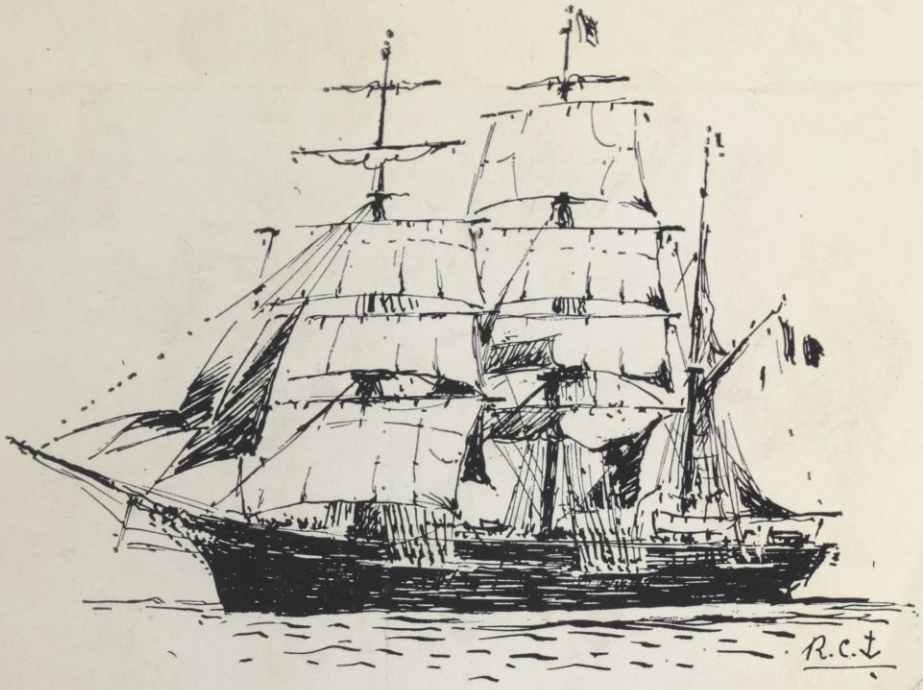
JACQUES TRAIZET

LE PREMIER NAVIRE-ÉCOLE



UNE ÉCOLE CENTRALE MARITIME COMMERCIALE

L'ÉCOLE SAINT-ELME D'ARCACHON

(1872-1880)

PRÉFACE DU COMMANDANT G. AUBIN

3BA
92

LE
PREMIER
NAVIRE-ÉCOLE

8° Lf 231
39

JACQUES TRAIZET

Capitaine au long cours
Ancien élève de l'école Saint-Elme

LE PREMIER NAVIRE-ÉCOLE

UNE ÉCOLE CENTRALE MARITIME COMMERCIALE
L'ÉCOLE SAINT-ELME D'ARCACHON
(1872-1880)

PRÉFACE DU COMMANDANT G. AUBIN

Capitaine au long cours Cap-Hornier
Membre de l'Académie de Marine

1977

DL-20-07-1977-17103

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE R.F. IMPRIMÉS

PRÉFACE

C'est pour tous les marins, qu'ils soient de la Marine marchande ou de la « Royale », que Jacques Traizet, ancien commandant à la Compagnie Générale Transatlantique et actuellement président de l'Association Amicale des Capitaines au long cours français, a écrit ce livre qui, s'il expose une suite de documents et de souvenirs émouvants, met aussi et surtout en lumière les efforts titanesques — le mot n'est pas trop fort — du Père Baudrand des Dominicains d'Arcueil pour parvenir à la réalisation d'une idée tenace qu'approuveront tous les marins : un navire-école de la Marine marchande française.

En ma qualité de capitaine au long cours cap-hornier français, j'ai assisté à de nombreux congrès de notre Amicale internationale dans maints ports d'Europe où figurait toujours, à cette occasion, un magnifique grand voilier-école, à la corne duquel flottait un pavillon national... mais qui jamais, hélas, n'était un pavillon français... et pour cause !

