



LE TERRE-NEUVA

Organe de la Société des Œuvres de Mer

Rédaction : Maison de Famille des Œuvres de Mer — Saint-Pierre et Miquelon

LES CARTES MARINES et L'INDUSTRIE DES PÊCHES MARITIMES

par J. THOULET

Professeur honoraire à la faculté des Sciences de Nancy

Quiconque désire exploiter un pays, en tirer par son travail le meilleur rendement possible, doit avant tout s'efforcer de le bien connaître, savoir si il est de plaine ou de montagne, sableux, aride ou d'une terre forte, s'il est sec ou humide, semé de pierres ou couvert de végétation, selon les conditions constatées les efforts seront dirigés et l'exploitation méthodiquement réglée.

Il en est du pêcheurs comme du laboureur, cherchant l'un et l'autre à tirer le plus de profit de leur terrain. Certes, les vieux pêcheurs ayant longtemps travaillé dans la même région sont devenus familiers avec les moindres détails de leur territoire de pêche habituel, mais nous vivons à une époque où la lutte pour la vie est ardente, quelquefois même jusqu'à la féroce. Il faut se hâter, aller toujours plus vite, sans compter que nous sommes devenus plus difficiles à contenter que ne l'étaient nos pères, et nos enfants, pour lesquels nous devons travailler dès à présent, le seront plus que nous ne le sommes nous-mêmes. Pour connaître la topographie d'une région sous-marine il est indispensable d'en posséder la carte. Son examen attentif donnera en quelques heures à un débutant dans le métier toute l'expérience qu'un vieux pratiquant avait mis plusieurs années à acquérir.

La confection des cartes sous-marines par les sondages successifs.

Ce n'est sans doute pas au pêcheur qu'incombe la tâche d'établir la carte d'une région marine, surtout profonde. L'affaire regarde les hydrographes et les océanographes qui s'entendent à cette besogne. Cependant il est indispensable au pêcheur qui aura sans cesse à recourir à ce document, qui sera obligé d'en lire et d'en comprendre toutes les indications, de placer en elle son entière confiance, d'apprendre comment elles sont dressées, soit qu'il s'agisse de régions profondes de plusieurs milliers de mètres ou de localités voisines du rivage. Lesunes et les autres se proposent de montrer le fond de la mer et les divers accidents de son sol tels qu'on les apercevrait si toute l'eau qui les recouvre avait subitement disparu ou était devenue aussi transparente que l'air atmosphérique qui permet à l'œil humain d'apercevoir de loin les moindres détails d'un voyage.

Jusqu'à présent, on a toujours opéré de la même manière. Un point étant convenablement choisi sur la mer profonde ou peu profonde, loin ou près des côtes, sa position est d'abord reportée sur la carte et, à l'endroit même, on inscrit en profondeur de l'eau telle qu'elle est fournie par un coup de sonde. L'ensemble de ces côtes, chacune à sa place exacte, constitue la carte marine.

En vue du rivage, l'opération est facile. On prend des repères à terre, on détermine des alignements et l'on arrive ainsi à fixer l'endroit où l'on se trouve par conséquent à déterminer la route à suivre pour se rendre de là à un autre point quelconque. Tous les pêcheurs savent résoudre ce problème.

En mer profonde, hors de vue des côtes, on établit sa position au moyen d'une observation astronomique. Il n'y a pas lieu de décrire le procédé qui est un peu plus compliqué qu'à l'approche de la terre. Tous les marins le pratiquent et l'on en vient à bout sans trop de peine.

Remarquons toutefois que la position d'un point par latitude et longitude n'est jamais obtenue avec la même précision que

celle d'un lieu terrestre pour lequel l'exac-titude est complète. Un point est alors la surface de la tête du clou que l'arpenteur plan-te dans le piquet de bois qu'il enfonce dans le sol quand il lève un plan. En mer lors-que l'on n'aperçoit plus que le ciel et l'eau, on sait seulement que le point est situé quel-que part, dans l'intérieur d'un cercle ayant lorsque tout est au mieux, un diamètre d'environ 2 milles. La tête du clou de l'arpenteur a singulièrement augmenté de dimension.

