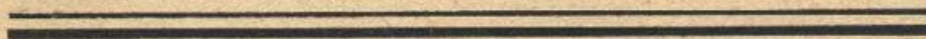


LA CROISIÈRE de
L'"EMILE BERTIN"

1935

A Jean-Baptiste Pierre
Quartier-Maitre 2^e Classe



**Il a été tiré de
cette plaquette :**

10 exemplaires sur Japon nacré
numérotés de 1 à 10

50 — sur velin de Rives
numérotés de 11 à 60

450 — sur velin bouffant

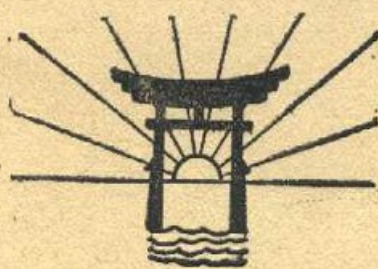
CROISIÈRE

de

L'"EMILE BERTIN"

(8. FÉVRIER - 1^{er} AVRIL)

1 9 3 5





JOURNAL DE BORD



Le croiseur *Emile Bertin* s'en va vers les Antilles. C'est sa première croisière. Il passera par Madère, Port-Etienne, Dakar. Ces noms d'escales s'ornent des espoirs des jeunes matelots et s'animent par les souvenirs des vieux marins.

Départ classique d'hiver breton, dans les rumeurs invariables des navires de combat et des équipages avides d'aventures.

Car, quoi qu'on dise, il y a toujours des aventures, puisque chacun porte, s'il le veut, l'aventure en son cœur.

S'éloignant du port que l'escadre a déjà quitté quelques jours auparavant, l'*Emile Bertin* s'avance en grande rade. Au loin, le pont de Plougastel s'éloigne dans un grain où frissonnent des lueurs vives. La rade de Brest est le séjour préféré de toutes les lumières, le seul pays où la pluie et le soleil vivent en harmonie.

Le croiseur pénètre maintenant dans un massif de nuages bas qui traînent leur chevelure sur la prairie verte des eaux. Amis fidèles, les oiseaux de mer escortent le navire jusqu'au phare du Grand Minou, malgré les rafales de neige qui courent vers la route du large.

Par bâbord, sous un porche de grisaille, se montre Camaret. Dans un horizon tourmenté, le Château de Brest s'efface, s'évanouit et devient légendaire. Au port, il ne reste plus que des choses inanimées.

Toujours poursuivi par le vent de nord-est, l'*Emile Bertin* double le cap Finistère.

Le soleil apparaît parfois entre deux nuages; mais, bien que le navire longe les côtes de la Galice, il fait aussi froid qu'au départ de Brest. Cela étonne ceux qui, à bord, en sont à leur premier voyage et n'ont pas encore eu l'occasion de rectifier, en leur mémoire, les clichés banals d'une Espagne ardente et toujours ensoleillée.

— Quand nous serons au large des Canaries, dans la zone des vents alizés, le mauvais temps disparaîtra, déclare un officier de quart, en montrant du doigt les signes pleins d'espérance de la carte du temps.

En mer,
9 février.

Vers midi, l'*Emile Bertin* passe au large de Vigo, à 30 milles environ des parages où se perdit le sous-marin *Ordine*, et chacun songe pieusement à ceux qui disparurent, par une nuit inquiète, en accomplissant sans défaillance leur devoir obscur et quotidien.

Vers 15 heures, circule le premier numéro de la presse, qu'à bord des navires, on rédige chaque jour, grâce aux renseignements que fournissent les postes de radio. Nouvelles toujours concises, parfois ténébreuses; mais, peu importe ! L'isolement entre la nation et ses marins est rompu; tout est là.

Et, au large, passe un croiseur anglais. Il fait route au nord et tangue durement. Nous nous souhaitons bon voyage. C'est de nouveau la mer immense et vide, la mer ravagée par le vent.

En mer,
10 février.

Après avoir tourné sur l'Europe, la dépression, qui soulève l'océan de son vent glacial, revient vers Gibraltar.

— Elle a tendance à se combler, déclare l'officier des montres, pour consoler ceux qui, au départ, parlaient de course au soleil.

Il est vrai que la mer se calme; à travers les nuages, le soleil jette des clartés plus vives sur des eaux moins tumultueuses; la température s'élève lentement; sur les passerelles, les officiers enlèvent leur manteau.

Et, tout à coup, un dauphin apparaît au long du navire. Il joue dans les remous de la proue, s'élance hors de l'eau, plonge et disparaît, sous les regards des marins qui jugent que cette course harmonieuse est de bon présage.

L'*Emile Bertin* aborde aux frontières du printemps.

Madère,
11, 12, 13
février.

Vers 9 heures, la sonnerie des postes de manœuvre retentit. Haute, escarpée et toute verte, Madère s'éveille devant nous.

Le soleil dissout lentement les nuages qui la couronnent; et, jusqu'au sommet des monts, apparaissent les maisons paysannes, vêtues de blanc et coiffées de tuiles rouges, cependant que, dans la baie, des barques indigènes entourent notre navire.

Au long du bord, de jeunes plongeurs s'élancent sous l'eau, à la recherche des pièces de monnaie que leur envoient des matelots. Déjà, pour les marins, les fatigues de la traversée ne sont plus que des ombres chassées par les lumières d'une île qui s'honore, à juste titre, d'être le jardin fleuri de l'océan.

Dès le début de l'après-midi, les embarcations envoient à terre des bandes de marins joyeux, tout étonnés de se trouver dans une île ensoleillée, trois jours après l'envolée sous la neige.

Les Madérois nous accueillent cordialement. Il faut bien avouer que, pour beaucoup d'entre eux, la France reste le pays de la chevalerie, la terre des



Le passage de la ligne

hommes qui défendent, quoi qu'il arrive, la justice et la liberté. Cette réputation, mieux que notre force, mieux que notre richesse, assure la grandeur de notre pays.

Funchal, port et capitale de l'île, est remarquable par la tenue de sa cité. L'industrie touristique y sévit, comme dans tous les sites admirables, mais avec une discrétion qu'il faut louer.

Un funiculaire porte, en vingt minutes, les visiteurs à 1.000 mètres d'altitude, à travers des paysages où toutes les cultures d'Europe et des pays tropicaux voisinent; et le retour peut se faire, au long de routes pavées de cailloux glissants, par des toboggans rapides dont les courses sont fertiles en émotions.

Les autorités de l'île et les quelques Français se dépensent pour nous faire apprécier cette terre bénie des dieux.

Mais l'escalade est bien courte. Les escalades agréables le sont toujours.

Après un pieux hommage rendu aux morts de la *Surprise*, coulée à Funchal, lors de la dernière guerre, l'*Emile Bertin* doit reprendre la route du large.

Le 13 février, il s'éloigne, cap au sud, vers la Mauritanie.

En mer,
14 février

La route maritime qui conduit de Funchal à Port-Étienne passe entre les îles Canaries que domine le pic Ténériffe. Haute de 3.712 mètres, cette montagne s'élève au milieu de l'océan, au large de la côte inhospitalière du Rio de Oro, comme un phare de titans.

Mais, bien que les navigateurs l'aient parfois découvert à plus de cent milles, ce pic, souvent entouré d'une barrière de brume, se refuse au regard des marins qui, dès le départ de Madère, cherchent à l'apercevoir.

Enfin, sur la passerelle, un veilleur signale: « Une terre à trois quarts babord ». Aussitôt, l'équipage est prévenu de l'événement par haut-parleur. Quoique ce soit l'heure du repas, ceux qui naviguent pour la première fois dans ces parages montent en toute hâte sur le pont pour contempler le pic célèbre.

Contraste saisissant avec la tiédeur de l'atmosphère, une neige éternelle couronne le sommet des monts et descend en blancs sillages au long des falaises escarpées au creux desquelles nichent des villages qui nous paraissent minuscules; nous passons à quarante milles du pic.

L'opposition entre la grandeur des montagnes et la petitesse des choses humaines est si vive qu'elle déroute l'esprit.

Mais, déjà, disparaissent ces îles surgies des flots comme par enchantement. Elles laissent dans notre mémoire ce souvenir profond qu'y gravent les beautés que l'on a aperçues sans avoir pu les atteindre, cependant que le navire poursuit sa route, maintenant solitaire, sur une mer calme, disque parfait sous le ciel bleu.



ers midi, se montre par babord une langue de terre basse et dorée; c'est le Rio de Oro, lisière atlantique du Sahara, territoire espagnol dont le seul nom évoque les plus étranges aventures. Nous nous rendons à Port-Etienne, sur la frontière de ce pays, au fond de la baie du Lévrier, dans cette région où s'accomplit le naufrage de la *Méduse*, qui eut lieu le 2 juillet 1816, sur le banc d'Arguin, à quarante lieues de la côte.

