

3. Les marins sont-ils des gens ordinaires ?

À première vue la réponse à cette question est simple. Pourquoi faudrait-il que les marins soient différents des autres ? Admettons qu'il n'y a pas de différences physiologiques entre les marins et les gens ordinaires. Je dis bien « admettons » puisque le psychisme est en étroite relation avec la physiologie de l'homme. Pour plus de clarté je vais rappeler l'axiome suivant : « *L'homme normal se sent normal dans des conditions normales et anormal lorsqu'il se trouve dans des conditions anormales.* » Quelle définition, alors, doit-on donner à un homme qui se sent normal et vit normalement dans un environnement anormal ?

On ne peut certes pas discuter le fait que les conditions de vie sur un bateau sont anormales et fort différentes de celles sur terre. Un navire représente avant tout une prison librement consentie, toutefois plutôt confortable et moderne. Mais même si elle obtient cinq étoiles, elle restera une prison. Sur un bateau, l'homme est contraint à vivre dans un espace réduit, à communiquer des mois durant avec les mêmes personnes, bien que très souvent il ne trouve pas un langage commun avec elles, à se nourrir essentiellement de produits en conserve et à boire de l'eau stagnante d'une propreté douteuse. Combien de maladies gastro-intestinales chez les marins a-t-on dû enregistrer dans la polyclinique des transports, pour que cela puisse enfin attirer l'attention de nos employeurs ! Ces derniers ont tout de même fini par ordonner la livraison sur les bateaux d'eau minérale en bouteilles et en quantité réduite. Malgré cela on a continué à utiliser l'eau provenant des tanks des navires pour cuisiner et pour les besoins quotidiens. Souvent elle était tellement sale et rouillée, surtout en cas de houle et lorsque les tanks n'avaient pas été enduits depuis longtemps, qu'il était indispensable que le cuisiner la filtre et la fasse bouillir avant de l'utiliser. Lorsque dans le menu il y avait du tarator¹⁶, il fallait obligatoirement utiliser l'eau minérale en prélevant sur les rations de l'équipage.

Un cas significatif fut signalé sur le « Batak », un bateau de 1500 tonnes. Je ne me souviens plus qui s'était plaint en premier, mais peu après nous avons tous remarqué que l'eau dans l'un des tanks d'eau douce était particulièrement puante et inutilisable. Nous avons isolé le tank jusqu'à la prochaine maintenance du navire sur le chantier et là, nous avons constaté, après avoir mis au jour les canalisations, que la tuyauterie évacuant les effluents des lavabos et des toilettes du tribord passait par les citernes de carburants et par le tank incriminé ! À la longue le tuyau en ferraille avait été endommagé par la corrosion et présentait plusieurs trous, de sorte que rien n'empêchait les excréments de se mélanger à l'eau. Cette erreur de conception n'est pas une simple inadvertance, mais carrément un crime. Mais pour autant que je sache, il n'y a pas eu d'enquête et toute l'affaire a

¹⁶ Tarator : soupe froide aux concombres avec du yaourt (yogourt) et de l'ail.

été étouffée dans les bureaux de la marine de l'État Bulgare. Si cela avait eu lieu de nos jours, quel scandale salubre en aurait fait des journaux comme « *Choc* » ou « *Jalt troud*¹⁷ » ! Mais à l'époque on n'avait pas coutume d'attirer l'attention sur de telles histoires, qui pouvaient jeter une ombre sur l'image de la propagande pour la construction maritime nationale¹⁸.

Les conditions de vie représentent une toute petite partie des difficultés du métier de marin. Le bruit continu et les vibrations, qu'il est impossible d'éviter sur des petits bateaux de 1500 ou 300 tonnes comme les nôtres, exercent une influence beaucoup plus nocive sur l'organisme humain. Cela concerne avant tout les motoristes et les mécaniciens, car durant huit heures au moins ils se trouvent tout près du moteur et des machines en ligne qui sont les principaux émetteurs d'un bruit de plus de cent décibels et de fortes vibrations. C'est un bruit tellement fort que les grosses tuyauteries en acier se détériorent et se détachent si elles ne sont pas bien arrimées avec des crampons au corps du navire.

Le balancement continu sur le bateau, plus ou moins fort selon les vagues, et l'odeur des sentines¹⁹ (un mélange inimaginable d'eaux sales, d'huile de machine et de combustible) font partie intégrante du « menu ».

Je viens de brosser un tableau pas très poétique qu'en principe on évite de montrer au public à cause des émotions désagréables qu'il suscite. On préfère les descriptions qui proposent le charme de la douce brise de mer et des grandes étoiles sur la voûte céleste.

Sur les bateaux plus récents et plus modernes les choses ne se déroulent pas de la même façon. Là, il est possible de desservir plusieurs machines sans être de quart à leurs pieds, ou bien on dispose au moins d'un poste de commandement central, ce qui diminue considérablement les expositions nocives ci-dessus.