Quand on tient sa position, on donne un coup de sonde. Pour les grands fonds on emploie un fil métallique comme celui du sondeur Thomson, en usage maintenant sur tous les bâtimens, et qui est enroulé dans un treuil mis à la main ou plutôt actionné par la vapeur ou par l'électricité. Dans les petits fonds, on se sert d'un fil de chaïvre muni de son plomb. Le procédé est essentielle-ment le même dans les deux cas. On note en mètres la profondeur trouvée et on l'inscrit à la place du point. Lorsque la feuille de papier est criblé de points, elle est devenu une carte marine qui partout laisse connaître les profondeurs de fond, même entre deux points, pourvu qu'ils ne soient pas trop éloignés les uns des autres.

Au total, la confection d'une carte marine est une opération longue et assez délicate. On a récemment inventé une méthode tout aussi précise que la précédente, mais infini-ment plus expéditive, celle des sondages par le son ou sondages phoniques. Nous nous bornerons à donner une simple idée du procédé, qui est appelé à prendre une grande extension s'il tient les promesses que l'on est actuellement en droit d'en attendre. Pour les grandes profondeurs océaniques, il pro-vocera une véritables révolution dans les notions que nous possédons aujourd'hui de la topographie sous-marine profonde.

Une méthode nouvelle, celle des sondages par le son.

A la surface de l'eau et sans s'arrêter dans sa marche, ce qui permet de mesurer un nombre de points presque infini le long du trajet suivi, on produit un bruit sec, une faible détonation. Souvent même il suffit du bruit de l'hélice. Quel qu'il soit, ce bruit se propage du bateau jusqu'au sol; il s'y réper-cute comme sur terre un écho, revient en sens opposé du sol au bateau où l'on note l'instant de son arrivée. Un instrument permet d'évaluer à 1/1.500^e de seconde près la durée de son voyage d'aller et retour qui est exactement le double de la profondeur de l'eau sous la quille. Comme on sait que la vitesse du son dans l'eau est environ 4 fois plus rapide que dans l'air (de 1.449 à 1.483 mètres par seconde) une simple division donne la mesure cherchée. Autrefois sans tenir compte des caves d'erreur, un sondage au fil pour trois ou quatre mille mètres de profondeur, avec ses préparatifs et la remonte du fil, exigeait au moins deux heures; aujourd'hui, il demande à peine 2 minutes et pour n'importe quelle profondeur. Un bâtiment américain essayant le procédé, a accompli il y a environ un an, la traversée des Etats-Unis à Gibraltar en 9 jours, et pendant ce temps, tout le long de sa route, il a exécuté 300 sondages dont le tracé continu a été publié.

Le pêcheur a besoin de connaître autre chose que la route à suivre pour se rendre d'un point à un autre; pour chercher un haut fond poissonneux ou éviter une roche dangereuse, il lui faut savoir la profondeur afin d'y descendre ses lignes et être aussi informé du modèle général du fond habité selon le cas par telle ou telle espèce de poisson ou de coquillage où il pourra se servir de tel engin. Il y parviendra en employant un procédé appliquée pour la première fois en mer par un géographe français, Buache,

qui, en 1737, dressa dans ce système la carte de la Manche.

L'explication des courbes isobathes.

Supposons qu'un lieu de pêche, les environs d'un port, les bancs de Terre-Neuve un espace de mer quelconque, soit isolé par la pensée du reste de l'Océan. Les eaux en rencontrant la terre déterminent une ligne de rivage qui est celle dessinée sur la carte et dont tous les points sont à la même cote 0 puisque la profondeur de l'eau y est nulle.

Admettons maintenant que l'on vide ce bassin fermé jusqu'à ce que le niveau de l'eau soit exactement de 10 mètres plus bas par exemple, on obtiendra une seconde ligne de rivage dont tous les points seront à la cote 10, qu'il sera facile de dresser sur la carte à l'intérieur et au-dessus de laquelle apparaîtra au jour une bande de terrain tout à l'heure inondée. On lui donne le nom de «courbe isobathe» de 10 mètres.

