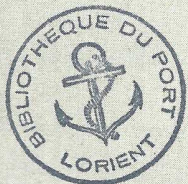


MARINE
et SPORTS
NAUTIQUES

COLS BLEUS

SPÉCIAL
CONGRÈS
F.A.M.M.A.C.

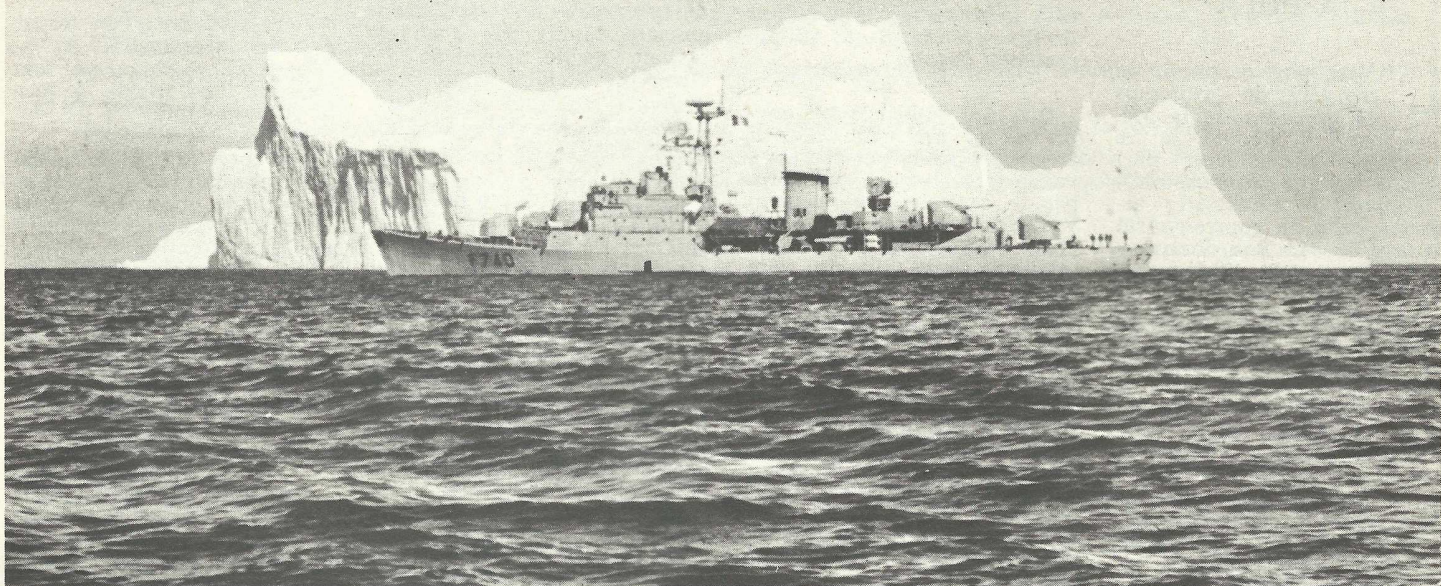


n° 1093

5 juillet 1969

Le numéro : 1,50 F

LE " COMMANDANT BOURDAIS "



SAINT-PIERRE, SAINT-JEAN ET LE GROENLAND

AVANT le départ d'Halifax, un violent coup de vent et un doublement d'aus-sières très appréciés du tiers de service nous avaient rappelé que nous étions « de l'autre côté »...

Les amarres larguées, vendredi 25 avril, en route pour Saint-Pierre et Miquelon.

Mais un chalutier nous appelait pour une assistance médicale et l'escale saint-Pierre se réduisit à quelques heures le dimanche après-midi. Tout le monde fut content de parler français si loin de notre natal. Malgré la brièveté, quelques retrouvailles à la faveur d'une salle de danse archicomble firent regonfler le moral de tous les Don Juan. Saint-Pierre reste, toujours semblable à lui-même : une animation inhabituelle dans les rues à cause du devoir électoral, pas de trace de neige, encore plus d'ornières et de chaussées déformées que l'année précédente et avec tout cela un air de fête chez les permissionnaires. Des Saint-Pierrais nous avaient confirmé qu'ils avaient eu un hiver très doux : « Au mois de février, le ciel était bleu, pas de vent, la température au-dessus de zéro »...

