

# Tonton Yves

## Souvenirs d'Islande



TONTON YVES



*LE REGARD DU BRETON  
à Tonton Yves*

Avec sa paupière, se lève un voile qui cache un véritable coin de ciel Armoricaïn, tout embué de brume dans son imprécision de rêve, chargé de la tristesse d'un climat terne et d'une lande monotone comme aussi empreint de la résignation des futaies séculaires ou de ces vieux monts usés qui en ont tant vu : regard d'une abondance retenue, tamisée par un aspect physique un peu anguleux à la manière de ces croupes granitiques qui sourdent de terre et jettent au vent de l'océan ces sauvages bouquets de bruyère ou ces ajoncs d'or pour témoigner d'un bouillonnement intérieur imprécis mais sans doute intense.

Cette mélancolie est peut-être le fruit de cet inassouvissement perpétuel d'un tempérament vif et ardent en face d'une nature ingrate à qui il s'est plû à prêter une âme : aux forêts pour les peuples de légendes épiques et mystiques, à la mer surtout, l'enjoleuse de tant de Bretons, aux rivages abrupts et brisés sur qui l'on s'enivre du vent, de la plainte des vagues, des cris des oiseaux, de saumure, de l'embrun qui monte à l'assaut des rocs.

Ce fond d'imagination ardente et de vraie sensibilité est bien caractéristique de l'âme bretonne, soit qu'elle s'épanche aux consolations de la foi soit qu'elle se raidisse en des vouloirs intenses qui ont soutenu la hardiesse des corsaires de jadis et donne la ténacité aux pêcheurs et aux paysans l'imagination persévérante.

Car ce jaillissement de volonté n'attend que son « *Gulf Stream* » pour s'épanouir.

*Écrit à Berlin en 1941  
par Bernard Lablie, Séminariste,  
puis devenu ensuite Directeur  
de l'Institut Notre-Dame à Avranches.*

Au lecteur,

La première partie de ce livre se situe entre 1934 et 1945. J'y raconte mes souvenirs de captivité.

La deuxième partie est consacrée à mes souvenirs d'Islande — notamment mon naufrage en 1912 à bord de l'Aurore — et à différents récits et témoignages sur la pêche en Islande au début du siècle.

Dans la troisième partie, Jean Le Meur raconte le dernier voyage que j'ai effectué en Islande en 1982 et auquel il a participé.

Tonton Yves

Photo de la couverture

Tonton Yves et Vigdis Finnbogadóttir, Présidente de la République d'Islande, à la mairie de Paimpol en mai 83.

## TONTON YVES

En 1939 je naviguais sur un cargo faisant les primeurs entre Casablanca et Dunkerque.

Au mois de septembre je débarquais pour le décès de mon père et c'est à ce moment que je suis mobilisé.

Ayant 45 ans je ne devais pas être versé dans le service armé. Mais je suis prévenu que, faute de chef de quart, je dois embarquer avec promesse d'être bientôt remplacé à ce poste. Mais je n'ai, bien sûr, pas été remplacé !

LE ROUX YVES  
N° 8268

## CAHIER DE BORD

Cahier ouvert le 5 Février 1941  
au Kommando N° 105 à PANKOW aux environs de BERLIN.

Ayant perdu les notes que j'avais sur moi, départ du Havre, je ne donnerai que des dates approximatives.

Le premier bombardement du Havre a commencé le 19 mai 1940, vers 23 heures. Je me le rappelle à cause de la Saint-Yves. Ce soir-là, je me suis attardé avec des camarades (dont François Ollivier), chez Rose. C'était ma fête. Une bombe tombe sur l'« Augustin-Normand », dragueur de mines, navire de la compagnie normande, qui faisait - en temps de paix - les voyages Caen - Le Havre et Trouville - Le Havre. Il y a 14 marins de morts. J'en connaissais plusieurs : le Commandant aussi - mon collègue Castel, de Morlaix, qui avait fait deux sorties avec nous sur le « Bernard-Jean ». Il n'est pas parmi les victimes.

A partir du 19, toutes les nuits, il y a eu des bombardements jusqu'à l'évacuation. Quelles nuits !

J'ai passé deux ou trois nuits chez mon camarade Guefflec à Frileuse. Que je me trouvais bien ! La veille de mon départ on a fait sortir dans l'avant-port le bateau que je commandais. Les ouvriers étant évacués, on ne travaille plus sur le moteur. Je me disais : « Je vais être contraint de partir d'ici à la remorque ». D'ailleurs j'avais fait prendre toutes les dispositions pour cela. Vers 17 heures 30, j'étais en train de manger au mess de la Défense du Littoral (D.L.). Une bombe tombe sur le quai à côté du sas de la citadelle, secouant notre réfectoire à tel point que presque tout le plâtre du plafond est tombé sur nous. Aussitôt, le Commandant a fait sortir de l'avant-port tous les navires ainsi que les équipages de ceux qui étaient immobilisés (il y avait le mien et celui de François Ollivier) et cela pendant mon absence. Cela fait que je n'ai su que le lendemain au retour de mes hommes qu'ils étaient en mer



## TONTON YVES

sur le «Marthe-Roland-Michel». Quelle nuit encore !

Ici je vais revenir une ou deux journées en arrière. C'est un dimanche, et un beau dimanche de juin. Pas un nuage au ciel. A 9 heures, il faisait déjà chaud. Vers 9 heures et demi, nous commençons à entendre de sourdes explosions, et le fond du port se couvre d'une fumée noire. On venait de mettre le feu dans de l'essence ou du pétrole et dans quelle quantité ? Peut-être des centaines de milliers de tonnes : je n'en sais rien. Toujours est-il qu'avant midi, toute la ville couverte de fumée était devenue sombre et froide.

Je suis allé en ville bien que ce soit défendu, et, dans les maisons, on était obligé d'allumer. Mon Dieu que c'était triste ! On aurait dit la fin du monde. J'ai mangé un morceau, place Gambetta : deux sardines, un peu de saucisse, un demi litre de vin : 38 francs ! Les événements ne faisaient pas perdre de vue à ce patron son petit bénéfice. J'ai protesté, mais j'ai payé quand même.

Ensuite, je suis allé faire un tour sur le port. J'ai aperçu, à quai, un automoteur sur lequel j'avais navigué quelques années auparavant. Le patron, Allainmat, de l'Ile de Bréhat me dit qu'il faisait le transport de réfugiés du Havre à Trouville. J'ai vu embarquer des vieux malades, une dame qui avait la figure affreusement brûlée : il me semblait qu'elle n'avait plus de nez.

Aucune autorité sur le quai. Je dis à Allainmat : «Monsieur Un Tel aurait été à sa place ici». Il me répond qu'il était dans les Pyrénées.

Je continue ma tournée et je rencontre deux inspecteurs de la navigation qui s'en allaient prendre un bateau pour Trouville ou Honfleur. Le sujet de notre conversation ne pouvait être que les événements. Je leur ai dit : «Nous assistons à l'agonie du port du Havre. On brûle, on fait sauter. On saborde. On nous a privé même de ce beau soleil aujourd'hui dimanche. Les cloches non plus, je ne les ai pas entendues. J'ai entendu parler de la fin du monde. Cela doit être quelque chose comme cela». J'ai compris que ma conversation ne plaisait pas à ces messieurs, et on s'est quitté assez brusquement sans qu'ils aient eu le courage de me répondre.