Après cet abaissement, on pourra en produire un second, un troisième, un quatrième, et ainsi de suite jusqu'à ce qu'on ait atteint le fond, chacun d'eux amenant l'eau à 10 mètres plus bas que le précédent et chaque fois on aura une nouvelle ligne de rivage dont on ne manquera pas de dessiner le contour et à laquelle on donnera le nom d'isobathe de 20 mètres, de 30 mètres, de 40 mètres, chacune d'elles laissant apparaître une nouvelle bande de terrain asséché et devenu visible, si bien, qu'à la fin, la surface entière de la carte sera devenue visible, et qu'en se guidant sur les lignes de rivage ou isobathes successives, il sera facile d'un seul coup d'œil d'en reconnaître le modèle dans ses moindres détails. Plus on aura d'isobathes plus on aura de précision; plus elles seront serrées les unes contre les autres, plus les pentes seront abruptes; plus elles seront écartées sur le fond, plus elles seront douces; au total, on possédera une image fidèle du fond.

Pour tracer ces lignes sur la carte criblée de points et de cotés, il suffira d'entourer par un trait continu, d'abord tous les points cotés de 0 à 10 mètres, puis ceux cotés de 10 à 20 mètres, de 20 à 30 mètres et ainsi de suite. On pratiquera les abaissements de niveau imaginaires à intervalles plus ou moins considérables, à volonté. Chaque étage entouré d'une courbe isobathe sera l'aire isobathe de cette courbe. Une aire isobathe est donc un plan horizontal idéal mené à travers la masse d'eau et dont tous les points sont également distants de la surface.

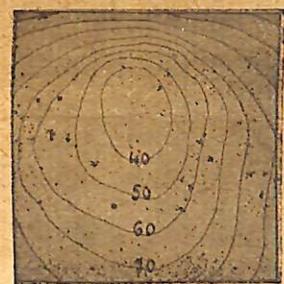
On distinguera le modèle encore plus nettement si l'on couvre chaque aire isobathe à partir de la surface réelle de l'eau jusqu'à la plus profonde, par une teinte bleue uniforme d'autant plus foncée qu'elle se rapporte à une aire plus profonde. On aperçoit immédiatement alors, grâce à l'ordre inverse de leurs teintes, une portion en saillie d'une cavité, quand bien même les deux mouvements de terrain auraient absolument la même forme accusée par l'identité des courbes



CARTE A. Cuvette sous marine
Les bords de la cuvette sont à 60 m. au-dessous de l'eau et le fond à 90 m.

La conscience est le meilleur des livres de Morale que nous ayons; c'est celui qu'on doit consulter le plus

PASCAL



CARTE B. Montagne sous-marine
La base de la montagne est à 70 m. sous l'eau, le sommet à 40 mètres.

isobathes. Ainsi A et B, de même modèle, sont: A une cuvette parce que les teintes vont en croissant de la périphérie vers le centre, tandis que B est une montagne sous-marine, parce que, au contraire, les teintes diminuent d'intensité entre la périphérie et le centre. On voit que les courbes isobathes, très serrées les unes contre les autres dans l'Est, y indiquent une pente rapide et, très écartées à l'Ouest, y témoignent d'une pente très douce.

Les cartes isobathes sont très faciles à établir en servant d'une carte marine à grand point qu'on trouve dans le commerce où sont marquées les côtes de sondages. N'importe quel dessinateur un peu soigneux est en état d'y tracer les courbes d'égal niveau. J'en ai exécuté moi-même quelques-unes: que j'ai données à des stations zoologiques et à des écoles de pêche et partout où m'a confirmé leur utilité. On ne tarde pas en effet à habiter ses yeux à ce mode de représentation, si bien qu'en examinant pour la première fois une région ainsi figurée, on la voit aussitôt telle qu'elle est réellement avec tout son modèle. On commence à introduire de pareils documents dans les écoles continentales afin de donner aux enfants, dans un but géographique, des notions précises sur la structure des océans. Ils seraient encore plus nécessaires aux écoliers des villes et des villages du bord de la mer, dont la plupart sont destinés à devenir des marins ou des pêcheurs.

J. THOULET.
(Reproduit de la pêche maritime)

Questions qui se posent?

La RADIOGONIOMÉTRIE

Le nombre des installations goniométriques a semblé progressé cette année sur les chalutiers du banc. Il est intéressant de dire un mot de ces appareils appelés à rendre des services plus grands, dont la vulgarisation est inévitable, dont l'utilisation doit par conséquent être connue.

