, en garant leurs doigts gourds des deux mille morsures d'hameçons, alors que souffle la bise ou que tombent les bruines glaciales, et qu'au poids ordinaire des lignes s'ajoute le remorquage de la chaloupe contre le vent et contre la lame, c'est là un travail littéralement exténuant. Et cette levée des lignes, qui dure quatre heures en moyenne, peut en atteindre de huit à douze, les jours de dur tirage.

Pour qui a vu l'état des éléments pendant certaines sorties des doris, il y a là quelque chose d'absolument prodigieux. L'éloge du doris comme embarcation de mauvais temps n'est plus à faire ; mais quand on pense que ces braves gens restent souvent pendant des heures sur cette mer convulsée, avec une houle telle qu'à bord on ne peut tenir debout qu'en s'agrippant à quelque chose, traînant leurs morues pendant deux ou trois milles à force de bras, malgré le vent, malgré le courant, dans une embarcation chargée à quinze centimètres de plat-bord, on est contraint de voir en eux des prodiges de courage, d'endurance et d'adresse.

A bord du voilier

Arrivé à bord, il ne faut pas songer au repos. La morue, il faut la préparer, il faut l'ébréguer⁽⁴⁾, il faut la décoller⁽⁵⁾, il faut la trancher⁽⁶⁾, il faut l'énocter⁽⁷⁾, il faut la laver, il faut l'empiler, il faut la saler. Les lignes, il faut les boëtter⁽⁸⁾. Il est difficile de se faire une idée de la somme de travail que représente ce boëttagage des lignes. Se battre pendant sept ou huit heures contre une manne de lignes brouillées, un inextricable fagot de cordes hérissées d'hameçons semblables à des ronces et à des épines d'acier, qu'il faut démêler, dénouer, réparer et boëtter. Et, comme tout ce travail se fait à moitié plié en deux, on peut s'imaginer qu'il n'a rien de récréatif... Aussi pendant ces longues heures, on voit ces pauvres malheureux se relever, se redresser de temps en temps, placer les mains sur les hanches et lancer le torse en arrière pour soulager leurs reins endoloris. Et, pendant la première pêche, alors que souffle la bise ou que tombent les bruines glaciales, la neige même, plus d'un s'arrête pour souffler dans ses mains engourdies, gercées, crevassées, grignotées par la chair salée ou déchirées par les écailles tranchantes des bulots ou pour frotter ses poignets dévorés par les démangeaisons des « petits choux » des Bancs⁽⁹⁾. Et, les lignes boëtées, il faut aller, le soir, à la nuit tombante, les poser, les larguer à deux ou trois milles⁽¹⁰⁾.

⁴ La dépouiller de ses entrailles.

⁵ Lui couper la tête.

⁶ Lui enlever la colonne vertébrale.

⁷ Lui vider ses deux poches de sang.

⁸ Amorcer.

⁹ Excroissances qui, croit-on, sont d'origine microbienne.

¹⁰ Le mille marin vaut 1.852 mètres.

Il n'y a pas d'heure pour le repos. Aucune considération ne tient devant ces deux faits : la piaule ⁽¹¹⁾ passe, le poisson donne : il faut le saisir. Le travail n'est même pas limité par les forces humaines, mais uniquement par l'impossibilité de travailler. Sur les Bancs, l'ordinaire du travail c'est dix-huit heures d'affilée ⁽¹²⁾. Au Groenland, le soleil est cruel. En luisant pendant vingt-deux heures, il condamne le marin à un travail forcé de vingt-deux heures.

Sur les chalutiers

Le sort des équipages des chalutiers n'est pas plus enviable. Le chalutier libère le marin du travail du boëtage des lignes du hâlage et des dangers des doris ; mais, loin d'alléger son sort, il ne fait que l'accabler. A Terre-Neuve, la machine n'est pas le serviteur de l'homme ; c'est l'homme qui est l'esclave de la machine. La machine peut travailler nuit et jour, l'homme travaillera nuit et jour. Ce sont les travaux forcés sans discontinuité tant que le poisson donne ; et l'abondance du poisson est parfois telle, qu'elle ne laisse aux hommes que sept heures de repos par trois jours. Aussi n'est-il pas rare qu'ils titubent de fatigue et de sommeil. Et dire que, sur certains chalutiers, l'équipage comprend une vingtaine de jeunes gens de moins de vingt ans ! Pauvres enfants !!!

D'aucuns prétendent que l'habitude a tellement émoussé la sensibilité de ces gens simples et rudes, qu'ils ne souffrent plus de leur situation pénible. J'ai lu quelque part qu'autrefois, en Languedoc, un vieux pêcheur de grenouilles avait l'horrible habitude, après chaque capture, de dépouiller vivantes ces malheureuses petites bêtes. Comme quelqu'un lui en faisait un jour le reproche, il lui répondit simplement : « Depuis quarante ans que je leur fais ça, ce serait malheureux si elles n'y étaient pas habituées ! ». Ah ! comme nous nous résignons facilement aux malheurs des autres, même quand les autres sont nos semblables ! Comme nous avons vite fait de prendre notre parti du sort des autres quand il ne manque rien à notre propre sort ! Que l'habitude possède la puissance d'aguerrir dans l'effort, c'est certain mais a-t-elle eu jamais la puissance enchanteresse d'immuniser contre la souffrance ?

D'autres disent : « Le métier est ce qu'il est. Si les marins le choisissent, c'est qu'il est de leur goût. Sinon, qu'ils en choisissent un autre ! » Ce jugement simpliste et draconien n'est certainement pas d'inspiration évangélique. Au-dessus de cet égoïsme, planeront toujours la loi naturelle et la loi évangélique, pour revendiquer le respect de la dignité du travailleur, le ménagement de ses forces par l'utilisation des progrès de la science, sans oublier cependant qu'il est dans l'ordre que l'homme ne devienne pas l'esclave de la machine, mais que la machine demeure le serviteur de l'homme. Que le marin aime la mer, c'est incontestable ; on pourrait même dire que, chez certains, cette passion est le résultat naturel d'un certain atavisme ; que le métier de la « Grande Pêche » offre au marin l'avantage appréciable que chaque campagne de six mois lui soit comptée pour douze mois au titre de la pension. C'est certain ; mais ce stimulant de l'attrait et cet appât d'un avantage ne dispensent nullement de l'amélioration de son sort. Il ne faudrait pas, d'ailleurs, exagérer la puissance d'attraction de la mer sur le marin au point d'en faire une passion irrésistible et fatale. Le marin commence à se rendre compte que son métier n'a pas, à l'égal des autres métiers, profité du bénéfice des progrès modernes ; une certaine désaffection du métier en est résultée chez les jeunes, et la nécessité de vivre n'est peut-être pas aussi étrangère qu'on le pense dans le recrutement des équipages de la « Grande pêche » !! Que les circonstances économiques actuelles rendent certaines améliorations difficiles à tous, c'est certain ; que, pour l'instant, elles les rendent impossibles même à quelques-uns, c'est indéniable ; mais elles ne légitiment par la mentalité qui considère la situation actuelle comme un état immuable et intangible, « à prendre ou à laisser » et dont le marin doit se contenter.

D'ailleurs le métier de la « Grande Pêche » n'est plus aujourd'hui ce qu'il était autrefois. De grandes améliorations y ont été apportées tant au point de vue de la nourriture, des équipages, qu'au point de vue de l'armement : le pain a remplacé le biscuit ; la ration d'alcool a été diminuée en faveur

¹¹ Banc de morues.

¹² Les 6 heures sans travail ne sont pas toujours consacrées au sommeil. Les hommes doivent assurer le « quart » à tour de rôle. Et à l'époque du boëtage à l'encornet, il n'est pas rare qu'ils soient appelés sur le pont par « l'homme de quart » au cri de « Pique » 3 ou 4 fois par nuit, pour pêcher la boëtte.

d'une plus grande ration de vin ; tous les guindeaux ⁽¹³⁾, certains navires et certains doris ⁽¹⁴⁾ ont été motorisés. Mais il reste établi que ce métier est encore aujourd'hui singulièrement rude, dur et pénible, et il est même incontestable que, à certains points de vue, la situation s'est aggravée.

L'isolement

Autrefois, le marin prenait contact avec la terre, environ une fois par mois, lorsque les navires allaient à Saint-Pierre porter leur chargement aux « chasseurs » ⁽¹⁵⁾. Aujourd'hui le tonnage des navires étant suffisant pour garder toute la pêche d'une campagne, le contact mensuel avec la terre n'existe plus et le marin reste cloué sur son bateau pendant les huit mois que dure la campagne. Sans doute, à certains points de vue, ces séjours à Saint-Pierre étaient plus profitables aux aubergistes qu'au marin lui-même ; mais enfin ils constituaient pour lui une diversion, un réconfort physique, et il trouvait au contact de la « maison du marin » et de son aumônier, un réconfort moral et religieux.

Aujourd'hui le pêcheur de Terre-Neuve est donc confiné sur son bateau dans un isolement complet ; son existence se déroule dans un milieu anormal, et, de cette situation, résultent des conséquences morales désastreuses.

Le terrible cafard

Le marin n'est pas différent des autres hommes. Il a, lui aussi, un foyer une famille, un port moral d'attache auquel il reste relié par de fortes amarres sentimentales. Et s'il s'en est éloigné, malgré son goût de la mer, ne pensez-vous pas qu'il en souffre ?

Les terriens ont parfois une trop grande tendance à s'indigner contre les manières un peu rudes des marins en liberté. Aux marins des Grands Bancs, peut-on demander des manières de nonnes ? Ils sont parfois violents, c'est vrai ; oui, près des coups, comme les bouviers, les maquignons, les gendarmes, et tous ceux qui doivent faire équilibre à la force des brutes. Vieille habitude des Bancs où, pour « étaler les coups de chien », il faut, sous peine de mort, se battre contre les voiles, les avirons, la barre, tout ce à quoi on ne peut toucher qu'avec de farouches efforts, ces efforts qui ont pour mesure la vitesse des courants et des vents. Alors peut-on leur en vouloir de cette rudesse, leur sauvegarde dans le métier ? Sous un extérieur rude et parfois brutal, le marin garde toute la tendresse de son cœur, et ce cœur a gardé tout son appétit d'affection. Aussi, au bout de quelques mois de son isolement sinistre, ce cœur souffre terriblement de l'absence d'affection. De cette privation résulte une dépression morale, une sorte de tristesse méfiante qui ouvre la porte aux passions noires, le découragement, le pessimisme, la nostalgie du pays, l'inquiétude des siens, le cafard ! Les « idées », les idées qu'ils se font s'enracinent dans leur cerveau affaibli, et on les voit se consumer dans leurs inquiétudes, incapables de se débarrasser de leur cauchemar. Ils gardent pendant des mois l'esprit à vif, comme leurs mains, plongés qu'ils sont, dans un noir mutisme et ramassés farouchement autour de leur angoisse.

Gagner sa vie et celle des siens

Ces dernières années, le point qui fait « noyau », le point qui cristallise toutes les autres idées noires, c'est la question du salaire : « La morue se vendra-t-elle ? Les 3.850 francs d'avance ou de mensualités, dont 1.000 francs ont été dépensés pour se « gréer » et 6% versés à la caisse des Invalides, suffisent à peine à nourrir la famille pendant la campagne ! Y aura-t-il un retour ? Après tant de peines, ne seront-ils pas redevables à l'armateur de quelques milliers de francs ? A peine débarqués, ne leur faudra-t-il pas songer à réembarquer ? » Certes le marin aime son métier, mais, enfin, l'intérêt a toujours été et sera toujours le grand stimulant, le grand moteur, le grand accélérateur de l'activité

¹³ Cabestan horizontal pour lever les ancres des bâtiments.

¹⁴ Il y a même un navire dont tous les doris sont motorisés. Le doris motorisé s'appelle « Warhis ».

¹⁵ Navires dont la fonction était de transporter la morue en France.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

humaine. Il faut vivre ! Aussi toutes ces idées, toutes ces appréhensions sont un bouillon de culture pour le découragement et le marasme. Laissons encore parler le poète :

*Si tu pouvais taxer à son prix, Terre-Neuve,
Le poids de nos efforts dans ce rude labeur,
Nous t'aimerions bien mieux pendant les jours d'épreuve,
Et ce prix nous ferait oublier ta laideur.*

*Pauvres laboureurs de la mer,
De Saint-Malo on de Cancale,
En revenant nous sommes fiers
D'avoir du poisson plein la cale ;
Mais la médaille a son revers,
Et notre face devient blême,
Quand nous regardons de travers,
En revenant, notre barème.*

Cet état de choses produit chez les anciens le découragement et entraîne chez les jeunes la désaffection du métier, qui ne nourrit plus son homme. Aussi le moral du marin de Terre-Neuve est bien malade, et, là-bas, toutes les conversations sonnent déjà le glas de la « Grande Pêche » !

Les Œuvres de Mer

Ce tableau réaliste, mais très imparfait et très terne, ce tableau qui peut à peine esquisser dans l'imagination une pâle image de la vie de misère de nos marins à la « Grande Pêche », montre cependant l'importance, la nécessité du navire-hôpital, la beauté et la grandeur de son rôle.

LEUR ORIGINE

Un vieux « loup de mer » me disait : « Ne croyez-vous pas, mon Père, que le Bon Dieu a oublié de passer par ici ? » Il est certain qu'après vingt siècles de christianisme, il est pénible de constater que les « ergastules » des empires païens existent toujours ! Il est certain que Celui qui a laissé échapper de son cœur ce cri de pitié, en contemplant la foule immense des écrasés de la vie : « Miseror super turbam ! » « J'ai pitié de ces pauvres gens ! » ne ratifierait pas comme conforme à sa doctrine la situation des marins de la Grande pêche !

Mais il est consolant de constater que c'est le christianisme qui a fait éclore cette œuvre magnifique qui s'appelle « La Société des Œuvres de Mer » qui, si elle s'intéresse à tous les marins, réserve cependant, comme le Christ, le meilleur de son cœur aux plus déshérités. Aussi j'ai répondu à ce brave « loup de mer » : « Non, mon ami, le Bon Dieu ne vous a pas oubliés. Le navire-hôpital, c'est le bateau du Bon Dieu. Le bateau du Bon Dieu parce qu'il y réside eucharistiquement dans la Sainte Hostie ; le bateau du Bon Dieu, parce que c'est sa doctrine de charité qui l'a créé, qui l'arme et qui l'anime ; le bateau du Bon Dieu qui aujourd'hui veut vivre au milieu des marins de la « Grande Pêche », comme autrefois il vivait au milieu des marins de la pêche côtière ».

En 1934, « La Société des Œuvres de Mer », pour des raisons financières, n'a pu réarmer la « Sainte Jeanne d'Arc » et il en est résulté des misères à faire pleurer. Cette année, dans un magnifique effort de générosité, elle réarme un navire mieux adapté aux circonstances et à ses possibilités financières : le « Saint-Yves », goélette à voiles et à moteur.

La Providence des Marins

Quel est le rôle du navire-hôpital ?

Dans son allocution à l'assemblée générale des « Œuvres de mer » du 18 juin 1932, M. le bâtonnier Fourcade disait : « Lorsque j'ai lu vos bulletins annuels, j'ai été frappé du souci qu'ils avaient d'affirmer partout que les « Œuvres de Mer » n'étaient pas une Œuvre de Charité. Ils tenaient essentiellement à restituer à votre Société le caractère d'une Œuvre d'assistance et se défendaient avant tout de ce reproche, en quelque sorte, de charité... » Voici ce que je lisais dans le bulletin de 1928 :

« Nous ne faisons pas la charité, vous le savez ; nous faisons l'assistance. Nous voulons mettre le plus de délicatesse possible dans l'aide que nous apportons à ceux qui en profitent. La charité, du reste, ils ne la demandent pas ; elle serait peut-être (il est naturel qu'elle le soit) froissante pour leur dignité. Ils consentent volontiers à rétribuer les services que nous leur rendons. Ils savent que la rétribution raisonnable est indispensable à la continuation et à l'amélioration de nos efforts.

« Certes, personne ne peut se refuser de comprendre le souci qui dictait ces paroles et la préoccupation légitime de vos administrateurs d'éviter, sur le caractère de l'Œuvre, toute équivoque et toute illusion.

« Toutefois, je l'avoue, après avoir lu ce passage, j'ai été infiniment heureux de voir que le même jour, le Président qui occupait alors la place où je passe un instant aujourd'hui, et qui n'était autre que M. Estaunié, membre de l'Académie Française, terminait son allocution par ces mots :

« Ainsi s'accomplit une fois de plus, sous nos yeux, la grande loi qui veut que le don attire le don et que la charité, tel un incendie que rien ne peut éteindre, ne s'épuise qu'en se multipliant. La charité, le don, moteurs divins sans lesquels rien d'humain ne peut se réaliser, sans lesquels rien de vraiment français ne vaut d'être tenté, vous possédez l'un et l'autre, car vous pansez les corps et secourez les âmes ».

« A quatre ans de distance, permettez, à votre Président occasionnel de 1932, de remercier celui de 1928 de cette sorte de redressement dans la terminologie, et permettez que je rende à votre Œuvre l'hommage d'être l'une des plus belles, l'une des plus hautes, l'une des plus intelligentes inspirations de la charité. Permettez aussi à un avocat de défendre un instant ce vocable de la Charité qui, comme tout le reste, semble avoir subi une crise.

« Lorsqu'il s'est agi de séculariser, si j'ose dire, les devoirs de la fraternité humaine, c'est un mot qui a été presque immédiatement exclu du vocabulaire, et l'on a cherché dans le dictionnaire tous les succédanés par lesquels on pourrait le remplacer. Les termes se sont multipliés, depuis la philanthropie jusqu'à la solidarité, en passant par l'assistance. Les plus intrépides – et les moins exigeants sur l'élégance, à coup sûr – se sont arrêtés à ce mot affreux : altruisme. Permettez-moi de vous dire que, partout où il est justifié, aucune parole humaine ne saurait remplacer ce mot émouvant que le Christ a aimé, le plus émouvant dont le son ait fait tressaillir le monde, celui qui a fait le mieux comprendre aux hommes leur devoir réciproque d'amour, qui a supprimé l'humiliation de l'aumône, en affirmant l'égalité entre le bienfaiteur et le bénéficiaire, celui qui au cours de dix-neuf siècles de christianisme, a mêlé aux âpretés de la vie tout ce qu'elles peuvent comporter de douceurs consolatrices.

« Ce n'est pas parce que vous avez exclu la gratuité intégrale des secours ⁽¹⁶⁾ que vous avez perdu le droit, ni supprimé le devoir de vous réclamer de la Charité. Vous avez simplement, comptant avec les nécessités de votre temps, eu la Charité ingénieuse, et vous avez simplement trouvé l'une des modalités les plus intéressantes en faisant en quelque sorte collaborer le bénéficiaire au bienfait et en permettant, par cette collaboration de celui-là même qui le reçoit, d'étendre ce bienfait à un plus grand nombre et de le perpétuer dans le temps.

¹⁶ Comme abonnement au navire-hôpital chaque homme doit verser 29 francs aux « Œuvres de mer » et chaque armateur 60 francs par homme faisant partie de l'équipage de son navire.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« Laissez-moi donc rétablir, si j'ose m'exprimer ainsi, ce grand mot de la Charité à la base de votre Œuvre ; elle ne vit que d'elle.

« J'ai lu, dans un autre rapport d'une Assemblée générale des « Œuvres de Mer », que « cette Œuvre n'était pas exclusivement une œuvre religieuse ayant pour but le bien des âmes ; que c'est une œuvre d'assistance qui a pour objet de porter des secours matériels, médicaux, moraux et religieux aux marins ».

Cela veut dire sans doute que la « Société des Œuvres de Mer » n'est pas exclusivement confessionnelle, mais tout cela, c'est de la religion, de la religion en action, parce que, tout cela c'est l'expression de la charité qui est la charpente de la religion. Et, en définitive, tout cela aboutit au bien des âmes, parce qu'on travaille pour les âmes même en travaillant pour les corps. Nous oublions trop la parole de Saint Thomas qui dit « qu'il y a un minimum de bien-être nécessaire pour la pratique de la vertu », et celle de Léon XIII qui dit « qu'il y a un grand nombre d'âmes en qui les préoccupations du pain quotidien étouffent les préoccupations de l'au-delà !

En effet, comme le dit M. le bâtonnier Fourcade, dans l'allocution précitée, « il y a deux méthodes pour assurer le succès d'une doctrine : l'une, c'est de la défendre par des arguments qui lui sont propres, de l'arborer, d'en défendre la justification, de séduire les esprits par la beauté de ses conceptions et en même temps, alors, de faire entrevoir la beauté des conséquences que son application engendrerait. Puis il y a une autre méthode, et c'est celle qui consiste à commencer par réaliser les conséquences, et, lorsque les conséquences ont été acquises, de laisser remonter les esprits aux principes qui les avaient engendrées. C'est cette seconde méthode que vous avez suivie et je pense que ce n'est pas par hasard que vous avez appliqué dans vos statuts cette gradation ascendante si remarquable : matériels, médicaux, moraux et religieux.

« Pour les besoins matériels, on est assuré de ne rencontrer ni incrédules, ni indifférents ; les soins du corps s'adressent aussi à la masse. C'est après les soins du corps que vous avez placé les soins moraux. Lorsque l'âme a été soulagée dans sa misère et dans sa préoccupation de souffrance, alors elle est toute prête à recevoir les enseignements de la morale et, au sommet de cette gradation ascendante, vous avez placé la religion. Lorsque l'homme a compris, a senti tout ce que l'on faisait pour ses besoins moraux, il est tout naturellement amené à accueillir, et à bientôt demander ce qu'il en est de cette religion qui a été le principe animateur de ces secours à la fois matériels et moraux. Ainsi vous vous préoccupez d'arriver au vrai par le bien, et je ne connais pas de méthode ni plus simple, ni plus sûre que celle-là ».

Oui, la « Société des Œuvres de Mer » est une œuvre catholique dans son inspiration, dans sa création et dans son but, et, parce que catholique, elle est universelle, elle a le cœur assez grand pour aimer tous les marins, sans distinction ni de nation, ni d'opinion. Je trouve sa ligne de conduite admirablement exprimée dans cette parole si chrétienne de Pasteur : « On ne demande pas à un malheureux : De quel pays ou de quelle religion es-tu ? On lui dit : Tu souffres ! Cela suffit ; tu m'appartiens, je te soulagerai ».

Dieu, qui est la Providence de l'humanité, fait pleuvoir et faire luire son soleil sur tous les hommes indistinctement : Il veut, par ses bontés, les gagner à son amour. Le navire-hôpital ne connaît pas d'autre loi : Providence de tous les marins, il veut être l'ami que l'on attend avec impatience et que l'on voit s'éloigner avec regret. Il s'adresse à tous et pour tout : c'est le bureau de tabac, le bureau de poste, le bureau du télégraphe, l'épicerie, la librairie ; c'est l'atelier de réparations, le distributeur d'eau douce, de pommes de terre, de farine, de vêtements, de chaussures, de ravitaillement de toute nature.

Le Bon Samaritain

Le navire-hôpital est le « Bon Samaritain » de Terre-Neuve. Et c'est peut-être un des titres auxquels il est le plus attendu. Que de malades ont passé sur le pont quinze, vingt, vingt-cinq jours, quinze, vingt, vingt-cinq nuits, sans repos, ni sommeil, scrutant l'horizon, auscultant la nuit et la brume, appelant de leurs vœux le navire libérateur !!!

POUR HAPPER LES AMES !

Enfin, le navire-hôpital est le « Bon Pasteur » de Terre-Neuve.

Lorsque j'ai eu l'honneur d'être désigné comme aumônier de ce navire j'ai certainement reçu plus de condoléances que de félicitations. Tous se demandaient comment un religieux habitué à la vie débordante et trépidante des missions, pourrait, pendant six mois, parquer son activité sur le pont d'un navire, sans mourir d'ennui ou tout au moins sans être frappé de neurasthénie ! Une âme charitable, très haut placée dans l'administration des « Œuvres de Mer » crut même bon de me prévenir contre le choc d'un désillusion trop forte en m'avisant de ce que, là-bas, je n'aurais pas grand-chose à faire parce que le rôle de l'aumônier des « Œuvres de Mer » se jouait surtout à terre.

Tout autre est la réalité. Certes, si on confine le rôle du prêtre dans l'administration des Sacrements ou le service rituel, celui qui consulterait le « Livre de Paroisse » de la grande plaine liquide pourrait, sans aucun doute, faire une comparaison très désavantageuse avec la plus petite paroisse française. Mais confiner le prêtre à la sacristie, confiner l'aumônier de Terre-Neuve au navire-hôpital, c'est tronquer leur ministère. Le prêtre est le continuateur des Apôtres auxquels le Christ a exprimé leur mission en ces termes : « Allez... Enseignez... Guérissez ! » La première mission du prêtre est donc une mission d'éducateur d'âmes. Or pour la conquête des âmes, il n'y a pas deux méthodes, il n'y en a qu'une, vieille comme l'Évangile : c'est la charité. La charité est la boîte (17), le bulot, l'encornet (18) des âmes ; c'est une amorce dont les âmes sont si friandes, qu'on peut dire qu'elle possède une puissance d'attraction irrésistible. Et voilà pourquoi l'aumônier de Terre-Neuve ne doit pas rester collé sur son bateau ; la boîte se jette à l'eau pour happer la morue, l'aumônier doit se jeter à l'eau pour happer les âmes.

La visite des navires

J'avoue que, pour un terrien, un marin d'eau douce, c'est une entreprise un peu hasardeuse. La mer de Terre-Neuve n'est pas le lac de Genève. Asticotée par un vent sec, la mer de Terre-Neuve se pique souvent, se grêle, joue la chair de poule, s'ébourifle, jonchée de blanc ; comme disent les marins, elle aime à « se mettre en corps de chemise et à friser le poil ». Le kilomètre qui sépare l'arrêt du navire-hôpital des voiliers ne se fait pas en vedette, mais en doris ; on ne monte pas à bord par une coupée d'honneur, mais à l'aide d'une corde, pardon ! d'une « bosse ». A l'arrivée près du voilier, la mer se plaît à s'amuser avec le doris qui vous porte, l'escamote, l'élève en l'air, le résorbe, le brandit à nouveau. Elle le jette enfin à hauteur de la lisse, puis le ramène à elle, gentiment et recommence. C'est dans une de ces ascensions, après avoir eu soin de « prendre un ris » dans sa soutane (19), c'est dans une de ces ascensions qu'il faut, en se soulevant à l'aide de la bosse, embrasser la lisse en voltige et sauter sur le pont. Surtout, ne manquez pas votre coup ! Si vous restez suspendu à la lisse, la mer vous donnera un bain de pieds et le doris vous les brosera ! mais sur les voiliers, les marins sont très charitables. A peine vous êtes-vous lancé sur la lisse, sanguinolente et couverte de tripailles de morue, que vous vous sentez des mains bien musclées vous saisir au collet, et vous passez lestement par-dessus bord.

Arrivé sur le pont glissant, rouge et gluant, que lavent imparfaitement les paquets de mer qui embarquent à chaque coup de roulis, l'aumônier voit accourir à lui tout l'équipage. Ah ! quel beau sujet d'étude, pour un artiste peintre, que le défilé de ces vieux loups de mer pour saluer l'aumônier ! Ces barbes hirsutes, ces têtes enfoncées dans des surcoûts vétérans des Bancs, ces cirés, ces pantalons, ces bottes couvertes d'éclaboussures de chair et de giclures de sang de morue. Mais ce qu'il ne pourrait rendre et c'est ce qu'il y a de plus beau et de plus touchant, c'est la joie qui brille dans leurs

¹⁷ Amorce.

¹⁸ Bulot, gros coquillage, genre du bigorneau. Encornet, mollusque du genre des seiches, dont les marins se servent comme boîte.

¹⁹ Relever la soutane au moyen de la ceinture.

yeux et la franchise et le cœur qui caractérisent leurs poignées de mains, de ces mains gluantes de sang et de chair de bulot.

Le vagemestre

Et pourquoi cet accueil si chaleureux ? Ceux qui ont fait la guerre se rappellent encore avec quel sursaut anxieux était accueilli le vagemestre. Avec lui, en effet, reparaisait soudain l'ardeur à vivre. Des lettres qu'il distribuait, émanait un air salubre, chassant l'odeur de la tranchée ; et, brusquement, pour quelques heures, on ne se rappelait plus qu'une chose : c'est que la rentrée était au terme des jours à venir. Le vagemestre était un semeur de joie.

Eh ! bien, l'aumônier des Bancs est aussi un semeur de joie ; il personnifie, en effet, tant il y est étroitement associé, le foyer dont il tient entre les mains le récit des événements, les affections et les joies. Il permet, à ceux qui peinent aux tranchées de la mer, de recueillir, en dépit de la brume, un peu de soleil de chez nous ; il rappelle à chacun qu'au terme du long effort, il y a une maison qui s'apprête, des cœurs qui attendent et un retour qui se fera.

Les larmes du loup de mer

Semeur de joie, semeur de courage. Qu'une lettre soit génératrice de joie, c'est chose facile à comprendre. Mais il est plus difficile de s'imaginer quel potentiel d'énergie on peut accumuler dans une enveloppe. Je l'ai compris le jour où il m'a été donné d'être le spectateur attristé de la scène suivante :

Nous avions stoppé, dans une brume épaisse, pour assister un navire, quand soudain nous vîmes arriver le capitaine d'un autre navire, un des vétérans, un des plus rudes capitaines des Bancs, le vrai type des loups de mer : « Tiens ! lui dit notre Commandant, vous voilà déjà, Capitaine ! Nous allons mettre le cap sur vous ». – « Je me demandais, Commandant, répondit le Capitaine, si, avec ce vent, vous aviez entendu ma corne ; j'ai fait deux milles dans la « bouccaille » ⁽²⁰⁾. Je ne le regrette pas... Vous comprenez : pour le courrier ! » Notre Commandant est aussi maître de la barre de son cœur que de la barre de son gouvernail ; cependant avant de répondre, je le vis pâlir, il avait conscience que la parole qu'il allait prononcer serait un coup d'assommoir pour le Capitaine. « Mon pauvre Capitaine, lui dit-il, vous n'avez pas de courrier... Votre navire est dissident... l'armateur n'a pas versé la modeste cotisation d'usage ; alors, vous comprenez... J'ai reçu des ordres ! » Le pauvre capitaine, blême de stupeur, croisa lentement les bras sur sa poitrine, et, les yeux fixés sur le Commandant, resta quelque temps figé dans un mutisme effaré, puis il soupira avec un tremblement dans la voix : « Comment ! l'armateur ! ... Ah ! ça, c'est pas bien... Non, c'est pas bien ! ». Jamais je n'ai entendu un accent d'indignation si vive, ni observé une expression de douleur si profonde ! J'ai attiré le Capitaine dans ma cabine. Je croyais que l'habitude du contact avec les misères de la vie avait émoussé la sensibilité de mon cœur et l'avait immunisé contre certaines faiblesses ; mais, en voyant ce vieux loup de mer fondre en larmes et répéter sans cesse : « Ça c'est pas bien. Non, c'est pas bien ! » Je ne pus m'empêcher de pleurer moi-même. J'accompagnai le Capitaine à bord de son navire. Je renonce à décrire l'indignation révoltée de l'équipage. Le calme ne fut rétabli que par l'envoi à l'armateur d'un radiotélégramme conçu en ces termes : « Pas de lettres, pas de travail ». A la croisière suivante j'avais le bonheur de remettre à l'équipage plus de 200 lettres.

Voilà, sur le vif, le rôle d'une lettre sur les Bancs.

C'est le grand bonheur de l'aumônier de distribuer lui-même le courrier aux équipages, car, en semant la joie chez les autres, il en récolte pour lui-même.

²⁰ Brume grasse et épaisse.

Les causeries à bord

Les lettres distribuées, les hommes se retirent près de leurs mannes à cordes échelonnées tout autour du navire, le long de la lisse. Mais le travail chôme, c'est l'heure de la famille. Les corps sont là, mais le cœur a fait voile vers le pays et fait escale auprès de la famille pour refaire son plein d'énergie pour l'effort de demain. L'aumônier passe près de tous, se réjouissant de leurs joies et réconfortant leurs douleurs. J'ai dit plus haut que, sur les Bancs de Terre-Neuve, les lettres sont génératrices de douleurs et de découragement. Les nouvelles ne sont pas toujours bonnes et... Il y en a même qui sont méchantes. La vipère de la détraction réussit parfois à se glisser dans une enveloppe pour venir sur les Bancs mordre les cœurs dans leur partie la plus sensible par la révélation de prétendues infidélités !! C'est le rôle de l'aumônier de cautériser ces plaies et de neutraliser ces venins. La chose n'est pas toujours facile ! L'action de ce venin est si rapide et si profonde sur un organisme déprimé et presque incapable de réaction ! ... On lui fait part des nouvelles les plus diverses : chez l'un, il a des fleurs dans les pommiers, il y aura du bon cidre au retour. Chez l'autre, il y aura des dragées en novembre. Il y a déjà deux filles. Cette fois, il y aura un gâs. On l'appellera « Yvon » en souvenir de l'aumônier de Terre-Neuve. A l'un, l'aumônier offre une cigarette ; à l'autre une « chique ». Mais en général, ils optent pour les deux ; et la « chique » qu'ils prennent n'est pas une « chique » ordinaire, c'est une « chique bien tassée », comme ils disent : c'est « la chique à l'aumônier », « une chique à trois ris » ! ⁽²¹⁾. Pur lui faire honneur ils l'étreignent devant lui. Mais ils ont soin d'ôter d'abord leur casquette ou leur suroît pour y cracher leur « vieille chique », mais poliment, c'est-à-dire avec la discrétion que l'on met à dérober, au creux de la main, l'évacuation d'un noyau de prune. Sur les bancs, il faut viser à l'économie : on n'y rencontre pas de bureau de tabac tous les jours.

Le photographe des Bancs

Le souvenir aux absents

Enfin quand les marins voient l'aumônier « prendre un ris » dans sa soutane, pour enjamber la lisse et descendre dans son doris, ils veulent, une dernière fois, lui serrer la main. C'est alors qu'a lieu la cérémonie du « souvenir aux absents ». L'aumônier place son appareil de photographie là où il peut, dispose les hommes de son mieux, appuie sur le déclencheur automatique avec retardement, et vient se placer au milieu d'eux. Cette photographie est envoyée à toutes les familles. La pensée que leurs femmes vont recevoir leur photographie en tenue des bancs fait tellement plaisir à ces braves gens qu'ils laissent déborder leur joie par des exclamations comme celles-ci : « Ah ! mon Père, nos femmes vont être tellement contentes que lorsque vous viendrez nous voir chez nous, elles vont vous sauter au cou pour vous embrasser ! » « Ah ! mes amis, répliqué-je, pourvu du moins, qu'elles n'aient pas trop de poudre de riz sur les joues et de rouge sur les lèvres ! »

Les concerts des Bancs

Lorsque le navire-hôpital mouille la nuit auprès d'un navire, les visites de l'aumônier revêtent une autre modalité. Il arrive à bord, muni d'un phonographe, vers les neuf heures. Après le souper, le Capitaine réunit tout l'équipage dans le poste arrière. Chacun se case où il peut, sur les bancs, sur les tables, dans les couchettes. Parfois ceux des couchettes semblent somnoler ; mais, quand l'aumônier passe les cigarettes ou que le Capitaine passe la « double » ⁽²²⁾, vous entendez sortir du fond du « lit-clos », pour vous rappeler à l'ordre, un « N'oublions pas ces copains ! » bien sonné. Alors donc commence le « concert ». Le programme comprend deux parties. D'abord l'audition des disques du phonographe, mais des disques de tout genre du plus comique au plus religieux y compris le « Kyrie », le « Gloria », le « Credo », le « Sanctus » et l'« Agnus Dei », chantés par les moines de Solesmes. La deuxième partie comprend des chansons chantées par les marins eux-mêmes. Tous les chants populaires, y compris ceux du phono, se chantent en chœur. C'est l'aumônier qui entonne et qui bat la mesure. Voyez-vous l'aumônier chantant à pleins poumons :

²¹ Prendre 1, 2, 3 ris veut dire serrer sur la vergue 1, 2 3 parties de la voile pour en diminuer la surface et donner moins de prise au vent.

²² Quart de vin supplémentaire.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Les marins au travail. Le boëtage des lignes



La plage avant du "Jutland"



La partie de cartes



Le petit mousse a le cafard



Son excellence Mgr Mignen
Archevêque de Rennes
bénit la mer
le jour du pardon des Terre-neuvas



L'aumônier arrive sur les bancs
Un voilier à l'horizon !

*J'aime Paimpol et sa falaise
Son église et son grand pardon,
Mais j'aime mieux la Paimpolaise
Qui m'attend au pays breton !*

Enfin les séances se terminent par une courte prière. Les séances durent environ une heure et demie ou deux heures. Mais l'aumônier doit, en quelque sorte, s'arracher à l'équipage par une douce violence ; sinon, les séances n'auraient pas de fin ; témoin la séance à bord du « Zaspakbat » qui dura jusqu'à une heure du matin, parce que la mer, terriblement déchaînée, avait fait de l'aumônier l'heureux prisonnier du Capitaine Ollivier.

Voilà un pâle aperçu du ministère de l'aumônier de Terre-Neuve, et du rôle du navire-hôpital, la « Providence », le « Bon Samaritain » et le « Bon Pasteur » des marins de la « Grande Pêche ».

Il y a mieux à faire

Que toutes les améliorations désirables dans l'organisation du métier de la Grande Pêche ne soient pas possibles actuellement, à cause des difficultés financières dans lesquelles se débat l'armement, c'est incontestable. Mais ces difficultés n'ont-elles pas pour conséquence de considérer toute amélioration comme chose impossible et de figer l'armement dans un « statu quo » qui pourrait être amélioré avantageusement par certaines innovations possibles ?

Qu'il soit souhaitable que tous les navires soient équipés en T.S.F., c'est évident. Que cet équipement soit impossible dans les circonstances actuelles, c'est encore évident, du moins pour l'instant. Mais y a-t-il impossibilité à ce que les navires soient équipés en « postes récepteurs », en « postes d'écoute » ? Il y a déjà plusieurs années que les navires hollandais et les navires canadiens sont munis de ces postes à piles fonctionnant mille heures, et, j'estime que leur prix de revient en gros, 11 à 1200 francs, est un prix abordable pour tous les armateurs.

Ces postes récepteurs rendraient les plus grands services et répondent à un besoin réel.

a) *Services qu'ils peuvent rendre au point de vue de la pêche.*

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

1°) Le navire muni d'un poste émetteur appelé « radio-morue » transmettrait tous les jours, matin, midi et soir, la « météo » du Cap Race.

2°) Il pourrait transmettre les « radios » des armateurs, radios qui, parfois, moisissent à bord pendant des semaines et parfois même n'atteignent jamais les intéressés.

3°) Il pourrait transmettre « en code » les conseils que les capitaines de la même maison peuvent avoir à se communiquer au sujet de la situation de la pêche.

4°) Il pourrait signaler à tous les navires les hommes en dérive et ainsi faciliter leur recherche. S'ils sont retrouvés, il pourrait les signaler à leurs navires et ainsi supprimer l'anxiété des capitaines et des équipages.

B) *Services qu'ils peuvent rendre aux équipages.*

1°) Le navire-hôpital pourrait transmettre aux équipages les dépêches particulières et personnelles des hommes, qui souvent ne peuvent atteindre que tardivement ou point du tout. A moins évidemment que ces dépêches ne soient de nature à ne point être transmises par cette voie indiscrete.

2°) Il pourrait leur transmettre les nouvelles générales de France et les nouvelles particulières des lieux d'origine, des équipages, les communiqués des journaux après escale à Saint-Pierre.

3°) Les jours de « marée de cabane », c'est-à-dire quand le temps ne permet pas aux doris de sortir, il pourrait chasser l'ennui par l'émission de disques récréatifs.

4°) Il pourrait signaler sa route, les jours de brume et la nuit, et, ainsi, éveiller l'attention des navires. N'arrive-t-il pas qu'il passe parfois à quelques milles des navires sans les voir ni les entendre ?

5°) Ces installations seraient un puissant soutien pour le moral des équipages, principale source de l'ardeur au travail.

6°) Enfin, pour l'aumônier, ce serait un puissant moyen d'influence morale sur les équipages, par des entretiens périodiques.

c) *Services que le poste émetteur du navire-hôpital pourrait rendre aux familles.*

Le poste « radio-morue » pourrait aussi transmettre régulièrement, une fois par semaine, les nouvelles des « Bancs » à toutes les familles.

En un mot ces installations supprimeraient la grande épreuve des « Bancs » qui est l'isolement.

L'idée de ces postes émetteurs a eu, auprès des Capitaines et des équipages, une plus grande répercussion que je ne pensais. Tous les armateurs auxquels j'en ai parlé, l'ont accueillie favorablement.

La semence est jetée. Que Dieu la fasse germer.

A tous les gens de cœur

Malgré toutes les améliorations et toutes les modifications qu'on pourra y apporter – et il y en a qui sont possibles ; malgré toutes ces améliorations et toutes ces modifications, le métier de la Grande Pêche » sera toujours un métier très dur et très pénible. Voilà pourquoi, amis lecteurs, vous devez continuer votre œuvre, car l'œuvre du navire-hôpital et de son aumônier est vôtre ; c'est l'œuvre de toutes les âmes charitables. L'œuvre du navire-hôpital est, dans sa plus grande partie, et l'œuvre de l'aumônier est, dans sa totalité, basée sur la charité.

Après sa conversion, Saint François D'assise pria devant le Christ de Saint Damien. Et voici que soudain le Christ s'anima et s'adressa à François en ces termes : « François regarde ! Mon église tombe en ruines ; va ! et répare mon église ! » François sortit aussitôt et se mit à parcourir les rues, en criant de toutes les forces de ses poumons : « Qui me donnera une pierre, aura une récompense ! Qui m'en donnera deux, aura deux récompenses ! Qui m'en donnera trois, aura trois récompenses ! » Et,

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

grâce à la générosité des habitants d'Assise, François répara l'église de Saint Damien ; Mais François s'était mépris sur le sens de la parole du Christ. Notre-Seigneur lui demandait de réparer, non pas l'église de Saint Damien, mais l'Eglise spirituelle des âmes. A l'appel de son Maître, il partit à travers le monde en criant : « Qui me donnera une âme , aura un récompense ! Qui m'en donnera deux, aura deux récompenses ! Qui m'en donnera trois, aura trois récompenses ! » en terminant, amis lecteurs, je me permets de vous lancer l'appel de mon séraphique Père Saint François : « Qui me donnera une âme par sa générosité, aura une récompense ! Qui m'en donnera deux, aura deux récompenses ! Qui m'en donnera trois, aura trois récompenses ! » Toutes les œuvres qui visent au bien sont dignes de votre intérêt ; n'oubliez pas l'œuvre des marins de la « Grande Pêche », car il s'agit des plus malheureux parmi les malheureux, il s'agit des prisonniers des « ergastules » de la mer. Que votre pitié ne soit pas une pitié stérile, qu'elle soit agissante et généreuse, et vous mériterez, au jour du Jugement, d'entendre cette parole du Christ-juge : » Venez, les bénis de mon Père ! j'étais prisonnier et vous m'avez visité ». Et lorsque les journaux relateront le départ du navire-hôpital, faites-nous l'aumône d'une petite prière ; dites à la Bonne Vierge celle que le poète Botrel mettait sur les lèvres des épouses des Terrenewas :

*Les pêcheurs d'islande
Et les Terrenewas
ont sur la mer grande
Dit leurs adieux-vats.*

*A tes pieds, nous sommes
Toutes à genoux ;
Pitié pour nos hommes
et pitié pour nous !*

*Garde le navire
Des « Œuvres de Mer ».
Fais qu'il ne chavire
Dans le gouffre amer.*

*Sancta Maria !
O Maris stella !
Protège là-bas
nos gâs
Ave Maria !*

PREMIÈRE CROISIÈRE

En mer, le 17 avril 1934.

Environ à 150 milles des Açores.

« Je comptais faire mon journal de mer pour relater, au jour le jour, les faits intéressants de notre voyage, mais, sur mer comme sur terre, il est plus facile de faire des projets que de les exécuter. En mer, ces projets font même très facilement naufrage.

Depuis notre départ de Cherbourg, il m'a été impossible, non seulement de pianoter sur ma machine, mais même de tenir la machine sur ma table.

L'embarquement à Cherbourg

« Je suis arrivé à Cherbourg le 9 avril à 18 heures. Trois marins m'attendaient à la gare pour s'occuper de mes bagages. Je me suis rendu immédiatement à bord de l'avisos « La Ville-d'Ys » amarré au quai de l'Arsenal, où je fus reçu par l'un des officiers du bord.

« Soyez le bienvenu ! me dit cet officier avec la plus grande amabilité ; tout est prêt pour vous recevoir. Je vais vous montrer votre appartement ; il n'est pas très luxueux et nous regrettons vivement de ne pouvoir vous donner mieux car notre bateau laisse à désirer à ce point de vue ».

« Mon « appartement » n'est autre que la cabine d'isolement de l'infirmerie du bord. Pour y accéder, il faut passer par la salle de consultation. Ses dimensions équivalent aux trois-quarts d'une cellule de moine. Elle est éclairée par un simple hublot. Au centre, passe le tuyau d'alimentation des « charnières » (caisses de réserve d'eau potable). Ce tuyau a au moins 30 centimètres de diamètre.

« Evidemment ce n'est pas une cabine de luxe des « transats », mais la question est de nulle importance ; j'y suis ! ... c'est ce qui importe.

Après la prise de possession de ma cabine, le lieutenant de vaisseau, second du bord, me présente aux officiers, au nombre de 13, y compris le commandant et l'ingénieur mécanicien. Tous se sont montrés d'une courtoise exquise.

« Les présentations terminées, je me suis occupé d'aménager ma « cellule » dès l'arrivée de mes bagages ; inutile de dire que le « second » a mis à ma disposition plus d'hommes qu'il n'en fallait pour ma modeste installation. J'ai commencé par leur offrir des cigarettes. C'est la boîte de la sympathie des « Jean Gouin ». Immédiatement, les confidences ont commencé.

« C'est toujours le même processus : on commence par se situer dans l'espace en déclinant son pays d'origine, puis chacun s'évertue à exhiber un heureux point de contact avec la religion.

« L'un a un oncle « curé », l'autre une tante « bonne sœur » ; celui-ci a été à l'école chez les « curés », celui-là a été enfant de chœur. Je me croyais inconnu à bord, car personne ne laissait voir qu'il me connaissait.

« Mais arrive un ancien du bord, la casquette sur le côté ; il roule et tangué.

– « Père Yvon, me dit-il, en me frappant sur l'épaule, faut pas m'en vouloir, j'ai été dire au revoir à ma vieille, alors j'ai bu un coup. Autrefois je fumais, et je ne fume plus, je chiquais et je ne chique plus, mais j'ai bu et je boirai encore !

– C'est ça mon vieux, lui répondis-je, tâche de boire pendant longtemps encore, car le jour où tu ne boiras plus, cela ira mal !

– A la bonne heure ! répond le brave maître ; vous au moins, vous comprenez les choses ! Je vais écrire ça à ma vieille ! »

Cet évènement fut le point de départ d'une conversation plus familière dans laquelle chacun réussissait à m'avoir vu quelque part ; quelques-uns m'avaient même vu là où je n'ai jamais mis les pieds : A Bizerte, au Maroc, à Marseille, à Toulon. Evidemment, je me garde bien de tirer les braves gâs de leurs illusions. C'eût été gêner leur plaisir en leur enlevant ce qu'ils considéraient comme un honneur !

Ceci se passait dans la coursive des cabines des officiers. J'avoue que j'étais un peu surpris de voir cette coursive si fréquentée par l'équipage ! Mais, en passant, un officier me dit à l'oreille : « Jamais cette coursive n'a été si fréquentée par l'équipage ! Mais, en passant, un officier me dit à l'oreille : « Jamais cette coursive n'a été si fréquentée. Vous êtes le bienvenu parmi nous ». Je m'en aperçus bien à en juger par l'état de ma provision de cigarettes ! Tout l'équipage avait dû défiler devant moi !

Vers 17 heures, je me présentais au Commandant dont l'accueil fut des plus aimables et fit tomber en bloc toutes mes appréhensions. Car j'avoue que je n'étais pas sans une certaine inquiétude, étant donné que ma situation à bord était plutôt... anormale.

Le commandant, – capitaine de frégate Goybet – c'est le militaire de race, de tempérament et de langage. Il vous met rapidement et militairement à l'aise. Sa conversation est des plus intéressantes. C'est un érudit, surtout au point de vue historique et biologique. Après le déjeuner et le dîner, nous causons longuement.

Tous les officiers sont de la même étoffe ; ils viennent fréquemment me chercher pour causer sur le pont.

Le 14 avril, lors de la grande tempête, le roulis ayant fait des ravages formidables dans la vaisselle du commandant, j'ai dîné avec eux, et aujourd'hui je suis reçu officiellement à leur « carré ».

Au point de vue religieux, tout l'équipage est au moins sympathique. Tous se montrent non seulement très respectueux mais très délicats. A leur attitude, on voit bien que ce respect et cette délicatesse ne sont pas le résultat de la conduite du commandant à mon égard ; ils sont réellement sincères.

« Jusqu'ici, j'ai pu dire la messe tous les jours dans ma cabine, mais ce n'est pas sans mal certains jours. Dimanche, tous les hommes qui n'étaient pas de service ont assisté à la messe, de leur propre mouvement. Deux officiers ont communiqué, et, depuis plusieurs hommes se sont approchés des sacrements et ont fait leurs Pâques.

L'avis « La Ville-d'Ys »

« Le navire-hôpital la « Saint-Jeanne-d'Arc » n'a pu être réarmé cette année par la « Société des Œuvres de Mer ». Mais des autorités religieuses et civiles, appuyées sur une pétition signée de tous les armateurs, capitaines et marins qu'elles avaient pu atteindre, m'ont sollicité pour continuer sur les « Bancs » l'action religieuse de l'Aumônier, qui, sans conteste est un des principaux agents de l'influence morale sur les marins. Avec l'assentiment de mes supérieurs, j'ai accédé bien volontiers à ce désir.

Sur terre, toute douleur trouve une âme pour la comprendre, toute plaie a une main pour la soulager ; il est inadmissible qu'après vingt siècles de christianisme, sur les « Bancs » de Terre-Neuve, sur cet Océan sans cesse balayé par la tempête, au milieu des misères qui n'ont pas d'égaux en ce monde, plus de 3.000 malheureux puissent dire qu'ils n'ont pas un cœur pour les comprendre et un doigt pour leur montrer le Ciel.

Comment faire la campagne ?

