MARINE d'AUJOURD'HUI

REVUE TECHNIQUE

de l'École Nationale de la Marine Marchande
du Havre

et

BULLETIN DE LIAISON
des Élèves

N° 6 - Mai 1968

Prix : 5 Francs

sommaire

Pages

M R. HERVIEU, Directeur de l'E.N.M.M. du Havre
Acoustique sous-marine 7

M. ABIVEN, Professeur Principal
Automatisme 12

M. R. VINCENT, Administrateur Principal
Choix du Tribunal compétent en cas de litige 20

M. HORREARD, Professeur de français
Les termes maritimes 21

M. CHAUFFAILLE, Professeur en Chef
Principes de la régulation automatique 24

M. GAVOUT, Professeur Principal
Thermodynamique et électricité 32

M. DELAGE, Professeur en Chef
L'électronique à base de semi-conducteurs 34

M. PETITPAS, C.L.C.
Sydney-Hobart à bord du Pen-Duick III 47

Un ancien élève
Retour sur mon cours de thermodynamique 49

MM. HUC et SAVARY, C.L.C.
Souvenirs d'un transport du Zébus 51

Carnet et Informations 53

LES TERMES MARITIMES

Cabotage dont on a bien voulu nous demander l'origine, semble venir, en dépit de quelques controverses, « de cap ». Il désigne la navigation de cap en cap, de port en port, et s'est écrit parfois « capotage ». Mais la forme italo-espagnole dont « cabo » est le radical (tête-capot) s'est finalement imposée. Peut-être capotage faisait-il trop penser à capoter (de capotto-kaput) dans le sens redoutable de chavirer.

Epave. Cette évocation du naufrage (du latin navis fractio, mot à mot : le bris du navire) nous fait penser à l'épave, d'origine souvent inconnue, ainsi que son nom lui-même. Les uns, comme Cleirac, le font venir de « spargere » (joncher, éparpiller). Le glossaire de Du Cange lui trouve une parenté avec « expavidus » (effrayé, égaré). D'autres, enfin, ont imaginé que les navigateurs chrétiens s'adressaient à Saint Antoine de Padoue (anciennement Antoine de Pave) pour retrouver leur bateau perdu. Rien de tout ceci n'est convaincant et l'on ne sait à quel Saint se vouer. L'épave garde son mystère, mais le « varech », son presque synonyme, va nous en révéler certains aspects.

Varech. Sous ce mot d'allure anodine se cache, en effet, tout un monde de souvenirs qui va se dévoiler peu à peu, au cours de notre recherche du temps perdu.

Pour le français actuel, « varech » c'est le nom vulgaire d'une espèce d'algues aux multiples utilisations. On peut en extraire de la soude ou de l'iode, on l'emploie comme engrais, comme combustible, hier encore on en bourrait des matelas frais et craquants, les enfants s'amusent toujours à faire claquer ses flotteurs comme des pétards. En certains points peu accessibles de la côte normande, la falaise a été percée de pittoresques souterrains permettant aux riverains d'accéder à la plage et d'en revenir chargés du précieux varech sans avoir à effectuer de pénibles escalades.

« Varech » semble venir des langues scandinaves où il se dit « vraic » et signifie « chose rejetée ». En effet, les plantes marines arrachées au rocher par les tempêtes s'amoncellent sur le rivage au milieu d'autres débris apportés par la mer. Certains auteurs préfèrent comme origine « wagreck », de l'islandais ancien, arguant que « vraic » veut dire aussi « travail pénible » et doit donc être écarté. Qui a vu l'homme et les lourds chevaux peiner au cours de la récolte du varech ne peut s'étonner pourtant qu'on ait fait de ce terme le synonyme d'effort.

Quoi qu'il en soit, le sort de ces éléments disparates rassemblés sur les grèves a conduit les habitants des côtes à les désigner sous ce même vocable et, l'idée d'objets entassés pêle-mêle faisant son chemin, lorsque nous parlons aujourd'hui de marchandises « en vrac », nous ne faisons qu'employer « varech » sous une forme contractée.

« Par varech et choses de flo », disait la coutume de Normandie, doivent être entendues toutes choses

qui ont un Maître, que la mer jette et pousse à terre par « tourment et fortune de mer ».