FONCTIONNEMENT DE L'APPAREIL:

Un cadre de un mètre de côté sur lequel sont enroulés quelques tours de fil, est, à bord de la «Sainte Jeanne d'Arc», abrité dans un caisson de bois logé sur la passerelle de navigation. Ce caisson, confectionné par les moyens de bord avec la caisse d'emballage du cadre et recouverte de toile, a permis de mettre le fil à l'abri des intempéries et des chocs, et de recevoir les ondes dans les conditions de temps les plus défavorables, qui sont la règle sur les bancs.

Ce cadre est muni d'un axe qui traverse le pont, et pénètre dans la chambre de navigation, où il est actionné par un volant semblable à un guidon d'automobile. Un cercle gradué permet de lire immédiatement l'angle que fait le cadre avec l'axe du navire,

Les deux fils du cadre sont jonctionnés à un condensateur qui permet d'accorder l'appareil avec le poste émetteur. Un détecteur amplificateur, relié, d'un côté au condensateur, de l'autre à un casque téléphonique, se met à chanter dès que l'accord est établi.

Si le poste émetteur est assez puissant et la distance pas trop considérable, on pourra entendre ses émissions sans même porter le casque à ses oreilles. Dans le cas contraire, l'opérateur mettra le casque sur sa tête, et l'amplification est telle qu'un poste côtier peut être entendu à cinq ou six cents milles de distance.

Le fonctionnement est alors des plus simples:

A l'aide du volant, on fait tourner le cadre jusqu'à ce que le son perçu s'éteigne. On constate en continuant à agir sur le volant qu'après une zone de silence, variable avec la distance de l'émetteur, le son reprend.

De ces trois oscillations, permettant de discerner avec précision les limites de cette zone qui peut varier de cinq degrés à vingt-cinq degrés environ. La bissectrice de l'angle, ou bien, ce qui revient au même, la moyenne des deux graduations extrêmes indique le gisement du poste émetteur. On obtient facilement le relèvement du monde: en faisant au cap du monde du navire la correction indiquée par le goniomètre. Il suffit ensuite de porter ce relèvement sur la carte.

UTILISATION DU POSTE.

Au cours de la campagne 1923 la « Sainte Jeanne d'Arc » a eu maintes fois l'occasion de se servir de son goniomètre.

Voici deux cas qui permettront de saisir l'utilité de l'appareil.

Dès notre arrivée sur les bancs, notre goniomètre commença à entrer en fonction. Le poste du Cap Race, s'étant mis à travailler avec un navire, il nous fut facile de le relever et de mettre le cap sur lui. Toutes les fois qu'il communiquait avec un bâtiment son gisement était vérifié et le cap rectifié. A 150 mille de distance environ, nous pouvions entendre devant nous, le beuglement de l'énorme sirène qui en défend les abords. Nous contournons la pointe, sans la voir dans la brume; et quand nous avons le Cap Race par le travers, nous mettons le Cap sur Saint-Pierre dont le poste est, lui aussi, relevé au goniomètre.

Nous couvrons dans la journée les 120 milles qui séparent les deux points, en nous servant des deux relèvements goniométriques pour assurer de temps en temps notre position.

Nous trouvons sans difficulté le banc de Lameline et la sonde à ce moment nous confirm l'exactitude de notre point.

A six heures du soir, une petite éclaircie se produit, fort heureusement, car nous savons que le banc de St Pierre par où se fait l'atterrissement normal par temps de brume, est envahi par la banquise. Nous découvrons à trois milles, l'île Verte; Saint-Pierre est absolument invisible: nuit noire, brume épaisse. Mais le poste de T.S.F. de Saint-Pierre que nous appelons, va émettre tous les quarts d'heure une série de points et nous nous servons de lui comme d'un phare.

Lorsque nous le relevons dans l'axe de la rade, nous mettons le cap sur lui. La brume est compacte, nous avançons lentement en sondant. Quand nous nous trouvons par 50 mètres de fond de sable, nous mouillons. Un quart d'heure après une éclaircie se produit: voici l'île aux Chieus, le Barachois et enfin Galantry. Nous sommes à six cents mètres de l'entrée.

Voilà un exemple qui montre tout l'intérêt que peut présenter un goniomètre pour un Capitaine dans la brume.