« Mais le désarmement de la « Saint-Jeanne-d'Arc » condamnait l'Aumônier à chercher un autre embarquement pour atteindre Saint-Pierre, et un moyen nouveau pour chercher les navires disséminés sur les « Bancs » immenses plateaux marins dont la superficie totale dépasse celle de la

France. Grâce à de puissantes influences, religieuses, civiles et politiques, le Ministre de la Marine, par dépêche ministérielle du 31 mars 1934, 189 E.M.G., a bien voulu m'autoriser à embarquer sur l'avisos « Ville-d'Ys » et utiliser ce même navire ainsi que le « d'Entrecasteaux » pour rayonner sur les Bancs dans le cadre de leurs programmes.

« C'est pourquoi, le 9 avril, hôte privilégié du Ministre de la Marine, pensionnaire et commensal à jamais charmé et reconnaissant du capitaine de frégate Goybet, objet de l'exquise délicatesse de tous les officiers et des prévenances de tout l'équipage, je quittais Cherbourg à bord de la « Ville-d'Ys ».

La tempête

A peine étions-nous en mer depuis quelques heures, que la « météo » nous annonçait cinq dépressions successives. Nous sommes arrivés aux Açores avec deux jours de retard. Il nous a donc fallu huit jours pour faire une traversée qui n'en comportait que six.

« Avoir perdu deux jours en une semaine, laisse entendre bien des choses. C'est qu'en effet, depuis Cherbourg jusqu'aux Açores, la mer nous a bercés au chant de toute la gamme de ses « temps de chien » : Forte brise, houle, gros temps, petite tempête et tempête tout court.

« L'année dernière, je n'ai rien vu de comparable à la danse infernale du samedi 14 et de la nuit du 14 au 15 avril. C'était quelque chose d'effarant !

« Quelle journée et quelle nuit ! ... Je les ai passées à contempler la défense acharnée de ce bateau robuste contre les éléments qui s'étaient tous coalisés et semblaient faire bloc pour pousser contre lui une charge au maximum de violence.

« Une clameur géante, un vacarme terrifiant sortaient de partout.

« Le vent, la grande âme de ce désordre, soufflait avec une violence qui vous cinglait, blémait, cuisait la peau des joues et vous coupait la respiration ; il criait et gémissait avec des cris et des gémissements d'enfants pris subitement d'une peur et d'une souffrance affolantes.

« L'eau tourmentée donnait l'impression d'un incendie d'océan, tantôt elle grésillait comme sur de la braise, tantôt ses lames explosaient et se tordaient comme des flammes blanches dans un ronflement de fournaise coupé par des détonations aux nuances les plus multiples. Et quand les rafales gémissaient plus fort, elles soulevaient la surface de la mer et la faisaient courir en tourbillons, comme, en été la poussière des routes.

« Les embruns, fouettant de l'avant, venaient comme des ouragans de pluie froide frapper contre la passerelle avec un claquement sec et inondaient les matelots de veille qui enflaient le dos quand cela tombait plus dru, et s'arcbutant fortement pour n'être pas renversés.

« Des masses d'eau formidables s'abattaient parfois sur le pont avec un claquement rauque qui faisait vibrer et gémir le navire comme de douleur. Mais après les avoir encaissées gloutonnement, il donnait l'impression d'être pris d'indigestion et de nausées, et, ne pouvant les cracher assez vite par ses dalots insuffisants, il se penchait dans un roulis formidable, pour les vomir torrentiellement à bâbord et à tribord, en un ruissellement d'eau laiteuse et fumante ; Un certain moment l'adversaire s'est cru si bien chez lui qu'il commençait déjà à faire table rase sur le pont pour organiser son ménage à sa façon, arrachant le canot avant à ses chevalets, mutilant le sondeur à main.

« Des lames de dix à quinze mètres de hauteur se succédaient en longues chaînes de montagnes, sans cesse remplacées par d'autres qui venaient du fond de l'horizon, semblables à des vagues de soldats sortant sans fin des parallèles de départ pour monter à l'assaut. Après chaque lame passée, on regardait devant soi arriver l'autre, puis l'autre encore plus grande et plus monstrueuse qui se dressait, toute verte par transparence, qui se dépêchait d'approcher avec un air de dire : « Allons ! à nous deux !!! Attends que je t'attrape et que je t'engouffre ». Mais non, elle vous soulevait seulement, comme d'un haussement d'épaule, on enlèverait une plume, ou explosait avec un fracas de cascade contre la proue, qui, tantôt portait aux nues son guindeau et ses manches à air, tantôt s'engouffrait aux

abîmes dans des vallées soudaines, gravissait des pentes interminables, escaladait des cimes couronnées de neige.

« Quand le navire montait sur ces lames, il prenait l'allure d'un cheval au steeple-chase, se dressant pour le saut. Dans sa descente, il titubait comme un ivrogne et tombait dans le gouffre horrible avec un éclatement d'eau formidable, vous faisant éprouver ce tressaillement du ventre qu'on a dans les chutes simulées des « montagnes russes » ; puis il se relevait lentement pour continuer à foncer dans les vagues et le vent par un magnifique effort herculéen.

« La nuit, une nuit d'un noir obscur, cette sensation d'horreur s'intensifia encore. La perception de l'extérieur étant limitée à l'ouïe, les cris et les sifflements du vent, les hurlements et des grognements de la mer, la canonnade des vagues frappant le navire en plein ventre, les gémissements et les pleurs de l'héroïque lutteur en pleine bataille, devenaient plus nets et plus lugubres encore.

« Pendant cette scène d'apocalypse, je me tenais sur la passerelle, les jambes, le buste et la figure massés par les rafales, je me tenais agrippé à une barre de fer pour n'être pas emporté par le vent comme une feuille morte et j'ouvrais l'œil.

« C'est une belle et émouvante chose qu'un bateau aux prises avec la tempête, balayé, mitraillé, assommé. Dans cet affolement des éléments, j'admirais surtout le calme imperturbable de l'équipage, des officiers et du commandant. C'est dans ces moments-là qu'il est beau de voir le « maître à bord après Dieu », maître de la barre de sa personne, comme de la barre de son navire. La pipe à la bouche, les mains dans ses poches, face à l'ennemi, l'œil et l'oreille aux aguets, la figure contractée avec deux larges sillons entre les arcades sourcilières, expression vigoureuse d'une intelligence et d'une volonté tendues à leur maximum, il donne des ordres calmes et brefs. L'équipage et les officiers, conscients de la gravité de la situation, les exécutent ponctuellement avec calme, mais pour ainsi dire électriquement.

« C'est un spectacle impressionnant de voir comment une volonté énergique, dirigée par une intelligence lucide, réussit en quelques heures à réaliser, agglomérer, articuler, animer ce mâle et vigoureux ensemble où chaque homme s'est tellement « lié » à sa fonction, où l'équipage fait tellement corps avec le navire. Qu'il constitue une nouvelle personne morale dont toute l'activité est sous l'emprise d'un seul homme. Spectacle impressionnant et aussi, spectacle rassurant.

« Quand on entend sous ses pieds, le cœur du navire battre sans fièvre, et quand on voit sur la passerelle son cerveau raisonnant et décidant froidement dans la personne du commandant dont le calme visage reflète l'intrépidité collective, on se sent à l'aise dans ce brouhaha, ce tintamarre et cette bousculade infernale.

« En sortant de pareils tumultes, on croit sortir d'un rêve et on sent dans tout son être une détente qui va jusqu'à l'affaissement et qui fait comprendre le degré de contraction nerveuse dont on a été l'objet sans s'en rendre compte.

Escale aux Açores

Punta Delgada (îles des Açores)

19 avril 1934

En arrivant aux Açores, le Commandant déclara à son équipage : « je suis content de vous ! ». L'inférieur n'a pas droit à la parole pour féliciter son chef, mais le sentiment, quand il est puissant, n'a pas besoin de paroles pour s'exprimer : il jaillit de l'être tout entier. A la louange que le Commandant lui adressait, l'équipage en bloc répondit par son attitude : « Et nous, nous sommes fiers d'avoir un chef comme vous ».

« Moi, simple passager qui voyais à l'œuvre pour la première fois les marins de la Marine de Guerre, je me suis écrié dans une juste et légitime admiration : « Ce sont de fameux gaillards qui montent nos navires de guerre ! ils sont dignes de ceux que je connais mieux et qui ont conquis toute mon admiration et mon affection, ils sont dignes des « vieux loups de mer » qui montent nos voiliers de la grande pêche ».

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« Le navire, qui avait été peint à neuf à Cherbourg, semblait venir d'une longue campagne quand nous arrivâmes aux Açores ; à tel point qu'il fallut le repeindre tant la tempête et la dure traversée l'avaient abîmé.

« Le 20 avril, on fit le plein de charbon, et de ma cabine, j'entendais les « bicots » qui criaient comme des sauvages en montant leurs mannes sur le pont. Cette musique dura le temps nécessaire pour embarquer les trois cents tonnes de combustible, c'est-à-dire toute la journée.

« A midi le Commandant reçut le Consul de France et sa famille ainsi que le Gouverneur de l'île San Miguel, homme charmant et cultivé, sachant apprécier le bon vin français.

« Dans l'après-midi, je fis visite à M. le Curé de Punta-Delgada, le désir m'ayant été manifesté que je fisse visite à toutes les autorités ecclésiastiques des villes où nous ferions escale. Ces visites de l'aumônier des marins de Terre-Neuve atténuent fort heureusement la note anticléricale qui plane toujours sur la France, à l'étranger, et nuit à son prestige.

« Le curé de Punta-Delgada a été très aimable. Il connaît très mal le français, et l'anglais encore plus mal. Mais nous avons pu tout de même entretenir une conversation d'une heure, dans une langue spéciale que nous avons créée avec un mélange de latin, de français et d'anglais, un vrai charabia dont voici un spécimen :

– No, Padre, disons « amicitiam nostram », lingua par tous comprise ; buvons « glass of wine ! »

Et nous avons dégusté un délicieux porto. Le bon curé m'a aussi largement gréé en bananes, nèfles et ananas.

« Mon passage dans les rues souleva la curiosité des habitants à cause de mon costume. Depuis la révolution portugaise, le port de l'habit ecclésiastique est interdit dans l'île, mais tout le monde s'est montré très respectueux.

Le 21 avril.

« A 10 heures, nous levons l'ancre et nous mettons le cap sur les Bancs. Le temps est superbe, c'est le calme plat. Ça change un peu avec notre traversée de Cherbourg aux Açores.

« Nous marchons à 11 milles à l'heure. Vers 15 heures nous rencontrons une île isolée des Açores, et, vers 23 heures, nous passons au milieu du deuxième groupe de ces îles.

La messe à bord

En mer, le 22 avril.

« Hier au soir, le « second » est venu me trouver pour me dire que, les officiers et l'équipage désirant assister à la messe, il me priait de bien vouloir la célébrer au « carré » des officiers.

« Je sus, par un enseigne, que les officiers avaient été étonnés de ce que je n'avais rien organisé le dimanche précédent, au point de vue de l'office religieux. C'est que n'étant sur ce navire qu'au titre de passager et non pas d'aumônier officiel, j'étais tenu à une réserve bien compréhensible ; mais puisque l'état-major et l'équipage en manifestaient le désir, je fus particulièrement heureux de leur accorder ce qu'ils demandaient.

« Nous avons donc eu la messe à bord dans le « carré » qui avait été orné avec goût. Tous les officiers se rangèrent sur des fauteuils autour de l'autel improvisé et l'équipage se tint debout derrière eux. La messe fut servie par un enseigne de vaisseau.

« Le « Kyrie », le « Gloria », le « Credo » le « Sanctus », « L'Adoro te », ont été chantés par... les moines de Solesmes !!!

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« A la fin de la messe, le Commandant m'a dit : « Ça, mon père, épatant ! Chants superbes ! Il y a quelque chose de changé en France. Il y a trente ans, vous n'auriez pas trouvé un enseigne de vaisseau pour vous servir la messe. Et, aurait-il su la servir, il n'aurait pas osé le faire ».

« Dans la journée, des marins sont venu me trouver pour me demander de chanter eux-mêmes dimanche prochain. « On s'y connaît, m'ont-ils dit, et vous verrez comme on vous enverra ça ! » L'un des enseignes a eu la même idée et c'est lui qui prendra la direction du chant.

Dans l'après-midi nous avons eu une séance récréative au « carré » de l'équipage. J'y ai été invité officiellement. Séance très intéressante. Mon phono et mes disques ont été à l'honneur. Les chansons des « mathurins » étaient un peu « suis generis ». Je sentais que ma présence était un gênante d'abord, car on me regardait du coin de l'œil avec un petit sourire interrogateur. Mais, comme j'applaudissais franchement, puisque rien ne dépassait la mesure de la décence, ils furent bientôt à l'aise.

En mer, le 25 avril.

« Les jours derniers ont été employés en causeries avec les officiers et les matelots, qui nous ont permis de nous mieux connaître.

« – Tenez, mon Révérend, m'avoua hier le Commandant, il faut que je vous le dise. Quand on m'a parlé de prendre un curé à mon bord, j'ai cligné de l'œil. Quand on m'a dit que c'était un capucin, ça allait déjà mieux. Quand on m'a dit que c'était un ancien poilu, ça m'a rassuré ; Mais quand j'ai vu cette bonne tête, je me suis dit : on pourra s'entendre. Et en réalité on ne s'entend pas trop mal, n'est-ce pas, mon Révérend ! »

« Nous approchions de Saint-Pierre ; le soir même, la radio annonce une foule d'icebergs en dérive. En pleine vitesse il faut encore 60 heures pour atteindre Saint-Pierre. Mais, avec les icebergs, il faudra ralentir et avoir l'œil.

« Vers 16 heures nous avons vu passer le « Bremen » faisant route vers Cherbourg. Ce soir, à 22 heures, le « Champlain » n'est pas loin de nous. Il fait route pour la France et nous lui donnons nos lettres-Océan.

« 23 heures, la brume s'épaissit. La sirène se fait entendre à chaque instant. Ceux qui ont le sommeil léger et qui ne sont pas habitués à cette musique, auront les yeux gros demain matin.

Vers les Bancs

En mer, le 25 avril.

« La brume a duré toute la nuit. Le Commandant est resté sur le pont jusqu'à 3 heures ce matin, il avait doublé le nombre des veilleurs comme le prescrit le règlement par temps de brume.

« Ce matin, le temps s'est éclairci. Un malade que l'on croyait atteint d'appendicite va mieux et nous nous dirigeons directement sur les Bancs. Les terreneuviers pressentent notre arrivée ; déjà plusieurs se sont mis en contact avec nous par T.S.F. et nous signalent la position des voiliers, dépourvus d'appareils.

« La température s'est nettement rafraîchie. Aux Açores et dans les environs, le thermomètre marquait 24 degrés dans les cabines, tout le monde se tenait sur le pont pour respirer un peu le frais ; mais maintenant, le pont est désert et l'on supporte volontiers la température des cabines.

« Le Commandant me communique, à 13 heures, un radio du capitaine Fernando, commandant le « Jacques-Cœur » chalutier, annonçant qu'il a à bord un malade faisant du 38-39 depuis huit jours malgré ventouses et sinapismes. Il pense qu'il fait de la pleurésie. C'est le troisième radio de ce chalutier depuis ce matin, car le Commandant a voulu des précisions.

« Son prédécesseur à dû sans doute lui dire que les Capitaines diagnostiquent assez facilement des maladies sérieuses quand il savent que la poste circule dans leurs parages. !



On cargue les voiles



Le Capitaine de frégate Goybet
Commandant de la " Ville-d'Ys "



Le P. Yvon
avec son plus jeune mousse

« Un second radio m'est communiqué à 13 heures 40, provenant du capitaine du Président-Houduce » : Bonjour, Commandant avez-vous du courrier pour nous ? »

« Le capitaine Ollivier, du « Zazpiakbat », de Fécamp me fait demander si j'ai du courrier ; Je lui ai fait répondre que non seulement j'ai du courrier mais aussi une bonne bouteille que sa femme m'a remise à Saint-Malo avant mon départ, bouteille qui contient un liquide qui craint le renfermé !!

« Le thermomètre a baissé de 10 degrés depuis ce matin. Les icebergs ne doivent pas être loin. Le commandant a promis un verre de porto au premier qui verra un iceberg.

« Vers 16 heures, une brume très épaisse a surgi dans l'espace d'une demi-heure. C'est plutôt ennuyeux, car, à chaque instant, on nous signale des icebergs en dérive et nous sommes arrivés aux accores des Bancs. C'est un point très important car les Bancs surgissant subitement avec une profondeur de 50 à 100 mètres après une profondeur de plusieurs milliers, constituent un point d'arrêt pour les icebergs. Vers 19 heures, le Commandant a fait placer un réflecteur puissant à l'avant du bateau, mais ce réflecteur, si puissant soit-il, ne pourra jamais nous donner une visibilité dépassant 50 mètres. Dans cette « boucaille », il n'y a qu'un remède, marcher au ralenti, à la grâce de Dieu et de la Bonne Vierge. C'est ce que nous faisons.

« Plus on approche des Bancs et plus la pêche de la morue est l'objet de la préoccupation des matelots. Chacun cherche à se gréer comme il peut. Comme j'avais une provision d'hameçons assez considérable, j'ai pu faire le bonheur de la plupart. Je suis devenu un peu le professeur de pêche à la morue. J'ai donné au docteur l'idée d'organiser un concours de pêche. C'est fait. Il comporte deux points : 1° les premières morues ; 2° les plus grosses morues. Il y a un nombre assez considérable de prix. Evidemment, il y a aussi les lots de l'Aumônier. Ils sont constitués par une cartouche de cigarettes composée de 25 paquets.

« Depuis quelques heures le bateau s'arrête toutes les demi-heures environ, pour faire des sondages officiels et prendre la température de l'eau à la surface et au fond. Ce travail est destiné au perfectionnement de la carte des Bancs.

« Mgr Poisson, préfet apostolique de Saint-Pierre, ayant eu pour moi, l'année dernière, une délicatesse et une bonté touchantes et s'étant intéressé à la question du retour de l'aumônier des Terreneuvas, après la nouvelle du désarmement de la « Saint-Jeanne-d'Arc », je lui ai fait adresser, dans l'après-midi, un radio pour lui annoncer que je suis à bord de la « Ville-D'Ys ».

« Dans la journée nous avons reçu des radios du capitaine Fernando du Jacques-Cœur » ; du capitaine Girard, du chalutier « Alfred » ; du chalutier « Président-Houduce » signalant leur position ou demandant leur courrier ; également un radio du navire « Ice Patrol Mendota », spécialement chargé de la recherche des glaces flottantes et qui nous signale la présence de 100 à 110 icebergs ou prowlers [sic] dans les parages.

Dans « la plume »

En mer, le 28 avril 1934.

« Les journées des 26 et 27 avril ont été employées à naviguer au ralenti, dans une brume épaisse coupée de rares éclaircies, dont le Commandant profitait pour faire établir le point.

« Une dépêche ministérielle vient de modifier l'itinéraire de notre navire. Nous recevons de nombreux radios des terreneuviers en pêche. C'est le capitaine Ollivier, du « Zaspikbat » qui échange par sans fil la conversation suivante avec notre commandant :

« Capitaine « Zaspikbat » à Commandant « Ville-d'Ys » : « Bonjour Commandant. Serions heureux vous voir à votre passage sur les Bancs. Salutations respectueuses. – Ollivier ».

« – Commandant « Ville-d'Ys » à Capitaine « Zaspikbat » : « Demande votre position, état de la mer et du temps. – Goybet ».

Réponse : « Houle, temps clair ».

« Nous recevons semblables communications du capitaine Cochard, du navire « Groenland » ; du capitaine Michelet, du navire « Marcella » ; du capitaine du « Jutland ».

« Monsieur l'administrateur de Saint-Pierre, M. Barillot, nous avise que toutes les bouées à cloche et à sifflet, détériorées par les glaces, ont été enlevées. Il nous propose un pilote en raison de la brume et demande notre position.

Jusqu'à la boulangerie Dagorn, de Saint-Pierre, qui nous fait ses offres de service et nous propose son pain et sa farine !

« On grelotte sur le pont. Ses familiers, qui jusqu'ici fuyaient la chaleur accablante des cabines pour humer l'air délicieusement tempéré par le soleil printanier des Açores, sont désagréablement surpris de se trouver soudain en plein hiver. Aussi leur apparition sur le pont est-elle fugitive, ils redescendent dans leurs cabines, bénissant aujourd'hui la chaleur qu'ils maudissaient hier, et si le servie les oblige à « faire surface », ils ne reparaissent que blindés sérieusement contre le froid à l'aide de gants, cache-nez et capotes.

« La vie à la surface de l'eau s'unit au froid pour nous annoncer l'approche des Bancs ; depuis longtemps nous avons découragé le dernier oiseau, mais voici que les « godes » font leur apparition. On les rencontre à cent milles des Bancs. Les oisillons volètent dans notre sillage et les goélands nous escortent, planant autour du navire dans un vol gracieux et majestueux

« Presque toujours plongés dans le « coton », la « plume », c'est-à-dire dans la brume grasse et épaisse, tout suinte à bord, et nous ralentissons encore notre allure afin de pouvoir stopper presque instantanément pour éviter l'abordage des voiliers dont les cornes ne s'entendent dans le vent qu'à de très faibles distances. Mais lorsqu'au péril de la brume s'ajoute celui des icebergs, la navigation devient un cauchemar pour les commandants et les capitaines.

« Il est facile de s'imaginer les préoccupations d'un chef qui porte, devant Dieu et les hommes, la responsabilité de 117 vies humaines et qui se demande à chaque instant, si, au-delà des cinquante mètres de visibilité qui forment l'horizon en avant de son navire, il n'y a pas l'obstacle meurtrier d'une montagne de glace voguant au gré des courants contre laquelle va s'écraser le navire et son équipage.

« Comme nous avons espoir de rencontrer sans tarder les premiers navires de pêche, j'avais fait donner à l'homme de quart la consigne de me réveiller à la première rencontre, mais en lui faisant recommander de frapper assez fortement à la porte de la cabine.

« A 5 heures je me réveillai sans le secours de mon réveille-matin et montai sur le pont. A six heures, nous étions en contact avec le premier voilier « La Côte d'Emeraude », de Saint-Malo.

Dès qu'il l'aperçut, fidèle à sa consigne et n'ayant pas reçu de contre-ordre, l'homme de quart descendit à ma cabine et selon la recommandation portée sur le billet de transmission de consigne « Frapper fort, Monsieur l'aumônier a le sommeil dur », le brave matelot se mit à cogner ferme sur ma porte. Ne recevant pas de réponse, il redouble ses coups, mais avec une violence telle qu'il réveilla bientôt les voisins qui sortirent pour lui demander la raison de ce vacarme.

« – Pas possible, dit-il, il doit être mort !

« – Qui ça ?

« – Eh bien, Monsieur l'aumônier !

« – Mais il est sur le pont ! Espèce d'and... !

« – Dame ! Fallait qu'il le dise ! C'est marqué : « Frapper fort. Sommeil dur ! »

« Oh, la consigne !... Quelques minutes après, le brave matelot vint me raconter l'aventure, mais bien loin de m'en vouloir pour la réprimande que je lui avais value, bien involontairement, de la part de ses camarades, il en riait de bon cœur en pensant « à la binette que faisaient les autres ! »

« Nous rencontrons encore à peu d'intervalle la « Notre-Dame-d'Uronea », le « Maréchal-de-Luxembourg », le « Père-Pierre » et le « Pepita », tous de Saint-Malo, Saint-Servan.

Les terreneuviers en tenue de campagne

« Je suis allé à bord de tous ces voiliers, à jeun, car je voulais à tout prix dire la Saint Messe. Je n'ai pu la dire qu'à 11 heures.

« Nos voiliers se sont déjà dépouillés de leur tenue de « permissionnaire » et se sont revêtus de leur tenue de campagne. C'est une tenue que les terriens ne connaissent point, pas plus que les gens de l'arrière n'ont connu la vraie tenue des poilus pendant la guerre.

« Les navires comme nos « poilus », ont toujours la coquetterie de se « débarbouiller », de se « décrotter », de se débarrasser de leurs « misères », de leur crasse héroïque, quand ils « vont dans le monde » pour leur permission de détente. C'est dommage ! Un peu de boue des tranchées aurait mieux fait connaître aux « gens de l'arrière » les souffrances de nos pauvres soldats ! Un peu de brouillard, de glace et de crasse de Terre-Neuve ferait mieux comprendre aux terriens la vie de misère de nos voiliers terreneuviers ! Maintenant, au contraire, on les félicite de leur bonne mine et c'est tout juste s'ils ne sont pas mal venus de parler de leurs misères !

« Les mauvaises langues disent que, dans un certain pays, lorsqu'on plaint les femmes de marins d'être séparées si longtemps de leurs maris, des misères que ces pauvres gens endurent pendant ces longs mois, elles répondent : « Nenni, nenni, c'est point long ! Mars, avril, laissons mai de côtaé. Juin, juillet ne sont pas à comptaé. Aaoût, septembre. Ne voilà-t-il pas nos marins arrivaés ! » ... On dit même que certaines d'entre elles ont une singulière façon de saluer leurs maris : « Tien, té voilà ! Tu sais que j'ai trouvaé un bon embarquement pour taé ! » « Non, les terriens ne comprennent pas ! Et pourtant, le poète n'a-t-il pas dit :

*Nous voilà de retour, au déclin de l'automne.
Le feuillage est flétri, l'oiseau ne chante plus,
Nous ramenons l'hiver à la côte bretonne ;
Avec les noirs corbeaux nous voici revenus...
Quand on voit galoper ces vagues sur les grèves,
Que tant de fiers terriens regardent sans frémir
Si nos lourds souvenirs repassaient dans leurs rêves,
Ça les empêcherait bien souvent de dormir !*

« Le poilu-nature », c'est-à-dire le poilu de misère, ne s'est compris que dans la tranchée. Le « terreneuvas-nature », c'est-à-dire le marin de misère, ne se comprend que sur les Bancs de Terre-Neuve !

« Nous abordons les voiliers par un temps sale, l'air est gluant d'humidité épaisse. La mer est houleuse. Les navires se balancent lentement sur place, dans un roulis majestueux de 30 à 35 degrés, et embarquent des tonnes d'eau par les sabords à chaque inclination. Ils rendent toujours la même plainte triste et monotone comme une chanson de Bretagne. On voit sur leurs coques la trace des coups de pinceaux promenés par la tempête, le long des bordés, depuis leur départ des ports de France. Elle n'y a pas été de main-morte ! car les navires ont déjà des apparences de fin de campagne ! Presque tous ont reçu des blessures, dont quelques-unes graves. De nombreux bout-dehors ont été emportés avec leurs focs. Le « Pepita » a reçu un coup de mer qui lui a crevé sa voile et cassé son gui d'artimon. Le mât, réparé vaille-que-vaille, ressemble à un bras fracturé, emmailloté et consolidé par des attelles. L'homme de barre ne s'est sauvé qu'en plongeant brutalement dans le poste arrière. Le « Navarin » a eu sa grand'voile arrachée et mise en morceaux. Le « Saint-Yvonne », parti de Saint-Malo le 13 mars, essuya le Vendredi Saint, une terrible tempête. Vers 2 heures du matin, étant en cape, la « ralingue » de la grand'voile se rompt et la voile se déchire en deux. A 2 heures 30, un paquet de mer enlève le « pavois avant ». A 6 heures, une lame arrache les parcs, démolit la vedette et emporte 1.000 litres d'essence qui se trouvaient dans le parc arrière. A 10 heures, un coup de mer décolle la contre étrave et brise le bout-dehors. A la suite de ce choc, une voie d'eau se déclare à l'avant et l'équipage doit se mettre aux pompes. Vers 14 heures une lame emporte à la mer le matelot Béziel, père de deux enfants. Malgré les efforts inouïs de l'équipage, qui lui jette bouées et filins, le malheureux ne tarde pas à disparaître dans les flots en faisant des signes d'adieu à ses camarades.

« Ayant réussi, le 31 mars, à aveugler la voie d'eau et les vents s'étant mis à l'Est, le « Saint-Yvonne » se dirigea sur Saint-Pierre pour réparations.

« Un vieux loup de mer, qui fait les Bancs depuis 1892, me dit n'avoir jamais vu une traversée comparable à celle de cette année. Des coups de chien, il y en a toujours, mais cette année, ce fut la tempête, et la grosse tempête continuelle, avec de rares accalmies de quelques heures.

« Par contre, d'une façon générale, la traversée fut très rapide. Le « Père-Pierre » et le « Cap-Pilar » l'ont faite en douze jours. La « Côte-d'Emeraude », qui dut retourner à Saint-Malo pour avaries de gouvernail après avoir parcouru 300 milles, est arrivée sur les Bancs avant d'autres navires qui avaient pris la mer avant son premier départ.

Un vaillant petit mousse

« Ce matin, à notre approche du « Maréchal-de-Luxembourg » nous avons été salués par les chants du coq et les aboiements des chiens. On se serait cru auprès d'une ferme bretonne.

« A peine descendu dans le doris pour aller à bord, j'ai aperçu à l'arrière du navire un petit mousse qui agitait sa casquette et criait à tue-tête : « Salut, Père Yvon ! Salut, Père Yvon ! » Ne distinguant pas très bien les traits de celui qui criait, je lui répondis : « Salut, mon petit gâs ! Salut ! »

« L'équipage de la « Ville-d'Ys » et l'équipage du « Luxembourg » riaient aux éclats. Est-ce du petit mousse ou de moi ? Des deux sans doute !

« Arrivé auprès du navire, je reconnais le petit Roger Hiris, de Saint-Pierre-de-Plesguen. Pendant la mission que je prêchais dans cette paroisse en janvier, ce petit bonhomme m'aborda dans la rue en me disant : « Bonjour, Père Yvon ». – « Bonjour mon petit bonhomme, ça va ? ». – « Oui, ça va, je pars aux Bancs cette année. Vous viendrez me voir ? » – « Oui, mon petit bonhomme, j'irai te voir et nous fumerons une cigarette ensemble ». A la fin de la mission, j'avais donné rendez-vous, au patronage, à tous les gâs des Bancs pour faire une partie de causettes et trinquer ensemble. Le premier qui se présenta à moi était mon bon petit Roger.

« – Qu'est-ce que tu fais ici, lui demandais-je ?

« – Eh ben, vous avez donné rendez-vous à tous les vieux loups des Bancs !

« – Mais tu n’es pas un vieux loup, toi, puisque tu n’as pas encore été à Terre-Neuve !

« – Père, mais, hier, j’ai signé mon engagement. Alors maintenant je suis un vieux loup ! »

« Il paraît que depuis l’arrivée sur les Bancs, mon Roger parlait à chaque instant du Père Yvon. A chaque vapeur qui apparaissait au loin, c’était le Père Yvon qui arrivait. D’où cette explosion de joie à mon arrivée ! A peine monté sur le navire, je dis à mon ami Roger :

« – Tines ! Je t’avais promis une cigarette, mais je t’apporte un paquet !

« – Je sais bien, si vous aviez oublié, je vous l’aurais rappelé. Je comptais pas sur un paquet, mais c’est mieux !

« Il ouvrit immédiatement et prit une cigarette, la mit dans sa bouche en disant : « Vous n’auriez pas un peu de feu, s’il vous plaît ? » Cette simplicité déchaîna un éclat de rire formidable dans tout l’équipage, puis je lui en donnai deux autres paquets pour la distribution générale.

« Sa tournée finie, Roger revint vers moi et me dit en me présentant le reste du dernier paquet :

« – C’est-il pour moi le rabiote ?

« – Oui, oui, c’est pour toi mon petit bonhomme ».

« Alors un vieux loup de mer, à la barbe en paillason, me prit la main, et, les larmes aux yeux, la serra fortement en me disant : « C’est mon fils, Père Yvon, merci ! Vous ne savez pas tout le plaisir et tout le bien que vous lui faites ».

« A ce moment, le coq chanta et Roger de dire : « Oui, Père Yvon, même le coq est heureux de vous voir et c’est pour ça qu’il chante ! »

« Je suis donc allé saluer le coq et ses compagnes. En les voyant tout mouillés je laissai tomber ce cri de pitié :

« – Pauvres petites bêtes !

« – Ah ! oui, répliqua Roger, ici, nous sommes tous de pauvres petites bêtes ! »

« Un vieux loup le regarda et crut bon de remettre les choses au point : il poursuivit d’une voix de crécelle en contre-basse : « Oui, Roger, de pauvres petites bêtes, mais pas des poules mouillées, hein ! »

Ah ! certes non, ce ne sont pas des poules mouillées ! Mais ce qui est étonnant, c’est que des cœurs si endurcis au mal soient restés si sensibles à la reconnaissance !

Des nouvelles !

En mer, le 28 avril 1934

« A bord du voilier, la conversation bat son plein. Les hommes du « Maréchal-de-Luxembourg » sont avides de nouvelles.

« C’est d’abord le sort de leurs semblables qui les intéresse. Je leur apprends que la « Galatée » de Saint-Malo, a fait naufrage à l’aller, au large des Açores. Nous l’avons appris à notre escale de Punta-Delgada. L’équipage a pu heureusement être recueilli par un vapeur grec.

« Un autre voilier, « L’eideir », a disparu sans laisser de trace. Il était parti pour l’Islande. On croit qu’il s’est perdu corps et biens.

Mais, disent-ils, le bois se remplace. Tandis que pour « L’eideir », c’est autre chose ! Vingt-deux hommes disparus ! Ça, c’est la faute à la navigation. Ce bateau-là n’était pas taillé pour l’Islande. Pourquoi le laisser partir ? »

« Chacun dit son mot, des mots parfois très durs et peut-être même injustes, car l’indignation conduit vite vers l’injustice !

« On me demande des nouvelles du pays. On me parle de l'affaire Stavisky. Je distribue les journaux que le « Nouvelliste » et « L'Ouest-Eclair » m'ont adressés à Cherbourg.

Le « Pepita » et l' « Anne de Bretagne » ont chacun deux hommes à la dérive depuis le 20 avril. Depuis huit jours ! Les capitaines et les équipages sont très inquiets.

« Quand aurons-nous des nouvelles des disparus ? Ils sont peut-être recueillis par un autre navire. Comment le saurons-nous, puisque les bateaux n'ont pas la T.S.F. ? S'ils sont retrouvés, qui nous les ramènera ?

En pêche

La pêche est bonne, mais le temps n'est pas toujours maniable, c'est-à-dire ne permet pas toujours d'aller tendre les lignes. C'est précisément le cas aujourd'hui et c'est ce qui m'a valu la bonne fortune de rencontrer tous les hommes à bord. Mais la perfection n'est pas de ce monde. Quand il y a d'un côté un avantage et de l'autre un désavantage, c'est le revers de la médaille ! Le chient, c'était de passer de la « Ville-d'Ys » sur les voiliers ! et surtout de descendre dans le doris et d'en sortir ! Il paraît que je ne m'en suis pas trop mal tiré, même mieux, me dit-on, que l'officier de la « Ville-d'Ys » qui m'accompagnait pour l'inspection officielle. Les officiers venaient à tour de rôle. Un d'entre eux, long d'au moins 1 mètre 80, est tombé sur le doris et l'a fait tellement pencher qu'il a failli le renverser.

« A 22 heures, nous avons atteint le chalutier « Jacques-Cœur » qui nous avait demandé par radio de venir prendre un malade atteint probablement de pneumonie . Le diagnostic était exact. Nous avons pris le malade à bord pour le conduire à l'hôpital de Saint-Pierre. Le « Jacques-Cœur » est commandé par le Capitaine Fernando, le vrai type du marin qui a fourni à Roger Vercelet la matière de son livre : « Au large d'Eden » et y a mis la terminologie des marins de Terre-Neuve. J'en avais parlé au Commandant. Aussi la conversation a-t-elle été longue. Ce capitaine a immédiatement capté l'admiration du commandant, ce qui nous valut une bouteille de champagne. J'avoue que j'en ai été très heureux, car j'avais besoin de me réchauffer un peu !

« Le Commandant de la « Ville-d'Ys » a très bien compris le rôle de l'assistance aux marins de la grande pêche. Il reçoit les capitaines et les marins très cordialement. Les officiers qui vont à bord des voiliers pour l'inspection officielle, loin de prendre des allures de fonctionnaires sévères, se montrent très aimables et très simples. Certains offrent même volontiers une cigarette aux hommes. C'est vraiment dommage que le programme officiel ne permette pas de rester plus longtemps sur les Bancs. Le Commandant le regrette, mais il a son programme tracé par Paris et ce programme est impératif. Voilà pourquoi, malgré les appels réitérés du capitaine du « Zaspikbat », nous mettons le cap sur Saint-Pierre, à 24 heures.

A Saint-Pierre

Dimanche, 29 avril.

« Nous abordons Saint-Pierre vers 8 heures, Mgr Poisson, vicaire apostolique, qui doit présider la fête des marins à l'île aux Marins, à 10 heures, avait envoyé le Père Letourneur au quai du « Frigo » pour nous saluer. Le Père Letourneur me donne un coup de main pour préparer la messe à bord. Elle a lieu à 9 heures. A la fin de la messe, nous recevons une invitation à assister à la grand'messe à l'île aux Marins. Mgr Poisson, le Gouverneur, le Père Cardinal, curé de la paroisse, et toute la municipalité étaient au quai pour nous recevoir. A peine avais-je mis les pieds à terre que le Père Cardinal s'avance vers moi et me dit à l'oreille : « C'est le Père Yvon qui prêche à la grand'messe ». Comme je me récusais en prétextant les fatigues de la traversée, qui n'étaient pas imaginaires, il me dit en souriant : « Après le prône, je vous annonce. Vous vous en tirerez comme vous voudrez. Si j'essaie de parler, le Père Yvon étant présent, je m'attirerai les malédictions de mes paroissiens, ce serait dommage ! » Et il me tourna le dos. Je n'avais plus qu'à m'exécuter.

« Je me suis tiré d'affaire comme j'ai pu, en prenant comme thème « l'amour de N.-S. et de la Sainte Vierge pour les marins ». Après la messe, un vin d'honneur fut offert par la Municipalité, à la mairie. Monseigneur et le Père Cardinal ont voulu me garder à dîner, je me suis excusé en leur disant que j'avais un extrême besoin de dormir et que je voulais consacrer tout l'après-midi à cette besogne. Le soir, je me suis rendu au presbytère. Monseigneur a mis une chambre à ma disposition et m'a prié de me considérer comme étant de la maison. Les Pères m'ont reçu on ne peut plus aimablement.

Avec les chalutiers

Lundi, 30 avril 1934

« Les chalutiers « Islande » et « Alfred » sont au port pour livrer une partie de leur pêche. Le poisson est si abondant et la pêche au chalut si productive, qu'en deux coups de chalut de dix minutes, dans les circonstances les plus favorables, les capitaines fournissent aux hommes plus de morues qu'ils n'en peuvent travailler dans une journée, alors qu'en général il faut une dizaine de coups de chalut, de deux heures.

« Ayant donc fait leur plein avant l'époque normale de leur retour en France, ils sont venus livrer à Saint-Pierre. Ils ont vendu chacun huit mille quintaux de morues à un marchand grec. Leur déchargement fini, ils feront leur plein de sel pour retourner sur les Bancs et remplir à nouveau leur bateau de morues avant de partir pour la France.

« Le chalutier « Islande » est commandé par le capitaine Brévaut, de Paramé ; C'est un jeune capitaine de 32 ans. Bon chrétien, il a fait sceller l'image de la petite Sainte de Lisieux à une poutre de fer dans sa cabine.

« – Vous comprenez, Père Yvon, me dit-il en souriant, les Carmélites, ça n'a pas le pied marin. Comme ça, elle ne f... pas le camp !

Le capitaine est très heureux que je sois revenu sur les Bancs.

« – C'est regrettable, me dit-il, que la « Saint-Jeanne-d'Arc » n'ait pas réarmé ! Ce n'était pas l'idéal, mais enfin c'était mieux que rien. C'est à vous, Père Yvon, qu'il revient de remettre cette œuvre sur pied ou mieux sur bateau, mais sur un bateau réadapté à la situation.

« Si vous aviez un voilier canadien de 100 à 150 tonneaux, avec moteur et voile, monté par une dizaine d'hommes d'équipage avec un capitaine long-courrier ayant fait les Bancs, et un médecin, vous feriez du bon travail. Vous pourriez stationner sur les Bancs, enfin faire œuvre d'aumônier, telle que vous l'entendez.

« Vous avez acquis le droit d'entrer à bord de tous les navires. Jusqu'ici, les hommes ne voyaient jamais les aumôniers. Ils ne visitaient pas les navires, sinon une fois en passant et à titre de curiosité ; vous pouvez constater que nos matelots ne sont pas méchants hommes. Ils manifestent assez leur satisfaction de vous voir et de vous entendre. Je suis même persuadé que vous arriveriez à dire la messe à bord. Evidemment, sur ce point, il faut tenir compte des circonstances de la pêche, mais enfin, la chose serait souvent possible. L'œuvre, conçue dans cet ordre d'idées, ne demanderait pas un budget prohibitif. Les armateurs marcheront, les hommes vous donneront volontiers leur cotisation, et vous ferez vraiment œuvre d'assistance matérielle, médicale, morale et religieuse.

« L'Etat donnait une contribution à la « Saint-Jeanne-d'Arc » ; il vous la donnerait certainement aussi. Notre pétition vous a valu l'autorisation d'embarquer sur la « Ville-d'Ys », ce qui prouve que nous sommes écoutés en haut lieu, et nous recommencerons quand vous le voudrez ».

« J'ai répondu au brave et excellent capitaine Brévaut que ses idées étaient exactement les miennes et que j'avais conçu un projet pour la campagne prochaine. Cette année, les œuvres de Mer » ayant prévenu trop tard que la « Saint-Jeanne-d'Arc » n'armerait pas, j'ai dû me borner à chercher un moyen de fortune pour continuer l'œuvre. Mais il le fallait à tout prix. Une année d'interruption aurait produit une détente dans les esprits. Cette campagne me servira, en outre, à puiser des arguments pour démontrer la nécessité d'un bateau d'assistance, par les faits que j'ai constatés personnellement et qui seront renforcés par vos témoignages à tous.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« Le capitaine de « L'Alfred », beau chalutier de Saint-Malo, est le capitaine Girard, Cancalais de naissance mais habitant Saint-Servan. Très gentil, très aimable et serviable, M. Girard a fait ses études au Collège de Saint-Malo.

« La question de l'assistance des équipages de la grande pêche est aussi l'une des préoccupations du capitaine Girard.

« – Tenez, me dit-il, il y a quelques jours le capitaine du ... a dû faire route sur Saint-Pierre pour y amener un homme atteint de panaris. Evidemment, ce capitaine a dû attendre le plus longtemps possible avant de mettre le cap sur St-Pierre. Qu'est-ce que vous voulez ? Il est naturel qu'un capitaine prennent l'intérêt de la pêche, et l'on espère toujours guérir ses malades en les soignant avec les moyens du bord ! Un voyage à Saint-Pierre, c'est au moins quatre jours de pêche en moins, et pour l'équipage, et pour le capitaine, et aussi pour l'armateur ! Qu'est-il arrivé ? C'est que le malade a souffert pendant trois semaines et a été amené à l'hôpital, avec la main et le bras en mauvais état ! Et l'armateur, le capitaine et l'équipage ont perdu quatre des plus beaux jours de pêche, car cela s'est passé à l'époque où le poisson donnait de 20 à 25 palanquées par coup de chalut ! Pendant ces quatre jours j'ai fait 1.200 quintaux de morues. Evidemment, la morue ne doit pas entrer en jeu quand la vie d'un homme est en danger, mais ce que je veux prouver, c'est la nécessité d'un navire d'assistance. Les sacrifices faits dans ce but serviraient les intérêts de tous.

« Ce qui est vrai pour les chalutiers, l'est également pour les voiliers. Un capitaine de voilier hésitera davantage encore à venir à Saint-Pierre, car il risque de perdre de 15 à 20 jours de pêche ! Il ne se décidera à lever l'ancre que le plus tard possible. Et comme la navigation à voile est à la merci des caprices du vent, vous pouvez concevoir en quel état peut arriver à Saint-Pierre un malade qui réclamait peut-être des soins urgents ! »

« Comme son collègue de « L'Islande » le capitaine Girard approuve absolument l'idée d'armer une goélette canadienne à voile et à moteur.

« Tandis que se poursuit notre intéressante conversation, les équipages des deux navires travaillent à décharger la morue. La plupart d'entre eux me connaissent déjà et lâchent treuil, paniers, cordes et morues, pour venir me serrer la main. Ils sont fiers de pouvoir me dire qu'ils ont signé la pétition pour que l'aumônier puisse embarquer sur la « Ville-d'Ys ».

« – Après tout, hein ? Père Yvon, on n'est pas des bêtes ! On n'est peut-être pas très dévotieux, mais on a tout comme un petit brin de religion ! Chez nous, on va toujours à la messe, vous savez ! On a fait nos Pâques avant de partir : vous n'avez qu'à le demander à quelqu'un qui est habillé comme vous, il a aussi de la barbe comme vous ! C'est lui qui est venu nous prêcher, encore que le soir il a lu un papier fait par vous à la salle du patronage. Pendant qu'il lisait, il s'est arrêté un brin et il a dit comme ça : « Est-ce que le Père Yvon n'exagère pas ? » Et on a répondu, nous autres : « Non, non, c'est core pire ! »

« Mes braves gens avaient bu un petit coup, mais rien de trop ! Jusqu'à la limite autorisée pour un marin de Terre-Neuve, la limite qui a pour effet d'anesthésier un peu les souffrances et de lui faire oublier un peu de ses misères ! La limite thérapeutique de l'alcool ! J'ai fait une distribution de cigarettes à tous. Je suis descendu dans la cale au milieu du sel et de la morue. Quand j'en suis sorti, j'étais dans un bel état ! Tout couvert de sel et de saleté ! Mais trois hommes se sont précipités sur des brosses de chiendent et bientôt j'étais en état d'aller dîner chez le Gouverneur, le soir, avec Mgr Poisson et l'Etat-Major de la « Ville-d'Ys ».

« En me brossant, un vieux loup m'a dit : « Vous, Père Yvon, vous êtes un curé épatant ! C'est ça que le Bon Dieu a fait ! C'est-il pas vrai ? Il était marin, Lui, le Bon Dieu ! C'est-il pas vrai, Père Yvon ? Eh ! bien, vous, vous faites comme le Bon Dieu, vous êtes deux chics types... »

Le Gouverneur des Iles Saint-Pierre et Miquelon passe nos marins en revue

Saint-Pierre, 1^{er} mai 1934

« Hier soir, après le dîner chez le Gouverneur, je suis retourné à bord de la « Ville-d'Ys » avec le Commandant. Ce matin, j'ai dit la Sainte Messe à bord, puis j'ai fait porter au presbytère les objets indispensables dont j'aurai besoin pendant mon séjour à Saint-Pierre. La « Ville-d'Ys » devant se rendre à Boston, Portland, Saint-Jean Nouveau-Brunswick, Baie Sainte-Marie, ma présence à bord n'est pas indiquée ; Mon rôle n'est pas de faire fonction d'aumônier de la « Ville-d'Ys » mais des marins de la grande pêche.

« A midi le Commandant reçoit Mgr Poisson, le Gouverneur et Madame, le Médecin–Chef de l'Hôpital et Madame. Je dîne à bord. Les jours de réception, c'est moi qui fais... la « demoiselle », c'est-à-dire qui sers les apéritifs, les digestifs et le café. Il paraît que je m'en tire avec toute la grâce que requiert cette fonction !

« A 14 heures, je prends congé du Commandant, des Officiers et de tout l'équipage. Tous se montrent très aimables et très délicats, m'invitant à les rejoindre le plus tôt possible. Je les rejoindrai entre le 2 et le 8 juin, à Halifax, selon les départs des paquebots qui font le service entre Saint-Pierre et cette ville. car je dois réembarquer sur la « Ville-d'Ys », le 8 juin pour une nouvelle tournée sur les Bancs

La « Ville-d'Ys » qui devait appareiller à 15 heures, ne partira que demain. Au moment de démarrer, est survenu un incident matériel qui nécessite une réparation que le Commandant veut effectuer avant de reprendre la mer.

Saint-Pierre, 2 mai 1934

Ce matin, je suis retourné voir mes marins sur les chalutiers. Nous avons causé longuement. Le projet de goélette-hôpital est le grand sujet de la conversation. Les capitaines leur en ont parlé. Je photographie ces braves gens et demain, ou après-demain, je leur remettrai leurs photos avec un petit mot pour les adresser chez eux.

« A 14 heures, je suis allé voir les marins hospitalisés. Ils sont au nombre de douze, dont un Espagnol. Je suis resté écouter le récit de leurs misères pendant deux heures. Le marin de Terre-Neuve est très endurci contre la souffrance ; il y est plongé du matin au soir.

« A 13 heures, la « Ville-d'Ys » a appareillé pour Boston.

« A 15 heures, le chalutier « Jacques-Cœur », commandé par le capitaine Fernando, aborde au quai du « Frigo ». C'est le chalutier auquel nous avons pris un malade en passant sur les Bancs. Il a une avarie de treuil et vient à Saint-Pierre pour réparations.

Saint-Pierre, 3 mai 1934.

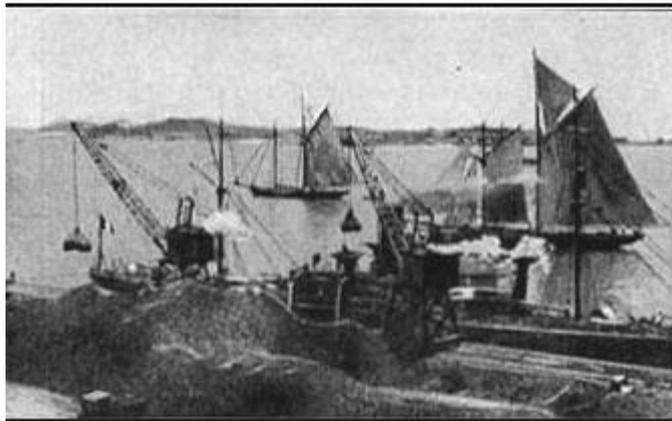
Il fait un froid glacial. Toutes les maisons sont encore chauffées au chauffage central. L'église est chauffée aussi, sinon on ne pourrait pas y tenir. On se croirait en plein hiver en France ; l'île est enveloppée d'un brouillard glacial qui semble pénétrer dans le corps jusqu'à la moëlle des os. Il y a quinze jours, le port était encore « enclavé », c'est-à-dire bloqué par les glaces ; actuellement, il est parfaitement déclavé, mais l'île est encore dans une atmosphère de brume et de frimas. La corne à brume du phare de « Galentry », qui imite parfaitement le beuglement d'une vache, fait retentir continuellement sa sinistre plainte.

