

Assistance en mer en 1909

Croisières d'Islande :

C'est le dimanche 14 mars que le *Saint-François d'Assise* a quitté le Havre pour relâcher à Boulogne-sur-Mer qu'il devait visiter avant de se rendre en Islande. [...]

Le 16 au matin, malgré des grains de neige furieux, le *Saint-François d'Assise* eut l'honneur de recevoir Mgr Williez, évêque d'Arras, qui, bravant les rigueurs de la température et laissant des occupations urgentes en sa ville épiscopale, avait tenu à dire lui-même la messe à bord pour donner sa bénédiction au navire. Un grand nombre de nos amis de Boulogne étaient venus remplir à cette cérémonie l'espace trop étroit de l'hôpital transformé en chapelle. [...]

La population maritime de Boulogne tout entière avait tenu à visiter le *Saint-François d'Assise*, quand ce navire est parti pour sa destination, le jeudi 18 au matin, avec belle brise de Sud-Est. [...]

Le commandant Mahéas, en sortant de Boulogne, avait enfilé le pas de Calais pour faire route par la mer du Nord. Cette mer a été parcourue les pavillons hauts, de manière à offrir l'assistance et faire connaître nos marques distinctives. [...]

Aux approches des Féroé, un dundee du pays, en pêche sur les Bancs, ayant hissé ses couleurs à la vue du navire-hôpital, le capitaine vint à bord avec un homme dont le doigt était en très mauvais état. Le docteur s'empressa de soigner le blessé et de remettre au capitaine les pansements nécessaires à la continuation des soins.



Le commandant du Saint-François d'Assise

Le 24 mars à 11h30 du matin, six jours après le départ de Boulogne, on reconnaissait au Nord du monde le cap Portland de la terre d'Islande et en même temps les îles Westmann par bâbord. L'assistance commençait dès l'après-midi, où deux navires étaient visités et un malade soigné.

Le service hospitalier continuait de même les jours suivants ; le 26, il fallait rallier les Westmann pour y déposer à l'hôpital trois malades, dont un blessé avec cuisse fracturée, dont le transport à bord en mer et le débarquement ne furent pas sans difficultés.

Malgré des mauvais temps assez fréquents sur cette côte inhospitalière, ayant visité le plus grand nombre possible de navires, le *Saint-François d'Assise* entra le 6 avril à Faskrudsford pour s'y ravitailler et débarquer M. l'abbé Silvent, aumônier de la Maison de famille. Après une visite rapide à Nordfjord le 12 avril, le *Saint-François* quittait de nouveau Faskrud le 14 et reprenait en sens inverse la croisière qui devait le ramener aux Westmann...



Le SFA à Faskrudsford

[Sans entrer dans le détail de l'activité de l'assistance], nous dirons simplement que le 19 avril, à 1 heure après-midi, toute la flottille d'Islande avait été visitée, mais il est impossible de ne pas dire en même temps un mot du débarquement aux îles Westmann, le 21 avril, de M. l'abbé Crémon et du lieutenant pour visiter l'hôpital en vue d'y prendre les malades guéris.

Une tempête s'étant élevée presque aussitôt, le lieutenant eut grand'peine à rallier le bord ; quant à M. l'abbé Crémon, ayant trouvé en danger de mort à l'hôpital un homme du chalutier de Boulogne *Notre-Dame de Lourdes*, il n'avait pas hésité à demeurer à terre pour lui offrir les secours religieux désirés par ce malheureux. Ce n'est qu'au bout de trois jours de tentatives infructueuses en raison du mauvais temps que l'aumônier put rentrer à bord par le doris. Ce mauvais temps avait quelque peu maltraité plusieurs navires de la flottille : ainsi, par exemple, la *Frégate*, de Gravelines, où cinq hommes plus ou moins contusionnés reçurent les soins du Dr Roche, tandis que l'un d'eux devait être déposé à l'hôpital de Patrifjord, où M. l'abbé Crémon trouvait encore un malade grave qui fut heureux de recevoir les secours religieux.