Et lors du départ de la Course des grands voiliers auquel j'ai assisté, à bord de l'escorteur « Guepratte », au large de Brest, il y a déjà bien des années, j'ai contemplé avec une profonde émotion contenue, ces magnifiques navires établissant leurs voilures qui, peu à peu, gonflées par une belle brise, leur imprimaient une erre croissante, alors qu'avec une grâce inimitable, ils s'inclinaient doucement sous le vent, en route vers leur destination : les Canaries. Dois-je dire qu'à ce moment, me remontèrent en foule à l'esprit et au cœur, maints souvenirs de ma rude et ardente jeunesse, au cours de laquelle je figurais sur les rôles d'équipages de navires semblables, à bord desquels je fis mon apprentissage de marin d'abord, puis, plus tard, d'officier.

Ceci dit, les mots me manquent pour féliciter chaleureusement, comme il le mérite, le Commandant Traizet d'avoir — par un travail opiniâtre, sérieux et complet, par des compilations aussi diverses qu'approfondies de documents émanant de sources variées, une

dissection des mœurs d'un passé que la plupart des marins de notre temps ignorent totalement — fait revivre simplement mais magnifiquement la naissance — j'allais dire la mise à flot — du premier navire-école de la Marine marchande française à une époque où tout ce qui flottait, à quelques rares exceptions près, ne demandait qu'aux seuls éléments de les pousser sur les flots. La propulsion mécanique n'en était alors qu'à ses tout premiers balbutiements et c'est tout à l'honneur du Commandant Traizet d'avoir fait revivre la belle et noble figure du Père Baudrand, infatigable pionnier d'une grande idée, chère aujourd'hui au cœur de tous les marins. Archives, journaux, procès-verbaux, opinions diverses émises par des personnalités éminentes, pas toujours d'accord sur les moyens d'arriver à la réalisation de ce que d'aucuns considéraient comme un rêve, une chimère, une utopie, tout fut examiné par l'auteur, passé au crible pour faire éclore ce que le Père Baudrand considérait, avec juste raison, comme le meilleur moyen de former des officiers de la Marine marchande, capables et enthousiastes.

Et puis ne fut-il pas le précurseur de ces brevets d'officiers qui existent encore de nos jours ?

Le Père Baudrand avait compris que la navigation à voile permettait de développer au maximum le sens marin et aussi d'acquérir la sûreté du coup d'œil indispensable dans les manœuvres, chez les futurs officiers de la Marine marchande.

Tout cela, il l'avait exposé et développé devant les Pouvoirs Publics, qui, bien qu'approuvant ses idées qu'ils encourageaient, ne lui accordèrent aucune aide financière, à telle enseigne qu'il eut le courage d'ouvrir, lui seul — et sans le concours de l'Etat — une école maritime à Arcachon, à laquelle était attaché un navire-école d'application : le « Saint-Elme ».

Mais hélas ! en 1880, le Père Baudrand fut contraint d'abandonner cette école, consécutivement à la mise en vigueur des premières lois contre les congrégations religieuses, parmi lesquelles figurait l'ordre des Dominicains, qui sur les suggestions du Père Baudrand avait osé entreprendre et réussir ce premier essai d'enseignement maritime pratique. Mais l'Ecole Saint-Elme était née, du nom du premier navire-école, grâce à l'opiniâtreté et à la clairvoyance de ce précurseur. Et cette école arborait dans ses armes la belle devise : « Aide-toi, le ciel t'aidera ».

Mais les navires-écoles de la Marine marchande française subirent une longue éclipse, tant il est vrai que le bon peuple de France n'a pas, hélas ! le sens de la mer... Mais alors que j'écris ces lignes, j'ai devant les yeux une magnifique photo du quatre-mâts barque

« Richelieu » (ex-allemand « Pola »), tout dessus, dédicacée par son premier « maître après Dieu » français, mon vieil ami le Capitaine au long cours Charles Populaire qui le premier le commanda sous le pavillon de la Société des Navires-Ecoles. Un autre de mes excellents collègues, camarade de service, le commanda : le Capitaine au long cours Cornec, que j'ai retrouvé plus tard dans les bureaux de l'armement de la Compagnie Générale Transatlantique à Marseille, après la destruction du « Richelieu » par un incendie en 1927 à Baltimore (U.S.A.).

