

# LA NATURE



*N° 2970. - 1<sup>er</sup> Février 1936*

*Paraissant le 1er et le 15 de chaque mois*

Prix du Numéro : 4 Francs  
*pour la vente en France*

=====

## LES « ŒUVRES DE MER »

### L'ASSISTANCE AUX PECHEURS DE TERRE-NEUVE

On ne connaît pas assez en France l'admirable travail accompli par la Société des Œuvres de mer depuis l'an 1894 où elle fut fondée par le Vice-Amiral Lafond avec l'objet défini par l'article 1 de ses statuts : Porter des secours, matériels médicaux, moraux et religieux aux marins français et des autres nationalités.

Ce but, dont on reconnaîtra la beauté et la grandeur, est poursuivi et atteint au moyen de deux organismes :

1° L'assistance aux Terre-neuvas ;

2° La création de Maisons de refuge ou Maisons du Marin. Nous ne nous étendrons pas ici, malgré tout l'intérêt qu'elles présentent, sur les Maisons du Marin, autrement que pour citer en exemple celle qui a été ouverte en 1931 au Havre et qui connaît le plus grand et le plus légitime succès, ayant offert depuis 1931 un lit à 26892 marins et des repas au nombre de 75 255.

L'assistance aux marins à la mer s'est pratiquée depuis la fondation de la Société jusqu'en 1933 sur les bancs de pêche de Terre-Neuve, d'Islande, du Groenland au moyen de six navires étudiés et armés dans ce but et qui s'y sont succédé pendant 38 campagnes. Voici quelques chiffres sur les services rendus par ces 6 navires pendant 39 ans.

Ils ont communiqué en mer avec 22 830 bâtiments de pêche et autres, hospitalisé à leur bord 2 226 malades ou blessés, donné en mer 30 296 consultations, auxquelles peuvent s'ajouter 12 411 opérations dentaires,

remis aux équipages des navires pêcheurs ou reçu d'eux près de 1 128 900 lettres ou colis, fait parvenir à leurs destinataires 21 586 télégrammes. Enfin ils ont recueilli en mer 426 naufragés dont la plupart, sans doute aucun, auraient péri sans leur intervention.

« Songeons un moment à ces hommes, s'en allant pendant que leur goélette est à l'ancre, deux par deux, dans de légères embarcations à font plat, nommées *doris*, tendre, en

luttant contre la brume glaciale, la mer qui les couvre d'embruns, les 1500 ou 1800 m de lignes, munies de 500 hameçons qu'il a fallu préalablement *boëtter*, c'est-à-dire garnir d'escargots de mer nommés bulots, que l'on a soigneusement laissé faisander sur le pont du navire, afin qu'ils atteignent ce degré de pourriture fétide qui est la qualité

essentielle d'une amorce efficace<sup>1</sup>. Ce que peut être ce travail de développer puis mettre à la mer correctement une telle longueur de corde, mouillée et dure, au milieu des mouvements désordonnés du *doris*, on l'imagine aisément. Ce n'est qu'à la nuit que les *doris* rallient le bord.

A 3 h du matin, il faut aller relever la ligne pied par pied, d'une profondeur de 70 à 100 m et ramener avec elle le poisson qui la garnit et qui pèse.



Fig. 1. - Le Saint-Yves sous voiles. (Photo Cotteret, Saint-Malo.)

<sup>1</sup> Conférence de M. Roger VERCEL (Prix Goncourt 1934) : Lueurs dans la brume », juin 1935.