Ensuite, je me suis éloigné du port. Me trouvant en dehors de la ville, je ne sais au juste où, je vois des gens assis sur un talus prenant l'air. Une fois passé, ils m'interpellent : «Oh ! le marin ?». J'entre en conversation avec eux et je leur dis ma façon de penser des événements. Tout à coup, deux d'entre eux sautent sur moi, en me demandant mes papiers, mais ils n'ont pas voulu les examiner. En un clin d'œil, j'étais entouré d'une soixantaine de personnes et toutes hostiles, qui menaçaient de me tuer, de m'écraser, de m'étriper - pour employer exactement l'expression - en criant : «A la police». Ils me prenaient pour un agent de la 5ème colonne ! Me voici en route accompagné de tout ce monde : hommes, femmes et enfants. D'autres vont au devant, à bicyclette, prévenir les gendarmes ! J'étais solidement tenu par les bras et par ma veste. J'ai fait ainsi trois ou quatre kilomètres. A la police, après examen de mes papiers, on a téléphoné à mon

## TONTON YVES

commandant (par qui j'étais très bien considéré), qui a ordonné de me laisser tranquille. Comme il faisait nuit, je dis au Brigadier, ne connaissant pas mon chemin pour aller au port : «Je voudrais trouver un endroit pour passer la nuit». Il me propose un lit de camp dans une pièce voisine. Je me suis donc couché là et j'ai bien dormi. Le lendemain, je suis parti au jour. Au centre de la ville, la première personne que je rencontre, c'est mon camarade Morvan, qui avait passé la nuit chez des amis du côté de la Hève. Je lui raconte mon aventure de la veille. Nous allons chez lui prendre un peu de café avant de rejoindre nos bateaux. Il me dit qu'ils vont partir probablement dans la journée pour un port en Bretagne. L'ingénieur avait déjà fait embarquer sa voiture ! J'ai su, plus tard, qu'il est parti en laissant sur le quai des femmes et des enfants. En effet, j'ai vu dans l'après midi son bateau partir. J'aurais voulu être à sa place. Je me disais : «pour demain soir, il sera quelque part dans notre Bretagne». Je me demandais où pouvaient se réfugier tous ces pauvres gens qui quittaient Le Havre depuis trois ou quatre jours. Du côté du quai de Southampton, c'était toujours noir de monde attendant de partir.

Dans la soirée, je suis encore sorti en ville. J'ai vu les quais criblés de trous de bombes et la plupart des hangars démolis ou brûlés. En ville, des maisons brûlent du côté des Halles. Des chevaux épouvantés et abandonnés courent dans les rues, ayant encore leurs harnais sur le dos. Plusieurs chiens viennent autour de moi et me suivent, ayant l'air d'implorer ma protection.

Je suis revenu au port. Cette nuit était la dernière que j'ai passée au Havre.

Les avions ont bombardé toute la nuit. Ils arrivaient par vague toutes les cinq ou six minutes. Le lendemain, qui était, je crois, le 11 ou le 12 juin, nous avons fait des vivres en vue de notre départ : du pain, du vin, de l'eau et quelques boîtes de conserves de bœuf... Vers dix heures, je rencontre le Commandant Le Houllier, (Commandant de la D.L.), sur le quai. «Le Roux, puisque votre moteur ne marche pas, je vais vous envoyer tout de suite comme chef de détachement à Cherbourg. Allez tout de suite vous changer». Vers onze heures, j'embarque avec mes hommes sur une «Abeille» qui nous conduit au bassin de marée où se trouvait le bateau sur lequel nous devions prendre passage pour aller à Cherbourg. C'était un bateau anglais et il s'appelait «Afon Willy». J'avais déjà vu plusieurs fois ce navire à Caen, avec du charbon. Il y avait déjà à bord des centaines de personnes - civils et militaires - dans les cales, des prisonniers de droit commun, provenant des prisons du Havre. Sur le pont, des femmes, des enfants, des hommes de tous âges.

A 150 mètres de nous brûlaient les tanks de pétrole, en faisant des craquements sinistres et nous enveloppant de fumée noire. Vers treize heures, ayant largué les amarres, il fallait faire route avec prudence car il y avait des



## TONTON YVES

épaves et des mines dans le chenal. Plusieurs navires sont en rade, attendant pour aller prendre des militaires et des réfugiés. A peine avons-nous quitté le pilote que trois avions survolent la rade et laissent tomber quelques bombes, mais ce n'était pas nous qui étions visés. Bien entendu, affolement des femmes et des enfants. En les voyant, je pensais à mon petit Von et à sa maman. Je savais qu'ils étaient en sûreté.

Il faisait beau. La mer était belle. Nous avons vite perdu de vue la terre qui était enveloppée dans la fumée des incendies. Environ deux heures après avoir quitté la rade, nous apercevons une nuée d'avions qui venaient du Nord. Nous en avons compté 32. «*des Canadiens*» disent les uns, «*des Anglais*» dient les autres... Mais avant qu'ils soient au-dessus de nous, nous avons bien vu que c'étaient des Allemands ! Nous nous sommes cachés le mieux que nous avons pu, dans les coins et contre les parois. Mais ils ont continué leur route sur Le Havre, sans nous inquiéter.

Le reste du voyage s'est passé sans incident. Avant la nuit, nous rentrions à Cherbourg. Mon ami Morvan sortait à ce moment, et derrière lui le «*Normand*» où se trouvait mon beau-frère Guillaume. Je l'ai appelé à plusieurs reprises, mais il ne m'a pas entendu. Il était loin de penser que je me trouvais à bord de ce bateau. Nous avons mouillé dans l'avant-port, attendant des ordres, pour aller à Brest ou pour débarquer nos passagers. La nuit est venue mais toujours pas d'ordres... Rien à manger non plus. Je n'avais pourtant rien pris depuis mon café le matin. Nous nous sommes installés comme nous avons pu sur le pont pour passer la nuit. J'étais assis sur une caisse, adossé contre le roof.

Vers minuit, alerte ! J'entends très bien le ronflement des avions. Je grelottais et j'avais mal aux reins. L'alerte n'a pas duré plus d'un quart d'heure. Je me réinstalle sur ma caisse, en m'enveloppant le mieux possible, avec mon paletot de cuir.

A la pointe du jour, je suis réveillé par une violente explosion qui secoue violemment notre petit bateau. Je regarde autour de moi et je vois, à 50 mètres, une grosse fumée noire et un navire dont l'arrière était déjà sous l'eau. Il venait de sauter sur une mine magnétique mouillée dans la nuit pendant l'alerte. J'étais tellement transi de froid que j'aurais voulu boire quelque chose de chaud. Je me demande comment on pu résister les vieillards et les enfants qui étaient là comme moi, sans abri.

Ce n'est que vers 19 heures qu'on nous a fait accoster. Je souffrais surtout de la faim. Et pourtant, je ne devais arriver au dépôt qu'à 22 heures. On nous a servi un bon repas, et après, deux couvertures, mais pas de matelas. J'ai donc dormi sur un sol en ciment avec seulement sous moi une couverture. Que j'étais mal ! Et j'avais froid au dos. Le lendemain, on nous a

## TONTON YVES

réunis dans la cour et, par camion, on nous a envoyés à la caserne de Dixmude.

