

Fondé en 1945
par P.-J. LUCAS
Rédacteur en chef :
Claude CHAMBARD

Cols bleus

ABONNEMENTS :
C.C.P. Paris 1814-53

Six mois : 16 F.
Un an : 30 F.

DANS CE NUMERO :

— A PROPOS DU
« GYMNOTE »

— LE « KERSAINT »
TARTARISÉ :

ESCALE A NORFOLK

— VERS LE PACIFIQUE :

LE « MORVAN »
A SAN DIEGO

(page 3)

✱

— L'ACTIVITÉ DE LA
CONSTRUCTION
NAVALE FRANÇAISE

(page 6)

✱

— NOS BATIMENTS
SUR TOUTES LES
MERS DU MONDE

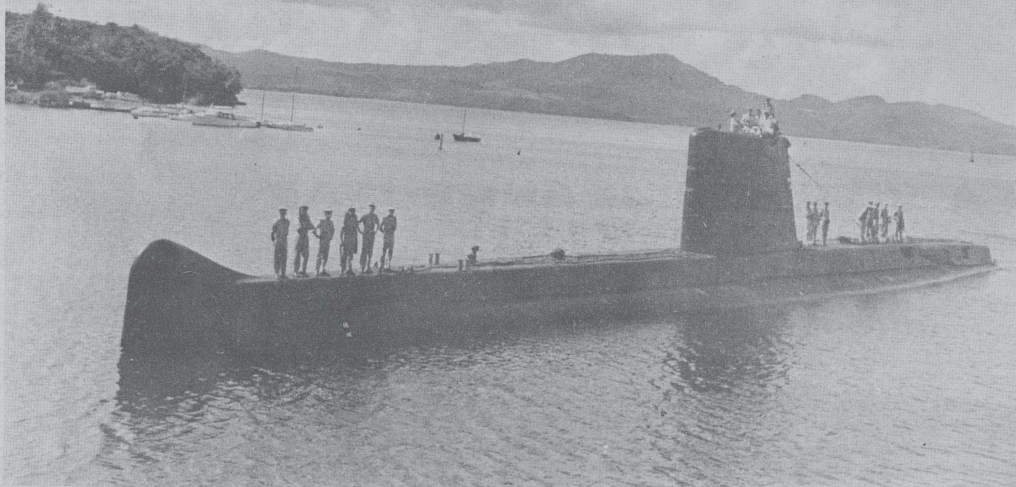
(pages 8 et 9)

✱

— LA GAZETTE DES
ANCIEN MARINS

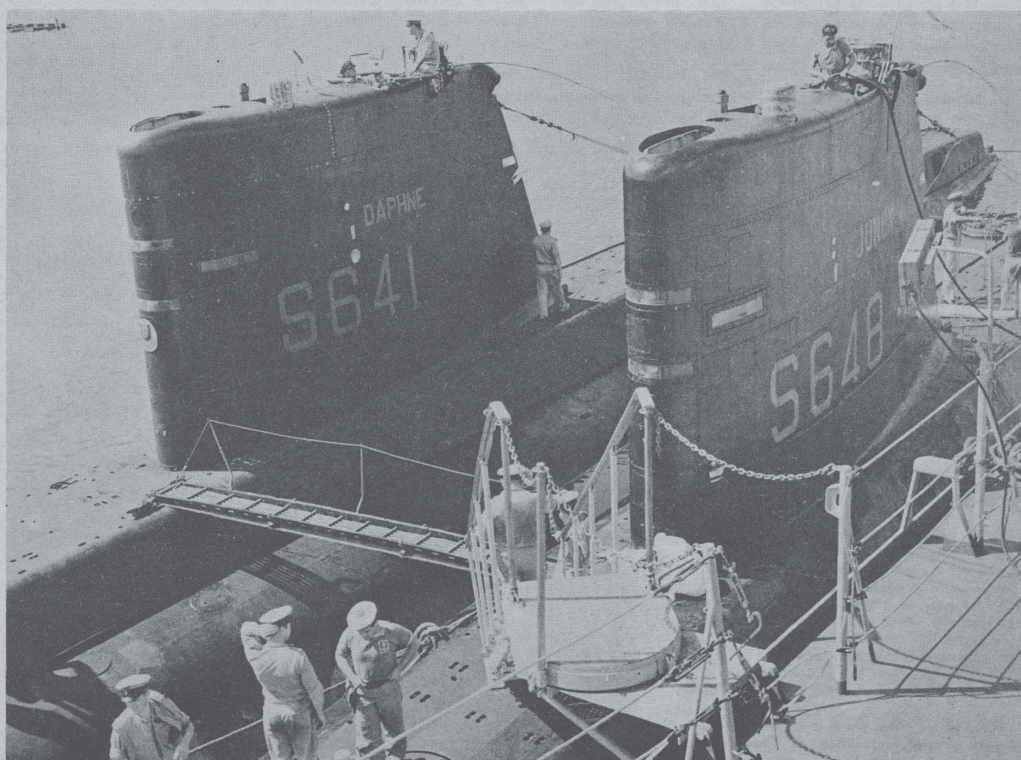
(page 16)