Port-Etienne
15 février

Après douze jours d'agonie, sous un soleil implacable, sans eau et sans vivres, les survivants du radeau furent sauvés par le brick l'*Argus*. De ses 149 passagers, dont la plupart s'étaient entretenus, il ne restait que quinze moribonds.

Actuellement, les fonds de ces parages sont encore mal connus et les nombreuses épaves qui jalonnent la côte enseignent aux navigateurs qu'il ne faut s'y aventurer qu'avec prudence.

L'*Emile Bertin* mouille au fond de la baie, parmi les barques de la pêche.

Cette pêche est actuellement à peu près désertée; mais elle fut relativement prospère jusqu'en 1930; les pêcheurs bretons la visitaient chaque année, et son gardien, vieux métis aux costumes maures, nous parle longuement de Douarnenez où l'emmenèrent un jour les marins d'une barque française et où il exerça les fonctions d'enfant de chœur, après s'être converti au catholicisme, pour enfin s'en revenir à Port-Etienne, où il achève maintenant une vie enrichie de curieux souvenirs.

Devant le spectacle de cette terre désolée, sans cultures et sans eau, dépourvue de tout troupeau, on se demande comment des Européens peuvent y vivre. Or, la vingtaine de Français qui y séjournent (militaires pour la plupart, car le commerçant ne s'y trouve qu'à un unique exemplaire) se montrent souriants et ne se plaignent aucunement de leur sort.

Port-Etienne
16 février

Peu leur importe d'être perdus parmi ces dunes stériles, dans une atmosphère ardente le jour et glaciale la nuit, dans des bâtisses militaires entourées de fils de fer barbelés et protégées par des mitrailleuses, près des tentes misérables des nomades, amis aujourd'hui et ennemis demain. C'est peut-être même les risques de cette vie singulière qui les attachent à cette terre ingrate. Toujours est-il que nous suivons avec ravissement les récits colorés que nous font de leur existence les officiers de la petite garnison, et surtout ceux qui nous content les raids des pillards maures, dont l'audace est fabuleuse.

Aussi quittons-nous avec regret nos camarades de Port-Etienne et, cependant que l'*Emile Bertin* prend le chemin de Dakar, nous ne voyons pas sans une certaine mélancolie disparaître à l'horizon les dunes désolées de la Mauritanie.

En mer
17 février

Depuis deux jours, grâce à la T. S. F., nous suivons le raid de Codos et de Rossi qui s'efforcent d'améliorer le record de la plus grande distance en ligne droite, record qu'ils détiennent actuellement.

Le *Joseph Le Brix*, avion glorieux mais peut-être un peu âgé, a franchi l'Espagne, le Maroc, le Rio de Oro. S'élançant vers l'Amérique du Sud, il survole l'Océan.

C'est alors que, soudain, une mauvaise nouvelle arrive à bord. Par suite d'une fuite d'huile, le *Joseph Le Brix* est obligé de faire demi-tour.

Il est 7 h. 30; nous sommes à quarante milles environ de Dakar. L'avion de Codos et de Rossi se trouve au sud des îles du cap Vert, à six cents milles de nous. A grande vitesse, il nous faudrait près de vingt heures pour le rejoindre.

Par bonheur, nous apprenons que le *Joseph Le Brix* poursuit sa route vers le port de la Praya, dans des conditions satisfaisantes. Deux navires se tiennent à proximité de sa route. A Dakar, l'hydravion *Santos Dumont* est prêt à s'envoler pour le secourir.

Sur la carte marine, nous suivons les positions successives de l'avion que relève et transmet le poste gonio de la Praya, cependant que nous continuons notre chemin vers Dakar pour y compléter notre approvisionnement en mazout, afin de pouvoir nous diriger vers les îles du cap Vert, si la situation des aviateurs devient périlleuse.

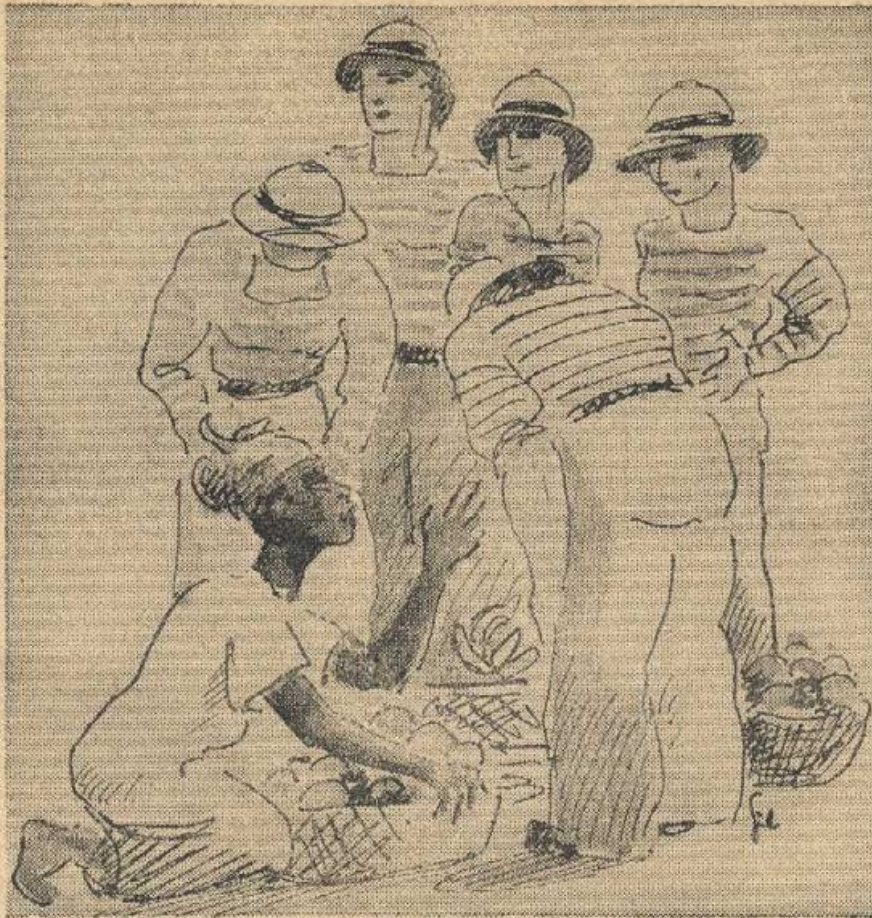
Vers neuf heures, nous apercevons, à travers une brume légère, les collines qui environnent le cap Vert, ce fameux cap Vert qui a donné son nom à des îles perdues en plein Atlantique, à trois cents milles de là. Nous longeons le phare des Almadies auprès duquel repose, couché sur le flanc, un navire échoué. Près de nous passent, dans leurs pirogues, troncs d'arbres creusés grossièrement, ces indigènes vêtus de vieux vêtements de tirailleurs; ils nous souhaitent la bienvenue en agitant les bras; une voile carrée les entraîne au large; on est surpris que de telles embarcations puissent se tenir sur les flots.

Maintenant, nous contournerons l'île de la Madeleine, le cap Manuel, et nous laissons par tribord l'île de Gorée. Le port s'ouvre devant nous, ruisselant de lumière. Nous accostons un wharf où s'allongent les manches à mazout. Bientôt, nous sommes prêts à reprendre le large.

C'est alors qu'un télégramme nous apprend que le *Joseph Le Brix* est arrivé à la Praya, sain et sauf. Notre départ est remis à une date ultérieure. Et Dakar se transforme en havre de repos.

Dakar,
les 18, 19, 20
février

Dakar a laissé dans la mémoire des vieux navigateurs qui ne l'ont pas revu depuis de nombreuses années le souvenir d'une ville ingrate, aux rues envahies par le sable du désert. Il en était encore ainsi au lendemain de la dernière guerre; et, depuis lors, l'épidémie de fièvre jaune qui décima la population blanche a fait à ce port une réputation assez peu enviable.



Scène du bord à la Martinique

Or, cette réputation n'est plus justifiée. Grâce aux efforts intelligents des gouverneurs qui se sont succédé en Afrique Occidentale française depuis dix ans, Dakar est devenue une ville dont la tenue n'a plus rien à envier à celle des cités coloniales anglaises, si vantées dans le monde. La lutte contre l'eau stagnante y a été menée avec tant d'énergie et de méthode qu'il n'y existe plus de moustiques actuellement. C'est avec une agréable surprise que nous nous promenons dans des jardins frais ou au long d'avenues parfaitement entretenues.