Il s'agit en somme de ce que les jugements d'Oléron avaient nommé « Herpes marines » du vieux terme gaulois « Harpir » qui signifie prendre, agripper, comme le font les Harpies ou les harpons, et dont le contraire « vuerpir » (quitter) a donné déguerpir. Il s'agit de ces richesses décrites par des juristes d'antan, précurseurs des poètes surréalistes, avec des mots dignes de la caverne d'Ali-Baba. « L'ambre aromatic, le corail rouge, noir et blanc, la pierrerie, le coquillage, les poissons, les marchandises naufragées ».

Dès le XIIme siècle, varech a donc désigné des déchets marins avant de représenter une plante.

Si les anciens textes juridiques s'intéressent tant à ce mot, c'est que les choses sans Maître ou plutôt « qui ont eu Maître », en attendent un nouveau. Mais lequel ? Le varech pose le problème du droit de varech.

Selon une coutume née au XVIme siècle et fixée par l'Ordonnance de 1681, les biens provenant de naufrages, de jet en « plaine mer », non réclamés par leurs propriétaires, appartiennent pour un tiers à leur « inventeur », c'est-à-dire à celui qui les a trouvés, un tiers à l'Amiral, un tiers au Roi.

Cependant, cette équitable réglementation ne constitue que la survivance adoucie d'un certain *droit de « Bris de mer »* sur les naufrages, droit de sinistre mémoire que s'octroyaient jadis comtes et ducs et singulièrement, il faut bien le dire, ceux de la Gaule Armorique. Glissant ainsi sur un tapis de varech, nous allons remonter le cours du temps.

L'Empire romain effondré, des navigateurs saxons, puis normands, fort mal intentionnés, furent d'abord « promptement expédiés » par les habitants des lieux lorsqu'ils tombaient à la côte par hasard. C'était là se défendre, mais « l'habitude s'en prit » et l'on traita de même manière tous les navigateurs indifféremment.

Enfin, mis en appétit par ces profits commodes, et poussés par une noire logique, les habitants et leurs seigneurs carnassiers résolurent d'aider la chance. « Les malicieux pêcheurs firent de nuit des feux sur les lieux périlleux pour y arrêter et faire périr les navires ». Les lamaneurs félons pilotèrent les bateaux droit sur les écueils.

Les textes de l'époque retentissent d'imprécations contre « les gens cruels », lesquels tuent les pauvres patients pour avoir leur argent et leurs vêtements, et leurs autres biens. »

Enfin les mœurs s'adoucirent et les comtes et ducs d'Armorique furent obligés « par civilité et à la prière des peuples voisins de changer cette barbarie. »

Mais ces phrases délicates dissimulent la sévérité de la répression dont les jugements d'Oléron portent trace. « Les coupables — y lit-on — seront plongés (entendez : subiront la cale) tant qu'ils soient à demi-morts, puis lapidés et assommés comme on ferait de chiens enragés ». Les seigneurs voient leur repaire rasé. Les lamaneurs félons sont « branchés et pendus en lieu éminent à la plus relevée falaise » et, montrant enfin la bonne route, « serviront ainsi de balise » pour la rémission de leurs péchés et l'édification des matelots, comme le faisaient déjà « les gibets et corps morts des pirates ».

Les amers modernes ont perdu ce caractère macabre. Ils n'inspirent plus l'amertume. Cependant, et en dépit des apparences, ils sont de « faux amis » sur le plan de l'étymologie : l'explication de « amer » par « a + mer » ne semble guère exacte. Un amer, c'est un point de repère, or, dans l'ancien français on trouve le verbe « amerquer » (pour merquer : marquer). L'Allemand ne dit-il pas merken dans ce cas ?

Fort heureusement ils restent de vrais amis pour l'équipage, du commandant aux matelots dont nous allons nous occuper maintenant.

Matelot. Ce nom, si familier qu'on ne s'interroge guère à son sujet, évoque la course dans le gréement des mâts. On a dit « mastelot » si bien que certains spécialistes, dont Jal, le font venir de « mast » (islandais mast, anglais moest). Une autre version paraît pourtant préférable. Elle le fait descendre du néerlandais « mattenoot », contraction de « mattegenoot » ou « mattegenoss ». « Matte » signifiant « couche » et « genoss » « camarade », cela donne littéralement : « compagnon de couchage ».

Ceci demande quelques éclaircissements. Deux marins étant désignés pour occuper le même hamac alternativement, cela va sans dire, en raison des quarts, ils se devaient amitié, aide et assistance comme deux frères, d'où l'expression « c'est mon matelot ».

On en trouve confirmation dans des textes classiques qui mentionnent que l'usage de la Marine est de composer l'équipage deux à deux « comme aux compagnies des gens de guerre ».