✱



Les sous-marins « Daphné » et « Junon » à Fort-de-France

(Voir page 8.)



LE "COMMANDANT-BOURDAIS" A TERRE-NEUVE

A SYDNEY (Nouvelle-Ecosse)

QUE le lecteur superficiel ne s' imagine pas le « Commandant-Bourdaïs », pratique de l'Atlantique-Nord, subitement transporté par le chemin des écoliers en Australie.

Ce Sydney est la capitale de l'île de Cap-Breton, fermant en compagnie de Terre-Neuve l'accès sud du Saint-Laurent.

Le passé de cette île nous est particulièrement cher, car à la fois Français et morutier. Au XVII^e siècle, l'île servait de base aux pêcheurs anglais, espagnols et français à la quête de la précieuse morue. Ils vivaient en harmonie. Après le Traité d'Utrecht (1713), qui abandonna à l'Angleterre Terre-Neuve et la Nouvelle-Ecosse, la France obtint l'île de Cap-Breton en totalité et, pour défendre ces droits, la forteresse de Louisbourg fut édiflée à l'emplacement de l'ancien Havre aux Anglais.

Un état de fait aussi heureux ne pouvait durer entre les rivaux habituels, et la forteresse eut à subir deux sièges. Le premier en 1744, essentiellement supporté par les colons de la Nouvelle-Angleterre, rendus furieux, car leurs efforts furent réduits à néant par le Traité d'Aix-la-Chapelle (1748), rétrocedant l'île à la France.

Le deuxième, curieuse conséquence de la défaite de l'amiral Byng à Port-Mahon, car le fameux Pitt voulut faire pièce de façon éclatante à Louisbourg, eut lieu en 1758. Louisbourg et le Cap-Breton devinrent définitivement anglais.

Le hasard amena la découverte en 1958 par un médecin hongrois ayant fait ses études en Belgique, fanatique de pêche sous-marine, de l'épave d'un navire français coulé pendant le siège. La marine canadienne se chargea de la récupération de toutes les pièces accessibles. Le dernier canon fut remonté pendant une émission de télévision sous l'eau, en direct, et le lustre redonné à ce lieu historique amena le gouvernement canadien à ordonner la reconstruction de la forteresse.

La plupart d'entre nous eurent l'occasion d'aller visiter Louisbourg, le musée et les premières reconstructions.

Les amateurs de plaisirs bucoliques découvraient que l'île du Cap-Breton est non seulement entourée d'eau de toutes parts, mais que celle-ci forme également le contrepoint essentiel à la forêt de conifères du paysage intérieur. Il suffit d'un rayon de soleil pour que

ces lacs admirables, aux noms bien français — « Lac du Bras-d'Or » — reflètent le sombre vert des pins heureusement tachés du rouge flamboyant de l'érable automnal, du ton même du nouveau pavillon canadien.

