

NEWSLETTER N°12

AMICALE
PLAISANCE
PORT
OLONA



SOMMAIRE

- Un chaumois célèbre,
- La place de la Norvège,
- Autour des circumnavigateurs
- Un chaumois célèbre,

Ainsi fut l'existence de Paul-Emile, la volonté de survivre à tous les mauvais sorts, à digérer la « vache enragée ».

Il a tout juste sept ans, trois sœurs et un frère, tous plus jeunes que lui, quand une tempête désastreuse de l'hiver 1881 fait d'eux cinq orphelins ; la Jeune Ernestine se perd corps et biens avec onze autres bateaux sablais. La mer furieuse jette sur les plages olonnaises un enchevêtrement de débris, de corps mutilés et laisse sur la grève plus de trente familles fracassées. La Jeune Ernestine, elle, ne revint jamais à la côte et son équipage non plus. La misère, toujours à l'affût des plus vulnérables, fond sur ce qu'il reste de la famille de Paul-Emile. Sa douzième année passée, il n'a d'autre choix que d'embarquer. C'est alors le début de son chemin de croix. Victime d'un mal de mer violent et constant, harcelé par son patron, il supporte mal les sévices habituels endurés par les mousses. Malgré tout, de chaloupe en dundée, les embarquements se succèdent. Que pouvait-il faire d'autre? Au service national, à la suite duquel il envisage une carrière militaire, il est réformé pour déficience visuelle ; il repart donc à la pêche sur Fleur du Jour et commence à cultiver ses talents cachés :

« Qu'il est coquet quand la brise l'incline

S'élançant sur les flots, voguant avec amour

Conduit doucement par une main divine

Voilà notre dundée bien nommé Fleur du Jour »

Son mariage lui apporte sept enfants et c'est pour améliorer l'ordinaire que Paul-Emile se met à dessiner des bateaux. Le premier fût vendu huit francs, soit à peu près quatre jours de paie d'un ouvrier. Son revenu principal reste dépendant de ses embarquements. Alors il embarque; après de nombreux accidents au cours de ses campagnes, sa santé s'affaiblit le privant d'opportunité d'enrôlement. Il se consacre alors à de la petite pêche, posant quelques lignes de fond, arpentant l'estran en quête de subsistances.

Le temps est venu de donner libre cours à ces talents artistiques. Maquettes et toiles de navires, accordéoniste au «Bal des Oiseaux», rédaction de son journal illustré... Arrive alors la Grande Guerre qui jette les hommes en pâture à la fonte ennemie, plonge les populations dans le malheur, la fin et la détresse. Plus de pêche, plus de bateaux à peindre, davantage de morts sur les bateaux torpillés ou coulés par les fourbes mines flottantes et toujours les foudres de Neptune. C'est la disette; Paul-Emile arpente de plus bel les grèves, dessine à tire larigot, construit des maquettes.

Par hasard, il fait la connaissance d'Albert Marquet, un peintre impressionniste en villégiature aux Sables. Celui-ci le présente à quelques-unes de ses relations parisiennes. La notoriété naît lentement. Cocteau écrit de lui : « il ne peint pas de bateaux pour ceux qui aiment la peinture mais il est un peintre pour ceux qui aiment les bateaux » suite à l'exposition qui est consacrée au chaumois en 1925 à la galerie Loeb.

Ainsi fut la vie de Paul-Emile qui succomba accidentellement en 1927.



La place de la Norvège

En Janvier 1917, un fort vent d'Est balaye la France et l'emprisonne d'une masse d'air arctique qui congèle le pays. Nos côtes ne sont pas épargnées et la masse plus tiède de l'océan ne suffit pas à calmer cette rigueur. La Seine et la Marne charrient des glaçons.

La guerre fait rage, c'est l'année de l'hécatombe du Chemin des Dames, de l'intensification de la guerre sous-marine.