Voici un autre cas, tout différent celui-ci: Il s'agit de trouver en mer un navire réclamant du secours!

Notre assistance était réclamée par la « Normandie », qui avait un malade à bord. A 40 milles de distance nous prenons contact par T.S.F. avec ce navire, et notre docteur peut aussitôt donner une première consultation par T.S.F. En même temps, nous relevons la « Normandie » au goniomètre.

Le temps est clair, le navire n'est pas en vue, mais nous mettons le cap sur le relèvement indiqué, et deux heures après, nous découvrons à l'horizon des fumées provenant d'un groupe de chalutiers. La « Normandie » est là.

La nuit tombe, avant que nous n'ayions pu rallier les pêcheurs. Au moment où nous arrivions à la bouée

de pêche, au centre du groupe, une brume épaisse nous enveloppe; on ne voit plus rien. Les sifflets de huit chalutiers qui s'approchaient ou s'écartaient de la bouée de pêche chacun dans un secteur déterminé mais inconnu de nous, déchiraient l'air dans toutes les directions.

Les signaux de stoppage, les abatées à droite et à gauche de bâtiments qui connaissaient leurs positions réciproques et manœuvraient en conséquence, étaient du chinois pour le navire-hôpital. Il n'y avait qu'une chose à faire s'écartez et attendez le jour... et peut-être la fin de la brume.

Le lendemain matin à 4 heures, nous relevons la « Normandie » au goniomètre, la brume est toujours aussi épaisse.

Nous nous dirigeons sur elle en rectifiant tous les quarts d'heure notre route, car elle continue à chalutier. Son trait fini, elle stoppe; quelques minutes plus tard nous stoppons près d'elle et embarquons le malade; on n'y voit pas 300 mètres!

Ces deux exemples suffisent à préciser les deux modes principaux d'utilisation du goniomètre, si le premier est d'une importance capitale dans tous les cas de navigation et d'atterrissement par temps de brume, le deuxième est susceptible des applications les plus intéressantes.

Tout d'abord, je considère, que le goniomètre est actuellement le seul appareil permettant à un navire en mer de retrouver rapidement, que le temps soit clair ou bouclé, un autre navire faisant un signal de détresse.

Ceci est un cas très général, mais en ce qui concerne les navires du Banc, il peut servir entre chalutiers d'une même maison à se grouper et à se trouver facilement sur un bon terrain de pêche découvert par l'un d'eux. Il permet, par recouplement de deux relèvements d'un navire qui connaît sa position et qui la signale, de se placer soi-même sur la carte.

Sa présence à bord du navire-hôpital, permettra à tous les voiliers seront munis d'un petit appareil d'appel portant à une cinquantaine de milles, de ne pas laisser de navires dans la brume sans les assister, et d'activer, par suite considérablement le service de l'assistance. Il permettra à la « Sainte Jeanne » de se placer sur la carte, les jours de brume et de placer les autres. Il y a en effet toujours d'une croisière à l'autre, du navire-hôpital, des voiliers qui n'ont pas changé de place.

Considérons-en trois par exemple, dans le voisinage du Platier, pour fixer les idées.

La « Sainte Jeanne d'Arc » vient de naviguer toute une journée en brume sans avoir pu faire d'observations astronomiques.

Où est-elle?

Elle demande aux trois navires qui n'ont pas bongé de l'appeler. Elle les relève et se place sur la carte par trois relèvements; en se servant des positions des navires en question enregistrés connus depuis la dernière croisière.

Un quatrième navire demande son point... Elle le relève au goniomètre et prend un second relèvement quelques milles plus loin, et le recouplement de ces deux relèvements fixe le point de ce quatrième navire.

COMPENSATION DU GONIOMÈTRE

Les ondes électromagnétiques frappant le goniomètre d'un navire sont déviées par le navire lui-même, comme les indications d'un compas sont déviées par le navire lui-même. Cette déviation, variable avec le cap, peut atteindre sur un chalutier une dizaine de degrés.

Les lectures d'un goniomètre doivent donc comme celles des compas, être corrigées, suivant les données d'un tableau de déviations.

Ce tableau de déviation utilisable sous toutes les latitudes, est généralement établi une fois pour toutes par le constructeur qui a procédé à l'installation de l'appareil à bord; mais il peut être établi sans aucune difficulté par les capitaines eux-mêmes; c'est l'affaire d'une heure.