Dans cette caserne, j'ai passé cinq jours et personne ne s'est occupé de moi. A signaler : une nuit, pendant l'alerte, une violente explosion, qui a failli faire effondrer le bâtiment où je dormais. Le lendemain, les uns disaient que c'était un avion abattu. D'autres, une mine magnétique qui aurait explosé en l'air.

Le 18 Juin, des aviateurs qui avaient patrouillé dans la nuit, nous ont dit qu'à deux heures du matin les chars allemands passaient la Haye du Puits. Ils seraient pour midi devant Cherbourg. Je me demandais ce qu'on allait faire de moi. Il n'y avait plus d'armes. Les derniers mousquetons ont été distribués dans la matinée. Vers midi, on nous a dit d'aller chez les habitants ou dans les bois environnants. Nous partons par petits groupes. Un peu dans toutes les directions. J'ai appris plus tard que beaucoup d'entre eux avaient embarqué, à La Hague, pour les Iles Anglo-normandes, dans des canots qui avaient chaviré à cause du violent courant qu'il y a dans ces parages.

Moi et trois autres camarades, nous nous sommes dirigés vers le bois. Après avoir marché une demi heure dans un petit chemin, j'ai voulu me rendre dans un endroit où j'étais déjà venu me promener. Mes camarades n'ont pas voulu me suivre. Après avoir traversé plusieurs herbages, j'arrive dans un chemin creux, couvert par les branches des arbres. Il y avait une dizaine de civils hommes, femmes et enfants, accroupis des deux côtés. Ils m'apprennent que les Allemands étaient là, tout près, sur la route de Valogne. Presqu'aussitôt, le feu commence. Il y avait là une bien vieille dame, puisqu'elle avait vu la guerre de 70 ! A chaque coup de canon, je croyais qu'elle allait mourir. Je faisais de mon mieux pour essayer de la consoler. Au bout d'environ deux heures, il y a eu une accalmie. Ces gens sont retournés chez eux. Je suis resté là tout seul pendant une demi heure. Je n'arrivais pas du tout à me situer. J'ai essayé de trouver une route, en m'éloignant de l'endroit où l'on tirait le plus. J'ai escaladé plusieurs talus et traversé plusieurs champs sans succès. Le canon recommence à tirer et il me semblait que les obus venaient de toutes les directions. Je me décide à rejoindre l'endroit que j'avais quitté.

Arrivé là, je dépose les deux valises que j'avais pu emporter et mon paletot de cuir. J'enlève mon casque, et le remplace par mon béret basque. Je me suis promené jusqu'à la nuit dans ce chemin humide, car c'était dans une vallée. De temps en temps, je regardais à travers les ronces les chevaux et les vaches, affolés, qui couraient dans un herbage. A la nuit, je vois arriver une dame et un monsieur les bras chargés de foin. J'ai deviné qu'ils venaient passer la nuit là. J'étais content. Je n'allais pas être seul. Nous avons bavardé. Il m'a dit que sa femme venait de faire une pleurésie et qu'il était inquiet de

TONTON YVES

la voir passer la nuit dehors. Et en effet, une heure après leur arrivée sa femme se plaignait du froid. Aussitôt, ils sont partis, laissant là la brassée de foin. Je l'ai arrangée au pied d'un arbre, de manière à être bien assis, le dos contre l'arbre, la tête appuyée sur le talus et la figure recouverte de mon casque. Je me trouvais bien. Mais je ne pouvais pas dormir. Je me disais « d'un moment à l'autre, je peux me trouver nez-à-nez avec un Allemand et que va-t-il se passer ? ». Tout de même, je me suis endormi et c'est le canon qui m'a réveillé. J'avais faim. Cela faisait 24 heures que je n'avais pas mangé. Je me disais « il va falloir prendre une décision ». Je prends sur une épaule mes deux valises reliées par un bout de ligne et sur l'autre mon paletot de cuir. Mon béret basque sur la tête, j'ai laissé là mon casque. Je me dirige vers l'endroit où j'avais déjà essayé de passer la veille. L'herbe était couverte de rosée. J'ai vite eu les pieds mouillés. J'aperçois une vallée et de l'autre côté une ferme. Je me disais « il y a certainement une route ». J'escalade plusieurs talus. Je n'étais pas bien agile avec mes bagages et les ronces m'écorchaient les mains et les jambes. J'ai eu bien du mal à trouver un passage dans la prairie. Je monte deux champs dont un était attaché à une ferme. J'étais fatigué et trempé de sueur. J'entends un bruit de moto. Je regarde l'entrée du champ et je vois passer deux motocyclistes Allemands. Comment faire maintenant ? Je redescends vers ma vallée. Je savais que je n'aurais pas pu aller bien loin. J'étais trop fatigué. J'escalade avec bien du mal un talus pour m'éloigner de cette route. Je tombe dans un herbage où il y avait un jeune poulain et sa mère. Ils viennent vers moi. J'en avais un peu peur. Ils se sont arrêtés à quelques mètres de moi, et la mère a henni. Aussitôt que la canonnade a commencé ils se sont mis à courir. Moi je me suis mis à manger de l'oseille pour apaiser ma faim. J'entendais des tanks passer sur la route et, aussi, les Allemands parler. Je savais qu'ils étaient en train d'installer quelque chose car ils restaient toujours au même endroit. De là, au bout d'un instant, le canon s'est mis à tonner. Je commençais à sentir mon tricot tout mouillé sur moi; j'étais trop habillé : j'avais sur moi un tricot de laine et deux chemises. C'était pour la nuit. Mais ce n'était pas le moment de se changer.

Je me décide cette fois à retourner à ma route. Je n'avais qu'un champ à traverser. Si je suis pris, tant pis ! Heureusement il n'y avait personne. Je fais quatre ou cinq cents mètres et j'arrive à un carrefour. Je m'oriente avec le soleil pour aller dans la direction sud-ouest. J'arrive dans un village où chacun vaque à ses affaires comme d'habitude. Je rentre dans un café et demande si je ne pourrais pas avoir un morceau de pain. Il n'y en avait pas. Je demande alors un café-calvados et une boîte d'allumettes car je ne cessais de fumer. La maison était remplie de monde et il a fallu que j'attende assez longtemps mon café. J'ai vu passer un char allemand avec un marin dessus, allant vers Cherbourg. Je sors de là, ragaillardisé, et me dirige vers un groupe qui parlait à quelques mètres; deux messieurs et une dame. Je leur demande de m'indiquer une route pour aller vers l'ouest ou le sud-ouest. La dame et le monsieur me disent qu'ils prenaient cette direction. La dame était institutrice et retournait

Je soussigné M. le Capitaine Yves Tonton, commandant le dépôt des équipages de la flotte et hébergé par le commandant de la flotte, m'engage sur l'honneur à faire porter sur la carte d'alimentation qui pourra m'être délivrée ultérieurement, la mention : "RECUS UNE PAIRE DE CHAUSSURES À TOULON, le . . . . . sous le N° . . . . ."