« Ce matin, je suis allé saluer le capitaine Fernando. La cale du « Frigo » est à deux kilomètres de Saint-Pierre, mais la route est continuellement sillonnée par les camions qui transportent le sel aux chalutiers. Je me place sur le bord de la route, je lève la main, et la première auto qui passe s'arrête et m'offre une place ; tous les Saint-Pierrais sont fort aimables pour moi.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Un doris dans la houle



La " Ville-d'Ys " au charbonnage à St-Pierre



Une goëlette canadienne



L'arrivée sur les " bancs "



La descente dans le doris
pour la visite des voiliers



De son doris l'aumônier cause
avec l'équipage d'un chalutier

« J'ai cause une heure avec le capitaine Fernando et je suis resté pendant une heure et demie avec son équipage, que j'ai photographié pour le souvenir aux familles. Je reviendrai demain pour la distribution des photos. Tous, capitaine et équipage, m'ont fait le meilleur accueil.

« Dans l'après-midi, je suis allé voir « l'Alfred » et « l'Islande » pour la distribution des photos prises hier. Les hommes sont enchantés et s'amuse à la pensée que leurs femmes ou leurs mères ne les reconnaîtront pas à cause de leur barbe. Il est difficile de s'imaginer le plaisir que font ces photos à mes amis les marins !

« J'ai organisé ce soir une séance de cinéma au « Foyer paroissial ».

« J'ai envoyé une invitation aux équipages des trois chalutiers présents à Saint-Pierre.

Intermède comique

Saint-Pierre, le 4 mai 1934

« Hier soir j'avais 76 hommes à la séance du cinéma. L'effectif total des trois chalutiers présents est d'environ 130 hommes, mais il en faut compter une quinzaine, par bateau, retenus par le service du bord. J'avais donc à peu près l'effectif disponible. J'en aurais sans doute en quelques-uns de plus, s'il n'y avait pas eu d'auberges entre les navires et la salle paroissiale ! Pauvres gens ! Après les fatigues d'une journée de débarquement de morues, il leur faut si peu pour perdre le gouvernail de leur volonté !

« A 9 heures, je suis allé au « Frigo » distribuer les photos à l'équipage du « Jacques-Cœur ». En quittant la France, le capitaine Fernando a emporté trois porcs. L'un d'eux est mort en cours de route. Les deux survivants ont fort bonne mine, ils se promènent sur la passerelle comme chez eux et sont familiers avec tout l'équipage. Le Capitaine se montre fier de ses pensionnaires. Mais trop de familiarité nuit à la discipline et conduit aux abus les gens peu raisonnables et peu délicats. C'est le cas de ces deux petits « messieurs » !

« Ce matin, en l'absence du Capitaine, ils se sont introduits dans la cabine où ils ont fait une inspection en règle. Regrettant sans doute de ne pas trouver le maître de céans pour lui présenter leurs hommages, ces deux « gentlemen » ont eu la délicate attention de marquer leur passage en déposant leur honorable carte, mais « suis generis », dans les sabots du capitaine...

« Il y a de bons moments dans la vie ! Même à Terre-Neuve ! Vous pouvez croire que l'instant où j'eus le plaisir de contempler la tête du capitaine tombant en arrêt devant ses sabots, est un des bons moments ! Rien que d'y penser j'en ai encore un fou rire qui me suffoque.

« Sur le moment, le fou rire me coupa la respiration à tel point que je dus m'appuyer sur la table pour ne pas tomber. Le capitaine éclata à son tour. Mais voilà que sur ces entrefaites arrive le consignataire du bateau. Nous voyant rire comme deux fous, la contagion le gagne, tandis que le capitaine faisait de violents efforts pour se maîtriser afin d'expliquer au nouveau venu les raisons de notre attitude. Mais il ne parvenait qu'à proférer des monosyllabes inintelligibles. Alors il prit ses sabots et les présenta au monsieur. Du coup, je crus en mourir ! Il fit une de ces têtes qui vous font regretter de ne pas être caricaturiste !

« Ce fut le capitaine qui se domina le premier pour aggraver l'état des deux autres. Il sortit d'un bond en criant : « Espèces de cochons, vous avez f... votre c. dans mes sabots, je vais vous f... mes sabots dans le c... ». Je regrette de n'avoir pas pu suivre le capitaine pour assister à l'exécution de ses menaçantes paroles, mais les cris et les grognements qui parvenaient jusqu'à mes oreilles me font croire que ces messieurs eussent préféré que le capitaine ne leur rendît pas leur visite !

« Au fond, cette histoire comique nous détendit un peu, car par ici, « on ne rigole pas tous les jours », comme disent les marins !

« ... Et je prie les lectrices d'excuser le réalisme de la scène et des expressions, mais, dans tout récit, il faut l'ambiance, n'est-ce pas ?

Embarquement sur « l'Alfred »

« J'ai passé l'après-midi sur « l'Alfred » et « L'Islande ». Le premier de ces chalutiers a débarqué 3.000 quintaux de morues ; il doit en débarquer encore 5.000. Mais, comme le cargo grec qui doit prendre sa morue et lui donner du sel, n'arrive pas avant une quinzaine de jours, le capitaine préfère prendre quelques tonnes de sel et retourner sur les Bancs refaire son plein de morue, et revenir à Saint-Pierre, à l'arrivée du navire grec, pour reprendre son transbordement directement dans le cargo.

« Bonne aubaine !

« Oui, bonne aubaine. Aubaine providentielle ! Car c'est au Bon Dieu que j'ai confié le soin de me procurer les occasions de remplir mon ministère auprès des marins, ministère qui, du fait que je ne possède aucun moyen matériel et personnel de transport, est à la merci de la succession des événements ordonnés par la Providence.

« J'ai demandé au capitaine à l'accompagner sur les Bancs. Il ne s'attendait pas à pareille demande ; aussi en est-il resté tout interloqué ! Il a commencé par m'objecter la question de cuisine et de couchage, puis la question des dangers à courir. Je lui ai répondu que le première aumônier des marins, le Christ n'a certainement pas pris en considération ces questions secondaires pour s'embarquer sur la barque de Saint-Pierre, qu'Il n'a pas dû exiger un menu spécial, ni un lit à sommier. Il devait manger comme tout le monde, coucher là où il le pouvait et courir les mêmes dangers que l'équipage.

J'ai réussi à pulvériser toutes ses objections en lui disant : « Comme cuisine, je ne veux rien de spécial. Pour le couchage, je veux que personne ne se dérange pour moi. Tenez, capitaine, mon lit est tout trouvé : je coucherai, si vous le voulez bien, sur votre canapé ; j'emporterai quelques couvertures et un oreiller, et ce sera parfait. Pour la question des dangers, je dégagerai votre responsabilité par un écrit que je remettrai à votre consignataire ». Et le droit d'embarquement me fut accordé. Je suis allé immédiatement me faire inscrire sur le rôle de l'équipage à l'Inscription Maritime, et j'ai remis au consignataire un écrit conçu en ces termes :

« Je soussigné, Père Yvon, déclare en m'embarquant sur le chalutier « Alfred », dégager le capitaine et l'armateur de toute responsabilité concernant les accidents de toute nature dont je pourrais être victime pendant sa croisière de pêche ».

Je dois donc embarquer demain à 9 heures, au quai du Frigo, où le bateau doit se rendre ce soir pour faire son charbon.

A bord d'un chalutier

Saint-Pierre, le 5 mai.

« A 9 heures, je me suis rendu au quai du « Frigo » pour embarquer à bord de « l'Alfred ». Un commerçant de Saint-Pierre a eu la charité de m'y conduire en auto. Il pleut, d'une pluie torrentielle. Le chalutier, qui devrait être arrivé depuis la veille au soir, n'aborde au quai qu'à 10 heures. En une heure, il a terminé le chargement de son charbon et s'apprête à démarrer quand arrive un autre chalutier commandé par le capitaine X..., dit le roi des Bancs, à cause de sa compétence incontestée en matière de pêche et aussi parce que son navire s'est toujours classé « premier » comme note générale.

« Le capitaine Girard est heureux de cette rencontre. Depuis quatre jours la morue a quitté le « trou de la Baleine ». Le capitaine va essayer de savoir où elle s'est réfugiée, en auscultant le capitaine X...

« Mais il s'agit de le « déboutonner » ! C'est à qui débanquera le premier ; c'est le point d'honneur de tous les capitaines, comme d'ailleurs l'intérêt des armateurs et des marins ; aussi chacun s'évertue à trouver le meilleur lieu de pêche, sans envoyer de lettres de faire-part à ses confrères. En voyant partir le capitaine de « l'Alfred » je demande au chef-mécanicien :

« – A quelle heure va-t-on appareiller ?

« – Oh ! me répondit-il, quand le capitaine aura « déboutonné » son collègue. Pas avant certainement.

« A 11 heures, nous déjeunons. Menu : Potage, pâté, côtelettes de mouton, frites, dessert, café.

« A 12 heures, le capitaine Girard n'est pas encore rentré. En l'attendant, le chef-mécanicien, très aimable, me fait visiter le bateau dans ses détails et me présente à l'équipage.

« Les marins de Terre-Neuve ont une terminologie qui leur est particulière :

1° Une terminologie pour indiquer les différents emplois. Nous passons chez :

- a) le « président de la boîte à mensonges », le T.S.F. ;
- b) « l'empoisonneur des chrétiens », c'est-à-dire le cuisinier ;
- c) « les pieds noirs », c'est-à-dire les chauffeurs ;
- d) « les bouchons gras », c'est-à-dire les mécaniciens ;
- e) « les ministres », c'est-à-dire les soutiers ;
- f) « les gogotiers », c'est-à-dire les travailleurs de foies de morues.
(Les gogots sont les résidus des foies de morue).

2° Une terminologie pour indiquer les pays d'origine. On me présente :

- a) « les mangeurs d'orbiches », c'est-à-dire les Cancalais ;
- b) « les ventres de margates », c'est-à-dire les gâs de Saint-Suliac ;
- c) « les culs de pomelles », c'est-à-dire les gâs de Pleudhihen ;
- d) « les chats », c'est-à-dire les gâs de la rive droite de la Rance ;
- e) « les maos », c'est-à-dire les bretonnants ;
- f) « les marâus » c'est-à-dire les gâs des marais de Dol ;
- g) « les prussiens », c'est-à-dire les gas des environs de Lancieux.

3° Une terminologie pour se nommer mutuellement. On me présente :

- a) « Negrita » ou encore « le roi des rhums » ; c'est un petit mousse qui ressemble au petit nègre de l'étiquette des bouteilles de Rhum Négrita ;
- b) « Militaire » c'est un homme qui a fait son service dans l'armée de terre ;
- c) « Bouboule » qui est un petit mousse bien joufflu ;

- d) « Ver de vase » qui est un homme souvent... « vaseux ».
- e) « Vigoureux » qui est un homme qui met de l'ardeur au travail.
- f) « Sanglant » qui est un jeune novice qui prétend que son cheval « Sanglant », est plus fort que tous les chevaux du chef-mécanicien attelés ensemble.

« La visite du bord terminée, il faut se rendre chez le « second » qui me souhaite la bienvenue et invite le « lieutenant » et le « chef-mécanicien ». Le « second » est un Cancalais qui était embarqué à bord du « Saint-Charles » pour la campagne de 1933. Le « lieutenant » est de Miniac-Morvan ; il était capitaine du « Gladiateur » l'année dernière, mais son bateau coula par voie d'eau au cours de la campagne ; nous l'avions eu à bord de la « Saint-Jeanne-d'Arc » pendant 3 ou 4 jours. Le chef-mécanicien est de Saint-Servan. Le mousse, qui nous sert un « pot » est de Pléhédél (Cotes-du-Nord), il me servit la messe pendant la Mission que j'ai prêchée dans cette paroisse, il y a quatre ou cinq ans.

« Le capitaine rentre à 13 heures. La conversation dans le froid matinal ne dégelant pas son confrère, il a compté sur la chaleur communicative d'un banquet et il a accepté à déjeuner. Il revient tout rayonnant de joie : il a dû atteindre ses fins.

« A 14 heures, nous appareillons, et mettons le cap sur le S. ¼ S.E. Nous entrons immédiatement dans la « plume ». Quelques minutes après notre départ, Saint-Pierre disparaît à nos yeux.

« La corne de brume fait retentir ses cris lugubres, toutes les trois ou quatre minutes. Malgré la brume épaisse, le capitaine fait donner la machine à 110 tours. Nous avançons à la vitesse de dix nœuds.

« Monté sur la passerelle avec le capitaine, nous causons tous les deux du pays. Autrefois il venait souvent se promener à Dinard, à la Vicomté, le dimanche, et il connaît bien notre couvent et sa chapelle, où il assistait parfois aux offices.

« Il m'explique ses projets de pêche pendant cette croisière. Comme il sait que je veux filmer la pêche au chalut, il me fera construire sur le gaillard d'avant, une passerelle qui surplombera la mer de 4 à 5 mètres.

« L'Alfred » doit se trouver demain de bonne heure sur les lieux de pêche. Il faut que tout soit paré pour la reprise immédiate du travail. A Saint-Pierre, le pont a été dégagé pour la livraison de la morue ; seuls restaient sur la plage avant les poteaux métalliques à glissières, fixés verticalement au plancher et destinés à recevoir les cloisons de planches qui séparent en parcs distincts l'atelier où se travaille le poisson. Il faut que ce soir tout soit remis en place. Les hommes sont déjà au travail, les uns apportent de lourdes planches qu'ils laissent tomber pesamment sur le pont, et les autres, sous la direction du « second » et du « lieutenant », les mettent à leur place respective.

« Quatre hommes montent sur le gaillard-avant trois madriers épais et longs, qu'ils unissent ensemble par de fortes tringles transversales. Ils font avancer une extrémité de cet appareil au-dessus de la mer sur une longueur d'environ 4 m. 50. L'extrémité débordant du navire est soutenue par une amarre solide frappée sur un plan fixé au mât tandis que l'extrémité qui repose sur le gaillard est solidement clouée au pont. Tout autour de cette passerelle les travailleurs clouent six poteaux de 0 m. 75 dont ils relient les extrémités par une sorte de garde-fou fait d'un fort filin.

« Voilà quel sera l'observatoire de l'aumônier cinéaste. De ce point culminant il dominera le chantier du navire et pourra prendre de biais la manœuvre du chalut. Mais sur « l'Alfred », on se méfie de l'imprévu ; or, l'imprévu ne se découvre qu'au contact de l'expérience. Aussi le capitaine m'invite-t-il à prendre possession de ce qu'il appelle « mon poste de commandement ». Je monte donc sur le gaillard et m'avance sur la frêle passerelle en tenant les deux côtés du garde-fou. Les hommes attendent ce moment avec impatience. Sur tout le navire, le travail a stoppé. Sur la passerelle, sur le pont, à la porte de la machine et même de la cuisine, les hommes sont figés dans une position d'attente curieuse. Le navire roule d'un roulis de 20 à 25 degrés. Comme l'extrémité de ma passerelle dépasse son bord de 4 m. 50. Il me fait traverser dans l'espace un arc de cercle imposant ; Le mouvement d'ascension n'était pas aussi impressionnant que le mouvement de descente. Dans la descente, je voyais l'abîme tout prêt [sic] de mes pieds, surtout au moment où m'asseyant dans mon poste, j'avais les pieds ballants au-dessus de la passerelle ; quand je regardais la vague passer sous moi , elle me

donnait l'impression de faire un bond formidable et d'ouvrir une gueule gigantesque comme pour me happer au passage ; et, ne pouvant y parvenir, elle me crachait sa rage en m'inondant de ses embruns, des pieds à la tête !

« En descendant, le capitaine me dit : « c'est bon, ça tient et vous tenez ! Il ne faut pas être « charretier » pour tenir là-dedans ».

Une leçon de pêche

« Le pont vient de se transformer en un véritable atelier flottant. Les « ramendeurs », c'est-à-dire l'équipe spécialiste du montage et de la réparation du chalut, viennent d'y étaler ce curieux instrument de pêche qui recouvre toute la plage-avant. Le « chef-ramendeur » tient l'un des principaux rôles de l'équipage d'un chalutier. C'est une fonction qui exige un coup d'œil à rapidité électrique pour connaître le point faible d'un chalut et décider s'il faut « ramender », c'est-à-dire réparer à la navette en remplaçant les mailles usées ou déchirées par un nombre exactement correspondant de mailles nouvelles, ou bien « rader », c'est-à-dire enlever la pièce détériorée pour la remplacer par la pièce correspondante toute préparée d'avance. Le « ramendage » est une opération très délicate car des mailles trop petites ou trop grandes, une de plus ou de moins fera que la charge du chalut qui peut être de quinze à vingt tonnes, provoquera sur ce point une tension telle qu'elle déterminera une déchirure qui peut être le point de départ d'une déchirure générale et la cause de la perte du travail de deux heures.

« Le « radage » suppose une connaissance détaillée du chalut et de chacune de ses pièces, car il faut en quelques minutes couper exactement et entièrement la pièce irréparable et la remplacer par la pièce neuve correspondante qu'il faut discerner entre cent, car, dans le chalut, presque toutes les pièces diffèrent les unes des autres.

« Le « Chef-ramendeur » de « l'Alfred » est l'homme de la situation. Jeune, trapu, il a, dit-on, des muscles qu'il a achetés à la forge du village, un coffre qu'il s'est taillé dans une carrière de granit ; la vue seule de ses mains figerait à 50 mètres un Dempsey et un Carpentier, mais ces pattes herculéennes manient « l'aiguille », c'est-à-dire la navette, avec une aisance, une dextérité et une rapidité qui le font jalouser par toutes les dentellières de son pays, et pourtant, quand il travaille, il ne garde qu'un œil pour lui, l'autre suit le travail de l'équipage. Mais il a des yeux qui non seulement voient clair, mais parlent si distinctement qu'il fait peu d'usage de sa langue ! Est-ce à dire qu'il est muet ? Certains non ! Il possède, au contraire, une langue dont la rapidité rappelle le tir de la mitrailleuse, et un vocabulaire dont la force pourrait rivaliser avec le 420 ! Quand il fait sonner le pont sous ses lourdes bottes à semelles de bois bardées de fer-blanc, il fait fuir la paresse et galoper le travail. Il fume peu – c'est pas commode pour le travail – mais, par contre, il a toujours la joue droite boursouflée par une grosse pelote de tabac. Il ne fait grâce à sa chique que pour boire, mais boire avec sobriété. S'il boit plus que de raison, c'est encore par raison.. raison médicale. A la dernière escale, un rhume tenace le cramponnait depuis trois semaines, faute de chaleur à l'intérieur. En arrivant à Saint-Pierre, il s'en fut au bistrot du coin et se fit aligner deux pernod et deux « mics ». C'était fait : il avait réglé son compte à son rhume crampon, mais il était temps de remiser la voiture. Le lendemain il était paré pour la manœuvre. C'était économique et radical !

« Quand il se dresse, solidement planté dans ses grosses bottes, cambré dans sa cuirasse de ciré et casqué de son surôit, il serait digne de poser pour le type idéal du terreneuvais s'il n'était complètement rasé. Il fauche sa barbe tous les mois et sa résolution est irrévocable, parce que l'année dernière, étant rentré chez lui avec sa barbe, sa sainte femme de mère, qui faisait des crêpes, en fut tellement effarée qu'elle en laissa tomber sa louchée de pâte ! !

« Le « Chef-ramendeur » passe l'inspection de son chalut. D'un coup d'œil il voit les points faibles et la nature des réparations nécessaires, « ramendage » ou « radage ». Il distribue à chacun de ses auxiliaires sa portion de travail et surveille l'exécution. Les novices garnissent les navettes et les présentent aux ramendeurs. Le « Chef » a conscience de son rôle de « maîtres des novices » ; aussi il ne manque pas une occasion de les former. S'ils apportent le moindre retard dans l'approvisionnement en navettes, ils se voient administrer prestement une verte leçon de diligence : « Tiens bon,

Vigoureux ! Je vais te f... un moteur au... derrière ! Allons ! Allons ! Sanglant ! fichu paresseux ! Ah ! Quel bon député il aurait fait, celui-là !»

« Si les navettes sont mal garnies, ils apprennent bien vite que, dans la marine, on ne travaille pas comme un « biffin » !

« Debout au milieu de son chalut, avec la majesté d'un propriétaire inspectant ses domaines, le « chef » m'explique la constitution de ce filet qui est une véritable curiosité pour un profane. « Voyez-vous, mon Père, ce monstre a la forme d'un immense haveneau. Il mesure 76 mètres de la gueule au cul ! » En prononçant ce mot qui lui est tombé des lèvres le plus naturellement du monde, le « chef » porte la main à son suroît en esquissant un geste de salut et me dit en souriant : « Pardon, excuse ! c'est le mot technique ». Et il poursuit solennellement son explication : « Sa gueule... comme toute gueule, à deux lèvres constituées par deux gros câbles. Le monstre, quand il est à l'eau, est d'une voracité insatiable ; il a toujours la gueule ouverte pour happer gloutonnement tous les poissons qui se présentent devant elle. Cette gueule est énorme, d'une commissure labiale à l'autre elle a une envergure d'environ trente-huit mètres, et de la lèvre inférieure à la lèvre supérieure une ouverture d'environ 12 mètres. Pour la maintenir ouverte de bas en haut on lui attache à la lèvre inférieure de lourds diabolos, c'est-à-dire des rouleaux de bois bardés de fer qui draguent le fond de la mer, et à la lèvre supérieure, un chapelet de boules creuses de verre ou d'aluminium qui la « soulagent et la font bomber. Pour la maintenir ouverte transversalement on attache à chacune de ses joues cent mètres de câbles d'acier qui aboutissent à des panneaux de bois très épais, bardés de fer et pesant environ une tonne. Ces panneaux sont reliés au bateau par des « funes », câbles en acier qu'on peut filer jusqu'à six cents mètres de longueur. Ces panneaux sont attachés aux « funes », de telle façon qu'ils avancent de biais et, sous la pression de l'eau qu'ils attaquent, tendant à s'éloigner l'un de l'autre comme les battants d'une porte d'écluse, et d'autant plus que le bateau tirera plus fort. La traction du bateau produit donc l'écartement des panneaux, et cet écartement produit l'ouverture de la gueule du chalut par l'écartement des commissures labiales.

« – Voilà le monstre, Père Yvon, car c'est un monstre. Vu comme ça, dégonflé sur le pont, ça n'a l'air que d'une omelette de ficelles, mais quand il est « affalé » sous deux ou trois cents mètres d'eau, c'est un monstre qui a une gueule de trente-huit mètres d'envergure et de douze mètres de hauteur, et un ventre de soixante-seize mètres de profondeur ! Un monstre qui happe et engouffre tous les poissons, tous les monstres sous-marins qu'il trouve sur son passage, y compris des rochers pesant parfois plusieurs tonnes !

« Rien de le rebute ! Il avale parfois même des cadavres en putréfaction ! Quand on le sortira de l'eau et qu'on l'obligera à se soulager de sa ventrée , il étalera sur le pont tout un musée sous-marin !

« Mais vous vous demandez peut-être comment on va le soulager de son contenu ? Je vous ai montré tout à l'heure comment il s'empiffrait par la gueule ; vous croyez peut-être qu'on va lui faire rendre gorge par la même voie ? Mais non ! ce n'est pas un vomitif qu'on lui donne, mais une purge ; ce qu'il a pris par la gueule on le lui fait rendre par ... l'extrémité opposée. Pour le faire vomir, il faudrait le sortir de l'eau « en bloc », ce qui est impossible à cause de ses dimensions et aussi à cause du poids de sa ventrée qui dépasse parfois 20 tonnes. Il faut donc procéder par étapes, et voilà pourquoi on le purge. Chaque purge consiste à refouler le poisson vers le « cul ». Dès que le « cul » est repu, on l'étrangle au moyen d'une amarre en acier appelée « le bâillon », qui entoure le chalut en permanence, à deux mètres de l'extrémité. On forme ainsi une poche d'environ une tonne de poisson, qu'on vire à bord au moyen du palan ; d'où le nom de « palanquée ».

« Et on recommence jusqu'à ce que le monstre ait rendu sa dernière victime. D'ailleurs, mon Père, vous verrez demain le monstre en action, ce qui vous expliquera mieux son fonctionnement que ne peuvent le faire les paroles de ceux qui le manient ».

« Je ne sais si l'élève attentif et ravi a su mettre dans la reproduction de la leçon la clarté didactique que le « chef » a su mettre dans son enseignement, mais ce dont elle sera certainement dépourvue, c'est de l'agrément incomparable des images et des gestes dont il a su illustrer ses explications.

La vie à bord d'un chalutier

Nous dînons à 18 heures. Je prends mes repas avec le capitaine et le chef-mécanicien. La table est munie d'un encadrement à roulis. Cet encadrement est divisé en différents carrés destinés à recevoir les divers ustensiles de table et à les empêcher d'aller au diable, car, sur tous les chalutiers, le roulis est perpétuel.

« Ce soir je paie l'apéritif. Il faut bien arroser ma première croisière sur un chalutier. Je demande au capitaine de faire venir tout l'état-major, et j'exhibe une bonne bouteille de Dubonnet que m'avait offerte une personne charitable de Saint-Pierre.

« Le petit mousse qui nous sert est charmant. Il est natif de Ploubalay et appartient à une famille de six enfants. Le père est sur « L'immaculée-Conception », de Saint-Malo ; c'est un vieux loup de mer qui a vingt-six campagnes aux Bancs. Il est resté une année à terre mais il s'ennuyait parmi les « charretiers » et il a réembarqué. Trois de ses fils sont sur « l'Alfred » et tous trois sont charmants. En les confiant au capitaine Girard, le père lui a recommandé d'avoir l'œil et d'en faire des travailleurs.

« Le menu est inscrit au tableau noir :

Soupe de poissons
Flétemps fri
Archi-bif, aricos
Fromache
Café

« Après le dîner, je monte chez le capitaine. En m'introduisant chez lui, il me dit :

« – Voila, vous êtes chez vous. Je regrette de n'avoir pas de chambre à vous donner, mais ma chambre est la vôtre. Faites comme chez vous. Toutes vos petites histoires, vous allez les mettre dans mon armoire ; si vous les laissez sur la table, demain il faudra lâcher tout l'équipage pour les retrouver. Et surtout tâchez de les caler fortement, sinon vous allez mettre la révolution dans mon armoire. Tenez, je vais vous arranger ça !

« Et le capitaine de caler ma valise avec ses mouchoirs et ses chemises ; mes appareils à photo et à cinéma sont délicatement enveloppés dans des serviettes... enfin le tout est arrimé comme un déménageur emballe une vaisselle de grand prix ! Comment diable vais-je retirer mes affaires quand j'en aurai besoin ?

« L'installation terminée, le capitaine, comme s'il avait l'intuition de mes pensées, me dit :

« – Comme ça au moins, vous les trouverez !

« Voulant sans doute me donner la raison de ces précautions, le capitaine tapote sur son baromètre en disant : »Il culbute «.

« Puis s'adressant à l'homme de barre :

« – Dis donc, Marius, que dit ton baromètre ?

« – Ah ! capitaine, j'ai le cerveau marécageux !

« – Oh alors, dit le capitaine en se tournant vers moi, nous allons danser car le baromètre de Marius est infallible ! Quand à votre lit, poursuit mon hôte, vous allez l'installer à votre goût, mais tâchez de bien vous caler ! Vous vous coucherez quand vous voudrez, vous vous lèverez quand vous voudrez, et... vous dormirez quand vous pourrez.

« Mon lit ! Ah ! il fut vite fait ! Une couverture sur le cuir du canapé, c'est-à-dire le caisson à bouteilles du capitaine, une couverture par-dessus, un oreiller au bout, et voilà.

Les bonnes idées du « Père Eugène »

« Mon installation terminée, je suis allé voir les hommes. Ils causaient sur le pont. Ils sont tous des environs de Saint-Malo ou des Côtes-du-Nord. Je commence par une tournée de cigarettes, c'est une entrée en matière très commode et toujours agréable, et une amorce certaine à la conversation. C'est le « père Eugène » qui orienta la conversation. C'est le doyen de l'équipage, c'est le « pépère » de tous, mais surtout des jeunes mousses et novices. Tous le taquinaient avec respect et le « père Eugène » s'y prête toujours avec bonhomie, souriant malicieusement, autant des yeux que des lèvres !

« On dit que le sourire ne le quitte que quand il se trouve devant sa belle-mère ! Mais j'ai peine à me représenter sa bonne tête sans le sourire et je m'imagine que chez lui la tristesse doit être encore souriante, tant le sourire a sculpté son empreinte sur son visage.

« – Alors, me dit le « père Eugène », vous avez déposé votre sac sur « l'Alfred » ! Et vous êtes devenu notre compagnon de misère ? On connaissait vos intentions depuis trois jours et je dois vous dire que nous sommes fiers de vous avoir à bord. Il paraît que vous allez nous filmer. Eh ! bien, les autres chalutiers vont en faire un nez de jalousie, quand il vont savoir ça ! Et comme les bourgeoises vont être fières, quand elles vont voir leurs hommes manœuvrer sur l'écran ! Dis-donc, Vigoureux, il va falloir en mettre hein ! sans quoi on saura partout que tu as un poil dans la main !

« – Et toi, « père Eugène », répliqua « Vigoureux », il va falloir la fermer, hein ! sans quoi on verra partout que tu as une sale langue dans la bouche !

« Le « père Eugène », heureux d'avoir piqué malicieusement « Vigoureux », se mit à sourire, et laissant tomber de ses lèvres sur le pont une teinture « sui generis », il se pencha vers moi et me dit à l'oreille :

« – Il dit une « sale langue », mais il veut dire « langue sale » parce que, voyez-vous, je chique ! C'est pas la même chose, hein, Père Yvon ! mais c'est jeune et ça connaît pas les nuances grammaticales.

« Oui, poursuit le « père Eugène », il va falloir se tenir – et montrant mon appareil de prises de vues – c'est dangereux, ces machins-là ça ne rigole pas ! Et quand on est entré là-dedans, on n'en sort plus, et on y reste tel qu'on est entré. Tu entends, Négrita ! Toi qui ne te laves jamais ! Eh ! ben, si le Père Yvon te pince là-dedans avec ta tête de nègre, c'est fini, tu sera nègre « *sæcula sæcularum* » ! Alors tâche de plonger dans la baille demain matin ! Car le Père Yvon, tu sais, montrera cette histoire-là partout, même à l'Opéra. Tu entends, Négrita ! avec ce machin-là, tu vas jouer à l'Opéra ».

« Le petit « Négrita », charmant petit mousse de 14 ans, me regardait avec une figure en point d'interrogation, et le « père Eugène » avec un sourire malicieux au coin de l'œil. Comme je souriais de ses malices, non seulement inoffensives mais créatrices de joie populaire et préservatrices du « cafard », le « père Eugène » me dit :

« – Voyez-vous, Père Yvon, je suis le « pépère » de tout ce petit monde ; alors, je les taquine un peu. Ça leur chasse les « idées », car, à cet âge, on s'en fait, des « idées ».

« C'est la première fois qu'ils quittent leurs parents, et quitter sa famille, si jeunes, pour gagner son « beafsteack » dans un métier pareil, c'est pas toujours gai.. Ah ! ils ne peuvent pas se plaindre aujourd'hui, les petits. C'est pas comme autrefois. Nous ne sommes plus au temps où les vieux faisaient lever les mousses pour leur allumer leur pipe dans leur lit, au milieu de la nuit ! Et puis, sur « L'Alfred », on s'entend bien, vous verrez ça. Et puis, on a un de ces capitaines ! C'est pas avec des types comme ça qu'on pourrait paver les rues de Saint-Malo ! Ah ! il lui faut du boulot ! Et quand ça marche pas à son goût, il gronde, il tape du pied contre la rambarde de la passerelle, elle en est toute bosselée, la pauvre ! Mais c'est un bon cœur et un homme juste ! Et puis, il sait mener les hommes ! Il ne les prend pas pour des machines. Non, c'est pas un mécanicien, c'est un chef ! Aussi c'est pas les marins de l'équipage de « l'Alfred » qui font vivre les perruquiers !

« Vous nous avez vus au boulot à Saint-Pierre à la livraison de la morue. Si on la faisait valser, hein ! 1.000 à 1.500 quintaux à la journée ! Et c'était de la morue en bon état ! Il paraît que le

« trieur » a failli avoir une crise de désespoir parce qu'il n'y trouvait ni loques ni « rebuts ». Sur les Bancs, c'est le même jus au boulot. Le « tire-au-flanc » n'est pas connu de notre bateau. Et pourtant, depuis le début de la campagne, nous n'avons pas eu un seul malade. Pourquoi ? Parce qu'on a un capitaine qui sait manier les hommes. D'abord il sait qu'un sac vide ne tient pas debout ; il sait que la bonne cuisine est une des conditions du bon travail ; il sait que le « pinard » est un créateur d'énergie. Vous savez, vous, ancien poilu, que, pendant la guerre on disait : « Pas de pinard, pas de soldats ! » Eh bien ! sur les Bancs c'est la même chose. D'ailleurs, j'ai entendu mon vieux Curé dire que le Bon Dieu a dit que « le pinard, ça fait le cœur et les bras ». Eh ! bien, le Bon Dieu c'est un ancien marin, c'est le premier aumônier des marins et je suis sûr que c'est surtout aux marins qu'il pensait quand il a dit ça. Aussi notre capitaine a l'œil sur le fourneau et sur la cambuse. Vous verrez comme on « bouffe » bien, à bord de « l'Alfred ». Vous verrez aussi que lorsqu'il demande à ses hommes d'en mettre un coup supplémentaire, le capitaine « met un coup de pinard de rabiot », et puis le capitaine sait aussi que nous ne sommes pas comme sa machine qui peut toujours marcher pourvu qu'on lui donne à manger et à boire. Il y en a qui disent : « Il faut que ça donne tant que la morue donne ! » Oui, ça donnera parce qu'ils y forcent, mais ça donnera mal. Un esprit content et un corps reposé fournissent un travail intense, un esprit indisposé et un corps las fournissent un travail mou ; or, le rendement d'un travail mou de longue durée n'équivaudra jamais le rendement d'un travail intense proportionné aux forces humaines. Aussi, sur « L'Alfred », on a ses huit heures de sommeils réglées et quand le capitaine s'aperçoit que la fatigue s'accumule et que le travail mollit, on entend tomber de la passerelle cet ordre qui concilie l'intérêt des hommes et des armateurs : « La double ! et à coucher » ! Oui, Père Yvon, notre capitaine, ça, c'est un homme ! Aussi vous n'entendrez jamais un type dégoiser contre lui !

« – Celui qui dégoiserait contre un homme comme celui-là, renchérit Marius, mériterait qu'on lui attache sa chaloupe au fond de la mer ! »

« Tout l'équipage écoutait le « père Eugène » dans une attitude d'approbation et tout leur être semblait dire : « Parfaitement, tout ça, c'est vrai ! »

« Ravi de voir un équipage animé d'une telle affection admirative pour son capitaine, j'exprimai mon sentiment en ces termes : « Je vois que la vérité générale que le dicton populaire exprime en ces termes : « Tel père, tel fils » garde toute sa vérité dans le domaine du commandement : « Tel chef, tel équipage ! »

« Puis, je me levai en disant : « allons, une cigarette ! et à coucher ! »

Je terminai la distribution par le « père Eugène » et je lui dis « « Dites–donc, « père Eugène », mais vous parlez comme un livre ! »

« Et lui de répliquer :

« – Non, Père Yvon, non, je n'ai pas de commerce avec les livres.

« Puis il ajouta solennellement de sa voix de basse, en se frappant le front : « Mais, j'ai beaucoup travaillé de la tête ». Du coup, tout le groupe se dispersa au milieu d'un éclat de rire général ; et je m'en fus faire connaissance avec ma couchette !

Une nuit mouvementée

Sur les Bancs, le 6 mai 1934

« Aux poètes qui chantent le bercement harmonieux de la « Grande Bleue », j'adresse une invitation à faire l'expérience de mon lit pour une nuit : ils auront la cruelle désillusion de constater que la prosaïque réalité des choses ne répond pas toujours aux élucubrations poétiques de l'imagination.

« J'ai constaté, cette nuit, que leur « Grande Bleue » est parfois une bien cruelle berceuse. J'en ai le corps tout courbaturé et le crâne tout endolori. Mon lit, le caisson–cave du capitaine, est dirigé dans le sens de la largeur du bateau, dans le sens de bâbord à tribord et par conséquent dans le sens du roulis ; il a une longueur de deux mètres environ, il est recouvert d'une garniture en cuir très lisse formant un coussin rembourré. Le capitaine m'avait recommandé de bien me caler. En effet, je m'étais

bien calé pour ne pas tomber. Mais que ne m'avait-il recommandé de bien me caler pour ne pas glisser ! J'ai passé ma nuit à faire du patinage en position horizontale ! Car, comme il y a une différence d'environ trente centimètres entre la longueur du caisson et la taille dont la Providence m'a doté, à chaque coup de roulis j'étais victime d'une glissade, et à chaque glissade c'était ma tête ou mes pieds qui martelaient les cloisons.

« Les cloisons n'ont pas cédé ; mes pieds et ma tête non plus, mais je bénis le Bon Dieu d'être né en Bretagne !

« Dans nos berceuses, les chants ont des modulations douces, mélodieuses et cadencées. La berceuse de cette nuit chantait aussi pour m'endormir, mais les vibrations de ses cordes vocales n'étaient pas plus harmonieuses que les mouvements de ses mains ; c'étaient des beuglements et des grognements ! et la musique de la « sirène » enrôlée qui l'accompagnait, par intervalles de trois à quatre minutes, en me brouillant à tout jamais avec les poètes et la mythologie, m'a révélé que j'ai l'oreille plus musicale que je ne le pensais !

« Il n'y a pas de mal dont on ne puisse tirer profit. Mon insomnie de cette nuit m'a valu le plaisir forcé de l'agréable compagnie et de l'intéressante conversation des hommes de « quart ». En me plaçant sur le plan surnaturel de la vie, j'ai béni le Bon Dieu de m'avoir donné l'occasion d'entrer plus intimement dans l'âme de ces braves gens, et de connaître leur vie, non plus en la regardant, mais en y participant directement.

« Sous la direction du lieutenant Gagnou, j'ai fait cette nuit mes débuts à la barre. Je crois que son indulgence a voulu encourager la bonne volonté de son nouvel élève ; il m'a noté : « Timonier plein d'avenir ».

« J'ai tiré sur les ficelles de la sirène, je crois que j'ai des dispositions pour cette spécialité car je lui faisais rendre des sifflements aigus et stridents ! Comme le bateau était encastré dans une étroite atmosphère de « coton », un homme se tenait sur le gaillard d'avant, et, l'œil et l'oreille en alerte, inspectait et auscultait la brume. Je suis allé le voir. Revêtu de son ciré, casqué de son surcoût, planté dans ses grosses bottes, arc-bouté contre la manche à air et les jambes écartées pour se consolider contre le roulis, l'homme chantait :

*Le matelot, c'est un enfant
Des quatre coins du monde.
Il a vogué par tous les temps
Sous les cieux à la ronde.
Il rêve la nuit dans son hamac
Qu'il a dans le fond de son sac
De bien jolis galons ;
Mais il faut faire attention.
Attention 6 !*

REFRAIN

*Avant d'être capitaine
Il faut être matelot,
Porter la blouse de laine
Le béret de son bateau,
Grimper au mât de misaine,
Souquer dur et boire un pot.
Avant d'être capitaine
Il faut être matelot !*

L'homme de quart

« La vue de cet homme, protégeant le navire et son équipage de l'abordage d'un autre navire qui pourrait subitement sortir de la brume, fit surgir dans mon esprit l'image de la sentinelle

protégeant les troupes de la surprise de l'ennemi. Je restai un instant en contemplation devant cette sentinelle des Bancs qui, à travers son linceul de brume, m'apparaissait comme un être mystérieux et un fantôme ! Il continuait de chanter :

*Le matelot en arrivant
Des croisières lointaines,
Croit que les galons, les rubans,
Sont pour son capitaine.
Lui, en fait de très grands égards
N'a droit qu'à un quart de pinard.
Mais il chante en allant
Retrouver sa maman
Qui l'attend.*

REFRAIN

*Avant d'être capitaine
Il faut être matelot,
Après les galons de laine,
En viendront de bien plus beaux
Mais déjà c'est pour Germaine
Plus gradé que trois amiraux
Avant d'être capitaine
Il faut être matelot !*

« Le suroît sifflait et tempêtait dans les haubans d'acier. Le veilleur chantait toujours, mais pendant certaines rafales beuglantes, la vieille chanson ne me paraissait passer à travers ses lèvres que comme une plainte aphone. A certains moments il semblait ne pas s'entendre lui-même, car je le voyais se gonfler de tout son souffle comme pour pousser sa voix à son maximum d'intensité et dominer la clameur géante du vent.

« Jamais cet homme n'a soupçonné combien il parut beau à mes yeux ! Il est de la race de ces gars chez qui la vertu du devoir d'état, à efforts héroïques continus, est si profondément ancrée, en forme d'habitude, qu'ils en sont devenus inconscients !

« Il ne s'aperçut de ma présence que lorsque, lui tapant sur l'épaule, je lui hurlai à l'oreille :

« – Eh ! ben, Arthur, ça sent pas le renfermé ici, hein !

« Et lui de me répondre, en m'encerclant d'un bras et en me posant la bouche dans le pavillon de l'oreille :

« – Les « Parigots » s'asphyxient faute d'air et ici on s'asphyxie parce qu'il y en a trop ! On pourrait leur en revendre un brin !

« Je lui offris une cigarette. Je savais qu'il n'y a pas une situation en ce monde dans laquelle un marin ne puisse allumer une cigarette, mais je me demandais dans la circonstance comment il allait se tirer d'affaire. Ah ! il n'eut pas besoin de se taper le front et de beaucoup travailler de la tête comme le « père Eugène », pour trouver la solution du problème ! Il tourna la manche à air du côté opposé au vent, y plongea la tête et bientôt sa cigarette fut allumée. Il retourna la manche à air et, me prenant par le bras, il me dit : « Tenez, calez-vous là, vous serez plus solide ». Et il m'adossa à la manche à air, puis, se plaçant à côté de moi, le bras dans l'orifice de la manche à air, il me corna dans l'oreille :

« – Eh ! Ben quoi, ça ne vas pas, le métier ? On ne dort pas ?...

« Je lui pris l'oreille et lui cornai à mon tour :

« – Si, si, ça va parfaitement... Seulement... chez vous... On dort si bien, que j'ai fait mon plein... en quelques minutes !

« La conversation ne fut pas très nourrie, car il fallait crier tellement pour se faire entendre, qu'au bout de quelques minutes nous aurions été aphones tous les deux. Au moment de la relève, j'estimai mon quart terminé, mais, avant de descendre je donnai une cigarette au successeur en lui disant : « Allons, un peu de feu pour vous réchauffer ». « En effet, répondit-il, ça ne fera pas de mal. On a beau dire au capitaine d'installer le chauffage central sur le gaillard-avant, il ne veut rien savoir. Il y a des gens qui ne sont pas raisonnables ! »

« En retournant sur la passerelle, je trouvai le capitaine debout. Je lui racontai les vicissitudes de ma nuit tourmentée. Me voyant rire de bon cœur, il fit de même, mais il me promit bien que, la nuit d'après je ne patinerais pas, devrait-il m'amarrer au câble d'acier et à la forme du treuil !

La messe à bord du chalutier

Puisque la chambre du capitaine était libre, j'en profitai pour dire la Sainte Messe immédiatement afin de pouvoir assister au premier « affalage » du chalut qui devait avoir lieu vers les sept heures.

« J'installai donc mon autel sur la table du capitaine, en face d'une image de la Petite Sœur Thérèse de l'Enfant-Jésus, fixée à la cloison.

« C'est certainement la première fois qu'un Aumônier des terreneuvas célèbre la messe sur un chalutier !

« Il serait imprudent qu'un novice s'avisât de dire la Messe pour la première fois sur un chalutier dans les conditions dans lesquelles je l'ai dite ce matin. Non pas certes à cause du roulis qui était pourtant très accentué, mais parce que, l'autel étant placé dans le sens avant à l'arrière, la position du célébrant est très défavorable pour réagir contre les coups de roulis et garder l'équilibre. Pour ce qui concerne la prudence exigée par le Droit Canon, elle est pleinement respectée étant donné que le calice est fixé par un dispositif spécial qui le rend parfaitement immobile et « inchavirable ».

Après la messe

« Vers sept heures trente, le capitaine se met en devoir de savoir ce que la mer a dans le ventre. Il actionne le « chadburn » pour appeler la machine au porte-voix et lui communiquer ses ordres : « Dans dix minutes, on affale ! ». C'est dire à la machine de pousser les feux. Il tinte ensuite quatre ou cinq coups de cloche et crie par la fenêtre de la passerelle intérieure : « A la chauffe ». C'est afin d'indiquer à l'homme de treuil de commencer à chauffer sa machine. Le treuil est l'âme de la manœuvre du chalut. De son bon fonctionnement dépend en grande partie la bonne manœuvre. Il ne faut ni panne, ni raté, mais une obéissance à l'œil. D'où la nécessité de ces dix minutes de fonctionnement à vide par mesure de prudence.

« Immédiatement on voit apparaître Marius. C'est le « seigneur du treuil ». Il est coiffé d'un passe-montagne qui lui couvre non seulement la tête et les oreilles, mais toute la figure, excepté la bouche et les yeux et leur sempiternel sourire. En le voyant, le capitaine lui dit :

« – Oh ! Oh ! Marius ! Tu as mis un ciré tout neuf. Tu t'es fait beau aujourd'hui !

« – Dame, répond Marius, on a son petit amour-propre, capitaine ! Et puis il y a l'honneur du bateau !

« Le capitaine le regardait avec étonnement, se demandant où il voulait en venir.

« – Quand on va dans le monde, poursuit Marius, il faut savoir se tenir ! Et comme le Père Yvon peut nous prendre à l'improviste avec son « machin » pour nous promener sur tous les théâtres de France, y compris l'Opéra, il faut être sur le qui-vive. Négrita ne s'était pas encore lavé ce matin ; alors ils sont en train de l'astiquer au poste. Vous comprenez, on ne veut pas passer pour des malpropres !

« – Mais, c'est épatant ! me dit le capitaine en souriant, c'est épatant. Voici que votre camera se transforme en lavandière, en brosse et en savon ! C'est épatant, hygiénique et économique !

« Marius est au treuil, j'entends au-dessous de passerelle un vacarme terrifiant. C'est le robuste travailleur qui fait ses essais. Qu'est-ce que ça va être tout à l'heure, quand, au lieu de tourner à vide, il actionnera les câbles, le chalut et son chargement !

« A sept heures quarante, le capitaine me dit : « Attention ! vous allez les voir à la besogne ! Vous allez voir comment on obéit à bord de « L'Alfred ». Et, se faisant un porte-voix de ses deux mains, il crie de toutes ses forces à la fenêtre de la passerelle intérieure : « Hors-cul ». Le mot n'est pas très poétique, mais il est très imagé et très significatif. C'est le commandement qui appelle l'équipage à la manœuvre du chalut dont l'affalage commence par la mise à l'eau du « cul » du chalut.

« Immédiatement, je vois sortir du « poste » une trentaine de gaillards équipés pour le travail. Ils sont d'allure un peu lourde, mais leur attitude et la résonance du pont martelé par leurs trente paires de bottes exprime fortement la rude énergie de ces athlètes besogneurs. D'instinct, leurs têtes se lèvent vers la passerelle et leurs yeux fureteurs semblent dire : « Est-ce qu'il est là avec son « machin » ? Mais oui, « il » est là avec son « machin ».

Seulement le cinéaste, voulant du naturel, s'est arrangé de manière à tout voir sans être vu. Cette précaution n'est pas inutile, car les marins, comme les militaires, et comme presque tout le monde, d'ailleurs, dès qu'ils voient un appareil devant eux, perdent leur attitude naturelle et prennent des poses ridicules. Il faut agir à l'improviste. Le « père Eugène » avait raison quand il leur disait : « Faut veiller au grain, les gâs, il va nous prendre en traître ! »

« Le premier sorti est Négrita. Il est coiffé d'un surôit et revêtu d'un ciré qui ont dû naître longtemps avant lui ou du moins qui ont poussé plus vite, car son surôit lui va comme un parapluie et son ciré comme une chemise de nuit ! En le voyant rutilant de propreté, le capitaine lui dit :

« – Dis donc, Négrita, mais je ne te reconnaissais plus !

« Négrita se met à rire.

« – Mais, dit le capitaine, t'as pas lavé tes dents ! Quand tu es nègre, tes dents paraissent blanches, mais quand tu est blanc tes dents sont « nègre ». Il faudra me briquer cela !

« Ma première opération terminée, je descends sur le pont pour monter à mon « poste de commandement ».

« – Quand est-ce que vous allez nous prendre ? me demande un homme.

« – Mais j'ai commencé, je vous ai pris en sortant du « poste ».

« Le « Père Eugène » leur rappelle la prudence :

« – Je vous l'avais bien dit, les gâs ! faut veiller au grain ! Il nous prend en traître ! »

« Je monte donc sur la passerelle de fortune installée la veille. Je m'y installe dans la position assise et me consolide fortement en encerclant d'un bras l'un des poteaux de la rampe.

« Il est temps ! A ce moment se produisent plusieurs craquements successifs qui me font dresser les cheveux et les oreilles. Vais-je descendre tenir compagnie aux morues dans le chalut de « L'Alfred ».

« Que se passe-t-il donc ? Hier, au moment de la construction de l'échafaudage, les hommes avaient soutenu l'extrémité qui surplombe la mer au moyen d'une amarre reliée au sommet du mât et fortement tendue à l'aide l'un palan. Mais au moment où ils avaient tendu le câble, celui-ci était mouillé. En séchant cette amarre s'est allongée de près d'un mètre et a pris du mou. Quand mon poids respectable s'est installé au bout des madriers leur point extrême s'est abaissé jusqu'à ce que le câble ait retrouvé sa tension primitive, tandis qu'à l'autre extrémité, les pointes qui fixaient l'appareil au plancher du gaillard, cédant au mouvement de levier, faisaient entendre un grincement qui me sembla sinistre.

« J'ai vite fait de me rendre compte de la situation et par conséquent de me rassurer. J'ai eu certainement peur, mais je n'ai pas bronché ! L'honneur eût été perdu, car le marin n'aime pas les froussards. Après tout, comme dit « Marius », on a son petit amour-propre !