Cette relâche de Patrifjord fut aussi marquée par la visite à bord des capitaines et des équipages des goélettes françaises présentes sur rade, accueillis toujours en frères et en compatriotes.

On peut dire sans fausse modestie que dans les croisières d'Islande en 1909, le *Saint-François d'Assise* a vécu au milieu de nos pêcheurs par beau temps et par tempête, et que, jusqu'à la dernière minute de son séjour, il a été assez heureux pour les assister.

Le commandant Mahéas, ne rencontrant plus de navires à visiter, entra à Reykjavik le 1^{er} mai, en vue du ravitaillement et du départ pour les Bancs de Terre-Neuve. Sur rade de Reykjavik se trouvait le croiseur français d'Islande, le *Lavoisier*, dont le commandant réservait un accueil très cordial au navire-hôpital qui complète si heureusement la mission du navire de guerre...



Embarquement d'un malade à bord du SFA

Le 10 mai le *Saint-François d'Assise*, salué [...] par tous les navires en rade, échangeait avec le *Lavoisier* des vœux cordiaux et prenait la route du Bonnet-Flamand par une bonne brise de Nord-Est. Traversée d'Islande au Bonnet-Flamand, et croisières sur les Bancs de Terre-Neuve.

Deux heures après l'appareillage de Reykjavik, le navire-hôpital croisait le vapeur postal apportant en Islande les lettres d'Europe auxquelles il fallait cependant renoncer, alors qu'elles passaient en quelque sorte à portée de la main. Ce sont là des mécomptes qui ne sont pas rares dans la vie du marin.

La traversée d'Islande au Bonnet-Flamand, exécutée en six jours par des vents généralement de la direction du Sud-Est, continuait les heureux débuts de la campagne. Le 17 mai, à 4h40 de l'après-midi, on apercevait le premier navire en pêche sur le Banc : c'était le *Saint-Léon* de Fécamp.

C'est toujours un bonheur pour l'équipage du *Saint-François* que cette primeur de l'assistance ; c'est la satisfaction du chasseur sur la trace du gibier, mais ici le chasseur est le « corsaire de la charité » et le gibier n'est autre que nos frères marins auxquels est offerte la chaude assistance de la mère-patrie.

Si on avait pu douter d'ailleurs qu'on était parvenu à l'accore des Bancs, la brume qui si souvent les recouvre en aurait été un signe caractéristique. Danger sérieux, mais singulièrement aggravé cette année par une fantastique caravane de montagnes de glace.

Ni la brume cependant ni les glaces n'ont arrêté l'assistance, qui a parfois donné lieu à des scènes touchantes : par exemple, l'entrée à bord du *Saint-François*, le 21 mai, d'un pauvre petit mousse du navire *Saint-Antoine de Padoue*, de Fécamp, avec deux doigts de la main droite coupés. La fermeté et le courage de cet enfant, dont la guérison complète, disons-le tout de suite, a eu lieu à l'hôpital de Saint-Pierre, correspondaient d'ailleurs à la paternelle sollicitude dont il avait été l'objet à bord de son navire ; elle lui fut continuée avec des moyens plus efficaces à bord du *Saint-François*.

L'abondance des glaces sur les Bancs était inusitée : le *Saint-François* en a reconnu, jusqu'à son arrivée à Saint-Pierre le 28 mai, au moins une dizaine, dont l'une surgissait droit devant dans la brume le 24 mai à 11 heures du matin ; sans doute un certain nombre d'entre elles a dû échapper à son attention. En général, le Nord du Grand Banc en était exempt, le courant les faisant dériver à l'Ouest sur une ligne moins élevée en latitude.