L'accueil des hommes, dans cette ville où dominent encore les villas de bois, avec vérandas, péristyles à colonnes, pignons au parfum vieillot, nous a été gracieusement dispensé par la base navale — « Ecole des cadets de la garde-côtière » — et par l'armée de l'air, qui arme une installation de détection avancée. La police montée prêta son stand pour une compétition de tir, amicale bien sûr, où quelques-uns de nos fusils d'élite s'illustrèrent par leur timidité. Ils hésitèrent à poser la moindre question, et effectuèrent leur premier carton l'ocilleton de la carabine rabattu. Il faut savoir perdre de temps en temps pour faire plaisir.

AU HAVRE-DU-CROC un pèlerinage

VENANT de Saint-Anthony, où il avait fait escale pour prendre contact avec l'hôpital qui accueille les pêcheurs blessés ou malades, le « Commandant-Bourdaïs » a mouillé au Havre-du-Croc dans la journée du 17 octobre. Entre les patrouilles d'assistance à la grande pêche et les missions de représentation, cette escale est un pèlerinage à ce qui fut pendant 300 ans la base de la station navale de Terre-Neuve.

Ce petit fjord situé à la pointe nord de l'île abritait le groupe de bâtiments chargé de la protection de nos pêcheurs.

Ces bâtiments, en général des transports, des avisos armés ou des frégates, faisaient alternativement partie des stationnaires de Terre-Neuve et des Antilles. Ils passaient la majorité du temps en patrouille et relâchaient soit à Saint-Pierre, soit au Havre-du-Croc ; ce dernier mouillage, parfaitement abrité, était utilisé comme dépôt et base arrière. On y abattait même en carène en cas de nécessité les bâtiments moyens.

Le traité franco-anglais de 1904 ne mit pas fin à la station navale, mais supprima les avantages que nous possédions sur le « French Shore » (côte ouest et nord-est de Terre-Neuve). Désormais, le Havre-du-Croc fut abandonné comme base, et les navires de la station n'y revinrent plus qu'épisodiquement pour visiter le cimetière.

Soixante ans plus tard, il ne reste bien sûr plus rien de cette ancienne base, mais le « Commandant-Bourdaïs » y fait une courte escale chaque année pour entretenir les tombes de ceux qui périrent en campagne sur les bancs. La plupart de ces tombes sont anonymes, sauf celles du lieutenant de vaisseau Villaret de Joyeuse et de trois midships anglais.

Un village d'une centaine d'habitants, qui porte le nom de Croc-Harbour sur les cartes canadiennes, est construit au milieu de la forêt sur la rive nord de l'Épine Cadoret. Les hommes y sont bûcherons l'hiver, pêcheurs l'été ; la vie y est rude et les liaisons avec la civilisation ne se font que par mer.

Dès le soir, le « Commandant-Bourdaïs » repartait vers Saint-Pierre, en quittant ce havre qui s'ouvre sur la côte en face des îles Groais et Bell dont les cartographes anglais n'ont pu qu'adapter le baptême breton.



Les pieux jardiniers du « Commandant-Bourdaïs » du Havre.

DE LORIENT A LISBONNE...

...AVEC "L'ENSEIGNE-DE-VAISSEAU-HENRY"

PAR une belle matinée d'octobre, celle du samedi 16, trois coups de canon saluèrent Notre-Dame de Larmor. Celle-ci rendait le salut, comme le veut la tradition, en hissant en haut de son clocher le pavillon national, puis en faisant sonner ses cloches pour l'avis-escorteur « Enseigne-de-Vaisseau-Henry » qui sortait du Scorff et quittait la France pour une longue campagne de trois ans.

Nous quittons la France, mais pas encore l'Europe puisque, après une rapide traversée de deux jours, le bâtiment se présentait à l'entrée du Tage qui déployait devant nos yeux son bel estuaire aux nombreux voliers désuets mais charmants, contrastant avec l'aspect extrêmement moderne du pont suspendu en construction.