« L'aumônier-cinéaste est donc à « son poste de commandement », sa caméra à la main. Mais cette fois, je me contente de regarder la manœuvre et de contrôler l'effet des scènes dans mon viseur. Le capitaine m'avait dit : « Il vaut d'abord mieux voir comme ça se pratique ! »

L'affalage du chalut

« Tous les hommes du pont, sous la direction du « second » sont au travail. Ils libèrent de ses « rabans d'amarrage le chalut roulé sur la lisse et le jettent par-dessus bord. Il reste encore sur le pont du navire « la gueule du chalut ». Les hommes saisissent la lèvre supérieure avec son chapelet de boules de verre et les jettent à la mer. Mais la lèvre inférieure, avec ses pesants « diabolos » n'est pas maniable à la main. Elle est soulevée à l'aide du treuil, puis les hommes saisissent ses rouleaux qui se balancent en l'air au rythme du roulis. A l'instant où le navire s'incline du côté de l'affalage et au commandement du capitaine : « Envoyez ! », le treuil largue brusquement le câble, les hommes poussent les « diabolos » et le tout s'affale à la mer.

« Le chalut est à l'eau, la « gueule » ouverte et tournée vers le navire, retenu au chalutier par deux « funes » d'acier qui, partant des bobines du treuil, passent le bord sous les deux « potences ». Ces « potences » sont deux armatures en fer, en forme de fer à cheval, plantées debout, dominant la lisse et surplombant légèrement la mer, qui portent au sommet de leur cintre la poulie par où passe la « fune ». Une « potence » est à l'avant du navire et l'autre à l'arrière.

« Il s'agit maintenant de faire aller le chalut au fond de la mer, à trois ou quatre cents mètres derrière le navire, afin qu'il soit dans la position requise pour être traîné fructueusement par le chalutier.

« Le capitaine actionne le « chadburn » et commande à la machine : « En avant, doucement ! » Quand le navire a pris la vitesse requise, un second commandement tombe de la passerelle, mais pour le treuil : « En filant ! ».

« Le treuil file la « fune » avant, mais rien que celle-là pour faire tourner le chalut jusqu'à ce que la commissure labiale droite soit arrivée à la hauteur de la commissure labiale gauche, à l'arrière du navire.

« Maintenant que le chalut est placé dans le sens requis pour la traction, il faut le faire plonger. Le capitaine commande : « En filant les deux » Le treuil laisse filer la « fune » arrière, tandis que la « fune » avant continue à la même vitesse. Le chalut, entraîné par le poids de ses rouleaux, plonge progressivement, la « gueule » ouverte en haut. Mais il faut aussi la lui ouvrir par l'écartement des commissures labiales. C'est le rôle des « panneaux ». Le capitaine commande : « Panneaux ! » Et les « panneaux », décrochés successivement, tombent à l'eau avec fracas. Les « funes » continuent à filer, les panneaux plongent sous la pression de l'eau qu'ils attaquent, s'écartent l'un de l'autre en ouvrant la « gueule » du chalut. Quand les funes ont filé trois cents mètres, le capitaine fait stopper le treuil. Le chalut est au fond, sa grande « goule » avance sur le fond de la mer, engloutissant tout ce qui se présente devant elle.

« L'attelage souque dur. Les traits ont déjà une tension telle qu'un homme peut s'y suspendre sans les faire broncher. Que sera-t-elle quand le monstre se sera gavé ? Voilà pourquoi il faut que la longueur des « funes » soit égale ; elle ne l'est pas encore, puisque l'une part de l'avant du navire et l'autre de l'arrière. Il faut les réunir au même point, il faut pour cela les faire mordre par un chien d'acier niché sur le bord du bateau, au fond de la coursive de tribord. Pour les réunir dans la gueule du chien, on jette sur la « fune avant » un solide crochet qui glisse à la mer, en pente douce le long de la fune, et parvient au niveau du « chien ». Ce croc tient au navire par une « vérine », corde d'acier qui servira à virer le crochet.

« Sans lâcher la fune avant, sous l'effort de la vérine, le crochet vient saisir au passage la « fune » arrière et les amène toutes deux ensemble vers la lisse, où le « chien » les happe de ses crocs puissants, d'un coup sec. Cette opération est assez délicate et demande à être exécutée avec rapidité afin que le croc, qui glisse un certain temps dans l'eau sur la « fune » avant, n'en soit pas décroché par le mouvement des vagues. Dès que le treuil a stoppé, le capitaine commande : « A la vér-i-i-ine ! » Un

homme monte sur la lisse, près de la « potence » avant. D'une main, il s'accroche à la « potence » et de l'autre il tient le croc. Les novices et les matelots légers s'emparent de l'extrémité de la « vérine » du croc près du chien ; Au moment où il va lâcher son croc pour le laisser glisser sur la « fune » avant, l'homme de la potence crie de toutes ses forces : « O-ô-ô-ô-h ! A l'arrière ! ». Et tandis que le croc glisse lentement, les novices et les matelots poids plume courent dans la coursive en tirant la « vérine » pour l'amener au treuil en criant de toutes leurs forces : « Hâle ! hâle ! hâle ! ! »

Le virage du chalut

« De mon poste d'observation, j'ai suivi tous les détails de la manœuvre en spectateur émerveillé, émerveillé de la précision du commandement et de la perfection de l'exécution. Posté au coin de sa passerelle, le capitaine, l'œil sur tous les mouvements de son équipage, commande, conseille et rectifie. Sa voix est nette, précise, claironnante, parfois même foudroyante, mais toujours exempte de dureté et de mots déplacés. C'est un beau spectacle de commandement et de discipline ;

Tandis que le navire tire le chalut en haletant, comme un cheval qui tire une charrue, en efforts puissants et soutenus, les hommes se reposent dans leurs postes. Le chômage à bord d'un chalutier est matière de luxe et les hommes l'utilisent précieusement pour faire leur plein de forces pour les heures de travail qui se succèdent parfois pendant des semaines et des mois sans discontinuité.

« Le chalut ne connaît pas le repos et son travail continu et a pour conséquence le travail forcé de l'équipage à moins que le poisson ne boude. Sans doute, les capitaines soucieux de l'intérêt de la pêche, savent ménager les hommes. Ils divisent leur temps par bordées successives, avec six heures de sommeil par jour, mais c'est encore peu, en face du travail herculéen, de dix-huit heures, qu'il leur faut accomplir. Aussi les rares heures inoccupées sont-elles presque toujours consacrées au sommeil.

« Sur la passerelle, le capitaine m'explique la manœuvre du « virage » du chalut. Comme je lui exprime mon admiration pour l'ordre et la discipline de l'équipage pendant « l'affalage », il me répond :

« – C'est pendant le virage que vous allez voir ça ! Attendez un peu ! surtout s'il y a « cavoine » » !

« – Pardon, capitaine, lui dis-je, vous n'auriez pas un dictionnaire, s'il vous plaît ?

« – Non me répondit-il, en souriant, le dictionnaire des marins de Terre-Neuve n'est pas encore sorti de l'imprimerie. « Cavoine » ça veut dire abondance de poissons. Ce mot doit être emprunté sans doute au patois des Fécampoïses. C'est Fécamp qui a fourni les équipages des premiers chalutiers et ce sont eux qui ont composé, en partie, la terminologie chalutière.

« Vers 9 heures, le capitaine actionne le « chadburn » et crie dans son porte-voix : « Dans dix minutes, on vire ! ». C'est dire à la machine de couvrir ses feux. Quelques instants plus tard, il tinte quelques coups de cloche. Immédiatement tous les hommes du pont sortent des postes et se préparent pour le virage. Marius est déjà « à la chauffe » et fait un vacarme infernal avec son treuil. Moi aussi je monte sur ma passerelle tandis que le capitaine se place à son poste de commandement au coin de la passerelle extérieure.

« Je vois un homme qui se dirige au fond de la coursive de tribord muni d'une barre de fer. Il s'arrête à côté du « chien » qui tient les deux « funes » dans sa mâchoire d'acier. Au commandement : « Larguez », d'un coup sec et violent, il ouvre la gueule du chien avec fracas et les deux funes, tendues par le poids de plusieurs tonnes, s'écartent avec la rapidité d'un éclair et coupent l'eau en sifflant pour aller reprendre leur tension primitive l'une à dix mètres et l'autre à trente mètres du navire.

« Le capitaine fait stopper la machine et commande à Marius : « Vire le treuil ! ». Marius, ouvrant ses manettes, lance la vapeur dans les pistons du treuil ! qui, dans un vacarme redoublé, embobine simultanément les deux funes. C'est que, comme il dit, il tient plusieurs tonnes de morues au bout de ses deux lignes !

« Tout le navire en tremble. Et moi aussi, au bout de mes trois planches, j'en tremble, toujours physiquement et parfois... moralement. Le vacarme devient assourdissant lorsque le roulis inclinant le navire du côté du chalut, donne du mou aux funes, car alors le treuil, libéré de sa charge, prend le galop. Par contre, lorsque le roulis, inclinant le navire du côté opposé, donne une tension supérieure aux funes, le treuil, subitement surchargé, tire par saccades et les tremblements du navire se chantent par moments en secousses.

« A côté de la « potence » arrière, trois ou quatre hommes ont les yeux braqués sur l'eau : ils attendent que le panneau arrière émerge. Au moment où il apparaît, ils crient ensemble d'une voix à faire fuir : « Panneau-eau-eau-eau ! ». Instantanément la bobine droite du treuil ralentit. Dès que le panneau vient heurter la potence, nos hommes crient encore : « Stop ! » et la bobine droite stoppe instantanément.

« Ils accrochent le panneau à sa penderie avec d'infinies précautions ; un instant d'inattention suffit pour se faire écraser lamentablement entre la potence et le panneau qui pèse une tonne. Cet accident, hélas ! est trop fréquent.

« Le panneau accroché, on entendu un nouveau cri : « O-ô-ô-ô c'est clair ! » ce qui veut dire : « Tout est clair, tout est paré ». Le treuilliste largue brusquement la « fune » et le panneau vient s'abattre contre sa potence et le flanc du navire avec un grand vacarme de chaînes et de ferraille.

« Le treuil stoppé à droite, continue d'embobiner à gauche, jusqu'à ce que le panneau avant émerge. Au moment où il apparaît, commence pour l'avant la même manœuvre que pour l'arrière jusqu'à ce que le panneau ait repris sa place à sa propre potence.

« Sur un ordre du capitaine, Marius met en route les deux bobines de son treuil pour ravalier les 100 mètres de « funes » qui restent encore.

« Tous les hommes, appuyés sur la lisse, ont les yeux braqués à cent mètres du navire : c'est là-bas que se trouve le signe d'un bon « trait ». En effet lorsque le trait est profitable, ce n'est pas le corps du chalut qui émerge le premier, mais le « cul ». En vertu de la marche en avant du navire, tout le poisson s'est donné rendez-vous au fond du filet et s'y est comprimé à bloc ; au moment du virage du chalut, l'air de milliers de vessies natatoire comprimé par 15 et 20 kilogs de pression passant brutalement à l'air libre détermine une telle poussée sur le « cul » qu'il enlève tout le reste et le fait parfois bondir hors de l'eau à deux et trois mètres. Et il peut arriver que la violence de son ascension soit telle que le filet se rompe et laisse échapper tout le poisson. C'est la raison de la direction de tous ces yeux avides de voir le fruit de leur travail, et si avides, qu'on peut indifféremment regarder le « cul » du chalut ou ... la tête de l'équipage ; l'état de celui-là se reflétant dans l'expression de celle-ci. C'est le phénomène que « Bouboule » m'exprimait par cette formule imagée : « Pour savoir si c'est bon ou mauvais, vous n'avez qu'à regarder le « cul » du chalut ou la tête de l'équipage, c'est tout comme ! »

« Malgré moi, la curiosité entraîne mon regard vers l'endroit où doit surgir le « cul » du chalut. Ce phénomène me semble si extraordinaire qu'il me tarde de le voir. Bientôt l'eau bouillonne, blanchit... le cercle s'élargit... Le « cul » du chalut apparaît, mais hélas ! il ne bondit pas. Au contraire, il s'étale mollement dans le remous. A la déception du spectateur s'ajoute un sentiment de pitié pour les travailleurs, qu'ils traduisent eux-mêmes par le cri général de : « P. D. B. » (Peau de Balle) ! Cependant le « trait » n'est pas nul, il est médiocre.

La remontée du fond de l'abîme

« Les treuils de Marius virent toujours ; Voici apparaître la lèvre supérieure avec son chapelet de boules de verre, puis les commissures labiales tirées à force et enfin la lèvre inférieure avec ses rouleaux bardés de fer. Pour les embarquer on y accroche le crochet de cartahut. Quand tout est paré, cinq ou six bouches crient ensemble : « Cartahut-hut-hut-hut ! ». Le treuil vire le cartahut ; les lèvres montent en l'air, les hommes se garent et, au commandement du capitaine, donné au moment où le roulis fait pencher la charge du côté du navire : « Envoyez-ez-ez », le treuil largue brusquement et le tout s'affale sur le pont avec fracas.

« Le pont se transforme maintenant en une fourmilière d'une activité incroyable, mais c'est l'ordre parfait dans le bruit et le mouvement. Le capitaine sur la passerelle tient les rênes de l'activité de chacun. Le treuil, les rouleaux, les filins, les crochets, le palan, le baillon sont en action ; les hommes vont et viennent, soulèvent, tirent, poussent avec des coups de reins de haleurs formidables ; les commandements crépitent : « Crochet-et-et ! », « Largue et vi-i-re ! », « Bailon-on-on ! », « Palan-an-an ! », « Amè-è-è-ne ! », « Tiens bon-on-on-on ! ». De la passerelle l'œil suit tous ces mouvements et y maintient l'harmonie ; les ordres, les rectifications pleuvent et si bien à point que l'on se demande si cet œil n'a pas un regard multiple ; il arrive même qu'il y a parfois là-haut de véritables orages qui font que cet œil lance des éclairs et la rambarde des coups de tonnerre : « Doucement Marius !... Il va tout casser... Doucement-ent-ent... Marius... Vire le treuil ! Mais vire donc ! »

« L'équipage est si bien accordé aux habitudes du capitaine qu'il y a des signaux qui le figent dans une « garde-à-vous » général. Mais quand le sabot du capitaine transforme la rambarde en tonnerre, c'est le cri d'alarme. Les coups sont assésés avec une telle rapidité que les hommes se redressent électrisés, et la tête tournée vers la passerelle, ils sont, pour ainsi dire, pétrifiés dans cette position d'attente. Ils savent que la manœuvre n'a pas été bonne ou ils le sauront bientôt : « Biffins », vous manoeuvrez comme des « biffins » ! Quand cette note leur est donnée, je remarque qu'ils baissent le nez tout penauds et tout humiliés d'être ravalés... si bas !

« Au titre d'ancien fantassin ou biffin, je puise dans ce spectacle une bonne leçon d'humilité. Eux aussi, encaissent, et se remettent à la besogne en s'appliquant à mieux faire.

« C'est le virage du chalut et l'embarquement de la morue.

« Le « cul » du chalut sort de l'eau sous la forme d'un ballon ruisselant. Il est gavé de poissons et d'un poids imposant. Il se balance dans l'air en se dandinant. Le chef-ramendeur se précipite à quatre pattes pour dénouer « le raban du cul », mais dans l'attitude et avec les précautions de quelqu'un qui craint que quelque chose ne lui tombe sur la tête et l'ensevelisse. Il ne vas pas assez vite au gré du capitaine et voici que lui tombe de la passerelle un pavé contre lequel il ne s'était pas assez garé : « Plus vite ! plus vite ! il faut compter les tours, voyons ! On moisit ! »

« Je ne sais qui moisit. En tous cas ce n'est pas le brave Arthur qui est sous le « cul » du chalut ; il reçoit une de ces douches qui lui font ouvrir une bouche à laisser voir sa pelote de tabac. Trois fois il fait le geste de se retirer comme pour éviter un écrasement. Il revient et souque sur le bout du raban à coups secs et violents. Le raban cède et une avalanche de morues s'affale sur le pont et se répand dans tout le parc, ouvrant des gueules d'asphyxiés et martelant le plancher de leurs queues !

« Et l'on recommence l'opération pour embarquer le restant de morues.

Les doigts de Saint-Pierre

« Une palanquée et demie. Et de la « crasse » ! dit le capitaine. « Ça s'appelle tamiser l'eau ! On va chercher fortune ailleurs. Embarquez le chalut. A la trie ! et en avant toute ! »

« La crasse, en terminologie morutière, c'est tout ce qui n'est pas morue. Le chalut a la gueule de Gargantua, mais il est aveugle et vorace, il engloutit tout sur son passage et le rend pêle-mêle sur le pont. On y trouve de tout : des morues, des raies, des crapauds de mer, des rougets, balais, carrelets, plies, flétans, etc... Il y a surtout des ânon, poissons connus sur les Bancs sous le nom de « bourricots ».

« Ces ânon ou bourricots ne réussissent pas à conquérir la sympathie des palais français que lorsqu'ils parviennent à nos ménagères à travers les saurisseries anglaises, à des prix fort élevés et sous le nom de « haddock »... Ils ne trouvent grâce devant le « piquoir » que lorsque la morue s'obstine à bouder. Ce poisson a une particularité remarquable. Il porte de chaque côté du dos l'empreinte de deux doigts que les marins appellent « les deux doigts de saint Pierre ». Aussi sont-ils très empressés de me faire remarquer cette particularité religieuse. Cette remarque, je l'ai bien entendue cent fois, mais ces braves gens sont si heureux de me faire observer cette fantaisie de la nature, que je fais toujours l'ignorant pour leur procurer l'illusion d'avoir la primeur de l'explication.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« Aujourd'hui, c'est le père Eugène qui devient mon professeur. Il arrive avec un sourire solennel ; il tient un « ânon » les doigts placés exactement sur les empreintes du dos...

« – Ecoutez, Père Yvon, me dit-il. Vous avez certainement lu dans l'Évangile que les percepteurs de ce temps-là étaient venus « rouspéter » auprès du Christ parce que ni Lui ni ses disciples ne payaient d'impôts. Le Christ eut envie de les envoyer « ballader » parce que, comme patron du Monde, Il était dispensé de l'impôt. Mais, pour avoir la paix, il dit à saint Pierre : « va-t'en pêcher ! Le premier poisson que tu prendras, tu lui ouvriras la gueule, tu y trouveras une pièce d'argent, tu la donneras à ces messieurs pour toi et pour moi ».

« Eh ben, Père Yvon, c'est un « bourricot » que saint Pierre avait pris. Il le tint comme ça par la peau du dos et, comme la sale bête regimbait, il la pressa avec ses deux doigts si fortement que les traces de ses deux doigts sont entrées dans son dos. Et depuis, ils sont tous comme ça. Vous n'avez qu'à regarder ! »

« Et le père Eugène, au bout de son piquoir, soulève cinq ou six « bourricots » et les approche de moi pour me faire constater la réalité du « miracle ».

« Et il ajoute avec un sourire de malice et de satisfaction : « Vous ne saviez pas ça, hein ? On n'est pas ben dévotieux, mais on a tout de même un petit brin de religion ».

« Evidemment, j'ai fait l'ignorant de tout, mais, en réalité j'ignorais l'explication donnée par le brave père Eugène. Aussi pour lui montrer ma satisfaction, je lui dis : « Père Eugène, ça vaut une chique ». Et je lui tendis ma blague. Il la prit en disant d'un ton grave : « Je crois bien. Le Christ a dû en faire autant à saint Pierre quand il lui apporta le « bourricot » !

« D'un doigt en crochet, il retira sa « vieille » par le coin de la bouche, puis plongeant son visage dans sa casquette, il l'y range en disant : « Ça servira pour la relève ! » Puis, ayant craché, il prend le tabac de ma blague, le comprime entre ses doigts pour en faire une pelote, en boursoufle sa joue droite et me rend ma blague en disant : « Merci ! c'est épatant, d'avoir des Aumôniers à bord ! »

« Seule, la morue compte, la « crasse » est quantité négligeable et retourne à la mer. Le navire est en marche pour chercher fortune ailleurs. Tous les hommes munis d'un « piquoir », une pointe d'acier au bout d'un bâton, sont à la « trie ». Ils piquent le poisson par la tête, jettent la morue dans un autre parc, et par-dessus la lisse ou par les sabords, expédient à l'eau la « crasse » ou autrement dit, « le faux poisson ».

Penché sur la lisse, je considère la traînée de poissons qui flottent, le ventre en l'air. C'est à peine s'il y a quelques-uns de ces libérés, grâce au mépris des consommateurs, qui donnent les signes d'une vitalité suffisante pour échapper à la mort. Au contact de leur élément, ils donnent quelques coups de nageoires, se renversent sur le dos, flottent pendant quelque temps et s'enfoncent lentement.

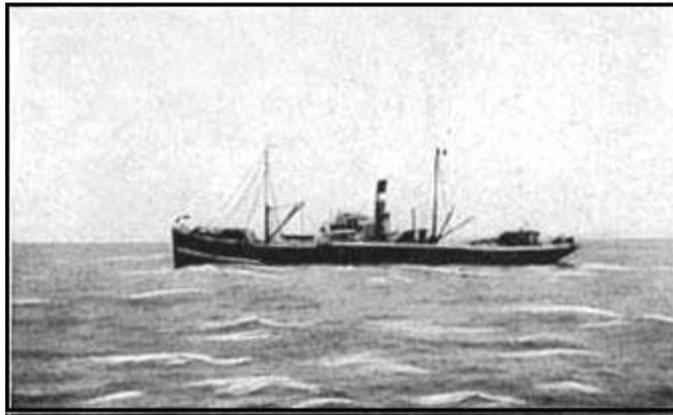
« Remontés, en quelques minutes, à la simple pression atmosphérique d'un fond où l'air de leurs vessies natatoires était comprimé par quinze ou trente kilogs de pression, ils subissent une telle dilatation de leur vessie, qu'ils « démaugent », c'est-à-dire que ces vessies apparaissent très visiblement dans leur gueule ouverte au point qu'ils donnent l'impression de vouloir les vomir. Ils arrivent à la surface, éclatés à l'intérieur, blessés à mort. Et dire, qu'en règle générale, c'est la moitié du « trait » qui est voué à ce sort ! Tandis qu'accoudé à la ligne, je considère le sort de ces malheureux, Armand, le « chef-ramendeur » s'approche de moi et me dit, d'un air lamentable :

« – C'est-il pas malheureux qu'on ne trouve pas moyen de recueillir tout ça ! C'est-il pas malheureux hein ! Père Yvon, de gâcher tant de poissons ! Si j'avais simplement pour mon année ce qu'on jette à l'eau dans un bon « trait » je pourrais vivre de mes rentes pendant quatre ans !...

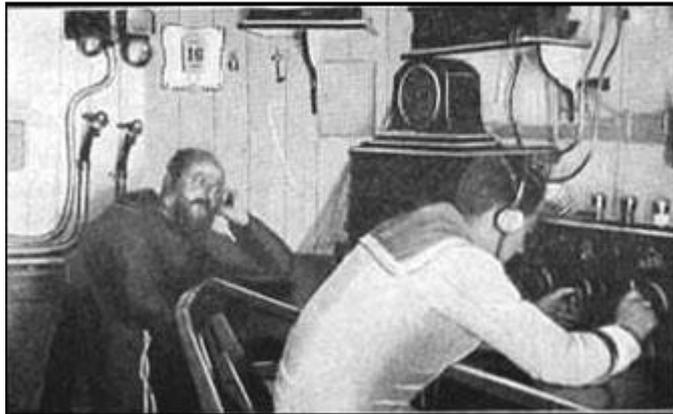
AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Le Gouverneur passe l'équipage en revue

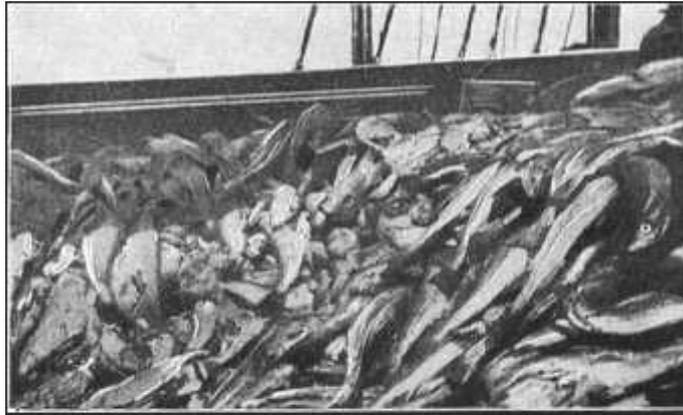


“ L'Alfred ”



Au poste de T. S. F.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Une "pontée" de morues



Les préparations de la morue



Les matelots légers ébrèguent la morue

La rencontre d'un transatlantique dans la brume

« Vers les 10 heures, nous sommes encerclés par la brume.

« A 11 heures, nous entendons la sirène du « Téméraire » (capitaine Bigard) qui nous cherche pour prendre à notre bord des provisions qu'il avait commandées à Saint-Pierre. Les navires se tâtent mutuellement, à coups de sirènes, à travers la brume. C'est le seul moyen d'éviter qu'ils se donnent une dangereuse accolade.

« A 11 heures 25, nous voyons le « Téméraire » surgir de la brume. Il se dandine dans le roulis comme enveloppé de tulle à peine transparent. Le capitaine Bigard prend son « téléphone », c'est-à-dire son porte-voix métallique et crie à tue-tête au capitaine Girard : « Viens dîner à bord ». Le capitaine Girard lui répond : « Je ne peux pas, j'ai un invité. Viens dîner avec nous et prendre tes provisions. Je t'attends ».

« Le capitaine Bigard se demande quel peut bien être cet invité. A son arrivée, il tombe des nues en me voyant.

« Le capitaine Bigard approuve totalement mon projet de goélette-hôpital, et, sans qu'ils se soient donné le mot, tombe d'accord avec le capitaine en me désignant le capitaine idéal pour commander un tel bateau.

« Je vois les hommes pendant quelques instants et leur dis au revoir : « A bientôt ! à Saint-Pierre » car le « Téméraire » doit y aller livrer sa morue en même temps que nous.

« Les deux capitaines se séparent en se donnant rendez-vous au Banc de Saint-Pierre.

« A peine étions-nous en route depuis quelques minutes que nous entendons le ronronnement de la sirène d'un grand transatlantique. Trois chalutiers se mettent également à corner et donnent le même signal : « Nous sommes en marche ». Les sirènes cornent sans cesse, donnant l'impression que les trois navires se donnent rendez-vous au même point. Nous marchons lentement, très lentement.

« Soudain nous voyons le géant à une centaine de mètres. Lui aussi a dû nous voir ou du moins avoir peur, car il nous donne le signal « Stop ». Pour l'éviter notre capitaine avait changé sa direction. Il ne la modifie plus et au lieu d'aller au Banc de Saint-Pierre, nous partons vers le « Trou de la Baleine ».

« La morue est toujours dans le parc : il faut lui donner le temps de mourir et de se saigner elle-même par endosmose. Travaillée trop tôt, sa chair serait tachetée de traînées de sang et perdrait sa valeur.

« Le Téméraire », qui fait route vers le Banc de Saint-Pierre, demande vers 16 heures par radio, où nous nous trouvons. Le capitaine lui fait répondre : « Faisons route vers le Trou de la Baleine ». Et il me dit : « C'est Bigard qui va être étonné. Il va croire que j'avais l'intention de le plaquer, et c'est absolument faux ». En effet, le capitaine Bigard lui répond : « Tu n'est qu'un lâcheur ! » Le capitaine Girard s'en amuse.

« Le capitaine Mary, du « Victoria », a quatre blessés à bord et nous demande de bien vouloir les embarquer quand nous prendrons le chemin de Saint-Pierre. Ce ne sera sans doute pas avant le 15. Pauvres types ! S'ils sont gravement blessés ils auront le temps de gémir, d'ici là !

« Ceux qui ignorent la situation de la pêche à Terre-Neuve pourront trop facilement condamner les capitaines et les taxer de cruauté. L'ignorance conduit bien vite à l'injustice. Un voyage à Saint-Pierre, c'est au moins quatre jours de perdus pour la pêche. C'est 150 quintaux de morues à 90 francs en moyenne le quintal, ce qui fait 13.500 francs par jour et 54.000 francs en quatre jours, sans compter la dépense de charbon et la nourriture de 50 hommes d'équipage. Aussi les capitaines attendent-ils une occasion d'évacuation en espérant arrêter le mal ou procurer la guérison par leurs propres soins, et ce n'est que contraints par des dangers graves, qu'ils se décident à rallier Saint-Pierre pour la seule raison de la maladie d'un homme.

La préparation de la morue

La morue est à point. Il faut expédier l'embryon de « pontée » de ce matin, afin que le pont soit dégagé pour la pêche de demain. Au Trou de la Baleine, d'après les radios qui nous parviennent, la morue donne.

« Le capitaine tinte plusieurs coups de cloche et envoie un commandement par la fenêtre de la passerelle intérieure : « A la pique ! » En quelques minutes, tous les hommes du pont sont à l'étable sur quatre rangées : les piqueurs, les deiblers, les trancheurs et les laveurs.

« a) *Les piqueurs*. – Le rôle des piqueurs consiste à « ébréguer » la morue. Enlisés dans les morues, parfois jusqu'à mi-corps, armés d'un coutelas, les piqueurs saisissent la morue par les ouïes, la soulèvent, parfois à grands efforts, certaines d'entre elles pesant jusqu'à vingt et vingt-cinq kilos, lui plantent la tête sur une « pique », pointe de fer très effilée, l'éventrent d'un coup de couteau de l'anus à la tête, lui coupent la trachée et lui décollent les joues ; ils font tomber dans une gouttière inclinée toute la ripaille qui va, entraînée par l'eau courante, tomber dans le filet de « l'homme de foies » avec un certain bruit « sui generis » que je croyais être le monopole de certaines opérations de nos sœurs les vaches ! Les piqueurs ont achevé leur tâche et ils jettent les morues dans le parc des « deiblers ».

b) « *Les deiblers* ». – Ce rôle est rempli par les novices et les matelots légers. Il consiste à décapiter la morue en la prenant d'une main, par la tête, et de l'autre, par le corps ; le « deibler » la soulève et place le col sur le tranchant d'une hache taillée au sommet d'un poteau en bois, il appuie vigoureusement sur le corps et sur la tête pour les décoller. Le « deibler » a fini sa tâche et il passe le corps du poisson au « trancheur ».

c) « *Les trancheurs* ». – Les « trancheurs » constituent une des spécialités les plus importantes du travail de la morue. Le « trancheur » étale la morue sur le dos, l'aplatit ; de deux coups de tranchet donnés dans toute sa longueur il décolle la colonne vertébrale sur les côtés et d'un troisième coup il l'enlève en bloc. Le travail du trancheur est terminé et il jette la morue dans la baille du laveur.

« d) « *Les laveurs* » ; – Le lavage de la morue incombe aux mousses, enfants de quatorze à seize ans. Cette opération consiste d'abord à « énocter » la morue, c'est-à-dire à lui vider ses deux poches de sang à l'aide d'une petite cuiller à long manche, puis à la nettoyer au moyen d'une brosse en chiendent. Sur certains chalutiers (« Marcella » et Jutland »), on la fait passer dans deux eaux. Ce double lavage rend la morue plus blanche et lui donne une valeur supérieure. La morue, au fur et à mesure qu'elle est lavée, est jetée dans les mannes.

« L'équipe de la préparation de la morue est desservie par les affaleurs qui portent la morue aux saleurs, et par l'homme de foies.

« e) « *Les affaleurs* ». – Les affaleurs traînent les mannes pleines jusqu'à l'entrée de la cale. Déversées dans le trou, elles glissent sur une glissière en toile cirée et tombent aux pieds des saleurs avec un flic-flac précipité.

« f) « *Les saleurs* ». – Les saleurs les arriment dans la cale et les recouvrent d'une pelletée. Le rôle du saleur est, par ses conséquences, le plus important du travail de la morue. C'est de son savoir-faire que dépend la conservation de la morue et, par conséquent, le bénéfice de la campagne. Distribué avec excès, le sel fait jaunir la morue ; distribué avec trop de parcimonie, il rend possible sa corruption et son envahissement par le « rouge ». (Maladie microbienne de la morue en conserve, qui la fait rougir).

« g) « *L'homme de foies* ». – L'homme de foies tripatouille la tripaille dans le filet qui la recueille au bout de la gouttière des « piqueurs » et en extrait les foies. Il les jette dans une manne qu'il traîne à l'aide d'un bout de corde jusqu'à son usine, à l'arrière du bateau. Chauffés à la vapeur dans deux cylindres de tôle, les foies, que les marins appellent toute prosaïquement « cochonnerie », secrètent un liquide ambré et presque inodore qui s'appelle « l'huile de foie de morue ». Les foies sont d'un bon rapport. En 1933, « L'Alfred » en a cuit pour 90.000 francs.

Un incident de pêche

En mer, le 4 mai 1934

« Nous sommes arrivés au « Trou de la Baleine », toujours encastrés dans la brume comme des amandes dans du nougat. Quatre chalutiers nous révèlent leur présence par des sifflements stridents de leur sirène. Un d'entre eux vient de virer son chalut, et, par sept coups de sirène, fait savoir au nouvel arrivé qu'il vient d'embarquer sept palanquées de morues : « Y a du bon, me dit le « second », les morues n'ont qu'à faire leur acte de contrition ! Tout à l'heure elles passeront un mauvais quart d'heure ! »

« Le chalut est à l'eau. La machine tire à plein collier. Tout le navire tremble. La sirène continue sa musique.

« L'équipage est au « restaurant », mais voici que soudain l'homme de barre crie à tue-tête : « Capitaine, on file ! on file ! ». De sa cabine le capitaine bondit au porte-voix, actionne le « chadburn » et crie à la machine : « Arrière toute ! ». Pour ainsi dire instantanément, le navire fait machine arrière, encadré d'un immense remous d'eau écumante qui grésille comme l'eau sur la braise et tourbillonne avec une effervescence de bas-fond de cataracte.

« Habitué à ces incidents, l'équipage, sans appel, abandonne son repas et bondit sur le pont.

« Sur « L'Alfred », l'équipage est si étroitement incorporé au capitaine qu'il suffit que la tête parle, que l'ordre soit insinué aux membres pour qu'ils passent instantanément à l'acte.

« Je causais avec les hommes, au poste. Soulevé par leur bond collectif, je me précipitai avec eux sur le pont... mais !!!...

« Ah ! le père Eugène avait bien raison de me dire que les vagues, qui, à longueur de journées, lavent les ponts des chalutiers, n'ont jamais réussi à bien « décrotter » les sabots d'un paysan !... Dans ma précipitation, je fus le point de départ d'une catastrophe. Ma vitesse, le vent, le roulis, la glu de la morue me donnèrent un croc-en-jambe et me « démâtèrent », c'est-à-dire m'affalèrent sur le pont.

« Pour éviter d'écraser l'obstacle qui se présentait devant eux, « Bouboule » et « Sanglant », voulant s'arrêter net, se penchèrent en arrière et « prirent leur longueur », c'est-à-dire tombèrent sur le dos. « Négrita » et son frère, entraînés par leur vitesse, butèrent sur l'obstacle et « prirent leur longueur », c'est-à-dire, tombèrent en avant. Le père Eugène et Arthur se précipitèrent pour me relever, mais, à mon sourire, voyant que je n'avais pas d'avarie, le père Eugène me dit :

« – Portez ça au capitaine !

« – Quoi ?

« – Votre longueur ; une longueur si bien prise lui sera utile pour faire son point.

« – Entendu, père Eugène, je vais la lui donner. Pour vous, vous n'en n'auriez que faire car vous ne perdez jamais le Nord.

« – Quel est donc l'incident qui avait provoqué si soudainement ce remue-ménage ? C'est que le chalut « daguait », c'est-à-dire s'était accroché au fond, soit à un rocher, soit à une épave, et la résistance était telle, que la traction de la machine sur les « funes » faisait tourner le treuil bien qu'il fût serré à bloc. Cet incident grave exige une marche arrière rapide pour détendre immédiatement le chalut, car le moindre retard peut déterminer sa perte en bloc par la rupture des « funes » ou sa mise hors service par une déchirure considérable.

« Un tel accident est redouté de tous. Un chalut coûte en effet plus de 10.000 francs et sa perte serait une entaille importante dans le gain de l'équipage basé sur le un-cinquième de la pêche, déduction faite de la totalité des dépenses.

« Tandis que le treuil de Marius happait le chalut, avec une voracité gloutonne, et que l'équipe de manœuvre, les yeux braqués sur la mer, attendait l'apparition du vaste filet, à la surface, Arthur mobilisait son équipe de ramendeurs pour lui réparer le ventre le cas échéant ;

« A la stupéfaction de tous, et aussi à leur joie, le chalut était indemne. Il avait dû s'accrocher, par les grosses amarres des rouleaux et des boules, qui avaient pu supporter la formidable traction.

La morue donne

« Immédiatement, un commandement tombe de la passerelle : « On affale » ! Et aussitôt le chalut fut remis à l'eau.

« – Allons, les enfants, dit le capitaine, faites votre plein d'essence et de sommeil, ce soir il fera encore jour à minuit, car le Père Yvon prie le Bon Dieu de nous donner « cavoine ».

« Deux heures plus tard, le chalut bondissait hors de l'eau et bientôt douze palanquées de morues s'affalaient sur le pont en cataracte.

« – Voilà, dit le capitaine, la pêche miraculeuse que je vous avais annoncée ! Qualité et quantité, tout y est. Allons, on affale ! Et à la trie et à la pique ! car le Père Yvon se remet à prier !

« Le chalut retombe à l'eau et rapidement le pont se transforme en boucherie. Piqueurs, décolleurs, trancheurs, énocteurs, laveurs, affaleurs, saleurs, et hommes de foies, toutes les spécialités fonctionnent en constituant une activité globale parfaite qui travaille la morue en la faisant passer sept fois de mains en mains pour la mettre à fond de cale, en état de conservation.

« C'est le travail sans fièvre mais intense et rapide. C'est un merveilleux spectacle de discipline, d'ordre, d'énergie et d'endurance. Et, au-dessus de ce sérieux dans le travail, plane la note gaie.

« Sur mer comme sur terre, le chant a toujours été un merveilleux entraîneur. Bouboule chante les couplets et tout l'équipage reprend en chœur :

*Avant d'être capitaine
Il faut être matelot
Porter la blouse de laine
Le béret de son bateau.
Grimper au mât de misaine
Souquer dur et boire un pot
Avant d'être capitaine,
Il faut être matelot.*

« Du haut de la passerelle je contemple avec admiration le spectacle de ces rudes travailleurs ! Oui, c'est un spectacle admirable, mais qui cependant fait germer la pitié dans le cœur ! Quand on pense que ces braves gens soutiennent cette intensité dans le labeur, dix-huit heures par jour et que ces jours de dix-huit heures se succèdent, pour ainsi dire, sans discontinuité pendant dix mois de l'année, il faut admettre que si Dieu, dès le berceau de l'humanité, a marqué tout travail du sceau de la souffrance, ce cachet n'a été si grassement frappé sur aucune profession que sur la profession des marins de la Grande Pêche !

Un dur métier et de rudes hommes

« Tandis que, appuyé sur la rambarde de la passerelle, je pense aux efforts presque inhumains qu'exige la Grande Pêche, je vois l'homme de barre me regarder de temps en temps du coin de l'œil, intrigué par mon attitude réfléchie. Soudain comme s'il eût deviné les pensées qui hantent mon esprit, il me dit :

« – Vous vous demandez, Père Yvon, comment on peut faire un métier pareil ?

« – Oui, en effet !

« – Eh ben, qu'est-ce que vous voulez, on a ça dans le sang. Vous autres, les savants, vous dites, je crois, que c'est de l'atavisme. Les parents, au souvenir de leurs misères, jurent par leurs grands dieux que jamais leurs enfants n'entreront dans ce baignoire. Et les enfants, dès l'âge de quatorze ans, sentent la fièvre de la mer qui leur brûle le sang, et ils partent... les uns par coup de tête, pour satisfaire leur esprit aventurier, d'autres par nécessité de gagner leur beftack (sic). On s'enroutine là-dedans et ça y est ! on ne peut plus se déclouer de la mer. Quand on a été martelé par la misère, quand la tempête a manqué « d'amarrer notre chaloupe » au fond, tous les ans nous disons la même chose : « C'est fini ! J'en veux plus de cette saloperie de métier ! » Et tous les ans on en redemande et on est à se manger le sang par frousse de ne pas trouver d'embarquement.

« C'est-il pas ce qui est arrivé pour le second de « L'Eider ». Il a pu lutter jusqu'à deux jours avant de partir. Le 23 janvier, il vous disait : « J'en veux plus, c'est fini ! J'ai gagné ma pension, j'ai trente-deux ans de bancs ! ». Le 24, Joseph Hamoniaux, le capitaine, vint taquiner son instinct, et il n'a pas pu résister, encore que ses copains lui disaient : « Mais oui ! mais oui ! tu partiras tant que tu n'y seras pas resté ! » Il partait le lundi 29 janvier et, le 2 février, il « buvait à la grande tasse » !

« On dit que l'homme ne peut pas se passer de sel ; faut croire qu'au bout de quelque temps, il nous en faut plus qu'à d'autres et qu'il ne nous suffit plus d'en absorber par l'estomac, mais qu'il nous faut encore en absorber par les poumons ! Qu'est-ce que vous voulez, Père Yvon ? Il y a des oiseaux de mer et il y a les oiseaux de terre. Allez donc leur demander pourquoi que les uns sont toujours sur terre et les autres toujours en mer. C'est l'instinct, ils ont ça dans le sang. Nous autres, c'est tout comme ».

« Oui, comme ce brave marin l'exprimait à sa manière, on dirait que, chez les terreneuviers, il y a un véritable instinct de migration. Comme la terre et la mer s'unissent dans leurs campagnes, ainsi elles s'unissent dans leur existence. Amphibies, ils font deux parts de leur vie, une pour les sillons, une pour les flots. Paysans, choses de la terre, le flux de l'automne les ramène pour y manger le poisson capturé l'été sous l'eau glacée des pôles.

Ceux qui ne savent plus ce qu'est un arbre en fleurs

« Marins, choses des flots, le reflux du printemps les emporte aux pays des glaces. Victimes d'un instinct qui joue périodiquement avec une régularité de loi pendulaire et avec une force de cloche en branle, ils sont alternativement attirés vers la terre et vers la mer. Sans cesse ballottés entre la terre dans sa stérilité d'hiver et la mer des régions froides où la fertilité de l'été ne réussit à faire pousser d'autres arbres que les mâts de leurs navires, les terreneuviers sont toujours à vivre dans une atmosphère de mort, de stérilité et de misère. A tel point que certains d'entre eux, n'ayant jamais vu depuis cinquante ans que des arbres dépouillés de leurs feuilles, nos arbres d'hiver et leurs mâts, se souviennent à peine de ce que peut être un arbre en pleine floraison ! C'est le cas de José, de Saint-Lunaire, qui a cinquante-deux ans de Bancs et soixante-douze ans d'âge, et qui, cette année encore, faisait plier les avirons de son doris comme des gaules de pêche. Comme disait le père Eugène, il faut qu'il en ait, une carcasse ! D'après Négrita, chacune de ses mains couvre une assiette, et il lui faut une minute pour transporter sa « pelle » de l'épaule gauche à l'épaule droite et encore il réussit difficilement à faire le signe de la Croix, parce que le manche de sa « pelle » est trop court.

« C'est la vérité que le poète des Terreneuviers exprime en ces termes :

*Pauvres laboureurs de la mer !
Durant les heures douloureuses,
Au sein de ce gouffre d'enfer,
Quand nos âmes sont malheureuses,
Les Bancs glacés, le ciel couvert,
On les maudit, on les blasphème ;
Puis, oubliant le mal souffert,
On les aime toujours et quand même !*

« Au bout d'une heure du spectacle de cette activité intense, je suis allé trouver le capitaine pour lui demander l'autorisation de distribuer des cigarettes en plein travail : « Mais comment ! me dit-il, mais certainement, et moi je vais leur faire donner le « demi-tentis », un quart de pinard ; ça leur fera rentrer la vie dans le corps ! ».

« Le « demi-tentis » est un quart de vin supplémentaire distribué sur les voiliers entre deux tournées de relève de lignes quand le poisson donne. Cette expression a été conservée à bord des chalutiers pour désigner le quart de vin supplémentaire distribué à dix heures et à trois heures, en bonne marée.

« Je descendis bien vite pour leur annoncer la bonne nouvelle.

« – C'est bon, dit le père Eugène, de la flotte sur le dos, du pinard dans le ventre, humide partout ; comme ça, l'équilibre sera plus stable !

« Je commençai la distribution par le chanteur en lui disant :

« – Tu chantes depuis une heure, tu dois avoir le tuyau sec ?

« – C'est pas étonnant, me dit-il, puisque l'autre ne chante plus.

« – Qui ça ? lui demandai-je.

« – Mais le père Eugène !

« En m'adressant au père Eugène :

« – Mais pourquoi donc que tu ne chantes plus ?

« – Ah ! je suis en deuil, Père Yvon.

« – En deuil de qui, donc ?

« – De ma belle-mère. J'ai appris sa mort à Saint-Pierre ; alors, vous comprenez...

« – Et combien de temps dure ton deuil ?

« – Arthur répond pour lui : « Un mois, c'est bien assez pour une belle-mère ».

« Cette réponse provoqua le fou-rire général.

« – Arthur, répliqua le père Eugène, sur un ton qu'on aurait pu prendre au sérieux, s'il avait fermé les yeux, Arthur, respecte les belles-mères. Le Bon Dieu a guéri la belle-mère de notre patron, saint Pierre !

« – C'est vrai, dit Arthur, mais ce n'est pas ce qu'il a fait de mieux !

« Pauvres belles-mères ! Où rencontrerez-vous la paix et la justice, puisqu'on vous poursuit jusque sur les Bancs de Terre-Neuve et du Groenland ?

Le mauvais temps n'arrête pas le travail

En mer, le 7 mai.

« Ce matin, j'ai dit la messe à six heures, mais non sans difficultés.

« La mer est très mauvaise. Le bateau qui tire le chalut souffle dur ; il escalade les collines à grands efforts herculéens et se précipite dans les bas-fonds. Quand il s'engouffre dans les vallées, on dirait qu'il veut aller lui-même happer les morues au fond de la mer, et quand il monte sur les sommets, on dirait qu'il s'arrache à la mer qui bondit pour lui reprendre celles qui s'agitent sur le pont et qui de leur queue le frappent à coups de battoir comme pour appeler au secours.

« Un chalutier ne chôme pas pour si peu. Toute la journée la morue a tombé sur le pont en cascades. Si ça continue, le navire aura son plein avant l'arrivée du « Grec ».

En mer, le 8 mai.

« A une heure, ce matin, Arthur est venu réveiller le capitaine pour lui dire que le chalut est remonté avec des avaries et que tout le fruit du trait s'est évadé. Il demande à stopper pendant une heure et demie pour le ramendage ; La résonance du plancher martelé par les bottes d'Arthur m'a réveillé. Je suis allé voir les ramendeurs qui s'appliquent à boucher les larges déchirures.

« – Père Yvon, me dit Arthur, il y a là, près de la lisse, un genre de poisson que vous n'avez pas encore vu !

« En effet, c'était un énorme bloc de roche pesant plus de 300 kilos. C'est le seul poisson que le trait avait capturé, mais il était de poids ! et de taille !

« Ce pavé eût été sans doute une cause de joie pour un géologue, mais, pour nos Terreneuvus, il est simplement une cause d'ennuis et un objet de malédictions.

« La mer continue son ronronnement. Les vagues embarquent par-dessus bord, inondent le pont et semblent vouloir s'y installer en maîtresses, car elles passent sans cesse de bâbord à tribord, en jets précipités, éclaboussant les ramendeurs à genoux et penchés sur leur filet ; le roulis, dans ses coups violents et inattendus, les fait basculer, les allonge et les fait glisser sur le pont.

« Une heure après, Arthur crie avec un accent de soulagement : « Paré » ! et la réponse immédiatement de la passerelle : « On affale » ! et le chalut retombe à l'eau...

« A 10 heures, nous recevons la visite du capitaine Thomas, commandant du chalutier « Jutland », dit le roi des chalutiers ». C'est le dernier né des chalutiers, mais il est, dit-on, le plus grand chalutier du monde.

« Il fait sa première campagne.

« Le « Jutland » est un chalutier de construction danoise ; c'est pourquoi il a à son bord un mécanicien de garantie danois, pour le contrôle du fonctionnement de la machine pendant la campagne. Le mécanicien a accompagné le capitaine à bord pour prendre possession de quelques pièces destinées à sa machine. L'un et l'autre sont charmants.

En mer, le 9 mai.

« Ce matin, nous étions voilés de tulle, mais, depuis trois heures, nous sommes voilés de noir. Le ciel est si sombre qu'on se croirait en pleine éclipse de soleil, et le noir du ciel qui se reflète dans l'eau l'a transformée en encre de Chine. Au loin on entend des grondements sourds mais continus, qui rappellent les roulements d'une canonnade de grosse artillerie préparant une attaque de grosse importance... La canonnade approche, le roulement continue, mais déjà quelques éclatements isolés deviennent plus perceptibles. Dans l'espace d'un quart d'heure, on dirait que la voûte noire qui recouvre la mer est devenue victime de convulsions gigantesques accompagnées de craquements formidables que ferait entendre une tôle immense secouée par des mains vigoureuses et brutales. Un nombre incalculable d'éclairs zig-zagent dans le ciel et se reflètent dans la mer, et ces lueurs, qui apparaissent et disparaissent dans la nuit du ciel et le noir de la mer, ont quelque chose de lugubre et de terrifiant. Les nuages crevés par les éclairs laissent tomber une pluie de cataracte si drue, si serrée, si forte et si violente, qu'elle martèle le pont bruyamment et rebondit avec force à hauteur des genoux.

« La mer, elle-même, se met de la partie, elle montre ses dents blanches et fait entendre sa voix raque et menaçante.

« Debout à la lame, le navire écope des « dégelées » furieuses, et, dans ce cadre lugubre, bercés par le tangage, ballottés par le roulis, les hommes de « L'Alfred » travaillent ! Cirés, bottes, suroûts et mouchoirs roulés en corde autour du cou, ils n'ont pas un poil de sec et cependant tous chantent ! C'est à se demander quelle est la puissance qui pourrait servir de barrage pour arrêter la fureur de travail qui s'est emparée de ces géants de l'énergie.

« Debout sur la passerelle, la tête enfoncée dans le suroît jusqu'au cou, les mains dans les poches, arc-bouté contre la chambre de veille, le capitaine commande : « On vire ! ». Les hommes quittent les étals et sont parés pour la manœuvre.

« Le treuil vire en hoquetant bruyamment et renifle ses funes. A quatre mètres, la mer bouillonne en grésillant. Le ballon bondit et retombe, annonçant un trait abondant ; mais comment, par un temps si tourmenté, embarquer le chalut, cet ogre insatiable qui s'est empiffré de morues ?