Malgré cette analogie, l'Armée de Terre n'a pas échappé aux railleries des matelots. La comparaison des soldats bien alignés, l'arme en mains, avec les cabillots, ces tenons régulièrement espacés, fixés au râtelier et sur lesquels on amarre les cordages, en est un exemple bien connu qui va nous obliger à une parenthèse.

Cabillot. Vient de cabilha (la cheville) et dérive du latin « clavicula », lui-même issu de « clavis » : clef. Les langues romanes l'ont transformé en

« clavicla ». La « chevillette » que fait choir le Chaperon Rouge et le non moins célèbre « chevillard » qui vendait « à la cheville » parce que sa viande s'attachait à une cheville, en descendent.

Aucun rapport avec « *cabillaud* », la morue fraîche, le seul mot français dont on prétend qu'il vienne du basque, et pourtant on peut en douter beaucoup. La morue, faisant un double saut... de carpe, serait passée par renversement de « bacailloa » (basque) à l'espagnol « bacalao », puis au flamand « bakkeljau », enfin de « bakkeljau » à « cabeliau » pour finir en cabillaud. Seule la filiation hollandaise de « bakkeljau » à cabillaud est certaine.

Ce mot d'aspect populaire a eu, en effet, son heure de gloire au XIVme siècle, lors de la guerre qui opposait en Hollande les partisans de Guillaume à ceux de sa mère. La faction politique des « Hoechsken » ou parti des hameçons affrontait alors le parti des morues, les « Kabeliauwschen ». Après le dauphin, la morue entrait dans l'histoire. Notons que, délicatesse ou hasard, le parti des morues était celui de Guillaume et non celui de son auguste mère.

Donc si, d'aventure, un soldat se vexe qu'un matelot lui trouve une « tête de cabillot », c'est qu'il ne connaît ni l'orthographe, ni l'histoire des Pays-Bas. Il pourrait cependant répliquer, s'il avait lu certain texte des « Us et coutumes de la mer » où il est dit que jadis les matelots « étaient si amateurs de morues mâles (les plus rares et les meilleures) que, lorsqu'ils en prenaient, ils les cachaient, séchées et salées, en leurs coffres, parmi leur linge et chemises, et les nommaient « languis ». Ce n'étaient point là de ces parfums... alanguissants des terriens. La morue remplaçait la lavande en quelque sorte.

Malgré ces aspects divertissants, le matelot mène une vie rude et doit faire face à de réels dangers. Aussi convient-il, en achevant d'en parler de signaler que le mot « matelot » a parfois été pris dans un sens très élevé. Nous en donnerons comme exemple cette lettre de Colbert à Duquesne en 1676 après le combat de Lipari et citée par Jal : « Je ne puis m'empêcher de prendre part plus que personne à la gloire que vous vous êtes acquise. Vous ne devez pas douter que le Roi n'ait fort bien remarqué qu'il avait affaire au plus habile matelot et, peut-être, au plus grand et plus ferme capitaine de mer qu'il y ait présent ou mort. »

Ainsi se referme le cercle. Pour Colbert la mer forme les hommes, les mêmes qualités de sang-froid, de courage et d'audace doivent se retrouver du matelot à l'Amiral. Mêmes caractéristiques... sauf sur le plan étymologique.