Et pour achever la page des voiliers-écoles de la Marine marchande française, disons qu'il en est sorti de nombreux capitaines au long cours dont beaucoup ont certainement vécu la grande épopée de la Voile révolue à jamais, en acteurs intrépides, lui sacrifiant délibérément leur belle jeunesse et certains d'entre eux, leur vie même.

Comme elle paraît lointaine maintenant, à l'heure des navires-robots actuels à bord desquels l'ingénieur se substitue de plus en plus au marin !

Mais les jeunes garçons de jadis épris d'aventures, comment auraient-ils résisté à l'appel du large que clamaient ces beaux voiliers aux coques élancées, jetant hardiment au-dessus de leurs ponts, les quarante ou cinquante mètres de leur élégante mâture. Ils allaient, ces éloquents ambassadeurs de la France, montrer notre pavillon national sur toutes les mers du globe, après des traversées de trois, quatre, cinq, six mois et même davantage. Et je me souviens personnellement de l'une d'elles qui, nous menant de Londres à San Francisco, contrariée par d'interminables calmes et de tenaces vents contraires, ne dura pas moins de 178 jours.

Ces traversées sur des mers souventes fois inhospitalières, nous appelant la plupart du temps à doubler le Cap Horn à l'aller comme au retour, présentaient de réels dangers. Comment pourrais-je oublier qu'en 1908, alors tout jeune lieutenant à bord du trois-mâts « Babin-Chevaye » de Nantes, capitaine Louis Lacroix, nous restâmes huit jours à louvoyer, à ruser, à finasser, pour tenter d'éviter de monstrueux icebergs, sur une mer démontée, par un temps bouché, au sud du sinistre cap Dur (1) ? Et un matin, parmi ces blancs fantômes silencieux, nous aperçûmes des épaves (bouées de sauvetage, embarcations défoncées, etc...) provenant du quatre-mâts allemand « Wooglinde » de Hambourg, notre voisin sur la rade d'Iquique (Chili), qu'il avait quitté une huitaine de jours avant nous et qui ne parvint jamais à destination.

---

(1) Cap Horn.

Dans ces zones de perpétuelles tempêtes, que ce soit aux environs immédiats du Horn et de sa sombre et dangereuse sentinelle, Diègo-Ramirez, se dressant à une soixantaine de milles dans le sud-ouest du cap, ou dans les « roaring forties » (2) des mers australes, la violence du vent soufflant de l'ouest sous ces hautes latitudes onze mois sur douze, n'est freinée par aucune terre dressée sur sa trajectoire. Aussi la mer s'en donne-t-elle à cœur joie, se gonflant, se soulevant en lames énormes, aux amplitudes mesurant parfois trois cents mètres de l'une à l'autre. Et il m'est arrivé, grimpant dans la mâture, de m'efforcer de mettre mon œil à la hauteur de la crête qui venait de passer sous le navire, et de celle qui allait y passer : j'ai pu estimer ainsi à environ trente à trente-cinq mètres le creux de ces houles, dans lequel le navire disparaissait quasi totalement.

Ces lames déferlantes se montraient terriblement menaçantes, au vent arrière surtout, le navire n'étant plus « appuyé » par la brise. Il lui fallait alors filer plus vite que ces lames, car celles-ci, léchant avidement le couronnement, avaient vite fait de déferler sauvagement à bord, arrachant tout sur leur passage. Et c'est ainsi qu'à la fin du siècle dernier, au cours d'une traversée d'Europe en Nouvelle-Calédonie, le quatre-mâts havrais « Président Félix-Faure », à la suite d'une malheureuse embardée, eut, en pleine nuit, toute sa bordée de quart, officier et matelots, fort de dix hommes, enlevée par la mer. Bien entendu, la question du sauvetage ne se posa pas une seconde : c'eût été envoyer à une mort certaine le navire et ce qui lui restait d'équipage.