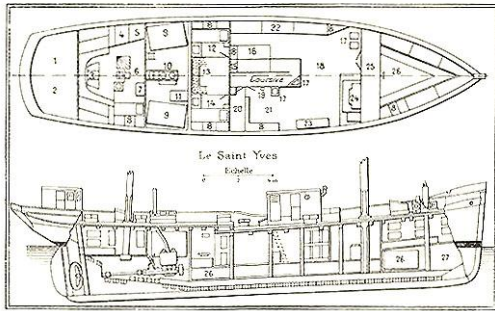
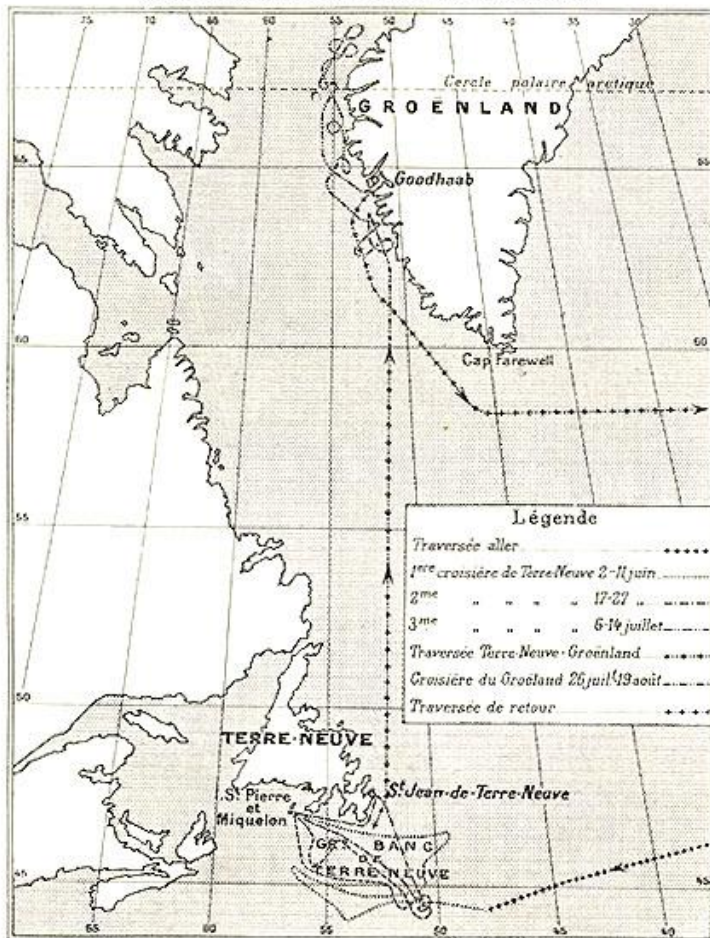


Fig. 2. - Plan et coupe du Saint-Yves.

1. Soute à pommes de terre; — 2. Soute à voiles; — 3. Logements des officiers; — 4. Soute à biscuits; — 5. Soute à conserves; — 6. Chambre du capitaine; — 7. Bureau; — 8. Armoires; — 9. Gas-oil; — 10. Moteur principal; — 11. Groupe électromoteur; — 12. Chambre de l'armurier; — 13. Carré; — 14. Chambre du médecin; — 15. Buffet; — 16. Chambre d'isolé; — 17. Lavabos; — 18. Hôpital; — 19. Filtre à eau potable; — 20. Courriers; — 21. Infirmerie; — 22. Couchettes fixes; — 23. Divan; — 24. Chapelle; — 25. Gambuse; — 26. Poste d'équipage; — 27. Soute à charbon.

Mais si la brume, l'éternelle et impitoyable ennemie des Terre-neuvas, qui persiste pendant des semaines sur l'Atlantique Nord, s'est abattue sur les flots, alors en dépit des signaux du voilier, cornes de brume, aboiement du petit canon qui tonne tous les quarts d'heure, il arrive que les doris sont entraînés par les courants, et se perdent dans l'ouate glacée. »

Fig. 3. - La campagne du Saint-Yves en 1935, sur les bancs de Terre-Neuve et à l'Ouest du Groenland.



On en a compté jusqu'à 82 dans une seule campagne dont 17 avec leurs 34 marins ne furent jamais retrouvés.

Puis surgit pour les navires eux-mêmes le danger des icebergs qui en grand nombre errent sur les bancs. Le cas du naufrage du voilier « Lydie » y est resté célèbre. Egarée dans la tempête en avril, la « Lydie » est allée se fracasser contre une de ces montagnes de glace. Deux hommes de l'équipage, Charles Koet et son fils seuls purent s'accrocher à la masse de glace qui, avec son chargement, continua son aveugle dérive.