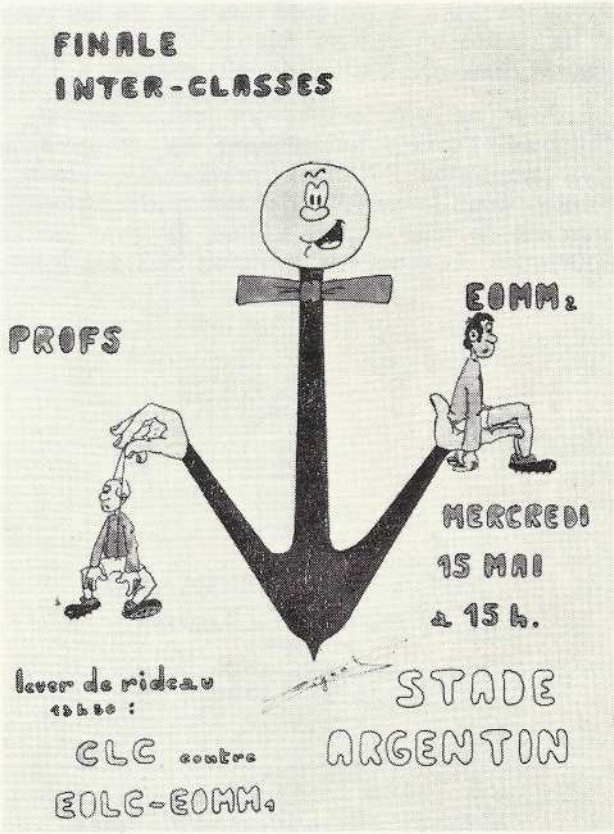
Amiral. Le nom sonne clair. On disait autrefois « admiral ». A deux lettres près il renferme « admirable » ou « miracle » et même « mirage ». Est-ce le mirage de l'Orient, de son faste, de son prestige au temps où les navires arabes tenaient la Méditerranée ? L'amiral fut d'abord « amir al bahr » l'émir de la mer. Puis, on ne sait pourquoi bahr, la mer, s'est perdue, laissant à nu la terminaison en « al » des grands chefs mais secrètement elle baigne toujours ce nom magique puisque dans « amiral » on découvre encore en filigrane, comme un trésor caché, les trois lettres de « Mar »... la mer.

M. HORREARD,
Professeur de Français
à l'E.N.M.M. du Havre.

COUPE DE FOOTBALL

Equipe des Professeurs : MM. Le Rhun, Gavout, Calbourdin, Bourbon, Le Camus, Rozay, Abiven, Caër, Le Royer, Ducasse, Foucteau ; remplaçant Philippe.

Equipe des E.O.M.M. : MM. Le Guennec, Vallot, Mirabaud, Talby, Nourry, Pichavant, Souliman, Jordan, Lafaye. Renoul, Muller.



Aux équipes de football constituées dans les différentes sections s'est ajoutée cette année une équipe de professeurs. Victorieuse de semaine en semaine, celle-ci est parvenue en finale. Qui l'emporterait ? Les affiches ci-dessus, placardées dans l'Ecole, prouvent la passion avec laquelle cette coupe fut suivie.

En finale, plus de 300 élèves soutenaient à grands cris soit leurs camarades (par esprit de corps) soit leurs professeurs (souci de l'examen ?)

Le résultat fut en définitive un match nul (2 à 2).

SYDNEY-HOBART A BORD DE PEN-DUICK III

Dès la fin des examens de la session de juin, j'ai dû embarquer à la hâte, ce qui semble assez normal. Le bateau seul présentait la particularité de n'être ni un cargo, ni un pétrolier, mais tout simplement un voilier, le « Pen-Duick III ». Depuis trois ans, pendant mes congés, je navigue à bord des différents bateaux d'Eric Tabarly.

Lancé le 3 juin 1967 à Lorient, « Pen-Duick III » est un grand classe I. Ses caractéristiques sont les suivantes :

longueur hors tout :	17,45	m
longueur flottaison :	13	m
largeur :	4,20	m
tirant d'eau :	2,75	m
déplacement :	13,40	t
lest :	6,31	t
surface de voilure :	148	m^2
rating :	35,60	

Pour la construction de son nouveau bateau, Tabarly a choisi l'alliage léger. Ce matériau de performance permet de réaliser des bateaux légers parfaitement étanches, demandant relativement peu d'entretien lorsque l'on est conscient des précautions élémentaires qu'il réclame. D'autre part, malgré son prix matière élevé, il est compétitif si on l'emploie en fonction de ses caractéristiques particulières.

A peine à l'eau, « Pen-Duick » a dû faire route vers Saint-Malo où se disputaient les 10 et 11 juin les premières courses de sélection pour l'Admiral's Cup. Il a gagné ces deux régates devant un concurrent qui avait pourtant fait ses preuves : Oryx. Ensuite, ce fut la Morgan Cup, le tour de Gotland en Suède, puis un retour rapide en Angleterre pour courir la Channel Race, la Semaine de Cowes et le Fastnet et, pour terminer, une fin de saison européenne avec Plymouth-La Rochelle et La Rochelle-Bénodet. Fait unique dans les annales de la voile, un bateau lancé en début de saison ne perd pas une course de haute mer et gagne, toutes classes, le fameux Fastnet.