Mais, malgré le bien-être indiscutable, la facilité, la quiétude qu'ont apportés le machinisme et le progrès dans la pratique courante de la navigation, pourquoi est-ce d'instinct que, toujours, nous nous tournons vers nos beaux voiliers souvent si ingrats, si cruels, si impitoyables envers leurs équipages ? Pourquoi est-ce vers eux que nous regardons, lorsque nous quêtons, dans la longue suite de nos années de mer, un souvenir profondément émouvant ?

Sans doute parce que nous nous sentions plus intimement liés à eux, du fait qu'à leur bord il fallait batailler et souffrir davantage, souvent jusqu'à l'épuisement ; parce qu'ils exigeaient un sacrifice plus complet, une communion plus étroite, où les efforts de l'homme et les qualités du navire s'entraidaient et se complétaient merveilleusement ; parce qu'à leur bord, la lutte pour la vie n'était pas toujours un vain mot.

Et ces souvenirs, glanés sous le souffle régulier des alizés bénéfiques ou sous les sinistres houles des Mers du Sud inhumaines, dans

---

(2) Latitudes grondantes, vers le 40me parallèle Sud.

les redoutables parages du Horn où, lorsqu'il fallait le doubler par des vents contraires, le navire devait descendre parfois jusqu'au soixantième parallèle Sud, comment ne pas les évoquer avec une intense émotion, ces souvenirs, lorsque, l'heure de la retraite ayant sonné, nous remontons le cours de nos années de mer ?

Et comment ne pas revoir les figures inoubliables de nos compagnons d'alors au grand large, solide piliers de notre vie journalière, à bord des grands voiliers, où chaque traversée figurait une aventure ?

Matelots groumeurs et pas toujours dociles, aux carrures terribles, aux mains calleuses dotées de doigts épais aux ongles spatulés, vous étiez répartis en deux bordées : quatre heures sur le pont et quatre heures de repos... si toutefois, à peine descendus du quart, l'on ne vous faisait pas branle-bas pour aider, dans les gros temps, à un virement de bord ou à une manœuvre délicate nécessitant la présence de tout l'équipage... Et alors vous recapeliez vos pauvres frusques encore humides des embruns essuyés, pour répondre à l'effort demandé, sans « heures supplémentaires », bien entendu, qui n'étaient encore que dans le domaine de l'insoupçonnable.

Ribouldingueurs des quais, qui, accoutumés des mois durant à votre modeste quart de vin journalier à la mer, étiez terrassés par le moindre verre d'alcool absorbé au premier bistrot rencontré.

Black balls anonymes, souvent apatrides, porteurs de papiers truqués par des « marchands d'hommes » plus ou moins véreux et qui, pour remplacer les déserteurs dans les ports lointains, vous présentiez à bord, ignorant souvent tout du métier de marin et contre lesquels l'état-major, à la mer, devait sévir parfois rudement.

Grands enfants naïfs de la misère et du devoir, qui, contre toute attente, vous esclaffiez d'un rire large et sonore dans vos rares moments de détente.

Gabiers débrouillards, rois de l'épissoire (3) et princes du minahouet (4), sautant inlassablement du racage à la balancine et qui saviez lire dans le gréement de votre navire comme les prêtres dans leurs bréviaires.

---

(3) Pointe de fer ou d'acier servant à entrelacer les différentes parties de deux cordages pour les réunir.

(4) Maillet rond pour enrouler du petit filin autour d'un cordage.

Vieux maîtres d'équipage, boscos philosophes aux phrases sentencieuses, routiniers des mille et une ficelles du métier de marin — au propre comme au figuré — et qui connaissiez tout, sans avoir jamais rien appris, vous faisant un point d'honneur de n'avoir jamais mis votre sac à bord d'une « baille à charbon ». (5)

Mousses et novices espiègles, nourrissons de la houle, écureuils insouciants des barres de perroquet et des voiles hautes, ignorant le vertige et la peur.