Il est vrai que, le mal étant inséparable du bien, Dakar a perdu en se modernisant tout caractère touristique. Le village indigène demeure la seule curiosité du pays. Là, dans des cabanes sordides, des artisans noirs travaillent le bois et les métaux. Ils fabriquent des œuvres naïves : idoles aux attitudes curieuses, animaux aux formes fabuleuses, bijoux primitifs. Ces travaux font la joie des marins.

Grâce à la bienveillance de l'administration de Dakar, il est possible aux marins de l'*Emile Bertin* de visiter la région. Une promenade de trois heures en auto leur fait connaître les environs de la ville. C'est ainsi qu'ils peuvent apprécier la grande entreprise menée dans ce pays par notre aviation, dont les services construisent une base qui sera sans doute le port d'hydravions le mieux aménagé du monde, et de se rendre compte que partout nos coloniaux luttent avec espoir pour se défendre des maux qu'engendre le désordre de l'économie mondiale, ce qui est pour nous une belle leçon de persévérance et d'énergie.

En mer
22 février

Les rencontres fugitives donnent en pâture aux imaginations la nourriture fructueuse des regrets sans amertume et des plaisirs sans lendemain. Quand nous quittons Dakar, cette ville a posé sur nos mémoires le sceau des escales dont on aime à se souvenir.

Il est six heures du matin quand nous prenons la route des Antilles. Déjà, nous sentons l'influence des vents alizés. Une houle assez forte prend le navire par le flanc, et nous roulons sans arrêt. L'atmosphère devient chaude. Nous sommes maintenant dans les eaux tropicales pour de longs jours.

En mer
21 février

Malgré la brume qui, dans ces régions, dissimule souvent les hautes terres, nous découvrons, au petit jour, l'archipel des îles du Cap Vert.

Nous atterrissons sur l'île Santiago, non loin du port de La Praya, dont le nom nous rappelle un des plus beaux faits d'armes de la marine française. Sous le règne de Louis XVI, nos comptoirs de l'Inde, ayant été occupés par les Anglais, une flotte de cinq vaisseaux fut armée pour se rendre dans l'océan

Indien, afin d'y soutenir les intérêts de la France. Le commandement de cette flotte fut donné au capitaine de vaisseau Pierre-André de Suffren.

Parti de Brest le 22 mars 1781, Suffren entra, le 16 avril, dans la baie de Porto-Praya pour y faire de l'eau et y trouva à l'ancre l'escadre anglaise de l'amiral Johnstone. Profitant de la surprise de l'ennemi, il décida de l'attaquer immédiatement. Trois des cinq vaisseaux ne suivirent pas leur chef. Néanmoins, quoique ne disposant plus que de forces très inférieures à celles de son adversaire, Suffren livra combat; et, avec ses deux vaisseaux, le *Héros* et l'*Annibal*, il soutint, pendant deux heures, un feu terrible des deux bords, ce qui ne l'empêcha pas de ressortir de la baie sans que l'ennemi osât le pour-
sivre.

L'esprit attentif à ces souvenirs, nous suivons d'un regard curieux ces rivages brûlés par un soleil ardent.

Cette navigation parmi les îles du Cap Vert restera sans nul doute gravée dans l'esprit de la plupart des jeunes marins de l'*Emile Bertin* par la variété des trouvailles. C'est là qu'ils auront aperçu, pour la première fois, les poissons volants; c'est là qu'ils auront découvert, dans un ciel admirablement étoilé, la constellation de la Croix du Sud, l'un des attraits principaux de ces romans d'aventures qui firent la joie de leur enfance.

Ils auront frôlé le volcan de Fogo, dont le cratère se trouve à 2.849 mètres. Et, le soir, ils auront vu disparaître, dans le lointain éclatant des mers chaudes, des îles mystérieuses que, peut-être, ils ne reverront plus.

Une journée en mer, au large des grandes routes commerciales, là où on ne rencontre aucun navire, serait d'une monotonie désespérante sans les nombreux exercices qu'exige l'entraînement du personnel de tout bâtiment de combat. C'est ainsi que, dès le petit jour, à bord de l'*Emile Bertin*, les tourelles, les tubes lance-torpilles s'agitent et occupent jalousement tous les instants de leurs servants, cependant que les signaux deviennent un jeu continu pour les marins des passerelles.

Il reste peu de temps à accorder au spectacle des poissons volants ou à la contemplation du firmament. La mer est un champ d'exercices et le ciel un guide de navigation.

Aucun de nous ne songe à s'en plaindre, car nous savons que, seule, l'action peut nous sauver de l'ennui.

Or, l'action n'est pas seulement pour nous l'exécution rigoureuse des disciplines maritimes, mais aussi l'accomplissement de traditions séculaires que les anciens navigateurs ont autrefois créées pour garder, durant leurs longues croisières, une bonne humeur mise souvent à dure épreuve.

Parmi ces traditions, il en est une qui, de nos jours, reste particulièrement respectée; c'est la cérémonie du passage de la ligne.

En mer
23 février

Elle se déroule d'ordinaire lorsqu'un navire traverse l'Equateur.

Mais il se trouve, pour des raisons géographiques, que la majeure partie du trafic au long cours a lieu dans l'hémisphère Nord et qu'ainsi de nombreux vaisseaux naviguent souvent très près de l'Equateur, sans cependant l'atteindre. C'est pourquoi, afin de multiplier les occasions de se distraire, la cérémonie du passage de la ligne se double de celle du passage des Tropiques.

C'est notre cas; nous naviguons entre le Tropique du Cancer et l'Equateur.

Il est donc entendu qu'il existe, au sud de la mer des Sargasses, dans une région fort indéterminée, un Etat maritime qui se nomme le royaume des Tropiques. C'est vers ce royaume d'Utopie que nous nous dirigeons.

Un message mystérieux nous fait connaître que le pilote du Cancer embarquera le lendemain à bord, afin de nous conduire dans ce fameux royaume.

Chacun en parle longuement. Les uns content les baptêmes de la mer auxquels ils ont déjà assisté; les autres demandent des précisions au sujet de ces cérémonies un peu troublantes.

On nomme les initiés qui doivent jouer les principaux rôles de la tradition. Le maître charpentier sera le roi Neptune; la reine et les dames de la Cour seront fournies par les timoniers; le pilote du bord sera l'astrologue et le premier-maître de manœuvre remplira les hautes fonctions de pilote de la ligne; quant aux nègres, aux gendarmes et aux esclaves, ils seront recrutés parmi le personnel des spécialités militaires.

Maintenant, une activité singulière anime le navire. On y fabrique des robes et des chapeaux, on y dispose des estrades, et on y édifie la cuve marine où les néophytes seront baptisés.

En mer,
24 février.

Vers neuf heures, l'équipage, massé sur la plage avant, entend ce dialogue entre l'officier de manœuvre du bord et un étrange personnage perché dans la mâture:

— Ho, du navire!

— *Emile Bertin.*

— D'où venez-vous?

— De Dakar.

— Où allez-vous?

— Aux Antilles.

— Quelle est la nature de votre cargaison?

— Des bons garçons. Mais pourquoi nous demandez-vous cela? Qui êtes-vous?

— Le pilote des Tropiques.

— Comment! C'est déjà vous! On ne vous attendait pas maintenant; il me semble que vous arrivez trop tôt.

— Trop tôt! Alors, vous ne savez pas où vous êtes? Vous n'avez pas fait le point au moins depuis huit jours.



— Mais non, nous le faisons chaque jour.
 — Allons donc! Enfin, je vais vous aider à rectifier votre route.
 Suivi de son fidèle astrologue, le pilote des Tropiques descend sur la passerelle de navigation. C'est un personnage à barbe fleurie, fort imposant par sa puissante stature. Le commandant lui montre son point.
 — Comment? s'exclame le pilote; mais ce n'est pas du tout ça! Attendez, je vais vous placer.
 Et, à la grande joie de l'assistance, il lance de tous côtés des ordres insensés:
 — Les trois machines en avant mille tours! A droite cinquante! Stoppez! En arrière!
 Puis il ordonne à son compagnon:
 — Sondez!
 L'astrologue laisse alors tomber, parmi les rires, une bouteille qui se balance au-dessus du pont.
 — Jamais ce navire ne passera ainsi les frontières de notre Royaume, déclare-t-il, il cale beaucoup trop de l'avant.
 — Vous avez entendu, commandant, reprend le pilote. Il faut alléger votre navire. Je vous conseille pour cela de vider la cambuse en donnant la « double » à l'équipage.
 Cette proposition est accueillie par mille acclamations. Mais, tout à coup, le pilote montre du doigt l'horizon:
 — Oh! commandant, j'aperçois au loin un mauvais nuage, veille au grain!
 Sur la plage avant, les hommes lèvent le nez vers le ciel. Ceste imprudent! Une pluie de haricots secs leur tombe sur le visage.
 Le grain est passé.
 — C'est le moment de faire le point, décide le pilote.
 Il élève devant lui un sextant singulier sur lequel pivote une bouteille de vin qu'il vide, cependant que l'astrologue compte les secondes sur une montre faite d'une boîte de camembert.
 — Cela s'appelle prendre une hauteur, dit-il d'un air satisfait.
 Puis, traçant du doigt un grand rond sur la carte:
 — Voilà le point, commandant! affirme-t-il.
 Et il ajoute:
 — Maintenant, vous êtes parés, la route est bonne; nous entrerons cet après-midi, à 14 heures, dans le royaume des Tropiques. Sa Majesté le roi Neptune m'a chargé de vous dire qu'il viendra vous voir avec toute sa Cour. De grandes réjouissances seront données en votre honneur; et tous ceux d'entre vous qui, pour la première fois, naviguent dans nos eaux, recevront le baptême du Cancer.
 Vers 14 heures, en effet, l'équipage est averti par des sonneries de clairon, que le roi Neptune et sa Cour montent à bord. C'est un défilé grandiose. Viennent d'abord les gardes du corps, le roi, la reine, les demoiselles d'honneur; puis les nègres, les esclaves et enfin les pompiers.