C'est justement après l'arrivée du Fastnet que les équipages australiens nous ont dit : « Il vous faut maintenant venir courir Sydney-Hobart ». L'idée lancée dans l'euphorie de la remise des prix a, petit à petit, fait son chemin. Tabarly a obtenu l'autorisation nécessaire et l'équipage, composé en grande partie d'étudiants, a pu se rendre libre. D'ailleurs qui ne serait, pour une telle course, prêt à faire des entorses au règlement ou des sacrifices, même importants ? Il fallait encore trouver des moyens de transport, l'un pour le bateau, l'autre pour l'équipage. Finalement tout s'est arrangé, le bateau est parti sur la « Vanoise » des Messageries Maritimes et l'équipage l'a rejoint grâce à l'obligeance de l'U.T.A.

Une question nous a souvent été posée : « Pourquoi aller courir Sydney-Hobart ? » Il y a plusieurs raisons : lorsque l'on aime la course croisière il n'est pas de départ que l'on ne souhaite prendre, ensuite cette fameuse course se passe aux antipodes, elle est longue : 680 milles, dure : les vents dominants soufflent en moyenne entre 30 et 40 nœuds et enfin, si l'on en juge par les trois bateaux venus courir cet été en Angleterre, il y a là-bas de « sacrés bateaux et de fameux équipages ».

Le 20 décembre, bateau et équipage se sont retrouvés au Cruising Yacht Club of Australia. A bord, neuf hommes :

Eric Tabarly, Lieutenant de Vaisseau, détaché depuis 1964 par la Marine Nationale auprès de la Jeunesse et des Sports. C'est lui le skipper, le pacha. Il est hors quart de manière à suivre tout le déroulement de la course, à participer aux manœuvres importantes.

Guy Tabarly, son père, lui aussi hors quart. Il est chargé de la cuisine et du rangement, tâche combien ingrate, que personne à bord ne lui envie. Autre fonction, qu'il remplit avec talent : la couture ; pendant le Fastnet il a passé huit heures à recoudre la grande misaine.

Je suis le troisième à être hors quart, et je remplis les fonctions de navigateur. Cela consiste à déterminer la position du bateau (estime, gonio, consol, sextant) mais aussi à choisir la route en fonction du vent, du courant, de la météo, et quelquefois des autres bateaux.

Les six autres sont répartis en deux quarts. Ils se relaient toutes les quatre heures sur le pont.

Premier quart :

Michel Vanek, 22 ans, travaille dans le chantier paternel.

Philippe Lavat, 24 ans, 5me année de médecine.

Pierre English, 23 ans, 4me année de médecine.

Deuxième quart :

Patrick Tabarly, 24 ans, agent commercial chez un shipchandler.

Olivier de Kersauson, 23 ans, photographe, actuellement au service militaire.

Yves Guégan, 25 ans, étudiant en médecine, actuellement au service militaire.

Tous les six barrent, effectuent les changements de voilure, règlent le bateau : la polyvalence est déjà de règle à bord de « Pen-Duick ! »

Le 26 décembre à 11 heures locales, nous prenons le départ de Sydney-Hobart. Départ vent portant, tous les bateaux sont sous spi, joli spectacle pour les nombreux spectateurs qui nous escorteur. A bord, pas le temps d'admirer les autres, il faut éviter tous les petits bateaux chargés de touristes, faire porter le spi et trouver les bouées à virer. La dernière de ces bouées a disparu. Les bateaux de tête font demi-tour, tout le monde tourne en rond, bref une énorme pagaille. Heureusement nous apercevons la bouée et la virons en troisième position, non sans qu'un bateau nous ait abordé sans gravité.

Une fois sortis de la baie nous piquons vers le large. Ce bord loin de terre a pour but de nous éloigner des zones de calme fréquentes la nuit près de la terre. Hélas, cette tactique ne nous empêche pas d'être encalminés depuis le coucher du soleil jusqu'au lever du jour. Les petits bateaux qui sont restés à la côte, ayant parcouru moins de chemin sont en tête. « Pen-Duick », quarante-neuvième, la position est désagréable mais rien n'est perdu, il reste encore plus de 600 milles à courir. Dans la matinée le vent se lève et fraîchit rapidement : immédiatement « Pen-Duick » démarre. Un à un nous doublons tous nos concurrents si bien qu'à la tombée de la nuit nous sommes en seconde position.

Cette deuxième nuit est importante : nous avons souvent constaté que c'est durant la deuxième nuit de course que les écarts se creusent. Dès que le soleil a disparu les vents tournent et mollissent ; jusqu'au jour l'équipage va passer son temps à changer de voilure, la brise étant variable tant en direction qu'en force. A la vacation radio du matin, une bonne nouvelle : « Pen-Duick » est seul en tête.