« Penchés sur la lisse, vingt-cinq paires de griffes sont prêtes à l'agripper quand tout un coup de mer le lancera à leur portée ;

« Sous la poussée des vagues et le poids du chalut, le navire titube de bâbord à tribord, embarquant des tonnes d'eau qui s'écrasent sur le pont.

« – Attention à la douche ! crie le second.

« Une lame énorme lance le chalut à la hauteur de la lisse. Six hommes ont saisi la ralingue et souquent dessus ; les autres font une joute de natation avec les morues du parc, que le torrent qui vient d'embarquer, promène sur le pont.

« – Allons ! Debout là-dedans, crie le capitaine, y a pas d'équipe de couche ! Au boulot !

« Assommés, suffoqués et relevés d'un bond, les « nageurs » sautent à la rescousse de ceux qui tiennent la ralingue et avec des bras tendus à se rompre les muscles, ces vingt-cinq hercules, au commandement du « second » halent dessus par des secousses formidables, scandées par vingt-cinq « hans » retentissants et vingt-cinq coups de bottes qui font sonner le pont du navire.

A la nage... dans la morue

« La ralingue est amarrée au treuil et bientôt le monstre étalera sur le pont ses seize palanquées de morues.

« – Dix minutes d'entracte ! et à la bistouille, crie le capitaine, qui ne manque jamais l'occasion de montrer sa satisfaction.

« – A la bistouille ! Qu'est-ce que c'est que cette affaire-là, capitaine, dis-je.

« – Père Yvon, c'est ainsi que nous appelons le café avec un coup dedans.

« – Eh bien ! capitaine, ils ne l'ont pas volée, votre « bistouille » !

« – Hein ! Vous les avez vus, mes as ! S'ils ont fait une manœuvre ? Muscles, nerfs, force, rapidité, adresse, tout y est ! Les terriens les traitent de « pelletas » avec un air méprisant, mais, avec l'essence et même la quintessence de mille « terriens » vous ne feriez jamais un « pelletas » ! Prenez une bistouille avec eux : ça leur fera plaisir, et, à vous, cela vous fera du bien ; ça vous servira de chauffage central.

« Je descends sur le pont en m'agrippant solidement à l'échelle, mais comment atteindre le poste ? Les vingt tonnes de morues qui recouvrent le pont sont en pleine tempête ! Le roulis les projette de bâbord à tribord et de tribord à bâbord en vagues gluantes. La pluie, qui continue de plus belle, poussée par les rafales, me cingle la figure et déferle sur mon dos en vagues froides et violentes.

« Sur la passerelle j'entends le capitaine dire au « second » : « Comment va-t-il faire pour passer ? »

Je me détourne et je réponds : « Comme ça capitaine ! ». Je retrousse ma soutane jusqu'à la ceinture et m'engage dans la morue à grandes enjambées. Je m'y enfonce jusqu'à la ceinture... Pauvre imprudent ! En soulevant une jambe, je perds l'équilibre ! Me voilà enlisé dans une mer de morues, ballotté par ses flux et reflux précipités, au gré des caprices du roulis. Je savais nager, mais comme un homme ! Cet accident m'apprit une nouvelle méthode de natation, car je n'ai pu m'en tirer qu'en nageant comme un chien.

« Tandis que je me débats avec l'énergie de quelqu'un qui se noie, le capitaine et second qui contemplaient la scène du haut de la passerelle, me crient : « Père Yvon, Père Yvon, passez-nous votre caméra ! » C'est une scène dont le cinéma devra se passer, car je n'ai pas eu le courage de recommencer, même pour vous faire plaisir !

Les mousses à bord

« A 6 heures, les petits mousses s'en vont à la cambuse et à la cuisine chercher le « pinard » et la « boustifaille ».

« Gentils petits mousses ! Ils sont six à bord. Trois d'entre eux sont frères ; leur père est embarqué à bord de « L'Immaculée-Conception », trois-mâts du port de Saint-Malo.

« Ah ! à bord de « L'Alfred » ils n'ont pas à se plaindre. Non seulement je n'y ai jamais vu l'ombre de certaines vieilles brimades restées tristement légendaires, et dont on abuse peut-être, mais tous sont pleins d'égards pour leur jeune âge. On leur épargne les travaux qui exigent des biceps et des reins d'adultes, mais c'est à eux que revient la corvée de la soupe.

« Comment vont-ils s'y prendre, par ce temps de roulis, de balançoire, pour porter le « pinard » et la « boustifaille » jusqu'au poste ? Je descends pour leur donner un coup de main, mais les gaillards n'ont pas confiance dans la stabilité de mon équilibre ! Ils consentent cependant à me confier une bassine de morues.

« – Ça, dit « Stavisky » (c'est le surnom d'un des mousses ... et qu'il ne mérite pas) ça se ramasse, mais le pinard !

« Voilà donc la procession en route. C'est moi qui ouvre le cortège. Nous cheminons dans les coursives avec une agilité acrobatique. Soudain, j'entends derrière moi un grand bruit de ferraille !

« Joseph, en évitant la douche d'une lame « a pris sa longitude » et ses bidons prennent leurs ébats dans la coursive où le pinard se disperse en embruns ! Du coup, tout l'équipage se mit à chanter les louanges de Joseph, mais en des litanies qui ne rappellent en rien celles des processions !

« Joseph, tout penaud, encaissait avec humilité. Mais voici que Marius le traite de « charretier ». Du coup, il perd patience. Terrien ! Paysan ! tout ça avait passé, mais « charretier », c'est une injure devant laquelle la patience d'un terreneuvas ne résiste pas.

« Enfin, le calme se rétablit et la gaieté habituelle ressuscite quand, quelques minutes plus tard, on voit l'Aumônier arriver tenant un bidon dans chaque main en criant de sa forte voix : « Allons, au pinard ! Au pinard ! »

Un autel décoré de manière originale

En mer, le 10 mai 1934.

« Jusqu'à deux heures du matin, la pluie, le vent et la mer ont fait un vacarme infernal. Je suis resté sur la passerelle jusqu'à minuit. Les hommes ont travaillé par bordées. A chaque relève, je suis allé les voir au poste. Le capitaine avait bien raison de dire que c'était un temps à « dégommer les cirés ». Je croyais que c'était une simple expression imagée pour traduire la violence de la pluie. C'est une réalité. Les cirés sont dégommés et les travailleurs trempés jusqu'aux os.

« Ce matin, la mer fait gros dos et patte de velours. Elle veut sans doute se faire pardonner sa méchanceté et ses colères d'hier !

« Grande fête à bord. Le capitaine, profitant du beau temps – ce n'est pas la coutume des Bancs – tient à fêter l'Ascension et m'a demandé de dire la Messe sur le pont.

« Les hommes veulent préparer l'autel eux-mêmes. L'étal de Marius servira d'autel. Aussi Marius est en grand travail, conscient de l'honneur qui lui échoit. Revêtu de son ciré, les manches

retroussées au-dessus des coudes, muni d'un grand seau, d'une brosse de chiendent et d'un immense savon de Marseille, il savonne, lave, brosse et astique.

« Arthur, qui, du moins, par sa spécialité de ramendeur, sinon par la finesse de sa taille, rappelle mieux la physionomie de l'emploi, est reconnu comme réunissant les meilleures conditions pour la fonction de « sacristine ».

« Tandis que, pour lui servir de fond, il place derrière l'autel un pavillon représentant une croix et qu'il recouvre d'un drap blanc auquel il a attaché des morceaux de chalut en guise de dentelle, il a envoyé les mousses cueillir « les plus belles fleurs de ses parterres », c'est-à-dire prendre les plus belles morues dans ses parcs, pour les disposer tout autour de l'autel. De temps en temps, il recule de cinq mètres pour juger de l'effet produit. Sur le plancher, il étend un grand carré de chalut ; c'est le tapis du sanctuaire.

« Il jette un dernier coup d'œil sur l'ensemble et, satisfait de son œuvre, il appelle un mousse.

« – Sanglant, va-t-en dire à M. le Recteur d'apporter ses machins !

« – Quels machins ? demande Sanglant, qui, à titre d'ancien enfant de chœur, veut faire le connaisseur. C'est des ornements que tu veux dire ! Eh ben ! pour une « sacristine » c'est du propre mon vieux !

« Arthur, dont le sourire a comprimé la chique, essuie d'un revers de la main la teinture qui coule du coin de sa bouche, et répète :

« – Va-t-en chercher M. le Recteur, que je te dis ! Et ensuite, dépêche-toi de te laver pour la messe. T'as pas entendu le deuxième son ? Briques tes mains et ta figure. Si t'as pas assez d'eau à bâbord, t'as qu'à en prendre à tribord.

« En effet, le bedeau, qui n'était autre que le « second », sonnait régulièrement les « sons », ça lui rappelait le temps où il tirait sur la corde du gros bourdon de X... pour les baptêmes.

« Sanglant ne me cherche pas longtemps, car je me tiens sur la passerelle, d'où j'ai assisté les préparatifs et entendu toute la conversation. Au moment où Sanglant va monter, je me montre, en disant : « M. le Recteur va descendre tout de suite avec ses « machins ».

« Avec l'aide d'Arthur, je place sur la table d'autel les nappes requises et mon dispositif spécial pour temps de roulis, dispositif indispensable pour se conformer à la prudence exigée par le bon sens élémentaire et prescrite par les règlements canoniques. Arthur le comprend. Comme les extrémités des nappes flottent au vent, il me dit :

« – Mais comment allez-vous faire, Père Yvon, vous ne pourrez jamais dire la messe là-dessus. Avec ce vent-là, le Bon Dieu va s'en aller au diable !

« – Mais non, Arthur, tu ne vois pas que le calice s'engage dans une glissière et ne peut plus bouger ! Le Bon Dieu, je le fais aussi passer dans la glissière, je le recouvre d'un « machin » qui s'appelle une « pâle », sur laquelle je pose un petit morceau de fer et comme cela il n'y a pas de danger que le Bon Dieu s'en aille au diable !

« – Bon, dit alors Arthur, tout est paré ?

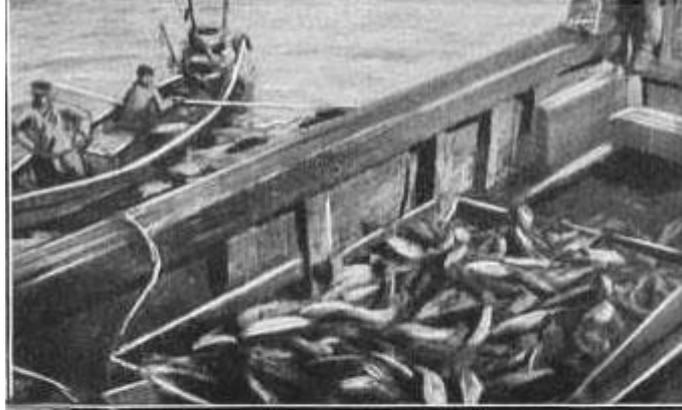
« – Non, non, il manque l'eau dans la burette.

« – Ah ! oui, la flotte. Vous avez le pinard, Père Yvon ?

« – Oui, oui, j'ai le « pinard ».

« Quand Arthur est revenu avec sa « flotte », il se tourne vers la passerelle et dit au second : « Paré, tu peux sonner ».

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



La pêche est bonne !



La Messe à bord du chalutier " Alfred "



L'aumônier récite son bréviaire



Depuis 52 ans, ce vieux loup de mer n'a pas vu le printemps en France



Deux petits mousses



Un événement à bord :
On tue le cochon

Une église sur l'Océan

« Au son de la cloche, tout l'équipage est sorti des postes et se range en gradins sur le treuil et les échelles de la passerelle. L'état-major occupe le premier rang, à même sur le pont.

« Sanglant, mon enfant de chœur, revêtu de son ciré neuf, encore tout poissé d'huile de lin et qu'il revêt pour la première fois en cette circonstance solennelle. Sanglant agite la clochette avec vigueur. Tout l'équipage se découvre et la messe commence.

« Il me semble que, depuis que la Sainte Messe se célèbre dans le monde, il n'y en eut pas qui fussent célébrées dans un cadre aussi impressionnant et aussi rare. La liturgie en a peut-être souffert un peu. Malgré mes précautions, mes cierges n'étaient pas toujours allumés ! Le vent du large, qui voulait remplacer les orgues absentes, me soufflait souvent. Parfois peut-être les « submissa voce » prenaient un peu trop le ton des « alta voce », mais mon chantre, l'Océan, m'empêchait de m'entendre.

« Le porte-missel n'a pas voulu remplir sa fonction jusqu'au bout ! Ce n'est pas de ma faute ; le roulis l'a bousculé dans le parc à morues ! Les génuflexions ont laissé un peu à désirer, je craignais, en les voulant trop bien faire, de faire des prostrations trop accentuées ! Les fleurs qui ornaient l'autel, n'avaient peut-être pas été prévues par la liturgie mais on n'en trouve pas d'autres dans la paroisse et parfois je me trouve à 1.000, 2.000, 3.000 et même 5.000 kilomètres des autres paroisses !

« Au Groenland même, en plein été, en fait de fleurs et de plantes vertes, je n'ai trouvé que des pissenlits en fleurs ! Ce n'est donc pas très facile de s'en procurer d'autres. D'ailleurs il n'y a que ce genre de fleurs qui tiennent sur mon autel ; toutes les autres s'en iraient rejoindre mon porte-missel dans le parc à morues !

« Si certains liturgistes en chambre ou en serre chaude sont tentés de me juger un peu sévèrement en forgeant « in abstracto » des solutions faciles aux difficultés liturgiques que je rencontre sur les Bancs, je les invite, en toute sincérité, à prendre ma place, à laquelle je ne tiens que par dévouement apostolique pour les chers « terreneuvas » et je crois que « in concreto » ils deviendront plus indulgents.

« A l'Évangile, j'adresse à mes chers marins de « L'Alfred » une petite allocution « terreneuvienne » et « morutière ».

Au « bistrot » après la messe

– Comme les bons recteurs qui sont seuls dans leur paroisse, j'ai dû différer un peu mon action de grâces car mes paroissiens sont venus immédiatement après la messe à la sacristie, et il m'a fallu écouter leurs requêtes.

« C'est le « père Eugène » qui prit la parole au nom de tous :

« – M. le Recteur, me dit-il, après avoir libéré d'un jet de salive rapide, la sécrétion trop abondante de sa chique, M. le Recteur, chez nous, on a l'habitude d'aller prendre une verre au bistrot après la messe, tous les dimanches. Voudriez-vous, s'il vous plaît, nous indiquer le meilleur bistrot de votre patelin ?

« Le père Eugène ne perd jamais le Nord. J'avoue que dans la circonstance, le Père Yvon le perdit. Je ne m'attendais pas à pareille question.

« Mon embarras dut se traduire vivement dans mon attitude car j'ai déchaîné un éclat de rire formidable. J'emboîte le pas pour avoir le temps de ressaisir. En attendant l'éclat de rire, le capitaine s'approcha. Je lui dis :

« – Ces messieurs ont l'habitude d'aller ensemble prendre un verre chez le bistrot, le dimanche, après la messe. Comme les règlements de votre patelin, non seulement vous octroient le monopole du bistrot, mais interdisent toute entrée et tout achat privé de boissons, je ne vois qu'une solution, pour leur permettre de conserver leur bonne habitude ! Il faut que nous remplaciez le bistrot.

« Je ne sais quelle tête j'avais fait précédemment à la question inattendue de mes paroissiens, mais, si elle a ressemblé à celle du capitaine en entendant ma solution, elle fut bien drôle ! Mais il a compris... Heureux de faire plaisir à son équipage, il se fait « bistrotier » et fait servir un quart de vin à tous. « M. le Recteur » distribue les cigarettes et la conversation commence. C'est « Sanglant », mon serviteur de messe, qui en fait les frais. Tous les anciens enfants de chœur se mettent à éplucher sa manière de servir la messe : « T'as frappé trop fort sur ton estomac, t'en faisais un tambour ! ». « T'as pas porté le support ! ». « T'as pas soulevé la machine à l'élévation ! ». « Tu tirais trop souvent sur la cloche ! ». « T'as pas donné la serviette au Père Yvon pour essuyer ses mains » !. « Qu'est-ce que tu disais, Sanglant : « Toutouo... Toutouo ? ».

« Sanglant ouvre de grands yeux ronds, qu'il braque tantôt sur ses interlocuteurs et tantôt sur moi avec un air de supplication appelant au secours. A tous, il jette la même réponse qui semble sans réplique : « Oui ! oui ! tu sais même pas ton « sanctificat » et c'est toi qui viendras m'apprendre à servir la messe ! »

« Mais bientôt, le capitaine qui, comme tout le monde, rit aux éclats, met fin à la discussion en criant d'une voix de commandement : « Allons ! hors cul ! »

« Capitaine et chers amis du chalutier « Alfred », cette messe solennelle à votre bord, qui est une « innovation » dans le ministère religieux des Bancs, constituera une des scènes les plus belles et les plus émouvantes de mon film sur la vie des Terre-neuvas, et je suis sûr que votre exemple contribuera à la faire entrer dans « l'ordinaire » de la vie des Bancs.

La médecine à bord

« La tempête et la pluie diluvienne du 9 mai ont fait dans l'équipage quelques ravages sanitaires » comme dit Marius. Oh ! rien de sérieux.

« Francis a une toux qui sonne assez creux pour faire admettre vingt artilleurs à l'infirmerie ; mais, sur les bancs de Terre-Neuve, ces exemptions de service n'existent pas. Il n'est pas prévu d'infirmerie sur les chalutiers. On se soigne et on marche.

« Arthur, un gros pinceau à la main, badigeonne de teinture d'iode le buste de Francis dans la chambre de veille. En me voyant arriver, Arthur me dit :

« – Chacun son goût. Y a des peintres sur toile. Y a des peintres en bâtiment. Moi, je suis peintre en bonhommes !

« Satisfait de son trait d'esprit, il « soulage » un jus de chique » comme il dit, et me regarde du coin de l'œil avec un sourire malin pour juger de l'effet produit.

« Je souris et m'adressant au malade :

« – Mais qu'est-ce tu as, Francis ?

« – Eh ! ben, y a, Père Yvon, qu'il y a des chats dans grosse caisse, ils miaulent et se battent là-dedans ; leurs battements font tellement résonner la caisse, que, la nuit dernière, ils m'ont empêché de dormir, et les autres aussi.

« – Oui, réplique Arthur, il y a que les marchands de cirés t'ont foutu une camelote que l'averse de l'autre jour a suffi pour dégommer. T'as pris froid et tu tousses. T'en fais pas, Francis ! Je vas te gommer un ciré qui sera extra-super-imperméable, et au Pardon des Terrenewas, l'année prochaine, je l'exposerai à Saint-Malo au-dessus d'un arc de triomphe à la Saint-Ouine, avec l'inscription : « Fabrication Arthur, défie toute concurrence ! » Et les marchands de camelote auront fait faillite et Arthur aura fait fortune !

« Arthur, « peintre en bonhomme », promène son pinceau sur son poilu avec la force d'un peintre en bâtiment, le soin d'un artiste et la grâce d'une infirmière.

« L'opération terminée, il recule à deux pas, contemple son œuvre et part d'un formidable éclat de rire en s'écriant :

« – Eh bien ! mon vieux Francis, t'es beau ! Tâche de te décrasser avant d'aller chez toi, si tu ne veux pas que ta femme divorce ! Elle voudra jamais d'un nègre !

« Albert et Hyacinthe sont assis sur le plancher, adossés à la cloison, serrant entre eux une cuvette de permanganate dans laquelle ils plongent une main. Hier, le roulis les a « démâtés ». Dans leur chute ils se sont piqué un doigt avec des arêtes de morue. Ce n'est rien, mais il y a la consigne. Le capitaine leur a dit : « Faut pas attendre les complications pour se soigner. Dans ce métier, la moindre écorchure a vite fait de tourner mal ». Aussi les « piqués » doivent passer la visite tous les matins. C'est le capitaine qui donne les consultations, car le « maître à bord après Dieu » est aussi le médecin du bord. C'est prévu par la loi, qui exige que les capitaines possèdent quelques notions élémentaires de médecine.

Conversations par radio et ... mauvais voisinage

« A 9 heures, je reçois le radio suivant du capitaine Ollivier du « Zazpiakbat » :

« Capitaine Ollivier à Père Yvon. – Bonjour, Père Yvon. Ici, avons grande hâte vous voir et espérons que vous ferez impossible pour nous rejoindre. Avez-vous un doris à moteur ? Sommes déçus pas voir « Ville-d'Ys » car attendons impatiemment notre courrier. Respectueux souvenir à tous. – Ollivier ».

« Je réponds :

« Père Yvon à capitaine Ollivier. – Bonjour, capitaine et bonjour à tous, Avez courrier important sur « Ville-d'Ys » ainsi que l'équipage. « Ville-d'Ys » passera vers 10 juin. Patience. Capitaine « Alfred » vous fait dire qu'il passera prendre votre courrier dans quelques jours. Donnez point. Ai vu Mme Ollivier et grande fille avant mon départ ; bonne santé. Vous donnerai nouvelles. Bon courage, à bientôt. Bonjour à tous. – Père Yvon ».

« Le capitaine Ollivier répond :

« Merci ! à bientôt le grand plaisir de vous voir. Amitiés de tous. – Ollivier ».

« A 11 heures, le capitaine du « Jutland » nous envoie le radio suivant :

« Jutland » à Alfred ». – Bonjour, capitaine. Pêche miraculeuse depuis quatre jours. Dites au Père Yvon de continuer à donner sa bénédiction à la mer. Le capitaine et l'équipage du « Jutland » le saluent. – Thomas ».

« Je réponds :

« Père Yvon à capitaine et équipage « Jutland ». – Très sensible à votre délicatesse. Prie le Bon Dieu de faire bondir morue à votre bord afin d'aller plus vite revoir vos familles. Vous verrai bientôt ; Amitiés à tous et bon courage. – Père Yvon ».

« A 14 heures, je reçois le radio suivant du capitaine du « Président-Houduce » :

« Capitaine Morin à Père Yvon. – Allons tuer goret. Comptons faire ripaille. Nous feriez grand plaisir en acceptant venir dîner avec nous dimanche midi avec capitaine Girard. – Morin ».

« Le capitaine Girard fait répondre :

« Alfred » à « Président-Houduce ». – Avec plaisir. Ce serait plutôt pour demain, car sel épuisé. Pas sûr être ici dimanche. – Père Yvon et capitaine ».

« Ces quelques radios, pris entre mille autres, prouvent la délicatesse des capitaines à l'égard de l'Aumônier des Terre-neuvas. Un recueil de ces radios constituerait un puissant témoignage de sensibilité des coeurs qui battent dans la poitrine de ces hommes à l'extérieur parfois si rude et si dur.

« Vers 15 heures, nous sommes encastrés dans une brume épaisse, grasse, lourde et gluante.

« Les cinq ou six chalutiers qui sont dans les parages jouent à chaque instant de la sirène. Celle de « L'Alfred » se joint au concert, mais, quand le vent donne en plein dans le tuyau d'échappement de la vapeur, elle rend le son d'un trombone enrôlé et sa note est vraiment lugubre.

« La visibilité est à peine de vingt-cinq à trente mètres.

« Au son des sirènes, on dirait que les chalutiers se sont donné rendez-vous au même point !

« La netteté et la précipitation des sifflements laissent comprendre que les capitaines sont aux aguets et en émoi.

« Soudain, une sirène nous donne l'impression d'être à peine à une centaine de mètres de nous.

« Les deux sirènes précipitent leurs sifflements et s'arrêtent à peine le temps nécessaire pour laisser comprendre le sens de leurs signaux, laissent entendre que le choc des deux navires est imminent.

« Sur « L'Alfred » le capitaine lui-même commande la manœuvre. La main sur la corde de la sirène, la tête penchée hors de la fenêtre de la chambre de veille, l'oreille aux écoutes, la figure contractée avec deux larges sillons entre les arcades sourcilières, il donne l'impression d'un chef maître de lui, mais conscient de la gravité de la situation et de ses responsabilités, et prêt aux décisions énergiques et rapides.

« Le travail est arrêté. Tout l'équipage est aux aguets, anxieux, haletant !

« Marius me dit : « Père Yvon, regardez le capitaine ! Hein ! s'il à l'air d'un chef ».

« Je lance les yeux dans sa direction, mais dans un regard d'éclair, assez cependant pour être rempli d'admiration. J'avoue que mes préoccupations étaient ailleurs !

Aux sons des sirènes, les deux chalutiers donnaient l'impression certaine d'un voisinage dangereux permettant de pressentir un tamponnement fatal. Mais de quelle direction venait le chalutier voisin ? de front ? de flanc ?

« Soudain un cri jaillit de quarante poitrines : » Chalutier à bâbord ! »

« Brusquement, le capitaine commande à la machine et à la barre : « Stop », et « A tribord toute » !

« Sur l'autre chalutier, un cri a retenti : « Chalutier en avant ! » Le capitaine règle sa manœuvre.

« Et nous passons à quelques mètres les uns des autres, juste assez près pour qu'ils puissent montrer l'un et l'autre leur air de contentement, malgré l'opacité de la brume, et se dire quelques amabilités, malgré la violence du suroît.

« Pendant ce temps, le Père Yvon faisait fonctionner sa caméra... C'est dommage que mon film ne soit pas parlant, mais tous ne le regretteront pas.

Les « sataniques »

En mer, le 11 mai 1934

« Ce soir, à 23 heures, je faisais ma tournée habituelle du bonsoir à l'équipage et de la dernière cigarette, quand mon attention fut attirée par des cris aigus. Bientôt mon regard tomba sur une dizaine de pauvres petits oiseaux suspendus par les ailes, repliées derrière le dos, aux fils de suspension des lampes électriques qui éclairent le travail nocturne sur le pont.

« La vue de ces oiseaux m'arracha un cri de pitié.

« – Pauvres petites bêtes !

« – Père Yvon, me dit un des anciens, faut pas avoir pitié de ces sales bestioles !

« – Mais pourquoi donc ? lui dis-je.

« – Parce que ce sont des bêtes maudites, des bêtes infernales, des bêtes du diable, des bêtes de Satan !

« – Ah ! je croyais que toutes les bêtes avaient été créées par le Bon Dieu et lui appartenait.

« – Non ! Non ! Celles-là sont à Satan, et voilà pourquoi on les appelle des « sataniques ». C'est là-dedans que le diable fourre les âmes des capitaines de l'ancien temps qui ont été damnés à cause de toutes les misères qu'ils ont fait endurer à leurs pauvres marins. Et le diable les renvoie sur les Bancs pour que nous l'aidions à leur faire des misères, car son enfer n'est pas assez dur pour eux ; il leur faut un supplément.

« C'est une vieille légende qui circule sur les Bancs et à laquelle personne ne croit le moins, mais il est regrettable qu'elle serve encore de prétexte à l'amusement barbare de martyriser de pauvres oiseaux.

« Sans rien dire j'ai libéré les pauvres petits « sataniques » et les ai lancés en l'air afin qu'ils puissent se sauver, car ces oiseaux, qui rappellent les martinets, ont ceci de commun avec eux qu'ils ne peuvent plus s'envoler dès qu'ils touchent le sol. C'est là l'origine de leurs malheurs. Attirés et aveuglés par la lumière des lampes électriques, ils viennent buter contre les cloisons des navires et s'abattent sur le pont pour devenir victimes des amusements barbares des équipages.

« Chers amis des Bancs, ne faisons pas aux autres, même aux ... « sataniques », ce que nous ne voudrions pas qu'on nous fit à nous-mêmes ! C'est le principe élémentaire de la charité chrétienne !

La délicatesse touchante d'un équipage

En mer, le 12 mai 1934.

« Ce matin, la mer, comme disent les marins, « se frise le poil et montre les dents » !

« Le capitaine me dit :

« – Père Yvon, notre dîner, à bord du « Président-Houduce », est à l'eau !

« – Je le comprends bien, capitaine, car il serait à craindre que nous ne buvions gloutonnement, à la « grande tasse », un apéritif qui pourrait nous couper l'appétit... pour longtemps !

« Le capitaine envoie donc un radio au capitaine Morin pour lui dire de ne pas compter sur nous. Et le capitaine Morin répond : « Le malheur des uns fait le bonheur des autres ! Vous prolongez la vie du goret ! »

« Vers 9 heures, « Sanglant », le petit mousse, arrive sur la passerelle, le sourire aux lèvres. Il tient délicatement une lettre suspendue entre le pouce et l'index de la main droite. Il l'écarte avec soin de son ciré aspergé de sang de morue.

« – Tiens, lui dis-je, voici le facteur !

« – Justement, me répond-il, c'est pour vous, Père Yvon !

« Il me remet la lettre la lettre, tourne les talons et s'enfuit en courant comme un homme heureux d'avoir accompli une mission qui réserve une surprise à l'intéressé. En effet, à peine entré au poste, je le vois revenir sur le seuil comme pour jouir du coup d'œil de la surprise qui m'est réservée.

« L'enveloppe porte l'adresse suivante : « L'équipage au Père Yvon, Aumônier de « L' Alfred ».

« Intrigué, car je me demande ce que l'équipage pouvait bien avoir à me communiquer d'une manière aussi solennelle et extraordinaire, j'ouvre la lettre et le lis :

« Cher Père Yvon,

« Comme vous avez eu la bonté de nous accompagner dans cette petite tournée de pêche et nous donner la gaieté de savoir que nous sommes pris en cinéma par vous, de grand cœur l'équipage serait très heureux que vous veniez partager le repas de midi avec nous.

» Signé : Equipage.

» Poste en haut : Lecler Georges ; Triboulet Joseph ; Thomas Louis. Brouté Pierre ; Rostin Henri ; Lévrier Auguste ; Abault Fernand ; Godard Henri ; Rouges Joseph ; Rohan Hyacinthe ; Cadiou Albert ; Aristide Marie ; Péan Joseph ; Alexis Ménard ; Guineron François ; Ollivier Yves.

» Poste en bas : Desroches Eugène ; Olivier Albert ; Perronic Charles ; Roulier Arthur ; Pétra Jean ; Ohier Lucien ; Plessix Mathurin ; Genêts André ; Bourseul Louis ; Frélaux Célestin ; Guégo François ; Gaslar Raymond ; Savidan René ; Guégo Joseph ».

« Le capitaine, aussi intrigué que moi, me regardait lire la lettre, essayant de deviner son contenu par sa réaction sur mon visage.

« – Capitaine, lui dis-je, après lecture, vous ne devineriez jamais !

« – Qu'est-ce que c'est donc ? me dit-il.

« L'équipage m'envoie une invitation à déjeuner... Lisez.

« Le capitaine lut la lettre et resta figé dans une attitude d'étonnement, mais heureux, non pas de voir de pareils sentiments à l'égard de l'aumônier – il les connaissait – mais de la délicatesse de leur expression.

« – Voilà, s'écrie-t-il, le Père Yvon a une invitation à déjeuner en ville. Le Père Yvon va dans le monde.

« Puis il me dit à l'oreille :

« – Il faut y aller, hein ! ça leur fera plaisir !

« – Je crois bien, capitaine ! Ils ne pouvaient me faire un plus grand plaisir. Puis, il faut inviter le patron des Aumôniers de marins jusqu'au bout. Je m'imagine que le Christ ne devait pas toujours

manger à la table du « Capitaine Saint Pierre » mais qu'il devait bien de temps en temps manger à la gamelle de l'équipage.

« Je me rends donc au poste pour dire à l'équipage que j'accepte son invitation et qu'elle constituerait la plus grande joie de mon séjour sur « L'Alfred ».

« Il paraît que, dès mon départ, il y eut dans le poste un branle-bas formidable. Le chef de poste, Georges, avait déclaré solennellement : « Les gâs ! Quand on reçoit, on reçoit ! » Et le père Eugène avait souligné en disant :

« – Les gâs, faut pas se payer la tête des clients ! Et puis, il y a l'honneur ! Le Père Yvon peut arriver là avec son « machin » de cinéma, et peut nous prendre en traître ! Faut veiller au grain, les gâs !

« A chacun, on démarqua sa besogne, et la valse des « grattes », des brosses, des balais et de l'eau commença. Georges dirigeait la manœuvre et distribuait les ordres, qu'il soulignait toujours de la même phrase qui arrivait comme un leit-motiv : « Les gâs, quand on reçoit, on reçoit ! ».

Quand l'équipage reçoit.

« A midi, « Négrita », rutilant de propreté, vient me chercher sur la passerelle, et stylé comme un maître d'hôtel de grand château, s'arrête à la porte de la chambre de veille et dit solennellement : »
Le Père Yvon est servi ! »

« Bigre, me dis-je, dans ce monde, on connaît l'étiquette ! Et instinctivement je regarde mes bottes, ma bure, mon béret basque, et leur état qui était loin d'être immaculé, me fait regretter d'avoir laissé à Saint-Pierre ma tenue pour « aller dans le monde ».

« A mon entrée dans le poste, tout l'équipage est debout. Je lui réitère mes remerciements pour le grand plaisir qu'il me fait et Georges de me dire : « Toute la glorification est de notre côté ». Puis Joseph s'avance vers moi et me dit :

« – Qu'est-ce que vous prenez comme apéritif ? Byrrh ? Dubonnet ?

« – Oh ! Oh ! lui dis-je, on fait les choses en grand.

« – Ah ! Père Yvon, répond Georges, quand on reçoit, on reçoit !

« – La table bénie, tout le monde s'assoit. Mais, comme le poste ne possède qu'une table, qui est loin d'être suffisante pour recevoir tous les convives, les personnages secondaires s'installent sur leurs caissons. La table d'hôte est réservée aux notabilités de l'équipage. Négrita est relégué dans un coin parce qu'il a son petit chien à nourrir. En effet, il y a quelques jours, à quelqu'un qui revendiquait le petit chien comme la propriété de l'équipage, Négrita n'a-t-il pas répondu : « Ouais ! Ouais ! Fifi est à moi tout seul ! C'est-il pas moi qui es sa nourrice ? »

« Ma place est au centre de la table. J'ai comme assiette un immense plat émaillé dont on se sert dans les ménages pour cuire les œufs sur le plat ; mais dans l'intention du fabricant, celui-ci était destiné, sans aucun doute, à une famille de douze enfants ! En raison du roulis, il est consolidé à la table par deux grosses pointes qui passent dans les anses. Sur mon « assiette » je trouve une superbe serviette blanche. Je prends la serviette et je demande :

« – Qu'est-ce que c'est que cette affaire-là ?

« – Ah ! Père Yvon, répond Georges, quand on reçoit, on reçoit. J'ai demandé cette serviette au capitaine, pour vous.

« Touché de leur délicatesse, mais voulant les mettre complètement à leur aise pour donner à ce repas un caractère vraiment familial, je mets la serviette de côté.

« Ma bouteille de pinard est enfoncée dans une boîte vide de haricots en conserve, appliquée au pilier qui soutient le plafond du gaillard d'avant en traversant verticalement le milieu de la table, précaution indispensable, toujours à cause du roulis. Ma cuiller et ma fourchette ont été empruntées au service du capitaine, mais on avait oublié le couteau ; Pouvait-on s'imaginer qu'un aumônier de

marins n'eût pas un couteau dans sa poche ? Alexis me passa charitablement son couteau à cran d'arrêt, d'une taille à faire fuir tous les veaux de l'univers !

« Au-dessus de nos têtes, cirés, bouteilles à « pinard » plantées dans les boîtes de conserves, plats en suspension, remplissent pour chaque homme l'office de dessert. Des andouilles, des morceaux de lard fumé se balancent au rythme du roulis. Chacun des convives se balance aussi dans un mouvement d'inclinaison en avant et en arrière, à la même cadence, condition indispensable pour ne pas perdre l'équilibre.

« Pour la soupe, chacun tient son assiette à la main, sinon la houle aurait vite fait de l'envoyer en lames par-dessus bord.

« Je ne puis m'empêcher d'exprimer au chef de poste mon admiration pour la tenue de ses hommes à table.

« – Ah ! Père Yvon, répond Georges, j'avais chargé le chef de protocole de styler les mousses et les novices !

« – Ah ! vous avez un chef de protocole ?

« – Oui, Père Yvon, c'est le père Eugène.

« – Parfaitement ! dit le père Eugène, sans quoi, vous en auriez vu du propre ! Vous comprenez, c'est jeune et ça n'a pas été dans le monde ! A chacun, j'ai fait des recommandations. A X...., j'ai bien recommandé de ne pas souffler comme phoque dans son assiette de soupe ! A Z...., j'ai bien recommandé d'aller se moucher par-dessus bord. Le pauvre il n'a pas de mouchoir, c'est-à-dire qu'il en a un, que sa mère lui a donné le jour de sa première communion, mais comme elle lui avait bien recommandé de ne pas le salir, il l'a mis dans son armoire et ne s'en est jamais servi.

« – Oui ! oui ! réplique Z... d'un air furibond. Tu vas voir, père Eugène, si je trouverai pas un mouchoir pour te moucher tout à l'heure. Malin, va !

« Intrigué par un des hommes que je ne voyais jamais se servir au plat commun et dont pourtant la cuiller ne chômait pas, je lui dis :

« – Tu as un régime spécial, Fernand ?

« – Oui, me répond Fernand, je ne me sers au plat commun que deux fois par semaine, quand il y a des fayots, et je fais ma provision pour trois jours. Il n'y a rien de tel que les fayots pour donner du cœur au boulot, et, avec cela, ça « gaze » !

« Au café, Georges arrive solennellement avec une bouteille de cognac ornée de trois étoiles, et s'adressant à moi :

« – Excusez-moi, Père Yvon, par ce temps de roulis, il n'est pas prudent de sortir les verres à liqueur. Si vous voulez, je vais vous servir dans votre pot.

« Et quand il a servi tout le monde, s'adressant à Négrita, il lui dit :

« – Dis donc, Négrita, il paraît que tu as quelque chose à dire au Père Yvon ?

« Le petit Négrita vient vers moi et avançant son verre pour trinquer, me dit gentiment :

« – Père Yvon, au nom de tous, merci !

« – Petit Négrita, à toi et à tous, merci !

« Quand je reviens sur la passerelle, le capitaine me dit :

« – Eh bien ! Père Yvon, et ce dîner ?

« – Parfait, capitaine, du luxe ! apéritif et digestif.

« Ah ! les gaillards ! Où diable ont-ils pris ça ? Les boissons et les alcools sont interdits à bord !

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« L'accent de cette phrase le trahit. La délicatesse du capitaine était de connivence avec la délicatesse de l'équipage !

« La recherche des manières et la délicatesse de sentiments, sont deux choses. Les uns préfèrent la première sans la seconde ; moi, je préfère la seconde, même sans la première. Chez les marins de Terre-Neuve, j'ai trouvé les deux.

Retour vers Saint-Pierre

En mer, le 13 mai 1934.

« Le cargo grec qui doit prendre notre morue à Saint-Pierre est arrivé.

« Il arrive bien à point : notre sel est presque épuisé. Encore quelques traits et nous aurons assez de morues pour employer les quelques tonnes qui nous restent.

« Comme la morue donne au ralenti, le capitaine prolonge ses traits. La pontée du dernier trait expédiée en cale, les hommes s'occupent d'arrimer et de saler leurs joues et langues de morues dans des caisses.

« L'équipage est, en effet, autorisé à recueillir les joues de morues trois jours par semaine ; les langues, les quatre autres jours. Les autres jours, les langues sont pour l'armateur. Les débrouillards réussissent ainsi à recueillir une quantité assez considérable de ces appréciables déchets pour leur provision d'hiver.

« Pendant longtemps, les amis et voisins des terreneuvais avaient pris l'habitude d'accourir les saluer dès leur retour au pays, avec le secret espoir de participer aux provisions de langues et de joues de morues.

« Durant les années de prospérité, les pêcheurs de Terre-Neuve, qui ont toujours le cœur sur la main, ne se faisaient pas prier pour accéder aux désirs de leurs voisins et amis.

« Mais arrivèrent les années difficiles. Les quémandeurs continuèrent leurs visites intéressées. Les terreneuvais ayant supprimé leurs offres spontanées, les amis et voisins ne se firent pas scrupule de les provoquer par des demandes directes.

« Dans la commune de X... les importuns eurent affaire à plus malins qu'eux. Les marins firent insérer dans le journal local l'annonce suivante : « Avis. – Tous les voisins et amis qui ont aidé les marins, Jean-Pierre, Mathurin, etc... de la commune de X... à se gréer pour la campagne de 1930, sont priés de se présenter à leur domicile pour recevoir un cadeau de langues et de joues de morues ».

« La leçon porta, les marins n'eurent aucun client.

Pauvres blessés !

En mer, le 14 avril 1934.

« A 14 heures, nous mettons le cap sur Saint-Pierre. Mais la mer se creuse et les lames commencent à déferler. Au loin nous voyons arriver un mur de brume qui barre l'horizon.

« Il y a quelques jours, le capitaine Marie, du chalutier « Victoria », nous a priés de bien vouloir prendre quatre blessés à son bord, à notre départ pour Saint-Pierre.

« Nous nous dirigeons sur lui et l'atteignons dans la brume à 15 h. 30. Nous stoppons à cinquante mètres.

« Le capitaine apparaît sur la passerelle, muni de son « téléphone », c'est-à-dire son porte-voix en fer-blanc, et nous crie à tue-tête : « Impossible transborder par ce temps de chien. Merci ».

« Dieu sait, et moi aussi, si le capitaine Girard est complaisant et serviable. Mais un capitaine de chalutier ne doit pas se laisser guider par des sentiments. Il doit se souvenir de ses responsabilités

de capitaine tenant en mains les intérêts de son armateur et de son équipage. Il peut rendre service, mais dans la mesure où ces services ne vont pas à l'encontre de ses obligations professionnelles. Le capitaine ne peut donc attendre que la mer daigne rendre possible le transbordement des blessés. Ce peut être dans deux heures comme dans huit jours.

« Les blessés attendaient déjà depuis dix jours ! Combien de temps attendront-ils encore ? Et pourtant il y a utilité, sinon nécessité d'évacuation et d'hospitalisation, puisque le capitaine l'a demandé. Sur un chalutier de la Grande Pêche, où l'équipage est réduit à son minimum et où l'intérêt de tous les hommes est marqué au coin de la plus stricte solidarité, un capitaine ne saurait se faire complice de la désertion du travail.

« Celui qui prétend que les chalutiers à vapeur, relâchant périodiquement pour se ravitailler, n'ont pas besoin... pour les malades, des services du navire-hôpital, changerait peut-être d'avis s'il se trouvait à la place des blessés qui, soignés pour le mieux sans doute, restent cependant à leurs souffrances, tandis que « L'Alfred » vogue à toute vapeur vers l'hôpital où des soins mieux adaptés auraient calmé leurs maux et guéri leurs blessures.

Dans la purée de pois

« Malgré la houle creuse et tourmentée, tout en naviguant vers Saint-Pierre, nous essayons d'atteindre le capitaine Ollivier sur le « Zazpiakbat » pour prendre son courrier.

« La brume s'est épaissie. Ce n'est plus du « coton » ni de la « plume », c'est de la « purée de pois ». Nous avançons lentement. Le vent sans être violent, souffle joliment, et, si le navire se trouve contre le « vent à nous », nous pouvons arriver sur lui sans avoir entendu sa corne de brume.

« Je me suis vu à vingt ou trente mètres de navires par brume de « pâte », apercevant comme un fantôme le navire qui tournait sa corne à brume, son « moulin à café » comme disent les marins, et ne pas entendre son mugissement.

« L'année dernière, en allant prendre les marins du « Gladiateur » à bord de « L'Erminie », j'ai vu la « Sainte-Jeanne-d'Arc » stopper à cinquante mètres de ce navire, cap en plein sur tribord et ne l'apercevant et ne l'entendant que très péniblement.

« Vers 18 heures, nous entendons le « Zazpiakbat », mais sans le voir. Sa corne tourne sans discontinuer, et la sirène de « L'Alfred » lui répond par intervalles de quelques secondes. Nous avançons toujours, mais très lentement quand j'entends une voix sortir de la brume :

« – Bonjour Père Yvon.

« – Bonjour, capitaine.

« J'ai reconnu la voix du capitaine Ollivier, mais sans le voir. Peu à peu, j'aperçois, à quinze mètres, une ombre de fantôme qui commence à paraître, qui avance, qui accentue pour me laisser voir et s'épanouir lentement, un franc et bon sourire illuminant une tête de granit sur un buste de colosse.

« Le capitaine Ollivier est le capitaine de la pêche méthodique ; sa sonde et son thermomètre ne chôment pas. Les températures de la mer, fond et surface, sont prises tous les jours et sont inscrites régulièrement sur son carnet de Bancs. Il a sa carte à lui où sont inscrits tous ses sondages, et il pourrait y inscrire la température quotidienne de tous ses champs de pêche depuis douze à quinze ans. C'est un fervent des théories du commandant Baugé.

« Le capitaine Ollivier a capté mon message lançant une pétition pour l'armement d'un navire-hôpital, et me remet la pétition signée de tous les marins de son équipage.

« – J'aurais voulu, Père Yvon, me dit-il, que vous fussiez présent pour voir la tête de mes hommes et entendre leurs réflexions à la lecture de votre message. Epanouissement et approbation unanimes, car il est inadmissible de laisser des malheureux qui mènent une vie comme celle que nous menons, sans soins dans leurs souffrances et sans réconfort moral d'aucune sorte, pendant sept mois ! Et encore, nous autres, nous sommes favorisés, puisque nous avons la T.S.F. Que dire alors des

voiliers qui n'ont ni moteur ni T.S.F. ? Marchez, Père Yvon, vous avez l'approbation de tous, et vous faites une bonne œuvre.

« Sa nécessité pour tous, même pour les chalutiers je la saisis sur le vif. « L'Alfred » vient de passer près du « Victoria ». il y a à peine deux heures. Au moment où il passait, le transbordement de quatre blessés était réellement impossible. En ce moment il serait possible ; la preuve est que je suis à votre bord.

« Un navire-hôpital aurait pu attendre et saisir le moment propice. Il n'en est pas de même d'un chalutier ; la durée de son attente pourrait n'être que de quelques heures, comme elle pourrait être de plusieurs jours. La valeur moyenne d'une journée de travail est, pour le chalutier, de 25.000 francs ! Par les temps qui courent, on ne peut soumettre le sacrifice de pareilles journées aux caprices de la mer. Ce sera le raisonnement de tout jugement désintéressé.

« Le champ de visibilité s'est élargi, mais l'horizon est encore cotonneux.

Un apéritif qui se voit de loin

En mer, le 14 mai 1934.

« Vers 14 heures, les hommes croient voir la terre à la jumelle, certains aperçoivent même très distinctement le phare de Galantry.

« Pour moi, j'ai beau regarder, prendre une jumelle, puis une autre, je ne vois rien. Marius vient à mon secours.

« – Tenez, Père Yvon, regardez bien dans cette direction et vous verrez bien, vous verrez même les bouteilles de Pernod à la vitrine de Moazé, et encore que c'est marqué sur une « acheté par le Père Yvon pour payer l'apéritif à l'équipage de « L'Alfred » » !

« Marius a toujours beaucoup de succès quand il parle, mais cette fois, c'est un triomphe !

« Vers 17 heures, nous abondons Saint-Pierre par le Sud, mais comme le navire postal occupe au quai la place que « L'Alfred » s'est réservée pour le débarquement de sa morue, nous mouillons en rade à côté du « Frigo ».

« Je profite du doris à moteur du pilote pour débarquer. Ce fut un cri de l'équipage :

« – Ah ! Père Yvon, c'est pas chic, vous nous lâchez !

« – Non ! non ! les gâs, je ne vous lâche pas ! Je vais chez Moazé préparer les pernods pour demain matin.

« Du coup, on consentit à me laisser débarquer.

« Arrivé à cent mètres, j'entends une clameur formidable. L'équipage est à la lisse, et, faisant un cornet de leurs mains, tous les hommes crient d'une voix de stentor :

« – Père Yvon ! Faut pas y mettre trop d'eau, dans le Pernod ! On aime le pur jus ! »

L'apostolat à Saint-Pierre

Saint-Pierre-de-Terre-Neuve, le 16 mai 1934.

« Me voilà à terre ! La « Ville-d'Ys » ne repart sur les bancs que le 8 juin et ... d'Halifax, qui est environ à 800 kilomètres de Saint-Pierre, donc à trente-six heures de bateau à douze milles à l'heure !

« Comment l'atteindre ? Attendons l'heure de la Providence. « L'Alfred » et le « Téméraire » débarquent leur morue dans le « Barachois ».

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« Plusieurs autres chalutiers sont annoncés. La pêche est abondante et certains d'entre eux, comme ceux que je viens de citer, viennent débarquer une partie de leur chargement pour refaire leur plein avant l'époque fixée pour la fin de leur première campagne. D'autres viennent pour s'approvisionner en sel. D'autres, enfin, pour avaries.

« Tous les capitaines me prendraient volontiers à leur bord, mais s'ils font leur plein avant l'arrivée de la « Ville-d'Ys » ?

« Ils n'auraient que deux solutions : où me ramener en France ou me débarquer sur les Bancs ! Comme je ne veux pas de la première solution et encore moins de la seconde, je n'ai qu'à rester à Saint-Pierre.

« Entre temps, je m'occupe des équipages des chalutiers « Alfred », « Téméraire », « Jutland », « Bois-Rosé », « Marcella », « Jacques-Cœur », « Président-Houduce », du voilier « Navarin », et des marins en traitement à l'hôpital, environ 397 hommes. Mon temps se passe en visites quotidiennes sur les navires et à l'hôpital. Je distribue des journaux, des livres, et j'organise des séances de cinéma. Je cherche surtout à assurer l'assistance à la messe le dimanche.

« Sur la demande de Mgr Poisson, heureux de lui donner ce faible témoignage de ma profonde reconnaissance pour la cordiale et charitable hospitalité qu'il m'a accordée à Saint-Pierre, j'ai prêché la retraite de Première Communion aux enfants de la paroisse.

« A Saint-Pierre, il est de tradition de faire, à cette occasion, des gâteaux immenses que les enfants portent à ceux qui se sont intéressés à eux. Monseigneur a eu la charité de me faire don, pour mes marins, du cadeau de ces petits enfants, et, grâce à cette libéralité, j'ai pu régaler les équipages présents à Saint-Pierre.

« Sur l'invitation du Président du Radio-Club de Saint-Pierre, j'ai donné une conférence radiodiffusée. Au cours de ma conférence, sur des renseignements certains, je me suis permis de donner à certains ce coup de fouet :

« Je me suis laissé dire que d'aucuns, oh ! bien rares, j'en suis certain, car je connais la charité des Saint-Pierrais, mais je me suis laissé dire que d'aucuns se réjouissaient de ce que le navire-hôpital, la « Saint-Jeanne-d'Arc », n'ait pas pu réarmer, parce que ce navire, en envoyant aux marins sur les Bancs tout ce dont ils avaient besoin, les empêchait de venir à Saint-Pierre, et, par le fait même, nuisait au commerce.