Le 27 du mois, à 11 heures, le sémaphore de la Pointe du But à Yeu, signale aux marins sauveteurs de Port-Joinville, la présence à trois milles à l'Ouest d'une embarcation semblant être en perdition et paraissant contenir sept hommes en détresse.

Le patron du canot et son équipe décident la sortie immédiate du canot de sauvetage. Quatorze hommes composent l'équipage. Mais la marée n'étant pas assez haute, ils devront attendre jusqu'à 13 heures 30, pour qu'enfin le "Paul Tourreil" glisse sur la rampe, propulsé par les rameurs équipés de leurs gilets de sauvetage en direction de la pointe Nord de l'île.

Le patron fait mettre la voile, le vent de S-E aide les rameurs. L'équipage arrive rapidement à la pointe Nord, avant de faire route vers l'Ouest donnant un bon tour à la Pointe du But. Deux heures après, les sauveteurs trouvent l'embarcation en détresse : il s'agit d'une baleinière norvégienne, dans laquelle ont pris place sept hommes, la moitié de l'équipage du cargo Ymer, originaire de Bergen, torpillé trois jours auparavant par un sous-marin allemand au large des côtes espagnoles.

Les norvégiens qui ont pu résister au froid grâce à la qualité de leurs vêtements sont rongés par la faim, et par la soif. Ils sont hissés à bord du canot de sauvetage qui reprend sa route vers la Pointe. Une fois passés les écueils du But, l'embarcation trouve des vents fraichissant d'Est et des courants de marée défavorables. Les hommes, vainement, redoublent d'efforts aux avirons.

Dans ce vent inépuisable, ces courants entêtés, le patron décide de mouiller l'ancre en attendant la renverse et

le repos des rameurs, qui devraient permettre de reprendre la route vers Port Joinville. Mais le vent se renforce encore, souffle avec fureur. Le mouillage cède, les hommes affaiblis par le froid ne peuvent lutter. Ils sont en mer depuis dix heures et comprennent aussitôt que leur salut est sous le vent.

La grand-voile et la misaine sont alors hissées dans l'espoir de pouvoir faire cap vers Belle Ile. Le canot très chargé embarque les paquets de mer, les écopés ne fournissent pas, les hommes ont de l'eau jusqu'aux cuisses. De crainte du chavirage, il faut affaler les voiles. L'ancre flottante, est mouillée pour limiter la dérive.

Dans la nuit glaciale, les forces des hommes s'amenuisent encore, deux norvégiens et un sauveteur succombent. L'ancre flottante est arrachée. Belle Ile est maintenant plein Est. Le canot compte sept cadavres à son bord que l'équipage des sauveteurs refuse d'abandonner en mer.

Dans la nuit du troisième jour, Groix passe à tribord sans pouvoir la toucher. Au matin, le vent mollit, dans un rayon de soleil timide, l'embarcation range l'île Verte et vient faire côte sur l'îlot de Raguénès où les survivants seront accueillis dans la maison d'un pêcheur.

Sur les vingt et un hommes du bord, onze auront succombé dans cette tragédie, cinq norvégiens et six ogiens.

Autour des circumnavigateurs



A l'heure où les concurrents du Vendée Globe tournent autour de l'Antarctique et rangent quelques têtes d'épingles semées au hasard dans ces immensités liquides, pensent-ils à leurs prédécesseurs aventuriers qui dès le XVIII^{ème} siècle ont jeté leurs péroires dans ces eaux inconnues et inhospitalières? Tout comme actuellement, ces grands ancêtres faisaient miroiter à leurs mécènes, souvent des rois, les avantages fabuleux que ces derniers tireraient de leur investissement.

Les péripéties, les doutes, les suspicions, les erreurs entouraient les découvertes des terres nouvelles.

Les îles Kerguelen sont à cet effet un cas d'école.