Nous sommes maintenant dans le fameux détroit de Bass. Le vent vient du S.E. force 5 ; au près serré « Pen-Duick » cavale. Au point de midi notre avance a augmenté, Fidelis qui est second est à 30 milles derrière nous. Dans l'après-midi le vent adonne et force. Largue, puis grand largue sous spi (175 m²) « Pen » file allègrement ses dix nœuds. Pendant la nuit les sautes de vent recommencent, toujours aussi brutales tant en force qu'en direction. Vers minuit le whisbone éclate, Eric va faire un petit tour dans le mât et tout rentre dans l'ordre.

Le 29 au matin nous sommes largement en tête. Le vent souffle du N.W. force 6 à 7. De 10 heures jusqu'à 20 heures nous allons faire 10,5 nœuds de moyenne. Pendant cette période nous déchirons le spi léger (qui est aussitôt réparé) ; nous renvoyons le spi lourd, puis, le vent fraîchissant, nous mettons notre petit spi de gros temps (110 m²). Le soir nous atterrissons sur l'île Schouten. Je prends rapidement trois relèvements avant la nuit, car ensuite il va falloir, en l'absence de phares, naviguer à l'estime jusqu'à ce que le feu de l'île Tasman soit visible.

Nouveaux calmes pendant la nuit. A 5 heures du matin nous sommes sous les falaises de l'île, encore 50 milles à parcourir. Le vent, hélas, ne se lève pas avec le jour et c'est par toute petite brise d'Ouest que nous traversons, au louvoyage, la fameuse baie des Tempêtes. Encore 11 milles, le vent mollit de plus en plus. Nous entrons dans la rivière de Hobart, et c'est le calme plat. Pour comble de malheur nous sommes en jusant et le courant nous sort, il faut mouiller. A bord le moral est au plus bas, la ligne est toute proche et nous sommes là, plantés sans un souffle de vent.

Après trois quarts d'heure, des risées nous permettent de repartir. Il va nous falloir trois heures pour remonter cette damnée rivière. Enfin la ligne est coupée et nous pouvons commencer à profiter du spectacle. Des dizaines de bateaux nous ont accompagnés pendant la remontée de la rivière et, lorsque nous avons coupé la ligne, juste après le coup de canon, klaxons et sirènes ont retenti. Maintenant ce sont les gens massés sur les quais qui nous acclament. Nous avons couru en France, en Angleterre, aux Etats-Unis, mais jamais nous n'avons eu un tel accueil. A peine sommes-nous amarrés que les journalistes nous prennent d'assaut ; pour ma part je cherche un responsable du club pour lui demander la position des autres. On prévoit l'arrivée du second, Fidélis, dans deux heures ; les autres sont très loin derrière et, à son avis, nous devons tout gagner.

Le lendemain matin, surprise : « Rainbow », un petit bateau de 22 pieds de rating, nous bat toutes classes en temps compensé. « Rainbow » a eu un maximum de chance : alors que nous étions encalminés il avait une bonne brise et il dévalait sous spi le long de la côte de Tasmanie ; dans la baie des Tempêtes il a eu du près aussi, mais par force 3/4, et enfin il a pu remonter la rivière en une heure et demie.

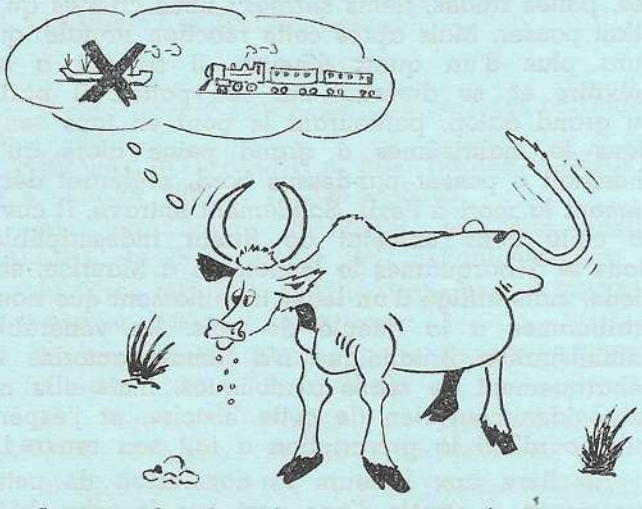
Finalement « Pen-Duick » est premier toutes classes en temps réel, premier en classe I en temps compensé et second toutes classes. Il serait ridicule de faire la fine bouche et nous sommes tous ravis du résultat. Cette fois la saison est terminée ; nous avons fait plus de 8.000 milles, la plupart en course, nous avons disputé sept courses en haute mer et avons été sept fois premier en temps réel et en temps compensé pour la classe I, quatre fois premier toutes classes et trois fois second. Une saison que nous ne sommes pas près d'oublier.