« Si vraiment l'âpreté au gain a pu faire germer ce sentiment dans un cœur, c'est que ce cœur s'est vidé du christianisme le plus élémentaire.

« C'est à ce cœur que s'adresse la parole du Christ : « Malheur aux riches. Comme il est difficile à un riche d'entrer dans le royaume de Dieu ! » c'est-à-dire malheur à ceux qui possèdent une telle âpreté au gain qu'ils foulent aux pieds les sentiments de la plus élémentaire humanité.

« Ceux-là mériteraient qu'on les embarque sur un navire, et qu'on les transporte sur les Bancs pendant six mois, condamnés au dur métier de nos marins, sans soins dans leurs maladies, sans nouvelles de leurs femmes et de leurs enfants, et sans aucun réconfort moral. Après avoir connu eux-mêmes la misère, ils admettraient peut-être qu'on cherche à soulager celle des autres ».

« Evidemment cette tirade n'a pas été du goût de ceux qui la méritaient !

Dans la banquise

« Un des navires qui ont fait escale à Saint-Pierre, en venant sur les Bancs, a passé par de rudes épreuves. Il a été pris dans la « banquise », c'est-à-dire dans les glaces de la mer.

« Quand la température de l'eau de mer s'abaisse à environ - 2 degrés, la congélation commence en produisant une sorte de bouillie de cristaux de glace qui s'agglutinent et durcissent quand le froid augmente.

« La vitesse d'accroissement de la jeune glace est très rapide ; en quelques heures elle atteint une épaisseur de six à sept centimètres et peut atteindre plusieurs mètres. C'est ainsi que se forment les champs de glace qui peuvent s'étendre sur des centaines de kilomètres et qui constituent la banquise.

« Sous l'influence des courants, des vents, des variations de la température ou du clapotis, cette glace se brise et ses différentes parties se pressent les unes contre les autres. Parfois toute la banquise est bouleversée et ses convulsions sont accompagnées d'un épouvantable fracas. Ces pressions formidables se font un jeu de broyer les navires que la banquise a fait prisonniers.

« Malheur aux navires qui sont brusquement emprisonnés dans ces glaces ! Tel fut le sort du chalutier « Président-Houduce », qui fut encerclé pendant quatre jours.

« Il est facile de comprendre la poignante anxiété d'un équipage enfermé dans une telle prison, les sombres pensées de ces hommes qui se débattent dans l'humidité glaciale de ces brouillards dont l'opacité fait des voiles de deuil. Ne plus rien voir que la ceinture de glace qui étirent le navire, ne plus rien entendre que les sourds ou violents craquements des blocs de glace qui assaillent le navire et martèlent sa coque !

« Et le capitaine, le responsable des vies et du navire qui lui sont confiés ! Pour durs qu'ils semblent parfois – et n'est-ce pas souvent la conditions de la discipline, de l'ordre et du salut ? – les capitaines ne sont certes pas dépourvus de cœur. Mais l'émotion chez un chef n'a pas le droit de se manifester extérieurement : elle pourrait rapidement devenir une émotion panique. Une apparence d'inquiétude suffirait pour déchaîner le désarroi général. Et pourtant, que de problèmes se posent, que de questions s'agitent que de doutes s'entrechoquent dans le cerveau du chef ! Comment s'arracher aux dents de l'étau dans lequel est pris son navire ? Les tôles gémissent sous la pression que les blocs blancs ne cessent d'exercer sur elle ! Ils martèlent sans cesse son étrave et ses flancs ; ne vont-ils pas l'éventrer ?

« Pour le coup, ce serait jeter sur les glaces, à l'état de fantômes errants, tous les hommes de son équipage ! Quel est le moyen le plus rapide d'en sortir ?

« Continuer sa route dans l'espoir de franchir bientôt la limite de la banquise ?... Mais s'il s'y enfonce davantage ! Virer de bord pour rebrousser chemin ? Mais n'est-ce pas la porte d'entrée plutôt que la porte de sortie ?

« Le capitaine Morin, du « Président-Houduce », ainsi pris tout récemment dans la banquise, a fait appel à l'énergie farouche qui fait le fond du caractère marin et trancha la question brutalement.

« Il évita « cap sur cap », et rebroussa chemin. Mais il lui sembla qu'il demeurerait sur place ! Confiant dans la solidité de son navire, il commanda : « En avant toute ! » et se servit de son navire comme d'un bélier pour broyer et écarter les blocs de glace. Mais voici qu'une idée noire surgit dans son cerveau et le hanta comme un cauchemar ! Les pales de son hélice qui tournaient dans la glace et qui faisaient entendre les craquements d'un sac de noix malaxées par des mains vigoureuses, allaient-elles résister ? Si elles cassaient, comment avancer avec les moignons ? Qu'advierait-il si son navire se trouvait immobilisé faute de pouvoir utiliser son appareil moteur ?

« Enfin, le quatrième jour, l'équipage du « Président-Houduce » vit la mer proche. C'était le salut ! C'était la fin d'un martyr de quatre jours !

« Nos morutiers ont connu les dangers des explorateurs polaires, mais ils n'en connaîtront pas la gloire. Ce ne sont que de pauvres morutiers. Quelques jours plus tard, sans se soucier le moindrement des dangers qu'ils avaient courus, dangers qui, pour des héros occasionnels, mais de grand ton, auraient fourni aux journaux et revues matière à articles retentissants, nos héros à l'état d'habitude, pêchaient, ébréguaient, décollaient, tranchaient, lavaient, affalaient, empilaient et salaient, prosaïquement et simplement, la vulgaire morue, pour un salaire de cinq à six mille francs par an !

« Mais moi, qui ai vu votre navire martelé, cabossé, moi qui l'ai vu cracher l'eau qu'il avalait par ses tôles disjointes, qui ai entendu le récit de vos inquiétudes et de vos angoisses, moi qui connais votre vie d'héroïsme à l'état d'habitude, je vous salue avec vénération, tout en m'excusant d'avoir dévoilé votre anonymat, car, à vos yeux, vous ne faites rien d'extraordinaire, tant il est vrai que l'habitude vulgarise tout, même l'héroïsme ! « Assueta vilescunt ».

Les « dorissiers » dans la brume

« Le « Belle-Isle », le bateau postal de Saint-Pierre, vient d'arriver amenant d'Halifax deux hommes du voilier X..., partis en dérive le 20 mai.

« Ah ! la dérive ! c'est un des fléaux des Bancs, conséquence presque inévitable de la brume lunatique, qui, surgissant, pour ainsi dire, à l'instantané, surprend les dorissiers à plusieurs milles des voiliers et place entre eux un obstacle qui coupe souvent toute possibilité de communication. Je ne parle pas de la brume ordinaire du continent, je parle de la brume de Terre-Neuve, la brume grasse, épaisse, lourde, gluante, la brume à couper au couteau, celle qui vous ferait presque instinctivement lever la main comme pour écarter un voile de gaze épaisse qui se dresserait devant vos yeux.

« C'est la terreur des dorissiers, comme le dit le poète des Bancs :

*Lorsque, pour moissonner dans la plaine liquide,
Nous partons en doris, sans soucis du trépas,
Par le brouillard épais, la boussole nous guide ;
Dans les sillons mouvants, nous semons les appâts.
Mais, hélas, trop souvent, sur les grands flots perfides,
Notre esquif égaré s'abandonne au courant,
Et l'on voit, sur les Bancs, les pêcheurs intrépides
Perdus dans le brouillard et retrouvés mourants.*

« C'est aussi la terreur des capitaines !

« La charte-partie, qui régit la pêche, lie étroitement entre eux armateurs, capitaines et matelots. Si la campagne est mauvaise, les capitaines et les matelots en subiront les conséquences directes, étant payés au prorata de leurs pêches personnelles, et les conséquences indirectes, car l'armateur, écrasé par les frais d'armement, non compensés par les fruits de la pêche, sera acculé au désarmement, et les capitaines et les hommes pourraient ne plus trouver d'embarquement. Tous sont liés par la solidarité la plus étroite, et cette solidarité est indispensable, car, dans un métier si rude, c'est la condition « sine qua non » du rendement.

« Cet état de choses, qui, dans le cadre des conditions ordinaires, pourrait n'avoir que des conséquences favorables, engendre fatalement et inévitablement des situations parfois tragiques et pour les capitaines et pour les hommes !

« Il faut remplir la cale le plus rapidement possible, car c'est pour les premiers « débarqués » que les conditions de vente sont les plus favorables.

« Mais la sortie des doris est souvent contrecarrée par l'état de la mer ! Comme disent les marins, la mer n'est pas toujours « maniable » ! Que de fois n'ai-je pas vu les capitaines, conscients de leur lourde responsabilité, entrevoyant, à travers la vie de leurs hommes, une famille de quatre, cinq, six et sept enfants, prête à leur demander compte de la vie de son « gagne-pain », scrutant l'horizon, tapotant sur le baromètre, en proie à une lutte intérieure inexprimable et parfois à une lutte contre leur équipage dont une partie veut violenter la décision affirmative par des assauts brutaux ; « as-tu des rentes à nous donner ? », et dont une autre partie veut lui arracher une décision négative, en faisant surgir devant leurs yeux des perspectives tragiques : « As-tu une peau de rechange à nous donner ? »

« Je ne sais ce qu'il y a de fondé dans certaines vieilles histoires du passé où l'on attribue aux capitaines le rôle de brutes aveugles et sourdes, qui, sans considération de temps, faisaient tous les matins le branle-bas en hurlant : « Croche » (c'est le commandement pour la mise des doris à la mer), insinuation évidente du bon marché qu'ils faisaient de la vie des hommes, mais, pour ma part, j'ai toujours vu leur conduite marquée au coin de la prudence et d'un extrême scrupule d'épargner une vie humaine.

« Mais, s'il est relativement possible de régler avec une certaine certitude les sorties et le chômage des doris sur les prévisions du temps, il n'en est pas ainsi pour ce qui concerne la brume, qui est capricieuse et lunatique, qui surgit et disparaît à l'instantané. D'ailleurs, comme disent les marins

eux-mêmes, les « marées » sont déjà tellement grignotées par le mauvais temps – en mai, n’ont-ils pas été près de trois semaines sans pouvoir sortir ? – que, si les capitaines tenaient encore compte de la brume, ils rentreraient avec « plus d’air que de poissons dans leurs cales » ! Pratiquement, on ne peut donc, pour régler les sorties, faire entrer la brume en ligne de compte. Et c’est là le point de départ de terribles moments d’angoisse, et, parfois des scènes les plus tragiques

.....

« A peine leur doris est-il à la mer, que nos deux hommes se sont « embrumés », le 20 mai. Assis sur les planches transversales, les yeux fixés sur le compas, dont le cadran, entre leurs pieds, oscille derrière le verre rayé par les clous des bottes, ils nagent dans le noir.

« A la fatigue de leurs bras, leur seul compteur kilométrique, ils ont calculé d’instinct qu’ils ne doivent plus être loin de la bouée qui, à cinq ou six kilomètres du voilier, marque le point initial de leurs lignes. Ils scrutent la brume pour chercher le pavillon de la bouée qui porte le numéro de leur doris : N° 11.

« – Tiens, la voilà !

« Ils « nagent » vers la bouée... N° 10, c’est le numéro du doris voisin ! Le courant les a fait dévier. Ils sont un kilomètre de trop au Nord. Ils nagent vers quart Nord-Est.

« – Ah ! voilà le chiffon !

« Ce n’est qu’un « dadin » (espèce de mouettes) qui s’acharne sur une charogne et qui, de temps en temps, s’élève en l’air pour mieux absorber sa becquée.

« Et voilà qu’ils entendent une foie filtrée par le « coton » :

« – Hé ! les gâs ! n’avez-vous pas entendu la corne ?

« – Rien entendu. Et vous autres, n’avez-vous pas vu le N° 10 ?

« – Rien vu. Ici, le n° 9 !

Perdus sur l’Océan

« Les dorissiers ont appuyé trop à l’Est. Il faut remonter vers le Nord. Il y a trois heures qu’ils cherchent leur bouée ; ils la trouvent enfin et chargent leur doris.

« Maintenant ils « hâlent » vers le voilier, le voilier dont le meuglement plaintif de la « corne à brume » semble exprimer l’angoisse et l’inquiétude, mais dont le son ne peut porter à plus de 200 mètres à travers cet air pâteux !

« – On devrait bien y être, se disent les deux hommes.

« Et le patron dorissier enfonce sa tête dans l’eau, bonne conductrice du son. Il entend mieux... le bouillonnement des vagues !!!

« – On est dérouté... Faut veiller au grain et ne pas prendre la route de l’éternité !

« Ils n’ont plus qu’à patienter, étaler la dérive, afin que le navire ne soit pas hors de leur champ visuel, quand « le rideau se lèvera ».

« Après des heures d’attente, la brume se dissipe. A l’angoisse de la crainte succède la terreur de la réalité. Aucun navire à l’horizon !

« Pour vivres, ils possèdent deux boîtes de biscuits, et pour boisson, deux boîtes d’eau ! De quoi se nourrir pendant trois jours en mettant leur appétit en veilleuse.

« L’habitude émousse tous les sentiments, même le sentiment du danger, et, chez les marins de Terre-Neuve, qui y vivent en permanence, elle fait même perdre la perspective de sa possibilité. Ces boîtes de réserve de biscuits et d’eau, ils ne s’en soucient qu’au moment de s’en servir. Aussi les surprises sont cruelles !

« A l'ouverture des boîtes, les deux hommes lâchent le même cri de stupeur et de terreur :

« – Ah ! condamnés à mourir de faim et de soif !

« Les boîtes de biscuits ? Deux boîtes de bouillie saumâtre !

« Les boîtes d'eau ? Des boîtes vides ! Elles ont dû être percées par quelque coup de piquoir.

« Après un moment de prostration, voisine de l'hébétude, leur instinct de conservation a un sursaut de reviviscence, ils saisissent brutalement leurs avirons et se mettent à « hâler » dessus avec une énergie farouche pour atteindre la route des grands paquebots avant que la faim et la soif n'aient épuisé leur reste d'énergie !

« La nuit, le gros temps les surprend ! Essayer d'avancer, c'est s'épuiser en pure perte, et risquer d'être pris de flanc et chavirés.

« Il faut mettre en cape. Ils attachent l'ancre de leur bouée à un « bout » amarré à l'arrière du doris et la jettent à l'eau pour en faire un gouvernail de fortune, maintenir l'embarcation bout à la lame.

« Et ils s'affalent au fond du doris, en guise de lest pour en augmenter la stabilité.

« Comment s'imaginer la cruelle anxiété de ces malheureux harassés, à bout de forces, jouets anxieux du féroce caprice des vagues qui secouent, culbutent et brisent ? Comment dépeindre leurs yeux hallucinés, cruellement battus d'embruns, la salure cuisante des plaies vives de leurs mains, la charpente du doris pénétrant dans leur chair, la dévorante brûlure de la faim et de la soif au creux de leur estomac, leurs désespérances enragées et leurs hébétudes ?

« Les embruns qui les éclaboussent, transpercent leurs vêtements, accumulent l'eau au fond du doris, les plongent dans un bain glacé et rendent la position couchée intenable ! Les deux hommes se lèvent et, au moyen de leurs surcoûts, vident l'embarcation, puis s'accroupissent l'un à l'avant et l'autre à l'arrière.

« Le deuxième jour, ils sentent le froid engourdir leurs membres ! Leurs pieds se gèlent et les font horriblement souffrir. Pour les réchauffer, ils envoient dans les fragiles planches du doris des coups violents, mais les planches menacent de se disloquer. Il faut cesser cet exercice dangereux.

« L'avant-doris » tire sa chemise pour en envelopper ses pieds. Le patron dorissier s'appête à l'imiter, mais il pense soudain au rôle de salut que sa chemise peut avoir à remplir en lui servant de signal d'appel aux navires qu'il pourrait apercevoir au loin, et il la met en réserve.

« Le troisième jour, la brume, la terrible brume, réapparaît et replonge leurs corps dans le noir, mais un noir moins accentué que celui qui enveloppe leurs âmes voisines du désespoir !

« Le matin du quatrième jour, la brume persiste et le découragement s'accroît.

« Faudra-t-il mourir de froid, de faim et de soif ?

« Tous deux, ils tombent à genoux et s'adressent à Notre-Dame du Verger, ils lui demandent, dans une prière ardente, « de l'eau du « clair » et un bateau ! »

Rescapés !

« Une heure plus tard, ils ont de l'eau. Une pluie abondante se met à tomber. Au moyen de leur petite voile de doris, ils en remplissent leurs boîtes à biscuits et leurs boîtes à eau dont ils ont bouché les trous, et, dans la toile elle-même, ils en gardent une réserve pour l'avenir.

« Vers 10 heures, la brume disparaît pour leur donner le « clair » qui leur permet d'apercevoir au loin un bateau sauveur !

« Le patron saisit sa chemise, l'amarre au bout d'un aviron et lance des signaux d'appel et d'alarme.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« Quelques heures plus tard, le navire, un navire danois, les aborde, les reçoit à bord, où on leur prodigue des soins avec la générosité et la délicatesse que les marins savent puiser dans l'étroite fraternité qui unit les gens de mer.

« Quatre jours après, ils abordent à Halifax et ensuite rejoignent Saint-Pierre par le premier paquebot.

« L'avant-doris rejoindra son navire à la première occasion.

« Le patron dorissier, qui a les pieds gelés, va rejoindre la France.

« En me faisant ses adieux, il me déclare, les larmes aux yeux : « Notre-Dame du Verger m'a donné de l'eau, du clair et un bateau. En arrivant à X..., avant même d'aller embrasser ma femme et mes enfants, j'irai lui faire brûler trois cierges ! »

DEUXIÈME CROISIÈRE

— — — — —

La mort a passé

« Embarqué sur le « Sylvia », le 2 juin, à 14 heures, j'arrive à Halifax le 3, à 17 heures.

« La « Ville-d'Ys » appareille le 8, et nous partons sur les Bancs pour la deuxième croisière.

« Nous réussissons à atteindre vingt navires : « Groenland », « Bois-rosé », « Jutland », « Alfred », « Capricorne », « Gure-Herria », « Commandant-Louis-Richard », « Pepita », « Izarra », « Atlanta », « Président-Houduce », « Atlantique », « Marcella », « Victoria », « Avant-Garde », « Erminie », « Cancalais », « Saint-Charles », « Bassilour », « Cap-Pilar ».

« Le « Pepita » est inquiet. Deux hommes partis en dérive le 20 avril, retrouvé le 25 par « l'Anne de Bretagne » et remis à leur bord le 5 mai, sont de nouveau perdus ! Les hommes qui ont été à leur recherche ont trouvé les bouées de leurs lignes flottant librement sur la mer. Cette fois, on peut craindre le pire.

« Le « Cancalais » est en deuil depuis deux jours. Son pavillon est en berne ! D'ailleurs, point n'est besoin de signe extérieur pour savoir que la mort a passé ! Il suffit de voir l'attitude du capitaine. Cet homme, dont la bonne humeur et l'entrain sont légendaires, a aujourd'hui la figure contractée par la tristesse.

« Deux de ses hommes, Francis Boulaire, de Matignon, et Anatole Harel, de Cancale, ont chaviré le 10 juin, par beau temps. Il avaient dû trop charger. Ne les voyant pas revenir, le capitaine et deux hommes allaient partir à leur recherche. Hélas ! au moment où ils descendent dans leur doris, le N° 11 passait devant le voilier, le fond en l'air !

« Je suis allé à bord à 22 heures. Les hommes sont couchés. Je suis descendu les voir dans les postes.

« Dans l'obscurité morne de ces postes, je considère avec tristesse ces pauvres gens dans leurs couchettes, qui ressemblent singulièrement à de petits cercueils superposés. A moitié morts de fatigue, après dix-neuf heures d'un travail de géant, ils sont plongés dans un sommeil de plomb. Dehors, le vent qui gémit et pleure, semble encore tout rempli des pleurs et des gémissements des vieux lutteurs qui, après avoir si souvent vaincu la mer, ne veulent se rendre qu'après s'être défendus jusqu'à l'épuisement total de leur énergie ; et la mer qui frappe contre la coque semble sonner le glas de ses victimes !

« – Bonsoir, les gâs !

« Seize corps se soulèvent lentement dans un mouvement lourd, s'appuient sur les coudes, et laissent pencher, à travers l'étroite ouverture des couchettes, seize têtes munies de barbes en paillason et à fougueuse floraison.

« – Bonsoir, Père Yvon !

« Toutes ces figures portent encore l'empreinte d'une contusion morale évidente !

« – Alors les gâs ! la mort a passé ! ...

« – Voilà leurs couchettes, Père Yvon, me dit le chef de poste, d'une voix tremblante des vibrations lugubres du glas.

« Et tous les yeux se portent vers ces couchettes, dans un regard marqué de stupeur, celle d'après les incendies, les guerres, quand on ne retrouve plus que la place de la maison, dans un regard un peu hagard, un regard qui a besoin de se fixer et de se prolonger pour se convaincre de la réalité. Un vieil instinct veut que l'homme ne se convainc des ruines qu'en y piétinant, en les remuant pierre après pierre.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« J'ai encore dans les yeux l'image lugubre de ce regard de tristesse, ce regard dont le spectacle réveilla dans mon âme le souvenir de ces scènes du front où les troupes de relève appuyaient lourdement et tristement leurs yeux sur les cadavres sanglants qu'emportaient les troupes relevées, en se disant : « Ce sera bientôt mon tour, peut-être ! »

« Ah ! J'ai souvent parlé de la solidarité étroite qui unissait les terreneuvas dans la vie ; cette solidarité se prolonge dans la mort. Si j'avais pu en douter, le spectacle que j'ai ce soir devant les yeux, m'aurait donné un cinglant démenti.

« Maintenant tous sont figés dans un lugubre silence, les yeux fixés sur le plancher, dans une attitude de sombre réflexion qui laisse comprendre que chacun essaie de repasser dans son imagination les diverses péripéties du naufrage et se représente peut-être les corps des victimes flottant autour du navire.

« – Les gâs, leur dis-je, il faudra tous y passer. Le tout, c'est de bien y passer ! Quand on mène une vie comme la vôtre, on pose une base solide sur laquelle on peut appuyer, une confiance inébranlable en la miséricorde de Dieu. Et puis, il ne faut pas oublier que, Là-Haut, le « portier » est de la confrérie !

« Depuis un moment, je regardais un homme qui avait les yeux et le cœur pleins de larmes qui voulaient tomber. Ces paroles les firent jaillir en sanglots.

« – C'est le frère jumeau d'un des disparus, me dit le chef de poste, d'une voix qui tremblait de pitié et d'émotion.

« Et tous les yeux se fermèrent pour barrer le passage aux larmes qui voulaient couler.

« Ah ! vieux loups de mer, le vent du large, l'air salin et les embruns ont cuirassé vos peaux, mais vos cœurs gardent toujours une tendresse et une délicatesse exquises ! Je comprends que le Christ se soit complu en votre compagnie et qu'il ait pris ses meilleurs apôtres parmi les vôtres, car on ne peut voir la grandeur et la délicatesse de vos cœurs sans vous aimer !

« Sans un mot, nous nous sommes serré la main et je suis sorti.

« Monté sur le pont, j'ai tracé sur... la « tombe » un grand signe de croix en disant : « Requiem aeternam dona eis, Domine ! Seigneur donnez-leur le repos éternel ! » tandis que surgissaient dans mon esprit ces paroles de Théodore Botrel :

*Ah ! la mée ! Ah ! la mée ! Ah la gueuse des gueuses !
En fais-tu des malheureux et des malheureuses
A croire que tant plus on est à t'adorer
Tant plus elle se plaît à nous faire pleurer !*

*
* *

Revenu à Halifax avec la « Ville-d'Ys », le R. P. Yvon y a efficacement travaillé dans les milieux catholiques canadiens pour ses chers Terreneuvas. Mais il a hâte de reprendre la mer et de retourner sur les Bancs, là où est la place de l'aumônier des marins de la grande pêche. Nous le laissons poursuivre son récit :

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Le port de Saint - Pierre en 1912

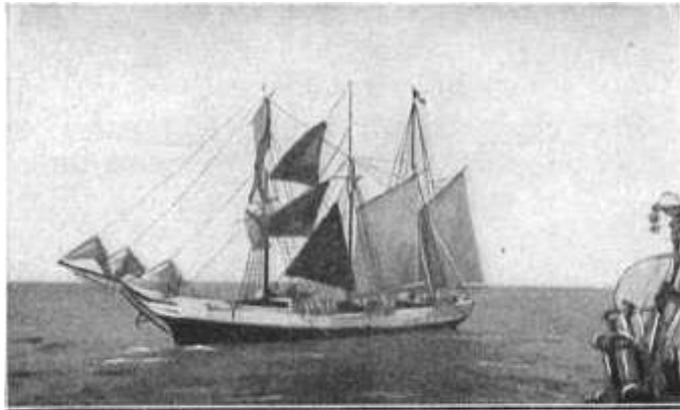


Saint - Pierre sous la neige

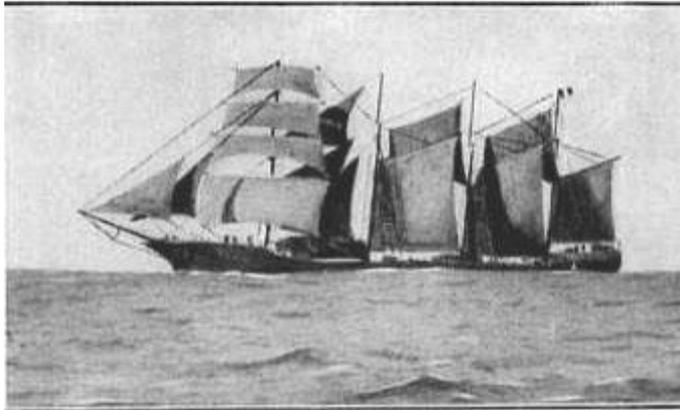


En rade de St - Pierre. Une forêt de mâts

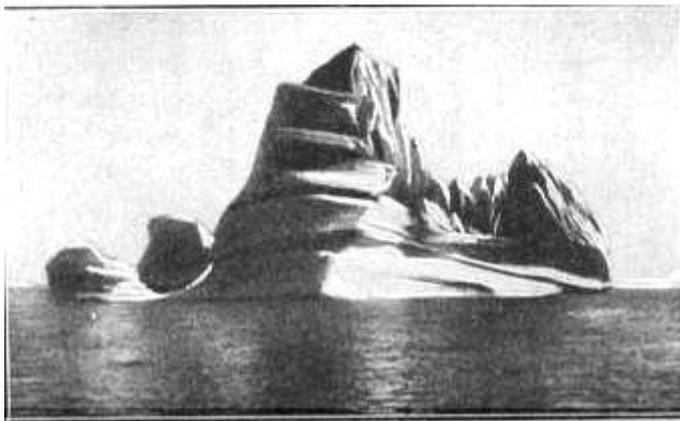
AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Un voilier stoppe devant le navire assistant



Le magnifique voilier du Capitaine Ollivier



Un iceberg impressionnant

Comment les Terre-neuvas apprennent la mort des leurs

Halifax, le 7 juillet 1934.

« Dans la matinée je mets mon courrier à jour. J'adresse une carte postale à tous ceux qui m'ont aidé d'une manière quelconque à faire du bien aux marins. C'est un faible témoignage de reconnaissance mais qui prouve du moins qu'elle existe.

« A 14 h. 30, je prends congé des Pères Eudistes du Séminaire. Je leur exprime ma profonde reconnaissance. Ils ne comprendront certainement pas tout le bien qu'ils m'ont fait en me recevant comme l'un des leurs. Pour le comprendre, il faudrait au préalable, avoir vécu ma vie de vagabond.

A bord de la « Ville-d'Ys », tous me reçoivent avec leur amabilité coutumière.

« Nous appareillons à 19 heures. A peine sortis du port, nous sommes encerclés par la brume. Le commandant est ennuyé. Après les fatigues d'une escale officielle, avec ses réceptions à bord et autres cérémonies absorbantes, il lui faut envisager une veillée d'un autre genre, la veillée sur la passerelle, avec le concert de la sirène qui fonctionne toutes les cinq minutes.

En mer, le 8 juillet 1934.

« La brume s'est dissipée vers 4 heures ce matin. Malgré le vacarme continu de la sirène, j'ai passé une nuit calme. Affaire d'habitude.

« Je célèbre la messe à bord à 9 h. 30, devant tout l'équipage, qui me l'avait demandé.

« Les navires commencent à donner signe de vie vers 14 heures.

« Les chalutiers « Patrie » et « Atlantique » nous signalent qu'ils sont au « Banquereau ». Ils ne sont pas sur notre route car nous devons aujourd'hui et demain, faire des sondages et des prélèvements d'eau pour « l'Office des Pêches » de Boulogne. A partir de 19 heures, le bateau s'arrête toutes les deux heures pour cette opération.

En mer le 9 juillet 1934.

« Le capitaine du X... m'envoie un radio vers 8 heures : « Bonjour, Père Yvon, ai grand hâte de vous voir ; avez-vous du courrier pour moi ? »

« Je lui réponds : « Bonjour, capitaine. Ai grande hâte de vous voir. Vous ai réservé deux bobines de mon film. Avez important courrier ainsi que tout l'équipage. A bientôt. Bonjour à tous. Bon courage ».

« Pauvre capitaine ! Il lui tarde de recevoir son courrier et d'être enfin renseigné sur la mort de sa femme, mort qu'il a connue brutalement, sans aucun détail. Son courrier lui réserve de tristes émotions. Il contient une lettre de sa femme elle-même du 25 mai. C'est sans doute la dernière lettre qu'elle a écrite, peut-être même l'a-t-elle écrite quelques heures avant sa mort. Il y a aussi trois lettres de ses enfants. Pauvres petits ! En soupesant vos lettres, elles m'ont paru bien lourdes. Lourdes de l'immensité de vos douleurs et du poids énorme des larmes dont vous les avez arrosées. Vous les avez écrites en pleurant, elles feront aussi pleurer votre pauvre papa. Leur vue seule me fait venir les larmes aux yeux et j'appréhende déjà l'émotion du moment où j'aurai à les remettre à leur destinataire.

« Savoir depuis bientôt deux mois que l'être le plus cher qu'il avait en ce monde a disparu, emporté par une maladie dont il ne sait rien ! Et être livré aux suppositions que peut forger une imagination affolée par la souffrance et l'ignorance des circonstances qui ont entouré cette disparition ! Savoir que ses petits enfants pleurent leur maman, et être dans l'impossibilité de leur envoyer un mot de consolation, sinon par la voie laconique d'un radio ! Et, dans cet état d'âme, devoir se rappeler qu'on est chef, responsable du travail de cinquante-huit hommes devant un armateur qui

veut de la morue, et devant ces cinquante-huit familles qui demandent du pain ! Il est difficile de se faire une idée de la cruauté de cette situation quand on la juge dans les conditions ordinaires de la vie paisible des terriens.

« Et pourtant, la condition du capitaine X... est privilégiée ! Il possède la T.S.F. Il sait du moins le malheur qui l'a frappé ! Que dire des pauvres malheureux qui sont sur les autres voiliers, dépourvus de ce moyen moderne de communication et qui, excepté les vingt-cinq que nous avons visités, sont sans nouvelles de leurs familles depuis les débuts de mars, et, par conséquent, livrés aux affres de toutes les suppositions ? Heureux terriens ! Il ne faudrait, pour délier vos bourses en faveur d'un navire d'assistance, que d'avoir goûté quelques instants l'amertume de leurs souffrances.

« A 9 heures, nous recevons les radios suivants :

« Capitaine « Zazpiakbat » à Commandant « Ville-d'Ys ». – Bonjour commandant. Voici renseignements : les bateaux sont presque tous partis au Groenland. Le « Cancalais » et « L'Angelus » sont au Platier Grand Banc. Ici, sommes au Nord. Pour les chalutiers, le « Téméraire », le « Terre-Neuve » et « L'Alfred » sont également au Platier. Les autres sont au Banquereau. – Ollivier ».

« Capitaine « Téméraire » à Commandant « Ville-d'Ys ». – Bonjour commandant. Les capitaines des voiliers « Côte d'Emeraude » et « Cancalais » seraient heureux d'avoir votre assistance pour deux hommes gravement malades. Voici leur position : Lat. 44.22. Long. 50, aux environs du P. E. Salutations respectueuses. – Bigard ».

« Ces deux voiliers ont déjà été visités, la « Côte-d'Emeraude » le 27 avril, le « Cancalais » le 12 juin. Ils ont des malades. Depuis combien de temps ? Eux, ont eu la bonne fortune de rencontrer des navires munis de T.S.F. Combien d'autres que nous n'avons pas vus et qui n'ont pas eu la chance de cette rencontre, ont peut-être des malades depuis le début de la campagne ?

« A 16 heures, nous rencontrons le navire « Charles-Edmond », capitaine Ménard de Saint-Briac, armateur M. Saint-Mleux, de Saint-Malo. Le capitaine vient à bord avec son patron de pêche. Le commandant le reçoit avec son amabilité habituelle et lui offre le champagne.

Une minute d'émotion à bord d'un doris

« Je vais à bord avec un officier. La montée à bord n'a pas été très commode, à cause de la houle assez prononcée. Je retrouve sur le « Charles-Edmond » plusieurs marins du « Gladiateur » qui avaient passé plusieurs jours à bord de la Saint-Jeanne-d'Arc », l'année dernière, lors du naufrage de leur navire. Quelques-uns ont conservé la photo que je leur avais donnée alors et se font un plaisir de me la montrer. Tous nous attendaient avec impatience. C'est la première fois que nous voyons ce navire depuis le début de la campagne. Ils commençaient à désespérer.

« Le bruit que j'armais un voilier à Saint-Pierre était parvenu jusqu'à eux par « L'Alfred » qu'ils avaient rencontré, il y a quelques jours. Tous se montrèrent enchantés de l'idée de l'armement d'un voilier pour la prochaine campagne car ils en espèrent une assistance effective. Je prends quelques mètres de film à bord. Je tâche d'avoir sur mon film le plus de voiliers possible pour faire plaisir aux familles qui se réjouiront de retrouver les chères figures familières sur l'écran.

« Au retour de la « Ville-d'Ys », je suis étonné de voir l'eau qui entrain dans notre doris. Elle y entre avec une rapidité étonnante ; Tous les doris font un peu d'eau ; mais je trouve vraiment l'inondation un peu rapide.

Je dis aux dorissiers :

« Dites donc, les gâs, mais... votre « baille » est crevée !

« – Ah ! s'écrie l'un deux, le bouchon est parti !

« Et il riait à pleine bouche. Mais le plus drôle, c'est qu'on ne trouvait plus le bouchon, et l'eau nous montait déjà jusqu'à mi-genoux.

« Enfin le bouchon fut retrouvé, flottant au bout du doris, et le trou fut bientôt bouché. Mais il fallut bien vingt minutes pour vider le doris. Moi, j'avais des bottes, Dieu merci, mais l'officier en fut quitte pour un bain de pieds froid ! Un bain frais décongestionne la tête ! Le « Charles-Edmond » est bien en pêche. Il compte partir vers le début du mois d'août.

« A 20 heures, nous rencontrons le « Maréchal-de-Luxembourg », capitaine Béthuel, de la Vicomté-sur-Rance, armateur M. Laisné, de Saint-Malo.

« Nous avons déjà rencontré ce navire, le 27 avril, à notre arrivée sur les Bancs. Il a toutes ses voiles dehors pour aller « buloter », c'est-à-dire pour aller pêcher des « bulots », coquillage du genre des bigorneaux, dont les pêcheurs se servent pour amorcer leurs lignes. Il avance vers nous majestueusement. Il n'y a rien de plus beau qu'un voilier en grande tenue. Aussi les photographes du bord se précipitent sur leurs appareils et l'aumônier-cinéaste sur sa caméra. Je suis allé à bord avec un officier. L'équipage est en grande partie de Saint-Pierre-de-Plesguen. Je retrouve mon Roger Hiris. Ce n'est plus le petit mousse chétif et maigrillot du début de campagne ; il s'est fait des joues. Le régime des Bancs lui est profitable. J'ai causé avec les hommes pendant une heure et demie.

« Pendant mon séjour à bord, le patron de pêche s'est décidé à faire mouiller. Que n'y a-t-il pensé plus tôt ! au moment où il faisait encore jour ! Quel beau sujet pour mon film que le spectacle de tous ces écureuils manoeuvrant dans les vergues avec une agilité à vous donner le vertige, sans souci de la houle qui était pourtant si accentuée que les vagues passaient par-dessus bord ! Espérons que la Providence nous ménagera une autre fois cette bonne fortune.

« Quand le capitaine à quitté la « Ville-d'Ys », le commandant du stationnaire, croyant que nous étions revenus à bord a donné l'ordre de continuer la route. Il lui faut faire demi-tour pour venir nous chercher.

« Une lettre de Saint-Pierre-de-Plesguen apprend à l'équipage que le lot de cinq millions de la Loterie Nationale a été gagné par un groupe de 13 personnes de Pleudihen. Cette nouvelle suscite les réflexions les plus diverses.

La mission de la « Ville-d'Ys »

« C'est tout à fait par hasard que nous avons rencontré ces bateaux, car, actuellement, la « Ville-d'Ys » fait de l'hydrographie suivant un programme établi par le Ministère. Programme auquel le commandant ne peut déroger, la fonction de « navire-hôpital » n'étant qu'un à-côté, qui tient une bien petite place dans le programme officiel, d'ailleurs sujet à changements et imposé au commandant qui s'y soumet militairement, malgré son désir de se rendre utile aux malheureux marins en attente de secours médicaux.

« En moi-même, il y a quelque chose qui gronde. Loin d'accuser la « Ville-d'Ys » dont l'état-major et l'équipage ont donné tant de preuves d'humanité et de bonté, je trouve qu'il est tout de même triste de laisser des malheureux souffrir sans soins médicaux et mourir peut-être sans secours religieux ! Ah ! si j'avais un navire à ma disposition ! Que le Bon Dieu daigne avoir pitié des malheureux qui souffrent en mer !

En mer, le 10 juillet 1934.

« Le temps est magnifique. Je n'ai jamais vu ce temps sur les Bancs. Nous continuons les études hydrographiques, et, tandis que je me promène, je ne puis m'empêcher de penser aux deux pauvres matelots qui attendent toujours qu'on aille les secourir. Mais c'est le règlement ! et des ordres formels exigent que des sondages et des prises d'eau de mer soient faits à vingt-trois points déterminés et précis. Or, nous devons encore parcourir des centaines de milles avant d'être passés par les dix points où les sondages ont été prescrits.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« Nous continuons à recevoir des radios des navires en pêche, du « Zazpiakbat », du « Téméraire » et autres, qui nous indiquent leur position ou celles d'autres navires non pourvus de T.S.F. »

« Ce soir, à 19 heures, nous rencontrons sept goélettes américaines, toutes voiles dehors. Le commandant, par délicatesse, fait passer tout près de l'un de ces bateaux pour que l'équipage puisse voir l'allure et l'élégance de ces navires.

« – Voilà, me dit-il, ce qu'il vous faut. Dix hommes d'équipage, du gaz, et en avant ! Vous seriez fier là-dessus, Père Yvon, et que de bien vous pourriez faire !

« Cette question intéresse le commandant au plus haut point.

En mer, le 11 juillet 1934.

« Le beau temps continue. Il est exceptionnel de voir une si longue série de beaux jours dans ces parages.

« Nous continuons les travaux hydrographiques.

« A 10 heures, on nous communique le radio suivant :

« Capitaine « Téméraire » à commandant « Ville-d'Ys ». – Bonjour, commandant. Sommes en pêche entre les voiliers « Côte d'Emeraude », « Angelus » et « Canalais ». Si vous allez à bord de ces voiliers, j'ai deux hommes à qui je voudrais faire passer la visite. Respectueuses salutations. – Bigard ».

« A 15 heures, on nous communique cet autre radio :

« Capitaine « Terre-Neuve » à Commandant « Ville-d'Ys ». – Bonjour commandant. Ai une lettre pour le Père Yvon. A 17 h. 27 G. M. T. étions relevés au 114, par Cap Race ».

« Quelques instants après ce radio, je rencontre le commandant sur le pont ; il vient vers moi en souriant et me dit : « Vous avez vu ce dernier radio ? Ah ! les gaillards, ils se servent de tout pour me faire aller sur eux ».

« Je me contente de lui répondre : « Le cœur, commandant, a le flair perspicace. Ces braves gens sentent qu'il y a sur votre bateau des nouvelles de leurs familles. Et vous savez que, lorsque cette question entre en jeu, la patience n'est pas la vertu principale du marin. Alors, on a recours à tout, même au cœur du Père Yvon... Et au vôtre Commandant ».

En mer, le 12 juillet 1934.

« Hier soir vers 10 heures, nous avons été encastrés dans un épais brouillard. Toute la nuit, la sirène a mugé.

« La brume s'est levée ; cependant la visibilité est médiocre. Vers 9 heures, nous apercevons le Terre-Neuve ». Il a hissé son drapeau. C'est le signe d'appel et le salut d'arrivée.

« A 10 h. 30., on m'apporte le radio suivant :

« Capitaine Girard au Père Yvon. – Nous aurions été très heureux de vous revoir avant notre départ pour Saint-Malo. Faisons route depuis hier après avoir « décapelé la chaloupe » pour être de retour sur les Bancs dans les premiers jours de septembre. A votre disposition si vous avez des commissions à faire à la Vicomté. Respectueusement. – Girard ».

« Je réponds :

« Père Yvon à capitaine Girard. – Pas de chance ! Devions aller sur vous ce soir. Heureux vous revoir. Bonjour à la Vicomté. Dites que tout va bien. Surtout dites-leur de vous payer un « pot » en mon nom pour vos délicatesses. Bonjour armateur Pléven. Pars au Groenland. ai sur moi photos

« Bouchons gras » et « Pieds noirs », faute précision adresses. Film épatant ! Amitiés à tous sans oublier « président boîte à mensonge ». – Père Yvon ».

En mer, le 13 juillet 1934.

« Nous avons appareillé à 4 heures. J'ai dit la messe à 7 heures, persuadé que nous ne rencontrerons pas les navires avant cette heure.

« Le commandant n'a pas fermé l'œil de la nuit, à cause de la sirène.

« Nous sommes en pleine tempête, depuis huit heures. Pour que le bateau ne tape pas du nez, nous changeons de route à 45 degrés. Nous nous écartons des navires.

« A 11 heures, on me communique le radio suivant :

« Capitaine « Capricorne » à commandant « Ville-d'Ys ». – Bonjour commandant. Voici notre position, 43,55 Nord et 137 au ½ du Cap Race. – Respectueuses salutations ».

« Pendant le déjeuner, on nous communique un radio du capitaine du « Zazpiakbat » qui signale :

« Avons clair beau temps, visibilité 8 milles. Mer grosse. Jolie brise d'Ouest. Nous vous relevons dans le Nord du 68 Est vrai. – Ollivier.

« A 15 h. 40, on me communique le radio suivant :

« Capitaine « Téméraire » à commandant « Ville-d'Ys ». – La position du « Cancalais » toujours la même que je vous ai signalée le 9 juillet : 44,22 et 50,07 GMT. sommes 4 à 5 milles dans le Sud de lui. Respectueuses salutations. – Bigard ».

Le transport d'un malade

« Vers 16 h. 30, nous apercevons le « Cancalais ». Nous l'atteignons vers 17 h. 30. Il se balance dans un roulis accentué. La mer est moins grosse que ce matin, mais il faudra faire de l'acrobatie pour venir à notre bord, et ils ont un malade grave ! Comment feront-ils pour le transbordement ? Nous attendons pendant un bon quart d'heure sans voir le lancement du doris à l'eau. Ils préparent sans doute le malade. Enfin, vers 18 heures, nous voyons le doris descendre à la mer. Il monte et descend le long du bord. Parfois il semble vouloir remonter sur le trois-mâts ! Avec toutes les précautions possibles, le malade est embarqué. Le doris avance vers nous. Il monte sur le sommet des vagues et disparaît dans leurs creux. Je reconnais dans l'embarcation le capitaine et le patron de pêche. Ils ont voulu se risquer eux-mêmes sans risquer la vie de leurs hommes.

« Le malade est affalé au fond de l'embarcation. Ils ont déjà perdu deux hommes, on se le rappelle, la veille de notre dernier passage. C'est déjà trop. Ils passent à l'arrière de notre bateau. C'est le patron de pêche qui rame avec un autre homme. Le capitaine dirige le doris avec une rame en guise de gouvernail.

« Les marins de la « Ville-d'Ys » sont émerveillés en voyant la manœuvre de ces marins de Terre-Neuve. Ceux-ci accostent avec une adresse admirable. Le doris monte et descend le long de la coque de la « Ville-d'Ys ». Le malade a un aspect cadavérique. Le capitaine et le patron de pêche montent à bord. L'autre marin passe un « boute » (une corde) sous les aisselles du malade, et, sous la direction du « second », les marins de l'avis tirent sur le « boute » et le malade est monté à bord très rapidement, comme un vulgaire sac.

« Le capitaine Decaulne et le patron de pêche Bonneté sont de Saint-Suliac. Ce sont de très braves gens. Le marin qui les accompagne est de Matignon. C'est le malheureux qui a eu son frère jumeau noyé, il y a cinq semaines. Je l'ai fait venir dans ma chambre et nous avons causé longuement. Je l'avais rencontré avec son frère, le jour de leur départ de Saint-Malo. Je descendais de la vedette de Dinard et eux y montaient. Nous étions restés ensemble un bon moment et ce brave homme me

rappelait tout ce que je lui avais dit. L'année dernière, son frère était encore venu à bord de la « Saint-Jeanne-d'Arc ». Je lui avais offert un verre, paraît-il, et je lui avais donné des livres et un jeu de damier. C'est curieux comme ces braves gens gardent le souvenir du peu qu'on fait pour eux ! J'ai regretté de ne pouvoir aller à bord du « Cancalais » mais, en conscience, je n'avais pas le droit de multiplier les dangers de ces braves gens en leur imposant un voyage de plus. Ils me l'avaient d'ailleurs proposé, mais j'ai refusé leur générosité, et ils m'en ont remercié.

« Je leur ai donné des lectures, des journaux et du tabac pour leurs hommes. Leur pêche est bonne malgré le temps généralement lamentable qui a régné depuis le début de la saison. Ils pensent être prêts à rentrer dans deux mois. Leur pêche est « tiercée », c'est-à-dire qu'ils ont un tiers de gros poisson, un tiers de moyen et un tiers de petit.

Visites à bord

En mer, le 14 juillet 1934.

« De notre mouillage, hier soir, nous apercevons les feux de position du trois-mâts « Angelus », armateur M. Félix Chevalier, de Paramé, capitaine F. Esnault. Nous l'atteignons vers 5 h. 30. Je vais à bord. Les marins sont presque tous à la relève des lignes. Je cause longuement avec les sept ou huit hommes qui sont restés à bord.

« Ils me racontent avec tristesse la disparition de deux hommes, le 2 mai : Depagne, père de famille de cinq enfants, et Hervé, marié trois mois avant son départ. Tous deux étaient d'Erquy.

« La liste funèbre s'allonge, hélas ! vingt-deux de « l'Eider », un du « Saint-Yvonnec », deux de la « Pépita », deux du « Cancalais », deux de « l'Angelus »... Déjà vingt-neuf périés en mer !

« Les deux marins de « l'Angelus » se sont perdus par temps calme. Les pêcheurs de Terre-Neuve sont si bons matelots, qu'ils n'ont plus conscience du danger et, par le fait même, sont souvent imprudents. Ils chargent trop leurs doris et accentuent encore le péril en mettant à la voile par brise trop forte.

« Les doris sont des embarcations qui tiennent admirablement la mer, mais à la condition d'être maniés avec une prudence qui n'est pas la vertu principale du marin de la Grande Pêche.

« Revenu à bord de la « Ville-d'Ys », je reçois à 7 heures, un radio du capitaine Ollivier, du « Zazpiakbat », me demandant quand nous irons sur lui. Je lui réponds : « Nous filons sur vous, après « Côte-d'Emeraude » vers 8 heures. Je vais à bord. Les marins rentrent les lignes. Je reste assez longtemps à bord pour leur permettre de répondre aux lettres que je leur ai apportées. Ils me racontent leurs misères. La brume a été une grande épreuve cette année. Deux marins du bord ont été en dérive pendant deux jours. Ne voyant plus de navires, ils se sont dirigés vers la grande ligne des paquebots espérant avoir la bonne fortune d'en rencontrer un, avant la famine. Par bonheur, ils ont rencontré le « Téméraire ». Le trois-mâts « Côte-d'Emeraude » est commandé par le capitaine Lerède, de Cancale, armateur M. Girard, également de Cancale.

« A 8 h. 10 nous parvient le radio suivant :

« Capitaine « Capricorne » à Commandant « Ville-d'Ys ». – Bonjour, commandant. Sommes par 43°40 à 43°45. Relèvement de Cap Race à 7 h. 36-142,5. – Respectueuses salutations ».

« Nous faisons route sur le « Capricorne » et nous l'atteignons vers 13 heures. Je vais à bord. Je suis déjà connu. Tout le monde est charmant, comme sur tous les navires d'ailleurs. Je veux les prendre en cinéma, mais le capitaine veut que je les prenne en plein travail. Il envoie un radio au commandant :

« Capitaine « Capricorne » à Commandant « Ville-d'Ys ». – Prière au Commandant « Ville-d'Ys » d'accorder une heure au Père Yvon pour nous prendre en cinéma, en plein travail. Vais mettre le chalut à l'eau ».

Le Commandant de la « Ville-d'Ys » répond aimablement : « Accordé ».

« Le temps est splendide. Je filme les différentes opérations de l'affalage et du virage du chalut. Mais le trait est nul ou à peu près. Le capitaine nous donne du poisson, plein trois mannes, que j'emporte à bord pour l'équipage.

« Pendant le trait du chalut, nous assistons à des jeux organisés à bord en l'honneur du 14 juillet. Le plus amusant de ces jeux consiste à plonger la tête dans une baille pleine d'eau, pour y prendre, avec la bouche, des pièces de 5 francs. C'est une opération assez difficile et très amusante... pour les spectateurs !

« Le capitaine nous a conduits tout près de la « Ville-d'Ys », pour permettre aux deux équipages de se saluer.

« Le « Capricorne » est commandé par le capitaine Varlet, de Fécamp.