Puis, cependant que Sa Majesté se rend en visite officielle auprès du commandant et des officiers du bord, la fanfare royale donne, sur la plage arrière, un bruyant concert qu'agrémente une danse exotique.

Enfin, chacun, selon son rang, prend place sur le pont milieu, autour des fonts baptismaux.

La cérémonie commence aussitôt.

Assis dans une bouée au-dessus de la cuve dans laquelle s'ébrouent les nègres du roi, le curé des Tropiques lit un copieux sermon, inscrit sur un long rouleau de papier qui flotte dans l'air, emporté par le vent. Quand le prêche se termine, au mot: « Amen! », ce qui correspond en langue maritime: « Lâchez tout! », un gabier largue l'amarre de la bouée et le curé tombe à l'eau.

Ce premier baptême est suivi de celui des néophytes.

Chacun d'eux vient s'asseoir sur une planche au bord de la cuve. Les barbiers du roi le peignent et le rasent avec de grands outils en bois; puis, quand cette étrange toilette est achevée, ils basculent le néophyte, qui tombe tête la première dans la cuve, où les nègres le font plonger plusieurs fois, avant de le rejeter sur le pont du navire.

Là, armés de lances à incendie, les pompiers l'arrosent copieusement. Enfin, les pâtisseries lui offrent des gâteaux d'étoupe, en profitant pour lui jeter au visage une farine dont il aura peine à se débarrasser.

Plusieurs centaines de marins sont ainsi baptisés. La plupart subissent ces épreuves de bonne grâce, mais certains les redoutent et cherchent à s'y soustraire. Alors, les gendarmes les pourchassent sans pitié. Aucun d'eux n'est oublié, car le notaire du roi tient la liste des néophytes, et c'est un administrateur sérieux.

Vers 16 heures, la cérémonie du baptême se termine.

Neptune et sa Cour rejoignent leur peuple dans les profondeurs marines.

A bord, il ne reste plus du monde fabuleux des Tropiques que des souvenirs joyeux.

L'Emile Berthé poursuit sa route vers les Antilles. Il parcourt au sud de la mer des Sargasses, une artère maritime aujourd'hui désertée, mais qui fut autrefois la grande ligne des galions et des négriers.

Sur le seuil ensoleillé de nos mémoires se présentent les images légendaires de notre enfance, images que firent naître en nous les aventures des filibustiers et les histoires de forbans.

Nous apercevons, au loin, à la barre de son voilier, l'illustre Morgan, le pirate. Nous saluons bien bas le pavillon noir des corsaires. Nous songeons avec mélancolie aux navires chargés de trésors qui reposent depuis lors sous les eaux.

Au long du bord, s'écoulent les innombrables bouquets d'algues auxquels la mer des Sargasses doit son nom. Elles s'en vont à la dérive, des Antilles aux Açores, comme nos rêveries.

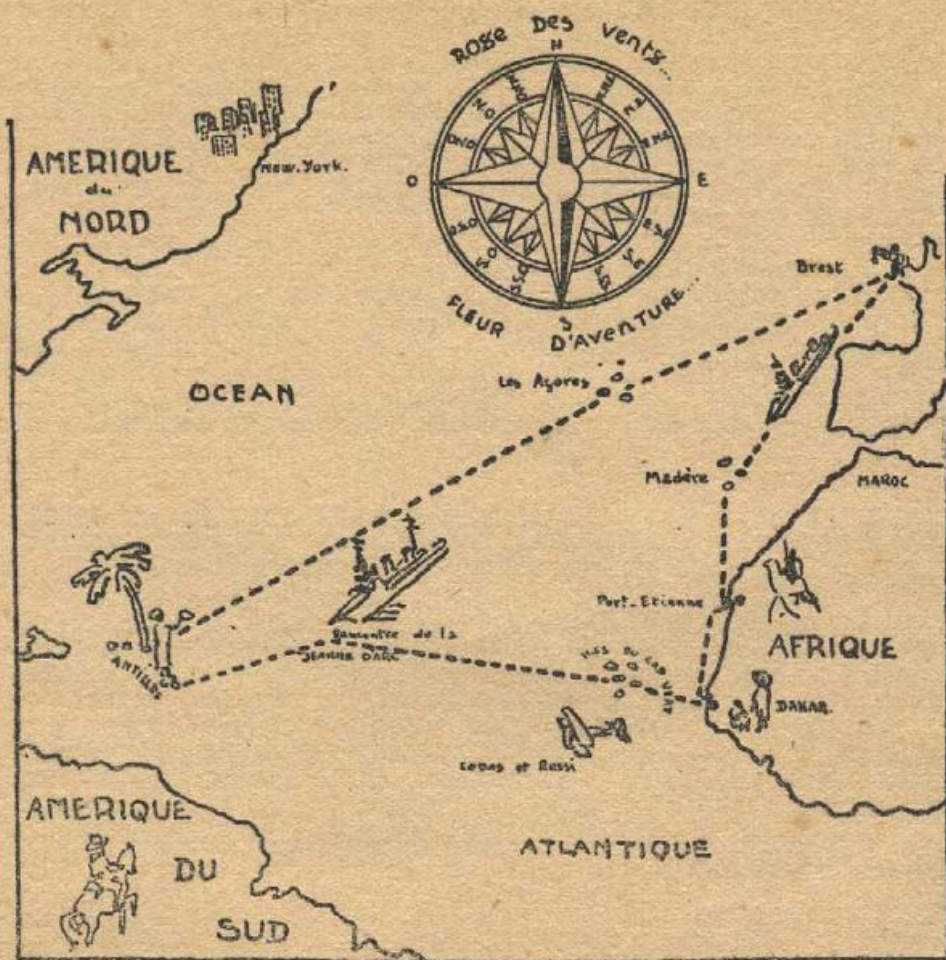
En mer,
25 février.

CROISIÈRE

de

L' "EMILE BERTIN"

Départ de Brest	8 Février
Madère	du 11 au 13 Février
Port-Etienne	du 15 au 16 Février
Dakar	du 18 au 20 Février
Saint-Martin	28 Février
Port-de-France	du 1 ^{er} au 3 Mars
Saint-Martin	du 6 au 7 Mars
Basse Terre	du 9 au 10 Mars
Les Saintes	du 11 au 12 Mars
Port-de-France	du 12 au 19 Mars
Saint-Barthélémy	20 Mars
Punta Delgada	du 26 au 29 Mars
Brest	1 ^{er} Avril



En mer
26 février



es requins pullulent dans les mers tropicales; et il n'est pas rare d'en découvrir dans les eaux des navires, attendant patiemment une proie.

C'est un de ces compagnons indésirables que nous apercevons tout à coup de la passerelle. Aussitôt, sur le pont, les marins se précipitent au long du bord pour voir ce grand seigneur des mers.

C'est un requin de taille exceptionnelle; il mesure près de cinq mètres de long; quelque notre vitesse dépasse quinze nœuds, il nous escorte sans peine, franchit notre proue et disparaît devant nous, en quelques instants.

C'est là le grand événement de cette matinée, que la chaleur fait accablante. Événement sans conséquences !

Mais, un peu plus tard, nous faisons une autre rencontre qui doit changer le visage de notre existence durant notre séjour aux Antilles. Dans la nuit, vers vingt et une heures, apparaît la *Jeanne d'Arc*. Et, puisqu'il est de règle, dans toutes les marines du monde, que deux navires de combat qui se rencontrent forment aussitôt une escadre, nous prenons le rythme des forces navales, en nous livrant à une navigation capricieuse bien que longuement méditée.