CHAUSSURES  
N° 44  
1941

TOULON, le 19 Juin . . 1941

signature : *Yves Tonton*

## TONTON YVES

chez elle, n'ayant pu, à cause des événements, rejoindre sa classe. Au bout d'une demi heure, la dame nous a quittés. Le monsieur me dit qu'il habitait à quatre kilomètres de là. J'étais content de ne pas rester seul. Il m'explique qu'il travaillait autrefois à l'Arsenal de Cherbourg et que maintenant il habitait seul une petite maison à la campagne. A mesure que nous approchions, je me disais : *« il va peut-être m'inviter à manger une bouchée chez lui »*. Arrivés en haut d'une côte, il me dit : *« J'habite là, tout près de ce poste de D C A »*. En effet, il y avait là plusieurs canons abandonnés, et deux baraques où logeaient les soldats. Dans la cour, trois ou quatre lapins domestiques se promenaient. Mon compagnon me laisse, explore les lieux. Je le voyais de la route. Ensuite, il prend un ou deux lapins et s'en va à travers champs, sans même me dire au revoir.

Je continue ma route et vois tout de suite une ferme et dans la cour une vieille dame. Je lui demande si elle pourrait me vendre un peu de pain. *« Non, Monsieur, je n'en ai pas »*. - *« Vous n'auriez pas non plus un peu de lait ou de petit lait ? »*. J'ai eu un bol de lait. J'ai donné vingt sous. Avant de partir je demande ma route. Je reprends ma marche et j'arrive bientôt sur une grande route qui était pleine de monde. J'interroge les gens et ils me disent que les autorités allemandes les avaient prévenus d'évacuer vers le sud en prévision de bombardements par les Anglais. Je les suis. Je marche et je marche... Je vois, sur les bornes : Gapdeville : X km. Je n'ai aucune idée du nombre de kilomètres que j'ai faits en zigzaguant. J'étais encouragé à l'idée de trouver quelque chose à manger. Mais, arrivé au village, plus de pain dans les boulangeries. Les cafés étaient remplis de monde. J'ai réussi tout de même, en faisant la queue, à obtenir une bolée de cidre et deux paquets de cigarettes. Me voici, maintenant, à un carrefour où il y avait quatre routes, et je me demandais laquelle j'allais prendre. Je vois, en face de moi, une école. La maîtresse certainement était la personne que je voyais à la porte de la cour. Si j'allais lui demander un peu de pain. J'avance. Une autre dame arrive et elle rentre. Je n'ai pas osé rentrer dans la maison. J'étais sale, avec une barbe de trois jours. Je retourne à mon carrefour et je me décide à prendre la route des Pieux, distants, je crois, de 10 kilomètres. Il faisait très chaud et j'étais trempé de sueur. De temps en temps, je me reposais sur le bord de la route. J'enlevais mes souliers et les remplaçais par des sandales. J'étais plus à l'aise. Un moment, je me suis dit : *« Je vais abandonner une valise »*, tellement j'étais fatigué. Mais je trouvais dur de quitter mes effets. Je trouve une ferme et je rentre pour demander toujours un peu de pain. Non. J'ai eu un bol de lait. Enfin, j'étais content et je me trouvais heureux car je me croyais sur la route de chez nous. Et je me disais qu'en quatre jours à pied, je serai rendu. Il faisait un beau soleil et j'étais libre. Je passe une agglomération. J'aperçois un débit au bord d'une petite route. Je vais pouvoir me rafraîchir. J'y trouve deux marins et des soldats Français et Allemands. Je leur dis bonjour. Ils me tendent la main. Je demande un vin blanc. Mais les Allemands qui avaient une bouteille de Bordeaux ont rempli mon verre. Ensuite, ils m'ont offert des

## TONTON YVES

cigarettes. C'est ainsi qu'a eu lieu mon premier contact avec les Allemands. J'ai pu avoir une petite tablette de chocolat. J'ai mangé deux bâtons tout de suite. J'ai mis mon *« barda »* sur l'épaule et en route ! Après avoir marché une petite demi heure, je vois un barrage sur la route. On me demande mes papiers. Après examen, on me fait signe d'aller rejoindre plusieurs centaines de mes compatriotes qui étaient là dans un champ. J'étais prisonnier !

Je trouve là quelques connaissances. Je me suis allongé dans l'herbe. La plupart de mes collègues avaient de quoi manger. Personne ne m'a rien proposé et pourtant je faisais comprendre que j'avais faim. Les Allemands nous ont distribué des boîtes de conserve et une barrique de vin, mais je n'ai pas pu approcher. De temps en temps, des convois de camions arrivaient nous prendre. Je me dis : *« Je vais récupérer mes valises et ma gabardine »* que j'avais posées contre le talus. Elles étaient bien là mais ma tablette de chocolat avait disparu. Volée, bien entendu... Après avoir été une heure à l'entrée du champ, bousculé, j'ai réussi à monter dans un camion. J'ai été remué là dedans ! Par moment, il roulait à près de 100 km/h et pendant tout le temps que j'ai passé là dedans, je n'ai vu qu'une colonne sans fin de tanks et d'autos allant dans le sens inverse. Nous arrêtons à La Haye du Puits et on nous a fait rentrer dans une école. Nous étions là environ 200. Une dame de la Croix Rouge et un monsieur - retraité des postes, je crois - s'occupaient activement pour nous faire à manger. D'autres généreuses personnes s'offraient pour nous faire des commissions en ville. J'ai réussi à avoir du pain, un litre de vin et des cigarettes. Ces dernières commençaient à m'être aussi indispensables que le manger. L'heure de la soupe est arrivée, mais je n'ai pas pu approcher. A chaque fois, j'étais débordé. Il y en a qui ont été servis deux fois. Je n'avais aucun récipient, non plus. J'ai réussi tout de même, en m'adressant à la dame, à avoir une assiette de soupe, un morceau de pain et de la bouillie. Je ne pensais pas qu'on pouvait être aussi sauvage et insolent. Ma nuit, je l'ai passée sur deux pupitres dans une classe maternelle. J'ai souffert du froid et le matin, en me levant, j'étais plus fatigué que la veille. J'étais debout au petit jour. Après m'être passé un peu d'eau sur la figure, j'ai fait les cent pas dans la cour. Dans cette cour d'école, je sentais un peu l'atmosphère de la maison. Vers huit heures, il y avait du café. J'étais là un des premiers. J'avais trouvé un verre dans la cour. Mais il m'est arrivé comme la veille. La bousculade a commencé, les gens jouaient des coudes et on a eu vite fait de me dégager de ma place. Je me suis dit *« Je n'irai plus »*. Quand la ruée a cessé, je suis allé trouver la dame et lui ai dit ce qui se passait. Elle me répond qu'elle allait en refaire et qu'elle penserait à moi. Ce n'est que de cette façon que j'ai pu avoir un peu de café. Dans la matinée, on nous a dit de nous tenir prêts à partir. Je crois que, vers midi, des camions sont arrivés nous prendre. Au bout de deux heures environ, nous étions à Saint-Lô, noirs de poussière. A la caserne Bellevue, nous avons trouvé de nombreux camarades qui étaient là depuis un et deux jours. A la cantine, j'essaie de me procurer de quoi manger. Mais il n'y avait que des boîtes de conserve.