Maîtres-coqs étonnants, magiciens du lard salé, de l'endaubage et des fayots rebelles à la cuisson, qui, avec les misérables rations journalières dont vous disposiez, réussissiez des prouesses, surtout lorsque la mer, dans ses mauvais jours, envahissait votre « mayance » noyant marmites et fourneaux. Mais vous parveniez toujours, par des prodiges d'ingéniosité, à « étaler le coup » et à présenter, à l'heure de la soupe, des « gamelles » acceptables aux équipages, qui vous qualifiaient souvent d' « empoisonneurs » ou de « gargouilloux », sans, bien souvent, jamais en penser le premier mot.

Marins de ces grands navires, rationnés sévèrement pour la nourriture, vous l'étiez également pour l'eau douce. Et le dimanche matin, l'on attribuait à chacun de vous le contenu d'un seau (environ sept litres) qui devait servir pour le lavage de votre linge ainsi que pour votre toilette de toute la semaine. Et, sous les cieux embrasés des Tropiques, l'on vous autorisait à puiser un peu d'eau dans un charnier disposé à cet effet sur la dunette, sous les yeux mêmes de l'officier de quart, lorsque la soif vous tenaillait... Mais vous n'aviez pas le droit d'en disposer pour un autre usage.

Charpentiers, mécaniciens, qui bien souvent n'en aviez que le titre, artisans scrupuleux, aux outilllages ridicules et rudimentaires, et qui accomplissiez des miracles de précision et d'efficacité, lors des avaries survenant au large.

Voiliers aux doigts de fée, jouant subtilement de l'aiguille triangulaire et de la paumelle (6), grands couturiers des Sept Océans qui saviez tailler au navire, sur mesure, parfois sans retouches et sans essayages, une élégante toilette blanche impeccablement ajustée.

Timoniers vigilants et imperturbables sous l'ouragan, veillant au grain, nautoniers habiles et réfléchis qui, au moment opportun,

---

(5) Navire à vapeur.
(6) Sorte de gant en cuir pour coudre les voiles.

préveniez rapidement, d'un judicieux coup de barre, les embardées meurtrières du navire, lorsque les crêtes déferlantes des lames menaçaient de tout faucher à bord de la barque, en fuite devant le temps, comme un grand oiseau apeuré.

Vous tous, reclus volontaires, ascètes consentants, pénitents perpétuels, prisonniers de la mer, frères prêcheurs de l'effort, aux muscles noueux, qui promeniez inlassablement autour du monde vos corps durcis et bronzés, vierges de toute souillure... depuis la dernière escale, vous tous, Cap-Horniers, mes vieux camarades, qu'êtes-vous devenus ?

Beaucoup d'entre vous ont payé de leur vie cet attachement au métier le plus dangereux du monde, mais aussi le plus beau, le plus exaltant, et vos ossements roulent à jamais dans les profondeurs abyssales que vous narguiez jadis !

Oui... mais les profanes qui à terre vous rencontraient, la casquette sur l'oreille, roulant des hanches et des épaules, gesticulant, braillant et souvent éméchés, titubant sur les quais de Nantes, du Havre, de Dunkerque ou de Bordeaux, vous regardaient avec perplexité, un peu de crainte et d'étonnement dans les yeux. Quoi ! c'était cela les marins de la Voile, ces tapageurs, ces énergumènes aux propos indécents et truculents qui faisaient rougir les passants, ces hommes perpétuellement dressés contre la maréchaussée qui au moment du départ de leur navire, savait les cueillir là où il le fallait, surtout dans les mauvais lieux ?

Mais leur impression première eut été rapidement effacée, s'ils vous avaient vus à la mer, une fois envolés les pernicieux effluves de la terre, vite dissipés d'ailleurs dans la saine et tonifiante atmosphère du large, qui était bien la vôtre, celle à laquelle vous vous acclimatiez naturellement, liés à votre navire comme un poète à sa muse, comme un moine à son cloître. Car vous étiez cloîtrés, et sévèrement, sur cette coque minuscule perdue sur les immensités océanes et qui, pour vous, représentait tout à la fois le renoncement et le cilice, la continence et la prière... Prière ardente et pleine de foi, délibérément jetée à la face du ciel, dans le rude effort journalier d'une tâche ingrate, jamais achevée, pénible toujours et parfois héroïque. Oui, la mer et la mer seule parvenait à donner un sens à votre vie.