« L'année suivante, dit M. R. Vercel, un morutier de Terre-Neuve doubla d'assez près un iceberg et l'équipage fut stupéfait de voir, sur le flanc de la montagne transparente, comme un noyau noir.

« C'était un bloc formé de deux corps humains, étroitement enlacés ; il fallut deux jours de travail au pic et à la barre de mine pour atteindre les cadavres de Charles

Koet et de sons fils miraculeusement conservés, pendant plus d'un an, dans leur gaine de cristal glacé. Le capitaine garda les bérets des pauvres marins pour authentifier sa déclaration, puis il fit attacher des gueuses de fonte aux pieds des morts et les immergea suivant les rites maritimes ». En 1934 l'assistance assurée par la « Sainte Jeanne d'Arc » a dû être suspendue. L'effectif des marins de la grande pêche qui était de 8000 hommes lors de sa mise en service (1914) est tombé à 3000 en raison de l'extension de la pêche au chalut et de la diminution de la main-d'œuvre qui en est la conséquence. Dans ces conditions l'emploi d'un navire de l'importance de la « Sainte-Jeanne d'Arc » ne se justifiait plus : les services rendus n'étaient plus en rapport avec les frais d'exploitation et la contribution des armateurs à l'armement du navire-hôpital, proportionnelle au nombre des marins employés, était devenue nettement insuffisante.

Pendant la campagne de

pêche 1934, il n'y a donc plus eu de navire-hôpital sur les bancs. Son absence y a été durement ressentie ; plusieurs blessés et malades graves sont restés sans soins, les courriers remis au seul navire de la station navale ont éprouvé de grands retards, etc. ...

Si bien qu'un vœu unanime des armateurs et des marins est venu réclamer la reprise du service d'assistance. A ce vœu, la Société des Œuvres de mer a décidé de répondre en 1935, en dépit des difficultés financières.

mettant une intervention chirurgicale en cas d'urgence. Elle est complétée par un hôpital muni de 8 couchettes permanentes dont 2 en chambres isolées, 6 hommes peuvent en plus être couchés dans des hamacs.

Contiguës à l'hôpital, se trouvent les chambres de l'aumônier et du médecin, de part et d'autre du carré des officiers.

Les logements du commandant et des officiers sont à l'arrière, ceux de l'équipage à l'avant.