La pêche, toujours principale source de revenus de l'île, a donné l'occasion à quelques tables de se régaler de gros homards achetés à bas prix et accommodés à toutes les sauces. A vingt heures, la dernière rentrée, les sourires un peu forcés au poste de manœuvre, les « quand revient-on ? » du tiers de service, c'est tout cela Saint-Pierre. Au revoir Saint-Pierre, bonjour Saint-Jean...

Saint-John's Newfoundland, Saint-Jean de Terre-Neuve pour les francisants, une centaine de milliers d'habitants, la Water Street, la rue principale à cinquante mètres de notre poste d'amarrage, dans un port remarquablement abrité. Une ville propre et bien ordonnée qui allait tenter de nouveaux permissionnaires. Tous les principaux commerces sont réunis dans la Water Street. On vit entrer à bord des quantités de « Craft Master », sortes de tableaux à peindre selon des cases numérotées. Les plus « terre à terre » étaient attirés par les « Bananas Spleet », assortiments de crème glacée offert aux gourmands dans les cafétérias. A un kilomètre environ du centre ville, le stade de hockey réunit une foule importante vers les vingt heures, foule composée en majeure partie de la jeunesse estudiantine. Cinq boîtes de nuit principales dans le centre ville et trois à l'extérieur sont là pour faire danser, le plus souvent en jerk, jusque tard dans la nuit.

« Larguez la garde montante ! » Le Groenland nous attend à présent. Ici, notre travail débute et nous commençons à sentir l'importance de notre mission. Les appels radio des chalutiers vont se succéder jusqu'à notre nouvelle descente vers Saint-Jean. Avant d'entrer à Faeringherhaven, notre premier mouillage groenlandais, pour prendre le courrier des pêcheurs, il nous aura fallu plus d'une dizaine d'heures pour se frayer un passage parmi les glaces. La côte groenlandaise se présente toute hérissée de montagnes blanches piquetées de brun, quelques icebergs se traînent dans une eau aussi calme que celle d'un lac. Faeringherhaven, quelques chalets aux couleurs vives, des cuves de fuel et le bâtiment de l'administration constituent tout le pittoresque de ce décor que seul le vague-mestre a le loisir de contempler de plus près

Nous remontons l'ancre et en route, le travail nous attend. Ravitaillement : les dinghys, leurs moteurs et leurs équipages sont mis à l'épreuve : l'officier des pêches, le médecin le dentiste, les vague-mestres, le coopérateur, les équipes de ravitaillement jouent le plus grand rôle, le plus fatiguant. La nuit se passe à ravitailler. Moteurs stoppés, les mécaniciens se laissent bercer dans l'attente d'un « paré à manœuvrer » peu probable, car, depuis Halifax l'océan est clément. A l'aube car la nuit se fait à peine sentir en cette période et en ce lieu, nous mettons le cap sur Godthaab la capitale, nous mouillons quelques heures à l'entrée. Carrelets, morues et monstres viennent récompenser les courageux amateurs de pêche sur la plage arrière sous les quolibets de leurs camarades qui ont les mains au chaud dans les poches. Hormis la remontée de la ligne et le froid, la pêche n'est pas fatigante, car il n'est nul besoin d'apprêter...

Lundi 5 mai, entrée à Godthaab. Ici, également, des chalets à un seul étage aux couleurs les plus variées : ocre, jaune pâle, rouge et marron. Quelques immeubles collectifs nous avons mouillé. Dans la rue principale, blancs et gris dominent l'anse extérieure où quelques voitures passent et repassent utilisant au maximum les quelques kilomètres de voies carrossables.