« A 13 heures, nous mettons le cap sur le « Zazpiakbat ». A 15 h. 15 nous recevons le radio suivant :

« Capitaine Ollivier à Commandant « Ville-d'Ys ». – Bonjour Commandant. Allons faire 4 milles au Nord pour changer de mouillage. Notre position actuelle est 44,35 latitude, et 50,55 longitude. Salutations respectueuses. – Ollivier ».

« Vers 18 heures, nous repassons à côté du « Cancalais » et de « l'Angelus ». Leurs doris sont à la pose des lignes. Nous les voyons dispersés au loin, à plusieurs milles de leur navire. Parfois, nous passons à côté de certains d'entre eux. Je les salue au passage en leur disant un mot d'encouragement. Tour à tour nous entrons et sortons de la brume. Vers 21 heures, j'assiste avec le commandant à un superbe coucher de soleil. Nous voyons l'astre descendre lentement dans la mer en lançant des feux d'une variété de couleurs incroyables, et enfin au moment de disparaître, lancer un jet de flammes vertes d'une beauté ravissante.

« Nous atteignons le « Zazpiakbat » à 23 heures.

« Je vais à bord avec les enseignes. En me voyant, le capitaine Ollivier se met à pleurer. Les officiers sont au courant du grand malheur qui l'a frappé et se montrent très aimables pour lui. Ensemble nous essayons de le remonter.

« Après avoir été voir les hommes, que j'ai dû réveiller pour la plupart, car c'était l'heure de leur repos, et leur avoir prodigué quelques encouragements puis distribué ce que j'avais apporté à leur intention, je rejoignis les enseignes qui étaient restés avec le capitaine, et nous rejoignîmes la « Ville-d'Ys » à 1 heure du matin.

La rencontre d'un iceberg

En mer, le 15 juillet 1934.

« La messe, à bord, a lieu à 9 h. 30.

« J'envoie au capitaine Ollivier le radio suivant :

« Père Yvon au capitaine Ollivier. – Grands regrets n'avoir pu passer plus de temps auprès de vous. Regrets plus grands que vous ne pensez. J'écris ce soir à votre fille aînée. Si avant vous France, irai prier sur tombe et voir enfants. Amitiés à tous l'équipage. A vous mon affection profonde. Bon courage. Que Bon Dieu et Bonne Vierge vous soutiennent. – Père Yvon ».

« Vers 16 heures, nous rencontrons un énorme iceberg et un prowler. Nous passons assez loin de l'iceberg. Le commandant évite avec raison d'approcher de ces montagnes de glace très dangereuses pour les navires. Nous passons assez près du prowler sur lequel le commandant fait tirer à la mitrailleuse.

En mer, le 16 juillet.

« Nous nous remettons en route vers 4 heures 30.

« Vers 9 heures, nous nous trouvons à 5 ou 600 mètres de la côte ! Nous étions noyés dans la brume ! Et il était impossible d'apercevoir la terre. Le commandant ordonne « Arrière toute » ! Au moment où nous allions filer sur le Sud pour attendre que la brume se lève, nous apercevons le pilote. Nous étions à une mille trop au Nord de l'entrée du port de Saint-Jean. Un mille de dérivation est une erreur insignifiante. L'entrée du port de Saint-Jean est très étroite et il faut vraiment que la navigation soit perfectionnée pour trouver une entrée de port large de 500 mètres à peine, après avoir circulé sur les Bancs pendant une dizaine de jours.

« Vers 20 heures, nous voyons arriver le voilier « Atlanta ». C'est un bateau mixte de Saint-Malo, un quatre-mâts à voiles et à moteur, qui appartient à la Société des Pêcheries du Labrador. Il est commandé par le capitaine Lechapt, de Plestin. Il rentre au port pour avarie de pompe de circulation.

« Je me suis rendu à bord où je suis resté jusqu'à 21 h. 30.

« Avant son départ nous recevons quelques changements au programme de la « Ville-d'Ys » que le Gouvernement a décidé de faire participer aux fêtes qui seront célébrées au Canada, à l'occasion du quatrième Centenaire de Jacques Cartier.

« Nous appareillons à 17 heures pour le Groenland.

« A quelques milles de Saint-Jean, nous apercevons un immense iceberg.

« L' « Ice-Patrol » Mendato, le signaleur d'icebergs, nous fait savoir qu'il a rencontré le voilier français « Jean-Dunois », de Saint-Malo, faisant route vers le Groenland. Le médecin du bord a soigné plusieurs panaris graves.

« Les pauvres malheureux ! Depuis combien de temps souffraient-ils ? Et sur les autres navires que nous n'avons pas rencontrés, combien de malades attendent du soulagement depuis le début de la campagne ?

L'arrivée de l'avis « d'Entrecasteaux »

Saint-Jean de Terre-Neuve, le 17 juillet 1934.

Vers 9 heures, arrive l'avis colonial français « D'Entrecasteaux » commandé par le capitaine de frégate de Lestrangé. C'est le navire qui va remplacer la « Ville-d'Ys », pour le service des Bancs, pendant notre séjour au Groenland.

« Je connais déjà ce beau bateau qui fait partie de la série de nos nouveaux avisos coloniaux : je connais aussi presque tout l'équipage. L'année dernière, à Sydney, j'y ai dit la messe à bord, pour le ministre de la Marine Georges Leygues, dont j'ai prononcé l'oraison funèbre.

« L'avis colonial revient d'une croisière en Guyane.

« A 15 heures, le médecin du « D'Entrecasteaux » vient à notre bord.

« – Père Yvon, me dit-il, vous auriez dû venir là-bas pour relever le moral des vrais bagnards !

« – Docteur ! où croyez-vous que se trouvent les vrais bagnards ? à la Guyane ou sur les Bancs de Terre-Neuve ?

« – Vous avez raison, mon Père, me répondit-il, les marins de Terre-Neuve sont plus forcés que les bagnards de Guyane !

« – Par conséquent, docteur, ma présence ici est plus nécessaire.

« Mon aimable interlocuteur me demande si je vais embarquer sur le « D'Entrecasteaux ». Je lui réponds que, puisque le troupeau part au Groenland, le devoir du pasteur était de le suivre.

« – Vous faites bien, me dit-il, car, pratiquement, nous ne ferons que passer sur les Bancs. Notre programme, tel qu'il est conçu, rend impossible la visite des navires.

« Toute la journée, les marins de « L'Atlanta » ont défilé à bord de la « Ville-d'Ys » soit pour voir l'Aumônier, soit pour voir leurs camarades, soit pour se ravitailler. Ils s'étaient donné le mot. « T'as qu'à demander le Père Yvon, et tu auras tout ce que tu voudras. Il te débrouillera ! » Dès qu'ils arrivaient sur le quai, ils me demandaient avant de monter à bord. Aussi, toute la journée ai-je été agréablement dérangé !

Départ pour le Groenland

Saint-Jean de Terre-Neuve, le 18 juillet 1934.

« Hier soir, le commandant avait mis sa vedette à ma disposition pour me rendre ce matin à bord de « L'Atlanta » mouillé au fond du port. Mais, au moment de partir, la vedette est en panne.

« Je profite de la vedette commune du « D'Entrecasteaux » pour aller faire ma visite officielle au commandant, M. de Lestrangle, qui se montre charmant. C'est un gentleman dans toute l'acception du terme. Je connaissais déjà ses officiers, mais il a voulu me présenter à eux, lui-même. Il m'a demandé si j'étais allé à bord de « L'Atlanta ». Sur ma réponse négative, il a mis à ma disposition sa propre vedette. Aimablement il m'a fait le reproche d'être venu à son bord dans la vedette commune et de n'avoir pas demandé la vedette des officiers.

« A midi, le commandant de la « Ville-d'Ys » reçoit officiellement à déjeuner le commandant du « D'Entrecasteaux » et le Consul de France à Saint-Jean-de-Terre-Neuve. Le docteur de la « Ville-d'Ys » prend part à notre déjeuner.

« A 19 heures, nous dînons à bord du « D'Entrecasteaux », ainsi que le Consul.

« Dans l'après-midi, je vais à l'Hôpital voir un marin du « Jutland » hospitalisé depuis deux mois pour écrasement de la main. Il retourne en France le 20 juillet par le « Nova Scotia ». Un de nos malades du bord rentrera par le même bateau.

« Après ma visite à l'hôpital, je me promène dans les rues avec le Commandant. Je suis l'objet de la curiosité de la population qui, probablement, voit pour la première fois un capucin déambuler en habit religieux dans les rues de la petite ville anglaise de Saint-Jean-de-Terre-Neuve. En me voyant ainsi à côté du commandant stationnaire français, dont je passe aux yeux de la population pour être l'aumônier, cela produit une impression visiblement favorable et produit une influence remarquable.

Saint-Jean-de-Terre-Neuve, le 19 juillet.

« A 9 heures, arrive le courrier de Saint-Pierre. A bord se trouvent les Scholastiques spiritains qui étaient professeurs à Saint-Pierre et Miquelon et qui retournent en France. Je vais les voir à bord et les ai accompagnés chez les Frères de Saint-Jean. La paroisse de Saint-Jean est sous le patronage de Saint-François, et l'école sous le patronage de Saint Bonaventure. Paroisse et école ont été fondées par les Franciscains, qui ont fourni les premiers évêques de Saint-Jean.

« A 14 heures, le « D'Entrecasteaux » appareille pour Saint-Pierre.

« Nous le retrouverons à Sydney le 19 août, avec le « Champlain » et le « Vauquelin ».

Vers le Groenland

En mer, le 20 juillet 1934.

« Le temps est superbe, mais on commence à sentir le frais !

« Le « Zazpiakbat » nous signale qu'il fait route vers Saint-Jean-de-Terre-Neuve et que, demain, il mettra le cap sur le Groenland. A notre connaissance, il ne reste sur les Bancs que les

navires suivants : le « Cancalais », « L'Angelus », la « Côte-d'Emeraude », le « Maréchal-de-Luxembourg », le « Charles-Edmond ».

« Vers 22 heures, nous sommes pris dans la brume. La brume persiste. Les hommes demeurent aux postes de brume, ce qui consiste à doubler les veilleurs, matelots et gradés.

Un navire de l'Etat peut-il accomplir l'œuvre d'assistance sur les Bancs ?

« Le « second » vient causer avec moi et me dit que le commandant à l'intention de solliciter du Ministère l'autorisation de faire croiser son navire pendant au moins dix jours sur les Bancs l'année prochaine. Dans ces conditions, ajoute mon aimable interlocuteur, le service d'assistance serait probablement suffisant.

« Je ne le crois pas, et j'estime, au contraire, qu'il est difficile de demander à l'Etat-major et à l'équipage d'un navire de l'Etat d'assurer avec efficacité un service qui soit réellement de l'assistance.

« Tout programme rigide, qui doit nécessairement être établi pour la navigation d'un bâtiment de la Marine de guerre, est un empêchement à l'accomplissement d'œuvre d'assistance, laquelle peut réclamer des stationnements prolongés ou des déplacements imprévus suivant les circonstances si diverses qui peuvent se présenter d'après les mouvements des bateaux de pêche, eux-mêmes soumis aux pérégrinations capricieuses et encore mal connues de cette manne sous-marine qu'est la précieuse morue.

« Malgré l'extrême bonne volonté déployée par les officiers et les équipages des stationnaires « Ville-d'Ys » et « D'Entrecasteaux » pour accomplir la mission supplémentaire qui leur incombait du fait de l'absence de la Saint-Jeanne-d'Arc », malgré les beaux sentiments d'humanité qui animaient les officiers d'élite avec lesquels j'ai eu l'honneur d'accomplir cette croisière, il est incontestable que, s'il a été fait beaucoup pour nos marins, il est resté trop de besogne à accomplir.

« Mais, encore une fois, la rigidité du programme officiel est seule en cause et il était impossible de faire mieux.

« L'emploi de navires de guerre pour cette mission d'assistance, ne rendra jamais de services en rapport avec la dépense énorme qu'il nécessiterait, et cette raison doit également entrer en ligne de compte pour justifier mon raisonnement.

« Et puis, les conditions mêmes du travail des Terrenewas les mettent dans des situations si diverses et si spéciales qu'il faut une longue expérience de leur vie à bord et de toutes ses misères pour ne pas se laisser aller, bien involontairement parfois, à des critiques que certaines apparences sembleraient pourtant justifier.

« La brume a persisté toute la journée ; elle semble vouloir continuer toute la nuit. Aussi, nous stoppons vers 22 heures.

En mer, vers le Groenland, le 22 juillet.

« La brume a persisté toute la nuit. Le navire reprend sa route vers 3 heures.

« Je célèbre la messe à 9 h. 30.

« Nous apprenons par radio que le « Gure Herria » monte au Groenland ainsi que le « Zazpiakbat ». Il ne reste plus sur les Bancs que six voiliers.

« Vers 14 heures, la brume se dissipe. Un grand nombre de goélands volent autour du navire. Certains officiers, et surtout le docteur, se font un plaisir de les abattre ! Le commandant leur fait grise mine, mais il ne leur dit rien. Il n'admet pas qu'on tue sans nécessité, pour le simple plaisir de tuer.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Un doris accoste



On remonte à bord

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Un champ d'icebergs



Au contact d'un iceberg, le " Navarin " a coulé
Le sauvetage s'opère



Le sauvetage de l'équipage du " Navarin "

Le 23 juillet 1934.

« Nuit claire, calme plat. Nous avons marché toute la nuit.

A 6 h. 45, un radio, d'un navire danois, nous apprend que le voilier « Navarin », de Saint-Malo, a fait naufrage sur les côtes du Groenland, et que les vingt-huit hommes constituant l'équipage viennent d'être débarqués à Holstenborg, en huit doris. Le naufrage a eu lieu le 21 juillet.

« Les naufrages, fréquents depuis quelques années, ont formé une mentalité défavorable aux capitaines, à tel point que lorsqu'un naufrage est signalé, immédiatement un certain sourire de doute et de méfiance effleure les lèvres. Cette mentalité conduit certainement à des injustices. C'est le cas pour le « Navarin ». Je ne crois pas le capitaine Dujardin, qui le commandait, capable de commettre le crime de « baraterie ».

« Pendant le déjeuner, le commandant me parle de ce naufrage, il me dit qu'il n'a pas le temps d'aller chercher les naufragés et qu'il pourra demander à un chalutier de les prendre pour les ramener en France. Je me permets de lui faire remarquer :

« 1°) Que les chalutiers ne rentreront pas en France avant la fin de novembre.

2°) Que, sur les chalutiers, il y a tout juste assez de place pour l'équipage, car, chaque fois que nous avons recueilli des naufragés sur les chalutiers, nous les avons trouvés couchant sur le foin pendant des semaines et des mois.

« Sur ces entrefaites, on nous apporte le radio suivant :

« 23-7-34. Godthaab, Gouverneur Sud. – Navire français « Navarin » perdu à 66°52 Nord, 54°14 Ouest, peut-être plus à Nord. Equipage 27 hommes arrivé à Holstenborg. Est-il possible pour vous d'emporter l'équipage ? Capitaine, premier et quelques autres, seront transportés à Godthaab pour procès-verbal. Sentiments respectueux. – Swane ».

« Le commandant répond qu'il faut transporter l'équipage entier à Godthaab et qu'il l'y prendra.

« Vers 14 heures, le temps fraîchit. La houle est assez accentuée. Le navire roule, d'un roulis bien plus prononcé que pendant le gros temps. Pourtant ce roulis de la « Ville-d'Ys » est un bercement, comparé à celui de la Sainte-Jeanne-d'Arc ».

Nos marins de l'Extrême-Nord

En vue du Groenland, le 24 juillet 1934.

« Ce matin, nous sommes en vue de la terre, vers 5 heures nous apercevons d'immenses icebergs.

« Vers 10 heures, le commandant m'a fait appeler sur la passerelle pour filmer un champ d'icebergs. Il a fait approcher d'un immense bloc.

« A partir de 8 heures, nous avons navigué au milieu d'une flottille portugaise. Nous apercevons à la fois jusqu'à 12 navires. Nous mettons en code le signal : « Avez-vous besoin de quelque chose ? »

Nous stoppons auprès de « Notre-Dame-de-Saint-Jouan », navire français perdu au milieu des Portugais. Ce navire appartient à M. Saint-Mleux, il est commandé par le capitaine Desguilly, de Langrolay.

« Les hommes sont dans les doris où ils lisent leurs lettres. Je leur demande de leurs nouvelles en passant et s'ils sont satisfaits de celles que les lettres leur apportent de leurs familles.

« Tandis que nous avons stoppé, plusieurs capitaines portugais viennent à bord et s'entretiennent avec les officiers de l'avis français.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« Nous avons stoppé le 24 au soir, en raison de la brume et nous nous remettons en route le 25, vers 3 heures.

En mer, le 25 juillet 1934.

« Il fait froid, le thermomètre ne marque plus que 5°. La nuit dernière, il a fait jour toute la nuit ! Le sommeil ne vient que grâce à la fatigue ou à la nuit artificielle que nous obtenons en aveuglant les hublots.

« A 24 heures, nous rencontrons le « Willy-Fursy », capitaine Le Trocquer.

« Le capitaine nous fait savoir qu'il a deux malades à bord et qu'il ne possède pas d'embarcation pour nous les amener. Le commandant fait mettre une baleinière à l'eau et je vais à bord. Les malades sont amenés à la « Ville-d'Ys » où le docteur les visite et les soigne avant de les faire reconduire à leur bord.

« Entre temps, les 23, 24 et aujourd'hui 25 juillet, nous recevons des radios de navires danois et du gouverneur de Godthaab au sujet de l'équipage du « Navarin ».

« Le Gouverneur souhaite la bienvenue au commandant de la « Ville-d'Ys » en Godthaab où va être rassemblé l'équipage du « Navarin ».

« Après un échange de radios, le commandant obtient que l'équipage du « Navarin » lui soit amené au large de Holstensborg où il prendra les hommes à son bord.

« Le chalutier Spitzberg » nous adresse le radio suivant, de son capitaine : « Bonsoir, commandant. Voici notre position. Lat. 67°45 sonde 40 à 45 mètres. respectueuses salutations. – Capitaine ».

« Le 25 juillet, à 11 h. 25, nouveau radio du capitaine du « Spitzberg ».

« Sommes par 67°40 et 55°15 avec plusieurs Portugais et voilier « Jacques-Berthe » de Gravelines. Tous les jours, beau temps et brume, petites éclaircies, beaucoup de glaces en vue actuellement, temps brumeux. visibilité 3 milles. Salutations respectueuses. – Capitaine ».

« A 11 h. 35, autre radio du capitaine de « l'Izarra ». – « Bonjour commandant. Sommes par 66°18 à 10 milles de terre. Viendrez-vous nous voir ? ».

26 juillet, en vue du Groenland.

« Nous nous rendons au lieu de rendez-vous indiqué par le capitaine du vapeur danois « Ingolf » pour prendre les naufragés du « Navarin ». A 16 heures, nous arrivons auprès de ce navire qui nous attendait avec nos futurs passagers. L'équipage du « Navarin » était à bord du vapeur danois, les doris des rescapés étant à la remorque de ce vapeur.

« Le second est venu à notre bord pour s'entendre avec le commandant sur la manière de transborder les naufragés, et le commandant s'est rendu à bord de « l'Ingolf » pour remercier son capitaine. Celui-ci demande au commandant de céder aux Esquimaux à titre de reconnaissance, six doris. Régulièrement, les doris, comme tout ce qui est sauvé d'un navire naufragé, appartient à la Compagnie d'assurances qui répond du navire. Le commandant me demande si l'assurance ne lui ferait pas de difficultés s'il cède les doris aux Esquimaux d'Holstenborg. Je lui réponds qu'il n'est pas tenu par ses règlements de transporter les doris. Par conséquent, si l'assurance lui réclamait les doris, il pourrait lui dire de venir les chercher à Holstenborg !

« Les officiers et l'équipage du navire danois ont été charmants pour les naufragés du « Navarin », mais à Holstenborg, les malheureux étaient très mal logés. Ils étaient entassés dans une grange et couchés sur la planche. Ils ont beaucoup souffert du froid. Tous se plaignent des Esquimaux qui leur ont volé leurs habits, des conserves, et jusqu'à leurs cirés.

« Leur navire a touché un iceberg en voulant en éviter un autre, ce qui lui a occasionné une grave et irréparable avarie. Six hommes de l'équipage sont restés à Holstenborg d'où ils seront transportés à Godthaab pour la rédaction du procès-verbal du naufrage.

Le courage surhumain du capitaine du « Jean-Dunois »

« Nous recevons aussi à bord le capitaine Désiré Frelaux, commandant le « Jean-Dunois » de Saint-Malo. Ayant eu le bras pris dans le guindeau et se trouvant seul auprès de la machine au moment de l'accident, il fit plusieurs tours avant que lui parvienne du secours.

« Quand on parvint à arrêter le moteur, le capitaine Frelaux avait le radius et le cubitus fracturés, avec plaie ouverte, par laquelle l'os sortait.

« De lui-même, avec un stoïcisme de Spartiate, le blessé rentra dans les chairs l'os qui sortait de la plaie, se donna les premiers soins et se fit un pansement.

« Le « Jean-Dunois » se trouvant non loin du « Cap-Pilar », il demanda au cuisinier de ce navire, ancien infirmier à l'hôpital de Saint-Pierre, où il exerça pendant six ans, de venir lui donner ses soins. Cet infirmier soigna si bien le capitaine Frelaux qu'il ne survint aucune complication et que son bras lui sera conservé malgré son horrible blessure. Ce ne fut que le lendemain que le capitaine fut transporté à Holstenborg par un pêcheur indigène.

« Le docteur du bord décide qu'il ne peut donner à ce capitaine les soins que nécessite son état. Son bras a besoin d'être radiographié, et, puisqu'il y a une occasion de le transporter à Godthaab, il est préférable de le mettre à l'hôpital de cette ville que de le garder à bord. C'est ce qui est décidé.

« Le capitaine Frelaux a été d'une énergie exemplaire, inouïe pour les gens qui n'ont pas fait la guerre. Le docteur a demandé au Commandant de le proposer pour la Médaille du Mérite Maritime.

« Dans la soirée du 26 juillet, nous recevons le radio suivant :

« – Capitaine du « Commandant-Louis-Richard » à Commandant « Ville-d'Ys ». – Bonjour commandant. Sommes par 67°25 à 20 milles de terre, arrivons d'hier, venant du Sud. Avons parlé aux « Pascale », « Immaculée-Conception », « Notre Dame d'Uronéa », « Erminie », tous par 67°. Avons aperçu plusieurs autres Français dans ces parages. Beau temps, couvert. Vent S.E., force 2. Visibilité 10 milles. Salutations respectueuses. – Cadiou.

« A 9 heures, nous rencontrons le « Saint-Jean », capitaine Roussel, de Pleslin, armateur M. Dubois, de Saint-Pierre-de-Plesguen. L'équipage est en grande partie de cette commune et de Plesder, où j'ai donné des missions l'hiver dernier. Ce navire vient d'Islande. Les marins racontent avec effroi les dangers qu'ils ont couru là-bas. Ils ont eu presque tout le temps une épouvantable tempête. Ils ont été en cape pendant quatre jours, et, pendant ce temps, le bateau faisait continuellement le sous-marin. Sur soixante jours, ils ont pu faire vingt marées, c'est-à-dire vingt jours de pêche. Tous disent qu'ils ne retourneront plus en Islande. un des hommes a eu son beau-frère noyé à bord de « l'Eider ». Ils ont à bord quatre hommes souffrant de panaris en même temps. C'est pitié de les entendre raconter leurs souffrances. Un homme a eu un doigt écrasé. On le soigne à bord de la « Ville-d'Ys ». Nous buvons à bord un cidre excellent, qui a été conservé dans le sel. Il paraît que ce moyen est souverain. En effet, le cidre est tel qu'il a été embarqué.

« Le « Saint-Jean » pense débarquer le 15 août.

« Nous rencontrons les Portugais. Un de leurs navires a brûlé, il y a quinze jours. Les hommes ont été répartis sur différents navires.

« A bord de « L'Anne-de-Bretagne », nous trouvons deux hommes blessés. L'un a eu la rotule cassée, le Vendredi Saint et... il fait son service de cuisinier depuis ! On sent très bien les deux morceaux de la rotule qui bougent. L'autre a eu le cubitus cassé pendant un coup de chien, au Cap

Farewell en montant au Groenland. tous les doris d'une bordée ont été emportés. Le navire a dû emprunter des doris aux autres bateaux qu'il a rencontrés.

« A bord du « Jean-Dunois » nous avons remis le frère du capitaine Frelaux, qui l'avait accompagné à l'hôpital d'Holstenborg. Sur ce navire, j'ai eu la tâche pénible d'annoncer à Marc Joseph, de Saint-Cast-Isle, la mort de sa femme, décédée au début du mois de mai. ils sont deux frères à bord. Il est toujours pénible d'annoncer ces deuils ; mais il facile de s'imaginer combien les circonstances les rendent plus tragiques encore. La pauvre femme laisse deux enfants en bas âge. Et le malheureux mari était loin de se douter de son malheur, ayant quitté sa femme en bonne santé.

« Nous mouillons à 20 heures, pour réparer le moteur du guindeau du « Madiana ». Comme nous ne repartons qu'à 4 heures, j'ai le temps de causer longuement avec le capitaine Chapdelaine, de Cancale.

En mer, le 28 juillet 1934.

« De bonne heure, nous voyons le chalutier « Spitzberg ». Le capitaine est venu à bord dans une vieille barcasse impossible à traîner. Comme elle n'a que deux avirons, amarrés avec des ficelles sans tollets, il était impossible que deux hommes rament à la fois. Aussi je n'ai pas voulu imposer à un seul homme la corvée de me conduire à bord, d'autant plus que le courant était bien de trois nœuds et contre nous.

« C'est un des rares bateaux que je n'ai pas visités.

« De bonne heure, nous voyons encore le « Saint-Yvonnec », capitaine et armateur M. Leport, de Rhoténeuf. Je vais à bord et donne un paquet de tabac à chaque homme, des livres et des journaux pour l'équipage.

« Vers 10 heures, nous rencontrons le « Bassilour », capitaine Cochart, de Plouër. Sa machine est en panne depuis trois mois. Nous stoppons pour la réparation, de 10 heures à 15 heures. Je reste à bord pendant ce temps et cause longuement avec les hommes.

CROISIÈRE AU GROENLAND

Le Groenland, royaume de la glace.

Au Groenland, le 29 juillet 1934

« Nous arrivons à Godthavn le 29 juillet, à 17 heures.

« Le Groenland est une île très vaste qui s'étend entre le Cap Farewell, situé vers le 60° degré de latitude, à la latitude de Stockholm et le Cap Morris Jesup, par 83° 40 N.

« Cette île immense forme une vaste cuvette dont les parois granitiques, larges par endroits d'une centaine de kilomètres, sont formées de montagnes qui dépassent 1.200 à 1.500 mètres. Cette cuvette est découpée en fjords profonds, par lesquels la mer pénètre au loin dans l'intérieur, en golfes étroits et diversement ramifiés. Ces fjords sont remarquables par leur longueur et par leur profondeur, plus grande que celle de la mer voisine.

« Tout l'intérieur de la cuvette est recouvert d'un immense glacier appelé « inlandsis ». La superficie glacée est égale à quatre fois environ celle de la France.

« Dès que les parois de la cuvette sont franchies, le glacier ne présente plus qu'une surface unie et polie semblable à un immense océan congelé, déroulant à l'infini ses ondulations régulières ; et les montagnes de l'intérieur, appelées « menataks », jaillissant au-dessus de la glace, auprès de la paroi montagneuse, sont semblables à des îles au-dessus de la mer.

« L'épaisseur de cette glace qu'on a pu mesurer par l'utilisation de la réflexion (sic) des ultrasons est en général d'un kilomètre environ, mais à certains endroits elle atteint trois kilomètres et peut même atteindre quatre et cinq kilomètres.

« Ces glaces sont la source de dangers considérables au point de vue pratique de la navigation et ont été cause de nombreuses catastrophes maritimes – et voici comment.

« Le rempart montagneux qui forme les parois de la cuvette groenlandaise et où s'est accumulée la glace, est percé de vallées qui aboutissent à la mer. Or l'Inlandsis, sous la pression de la masse glacée, s'écoule dans ces vallées et avance vers la mer comme par d'immenses fleuves de glace. Leur progression est variable, mais on peut l'évaluer à douze mètres environ par vingt-quatre heures. Le glacier de Jacolshavn chemine, en juillet, au maximum de dix-neuf mètres par jour dans le voisinage de son milieu. Au sud d'Upernivik on a relevé une progression de trente-et-un mètres par vingt-quatre heures ! Au glacier de Torsukatak (Baie de Disko), l'avancement est de six ou dix mètres. Cette rapidité est attribuable à l'énorme pression qu'exerce la masse de l'inlandsis.

Les icebergs

« Les fleuves de glace s'avancent dans la mer à plusieurs kilomètres sur un front qui atteint parfois vingt kilomètres (Spitzberg) et leur falaise terminale peut s'élever à cinquante et parfois cent mètres (Horn Sound). L'eau les supporte jusqu'au moment où diverses causes, les tempêtes, les marées, en provoquent la cassure et les réduisent en blocs de glace plus ou moins volumineux.

« Ces blocs prennent des noms différents selon leur dimension. on les appelle « icebergs » quand ils atteignent des dimensions notables ; des « icelloes » quand il ne sont pas très gros. Le mot « growles » est appliqué par les marins aux icebergs de moindre dimension et dont la partie visible au-dessus de l'eau est très restreinte. Les growles, toujours lavés par la mer, ont des reflets bleus plus accusés que ceux de la partie visible des icebergs ordinaires, et c'est la raison pour laquelle on les désigne souvent sous le nom de glace bleue. Les anciens navigateurs français appelaient les tout petits icelloes des « bourguignons ».

« La partie de l'iceberg qui est sous l'eau est environ 8 fois supérieure à la partie visible sur l'eau. Les plus communs ne dépassent pas cinquante mètres de hauteur, mais il peuvent atteindre exceptionnellement une centaine de mètres. Ils constituent parfois des masses énormes. A Godthavn j'ai fait, avec les naufragés du « Navarin », des promenades en doris à travers un champ d'icebergs. J'en ai compté cent vingt-deux, et de toutes dimensions, mais j'en ai vu un pour lequel il ne nous a pas fallu moins de dix minutes pour en faire le tour.

« Ils revêtent les formes les plus variées. Les vagues qui les usent creusent des grottes, effilent des aiguilles hardies, les transforment en bizarres architectures dont s'amuse l'imagination. Mais à distance, certains d'entre eux prennent sans grand effort les formes originales de nos cathédrales gothiques agrémentées de centaines de clochetons, d'une hauteur et d'une finesse remarquables.

A travers les champs d'icebergs

« D'une promenade à l'autre, ce champ d'icebergs nous apparaissait sous un aspect si différent, qu'on eût dit avoir été complètement renouvelé du jour au lendemain. Et pourtant c'étaient bien les mêmes montagnes flottantes. Mais, il arrive surtout à la saison d'été, que l'eau, travaillant la partie immergée, et le soleil, travaillant la partie émergée, les morcellent brusquement avec un bruit de canonnade formidable et dans un magnifique feu d'artifice de glace et d'écume. Leur équilibre change, les chavirements successifs leur font perdre leur imposante forme géométrique et leur donnent un aspect tout nouveau et quant à la forme et quant à la couleur. La partie précédemment immergée et maintenant en l'air, est tachetée de bleu, de vert et de violet, et mille petits godets la marquent comme du cuivre martelé : l'attaque de la glace par l'eau où elle plonge, se produit, en effet, par une multitude de petits tourbillons de convection, qui cisèlent ce guillochis de facettes concaves.

« Comme le but de mes promenades à travers ces icebergs était d'en saisir les formes les plus variées pour en agrémenter mon film de la Grande Pêche, je voulus – pour donner un point de comparaison quant à l'évaluation de leur hauteur – monter sur un iceberg tabulaire surmonté d'une immense flèche, et me faire filmer.

« La Providence me délivra des conséquences lamentables de mon idée imprudente. A peine étions-nous arrivés à deux cents mètres de l'iceberg, qu'il éclata en morceaux avec un bruit formidable, déterminant tout autour de lui un remous de gros temps qui fit danser notre doris avec violence pendant quelques minutes. Ceux qui me feront l'honneur de venir voir mon film, se passeront de leur point de comparaison.

« Je le regrette, mais je n'ai pas eu le courage de faire une seconde tentative.

« Le spectacle de centaines d'icebergs défilant sur un écran suffit, à la rigueur, à donner une idée de leurs formes et de leurs dimensions, mais on ne saurait concevoir, sans l'avoir constaté de visu, la variété des teintes de ces montagnes flottantes. Elles brillent avec une vivacité de couleurs qui dépassent l'imagination et qu'il n'est pas au pouvoir de l'art d'imiter. Tandis que les portions blanches resplendissent comme de l'argent, les parties bleues, vertes ou violacées projettent des reflets aussi variés, aussi éclatants que ceux de l'arc-en-ciel ; des jeux de lumière toujours changeants et toujours nouveaux, produisent un effet merveilleux de miroitement, de feux d'artifice.

« Considérés au point de vue esthétique, ces icebergs sont un objet d'admiration pour les touristes, mais, considérés au point de vue pratique de la navigation, ils sont un objet de terreur pour les marins. Entraînés vers le sud par le courant qui longe la côte orientale du Groenland ou par le courant de la mer de Baffin, ils finissent par rejoindre le courant du Labrador, qui côtoie le Labrador et Terre-Neuve. Tout le champ de pêche de nos voiliers et de nos chalutiers en est donc parsemé.

« Après la catastrophe du « Titanic », le 15 avril 1912, au sud de Terre-Neuve, à la suite d'une collision avec un iceberg, une conférence internationale se réunit à Londres, pour le sauvetage de la vie humaine en mer, et, le 20 janvier 1914, quatorze nations maritimes prirent l'engagement d'organiser à frais communs une croisière dans la région de l'Atlantique Nord, afin de prévenir les navires de la présence des glaces.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

« Cette croisière porte le nom d'Ice patrol. Elle fonctionne très régulièrement pendant la saison des glaces, d'avril à juillet. Les navires qui prennent part à cette croisière déterminent, avec le plus d'exactitude possible, les limites des glaces, suivent ces glaces dans leurs déplacements vers le Sud, et envoient des avertissements radio-télégraphiques sur leur situation ; Ces avertissements ne suppriment pas le danger. Le « Titanic » avait été averti et la catastrophe s'est cependant produite. Mais le souvenir de son naufrage conseille la prudence. Aucun navire quelles que soient sa taille et sa puissance, ne peut se vanter de subir sans grands dommages une collision avec un iceberg. L'avertissement de l'Ice patrol oblige à une veille attentive, à une route prudente.

« Pratiquement ces avertissements, même sur les Bancs de Terre-Neuve, sont de nulle valeur pour la plupart de nos navires de pêche qui sont dépourvus de T.S.F. Même ceux qui sont pourvus de T.S.F. ne sont pas à l'abri des collisions, car, même au mouillage, ils peuvent être abordés par les icebergs. C'est ainsi que cette année le « Zazpiakbat » a reçu, en pleine nuit, une accolade violente d'un iceberg, et ce n'est que parce qu'il a viré sur sa chaîne qu'il a pu s'arracher sans avaries de ce contact.

« Les icebergs y pullulent tellement et leurs déplacements sont si fréquents et si rapides, qu'il serait impossible d'en établir une carte, et d'ailleurs, les courants l'auraient bouleversée dans la réalité avant qu'on ait eu le temps de la fixer sur papier. Aussi les glaces constituent une des grandes épreuves de la navigation dans toute la région groenlandaise et obligent les navires à une veille de tous les instants. Sans doute, pendant la période de pêche, le jour perpétuel leur facilite la fuite des icebergs, mais la brume, ce cauchemar des morutiers, les cache fréquemment d'un voile opaque qu'elle laisse tomber que lorsque les navires en sont déjà si près qu'il ne leur est parfois pas toujours possible de les éviter. C'est ainsi que le 9 juillet, le « Navarin », en voulant se « garer » d'un iceberg, s'est jeté sur un autre qui lui a fait des avaries si graves que l'équipage a dû évacuer le navire le 21.

« Godthavn est une des possessions danoises du Groenland disséminées le long de la côte occidentale, depuis le Cap Farewell jusqu'au 74^e degré de latitude.

« Le nombre des Groenlandais occidentaux n'a cessé de croître depuis une cinquantaine d'années et dépasse aujourd'hui douze mille. Ils sont groupés en plusieurs districts : Julianehaab, Frederickshaab, Fiskernaes, Godthaab, Sukkertoppen, Holstensborg, Egedesminde, Christianshaab, Jacobshavn, Ritenbenk, Umanak, Upernivik, Godthavn.

« Godthavn est une petite bourgade de cent trente habitants, cachée au fond d'une crique de l'île de Disko. Pour y accéder, les navires de la dimension de la « Ville-d'Ys » doivent faire un véritable tour de force de navigation, car, outre l'étroitesse du chenal et les récifs dont il est sillonné, il faut encore compter avec les icebergs que le courant de la marée entraîne à l'entrée, qu'ils obstruent en partie.

« Notre arrivée dans cette bourgade, perdue au milieu des rochers et dont il est impossible de supposer l'existence avant d'arriver dans le port même, est un événement. Aussi toute la population est sur le quai en costume d'apparat ! ... Les hommes sont vêtus à l'européenne, avec cette particularité que leurs vestons sont munis d'un capuchon ; les femmes ont un costume sui generis : culotte en peau d'ours, décorée par devant par deux bandes de cuir brodé ; hautes bottes souples (appelées kamiks) en cuir de phoque teint et brodé ; larges collerettes en perles de verre, formant une dentelle aux dessins géométriques de couleurs vives. Cette collerette recouvre le buste presque entièrement, par-dessus un corsage d'étoffe ou de cuir rouge. Les maisons, qui sont de construction en bois importé du Danemark et perchées sur des rochers, sont toutes pavoisées. L'entrée de la « Ville-d'Ys » dans le port est saluée par trois coups de canon ; je devrais dire plutôt par trois coups de « crapouillots » de dimension minuscule, mais dont les détonations sont cependant suffisantes pour se répercuter dans les montagnes voisines avec un vacarme extraordinaire.

« Une dizaine d'hommes tournoient autour de notre bâtiment, dans des kayaks qu'ils manient avec un art merveilleux. Ces embarcations consistent simplement dans des peaux de phoques tendues sur un support de bois. Ils sont assez légers pour être portés sous le bras quand il faut franchir une étendue de mer gelée. Le vêtement usité dans le kayak est imperméable, garantit la tête sans couvrir le visage et s'ajuste au canot lui-même si bien que le marin fait vraiment corps avec son embarcation. Insérés dans leur longs cigares, qu'ils manœuvrent avec des balancements rapides de pagaies, ces

Esquimaux donnent l'impression visible de vouloir nous « épater ». Deux d'entre eux atteignent nettement leur but en se livrant à de véritables acrobaties. Ils chaviraient lestement leurs kayaks, de sorte qu'ils étaient complètement plongés dans l'eau et qu'on ne voyait plus que fond de l'embarcation. Pendant de longues secondes, la pirogue dérivait, puis, d'un seul coup de pagaie, les Esquimaux les relevaient et reparaissaient sur l'eau. C'est une acrobatie courante, dans ces insubmersibles de cuir, dont les « hommes étanches » bouchent hermétiquement l'ouverture. Ils ne s'y mouillent que le visage et les mains ...

« La plupart des ethnographes considèrent les Esquimaux comme une race à part, dont l'origine n'est pas encore nettement connue, mais il est évident que ses caractéristiques sont aussi celles de la race mongole : visage large et plat, aux maxillaires puissants. Les pommettes sont larges et saillantes ; l'os nasal est plat et semble dans le même plan que le front et les joues. La bouche est petite et ronde. Les yeux sont petits, noirs et bridés. Leur taille est généralement inférieure à un mètre soixante. La poitrine et les épaules sont très larges et très fortes...

« Ils ont la chair flasque, sont gras et sanguins. La peau du corps est lisse et grise, le teint brun et rougeâtre.

« Leur chevelure est complètement noire, raide et longue, Ils ont peu de barbe.

« A terre, leurs moyens de transport sont des traîneaux. Ces traîneaux sont tirés par des chiens qu'ils conduisent avec beaucoup d'habileté. Des attelages de huit et dix chiens ne sont pas rares. Aussi cette petite bourgade possède un nombre considérable de chiens, qui se battent jour et nuit, avec des aboiements et des cris assourdissants.

« Les Esquimaux vivent surtout de leur pêche, et principalement de phoques et de baleines. Pour l'Esquimau, le phoque est tout ; le phoque lui fournit tout : la viande et la graisse le nourrissent ; la peau l'habille ; les canots sont recouverts de peau de phoque ; l'huile de phoque alimente les lampes.

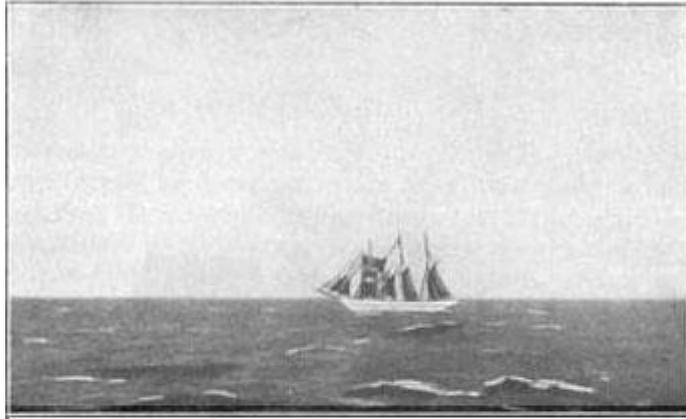
« Sous l'influence danoise, les Esquimaux occidentaux ont perdu en partie leur caractères primitifs, se sont civilisés et un peu métissés. Ils sont convertis, du moins en apparence, à la religion protestante, mais ont gardé, au fond, leurs croyances aux génies malfaisants.

« Le Groenland est une île fermée au reste de l'Humanité, Son éloignement de tout continent, ses côtes inabordables, son climat, les récifs qui sillonnent ses eaux territoriales et dont la carte est très imparfaite ou même inexistante pour de nombreux parages, le protègent naturellement contre l'invasion des visiteurs : mais la loi danoise a renforcé encore cette clôture naturelle. L'accès du Groenland est interdit à tout étranger non muni d'une autorisation du Gouvernement danois – et des navires garde-côtes appliquent strictement la loi. Malgré cette loi, la nécessité de renouveler leur provision d'eau, ou même la simple curiosité, font parfois débarquer nos pêcheurs de morue dans l'île. On en rapporte du pissenlit et de la mousse fleurie, parfois du gibier, et, souvent aussi, un ... procès-verbal dont d'ailleurs on s'amuse ; mais il n'en est pas de même des armateurs, le jour où ils reçoivent... la douloureuse !!

« J'ai ouï dire qu'il y a des pourparlers entre le Gouvernement français et le Gouvernement danois pour déterminer deux ou trois stations groenlandaises dont l'accès serait autorisé à nos pêcheurs et qui seraient organisées pour leur servir de centres de ravitaillement ; jusqu'à ce jour, ces pourparlers n'ont pas abouti.

« Les Esquimaux groenlandais sont encore un peuple-enfant, qu'il est nécessaire de maintenir en tutelle. Comme l'enfant, il n'a pas le souci de l'avenir ni le sens l'économie. Aussi, dans chaque bourgade, le représentant du Gouvernement danois remplit une véritable fonction de tuteur. L'importation et l'exportation sont régies par lui. Gérant de la coopérative locale, il a pour ainsi dire le monopole du commerce. Pour certaines denrées, comme l'alcool, son action elle-même est soumise à des lois qui lui déterminent la quantité à concéder à chaque famille. Bornés dans leurs besoins et leurs désirs, ces braves gens sont heureux. Le vrai bonheur ne consiste-t-il pas dans l'équilibre parfait entre les besoins, les désirs et la possibilité de les satisfaire ? L'entrée libre des étrangers aurait pour conséquence certaine de multiplier des besoins et de provoquer des désirs qu'ils ne pourraient satisfaire, et, par conséquent, d'ébranler ou de détruire l'équilibre moral qui fait leur bonheur. Très sage est donc la loi danoise qui les « cloître » dans leur bonheur pour les défendre contre l'invasion étrangère.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



En route pour le " Groenland "



La côte groenlandaise



Au Groenland. Le soleil de minuit

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Des esquimaudes en grande toilette



Au Groenland. Le repas d'un attelage de traîneau

« Durant les quatre jours qu'elle a passés à Godthavn, la « Ville-d'Ys » a été sans cesse assiégée par des Esquimaux attendant l'occasion de faire des échanges avec les marins. Ils sont assez indifférents à l'argent, mais très avides de tabac, d'eau de Cologne et de linge. Pour un vieux gilet, une vieille culotte, ils cédaient des reproductions minuscules de kayaks en peau de phoque, des traîneaux et des aiguilles à tricoter, en os de baleine ; pour un flacon d'eau de Cologne, qui se rapprochait plus souvent d'un flacon d'eau pure que d'un flacon d'eau de Cologne, les femmes cédaient leurs corsages leurs culottes et leurs bottes ! C'était un spectacle des plus curieux, de voir comment nos « cols bleus » réussissaient à se faire parfaitement comprendre par le simple langage du geste !

« La sévérité de cette loi de claustration est encore légitimée par la protection des Esquimaux contre les maladies qui sont particulièrement visées sont certaines maladies « sui generis » !

« A toutes ces raisons, s'ajoute la préoccupation de la protection morale du sexe faible ! Le gouvernement danois estime qu'une longue absence de leurs foyers n'a pas pour effet d'immuniser les marins contre certaines passions dont le déchaînement, au contact de l'occasion, pourrait causer des ravages regrettables dans une bourgade de cent à cent cinquante habitants ! D'autant plus que les icebergs et la température glaciale du Groenland n'ont pas pour effet de geler le sang qui coule dans les veines des femmes indigènes...

« Le Gouvernement a autorisé nos « cols bleus » à descendre à terre, ce qui a permis à la paternelle sollicitude du Commandant Goybet d'organiser quelques excursions récréatives dans les montagnes. Le Commandant les a même autorisés à faire quelques excursions d'un autre genre dans la bourgade, mais non sans leur avoir donné au préalable, quelques sages et paternelles recommandations, qui, je dois à la vérité de le dire, ont été parfaitement respectées.

« J'ai ouï dire cependant – il y a de mauvaises langues partout – j'ai ouï dire que ces sorties ont été l'occasion de certaines déceptions amusantes pour quelques « Jean Gouin » aux désirs trop entreprenants ! Il paraît que, longtemps avant l'heure de leur sortie, ces jeunes cœurs avaient remarqué des « belles » qui, de la côte, leur faisaient des gestes d'appel significatifs !! A peine à terre, nos cols bleus mettent donc le cap sur le point visé... La déception fut cruelle : les colombes s'enfuirent à l'approche des... éperviers ! Les gestes que « Jean Gouin » avait pris pour des gestes d'appel n'étaient que de vulgaires mouvements de mains par lesquels ces « belles » protégeaient leur beauté contre les piqûres des moustiques !!

« C'est une chose extraordinaire qu'il puisse y avoir des moustiques dans une contrée aussi froide ! Et pourtant, le pays en est infesté ; leurs dards sont si venimeux qu'ils résulte de leurs piqûres de démangeaisons non seulement désagréables mais douloureuses, si douloureuses que certains marins en avaient la figure boursouflée et couverte de cloques, au point qu'il a fallu les admettre à l'infirmerie.

« Le Commandant a reçu à bord les représentants du Gouvernement danois. Mais, avant d'amener toute son équipe, le Gouverneur vint poser au Commandant un cas de conscience. Il se demandait s'il devait se faire accompagner du « Komminister », le préfet apostolique protestant, à cause de la présence d'un prêtre catholique. Le Commandant lui ayant déclaré que non seulement je n'en serais ni gêné, ni froissé, mais que je serais heureux de le voir, j'ai eu le plaisir de faire la connaissance de ce brave homme. Il ne connaît ni l'anglais, ni le français, mais il s'exprime dans un latin assez correct. A la fin du repas, il se leva et me dit solennellement en levant son verre : » Pius undecimus, summus Pontifex tuus, vir plane sapientissimus habet auctoritatem moralum quam nemo unquam habuit. Salutem tibi et Ecclesiae tuae ! ». Le commandant me regardait d'un œil malicieux attendant ma réponse... Je me suis contenté de répondre : « Gratia tibi et salutem patriae tuae ! ! » En sortant de la salle à manger, le Commandant me dit au coin de l'oreille : « J'attendais votre réponse ; si vous aviez porté un toast au protestantisme, je vous aurais dénoncé au Pape ! ! »

« La raison du stationnement de la « Ville-d'Ys » à Godthavn pendant quatre jours était la nécessité de s'approvisionner en eau et en charbon. C'est une rude corvée pour l'équipage. Le charbon y a été transporté par les soins du Gouvernement danois ; mais il a été déchargé sur un rocher que la « Ville-d'Ys » ne peut accoster à cause de l'insuffisance de profondeur du port ; Les hommes doivent

donc le charger d'abord dans des sacs, puis dans deux chalands qu'ils tirent en va-et-vient à l'aide d'une corde reliant en permanence le navire au rocher. C'est un moyen peu expéditif et c'est le seul pour embarquer quelques centaines de tonnes de charbon.

« L'approvisionnement en eau ne se fait pas avec moins de difficulté. Il se fait à l'aide d'immenses outres qu'il faut aller remplir à un mille. Ces outres flottent dans l'eau et des vedettes les traînent près du navire dont les pompes la font monter dans les « charnières ».

« Le 4 août, nous levons l'ancre, et nous mettons le cap sur les navires de pêche. La « Ville-d'Ys » doit rallier Sydney pour le 16 et se mettre, le 18, à la disposition du « Vauquelin » battant pavillon du Vice-Amiral de Pontévès, représentant de la Marine Française aux fêtes de Jacques-Cartier ; mais dans sa course vers Sydney, elle pourra encore assister les navires qu'elle trouvera sur son passage. Le même principe guide toujours le Commandant Goybet : le maximum d'assistance dans le cadre du programme officiel.

« Le 5 août, nous voyons : « Notre-Dame-d'Uronea », « Saint-Yvonnec » ; le 6 août, « Jacqueur-Cœur », « Pépita », « Atlanta », « Izarra », « Martin-Pêcheur », « Commandant-Louis-Richard », « Gure Herria », « Zazpiakbat », « Saint-Charles ».

« Le 7 août : « Capitaine-Guynemer », « Père-Pierre », « Saint-Jean », « Cap-Pilan », « Notre-Dame-des-Flots », « Butterfly », « Victor-Emile », « Jacques-Berthe », « Le Casselois », « Pascal ».