À l'arrivée d'Islande, le navire-hôpital ne fait que toucher terre à Saint-Pierre pour y déposer ses malades et se dirige ensuite sur Sydney (Cap Breton), en vue du ravitaillement en combustible... [Au retour], l'assistance en mer était reprise dès le Banquereau où son exercice a été contrarié et même parfois suspendu par le mauvais temps.

Cette deuxième croisière, continuée sur le Banc de Saint-Pierre, le Banc à Vert et le Grand Banc, a été remarquable par le grand nombre de navires visités : 217, le commandant Mahéas poursuivant ses recherches ou mouillant parfois quand les circonstances le commandaient.

Le 13 juin, l'*Alice*, de Granville, confiait au *Saint-François*, avec leurs doris chargés de poissons, deux Portugais qui avaient perdu dans la brume leur navire, le *Gamo*, de Lisbonne. Le commandant Mahéas les remettait à l'*Argus*, du même port, pour que le chargement ne fût pas perdu.

Le 24 juin, le navire-hôpital rencontrait encore, égaré dans la brume persistante... un doris avec deux hommes appartenant à la *Jeune-Union*, de Cancale, à laquelle purent être rendus l'embarcation en dérive et son équipage.

Le 27 juin, à 1h30 après-midi, par beau temps assez clair, ayant reconnu à bâbord un iceberg de grande dimension, le commandant Mahéas eut l'heureuse idée de faire photographier le *Saint-François* se détachant sur cette montagne blanche...

La deuxième croisière se terminait par la rentrée à Saint-Pierre le 28 juin.

La troisième a été marquée par le passage du navire-hôpital dans le grand Bras d'Or pour aboutir au détroit de Canseau, où pêchent souvent des goélettes canadiennes et américaines. L'île du Cap Breton est une île singulière, creusée d'une véritable mer intérieure où règnent en certains points de violents courants. La langue de terre qui sépare cette lagune du détroit est si petite que l'idée d'y percer un canal était tout indiquée, et depuis longtemps a été réalisée par le creusement du canal de Saint-Pierre.

Cette traversée ne pouvait cependant être entreprise sans pilote ; M. James Ross a eu la gracieuse obligeance de mettre à la disposition du commandant Mahéas le capitaine William Ross, de son yacht, qui a pu conduire le *Saint-François* jusqu'à Baddeck. Malgré un temps assez mauvais, les diverses passes ont pu être franchies très heureusement et le canal Saint-Pierre traversé sans encombre. Chemin faisant, le docteur a pu donner quelques consultations, en particulier à un chef de famille Micmac, vivant encore au wigwam sous la hutte indienne.

Le 10 juillet, le navire prenait son mouillage devant la petite ville acadienne d'Arichat, dans l'île Madame, ville de marins et de pêcheurs, dont presque tous les hommes valides étaient à la mer. Le dimanche, 11 juillet, fut une journée mémorable : M. l'abbé Crémon, aumônier du *Saint-François*, avait été invité par M. le curé d'Arichat à chanter la grand'messe et parler en chaire. L'état-major et une grande partie de l'équipage du *Saint-François* ont pu assister à cette messe où des places d'honneur leur avaient été réservées. Après l'Évangile, M. l'abbé Crémon a rappelé les malheurs de l'Acadie et dit les sympathies de la France pour son vaillant petit peuple qui renaît de ses cendres.

Grand fut l'effet de ces paroles qui demeureront dans le souvenir de tous. Les familles ont compris de suite la grandeur de l'œuvre de notre Société, puisque partout, sur les navires de pêche, on rencontre sous le pavillon américain ou canadien, les marins d'Arichat. En fait, deux lettres confiées au *Saint-François* purent être promptement remises à destination.

Le lendemain le *Saint-François* devait visiter Louisbourg ou plutôt ce qui fut Louisbourg au temps de la domination française, mais une brume opaque ne permettait pas un instant de songer à ce pèlerinage.