Yves Joseph Kerguelen de Trémarec n'a pas grandi sur un tas d'or ; mieux que ça il est né d'une ascendance titrée qui lui a ouvert les bancs de la Marine Royale où ses relations et son mariage ont vraisemblablement favorisé une promotion rapide

Commandant La Folle à trente ans, il est chargé d'une campagne de protection de nos goélettes Islandaises. Navigant entre Irlande et Islande il situe le Rocher de Rockall en se trompant de cent milles. Le doute subsiste, vit-il vraiment le rocher ou alors fut-il « bien renseigné » par quelque pêcheur ?

Lui aussi fût touché par la fièvre épidémique de la grande découverte, celle de la Terra Incognita ! D'autant que certain avait déjà de l'avance. Bouvet de Lozier en l'occurrence avait cru apercevoir 1^{er} janvier 1739 la pointe nord du continent inconnu qu'il appela en conséquence le Cap Circoncision ; ce n'était en fait qu'une île située à plus de mille milles dans le nord, l'actuelle île Bouvet.

Quant à Kerguelen, il obtint du Duc de Praslin alors ministre de la marine, la faveur d'un commandement d'une expédition méridionale. Le départ aura lieu de l'Île de France (l'actuelle île Maurice) d'où la Fortune commandé par Kerguelen et le Gros Ventre commandé par Louis Aleno de Saint Alouarn cinglent plein Sud. Après trois mois de navigation une terre brise la ligne infinie de l'horizon ; Hourra trois fois hourra voici le continent austral ! Mais débarquement et approche sont impossibles dans le gros temps interminable qui sévit. Kerguelen perd de vue le Gros Ventre et tout espoir étant perdu de le retrouver, il décide de faire route vers l'île de France.

Pendant ce temps-là, le Gros Ventre resté sur place réussit à mettre une chaloupe à l'eau qui pourra pénétrer dans une baie profonde et prendre possession de cette terre, au nom du roi de France.

A son retour à l'île de France, Kerguelen qui ne sait rien de ce débarquement, prétend avoir découvert le fameux continent tant convoité, en dresse une carte et rédige une description fantaisiste et irréaliste. A Brest, à Paris, il est fêté, honoré, décoré, promu.

Une deuxième expédition est obligatoire ! Elle sera de colonisation, embarquant nombres de futurs colons et surtout une passagère clandestine nommée Marie-Louise Seguin à la seule disposition du commandant Kerguelen. C'est ainsi que deux bateaux lourdement chargés (le Roland et l'Oiseau) quittent Brest le 26 mars 1773, date à laquelle on n'a toujours

pas de nouvelle du Gros Ventre. Le voyage jusqu'à l'Île Maurice est un cauchemar; les fièvres éclatent, la nourriture se gâte, le scorbut sévit si bien qu'une escale au Cap est obligatoire. L'accueil à l'Île de France est froid; le Gros Ventre rentré, ses officiers font une description bien différente de celle de Kerguelen! Mais le récit de ce dernier fait autorité. Deux mois plus tard, Kerguelen retrouve sa découverte: trente-trois jours sans pouvoir tenter un débarquement, les hommes malades, les vivres avariés..., enfin l'enseigne de vaisseau Rochegude réussit à débarquer. Kerguelen prend conscience de l'insignifiance de sa découverte désertique et hostile. De retour à Brest les ennuis commencent: accusé de perte d'hommes, d'abandon du Gros Ventre, de rapports fallacieux, d'embarquement clandestin, responsable d'insalubrité, coupable de tentative de détournement de cargaison... Il est condamné à vingt ans de forteresse.

Mais comment comprendre que ces îles portent son nom? C'est qu'un autre illustre explorateur, Anglais celui-ci, célèbre et incontesté lui, du nom de Cook, James Cook, a pris pied sur ces îles entre les deux expéditions de Kerguelen. Trouvant le témoignage de prise de possession laissée par le Gros Ventre, il décida d'abandonner le nom qu'il avait imaginé, les îles de la désolation, et de les appeler les îles Kerguelen; Fair Play l'anglais!