« Le 8 août : « Rigoletto ».

« Depuis son départ de Godthavn, la « Ville-d'Ys » a fourni un travail considérable au point de vue assistance. Grâce à la complaisance du Commandant, j'ai pu aller à bord de tous ces navires.

« Ils sont rapprochés les uns des autres et la marche de la « Ville-d'Ys » est si rapide que je n'ai pas pu me coucher depuis soixante heures. Le manque de sommeil diminue la sûreté des mouvements. Et pourtant, pour descendre des navires et pour y monter, il faut un coup d'œil et des mouvements rapides et sûrs ! Aussi, m'est-il arrivé deux fois de prendre la température de l'eau !

« Il reste encore quelques navires à visiter, mais le Commandant doit prendre au passage à Godthaab, les six hommes retenus par le Gouvernement danois pour le procès-verbal du naufrage du « Navarin » et rallier Sydney le 16. Il regrette amèrement de laisser ces navires sans assistance, mais les ordres de Paris sont formels. Nous mettons donc le cap sur Sydney.

« Mais... arrivés à la hauteur du Cap Farewell le baromètre tombe en verticale ! Le 10, à trois heures du matin, nous sommes en plein noyau d'un formidable cyclone. Quand on se replace par l'imagination, en face d'un pareil bouleversement des éléments et qu'on essaie d'en faire une description adéquate, on reste figé devant son encrier ! C'est un spectacle inimaginable et indescriptible ! J'ai essayé, au début de cette relation, de donner une idée aussi juste que possible de la tempête que nous avons subie entre Cherbourg et les Açores, mais, cette fois, je renonce à toute description, me reconnaissant incapable de donner la moindre idée juste de ce tintamarre et de cet infernal brouhaha !!!

« Nous arrivons à Sydney le 16 août.

« Ma campagne d'aumônier des Terreneuvas est terminée. Une seule idée hante mon esprit désormais : rentrer en France, le plus tôt possible, pour essayer de faire armer un navire-hôpital.

« Le « Vauquelin » est délégué par le Gouvernement français pour représenter la Marine Française aux fêtes de Jacques Cartier. Il rentre en France le 23 septembre, tandis que la « Ville-d'Ys » ne rentre que le 10 novembre. Si je pouvais « poser mon sac » sur le « Vauquelin » !!! J'ai commencé les travaux d'approche depuis deux mois.

« A l'arrivée du « Vauquelin », je me présente à l'Amiral de Pontévès et lui dis : « Amiral, je viens vous présenter mes hommages ». L'Amiral me regarde d'un air malicieux et murmure en souriant : « Est-ce que, mon Père, vos hommages ne sont pas un peu... intéressés !!! – « Oh ! Amiral, lui répondis-je, pour le moment, ils sont surtout respectueux ! » – « Alors ajoute-t-il, vous voulez rentrer avec nous ? » – « Amiral, vous me rendriez le plus grand service ; Certes mon séjour à bord de la « Ville-d'Ys » est on ne peut plus agréable ; le Commandant, les officiers, et tout l'équipage

me comblent de délicatesses, et c'est avec regret que je quitterai ce navire auquel resteront attachés mes plus agréables souvenirs ; mais je suis aumônier des Terrenewas, et c'est à eux que je me dois. Mon devoir est de rentrer en France le plus tôt possible, car je leur ai promis de faire armer un navire-hôpital qu'ils m'ont demandé par une pétition signée à l'unanimité des équipages de tous les navires que j'ai vus... ; et, pour armer ce navire, il m'est indispensable de rentrer d'urgence !

– « Il y a une difficulté, reprend l'Amiral, c'est la question de logement ! Toutes les cabines sont occupées ».

« – Amiral, je veux que personne ne se dérange pour moi ! Un coin pour « poser mon sac », un autre pour suspendre un hamac. Cela suffit pour un aumônier de Terrenewas ! »

« – Nous étudierons la question à Québec, mon Père ! »

« Le ton de cette réponse me laissa nettement comprendre que la partie était gagnée.

« La dépêche ministérielle m'autorisant à embarquer sur la « Ville-d'Ys » spécifiait que je pouvais aussi utiliser le « D'Entrecasteaux » pour mon ministère, dans le cadre de son programme d'assistance sur les Bancs, pendant la croisière de la « Ville-d'Ys ». Le départ de la presque totalité des navires au Groenland ne me donna pas l'occasion de profiter de cette faculté.

« A Sydney, la délicatesse du Commandant de Lestrangle réclama au Commandant Goybet ma présence sur son navire pendant les fêtes de Jacques Cartier à Charlottetown, la capitale de l'île du Prince Edouard, et à Gaspé, et pendant la traversée de Gaspé à Québec.

« Le 3 septembre, je quittai la « Ville-d'Ys » pour devenir l'hôte de l'exquise charité, tantôt de l'Amiral de Pontevès, tantôt de celle des officiers du « Vauquelin ».

« Mais avant de me permettre de débarquer de la « Ville-d'Ys », le Commandant Goybet voulut couronner toutes ses amabilités par une dernière délicatesse qui m'honora bien plus que je ne le méritais. Il fit rassembler tout l'équipage sur quatre rangs, sur la plage arrière du navire, et, après avoir fait sonner le « Garde à vous », il s'adressa à moi en ces termes :

« Père Yvon,

« Au moment où vous allez quitter la « Ville-d'Ys » pour rentrer en France, je tiens à vous dire que vous avez conquis toutes les sympathies de l'équipage, des officiers et du commandant de ce bâtiment. Pour moi, vous avez été un ami, pour l'équipage, un soutien moral. J'ai tenu à rassembler l'équipage au complet pour vous exprimer solennellement ma reconnaissance personnelle et celle de tout l'équipage. Père Yvon, au revoir ! En mon nom et au nom de l'équipage, merci !

« Et maintenant, comme dernier témoignage de l'affection que vous avez toujours montrée à mes marins, je vous demande de défiler devant leurs rangs pour donner à chacun une de ces chaudes poignées de mains auxquelles vous les avez tant habitués ».

« Je réponds : « Commandant, depuis le début de cette campagne de 1934, vous n'avez cessé de me prodiguer délicatesses sur délicatesses. J'en avais pris l'habitude. Cependant j'avoue que je ne m'attendais pas à l'honneur que vous me faites aujourd'hui ! En embarquant sur la « Ville-d'Ys », je savais que j'aurais été l'objet de la délicatesse de tous (la courtoisie de la Marine Française est légendaire) mais je ne méritais pas tant d'honneurs ! J'ai embarqué comme passager et vous m'avez traité en ami. Je suis aumônier des Terrenewas, et, pratiquement, votre équipage m'a considéré comme son aumônier ! Notre amitié, Commandant, votre très haute et si attachante personnalité morale, et celle de vos officiers, la valeur, le courage, la discipline, l'entrain et le bon esprit de votre équipage, resteront au premier plan de mes souvenirs de mer. A vous, Commandant, à vos officiers et à tout l'équipage de la « Ville-d'Ys », j'adresse l'expression très vive de ma meilleure et respectueuse reconnaissance ».

« Et j'ai défilé devant les hommes, en donnant à chacun une poignée de main.

« Une calotte de capucin tient difficilement sur la tête en pleine mer. C'est pourquoi les chauffeurs et les mécaniciens de la « Ville-d'Ys » m'avaient fait cadeau d'un calot de chauffe, et, dans la suite, me considéraient comme faisant partie de leur corporation. Le Commandant voulut consacrer

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

ce fait en me décernant un certificat de mécanicien et de chauffeur honoraire de la « Ville-d'Ys », certificat comportant le droit de porter le calot de chauffe. Ce certificat, signé du Commandant et de tous les officiers et revêtu de tous les cachets du bord : « officiel », « confidentiel », « secret », « mobilisation », « Ville-d'Ys », me fut remis solennellement au carré, en présence de tous les officiers et délicatement « arrosé ».

« Se souvenant de ce titre au moment où j'allais prendre la coupée pour débarquer, le Commandant s'adressa à ses mécaniciens et chauffeurs et leur dit : « Chauffeurs, mécaniciens, vous savez que le Père Yvon est chauffeur et mécanicien honoraire de la « Ville-d'Ys » : vous allez donc vous mettre de chaque côté de la coupée pour lui faire une garde d'honneur ».

« Je débarquai donc de la « Ville-d'Ys » entre de rangs de chauffeurs et de mécaniciens tandis que tout l'équipage criait à tue-tête : « Hip ! Hip ! Hourra ! Hip ! Hip ! Hourra ! ».

« J'ai tenu à relater cette délicate anecdote pour poser sur l'attitude du Commandant, des Officiers et de l'équipage de la « Ville-d'Ys » à mon égard, le cachet qui l'a marquée depuis le début jusqu'à la fin de ma campagne de 1934 ».

A P P E N D I C E

— — — — —

Le succès obtenu par la première édition de ce livre, la haute récompense que lui a décernée la Société National d'Encouragement au Bien seraient des raisons bien suffisantes pour justifier sa réimpression.

Cependant, pour répondre au désir manifesté par un grand nombre d'amis de nos chers terreneuvais, nous avons voulu compléter cette deuxième édition par une sorte d'inventaire des œuvres charitables que la bienveillance de nos premiers lecteurs nous a permis de réaliser.

Nous voulons également que soient connus les délicats sentiments de reconnaissance témoignés, aussi bien par les vieux loups des Bancs que par les petits mousses et novices envers celles et ceux qui se sont intéressés à leur sort si peu enviable.

Voici d'abord le rapport du Capitaine Gervin, commandant du navire d'assistance « Saint-Yves », sur la campagne de 1935.

Ce rapport est extrait, comme les documents suivants, du Bulletin de la Société des Œuvres de Mer (année 1936).

RAPPORT DU CAPITAINE GERVIN

(Commandant du « *Saint-Yves* »)

Le 8 mai 1935, 10 heures du matin. Tout est prêt pour le départ. Le travail a été mené rondement, peut-être un peu vite... Chacun a pensé à ceux qui, sur les *bancs*, attendent anxieusement le navire-hôpital. Les dernières mises au point se feront au large, si le temps le permet. Les amarres sont larguées, le *Saint-Yves* a tôt fait de sortir du bassin à flot. Il vente frais du Nord-Est, et la mer est assez dure en dehors des passes. Le roulis rendant impossible tout le travail de précision, à la T.S.F. en particulier, force nous est de faire demi-tour, et de revenir mouiller en rade.

Le 9, tout étant bien au point, nous appareillons à 15 heures, sous voiles et moteurs, en route vers les bancs de Terre-Neuve. Même temps que la veille. A 21 heures, Nord et Sud de Roches-Douvres, donné la route à l'Ouest. Cinq vapeurs rencontrés au cours de la nuit.

Notre vitesse se maintient à 7 nœuds. Si le vent reste au Nord-Est, la traversée ne sera donc pas longue. Le 12, nous traversons la grande Sole, et passons auprès d'un groupe de seize chalutiers espagnols, traînant leurs filets. L'engin est immense : 70 mètres de largeur, distance entre les deux plateaux ; il est traîné par deux bateaux. Il fait très beau de Nord-Est. L'équipage est occupé, avec le Père Yvon, à classer lettres et colis. Ce travail nous prendra une semaine.

Du 16 au 22, rien de particulier. Ce jour-là, par L. 48° 22' G. 40° 51', le vent, qui était resté à l'amont passe au *Suroît*, avec pluie et grosse brise. Il nous faut prendre la cape à 22 heures. Au fond, je ne suis pas fâché de me rendre compte de la façon dont le *Saint-Yves* va se comporter dans le mauvais temps. Or, sous l'artimon à un ris et le tourmentin, sa tenue est parfaite, et, bien que la mer soit très grosse, nous ne prenons pas d'eau.

Le 24, à 2 heures, nous relevons la cape et continuons notre route. Le 26, de nouveau le mauvais temps ; nous reprenons la cape à 8 heures. Cette fois nous en aurons pour trois jours. Le vent atteint une force de 8 à 10, et je crains pour le gui d'artimon ; la mer est très grosse. Le Père Yvon, pensant à son film, en profite pour prendre des effets de vagues.

Enfin, le 29, à 4 heures, nous pouvons reprendre la route. Point à midi : L. 48° 00', G. 40° 30'. Ainsi, du 22 au 29, nous sommes restés sur place ; mais notre vaillant petit navire a fait preuve de grandes qualités pendant ces trois jours de tempête. Rien de cassé à bord et pas d'eau sur le pont, voilà de quoi réduire à néant certaines critiques qui avaient accompagné son départ.

Le temps s'étant remis au beau, nous continuons en route, et mettons le cap sur le Bonnet Flamand, dans l'espoir d'y rencontrer des navires de pêche ; mais la brume contrarie nos projets et nous ne trouvons rien. Enfin, le 2 juin, à une heure du matin, nous sondons le Grand Banc. Le Service d'assistance va commencer. Bonne nouvelle pour tout notre équipage ; malgré l'heure matinale, dans un joyeux branle-bas, tout le monde est déjà sur le pont.

La brume persiste toujours, mais une petite pluie fine commence à tomber et rend la visibilité meilleure. A 6 heures, la sonde accuse 45 mètres, c'est le Platier du Grand Banc, les navires ne doivent pas être loin.

Je fais gouverneur à l'Ouest. Le vent, du Sud-Est, forçit assez vite ; la pluie tombe à grosses gouttes, faisant éclaircir la brume, avec une visibilité de sept à huit cents mètres. Ce n'est qu'à 11 heures que le premier bateau est signalé : c'est *Notre-Dame-de-Bizeux* qui nous remet un malade, déjà bien atteint, puisqu'il mourra, hélas, à Saint-Pierre.

Puis ce sont *Madiana*, *Côte-d'Emeraude* et *Urania*, tous très heureux de recevoir des nouvelles des familles, et les colis réconfortants, préparés avec tant de soins. Bonne journée pour nos débuts, mais temps exécrable !

Le 3 juin, brume toute la journée, nous assistons cependant deux chalutiers, l'*Islande* et l'*Alfred*. Pour ceux-ci, notre mission d'assistance est bien facilitée, car, étant munis de radiogoniomètres, ils peuvent nous repérer facilement. Que le travail serait aisé, si les voiliers étaient munis de dispositifs semblables ; mais ce n'est pas le cas !

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

Le 4, toujours la brume. Plusieurs chalutiers nous appellent ; mais ils sont loin dans le Sud. Nous faisons route vers eux ; avec la bonne volonté de part et d'autre, il nous sera facile de les joindre, car il ne faut pas oublier que le *Saint-Yves*, moteur en marche, ne va pas beaucoup plus vite qu'un chalutier traînant son chalut. La T.S.F. ne cesse de fonctionner, afin que les chalutiers puissent relever sa position. Enfin, à 15 heures, nous trouvons et assistons *René-Godet*, *Merceditta*, *Jacques-Cœur* et *L'Edouard-Watteau* ; ce dernier nous remet un malade. Le 5, brume ; nous visitons le *Zazpiakbat*, lui remettons son courrier, et embarquons celui que la *Ville-D'Ys* a à son bord, à destination des autres navires pêcheurs.

Le 6, brume, rien. Le 7, temps clair ; visité ce jour-là *Saint-Yvonnec* et *Atlanta* et le 8, *Gure Herria* et *Saint-Suliac*. Ces derniers se trouvent au Nord du Grand Banc. Ne voyant plus aucun navire, je fais route sur Saint-Pierre, l'état de santé du malade que nous a confié *Notre-Dame-de Bizeux*, m'obligeant à le déposer au plus tôt à terre.

Entré le 11 juin à Saint-Pierre, le *Saint-Yves* en repart le 17. Le 19, rencontré et visité plusieurs chalutiers : *Jules-Elby*, *Joseph-Duhamel*, *Sénateur-Duhamel*, *Edouard Watteau*, *Spitzberg*, *Atlantique*. Ce dernier nous remet un malade. Le 20, visité *Cancais*, *Charles-Edmond*, *Urania*. Le 21, nous trouvons *Maréchal-de-Luxembourg*, qu'un journal de Saint-Jean-de-Terre-Neuve disait disparu corps et biens. Avec quel empressement nous avons envoyé un télégramme annonçant cette nouvelle ; heureux de la joie que nous allions apporter à des familles qui, peut-être, n'attendaient plus rien ! Nous assistons, en cette même journée, *Saint-Jean*, *Bassilour*, *Pépita*, *Côte-d'Emeraude*. Le 22, nous visitons six navires déjà rencontrés. Nous avons à bord six malades, recueillis d'un bateau à l'autre. Tous les navires se trouvant sur le Grand Banc ont été visités ; les autres sont en route pour le Groenland. En conséquence je décide rallier Saint-Pierre.

Mais nous entendons les appels de la *Ville-D'Ys*, avec laquelle nous devons nous rencontrer ; la distance qui nous sépare est d'environ 30 milles. Après échange de positions, je fais route dans sa direction. Toute la journée du 24, nous avons fait l'impossible pour arriver au contact ; mais la brume reste impénétrable. De 4 heures à 21 heures, le T.S.F. ne quitte pas son poste ; mais après avoir cru plusieurs fois toucher au but, nous devons, à la tombée de la nuit, abandonner la partie d'un commun accord. Il vente bonne brise de suroît, et toujours de la brume. Je fais route sur le banc de Saint-Pierre et, le 26, nous y assistons le seul navire qui s'y trouve, l'*Erminie*. Le 27, nous entrons à Saint-Pierre, où nous avons à effectuer à la T.S.F., et au moteur principal certains travaux absolument nécessaires.

Pendant notre séjour à Saint-Pierre, la *Ville-D'Ys* nous fait connaître qu'elle a déposé le courrier à Saint-Jean-de-Terre-Neuve. Le 6 juillet, nous faisons route sur ce port, y arrivons le 7 et en repartons le 8. Le 10, sondé le Platier du Grand Banc ; assisté peu après 7 navires déjà visités au cours de nos précédentes croisières. Le 12, nous faisons route sur Saint-Pierre, pour y prendre le courrier. Arrivés le 14, nous en repartons le lendemain, à destination du Groenland.

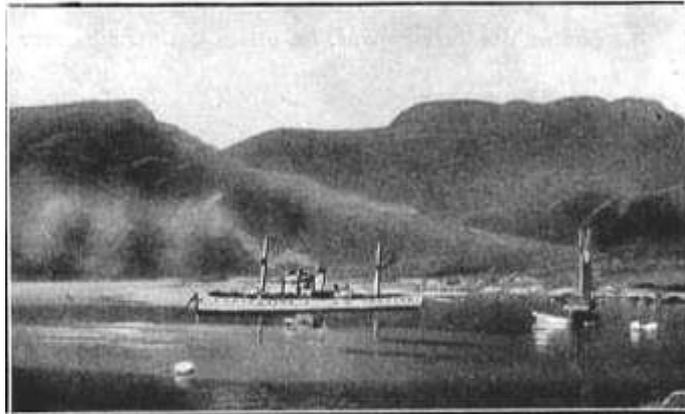
Rien d'anormal au cours de la traversée Terre-Neuve – Groenland. Aperçu la terre le 26 juillet ; aucun navire en vue. Le 28, par L. 66° 30', G. 54° 30', assisté *Jacques-Berthe*, *Glycine*, *Goélo*, *Saint-Jehan*, *Manon*, *Saint-Philippe*, tous de Gravelines. Il vente frais de suroît. Les opérations d'assistance en sont rendues pénibles. Elles sont cependant terminées à 19 heures. Le 29, nous assistons *Saint-Jean*, *Saint-Yvonnec*, *Pescador*, *Gure-Herria* et *Gazelle*, voilier portugais ; position L. 67° 30', G. 55° 00'. Le 30, beau temps de Nord-Est, mais brumeux. Visité *Zaspiakbat*, *Gabbie*, *Izarra*, *Capitaine-Guynemer*, et, le 31, *Anne-de-Bretagne*, *Notre-Dame-d'Uronéa*, *Saint-Suliac*, *Jean-Dunois* ; sur ce dernier nous prenons un malade. Le soir, à 21 heures, par grosse brise du Nord-Est, nous trouvons un doris du *Jean-Dunois* à la dérive. Les deux hommes sont exténués et à moitié gelés ; nous leur donnons les soins nécessaires et les ramenons à leur bord.

Le 1^{er} août, assisté *Madiana*, *Côte-d'Emeraude*, *Notre-Dame-du-Châtelet*, *Angélus*, *Ben-Hur* et *Alberto*, navire portugais ; le 2, *Notre-Dame-des-Flots*, *Notre-Dame-d'Uronéa*, *Gobbie*, *Saint-Charles*, *Martin-Pêcheur* ; le 3 août, 4 navires déjà visités, et 4 portugais : *Santa-Mafalda*, *Infante-de-Sagrès*, *Neptuna*, *Raina-Santa*, ainsi que *L'Angelus*, qui nous remet un malade. Le 4 août, mauvais temps ; le 5, visité *Salve-Maria*, *Deux-Frères*, et 6 autres navires déjà assistés ; le 6 et le 7, 14 autres navires déjà assistés.

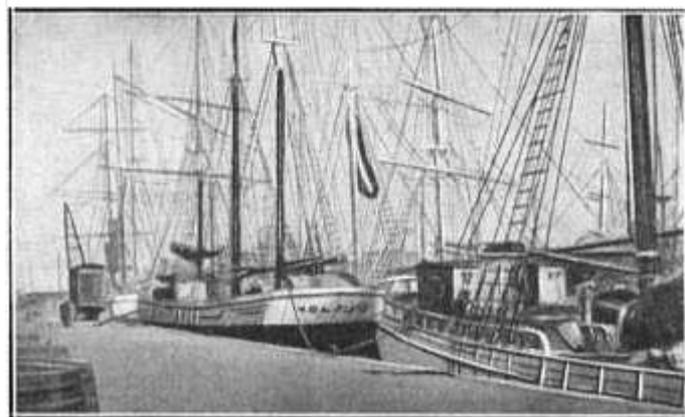
AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Au Groenland. Le port de Godthavn à 69° 50



La " Ville-d'Ys " dans le port de Godthavn

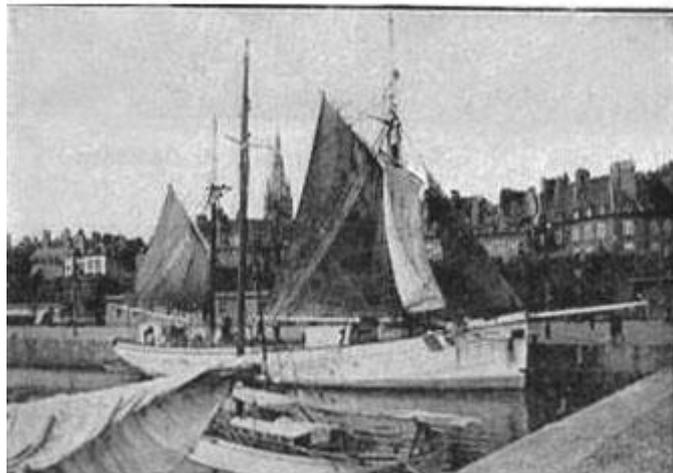


Le retour au port

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE



Le pardon des Terrenewas. La prière des pérís en mer



Le *Saint-Yves*, dans le bassin de Saint - Malo
à son retour de la Campagne 1936

COMMUNICATION DU R. P. YVON

— — — — —

En 1934, le navire-hôpital la *Saint-Jeanne-d'Arc* a été désarmé. J'ai jugé qu'il était de mon devoir de continuer le service religieux sur les Bancs de Terre-Neuve. Sur une pétition des marins, des capitaines et des armateurs, et avec le puissant concours de la J.M.C. (Jeunesse Maritime Chrétienne) j'ai obtenu de M. Piétri, ministre de la Marine, d'embarquer à mes frais sur la *Ville-d'Ys*, navire de guerre, stationnaire des Bancs de Terre-Neuve. Certes, la *Ville-d'Ys*, a rendu et rend encore de grands services à nos Terre-neuvas, mais son programme officiel la soustrait pour de longues semaines au service de nos marins des Bancs. Au contact des réalités, j'ai conclu qu'elle ne pouvait, à elle seule, assurer le service d'assistance. Aussi, à ma rentrée en France, étais-je décidé à réarmer un nouveau navire-hôpital, une goélette, voile et moteur. Après divers pourparlers, et entente avec le Comité Central des Armateurs, la Société des « Œuvres de Mer » a décidé de prendre ce navire à sa charge, avec ma collaboration. Et voilà comment le *Saint-Yves* a été armé.

Après une éclipse d'un an, le navire-hôpital, soleil de charité chrétienne, a donc réapparu sur les Bancs de Terre-Neuve pour chasser des cœurs la brume du « cafard », et des corps les ténèbres de la souffrance. Le *Saint-Yves* est le prolongement des autres navires-hôpitaux.

Le navire-hôpital est une œuvre d'inspiration, de création et d'action religieuses.

J'ai lu dans un rapport d'une Assemblée générale des « Œuvres de Mer » que « cette œuvre, n'est pas exclusivement une œuvre d'assistance qui a pour objet le de porter aux marins des secours matériels, médicaux, moraux et religieux ». L'auteur de ces lignes a voulu dire, sans doute, que la Société des « Œuvres de Mer » n'est pas une œuvre purement confessionnelle, mais qu'elle offre aux marins de toutes les nations et de toutes religions, avec plein respect de leurs convictions, ses secours matériels, médicaux, moraux et religieux, selon la parole de Pasteur qui n'est qu'une paraphrase de la parabole du « Bon Samaritain », et qui d'ailleurs est devenue la devise de la Société : « Quand un homme souffre, on ne lui demande pas : « De quel pays et de quelle religion es-tu ? » On lui dit : « Tu souffres, tu m'appartiens, et je te soulagerai ». Mais tout cela c'est de la religion, de la religion en action, parce que tout cela est l'expression de la charité qui est la charpente de la religion. Prétendre le contraire, limiter la religion chrétienne au domaine rituel et sacramentel, c'est la tronquer, la vider de son âme qui est la charité. Or, en définitive, tout cela aboutit au bien des âmes parce qu'on travaille pour les âmes, même en travaillant pour les corps. Nous oublions trop la parole de saint Thomas qui dit « qu'il y a un minimum de bien-être nécessaire pour la pratique de la vertu », et celle de Léon XIII qui dit « qu'il y a un grand nombre d'âmes en qui les préoccupations du pain quotidien étouffent les préoccupations de l'Au-delà ».

Œuvre d'Apostolat.

Religion en action, le navire-hôpital est, en conséquence, une œuvre d'apostolat.

En effet, comme dit M. le bâtonnier Fourcade dans un discours à l'Assemblée Générale de la Société des « Œuvres de Mer » : « Il y a deux méthodes pour assurer le succès d'une doctrine : l'une c'est de la défendre par des arguments qui lui sont propres, de l'arborer, d'en défendre la justification, de séduire les esprits par la beauté de ses conceptions et, en même temps, alors, de faire entrevoir la beauté de ses conséquences que son application engendrerait. Puis il y a une autre méthode et c'est celle qui consiste à commencer par réaliser les conséquences, et, lorsque ces conséquences ont été acquises, de laisser remonter les esprits aux principes qui les avaient engendrées ».

Cet apostolat en acte est celui qui possède la plus grande force de persuasion, même auprès des esprits cultivés, et il est la condition première de toute influence auprès du peuple. Le peuple raisonne peu, mais par une intuition logique, il conclut de la splendeur de nos actes à la vérité de notre doctrine. D'où cette gradation ascendante que ses statuts fixent à l'œuvre : « Secours matériels, médicaux, moraux et religieux ». En un mot : « Exercer la charité dans tous les domaines, pour faire remonter les esprits à la source même de la charité : Dieu ».

Sans vouloir diminuer ni éclipser l'influence générale de tout l'équipage du navire-hôpital qui, par l'accueil si cordial qu'il fait aux marins qui viennent à bord, exerce une influence profonde sur tous, il est cependant incontestable que les deux grandes artères de l'influence morale de ce navire sont le docteur et l'aumônier, la médecine de l'âme et du corps. Et quels sont donc les moyens d'action de l'aumônier ?

Les visites à bord des navires.

Ah ! quel beau sujet d'étude pour un artiste que le défilé de ces vieux loups de mer pour saluer l'aumônier ! Ces barbes hirsutes, ces têtes enfoncées dans des surcoûts vétérans des Bancs, ces cirés, ces pantalons, ces bottes, couverts d'éclaboussures et de giclures de sang de morue ! Mais ce qu'il ne pourrait rendre, et, c'est ce qu'il y a de plus beau et de plus touchant, c'est la joie qui brille dans leurs yeux, et la franchise et le cœur qui caractérisent leurs poignées de main, de ces mains gluantes de sang et de chair de bulots !

Le Vaguemestre.

Et pourquoi cet accueil si chaleureux ? Ceux qui ont fait la guerre se rappellent avec quel sursaut anxieux était accueilli le vaguemestre. Avec lui, en effet, reparait soudain l'ardeur à vivre. Le vaguemestre était un semeur de joie et d'énergie.

Eh ! l'aumônier des Bancs est aussi un semeur de joie et d'énergie ; il personnifie le foyer dont il tient entre les mains le récit des événements, les affections et les joies.

13.831 lettres, 833 colis distribués en 1935 ; 16.437 et 2.233 en 1936.

Il est difficile de s'imaginer quel potentiel d'énergie on peut accumuler dans une lettre ! quand elle est reçue dans un isolement de huit mois sur les bancs de Terre-Neuve. Mais il est impossible de comprendre quel foyer de rayonnement de joie constitue un petit colis reçu dans les mêmes conditions !

Quelle joie pour l'aumônier de recevoir ces colis sur le *Saint-Yves*, à Saint-Malo, des mains des enfants, des épouses et des mères ! C'est un défilé continu à bord les 8 jours qui précèdent le départ. Et à chaque arrivée de colis, c'est la même scène qui se renouvelle : « Père Yvon, j'ai mis une bouteille dedans, c'est permis, hein ! – Oh ! madame, une bouteille ! « Le ton de cette réflexion et l'attitude de l'aumônier qui la prononce détermine toujours une espèce d'étonnement et de tristesse. « Oui, Père Yvon, ça fera du bien à « mon homme », le pauvre ! Il aime ben son petit coup ! – Oh ! madame, une bouteille ! mais c'est deux bouteilles qu'il aurait fallu mettre ! » C'est alors un éclatement de rire, expression d'une joie profonde !

Mais la joie de l'aumônier est encore plus grande lors de la distribution des colis sur les bancs. Que de fois n'ai-je pas entendu cette réflexion : « C'est pas ce qu'y a dedans, mais c'est « l'idée », Père Yvon ». Oui, l'idée ! La pensée qu'il y a un cœur qui pense à lui dans ses misères, voilà bien le grand soutien de l'homme en tous lieux, mais surtout sur les Bancs de Terre-Neuve !

Un divorce évité.

Aussi quelle désolation pour ceux qui n'en reçoivent pas ! Et quelle désolation pour l'aumônier, témoin impuissant de cette désolation.

Sur le voilier X..., la distribution des lettres terminée, je remarquais un homme qui s'était retiré à l'arrière, et, adossé à la cuisine, les bras croisés, il semble discuter avec lui-même comme pour résoudre un problème dont il ne réussissait pas à trouver la solution.

– 'Qu'est-ce qu'il a ? demandai-je au « second » ; a-t-il reçu une mauvaise nouvelle ? »

– « Non, Père Yvon, mais il n'a pas de lettre ! »

Je m'approchai de lui en plaisantant : « Eh ! ben quoi ! la patronne fait la grève épistolaire ?

– Ah ! rigolez pas, Père Yvon ! C'est pas permis ce qu'elle a fait là ! Y a pas deux mois que nous étions mariés et elle a pas pu m'écrire ! Je divorce en rentrant à Saint-Malo !

– Oh ! Oh ! mon vieux ! Tiens bon ! Pas trop vite ! D'où que tu es ?

Eh ! ben, de X...

– Mais c'est tout près de Saint-Malo !

– Justement, Père Yvon, et v'là pourquoi j'comprends pas. C'est pas pardonnable. Aussi j'vas l'envoyer ballader ! Je divorce ».

Ces paroles dites violemment, brutalement, donnaient l'impression d'une indignation poussée jusqu'au paroxysme.

J'étais navré de voir ce pauvre homme bouleversé de pareille façon ; lorsqu'une idée fit étincelle dans mon cerveau : « Tiens bon ! Ecoute donc ! Je parie que ta femme a fait comme beaucoup de femmes ; je parie qu'elle t'a fais un colis avec une lettre dedans ! »

Les colis arrivent. Je vide le premier... le deuxième et... le troisième sac... Pas de colis !

« Pas de colis ! Pas de lettre ! s'écria le pauvre homme, je divorce ! » Et les larmes jaillirent.

Navré, je ramasse mes sacs et... en les tâtant, je sens un colis resté au fond du premier. Instinctivement, je rappelle mon homme en criant : « T'as un colis ! il est resté au fond du sac ! » Hélas ! je n'en avais aucune certitude. Je tremblais en le prenant dans les mains. Mon appel n'avait-il pas été trop précipité ? En lui donnant un nouvel espoir n'allais-je pas l'effondrer davantage par une nouvelle déception ? Dieu merci ! Le colis était bien à lui !

Les grandes peines, dit-on, sont muettes ! Les grandes joies ne le sont pas !

Je regrette de n'avoir pas pu filmer cette scène « en parlant » et « en sonore ». C'eût été le plus beau passage de mon film.

Cependant il eût manqué encore le principal. Il aurait fallu pouvoir filmer aussi l'âme de ce brave marin, pour faire comprendre la valeur morale d'un colis et d'une lettre reçue sur les « Bancs ».

Et voilà comment le *Saint-Yves* a empêché un divorce.

Qui pourrait nier que cette charité dont le prêtre est l'instrument ne soit pas le plus puissant des ascenseurs pour faire monter les âmes les plus lourdes jusqu'à la source même de cette charité qui est Dieu ?

D'ailleurs, l'âme du marin est profondément religieuse. Peut-être la manifestation extérieure de cet esprit religieux est-elle un peu rudimentaire ; mais elle est sincère et loyale, et, c'est ce qui compte devant Dieu qui juge les hommes par la valeur de leur cœur. En voici un exemple typique.

La mort du « vieux loup de mer ».

Le Jouan, de Saint-Servan, vétéran des Bancs, faisait sa dernière campagne. Sa pension était déjà gagnée, mais il n'avait pas l'âge limite pour la toucher ;

A la fin de la dernière campagne, comme presque tous les marins, il avait bien juré que c'était fini, qu'on ne le reverrait plus dans cette « saloperie de métier ». Mais à la première visite du capitaine, l'appel de la mer se fit entendre et cette voix remua son vieil instinct atavique. C'est une chose vraiment étrange et incompréhensible, que cette mer dont les méchancetés provoquent tant de malédictions, garde le pouvoir d'une telle séduction magique, que le premier amour exclut à jamais tout divorce !

Le sel était épuisé, la campagne touchait à sa fin, et, brutalement, la mort l'assomma dans son doris. on l'embarqua au treuil. Trois heures durant, on essaya de le ranimer au moyen de la respiration artificielle. Peine perdue.

Le capitaine appela le *Saint-Yves* par T.S.F. Quelques heures plus tard j'étais à bord avec le docteur. Je lui donnai l'Absolution sous condition, et l'Extrême-Onction.

Un « vieux de « loup de mer », étonné me dit, « Mais, il est mort depuis 5 ou 6 heures, Père Yvon ! »

– Mais non, mon vieux, il n'est pas mort ; il a l'apparence d'un mort ; il meurt depuis 5 ou 6 heures ; il est sûr de mourir ; mais il n'est pas encore mort très probablement. t'as pas vu ramener à la vie des noyés qui semblaient morts depuis 4 ou 5 heures ?

-- « Tiens ! c'est vrai, Père Yvon, j'en ai même ravigotés après 6 heures. J'y pensais pas. Ben oui, c'est tout comme ».

J'invitai les hommes présents à réciter avec moi un « Notre Père » et un « Je vous salue Marie » pour notre malheureux frère, et on procéda à l'ensevelissement du cadavre.

– « Comment qu'on va l'arranger, Père Yvon ? »

– Eh bien, je vais lui croiser les mains et lui entourer les mains avec mon chapelet.

– Et on va lui allumer les bougies, Père Yvon, ses bougies du 15 août et on va lui mettre sa Bonne Vierge »⁽²⁴⁾.

Un homme va chercher les bougies et la « Bonne Vierge ». Mais il ne ramène que les bougies. Il n'a pas trouvé la « Bonne Vierge ». « T'as bien cherché ! dit quelqu'un. J'vas la quérir ; y a pas de marin qui n'ait sa « Bonne Vierge » en « monument » ou en « papieu » !

En effet, quelques instants après, il rapportait la « Bonne Vierge » en « monument », toute crasseuse. Il l'avait trouvée dans la paille de la « cabane » du défunt⁽²⁵⁾. Je la plaçai près de la tête. Et toute la nuit, les hommes de l'équipage se relayèrent 4 par 4 pour la veillée funèbre. Je restai avec jusqu'à 22 heures.

L'imagination la plus féconde ne pourrait imaginer une scène plus touchante et plus impressionnante que ces « vieux loups de mer » veillant leur frère de misère et prononçant son oraison funèbre par leurs réflexions franches et spontanées.

– Quelle saloperie de métier que le métier de Terrenewas : Hein, Père Yvon ! Avoir gagné sa pension et couler au moment de la toucher !

²⁴ Les marins emportent des bougies pour la fête du 15 août, qui est la grande fête des marins. Le soir, après le travail, chacun remplit de sel une manne met sa « Bonne Vierge » au milieu et l'entoure de bougies. Les préparatifs terminés on va chercher l'aumônier ou en son absence, le Capitaine pour les allumer. On entonne l' « Ave maris stella ». Le Capitaine paie un quart de « pinard ». Puis les cantiques se succèdent pendant des heures. Quand l'équipage va se reposer, les bougies restent allumées jusqu'à leur extinction.

²⁵ La « cabane », c'est le lit-clos du marin.

C'est la faute du Gouvernement. Pourquoi qu'il nous donne pas notre pension quand elle est gagnée ? On la mérite aussi ben et plus que ses marins à lui ! S'il avait touché sa pension, le pauvre type, il serait resté chez lui et serait pas mort ! Y a pas de justice !

– Qu'est-ce que tu veux, mon vieux, on sera toujours les poires. Tu sais ben qu'y a que les élections qui comptent, et, nous autres, on n'est jamais là, on n'est pas électeurs...

– Pauvre type ! Enfin, il a eu une belle mort, il n'a pas souffert.

– Bien sûr, c'est pas lui qui est à plaindre. C'est sa femme et ses mioches ! Quel coup quand ils vont apprendre ça !

– Lui le pauvre homme, il est allé prendre sa pension chez le Bon Dieu. C'est pas vrai, Père Yvon ?

– Bien sûr que oui !

– Après tout, hein ! Père Yvon ! C'est pas pour rien que le portier de Là-Haut, le vieux saint Pierre, c'est pas pour rien qu'il est de la corporation ! Bien sûr qu'on n'est pas parfait, lui non plus. Et s'il voulait nous f... à la porte, on lui rappellerait son histoire de coq !!!

– Du coup, il serait bien attrapé. Mais il n'essaiera pas.

– Et puis, le Bon Dieu, il nous connaît ben. C'était le premier aumônier des marins, c'était votre prédécesseur, Père Yvon, est-ce que vous nous f... en enfer de l'autre côté, après l'avoir fait en ce monde ?

Ah ! ça non.

– Eh ben ! le Bon Dieu est encore meilleur que vous. Et puis, après tout, on vaut ben les autres. C'est-il pas chez nous qu'il est venu chercher ses « types » pour aller convertir les autres ? »

A 22 heures, je rentrai à bord du *Saint-Yves*, mais l'oraison funèbre a dû continuer pendant la nuit entière.

Le lendemain, je devais venir à bord du *Gure-Herria* pour dire la messe et procéder à l'immersion.

A 23 heures, tempête, et nous sommes contraints de lever l'ancre, nous et le *Gure-Herria*.

Le lendemain, nous nous donnons rendez-vous par T.S.F., et nous rencontrons à 8 heures.

Impossible d'aller à bord du *Gure-Herria*, la mer était trop démontée.

Les capitaines ont fait marcher les deux navires parallèlement et à peu de distance l'un de l'autre, et, du bord du *Saint-Yves*, j'ai procédé à la cérémonie.

Quelle lugubre cérémonie ! Je renonce à la décrire ! Il y avait à bord du *Gure-Herria* 68 hommes et à bord du *Saint-Yves* 23, des hommes dont le cœur avait été martelé par les plus grandes souffrances ! Les larmes et les sanglots qui ont jailli au moment où le capitaine a donné l'ordre de lever la planche pour laisser glisser le cadavre enveloppé dans un sac avec des gueuses aux pieds, suffisent pour donner une idée d'une telle cérémonie.

Le corps du « vieux loup de mer » repose dans les glaces du Groenland, j'ai confiance que son âme est dans le chaud paradis du Bon Dieu.

Requiescat in pace.

Les journaux ~ les revues ~ les livres.

Le grand ennemi des Terrenewas, c'est le « cafard ». Isolés pendant huit mois, assommés par un travail à efforts herculéens, énervés par les épreuves inhérentes à la vie commune, agacés par les exigences nécessaires de l'autorité, sans aucune détente, aucune diversion qui puisse jouer le rôle de

soupage pour l'apaisement de leurs nerfs, ces pauvres gens sont parfois la proie des idées les plus folles. Il leur faut une diversion. L'aumônier la leur procure par la distribution des journaux que le *Nouvelliste de Bretagne et l'Ouest-Eclair* ont la générosité de lui expédier tous les jours, et les revues et livres que les âmes généreuses lui adressent avant le départ et après le départ du *Saint-Yves*. Mais il y a mieux à faire et ce mieux deviendra une réalité avec l'aide généreuse de nos lecteurs et lectrices.

Radio-Morue.

Depuis trois ans je cherchais le moyen non pas d'anémier mais de tuer le « cafard » des Bancs, et dans ce but je voulais correspondre tous les jours avec mes marins, au moyen de la radiotéléphonie.

La difficulté était de trouver des postes récepteurs fonctionnant sur piles sèches, puisque la grande majorité des voiliers ne possèdent aucune source électrique. Ce poste, je l'ai trouvé, et il a été expérimenté d'une façon concluante à bord du *Saint-Yves*, au cours de la dernière campagne.

Un poste émetteur de radiotéléphonie est installé sur le *Saint-Yves*, et de nombreux navires ont été munis, par leurs armateurs ou par mes soins, de postes récepteurs.

Cette radiotéléphonie joue un grand rôle dans la vie des Bancs à tous points de vue.

1° A des heures régulières, elle communique aux navires le « top » et la météo ;

2° Elle leur communique également :

a) les dépêches par T.S.F. ;

b) les nouvelles urgentes dont les lettres des familles demandent la communication immédiate ;

c) les nouvelles régionales particulières aux divers bâtiments ;

d) la retransmission sur demande des capitaines des nouvelles officielles des grands postes français de radiodiffusion ;

e) les dépêches des capitaines à leurs collègues du même armement sur leur demande expresses écrites ;

f) les cris d'alarme au sujet des hommes partis en dérive ;

g) les nouvelles des hommes en dérive retrouvés, et dont les capitaines pourraient être sans nouvelles pendant des semaines entières ;

3° Les consultations médicales du docteur.

Tout homme qui a tenu la barre du commandement sait que le moral est l'élément principal de la discipline, et le stimulant le plus énergique du travail. C'est dire toute l'influence de « Radio-morue » sur les navires.

Les marraines des « petits mousses ».

Si tous les Terrenewas sont dignes de pitié et d'intérêt, les petits mousses sont dignes d'une attention particulière. Et voilà pourquoi j'ai créé l'œuvre des marraines des mousses.

Cette œuvre consiste à s'intéresser à ces petits enfants matériellement et moralement :

1° A les aider à se « gréer » avant leur départ. Tous appartiennent à des familles pauvres et nombreuses, et en général c'est la nécessité du pain quotidien qui les éloigne de leurs familles ;

2° A leur envoyer des lettres d'affection de temps en temps, et des petites « gâteries ». Cette œuvre, dès son origine, a connu un immense succès, et, il est à souhaiter que désormais, chaque mousse soit « gréé » d'une marraine.

L'Arbre de Noël des petits orphelins.

Une jeune fille de Paris a eu la délicate et généreuse idée de créer un arbre de Noël pour les petits orphelins des Terre-neuvas.

En janvier 1936, j'ai donc fait la tournée du « Père Noël » chez cinquante-sept orphelins âgés de moins de treize ans. Quel éclatement de joie au déballement des jouets et des choses utiles enfermées dans les paquets ! car cette jeune fille avait su joindre l'utile à l'agréable !

Grâce à la générosité de mes auditeurs, les recettes de mes conférences m'ont servi aussi à chasser de chez ces pauvres petits des misères imméritées. J'ai trouvé une famille de six orphelins dont l'aîné a 11 ans et le plus jeune 14 mois.

Leur pauvre maman, qui ne peut quitter ses petits, doit donc les nourrir avec sa pension de 2.200 francs, et un franc par jour qu'elle touche pour chacun de ses enfants.

La généreuse idée de cette jeune fille sera féconde, j'en suis certain, et « l'arbre de Noël » des petits orphelins, l'année prochaine aura de puissantes ramifications.

L'œuvre de l'aumônier est une œuvre de charité sous toutes ses formes. C'est l'œuvre évangélique et l'œuvre divine par excellence, car « Dieu est charité » *Deus caritas est !*

P. YVON.

COMMUNICATION

DE M. LE DOCTEUR JOUSSET

Chef du service de l'Assistance médicale sur les Bancs

Campagne 1935 du Navire-Hôpital le « Saint-Yves »

Dans le choix de son nouveau navire-hôpital, la Société des « Œuvres de Mer » a dû se contenter cette fois d'un bâtiment de dimensions restreintes, ce qui pouvait faire redouter qu'il ne fût pas à la hauteur de sa mission.

L'expérience d'une campagne permet de répondre : le *Saint-Yves* a rendu des services incontestables.

Moyennant quelques aménagements nouveaux révélés indispensables par cette campagne d'essai et en commençant plus tôt la prochaine, il en rendra encore davantage à l'avenir.

Sans doute le nombre des marins, de voiliers du moins, diminue chaque année, mais les chalutiers demeurent et ceux-ci, quoi qu'en pensent certains, ont autant besoin d'être assistés, car, pas plus que les voiliers, ils ne peuvent, sans compromettre la campagne de pêche, évacuer leurs malades ou blessés sur Saint-Pierre.

Tous ceux qui sont allés aux Bancs le savent.

Ils serait inhumain de ne point les secourir : c'est la conviction que rapporte le médecin qui s'est penché avec émotion sur leurs souffrances.

Il me suffira de rapporter quelques cas :

Pleurésie très grave recueillie près d'un mois après son début : on peut imaginer ce que souffrait ce malheureux, dépourvu de tout soin, dans sa « cabane », roulant de bâbord à tribord.

Phlegmon de la main et de l'avant-bras, atrocement douloureux comme toujours et qui, non traité, pouvait emporter le blessé ou en faire un infirme.

Appendicite aiguë...

Et je ne fais que citer ces plaies mal soignées ou trop vigoureusement soignées. Ces crises gastriques, ces mâchoires douloureuses petites choses, je le concède, mais causes souvent de souffrances intolérables.

C'est dans toutes ces misères que le navire-hôpital trouve sa raison d'être. Il apporte un peu de soulagement à la souffrance, un peu d'espoir à ceux qui n'en ont plus, quand il ne peut pas sauver la vie, comme ce fut le cas du malheureux pleurétique.

Pourvu de tout le matériel nécessaire (y compris la table d'opération), il peut réaliser une anesthésie générale et conserver en bon état un bras qui, sans lui, aurait été compromis. Il peut enlever de son bord un malade atteint d'appendicite aiguë, le soustraire à des traitements aussi contre-indiqués que bien intentionnés, et le ramener en France prêt pour l'opération qui le guérira.

La Société des « Œuvres de Mer » a trouvé en la personne d'un ancien infirmier de la marine un homme qui, par sa valeur professionnelle et par son dévouement au-dessus de tout éloge, constitue le meilleur des collaborateurs pour le médecin du bord.

Celui-ci se fait un devoir de remercier les firmes pharmaceutiques qui l'ont comblé de spécialités, en particulier l'Institut Pasteur, les Usines du Rhône et la Maison Fraisse, le Dr Noury et M. Dujardin, pharmacien à Saint-malo, qui ont bien voulu aider de leurs conseils son inexpérience des choses de la mer : également les librairies Masson et Doin qui ont envoyé des livres fort bien choisis pour la bibliothèque médicale d'un navire-hôpital.

AVEC LES PÊCHEURS DE TERRE-NEUVE

Enfin, il lui est très agréable d'exprimer quelle reconnaissance il doit, ainsi que ses malades, aux autorités danoises : un matelot qui, avant l'arrivée du *Saint-Yves* au Groenland, avait eu la cuisse fracturée par la barre, fut pris à son bord par le stationnaire de l'Etat *Ingolf*, Dr Fage Rask, qui le conduisit à l'hôpital de Godthaab où il reçut les meilleurs soins du docteur Svend K. Svendsen.

C'est à celui-ci que j'eus recours en voyant s'aggraver une appendicite que j'avais hospitalisée au 6^e jour de sa crise : après échange de télégrammes il m'invita à lui conduire notre malade. Lorsque l'après-midi du 15 août nous arrivâmes à Godthaab, il vint à bord dès que nous fûmes à quai.

Il nous reçut ensuite très cordialement, nous faisant visiter un hôpital fort bien installé qui montre quelle haute idée le Danemark a de la colonisation.

De même les autorités civiles nous réservèrent l'accueil le plus délicat : M. Le Gouverneur du Groenland et son « Assistant » pour le cercle de Godthaab s'ingénièrent à nous rendre toutes sortes de services.

M. l'Assistant s'était imposé de venir au-devant du *Saint-Yves* à bonne distance de Godthaab pour le guider dans le fjord.

Il me reste à formuler un vœu : celui que le grand public, par sa générosité, permette à la Société des « Œuvres de Mer », d'améliorer toujours davantage les conditions dans lesquelles elle apporte aux admirables marins des bancs, l'assistance qui leur est si indispensable.

EN 1936

Pendant la campagne 1936, le docteur du *Saint-Yves* a opéré 5 malades ou blessés sous anesthésie générale ; 12 sous anesthésie locale et pratiqué 40 extraction dentaires.

L'infirmier du bord a hospitalisé 20 malades totalisant 356 journées d'hôpital.

En outre, le docteur a donné 238 consultations en mer, à bord des navires visités et fourni les médicaments nécessaires.

**IMPRIMERIE
BRAUN ET LIORET
DINARD (L.61V.)**