Premier véritable contact avec les habitants au type asiatique très prononcé ; le Groenlandais est sympathique en général mais sa langue incompréhensible, toujours. Les seuls échanges verbaux se limitent à un anglais de cuisine, la majorité des Danois qui résident à Godthaab y excellent, autant que nous. Les permissionnaires sont accompagnés au L.C.P.S. avec force, cris et gestes enthousiastes. Quelques appareils photographiques

DANS LE GRAND NORD

à bas prix, des cartes postales assez médiocres, des « tiger » pour pieds frileux, des peaux de phoques introuvables et surtout la visite en long et en large, et en deux heures de temps, d'une capitale clôturent cette escale.

Nous reprenons la mer, de nouveau des ravitaillements espacés puis nous nous dirigeons sur Holsteinborg où notre courrier nous attend...

Maitre Mécanicien Reiland.

SUR LES BANCs...

HALIFAX est déjà loin derrière nous, et, si bien des souvenirs sont restés là-bas, il n'en faut pas moins penser à notre véritable mission : l'assistance de nos chalutiers pêchant dans les eaux canadiennes et groenlandaises, séparés de leur famille et sans nouvelles du pays.

Pour ces hommes ayant quitté Saint-Malo, Fécamp ou Bordeaux, depuis quelques mois, notre arrivée sur les bancs est attendue avec impatience et joie, car nous portons avec nous une des choses les plus agréables qui soit aux marins : le courrier.

La mission de notre bâtiment n'est pas de tout repos et si les escales sont bien agréables à nos Cols Bleus, le travail demande la participation de tous et une solide entente. Celui qui n'a pas vécu quelques jours sur le « Commandant Bourdais » ne peut se rendre compte de la vie de notre bâtiment chargé de l'assistance de vingt-sept chalutiers et cela de jour comme de nuit, par bonne ou mauvaise mer.

Mais qu'importe : terriens, vous qui avez commencé à lire ces lignes, vous ne refuserez pas de passer une semaine à notre bord en continuant votre lecture, les pieds bien au chaud, dans un fauteuil, alors, venez nous rejoindre en pleine mer, au sud de Terre-Neuve dans la nuit du vendredi 25 au samedi 26 avril, première phase de notre mission.

« Allo ! Commandant-Bourdais... de Finlande... me recevez-vous ?... parlez... voici ma position... à vous !... »

Par ces quelques mots lancés du chalutier « Finlande », nous entrons en contact avec l'un de nos premiers chalutiers en pêche dans le golfe du Saint-Laurent. Il est seul dans cette région, les autres remontent vers le Groenland et nous les atteignons quelques jours après.

Maintenant, une activité intense règne sur la passerelle, la position du « Finlande » est reportée sur la carte, de rapides calculs de changement de route s'effectuent et nous mettons le cap sur le « Finlande ». Pour l'équipage endormi, bercé doucement par la houle, le réveil sera amer ; adieu Saint Pierre, ce n'est pas encore demain que nous aurons la chance de mettre le pied sur ton plancher des vaches, mais ce n'est que partie remise.

Au branle-bas, le clairon réveille joyeusement nos marins, quelques-uns s'étonnent de ne pas voir la terre à l'horizon, ils sont rapidement mis au courant des événements de la nuit.

Bah ! on s'est encore fait avoir...

Tiens, t'as entendu... poste de propreté ! tu vois cela ne change pas, pas moyen de dormir sur cette barque.