En mer
27 février

Personne n'en a soufflé mot. Ce n'est pas un secret. C'est un fait, peut-être l'expression d'une volonté divine. La *Jeanne d'Arc* et l'*Emile Bertin* constituent, sans même s'en douter, l'Escadre française des Antilles.

Jeux d'escadre !

Les deux navires s'éloignent, se rapprochent, boudent et se frôlent, comme un couple d'amoureux. Ils échangent, par leurs signaux, d'innombrables politesses. La nuit, ils se saluent de leurs projecteurs. Ils sont si remuants que leurs équipages, un peu surpris, en oublient la chaleur des tropiques.

Nous faisons route vers Saint-Martin, île que se partagent la France et la Hollande, et au sujet de laquelle les « Instructions nautiques » se montrent réservées. Pourtant, malgré notre ignorance des ressources de cette île, nous attendons avec impatience l'arrivée au mouillage.

Car, rien n'est plus agréable, après huit jours de mer, qu'une promesse de repos.

Saint-Martin
28 février

Vers huit heures, la *Jeanne d'Arc* et l'*Emile Bertin* mouillent en baie de Marigot, bourg français qui tient son nom de la plaine inondée qui le borde. Au loin, nous apercevons un petit port que peuplent plusieurs goélettes sur lesquelles flotte le pavillon français. Et, tout de suite, nous sentons remuer en

nous cette passion de l'inconnu que connaissent toujours les marins, même ceux qui ont navigué depuis de longues années sur toutes les mers du globe, quand ils s'approchent d'une terre ignorée.

Mais il est écrit que, pour nous, l'heure du repos n'est pas encore venue.

Un peu avant le coucher du soleil, l'*Emile Bertin* reprend le large. Il s'éloigne de l'île souriante qui garde son mystère. Le soleil glisse sous l'horizon. C'est l'heure des couleurs. C'est aussi l'instant que recherchent ceux d'entre nous qui veulent surprendre le « rayon vert ».

Nous sommes au large de la Martinique; et, avant l'arrivée à Fort-de-France, les canonnières de l'*Emile Bertin* livrent un grand combat contre un ennemi imaginaire, devant la Montagne Pelée.

Cependant, malgré ces occupations, nous laissons nos regards s'égarer sur ce volcan qui, en mai 1902, anéantit en quelques instants Saint-Pierre, capitale de l'île et principal port de nos possessions des Antilles.

Peu de catastrophes ont laissé dans les esprits un souvenir aussi épouvantable. Bien que plus de trente années se soient écoulées depuis la grande colère de la montagne, on trouve difficilement un guide pour vous conduire au sommet du cratère éteint.

Nous ne nous attardons pas devant ces rivages mélancoliques. Vers midi, nous nous dirigeons vers Fort-de-France; et, le soir, nous mouillons dans l'ancienne baie de Fort-Royal où, en 1779, Lamotte-Piquet livra, avec trois vaisseaux, un combat aux Anglais qui en possédaient dix-neuf, ce qui lui permit de sauver un convoi qui arrivait de France sans être escorté.

Mais ce souvenir glorieux n'empêche que notre arrivée s'accompagne d'une certaine déception.

La ville s'étale toujours de la rivière Monsieur à la rivière Madame, sur les rives de laquelle se balancent avec ostentation de hauts cocotiers qui sont pour beaucoup d'entre nous de vieilles connaissances. Nous reconnaissons sur le rivage les cabanes en bois des mulâtres et, sur le plateau Didier, les villas des créoles. Mais nous ne voyons pas venir vers nous ces embarcations aux couleurs chaudes qui portent la caste turbulente des « Doudous », ces mulâtres à la voix chantante dont la descendance suit la descendance des navires.

Evidemment, nous avons dû mal choisir l'heure de notre arrivée. Les Doudous sont filles de l'aurore. Au crépuscule, la rade ne connaît que les saluts officiels. Le gouverneur monte à bord, il s'en va. La nuit vient qui engloutit la baie. C'est l'heure où les projecteurs des navires caressent la ville de leurs faisceaux silencieux.

Traditions

Mais le lendemain nous montre que les traditions ne sont point disparues.

Fort-de-France
1^{er}, 2, 3 mai

Dans la matinée, des embarcations indigènes partent de terre et s'élancent à l'assaut de notre navire. Les Doudous ont décidé de s'emparer du bord et le capitaine d'armes à peine à retenir leur ardeur au deçà des coupées.

Entassées sur les hautes échelles, au flanc du bâtiment, elles crient, jacassent, se disputent, interpellent les marins, agitent des certificats bizarres que leur ont délivrés des officiers des navires pour lesquels elles ont travaillé.

Elles ne doivent monter à bord qu'après la mise « bas l'ouvrage » et n'y séjourner que pendant les heures de repos. Il est difficile de le leur faire comprendre. Sans cesse, il faut les refouler vers leurs embarcations.

— Chassez les naturels, ils reviennent au galop, déclare un maître de service. Cette plaisanterie semble peu appréciée des Doudous.

Enfin, onze heures sonnent et c'est l'envahissement classique du navire.

Parmi les blanchisseuses, il en est qui ont leurs lettres de noblesse, ce qui leur donne accès aux offices des officiers. Elles en montrent une légitime fierté.

Maintenant, le navire ressemble étrangement à une volière. Les Doudous tutoient avec désinvolture tous ceux qu'elles rencontrent, du commandant au simple matelot. Parfois, elles reconnaissent des marins qu'elles ont connus sur d'autres navires; c'est alors des cris de joie, des exclamations, des invitations à ces fameux repas créoles où l'on mange, en les arrosant de rhum, de singuliers cochons de lait bardés de piments, cochons qui se vengent de leur mort précoce en torturant des estomacs mal préparés à leur servir de tombeaux.

Dans tout ce tintamarre, rien n'est plus délicieux que les noms de ces Doudous, colorées, gaies et obsédantes comme des perruches. Judith, Pauline, Vénus et Georgina se disputent l'honneur de recevoir les « midships ». Emma, Henriette, Anna et Rachel nous rappellent que nous sommes en plein Carnaval et nous font promettre de les revoir, le soir, dans un de ces bals qui sont la grande curiosité nocturne de Fort-de-France.

Le bal Doudou

Bal Doudou !

Des femmes coiffées de « madras », aux costumes éclatants, dont les visages montrent toutes les nuances qui vont du blanc mat au noir luisant !

Des hommes à demi-vêtus, obsédés par leurs désirs !

Un orchestre halluciné !

Le bal Doudou vend à tout venant un mélange indescriptible d'exotisme et de faux luxe européen. Il répand une odeur indéfinissable où s'affrontent la candeur et la volupté.

Le bal Doudou est la communion de l'ironie et de l'absurde !

C'est le triomphe du lyrisme noir !

Il n'est pas de symphonie de couleurs qui obéisse aussi peu aux conventions des hommes, qui trahisse aussi bien toutes les disciplines esthétiques.



Ascension de la Montagne Pelée

En vain, à travers les voiles flottants de cette danse qui tend vers l'Immobile, la raison cherche une voie.

Le temps s'écoule, s'écoule; les couples dansent, dansent. Les rythmes se font plus lents et plus longs. Dans les galeries qui entourent la salle de danse, se joue, sur un mode déclamatoire, une représentation très simple des gestes de l'amour.

L'orchestre étale ses rythmes maintenant un peu las.

La nuit s'écoule, s'écoule.

Et voilà que, sur les couples diaboliques, s'abat brutalement l'aurore.

L'orchestre s'effondre, s'évanouit.

Au long de la rivière Madame, toute proche et tout amoureuse, les derniers gestes de la danse meurent lentement.

En mer
4 et 5 mars

Notre séjour à Fort-de-France aura été de courte durée; à peine le temps de faire connaissance avec les autorités de l'île; à peine le temps d'échanger quelques paroles aimables avec les créoles dont beaucoup sont les descendants de vieilles familles françaises établies à la Martinique depuis plusieurs siècles.

La *Jeanne d'Arc* est venue nous rejoindre. Notre week-end est fini. Nous reprenons la route des exercices. De nouveau, nous flirtons avec ces îles des Antilles qui sont pour nous des trésors de souvenirs.

Nous avons pourtant un hardi projet, déterminé avec soin. Il s'agit d'attaquer le rocher de la Table, au large de Saint-Barthélemy.

Le 5 mars, au petit jour, nous le rencontrons, et les canonnières des deux croiseurs s'évertuent à tirer sur ce malheureux rocher qui ne veut point disparaître. Le combat ne cesse que faute de munitions.

C'est alors au tour des timoniers d'accomplir des prouesses.

Enfin, à la nuit tombante, les navires se tournent vers la quiétude. Nous retrouvons l'île de Saint-Martin qui, de nouveau, nous accueille dans l'anse de Marigot.