Gérard PETIPAS,
Capitaine au Long Cours

SOUVENIRS D'UN TRANSPORT DE ZÉBUS

Traditionnellement, l'île de La Réunion et l'île Maurice, anciennes Ile Bourbon et Ile de France, cailloux isolés dans l'Océan Indien, aux conditions climatiques peu favorables à l'élevage, importent de Madagascar la viande sur pied nécessaire à l'alimentation de leur nombreuse population.

C'est, entre autres trafics, à ce transport que se livrait l'« I... », caboteur malgache de 2.500 tonnes de port en lourd, à état-major français.



La viande de zébu, ce bœuf à bosse qui constitue l'une des principales richesses de Madagascar, est excellente et tout à fait comparable à celle des bovidés européens. Par contre, l'intelligence de ces animaux semble avoir subi quelque retard : peut-être la rareté des chemins de fer en est-elle la cause, le train étant apparemment le seul sujet de réflexion de ces ruminants.

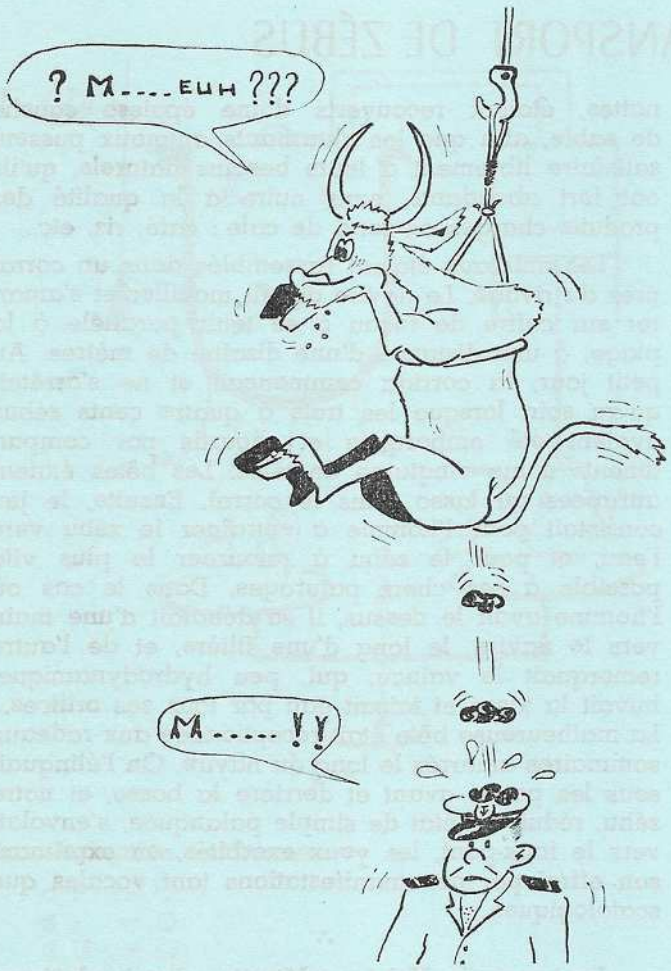
Le chargement s'effectuait de façon spectaculaire, en particulier à Vohémar, petit port de la côte Nord-Est de Madagascar : les faux-ponts, rendus étanches par plusieurs couches de prélarts et de nattes, étaient recouverts d'une épaisse couche de sable, afin que les charmants animaux pussent satisfaire librement à leurs besoins naturels, qu'ils ont fort abondants, sans nuire à la qualité des produits chargés en fond de cale : café, riz, etc...