Ce passage du navire-hôpital par le Bras d'Or et le détroit de Canseau, pour prêter assistance à nos anciens Français d'Acadie, ne le détournait pas de son objectif immuable, offrir ses secours à nos compatriotes. Mais au cours de cette troisième croisière l'impitoyable brume vint encore une fois rendre très difficile la recherche des navires. On peut voir, d'ailleurs, que, malgré ces difficultés, les résultats de 1909 ne sont pas inférieurs, au contraire, à ceux de l'année précédente. Dans le Nord du Grand Banc, il a été rencontré et visité bon nombre de navires américains, portugais ou canadiens. Le 31 juillet, la troisième croisière était close par la rentrée à Saint-Pierre.

Un nouveau ravitaillement opéré à Sydney, le navire-hôpital reprenait la mer le 7 août et malgré de sérieux obstacles de temps coupés de brume intense, il parcourait de nouveau tous les Bancs, s'élevant encore plus Nord que dans la précédente croisière.

Le 15 août cependant, d'heureuses circonstances de temps rendirent possible à bord un messe en pleine mer à laquelle assistaient des capitaines de quatre ports de pêche différents.

Mais le mardi 24 le tableau avait changé : un coup de vent violent du Nord-Ouest s'étant subitement élevé, deux doris de la *Cérès* de Saint-Malo, encore chargés de leur poisson, se trouvèrent incapables de rallier leur bord. Sans hésiter, le commandant Mahéas, qui avait compris la situation, par une habile manœuvre a pu les recueillir l'un après l'autre, les sauvant ainsi d'une mort certaine.

C'est un résultat qui à lui seul nous récompenserait des efforts de cette campagne ; mais un détail bien caractéristique de ce sauvetage est que ces hommes, mesurant les dangers qu'ils couraient, n'ont cependant pas un instant douté que « l'Œuvre des Mers », pour parler leur pittoresque langage, ne parvînt à les sauver ; ce qui, grâce à Dieu, a été, en effet, accompli.

Près du Rocher de la Vierge, *Virgin's Rock* en anglais, on trouva, comme toujours, une véritable nichée de navires portugais auxquels des lettres purent être remises à tous sans exception.

Encore un approvisionnement à Sydney et, le 11 septembre, le *Saint-François* reprenait la mer pour une dernière visite sur les Bancs avant d'effectuer son retour en France. Cette recherche des bâtiments, toujours contrariée par la brume, a duré du 12 au 19 septembre, jour auquel, parvenu sur le Bonnet-Flamand, n'ayant plus aucun navire en vue, le commandant Mahéas prenait la route du retour.

Jusqu'au méridien des Açores, la traversée fut prompte et facile, mais il fallut alors batailler contre des vents contraires qui rendaient difficile l'entrée en Manche, facilitée cependant par une heureuse saute de vent dans une direction plus favorable. Arrivé devant Saint-Malo dans la soirée du 30 septembre, le commandant Mahéas donnait sans pilote dans les passes et entraît au bassin le même soir.

Après avoir séjourné le 1^{er} octobre à Saint-Malo, pour débarquer ses malades et régler ses affaires, le 2 il reprenait la mer pour le Havre, où il parvenait le 3 octobre pour désarmer le navire et le préparer à la campagne de 1910.

Le *Saint-François* avait ramené en France 51 malades ou convalescents. Grâce à Dieu, la santé de l'équipage avait toujours été excellente, si on excepte un phlegmon assez grave, mais heureusement guéri, de l'infirmier qui avait été victime du devoir professionnel.

Absent de France 204 jours, le *Saint-François d'Assise* avait passé 142 jours à la mer et 62 sur rade et parcouru 15 626 miles.

Société des Œuvres de Mer : Un siècle d'assistance humanitaire maritime

Photos et textes appartenant à Société des Œuvres de Mer.

Toute reproduction interdite.

Copyright 2017 © <http://www.societe-oeuvres-mer.fr>