Votre pauvre vie... ! Mon Dieu, qu'elle comptait peu en face de celle du navire ! Car c'était à elle et à elle seule que vous songiez, faisant bon marché de la vôtre, que vous exposiez sans souci et sans crainte, balayés sur le pont par les lames sournoises, ou dangereusement et vigoureusement secoués là-haut, dans la mâture, sous d'incroyables roulis, — « dans les cocotiers », comme vous disiez

gaiement avec votre belle insouciance —, suspendus entre ciel et mer, un ciel tourmenté et une mer inclémente... Une main, rien qu'une main pour vous et l'autre pour l'armateur. Car, disait le vieux proverbe marin :

« Une main pour le bord, une main pour toi,

« Mais si le bateau souffre, ajoutes-y trois doigts ».

Et c'était bien souvent, lorsqu'il le fallait pour serrer une voile rebelle ou en juguler les lambeaux arrachés par la tempête, c'était bien souvent que vous donniez vos deux mains à votre navire.

Tout le majestueux ensemble, puissant et gracieux à la fois, de la barque sous voiles ne valait que par la perfection et le souci du détail, la science profonde et innée de l'impondérable, le génie du flair, l'infaillible instinct, l'harmonieuse synthèse des mille riens jouant tous leur rôle utilement, le moment venu, dans le contact intime et permanent de la brise, de la mer et du navire, en l'épanouissement d'une symphonie vibrante qui enthousiasmait les hommes et donnait sa vie propre au clipper filant, vent sous vergue, vers l'horizon éternellement fuyant.

Un coffre de médicaments contenait l'essentiel de ce qu'il fallait pour parer à toutes sortes de maladies ou de blessures. Et le « médecin papier », l'Esculape des capitaines, fascicule de 28 pages — oui, 28 pages ornées de gravures explicatives, ce qui en réduisait encore le texte —, décrivait, et avec quel laconisme saisissant ! l'art et la manière de soigner tous les fléaux pouvant accabler les équipages à la mer.

Mais vous, les hommes de la Voile, saviez encaisser avec bonne humeur aussi bien les « grains goudronnés » que les coups du mauvais sort. Eclatants de force et de santé, malgré votre nourriture sévèrement rationnée de salaisons et de conserves, vous n'étiez que très rarement malades. Et, lorsque l'un d'entre vous se trouvait exempt de service, vous veilliez à ce qu'il ne fût pas un tire-au-flanc. Car deux bras de moins à la bordée, cela pesait lourd sur les muscles des camarades, surtout lors des virements de bord ou des manœuvres de voiles. Et vous ne vous faisiez pas faute de l'exprimer parfois avec une certaine rudesse ponctuée d'ironie :

— Alors... quoi ! C'est pas 'core aujourd'hui qu'tu r'prends ton service ?... Pharmacien, va ! C'est pas sur un navire qu't'aurais dû embarquer, c'est dans un pensionnat d'jeunes filles... Poule mouillée ! Là, t'aurais été soigné aux p'tits oignons... Fausse couche ! Et pendant qu'tu t'les roules, nous aut'es on déhale dessus à ta place... ! Spèce d'infirme !...

Aujourd'hui, les grands albatros blancs aux becs puissants, crochus et cruels, s'étonnent peut-être de ne plus jamais rencontrer dans leurs immenses domaines des Mers du Sud, désormais désertés, ces hautes cathédrales de toile blanche, autour desquelles ils planaient, énigmatiques et impavides, des jours et des jours... Car seuls, maintenant, dans les solitudes des Mers du Sud, ne rodent plus que les sinistres icebergs, cherchant en vain, un navire à éventrer.