En remontant le Tage jusqu'à notre poste d'amarrage, nous pouvions admirer l'élégante tour de Bélem, qui répondait à notre salut à la terre, le monument moderne dédié à Henry le Navigateur (une proue de navire tournée vers le Tage), puis Lisbonne et son étalage de maisons vers le fleuve et sa place du Commerce, auprès de laquelle se situait notre poste d'accostage pour ces quatre jours.

Lisbonne et ses environs devaient offrir aux plus difficiles les plaisirs les plus variés. Les romantiques se dirigeaient rapidement vers la vieille ville, vers le château Saint-Georges au cadre magnifique d'où l'on découvre largement le Tage et les vieux toits de la ville. Les passionnés d'architecture purent admirer la tour de Bélem, la cathédrale, le couvent et l'église de Génimios, le palais d'Ajuda. Les fanatiques des excursions purent sortir de Lisbonne vers la plage d'Estoril, Cascais, le château de Cintra, le petit port de pêche tellement pittoresque de Nazaré, Fatima au cadre grandiose, haut lieu de la chrétienté. Ils purent aussi franchir le Tage par les derniers bacs en attendant le pont pour aller vers Setubal, Casimbra, aussi pittoresque que Nazaré.

Les soirées se meublèrent aisément dans les restaurants typiques au son des fados, aspect traditionnel du folklore

portugais particulièrement apprécié par certains.

Mais si ces quatre jours pour les amateurs de tourisme furent particulièrement réussis, ils furent aussi l'occasion d'apprécier la simplicité aimable de l'accueil portugais. Les contacts furent nombreux : en ville, à bord avec visite de la population, par l'intermédiaire de la Marine portugaise qui offrit des excursions et organisa des rencontres sportives de football et de basket. Enfin, de nombreux officiers de marine portugais firent une visite détaillée à bord et furent extrêmement intéressés par le « Henry », le Portugal devant acquiescer quatre bâtiments de cette classe. Toutes ces manifestations contribuèrent à resserrer les liens d'amitié et d'estime entre Portugais et Français.

Maintenant, l'« Enseigne-de-Vaisseau-Henry » va quitter l'Europe pour une longue traversée de dix jours vers la Trinitad. Nous garderons de Lisbonne le souvenir d'une ville attachante, profondément ouverte à la mer, aussi bien par son passé que par son présent, à la population simple et accueillante.

L'enseigne de vaisseau
BEREAU.

Pour la première fois depuis 1949, deux sous-marins français font escale à FORT-DE-FRANCE

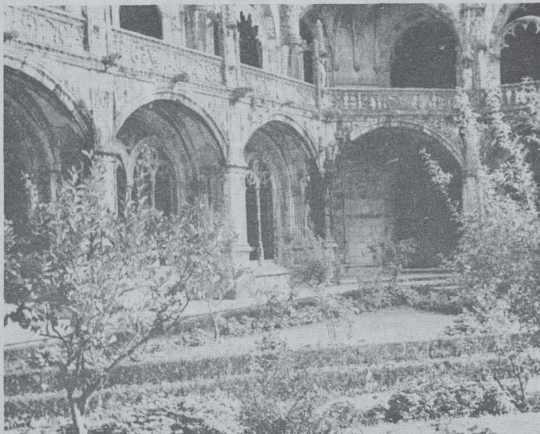
LE 20 septembre, les sous-marins « Daphné » et « Junon » ont fait escale en Martinique après trois mois en mer. Paris début juillet de leurs bases respectives (Lorient pour le premier, Toulon pour le second), ils ont participé à des manœuvres combinées avec la flotte américaine, après avoir visité les bases de New London (Connecticut) et Norfolk (Virginia).

À l'issue de ces manœuvres, les deux bâtiments mirent le cap sur la Guadeloupe, puis la Martinique, effectuant ainsi la première visite de sous-marins français dans ces départements depuis 1949. Accompagnés du bâtiment de soutien logistique « Rhône », ils ont quitté Fort-de-France le 2 octobre pour rejoindre leurs bases, via les Açores.

NOS BATIMENTS SUR TOUS LES MERS



Ceux de « La Bayonnaise » en mer.



Le beau style manuelin des Geronimos.