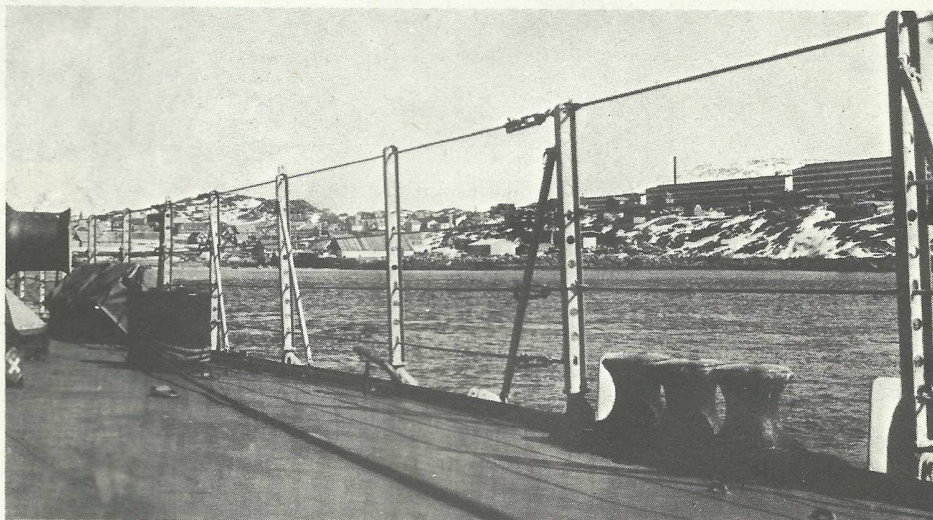
Le mercredi 30 avril, dans la soirée, le premier iceberg fait son apparition et durant les deux jours de mer qui vont suivre, nous avons la possibilité d'admirer ces énormes blocs de glace dérivant au gré des courants et redoutés par tous les marins du monde (la tragédie du Titanic en 1912 en est, hélas, un douloureux souvenir).

Dans la nuit du 1er au 2 mai, marchant à faible vitesse, nous mettons quatre heures pour nous dégager des glaces. Le soir du 2 mai, les chalutiers sont en vue et nous

formant l'équipage du dinghy mis à l'eau dès notre arrivée ne vont pas avoir chaud, et surtout pas de temps à perdre.

Vers deux heures du matin, un léger répit nous permet de reprendre quelques forces, mais à l'aube, vers cinq heures, d'autres chalutiers sont là et le ravitaillement reprend ; il se terminera vers quinze heures, le dimanche 4 mai. Déjà, nous pouvons faire le bilan de ces quelques jours de mission : plusieurs sacs de courrier et de commandes de coopérative livrés, quatre-vingts consultations médicales ainsi qu'une trentaine de soins dentaires ou d'extractions, ce n'est pas mal. Le lundi 5 mai à huit heures, nous saluons de trois coups de canon Godthaab, la capitale du Groenland (5.000 habitants) où nous allons relâcher quelques heures et profiter du temps doux qui y règne pour sortir à terre. A vingt-trois heures, nous levons l'ancre pour remonter encore plus au nord vers Holsteinborg.

Le 6 mai à onze heures trente-deux locale, le « Commandant-Bourdais », plein à craquer de néophytes franchit le cercle polaire qui se matérialisera par un beau baptême salé. Au début de l'après-midi, Holsteinborg est en vue, le temps d'affaler le dinghy pour aller chercher le courrier à terre et attendre son retour, il est temps de repartir. Il est quinze heures, nous forçons l'allure sur un chalutier signalant un blessé à son bord.



Devant Godthaab

les ravitaillons par un temps froid et neigeux. Tard dans la nuit, le ravitaillement se termine, nous embarquons un malade du « Viking » et nous continuons notre route vers le Groenland.

Cette île immense, d'une superficie plus de quatre fois supérieure à celle de la France, est séparée de l'Amérique du Nord par le détroit de Davis et possède une population d'environ trente mille habitants, eskimaux en grande partie sous la protection de fonctionnaires danois.

Le 3 mai, à vingt-deux heures, nous mettons en panne devant les chalutiers qui se groupent aussitôt autour du « Bourdais ». Cette nuit, nous ne dormons pas beaucoup, onze chalutiers cela représente de nombreux mouvements d'embarcations pour livrer la marchandise commandée et le courrier ; pour transborder les malades, et tout cela par une nuit d'encre. Les boscos

Dès notre arrivée, le médecin va à bord du chalutier et décide le transfert de son patient sur le « Commandant-Bourdais » en attendant son hospitalisation. Nous nous dérouterons alors et faisons route immédiatement sur Godthaab.

Pour nous, marins du « Commandant-Bourdais », notre mission continue et si vous n'avez pas été trop fatigués par ces quelques jours passés en notre compagnie, je vous donne rendez-vous bientôt pour reprendre la mer avec nous.

S.M. 2 Infirmier Provost.

La semaine prochaine

**HOLSTEINBORG,
LES CHIENS ET L'AMITIE**