Saint-Martin
6 et 7 mars

Les quelques rues de Marigot sont bientôt envahies par les marins des deux croiseurs.

Et, comme il suffit d'un quart d'heure pour connaître tout le village, il ne resterait plus qu'à se promener de long en large, quand les joies du punch sont épuisées, si l'esprit du marin n'était habile en ressources diverses.

Les premiers arrivants étant solidement établis dans quelques cabanes où se vendent des boissons, ceux qui les suivent n'hésitent pas à se répandre dans l'île.

Ils obéissent ainsi à une coutume singulière qui veut que lorsqu'un marin débarque en quelque endroit, il s'empresse de trouver une voiture pour le conduire ailleurs. La terre promise est toujours celle où l'on n'est pas.

Les autos de Marigot n'auront pas attendu en vain auprès du débarcadère; elles sont prises d'assaut par ceux qui, à terre, ne savent se libérer des habitudes de mouvement contractées au cours de leur séjour à bord.

C'est ainsi que nous nous élançons sur des routes accidentées, plaies sinueuses aux flancs des collines, à travers des paysages pathétiques où s'enlacent terres et marais dans la lumière fragile du soir.

Nous nous arrêtons quelques instants à Philippsbourg, port du domaine hollandais.

Des jeunes filles blondes aux yeux bleus nous sourient au passage. Sans leurs servantes noires, on pourrait se croire dans un village nordique, par un après-midi d'été.

C'est que la plupart des habitants de Philippsbourg descendent de familles anglaises qui colonisèrent l'île, au siècle dernier, et que beaucoup de Hollandais y séjournent pour assurer le commerce de l'île avec leur possession de Curaçao.

Ces créoles donnent à la ville une atmosphère de calme qui nous semble étonnante. Nous la retrouvons au long des routes qui nous ramènent à Marigot; devant les fermes paisibles, se meuvent lentement des indigènes qui, pour rien au monde, ne précipiteraient le rythme de leur vie.

Certains d'entre nous savourent quelques heures les charmes de cette existence champêtre, soit en se baignant sur des plages solitaires, soit en se livrant à la chasse, quoiqu'il soit plus facile de s'emparer du gibier à la main qu'au fusil, les pintades du pays étant depuis longtemps domestiquées.

Il en est même qui peuvent se livrer aux plaisirs de la pêche, à bord d'un voilier mis à leur disposition par un aimable négociant de Marigot.

Saint-Martin, terre de sérénité, escale de vacances, est une diversion heureuse pour ceux dont le sort est lié au destin turbulent des navires d'acier.

Toujours suivi de la *Jeanne d'Arc*, l'*Emile Bertin* reprend son pèlerinage à travers les Antilles.

Nous nous rendons à la Guadeloupe où nous attend le courrier qui doit apporter à la plupart d'entre nous, pour la première fois, des nouvelles de France. Certains se montrent impatients. Le sort les favorise; la traversée est courte. Partis à trois heures du matin de Marigot, nous mouillons, à la tombée du jour, devant le port de Basse-Terre. Peu après, les lettres de nos familles arrivent à bord.

En mer
8 mars 1935

Basse-Terre Quoique notre séjour à Basse-Terre soit de courte durée, beaucoup d'entre
9 et 10 mars nous peuvent visiter la région.

Malgré ses difficultés, l'ascension de la Soufrière, volcan débonnaire qui, depuis 1799, n'a pas connu d'éruption, est faite par de nombreux marins. C'est qu'il n'est pas de plus belle promenade. Avant d'atteindre les flancs désolés du volcan, on traverse une forêt tropicale qui, avec ses arbres et ses fougères arborescentes, est une source de joie pour le regard du voyageur. Et, quand l'ascension est finie, le souvenir des fatigues de la montée s'évanouit devant la splendeur d'un cratère, remarquable par la couleur de ses roches qui semblent tapissées d'ailes de papillons.

Il n'est d'ailleurs pas besoin de s'éloigner pour rencontrer des spectacles inoubliables. Aux environs de la ville, des vallons frais, des collines verdoyantes, des piscines d'eaux chaudes, des cases hospitalières forment pour la rêverie du marin des décors romanesques et charmants.

Les Saintes Depuis minuit, il pleut sans arrêt. Des averses d'eau tiède, suivies d'arcs-
11 et 12 en-ciel de couleurs vives. Une sorte d'été breton en exil!
mars

La veille, on apercevait Les Saintes, la Dominique et parfois même la Montagne Pelée, à plus de cent milles.

Maintenant, tout disparaît dans une brume tourmentée.

Quand, vers dix heures, l'*Emile Bertin* appareille, l'équipage est tout étonné de revêtir les cirés qu'on croyait abandonnés jusqu'au retour.

Mais, dans les mers ensoleillées, personne ne veut croire à la persistance du mauvais temps. Le vent se lève; la pluie doit cesser. Les événements vérifient cette règle; quand nous mouillons, vers midi, à l'entrée de l'archipel des Saintes, les dernières rafales s'évanouissent derrière nous.

Autrefois, l'archipel des Saintes était fortifié, ce qui lui valut le surnom de « Gibraltar des Antilles ». Actuellement, il ne reste plus que des ruines où pullulent des milliers de crabes rouges, sous les mancenilliers dont le voisinage est si dangereux qu'on prétend que celui qui s'endort sous son feuillage ne se réveille jamais.

Cette mauvaise réputation ne nous empêche guère de nous promener à travers les buissons où volettent des oiseaux-mouches au plumage brillant. Des indigènes nous offrent les dépouilles de leurs captures: poissons-volants, poissons-lunes, poissons-perroquets et carapaces de tortues. Nous rentrons à bord, les bras chargés de merveilles exotiques qui nous rappelleront plus tard notre court séjour dans ces îles.

Car l'*Emile Bertin* demeure infidèle aux ports qu'il rencontre. A peine est-il arrivé qu'il lui faut repartir.

Après un exercice de la compagnie de débarquement, nous reprenons le large,



laissant au fond de l'archipel la *Jeanne d'Arc* qui nous souhaite un bon voyage, car, désormais, durant notre croisière, nous ne la rencontrerons plus.

Fort-de
France
du 12 au 19
mars

Les courtes escales ne se prêtent guère à la connaissance d'un pays. Qui n'entend qu'une cloche n'entend qu'un son. Il est difficile d'entendre beaucoup de cloches, quand on ne séjourne que quelques heures dans un port.

C'est pourquoi un séjour d'une semaine à la Martinique est une aubaine particulièrement appréciée de ceux qui cherchent à pénétrer au cœur d'un pays. Car, non seulement une semaine à Fort-de-France est une longue escale, mais, afin de permettre aux marins de l'*Emile Bertin* de mettre à profit leurs vacances, le gouvernement des Antilles a organisé diverses excursions. Toutes sont orientées vers la montagne Pelée, clef de voûte des paysages, qui pèse en toute circonstance sur le sort de l'île et sur le destin des habitants.

Le dimanche 10 mars, plusieurs voitures chargées de marins s'éloignent de Fort-de-France. Au long des routes ensevelies sous la verdure, les montagnes versent leur ombre tutélaire sur les villages.

C'est maintenant Balata et Colson, villages qui furent, de tous temps, des lieux de repos pour les marins. Des rivières limpides, des cascades chantent la joie de vivre; des manguiers, des palmiers, des flamboyants illustrent leur fraîche chanson.

Puis, soudain, apparaît la montagne Pelée. Elle attire tous les regards; elle interdit toute distraction. Les autos s'enfoncent en vain dans les champs de canne; nous ne voyons ni les vastes propriétés de Saint-James, ni les hauteurs qui dominent le bourg du Carbet où, le 15 juin 1502, débarqua Christophe Colomb; notre attention est retenue par le volcan.

Et, désormais, la montagne Pelée restera près de nous. Nous la rencontrerons parmi les ruines de la ville engloutie, parmi les rues neuves qui sortent des décombres. C'est en vain qu'un musée nous retracera les gestes, nous présentera les images de la funeste éruption; même au bas de la coulée de lave, parmi la plaine dévastée où les roches montrent encore leurs blessures, dans les champs de cendres que le soleil garde brûlantes, nous ne parviendrons pas à mesurer par la pensée la grandeur épouvantable du fléau.

Ascension de la montagne Pelée

Le lundi 11 mars, une cinquantaine de marins quittent le bord vers quatre heures pour faire l'ascension de la montagne Pelée. Bien que ne présentant pas de sérieuses difficultés, cette ascension est pénible. On ne parvient sur les flancs du volcan que par des routes mauvaises; et, dès que le soleil paraît, il se fait votre ennemi.