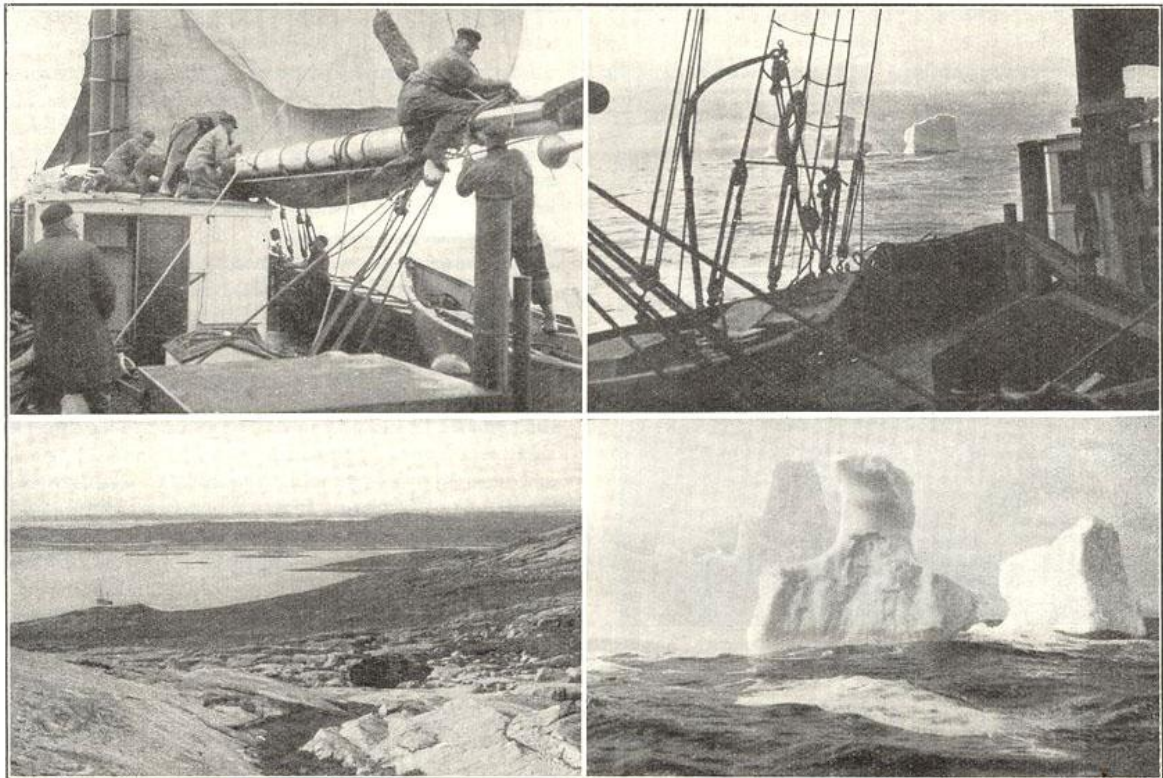


Fig. 4 à 7. - En haut à gauche, la manoeuvre des voiles à bord du Saint-Yves; à droite, Icebergs au large du Groenland. En bas, à gauche, Paysage groenlandais ; à droite, un aspect fantomatique d'icebergs. (Photos E. Jousset.)

Pour réduire les frais d'armement, elle a porté son choix sur un ex-navire pêcheur, dundee à moteur de 27 m de long, déplaçant 216 t, muni d'un moteur Bolinder de 90 ch, vitesse au moteur seul 6 nœuds, forte voilure en ketch, vitesse sous voile et vapeur 9 nœuds.

Malgré ses petites dimensions le « Saint-Yves », nom donné au remplaçant de la « Sainte-Jeanne-d'Arc » permettait l'installation des aménagements rigoureusement requis pour un service d'assistance dans les meilleures conditions possibles. C'est ainsi que le « Saint-Yves » a reçu une infirmerie très complète, pourvue et outillée selon les leçons d'une longue expérience, avec tous les moyens per-

Tous les locaux sont chauffés par chauffage central à eau chaude. L'installation électrique est très complète et conçue dans des conditions les plus modernes. Elle comporte un éclairage renforcé en vue des besoins de l'infirmerie et des projecteurs extérieurs pour la navigation dans les glaces.

Le « Saint-Yves » possède un poste de T.S.F., émission-réception de 500 w, permettant la communication directe avec la France par ondes courtes. Un radiogoniomètre sera mis à bord pour la campagne 1936.

N'oublions pas de mentionner la présence dans les locaux de l'hôpital d'une



Fig. 8 et 9. - Immersion d'un Terre-neuvas au large du Groenland. A droite, le Guri Herria immerge le corps d'un matelot mort à bord. A gauche, le Père Yvon donne l'absoute et dit les dernières prières à bord du Saint-Yves, l'état de la mer ne permettant pas de communiquer (Photos E. Jousset.)

armoïre-autel. Son desservant est le R. P. Yvon, capucin, aumônier de la « Sainte-Jeanne-d'Arc » pendant la campagne de 1933, et désigné par ses supérieurs hiérarchiques comme aumônier des Bancs. Seul et grâce à son initiative courageuse et hardie, il a assuré pendant la campagne 1934 la continuité de l'assistance spirituelle et morale aux Terre-neuvas, en obtenant son embarquement sur l'avis « Ville-d'Ys » de la station navale de Terre-Neuve.