Les animaux étaient rassemblés dans un corral près du rivage. Le navire devait mouiller et s'amarrer sur coffre de façon à se tenir parallèle à la plage, à une distance d'une dizaine de mètres. Au petit jour, la corrida commençait et ne s'arrêtait qu'au soir, lorsque les trois à quatre cents zébus avaient été embarqués et répartis par compartiments d'une vingtaine de têtes. Les bêtes étaient attrapées au lasso dans le corral. Ensuite, le jeu consistait pour l'homme à entraîner le zébu vers l'eau, et pour le zébu à retourner le plus vite possible à ses chers paturages. Dans le cas où l'homme avait le dessus, il se déhalait d'une main vers le navire, le long d'une filière, et de l'autre remorquait le vaincu, qui, peu hydrodynamique, buvait la tasse et faisait eau par tous ses orifices... La malheureuse bête était réceptionnée aux radeaux sommaires amarrés le long du navire. On l'élinguait sous les pattes avant et derrière la bosse, et notre zébu, réduit à l'état de simple palanquée, s'envolait vers le faux-pont, les yeux exorbités, en exprimant son effroi par des manifestations tant vocales que scatologiques...

∴

La traversée Vohémar-Maurice durait plusieurs jours, à 12 nœuds. Or la croisière n'est aucunement appréciée par le zébu, bête casanière, habituée au plancher des vaches, et de surcroît très sujette au mal de mer.

Il arriva qu'au cours d'un de ces voyages, l'un de nos zébus, fort affecté par le tangage, préféra en finir rapidement avec l'existence ; se couchant de tout son long, il se laissa piétiner par ses congé-



nères ; l'ayant découvert dans un piètre état durant l'une des rondes qui étaient effectuées dans le « ranch », nous le hissâmes sur le pont où il fut étendu sur un mol lit de fourrage et couvert d'une douillette couverture en toile de prélart. Cependant, et bien qu'entouré de soins constants, il semblait frappé de neurasthénie et se laissait mourir doucement...

Nous désespérions de le ramener à la vie, lorsque nous croisâmes le « Ville de M... », caboteur de la même compagnie, qui revenait de Maurice après y avoir déchargé, lui aussi, plusieurs centaines de zébus. Les commandants des deux navires se connaissaient, et mon camarade M... était second sur le « Ville de M... ». Après avoir bavardé en phonie, comme cela se fait souvent entre bateaux de la même « boîte », nous demandâmes à ces honorables officiers s'ils connaissaient une thérapeutique susceptible de ramener à la vie un zébu frappé de mélancolie, et sur le point de trépasser : nous avions tout essayé, depuis les coups de trique accompagnés de torsion de la queue. jusqu'à l'administration de doses massives de solucamphre ! Rien n'y faisait. Ces bonnes âmes nous conseillèrent la méthode suivante : administrer par voie orale à l'agonisant trois quarts de litre de rhum additionnés d'un quart de litre de café bouillant. Je laissai le Commandant remercier nos amis, et courus chercher à la cambuse les ingrédients nécessaires à la fabrication de cette potion : nous disposions en effet de balayures de café et de plusieurs bouteilles de rhum à 60°, véritable tord-boyaux, mais qui nous avait été offert gracieusement à La Réunion. Le remède ne coûterait pas cher.

Le mélange fut administré au zébu qui, d'abord réticent, sembla y prendre goût rapidement. Sous nos yeux attentifs, l'animal, après un court instant de béatitude, se mit à trembler violemment, yeux révulsés, pattes raides, dents serrées : nous crûmes qu'il allait passer. Mais après cette réaction brutale, qui dura plus d'un quart d'heure, il se mit à se débattre et, se dressant sur ses pattes, il partit au grand galop, parcourant le pont en tous sens. Nous le maîtrisâmes à grand peine alors qu'il cherchait à passer par-dessus bord, préférant décidément la mort à l'exil. Solidement entravé, il cuva sa cuite dans un état de fureur indescriptible. Nous le débarquâmes le lendemain à Maurice, sur pieds, mais affligé d'un léger tremblement que nous attribuâmes à la queule de bois. La vénérable administration britannique n'a jamais autorisé le débarquement de zébus alcooliques, mais elle ne sut évidemment rien de cette histoire, et j'espère qu'aujourd'hui la prescription a fait son œuvre !...

Je livre aux lecteurs la conclusion de cette expérience, à savoir d'une part que le zébu, bête pacifique s'il en fût, a le rhum méchant, d'autre

part que la Sagesse des Nations n'a pas toujours raison de prétendre que « l'alcool tue », même lentement...

Quelque temps plus tard, je revis mon camarade M... à Tamatave, où il m'avoua que le « remède » n'était que pure invention. « En tout cas, me dit-il, tu peux te vanter d'avoir sauvé ton zébu avec un remède de cheval ! »

Dessins : HUC C.L.C. 1 Texte : SAVARY J. C.L.C.I.