Adieu, beaux voiliers, ambassadeurs de France, poètes éloquents d'une marine défunte, profonds et solides creusets où se fondaient intimement nos espoirs et nos déceptions, nos joies et nos révoltes, nos jeunes énergies et nos vibrants enthousiasmes, nos poignantes misères et nos exaltations éphémères, sous le pilon d'une rigide discipline, non pas tant dictée par les hommes qu'imposée par les éléments, discipline acceptée de tous, modelant des caractères et faisant naître et épanouir de solides vocations. Vos coques majestueuses aux altières mâtures ont été dépecées sous la tranche aveugle et impitoyable des démolisseurs, insensibles à vos prouesses insoupçonnées de jadis, à votre sobre élégance, à vos lignes harmonieuses, à vos fines mâtures, bref, à tout ce que vous représentiez, à tout ce que vous contiez chaleureusement à nos esprits et à nos cœurs..., à nous qui savions, nous les survivants de cette incomparable épopée.

Mais peut-être vaut-il mieux qu'il en soit ainsi, car vous ne trouveriez plus aujourd'hui, vous les Grands Voiliers Cap-Horniers, d'équipage à la mesure de vos exigeantes servitudes, de ces équipages d'autrefois groumeurs et cabochards sans doute, mais qui songeaient à servir plus qu'à revendiquer.

Impitoyablement, au nom du progrès, l'on vous a rayé de la surface des mers où vous régniez jadis en maîtres incontestés, seuls, tout seul, vous les beaux Voiliers. Et l'on vous a remplacés maintenant par d'énormes et disgracieuses « caisses » répondant parfaitement, il est vrai, aux impératifs économiques modernes et pouvant contenir trois à quatre cent mille tonnes, cent fois plus que vous ne pouviez porter.

Cependant toutes les grandes nations maritimes du globe ont cru nécessaire de garder un de ces témoins du glorieux passé du grand large, pour le souvenir et pour l'exemple. Seule la France n'a pas daigné conservé une de ces émouvantes reliques qui rappellerait aux générations montantes ce qu'étaient ces navires et leurs valeureux équipages.

Adieu, vieux compagnons d'aventure, vigoureux officiers et solides matelots, familiers des grands caps australs, serviteurs fidèles des Sept Océans, marins inégalés parce qu'inégalables, qui vécurent

fièrement, sans peur comme sans forfanterie, la prestigieuse chanson de geste de la Voile, entrée, maintenant à jamais avec vous, dans l'Immortalité de la Légende. Mais c'est beaucoup au Père Baudrand que vous devez, vous les Cap-Horniers, mes frères, d'avoir écrit cette page des fastes de la Marine marchande française.

Mais disons encore un mot des navires-écoles cette fois à propulsion mécanique, dont le premier fut cet imposant « Jacques-Cartier », à bord duquel le commandant Jacques Traizet fit son apprentissage de marin, qui le conduisit ensuite au commandement d'impressionnantes unités de la Compagnie Générale Transatlantique, et dans ce vivant ouvrage il a su en parler chaleureusement. Car, là encore, c'est à bord de ce beau navire que furent formés d'excellents officiers, mais qui n'avaient plus à s'inquiéter outre mesure de la direction et de la force des vents, du moins tant que ceux-ci étaient encore « maniables ». Mais, également à bord du « Jacques-Cartier », comme jadis à bord du « Saint-Elme », les élèves furent solidement encadrés, trempés par ce contact incessant avec la mer des bons et mauvais jours, se familiarisant avec tous ses aspects, épousant ses caprices, ses souffles d'enthousiasmes et aussi ses traîtrises.

Avec le « Jacques-Cartier » s'achève l'histoire des navires-écoles de la Marine marchande française qui, à peu près la seule parmi les grandes nations maritimes, ne possède plus maintenant de « training-ship », dont le Père Baudrand avait rêvé et qu'il parvint à réaliser, malgré vents et marées, il y a une centaine d'années. Peut-être attend-il, dans l'autre monde, qu'une main capable, énergique et tenace, fasse revivre un nouveau « Saint-Elme » à bord duquel seraient formées des générations de bons marins, à l'école irremplaçable du Grand Large.