On commence par se placer très exactement par trois relèvements au compas, auprès d'une côte bien connue, voisine d'un poste de T.S.F. Puis l'on cherche pour les différents caps vrais du navire le gisement au goniomètre du poste de T.S.F. on note la différence entre ce gisement et le relèvement vrai.

Il convient de faire environ quatre observations par quadrant.

Les points obtenus sont reliés par une courbe, qui est la courbe des déviations.

La courbe ainsi déterminée corrige les relevements géographiques c'est à dire qu'elle convient dans tous les lieux et quel que soit le compas. Mais lorsqu'on voudra s'en servir, il faudra commencer par avoir un cap du monde exact, sans quoi les erreurs du compas se reporteront intégralement sur le relèvement obtenu au goniomètre.

J'insiste sur ce point, car j'ai constaté au cours de la dernière campagne que certains navires ne tiraient pas de leurs goniomètres qui sont excellents, tous les résultats qu'ils devaient obtenir parce que les courbes de déviations de leurs compas étaient insuffisantes.

CONCLUSION PRATIQUE

Ceux-là seuls qui sont familiers avec les instruments qu'ils ont entre les mains, peuvent espérer en tirer parti le jour où ils en ont besoin.

Nous engageons vivement les capitaines possédant un goniomètre à relever fréquemment les émissions du navire-hôpital, et à lui demander de les relever eux-mêmes. Les deux relevements doivent concorder.

C'est une opération qui peut se faire sans arrêter les opérations de pêche. En cas de désaccord successifs nous sommes à leur disposition pour contrôler leur installation et au besoin leur tableau de déviations.

Cdt BEAUGÉ

Compte rendu de la Première Croisière

La « Sainte Jeanne d'Arc » arrivant de France avec seize passagers pour St-Pierre traverse le Banc du 27 au 30 Avril. Au cours de ce passage elle rencontra sur le Platier trente navires qui lui amenèrent quatre malades.

Arrivée le 2 Mai à Saint-Pierre elle appareilla le 3 Mai pour Sydney, repartit le 8 Mai pour le Banquereau et le Banc de St-Pierre. Sur le Banquereau elle ne rencontra que des canadiens et sur le Banc de St-Pierre un seul français,

Après avoir pris à St-Pierre le courrier pour les Bancs le Navire-Hôpital repartit le 12 au soir pour assister les navires en pêche.

Le 13 Mai la « Sainte Jeanne » trouva sur le Banc de St-Pierre assez de mauvais temps et de la brume. Un seul navire fut rencontré.

Le 14 Mai sans rien voir ni rien entendre on traversa le Trou Baleine. Le 15 au matin par un temps splendide, et clair nous découvrions les premiers voiliers. Ils sont à huit milles ou plus les uns des autres et par brume il eut été impossible d'en assister aucun à moins d'un hasard heureux. Le 16 au matin au lever du jour il fait encore clair nous en profitons pour relever au plus vite quatre navires en vue que nous assistons de quatre heures à huit heures du matin. Puis la vue se昏ie, on n'y voit plus à 200 mètres et toute la journée jusqu'à huit heures du soir nous errons dans l'inconnu sans rien voir. Et pourtant nous balayons en ce moment une région où le 28 avril en regagnant St-Pierre pendant la nuit nous avions compté au passage une quarantaine de feux en vue. Notre réseau de recherche est pourtant assez serré. Nous décrivons des lignes parallèles distantes de trois milles, et si nous le serions davantage, nous ne pourrions explorer qu'une région insignifiante. Une fois de plus nous aspirons après le jour où les navires une fois munis d'appareils de T.S.F. portant à faible distance pourront nous appeler et nous signaler leur présence. Que d'heures gagnées pour l'assistance! Que de navires ajoutés à notre liste journalière alors qu'aujourd'hui nous passons tout près d'eux souvent sans nous en douter...

Enfin le 17 Mai au matin, la brume se dissipe vers 3 heures pendant une heure. Comme la veille nous les plâtons rapidement en distance et relèvement et jusqu'à dix heures du matin nous avons du « pain sur la planche ». Six navires sont assistés.