En plus de son service particulier, à bord du navire-hôpital, l'aumônier a la charge du service du courrier, dont la distribution aux bâtiments épars sur les lieux de pêche constitue une des branches importantes de la mission du navire-hôpital. Ce service comporte également la distribution des colis envoyés aux marins par leurs familles.

Ainsi équipé, le « Saint-Yves » a pu se rendre aux Bancs pour la campagne de 1935. Parti de Saint-Malo au début d'avril, il y est rentré le 6 septembre, revenant directement du Groenland et rapatriant l'équipage d'un navire naufragé.

Pendant ces 4 mois, le navire-hôpital a communiqué avec 141 navires, hospitalisé 13 malades, pendant 232 journées, donné 90 consultations en mer, reçu ou remis 13 891 lettres, transité 302 télégrammes et enfin recueilli en mer 2 marins perdus.

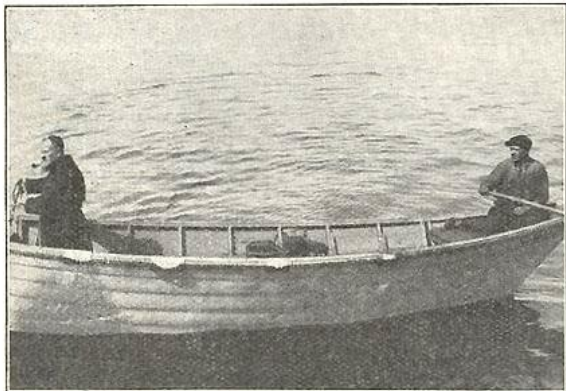
Le « Saint-Yves » a suivi les bâtiments pêcheurs, particulièrement les voiliers qui eux-mêmes suivent la morue et gagnent les parages où, sur la foi des renseignements qu'ils recueillent, ils espèrent la trouver. Cette année, les voiliers ont abandonné très vite les Bancs de

Terre-Neuve, sur lesquels ils atterrissent tout d'abord en venant de leurs ports et sont remontés au Groenland. Certains sont même allés au-delà du cercle polaire ; le « Saint-Yves » les y a escortés. Le petit navire a fait ses preuves de solidité et de tenue à la mer. Au cours de deux longues périodes de très mauvais temps, il a parfaitement tenu la cape, sans avaries alors qu'un trois-mâts, « Saint-Coulomb », s'y est perdu.

Malgré son faible tonnage, le « Saint-Yves » a rempli au mieux sa mission d'assistance. En particulier, 3 interventions chirurgicales, nécessitant l'anesthésie, ont pu être pratiquées à bord, à la mer, dans de bonnes conditions.

Quant à l'assistance spirituelle et morale, que la Société des Œuvres de mer considère comme d'importance primordiale, son rendement, si le terme peut être employé en pareille matière, a été ce qu'on pouvait attendre, en raison de la haute personnalité de l'aumônier qui en a la charge, devenu marin pour les besoins de la cause à laquelle il s'est entièrement consacré. Sa connaissance des Terre-neuvas et de leurs besoins, le dévouement qu'il apporte à les soulager, son intrépidité lorsqu'il va, à la barre de son canot à moteur, les visiter à bord de tous les navires rencontrés, lui ont valu une grande popularité auprès des marins des Bancs, armateurs et matelots de la grande pêche.

*Fig. 10. - Le R. P. Yvon et le mécanicien du bord accostant un morutier.  
Photo E. Jousset.)*



Le « Saint-Yves » est commandé par le capitaine Gervin, de la marine marchande. L'état-major et l'équipage comprennent un

second, capitaine au long cours, un lieutenant au long cours officier T.S.F., un mécanicien, un maître d'équipage, 6 marins, 1 mousse, 1 cuisinier.

Le service médical est assuré par le Dr Emile Jousset, médecin de la Faculté de Paris, et un infirmier-aumônier, le R. P. Yvon.

Telle est, succinctement exposée l'œuvre que la Société des Œuvres de mer a reprise et entend continuer. L'importance à tous points de vue en est évidente, et il faut grandement souhaiter que les moyens lui en soient donnés.

Ct SAUVAIRE-JOURDAN