La liste des nuisances serait incomplète si l'on néglige le champ de force électromagnétique permanent qui entoure le navire et agit sur tout l'équipage. J'ai laissé ce problème pour la fin non pas parce qu'il est le dernier par son importance, mais parce que je trouve que chez nous il n'a pas été suffisamment bien étudié. L'influence nocive du champ électromagnétique est connue depuis longtemps. En ce qui concerne le chauffage électrique par le sol, il existe des règles précises pour le positionnement des différents fils. Les étonnants Japonais, en se basant sur de nombreuses observations, donnent des instructions détaillées sur la manière de disposer les maisons et leurs meubles par rapport à l'axe magnétique du globe terrestre afin de diminuer l'influence nocive du magnétisme. Sur les bateaux les choses se compliquent. Nous ne pouvons ni maintenir le navire immobile, ni optimiser la position des cabines par rapport aux générateurs électriques et aux centaines de câbles. Et en aucun cas nous ne pouvons renoncer à l'énergie électrique si indispensable pour l'équipage.

En ce qui concerne l'électricité statique, la preuve la plus simple qui démontre sa présence et son influence nocive sur un bateau est le fait que des chats ne puissent pas vivre à bord. Des chiens oui, mais des chats en aucun cas ! Cela s'explique peut-être par le fait qu'ils sont plus réceptifs aux charges électriques et qu'ils les retiennent plus longtemps. Beaucoup de gens ont certainement déjà remarqué comment, en hiver, le pelage du chat de maison se trouvant près d'un radiateur électrique

¹⁷ « *Choc* » et « *Jalt troud* » : journaux à sensation bulgares.

¹⁸ Les fautes intentionnelles de conception étaient destinées selon les principes staliniens à maintenir le mécontentement populaire et à donner ainsi du crédit aux révolutionnaires socialistes au pouvoir, jusqu'au jour où le peuple s'est aperçu qu'il était trompé dans tous les domaines.

¹⁹ Sentines : espaces dans le corps et le plancher de la salle des machines et les cales d'un navire où s'amassent les effluents liquides sales.

se met à faire des étincelles, si on le caresse dans le sens contraire du poil. De vieux marins plus âgés que moi avaient essayé de me persuader que les chats ne supportaient pas la vie à bord à cause de leur sensibilité à l'électricité, mais sans résultat, jusqu'au jour où j'ai eu l'occasion de me convaincre de l'exactitude de leurs propos.

À l'époque j'étais mécanicien sur le « Kom », un navire de 300 tonnes, avec lequel nous visitions si souvent le port soviétique de Belgorod-Dnestrovski²⁰ que nous avons commencé à nous y sentir chez nous. À la différence des autres marins, qui tout de suite après l'arrivée du bateau se dirigeaient vers les deux restaurants de la ville, le capitaine et moi-même préférons l'atmosphère tranquille de l'Inter club portuaire.

De jeunes militantes y arrivaient en général vers le soir, tandis que pendant la journée le chat du club, nommé Vassia, nous tenait compagnie. C'était une petite bête bien nourrie et pleine de tendresse.

J'ai toujours aimé les chats, ces animaux gracieux et égoïstes qui défendent jalousement leur indépendance et dont le caractère est très différent de celui du chien. Même si l'on punit injustement ce dernier ou si on le bat, il ne se fâchera pas et ne gardera pas ses distances longtemps, car il cherche la cause de ce mauvais traitement en lui-même et non pas en son maître. La rudesse mesurée est même recommandée pour un bon dressage. Ce n'est pas en vain qu'on appelle le chien « *le meilleur ami de l'homme* ».

Dans une certaine mesure nous sommes aussi devenus amis avec les chats, mais si nous leur faisons subir un mauvais traitement, ils deviennent beaucoup plus hostiles. En bulgare le mot « chat » est du genre féminin, et c'est pourquoi, peut-être, ceux qui ont essayé d'appliquer des méthodes de dressage à leur famille, et de rééduquer avec de tels traitements leur propre femme, ont toujours échoué. Le tempérament du chat est beaucoup plus approprié à nos douces moitiés. Que ceux qui ne sont pas d'accord expliquent alors, pourquoi des mots comme « chaton » ou « minette » adressés à l'intention d'une fille n'ont pas du tout une connotation outrageante et sont perçus comme des paroles câlines.

Je conseillerai aux plus intransigeants de commencer l'un de leurs messages d'amour par : « *Mon cher petit chien* » et d'attendre la réaction. Qu'ils n'en doutent pas ! Ils n'échapperont pas à un feu roulant de questions jusqu'à ce qu'ils expliquent la formule insolite.

Notre Vassia de Belgorod-Dnestrovski ne se laissait pas émouvoir par de telles pensées. Il est vrai aussi que nous évitions de faire nos comparaisons en sa présence. Fidèle à ses habitudes de chat, il s'installait sur mes genoux tout de suite après mon entrée au club. Le fort ronronnement et la queue levée bien haut trahissaient sans équivoque sa bonne disposition et son envie d'être câliné et de recevoir les friandises habituelles. Après avoir reçu ce qu'il voulait et quand les câlins commençaient à l'ennuyer, Vassia se retirait avec dignité dans quelque coin tranquille et le monde s'arrêtait d'exister pour lui. Ainsi donc, jusqu'à ce que rentre le marin suivant qui le gâtait aussi et lui apportait un petit quelque chose du bateau.

²⁰ Belgorod-Dnestrovski (jusqu'à l'an 1944 Ackermann) : port ukrainien de la mer Noire, situé à l'embouchure du fleuve Dniestre.