Notre course nous a amenés dans la région des « boulots ». Ici les bâtiments qui viennent chercher la boîte sont très rap-

proches les uns des autres (deux milles environ) et comme il y a eu une éclaircie le matin ils ont pu relever leurs voisins et m'apportent des renseignements précis. Grâce à cette précaution il m'est possible malgré la brume de laisser un mécanicien à bord d'un des voiliers pour réparer une pompe, tandis que j'assiste successivement deux navires du voisinage. Ce capitaine avait l'heureuse idée de m'apporter ce que je ne cessais de demander, une note écrite avec le relèvement et la distance des voisins. Grâce à lui, trois navires voisins furent visités et il gagna lui-même de rendre possible l'envoi à son bord d'un mécanicien, ce qu'il m'eût été impossible de faire si j'avais dû en le quittant me lancer dans l'inconnu.

A partir de ce moment, tout en parcourant le Platier et les environs je cherche tout particulièrement un navire dont le capitaine s'est noyé en allant sur les lignes un jour de mauvais temps. Ce ne sera qu'en arrivant à Saint-Pierre que j'apprendrai que le navire a quitté les Bancs pour se rendre au mouillage. Les hasards de la recherche nous font courir de l'extrême sud au « grand nord » c'est à dire qu'au lieu d'avoir à explorer la surface d'un département français nous devons explorer une superficie de dix à douze fois plus grande. Aussi sur 130 navires à visiter nous en manqueront-il encore plus de vingt lorsque nos soutes commenceront à s'épuiser.

Chemin faisant, nous apprenons par le navire de guerre Régulus qu'un voilier revenant du « Grand Nord » lui a signalé sur une goélette un malade très grave. Nous montons pendant la nuit dans les parages et au jour nous avons l'heureuse fortune de trouver un temps maniable, un ciel clair et le bâtiment en question. Le malade que nous embarquons est atteint depuis un mois de pleurésie purulente et est presque mourant quand nous le prenons à bord. Son état de faiblesse est tel qu'il est impossible de tenir aucune opération et le malheureux s'éteint une heure avant notre retour au port quelques jours plus tard, remerciant le docteur et les infirmiers des soins qui lui ont été prodigues, et munis des sacrements de l'Eglise, c'est dans cette circonspection particulière émouvante de la mort d'un homme si loin des siens que la beauté du navire-hôpital nous apparaît dans toute sa grandeur. La grande pêche c'est à peu près une mort bien des vies au pays doré en dérive, dorés chavirés, coups de mer sur le pont des navires, maladies. Si nous ne pouvons malheureusement être partout au moment favorable, la grande pitié que nous éprouvons pour toutes ces misères trouve un apaisement à se pencher vers la souffrance et nous comprenons que par ces malades que nous hospitalisons même trop tard notre apparition soit guettée comme le rayon de la miséricorde dans la nuit. Qu'importe les brises glaciales et la mer qui gronde et la houle sempiternelle, et la brume déprimante et les heures d'attente anxieuse et vainc; ce ne sont pas des mots qui paient tout cela où ces hommes auraient ils eu le temps de les apprendre? — c'est là simple poignée de main d'un capitaine délivré d'une angoisse, c'est le regard confiant du patient qui se sent entouré de soins diligents et empressés et dont l'espoir ressuscité apporte souvent à la guérison un puissant stimulant. Si le mal au contraire vient terrasser un corps affaibli qui donc oserait peser à la mesure humaine le triomphe de faire accepter sa souffrance à qui la moudrait peut-être sans en comprendre la nécessité?

Une série de petites dépressions locales accompagnées de vents très violents rendant par deux fois l'assistance impossible et nous condamnant à l'échange du courrier par la simple boîte de correspondance terminée notre croisière au cours de laquelle nous avons obtenu les résultats suivants:

| | |
|-----------------------|--------------|
| Navires visités | 160 |
| Consultations | 141 |
| Dons de médicaments | 37 |
| Malades hospitalisés | 16 |
| Lettres remises | 4575 |
| Lettres reçues | 4887 |
| Télégrammes | 379 dont 131 |
| transites des navires | |
| Journées d'hôpital | 103 |

IMPRIMEUR-GÉRANT, J. PAUL.
67 Juin 1926
G. Dufour