Ce sera l'honneur du commandant Jacques Traizet d'avoir écrit cet éloquent plaidoyer pour une meilleure formation pratique des officiers de notre Marine marchande à l'époque où l'on parle d'une renaissance vigoureuse de celle-ci, car une marine ne vaut que par ceux qui en arment et commandent les navires.

Georges AUBIN
Capitaine au long cours Cap-Hornier
Membre de l'Académie de Marine.

AVANT-PROPOS

Lorsque l'on m'a demandé d'écrire l'histoire maritime du Collège Saint-Elme d'Arcachon en me confiant une importante correspondance du Père Baudrand, son fondateur, et divers documents que l'on venait de retrouver dans les archives du collège dominicain de Sorèze, c'est avec grand plaisir que j'ai entrepris ce travail.

Tout d'abord parce que l'ancien élève des années 1919 à 1924 s'était maintes fois interrogé sur ce passé situé entre 1871 et 1880 dont quelques souvenirs et traditions rappelaient les activités maritimes de cette époque.

Ensuite quarante et une années de navigation dans la marine marchande me disposaient à examiner une expérience peu connue.

Enfin, ma formation sur un des rares navires-écoles que nous ayons possédé en France me poussait à connaître comment les jeunes élèves du Père Baudrand avaient été formés sur le navire-école « Saint-Elme ».

De mon séjour à l'école, je gardais le souvenir d'une certaine ambiance maritime. Dans une salle au premier étage du bâtiment à gauche de la cour, en entrant, on pouvait admirer la maquette d'un beau trois-mâts carré du XVIIIme siècle, un loch en cuivre avec une inscription : « Les élèves du « Saint-Elme » au Père Baudrand », une longue vue, une lunette astronomique et des livres nautiques alignés sur les rayons d'une bibliothèque.

Sur le terre-plein de la chapelle, à gauche en montant, se dressait un canon de belle dimension ; monté sur roues, calibre 97, fait à Ruelle en 1854. Les uns prétendaient qu'il était une ancienne pièce de la batterie de la corvette pontificale cédée à l'école en 1879, alors que d'autres assuraient qu'il avait été donné au « Saint-Elme » par une certaine veuve Geneste Meillier ?

Dans la chapelle, un drapeau, qu'un des dignitaires portait lors des cérémonies, était, disait-on, la réplique du pavillon que les navires de l'école arboraient ?

Il y avait aussi la proximité de la mer et une fois par mois, les pensionnaires faisaient une grande sortie (le grand jeudi) sur le bassin, depuis le matin jusqu'au soir.

Nous étions soumis à une discipline assez particulière, imaginée, assurait-on, par le Père Baudrand.

Enfin et surtout, nous portions un uniforme marin qui étonnait les personnes non averties. Il était sensiblement le même que la petite tenue des élèves de l'école maritime d'autrefois. Vareuse avec col marin en laine bleu foncé rentrant dans un pantalon de même nature et de même couleur, avec une large ceinture en laine bleu clair que nous enroulions autour des reins. Sur notre tête, un bonnet de marin à pompon bleu avec un ruban sur lequel était inscrit « Ecole Saint-Elme » et dont les extrémités, ornées d'une ancre, pendaient sur le dos.

L'été nous portions un large chapeau de paille claire avec un ruban analogue. Il fut supprimé vers 1921.

Cet uniforme assez curieux ne disparut de l'école que vers 1965.

Malgré son anachronisme, je crois pouvoir dire que, dans l'ensemble, nous étions fiers de le porter.

En ce qui me concernait, je réalisais le commencement d'un rêve : être marin. Rêve né sur le bassin d'Arcachon, alors que durant les années 1917 et 1918 je naviguais avec un pêcheur.

Selon leurs mérites, les élèves portaient les insignes d'autrefois : une ancre rouge, d'argent ou d'or sur le bras gauche avec sur les manches un galon de même couleur.