## TONTON YVES

J'achète du savon, le nécessaire pour faire ma toilette, et ensuite me dirige vers un lavoir. J'y ai même pris un bain. Dans l'après-midi, distribution de matelas et de couvertures. C'était encore une vraie bousculade. J'ai réussi à en avoir et à m'installer ensuite dans le coin d'une salle. J'étais content. J'allais pouvoir me reposer. Et, en effet, j'ai bien dormi. Toutefois, au milieu de la nuit, j'ai été réveillé par un soldat ivre qui marchait sur moi en voulant aller uriner par la fenêtre !

Le lendemain, déménagement, au cours duquel on m'a volé pas mal de choses. J'ai réussi à avoir une gamelle de soldat.

Formation des compagnies. Je suis dans la L, dans les disponibles. Au bout de huit jours, on me met Capitaine dans la compagnie K : 190 hommes.

### Emploi du temps :

7 h 30	:	réveil
8 h 30	:	appel
8 h 45 à 9 h 30	:	3è bat. sport
9 h 30 à 10 h 30	:	3è bat. exercices
10 h 30 à 11 h 30	:	travaux de propreté
11 h 30 à 13 h	:	repas de midi
13 h à 14 h	:	sports
14 h à 15 h	:	repos
15 h à 16 h	:	travaux de propreté
16 h à 17 h	:	exercices de salut
18 h 30	:	rentrée dans les chambres
19 h à 20 h 45	:	temps libre
20 h 45 à 21 h	:	appel dans les chambres
22 h	:	extinction des lumières.

Heureusement que j'avais un bon lieutenant pour les exercices. Sans cela, je me demande comment je me serais débrouillé. Discipline assez sévère, allant en s'accroissant à cause des évasions. Défense absolue de sortir des chambres après 18 h 30.

Reçu la visite de ma cousine Amélie qui m'a apporté biscottes, pain, jambon, chocolat, cigarettes, œufs, biscuits, beurre. L'après-midi, elle est encore revenue, accompagnée de Madame Guézou. Elles m'ont apporté, à nouveau, des cigarettes. Par la suite, Madame Guézou est venue me voir au moins une fois par semaine, pendant que les visites étaient autorisées, m'apportant du pain, des fruits, de la viande, etc... Cette brave personne aura adouci ma captivité à Saint-Lô. A travers les barbelés, j'ai souvent guetté sa venue.

A signaler, une fouille faite au camp par la police. Nous sommes restés

## TONTON YVES

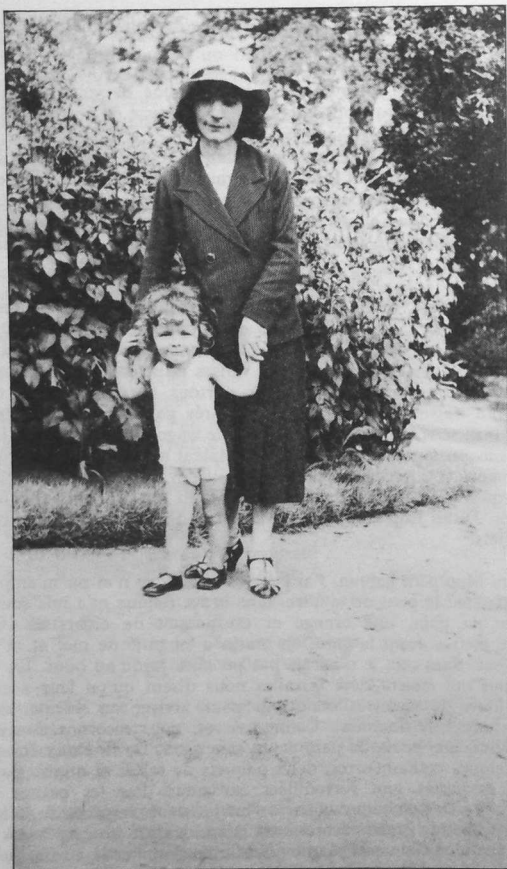
dans la cour de 7 heures du matin à 5 heures du soir, sans manger. J'ai bien fumé quatre paquets de cigarettes.

A partir du début de novembre, la discipline devient de plus en plus sévère. On prend nos empreintes digitales, et l'adresse de notre famille.

Le 21 Novembre, on nous rassemble dans la cour, avec tous nos bagages, en vue de notre départ. On forme des groupes de 40. Bien entendu, j'étais chef de groupe encore. Nous avons passé presque toute notre journée dans la cour. Ensuite, on nous a mis tous dans le même bâtiment. (2 000), et à chacun de se débrouiller pour trouver une place pour dormir. J'ai réussi à avoir un matelas.

Le 22 Novembre, réveil à 6 heures. Rassemblement à 7 heures. Je n'ai pas pu avoir un peu de jus. Il pleut et il vente, en tempête. Quel triste départ ! J'avais du chagrin : mon linge, mes couvertures allaient être mouillés ! Et puis, j'étais chargé : deux valises et un sac. Je me demandais si je pourrais aller jusqu'à la gare. Nous partons par groupes de quarante, c'est-à-dire un wagon. Cinq à la fois, encadrés par des motocyclistes et des sentinelles, fusil sous le bras. J'étais au 44ème wagon et il était bien 10 heures quand nous avons quitté la cour. Les gens étaient massés des deux côtés de la route, pour nous voir partir. Je regardais droit devant moi pour ne pas voir la baïonnette qu'il y avait à côté de moi. J'ai failli tomber trois ou quatre fois sur les pavés. J'étais trop chargé et j'avais peur d'avoir froid si je n'emportais tous mes effets.

Maman. Mon petit garçon. J'ai pensé à vous et je n'ai pu m'empêcher de pleurer en passant le pont de la Vire. Une brave femme m'a mis sous le bras un morceau de pain, une orange et un paquet de cigarettes. Quelques centaines de mètres avant la gare, un marin a eu pitié de moi et m'a aidé à porter mon sac. Sans cela je n'aurais pas pu aller jusqu'au bout. En arrivant, les camarades qui étaient déjà installés nous disent qu'on leur avait donné pour cinq jours de vivres. C'était loin pour arriver au 44ème wagon. (8 chevaux en long - 40 hommes). Comme vivres, nous recevons une caisse de biscuits chacun, une boule de pain et un saucisson. De la Croix Rouge, nous recevons quelques petits-beurre, deux paquets de tabac et quatre paquets de cigarettes. Les portes sont verrouillées sur nous. Par les petites lucarnes d'aération qu'il y a de chaque côté, je vois les deux versants de la vallée de Saint-Lô. A droite, de grands arbres sont bousculés par la tempête. A gauche, je vois le château où habite Madame Guézou, le parc et le jardin qu'elle m'a fait visiter. Je ne veux pas m'attarder à regarder cela. Cela me fait trop de peine. Je m'assois sur ma valise dans le coin arrière gauche du wagon. Je devais rester là jusqu'au bout du voyage. Avant de fermer la porte, un officier est venu me dire qu'on fera usage des armes à feu si quelqu'un essayait de sortir.



Anne, l'épouse de Tonton Yves, avec leur fils Yvon.