Néanmoins, les alpinistes de l'*Emile Bertin* s'élancent avec entrain sur les pentes de la montagne. Ascension typique, avec sa halte au refuge, où l'on abandonne les écopés et ceux que n'attirent pas invinciblement les hauts sommets, avec ses incursions dans les nuages et sa ruée sur le cône qui conduit au cratère où, par temps clair, peut se satisfaire la convoitise des esprits avides de panoramas. La montée est rude; mais le goût d'accomplir une œuvre exceptionnelle, ne serait-ce qu'en faisant une ascension peu commune, est si vif chez les marins que pas un ne recule.

Ils seront récompensés de leur peine; c'est peut-être sur les bords du cratère de la montagne Pelée qu'ils auront cueilli le souvenir le mieux imagé de leur croisière aux îles ensoleillées.

Biguines...

Quoique perdant de son aisance, la Martinique garde encore sa gaieté. Certes, le voyageur ne rencontre presque plus sur sa route les costumes régionaux dont le spectacle est toujours un plaisir pour les yeux. D'autre part, les chants nouveaux, un peu taciturnes, d'origine américaine, cherchent à prendre la place des vieilles romances candides, ironiques et frondeuses. Sans le soleil impérissable, la rue serait maintenant banale et sans joie.

Mais les traditions de bon sens et de sérénité ont trouvé par bonheur de sûrs refuges dans les maisons des créoles.

Quand le soleil s'incline vers les eaux, quand les palmiers laissent voir la caravane de leurs ombres sur la crête des monts, s'éveillent les mille rumeurs d'un passé qui sommeille mais ne disparaît pas.

Des couples dansent lentement; le mouvement gracieux des biguines anime les costumes anciens. Madras, colliers-choux, châles de soie jettent dans le crépuscule leurs couleurs claires et leurs notes limpides. Les blancs jupons montrent des broderies qui sont des appels discrets à la rêverie amoureuse.

Et, de nouveau, montent vers le ciel étoilé ces antiques romances, nées de la vie quotidienne, parfois sentimentales, souvent burlesques, mais toujours insouciantes et même souriantes devant le malheur, car les créoles savent que, quand le flot meurt sur la grève, d'autres flots naissent à l'horizon.

Parti de Fort-de-France le 19 mars, à 20 heures, l'*Emile Bertin* mouille le lendemain, vers midi, en rade de Gustavia, port de l'île de Saint-Barthélemy.

Cette île, rachetée par la France à la Suède, en 1877, après referendum, pour la somme de 80.000 francs, dépend du gouvernement de la Guadeloupe. Elle avait été conquise, autrefois, par des aventuriers normands, dont la descendance fut assurée, dit-on, par un bateau de femmes venu de France.

Saint-
Barthélemy
20 mars

Grâce à sa position géographique, Saint-Barthélémy connut une grande prospérité, à l'époque où les voiliers y faisaient escale. Mais la navigation à vapeur l'a ruinée; et, de nos jours, il ne reste rien de ses chantiers navals. L'île se meurt lentement. Ses cultures d'ananas sont abandonnées; ses salines sont desséchées.

Par des routes dallées, derniers vestiges d'une opulence maintenant légendaire, nous arrivons dans les environs de la plaine Saint-Jean, sur l'emplacement d'un ancien cratère où se dressent des orques de lave. Près de là, sournoient les eaux d'une baie profonde, bien abritée de la houle par une ligne de récifs. Elles nous invitent aux joies du bain, et nous songeons, non sans mélancolie, que ces joies sont pour nous éphémères, puisqu'il est dans notre destin de toujours repartir.

Quelques heures plus tard, Saint-Barthélémy se perd dans la nuit. C'est notre dernière vision des Antilles. L'*Emile Bertin* a repris sa course aventureuse; mais, cette fois, vers le soleil levant, vers les Açores, dont le chapelet d'îles barre le chemin du retour.

En mer
du 21 au 26
mars

Tout chemin du retour est long, un peu maussade. Il n'a pas, pour l'aureoler, les couleurs que l'imagination donne aux terres inconnues; il est souvent gâté par la hâte de revoir ceux qui vous sont chers; il serait peut-être insupportable sans les multiples occupations de la vie quotidienne qui sont, à bord, les antidotes contre l'ennui.

D'autre part, il est peu de jours où la mer n'offre aux marins un sujet d'étonnement.

Si les bancs des Sargasses, qui défilent comme des tapis d'or au long du navire, n'attirent plus les regards, chacun s'émerveille quand apparaît un arc-en-ciel de lune.

Certains crépuscules sont des tragédies de lumière.

Il y a enfin les caprices du temps.

Dès le 21 mars, les cartes météorologiques montrent des signes menaçants. Le 23 mars, après avoir franchi la limite septentrionale des alizés du nord-est, au-delà du fabuleux royaume des tropiques, l'*Emile Bertin* rencontre un fort vent de sud-ouest. Des grains violents s'abattent sur le navire. La température baisse brusquement. Et c'est de nouveau le roulis obsédant qui trouble le travail et le repos du bord.

Ces caprices de l'atmosphère ne parviennent pourtant pas à gâter la belle humeur de l'équipage. Les phonographes laissent entendre, aux heures de repos, des biguines qui font regretter Fort-de-France. Le dimanche, des jeux attirent l'équipage sur le pont milieu. Les concours d'avaleurs de ficelle, de plongeurs de baille, de mangeurs de confitures apportent à bord, durant plusieurs heures,



une franche gaité qui fait oublier toutes les lassitudes, en donnant aux conversations une pâture qui leur permettra d'attendre les Açores pour se renouveler.

Ponta
Delgada
26 mars

A dix heures, l'*Emile Bertin* se présente devant l'île de Saint-Michel, terre volcanique dont les montagnes sont apaisées depuis des siècles et qui est justement renommée pour son climat tempéré.

Des nuées en couvrent les sommets et jettent leurs ombres sur les manteaux d'arlequin des campagnes.

Ponta Delgada, port de l'île, étale au long du rivage ses maisons aux couleurs vives; cet assemblage de cubes colorés, sur lesquels se joue la lumière, suffit à nous faire connaître que le pays est peuplé par des Ibères. Les Açores constituent la province marine du Portugal.

L'*Emile Bertin* mouille au large du port, dans une rade foraine où les navires roulent constamment. Mais nous sommes habitués à ce genre de balancement et nous lui prêtons d'autant moins d'attention que notre esprit est occupé par le courrier qui nous apporte des nouvelles de France.

Ponta
Delgada
27 et 28
mars

Malgré notre éloignement de la ville, il nous est possible de descendre à terre; et, chaque jour, vers quatorze heures, des embarcations fleuries de bonnets bleus à pompons rouges s'éloignent du bord.

La traversée offre un spectacle curieux. Des maisons aux couleurs vives se serrent les unes contre les autres au long de la côte, comme pour nous regarder venir. Puis, c'est le port avec ses voiliers besogneux, ses escaliers encombrés de flâneurs et les enfants miséreux qui harcèlent les voyageurs. Enfin, devant nous, brusquement, la ville montre son cœur; un arc de triomphe surmonté de la couronne royale s'élève devant la place de la République, centre de la cité.

Sur cette place, devant la cathédrale San Matriz, nous trouvons des autos qui permettent de visiter l'île; et, comme les excursions se font aux Açores à bon marché, ce qui est appréciable en fin de croisière, nous nous dirigeons vers l'extrémité ouest de Sao Miguel, où se trouve le célèbre lac des sept cités.

Les autos s'éloignent rapidement de la ville, au bas des collines au pelage râpé où des demeures souvent misérables s'égrènent à l'entour des cultures d'ananas, richesse du pays. A travers des landes mélancoliques, on atteint les pentes des anciens cratères. Les chauffeurs citent des noms: pics de Vigario, de Curvao, da Cruz. De leur sommet, nous découvrons toute l'île qui se détache sur la mer miroitante comme un bouclier d'argent. Nos guides nous montrent du doigt les trois agglomérations principales: au nord, Ribeira Grande, au sud, Villa Franca et Ponta Delgada.

Autour de nous s'étendent des champs de lave noire couverts de mousse. Le sol est balaféré de tranchées tortueuses comme si cette terre avait été le théâtre d'une guerre de Titans. Sur ce désert pathétique roulent de lourds nuages, humides et froids, voltant les longs aqueducs des landes abandonnées.

La route se serre maintenant avec prudence sur le flanc de la montagne. Un instant, on n'aperçoit plus que le ciel en lutte avec les nuées. Enfin, au sommet du chemin, les autos s'arrêtent. Devant nous, un lac semble jaillir du volcan, comme un lac de conte de fées; c'est le lac des sept cités.

Sur les bords de ses eaux calmes qu'entourent de hautes falaises rudes et sauvages, des villages reposent. Leurs maisons blanches aux toits rouges font des taches joyeuses sur la verdure des prés. Ces villages sont si loin qu'il ne nous en parvient aucun bruit; ce sont les sept cités de l'enchantement.