## TONTON YVES

Vers 13 heures, le train se met en marche. Nous sommes serrés dans ce wagon où nous avons juste assez de place pour nous accroupir. D'après les gens du pays, nous allons dans la direction de Caen. Nous sommes ballottés dans cette caisse, dont les planches et les ferrures étaient disloquées et faisaient un bruit infernal. Dans les herbages, je vois de nombreux pommiers couchés par le cyclône des jours précédents. Après Bayeux, j'approche de la lucarne pour guetter Caen. Je veille. A droite, je la vois cette route, le long de l'Orne, bordée d'arbres, sur laquelle j'ai passé tant de fois, avec mon petit garçon sur ma moto. Le train va doucement. Nous arrivons en gare, en passant devant une école (je crois « du général Decaen »). Les enfants qui étaient en récréation, on vu nos têtes et se sont mis à crier. Une foule de souvenirs me passe dans la tête. Je n'ai plus le courage de rester regarder. Je m'assois sur ma valise et je me cache la figure dans mes mains pour qu'on ne me voit pas pleurer. J'aurais voulu m'éloigner le plus vite possible de cette ville. Mais non. Pendant une demi heure le train fait des manœuvres pour finir de se garer presque en face du nouveau bassin, et le long d'un train de bestiaux. De nombreux camarades, à cette vue, se sont mis à beugler. Je vois un navire à quai, l'hôpital et ce quartier qui me rappelle tant de doux souvenirs, le bord du canal où j'ai fait tant de promenades avec ma femme et mon petit garçon. Je pensais *« Heureusement que vous ne savez pas où je suis en ce moment. Je n'aurais pas voulu vous voir ici pas plus qu'à Saint-Lô ce matin, rien ne m'aurait fait plus de peine »*.

Notre train s'ébranle. Je reste un moment à la lucarne. Je vois, dans un champ, une dame et un petit garçon qui avaient l'air de ramasser de l'herbe à lapin. Je les enviais. La nuit tombe. Je m'effondre dans mon coin noir et j'essaie de m'abrutir en fumant. Je venais de traverser je ne sais quelle frontière. J'ai passé une grande partie de la nuit assis sur ma valise. Je n'ai pas trop souffert du froid, sauf à la tête. J'ai entendu dire que nous passions Rouen. Quelques-uns ont bu du thé distribué par la Croix-Rouge. Je ne me suis pas dérangé.

Le 23, au jour, nous étions à Amiens, après Longeau... Il faisait beau. J'essayais de m'orienter, d'après le soleil pour savoir où on nous dirigeait. Je me rappelle que nous avons passé Saint-Quentin, Jernier, Landrecies.

Dans la nuit, passé la frontière belge, passé dans la banlieue de Bruxelles le dimanche 24. Dans la soirée, sur le territoire hollandais. Arrivés sur le territoire allemand le 25 dans la nuit. Descendus de wagon : 10 minutes pour faire nos besoins; le 25, au matin, arrivés à destination. Le 26 à Furstenberg Sur Oder, dans le Brandebourg Stalag III B.

\*  
\* \*

## TONTON YVES

Séjour dans le Stalag III B, du 26 novembre au 12 décembre. Passé à l'épouillage, cheveux coupés à ras, photographié avec sur la poitrine le numéro 8268.

Le 10 décembre, désignation des Kommandos. Affecté au n° 1 avec 100 hommes et dont j'étais le chef.

Le 12 décembre, avant le jour, départ pour rejoindre le Kommando 105, en banlieue de Berlin (Pankow). Passé par Francfort sur Oder. Descendu dans gare centre de la ville, traversé une grande partie de cette dernière en camion. Une heure de route. Arrivé au Kommando à 16 heures. Reçu un bon accueil et un bon repas. Bien couché. Lit en bois. Trois superposés. Matelas contenant de vieux papiers hachés. Reçu une gamelle (petite casserole contenant un bon litre), une tasse, une cuillère, une serviette. Température très rude. Toujours au-dessous de zéro. Le 16 décembre : — 18 °. Alimentation : très bonne préparation. Matin : café au lait. Midi : ragoûts variés. Soir : café au lait, pain (300 g). Beurre, confiture ou fromage. Excellente préparation. Les pommes de terre sont toujours cuites à la vapeur.

Le 23 au soir, vers 18 heures, visite d'un officier Allemand, en l'honneur de Noël. Discours de ce dernier en français très correct. En remerciement, nous avons chanté Minuit Chrétien. Refrain en chœur. L'arbre de Noël était illuminé, la salle obscure.

Le 24, à 18 heures : distribution de friandises, biscuits, cigarettes, beurre, confiture, chocolat, en partie offerts par la Croix Rouge française.

Dans la soirée, théâtre, chansons diverses et saynète (prisonnier en visite chez le percepteur à son retour en France en 1944).

Le 25 : Noël. Journée plutôt triste. Messe le matin, repas ordinaire. Le soir, du théâtre. Je n'y ai pas assisté.

Le 1er janvier. Messe le matin. Menu : pommes de terre vapeur, choux, deux boudins. 14 heures 30 : théâtre. (Au déjeuner, reçu un bock offert par le chef du Kommando). Température : — 10 °.

Le 2 janvier : arraché une dent qui me faisait souffrir depuis Saint-Lô. Du 2 au 31 janvier : température variant de — 10 à — 28 °. Mauvaise période. J'ai souffert du foie. Vu le docteur qui m'a fait prendre de l'huile de foie de morue. J'ai toussé également pendant une grande partie des nuits. Reçu un journal breton « *L'Heure Bretonne* » qui m'a fait un grand plaisir.

Le 2 février (un dimanche) : causerie très intéressante sur Blaise Pascal et au cours de laquelle j'ai appris beaucoup de choses. Ce qui m'a donné l'envie

## TONTON YVES

d'en savoir davantage par la suite.

Mais je m'aperçois que j'ai oublié beaucoup de détails et d'impressions sur mon passage à Furstenberg.

D'abord, en descendant du train, nous nous demandions où nous pouvions être en Allemagne. Etions-nous en deçà ou au-delà de Berlin ? Nous étions au-delà. J'avais grand peine à marcher en descendant du train après avoir voyagé, presque accroupi, pendant quatre jours. En quittant la gare, j'ai remarqué sur un poteau indicateur Friedland : 20 km. Notre camp, lui, se trouvait à environ 3 km. Une vraie petite ville avec ses rues, trottoirs, baraques en briques, jardins, quelques flots de pins poussant dans un terrain sablonneux. Un canal passait tout près et une ligne de chemin de fer. Aussitôt arrivés, on nous a répartis par baraques. Les anciens sont venus nous dire : « *si vous avez des conserves, du savon, du tabac, ne les gardez pas car à la fouille on va vous les prendre* ». J'avais trois morceaux de savon, une boîte de conserve de porc, une boîte de confiture que j'avais reçus à Saint-Lô, une douzaine de casse-croûte (biscuits) et une boîte de biscuits Petit Beurre que je réservais précieusement pour des jours difficiles. J'ai ouvert mes boîtes avec beaucoup de chagrin et je les ai distribuées. Ceux qui ont gardé leurs provisions, on ne leur a rien enlevé. C'est malheureux tout de même ! La nuit, en me couchant, j'ai eu une crise de désespoir. Je n'avais pas de paille ni de matelas, j'étais enrhumé et j'avais froid. Dans la nuit, les rats sont venus autour de ma tête. Ils sentaient l'odeur des biscuits que j'avais mis sous ma tête. J'avais horreur de ces bêtes et pour avoir ma tranquillité j'ai jeté à terre toutes mes provisions.

Après la fouille, j'ai fait un sac avec la couverture en laine que j'avais emportée de Saint-Lô. J'avais chaud là-dedans. J'ai fait aussi une paire de gants avec un morceau de couverture.

Le 13 mars, le docteur me fait appeler par l'interprète et me questionne sur ma vie civile et ma situation de famille. Il me dit que vu mon état de santé, et mon âge, il allait demander au chef de stalag de m'envoyer en France. J'avais bien compris avant que l'interprète me le dise. J'étais, bien entendu, très heureux.

Cinq-six jours après, la réponse est arrivée. On autorisait mon rapatriement, mais il fallait que je passe une visite médicale à l'hôpital. Mon état s'aggravait. J'avais toujours des étourdissements et plusieurs fois dans la journée, je croyais que j'allais tomber. Allongé sur ma couchette, je ne ressentais aucun malaise. A l'air aussi, j'étais beaucoup mieux.

Le 26 mars, je suis allé, accompagné d'une sentinelle, à l'hôpital de Biesdorf. J'ai été examiné par un médecin Français. Un médecin Allemand



## TONTON YVES

assistait à la consultation. Cela a duré une demi-heure. Il m'a même fait faire des exercices d'assouplissement, pris ma tension. Ils ont trouvé que j'avais quelque chose au cœur, à l'aorte, et au foie ainsi qu'un peu de tension, et que, par conséquent, j'étais rapatriable. Ce que j'avais ne m'intéressait pas beaucoup parce que je me réjouissais de voir bientôt ma petite femme et mon petit gars.

Au retour, comme à l'aller, nous avons pris le métro et puis le tramway. Pendant que j'étais debout sur le trottoir en attendant le tram, deux femmes habillées en noir, de 30 à 40 ans, s'arrêtent en face de moi et me regardent. Après, elles se rangent à mes côtés. A ce moment, le tram arrive. Je vois la main d'une de ces dames tendue vers moi avec quelque chose dedans, tout en tournant la tête vers sa compagne. Je n'ai pas osé prendre ce qu'elle m'offrait, mais brave femme, je n'oublierai jamais votre geste !

On n'a pas voulu me laisser monter dans le tram. Les prisonniers n'ayant pas le droit de le prendre. Nous avons gagné la gare la plus proche pour prendre le métro. Dans ce dernier, nous avions un compartiment réservé où les civils n'avaient pas le droit de venir. En revenant du camp, j'étais très heureux d'apprendre à mes camarades que j'allais rentrer en France. Il me restait 17 ou 18 marks. J'ai payé de la bière aux camarades et leur ai donné pas mal de choses, mon jeu d'alouettes, etc. Le Marlec m'a donné une boîte de pâté qu'il venait de recevoir dans un colis. Fejer m'a offert des biscuits, casse-croûte, pour manger dans le train en rentrant. Le lendemain matin, j'ai quitté Pankow à 9 heures. Auparavant, le Feldwebel (adjudant) m'avait photographié avec mes camarades.

J'avais grand peur de tomber en route. Par moment, mes jambes fléchissaient et j'avais des étourdissements. Le Feldwebel avait dit à la sentinelle de m'aider à porter mes valises. Mais par la suite, celle-ci s'est fait attraper par un officier, déchaîné, lui criant qu'il n'était pas un portefaix.

Je suis arrivé à bon port vers 11 h à Lichterfeld Sud, dans le sud ouest de Berlin, diamétralement opposé à Pankow, d'après ce que j'ai pu voir sur le plan dans le métro. On m'a mis dans la baraque des policiers. D'après ce qu'on m'avait dit, je devais y rester de 3 à 8 jours au plus. J'ai retrouvé de nombreux camarades qui étaient avec moi à Saint-Lô. J'attendais tous les jours le départ. Vers fin avril, il a paru une liste de rapatriables et je ne figurais pas dessus. On me conseille d'aller voir le médecin Français. Il me dit en effet que mon dossier n'était pas là. Après m'avoir examiné, il me dit : « *il y a de plus malades que vous ici et vous ne partirez certainement pas avec le prochain convoi* ». Me voilà désolé. Je vais avoir pour combien de mois ici ? A midi, en mangeant, l'Adjudant Couturier qui faisait la liaison avec les autorités allemandes me dit : « *à 14 heures, j'irai avec toi trouver l'interprète Allemand* ». Je suis allé et il m'a certifié que je ne serais pas oublié pour le

## TONTON YVES

départ. Je ne m'en suis donc plus occupé.

Le 10 mai, au matin, mon ami Denis vient me dire : « *nous partons mardi, on vient de nous prévenir* ». Quelle explosion de joie !

Avant midi, je suis allé m'assurer si j'étais bien sur la liste. Pas de LE ROUX. Je m'adresse aux autorités allemandes. On me dit que c'était des anciens qui attendaient là depuis l'année dernière, et que je partirais au prochain convoi. J'étais à moitié étourdi. Je ne voulais pas croire que j'étais condamné à rester là encore des mois. On me conseille de faire une lettre au Commandant du Stalag pour expliquer ma situation. Mais comme nous avions la visite du général dans l'après-midi, le camarade Couturier me dit : « *donne ta lettre et j'expliquerai ton cas au général* ». Et, en effet, comme le temps manquait pour chercher mon dossier il fut décidé qu'un médecin m'examinerait à nouveau et que si j'avais besoin de soins on me renverrait en France en même temps que mes camarades. Le lendemain, on m'a accompagné en ville chez un médecin qui parlait très bien le Français.

- « *de quelle région êtes-vous ?* ».

- « *Je suis Breton* »

- « *de quel endroit ?* »

- « *de Paimpol* ».

- « *J'ai «Pêcheur d'Islande» dans ma bibliothèque* ».

Il ne m'a pas examiné et m'a déclaré : « *vous allez rentrer chez vous* ». Que j'étais heureux ! En revenant, je regardais avec envie les jardins et les champs, en pensant que bientôt je serais dans le mien, libre d'aller et de venir à volonté.

Au camp, j'attends avec impatience le mardi, en comptant les heures. La veille, je plaisantais avec mes camarades, en leur disant « *demain, à partir de 9 heures, je serai civil et je n'aurai plus le droit de parler aux prisonniers* ». Le soir, pendant qu'ils étaient tous dans la chambre, je leur ai dit que je n'étais pas insensible à l'attention qu'ils m'avaient portée, à chaque spectacle. Ils m'appelaient : le Père LE ROUX... Yves... l'Amiral...