A l'entour s'élèvent des fumerolles qui s'échappent du sol, lentement, religieusement, comme d'encensoirs mystérieux. Les traits de ces villages ne sont ceux d'aucun village, et nos yeux ne parviennent pas à s'en rassasier.

Il nous faut pourtant quitter ces lieux étranges, car les autos sont pressées de nous ramener au port.

Là, nous retrouvons des camarades qui s'en reviennent d'une autre excursion, aussi étonnante que la nôtre.

L'un d'eux nous la conte en ces termes:

— « Nous sommes allés voir le lac de Furnas. C'est un spectacle grandiose, mais ce n'est pas le plus curieux de notre promenade.

« Tout d'abord, je dois vous dire que nous avons choisi une auto qui, en moins d'une heure, a écrasé deux chiens, un chat, une vache et un lapin. C'est après cette hécatombe que nous sommes arrivés au seuil d'un bourg qui se nomme: « Ville du Nord-Est », devant une plantation.

« Comme nous y entrions pour y acheter du thé, un monsieur fort distingué, ancien gouverneur des Açores, vint vers nous, accompagné d'un chien danois, et nous invita à visiter ses propriétés.

« Il nous montra, en premier lieu, une usine singulière où les ouvrières mettent en boîte du thé et des poèmes fabriqués dans la plantation.

« Cette alliance de la culture et de la littérature bénéficient des moyens les plus modernes; une imprimerie parfaitement aménagée fabrique en même temps les étiquettes des paquets de thé et les livres de poésie. En voici pour preuves 200 grammes de thé et 200 grammes de vers que le planteur m'a offerts.

« Mais ceci n'est rien. Nous sortons de l'usine lyrique pour entrer dans une étable musicale.

« Et notre hôte nous explique:

« — Lors d'un voyage en France, j'ai connu un fermier qui prétendait obtenir « un exceptionnel rendement en lait de ses vaches en leur jouant des romances.

« De retour aux Açores, j'ai voulu vérifier ces dires. Depuis lors, chacune de « mes vaches possède un gramophone qui lui joue ses airs préférés, et les

« diagrammes que vous voyez ici prouvent qu'en effet la production de lait
« augmente avec l'éducation musicale des bestiaux.

« Des Américains, au courant de mes essais, les répètent actuellement chez
« eux, sur un champ d'expérience beaucoup plus vaste; et une revue d'agricul-
« ture prétend que des Français font à ce sujet un voyage d'études aux Etats-
« Unis, ce qui confirme une fois de plus la vieille sentence: « Nul n'est pro-
« phète en son pays. »

Pour appuyer ses dires, le conteur nous montre un fromage encore tout
imprégné des accents de Wagner. Nous le goûtons; il est excellent.

En mer
du 28 mars
au 1^{er} avril

Le 28 mars, à la nuit tombante, l'*Emile Bertin* reprend sa route vers Brest.

Nous longeons l'île de Sao Miguel qui pose sur l'océan un collier de lumière.
Des thons nous accompagnent de leur double sillage d'argent. Puis c'est l'obsou-
rité sur la mer vide.

Brest est à trois jours de là. Beaucoup d'entre nous songent à leur femme,
à leurs enfants qu'ils vont retrouver. Mais personne n'en parle, retenu par une
sorte de pudeur marine qui veut que la famille doit rester étrangère au navire
et à l'océan.

Certains évoquent les souvenirs de leur croisière qui, déjà, se purifie et
s'embellit.

Cependant, l'*Emile Bertin* a rejoint les eaux maternelles. C'est déjà la mer
bretonne...

Mais non!

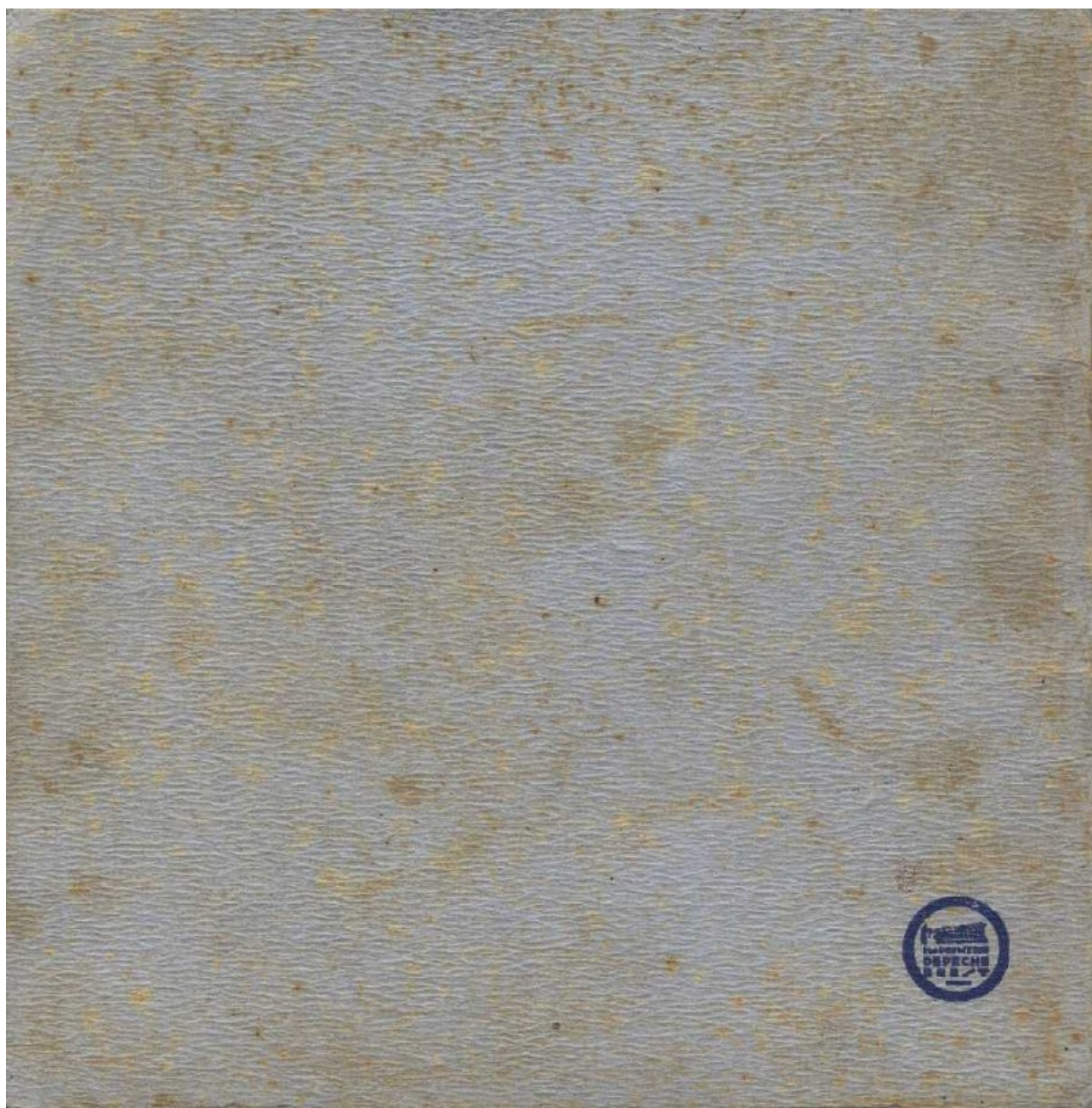
Au large, la mer n'a le nom d'aucune terre. Elle a le nom du ciel qui la
domine. Mers ténébreuses et mers ensoleillées.

Textes du
Lieutenant de Vaisseau Camille BLOT

Illustrations du
Matelot Dessinateur Gilbert CAPOGROSSI







Quelques précisions sur le journal de bord du Lieutenant de vaisseau Camille Blot

Une première version de ce journal de bord du Lieutenant de vaisseau Camille BLOT a été publiée dans plusieurs numéros de *La Dépêche de Brest et de l'Ouest*, sous le pseudonyme de Jean FRANÇOIS, en partie pendant la croisière de l'*Emile Bertin*, en partie après le retour du bâtiment à Brest dans la nuit du 31 mars au 1er avril 1935.

Certains passages publiés dans le quotidien breton n'ont pas été repris dans la brochure imprimée. Il s'agit essentiellement de développements à caractère historique.

On pourra retrouver les articles parus dans le journal aux dates suivantes :

- 7, 14 mars 1935
- 1er, 3, 5, 7, 10, 12, 15 avril 1935

Jacques Omnès
Administrateur d'Alamer
15 mai 2017

Voir la page de [Camille BLOT](#) sur Alamer