Le matin, j'étais debout à 5 h 30. Je m'étais pourtant rasé la veille au soir. A 9 heures, il y avait rassemblement pour aller à la fouille. Elle avait lieu dans la cantine allemande, en dehors des fils barbelés. Derrière ceux-ci quelques camarades nous regardent. Je les interpelle : « *Alors, les prisonniers, ça va ?* ». Je passe le dernier à la fouille. Comme bagages, j'ai deux valises et ma couverture en laine rose, qui m'a rendu tant de services depuis Saint-Lô. De là, on nous conduit à l'entrée du camp attendre les camions. Après être resté là une demi-heure, l'interprète vient m'appeler et me dit : « *M. Le Roux, vous ne partirez pas maintenant, votre dossier n'est pas arrivé à Luckenwalde, où vont vos camarades. Vous irez les rejoindre dans deux ou trois jours* ». Un sergent Allemand est venu et m'a dit de le suivre et m'a conduit dans

TONTON YVES

une baraque. Je demande à retourner avec mes camarades où j'étais avant. Mais je ne sais pas s'il m'a compris. Toujours est-il que je suis allé dans une autre. Je me disais que j'allais être encore infesté de poux, car en arrivant dans le camp, on m'a donné un matelas et des couvertures qui étaient remplis de poux. D'ailleurs, le lendemain, toute la journée, j'en voyais sur moi. Je me suis couché. J'ai ouvert ma valise pour prendre un linge pour mettre sous ma tête. - (un linge qui enveloppait un colis de crêpes reçu à Saint-Lô). J'ai vu là-dedans un bateau et un coffret. C'est trop fort, je ne peux m'empêcher de pleurer. Un tas de choses assez compréhensibles me passe dans la tête. Dans l'après-midi, j'ai souffert du dos et je tremblais. Je n'avais pourtant pas froid. Enfin, mes camarades avec qui j'étais avant, sont venus me voir et me dire qu'il fallait rester avec eux. J'y suis allé. Ils m'ont remonté le moral et je ne les ai quittés que le soir. J'ai bien dormi et je crois que ma literie était propre.

Le lendemain, je me suis promené dans la cour presque toute la matinée. Je ne voulais pas penser que je pourrais encore partir. Vers 11 heures, un sous-officier Allemand vient me dire en souriant «*Morgen veck Luckenwalde*». Me voilà regaillardi. J'ai pleuré de joie. Et pourtant, peut-être je ne partirai pas encore. Je suis allé tout de suite en faire part à mes camarades et voilà tout le monde content pour moi. Le lendemain, jeudi 15 mai, dans la matinée, on m'a donné des vivres pour la journée : une boule de pain et une boîte de pâté de porc de 1 kilo. Le départ était fixé à 13 heures. A 13 h 25, la sentinelle est venue me chercher. Je commençais à trouver le temps long. Mon ami Rigoulot est venu avec moi jusqu'à la porte en me portant ma valise. J'avais 4 ou 500 mètres à faire pour arriver à la gare. Sur le parcours, des camarades qui travaillaient me crient : «*Ah ! le veinard, tu ne voudrais pas me donner ta place ?*».

Le train est parti à 13 h 55. Dans mon compartiment, deux soldats Allemands, deux civils Italiens et un civil Allemand. Un soldat Allemand m'a donné à lire un illustré civil en français et en allemand. Je crois aussi que le civil Italien a demandé à ma sentinelle s'il pouvait me proposer une cigarette. J'ai passé environ une heure dans le train. Le camp se trouve à 3 ou 4 kilomètres et il faut toujours monter. J'étais très fatigué en arrivant. Enfin, j'ai retrouvé mes camarades. Luckenwalde se trouve, je crois, à 50 km au sud de Berlin.

Pour mémoire je vais écrire les noms des camarades que je viens de quitter à Lichterfeld et de qui je garderai un excellent souvenir :  
Rigoulot, directeur de travaux, de Belfort, champion de poids et haltères,  
Doutres, adjudant de carrière, de Perpignan  
Macadre, inspecteur à l'agence Havas, Parisien  
Causeret, voyageur de commerce, de Lyon.  
Aubert, directeur propriétaire d'une usine à dentelle, à Calais  
Couturier, ingénieur au métro parisien

TONTON YVES

Lambert, adjudant de carrière, Eure et Loire  
Les deux frères Mokers, de Charleville-carrière  
Vattel, cultivateur, maire d'une commune d'Eure et Loire  
Girardin, carrière, Besançon  
Gaubert, carrière, Bolbec  
Mattei, carrière, Corse  
Le Goff, employé dans un entrepôt de café au Havre  
Deusmith, chimiste dans une maison de parfumerie et dont le propriétaire a un château à Loguivy ou l'Arcouest.  
GrosHenry, militaire de carrière  
Glatigny, militaire de carrière, Reims  
Gilbert, cultivateur (je crois qu'il est venu chez Sadie, ma belle-sœur).

TONTON YVES

SEJOUR A LUCKENWALDE

Bien entendu, les premiers jours, j'étais dépaysé, et dans ces changements, j'avais toujours peur d'attraper des poux. Dans ce camp, j'ai trouvé Renan, Ollivier d'Yvias, Bocher de Plounez à côté de Paimpol (c'est là que j'ai acheté, un jour, à une vente, un fauteuil pour tante Marie-Louise). Ma pauvre mémoire, où est-elle ? Je me suis inquiété pendant un moment, mais je ne suis pas le seul. M. Boloch, recteur de Plestin-Les-Grèves, de Quemper-Guézennec; M. Le Corre, curé à Brest. Avec ces deux derniers, j'aimais bien parler. J'ai passé, je crois, une vingtaine de jours dans ce camp. Il y avait appel matin et soir. Au-dessous de moi couchait un chanteur d'opéra. Un soir dans son lit il nous a chanté : «*Le beau Danube bleu*».

Après avoir examiné les alentours, j'ai trouvé un endroit où j'aimais aller me promener. Deux rangs de barbelés me séparant de la route, je voyais quelques civils passer. Pour être plus près, je serrais tellement les barbelés qu'il arrivait souvent que je reste accroché. Je voyais à 3 ou 400 mètres, dans une clairière, notre hôpital et plus loin le cimetière. Ma tranquillité a duré trois ou quatre jours. Mais voilà que les connaissances que j'avais faites au camp précédent me retrouvent. Quel supplice ! Je ne peux pas dire à ces gens «*Mais fichez le camp, voyons. Vous ne vous apercevez donc pas que vous m'ennuyez*». Mais non, ils se croyaient mes amis. Moi qui étais si heureux tout seul. Je songeais à ma petite femme faisant sa classe, mon petit Von, assis sur le banc, ou bien je me voyais arriver à Kérity, ou bien mon petit garçon et moi en train de préparer une surprise agréable à Maman. Mais non. Crac ! Je n'avais pas le droit de goûter à ce bonheur non plus. Quelques jours plus tard, j'ai trouvé un autre coin. Assis dans une tranchée, je me disais : «*ici, ils ne vont pas me trouver*». Mais le lendemain, ils m'ont déniché à nouveau et sont venus aussitôt s'asseoir à côté de moi. Il faut tout de même que ces gens soient bêtes pour ne pas s'apercevoir que je ne voulais pas de leur compagnie !

Il y avait dans ce camp un petit garçon, et je me demandais pour quelle raison il était là. Je le surveillais discrètement et j'ai appris, un jour, qu'il était Yougoslave. Le camp était en pleine campagne. Un jour un tracteur travaillait à côté du camp et des enfants le suivaient. Aussitôt qu'ils ont vu le petit garçon, ils sont venus en courant vers lui; sûrement si leurs aînés n'avaient

TONTON YVES

pas mis ce barbelé entre eux, ils se seraient mis à jouer ensemble.

Un marché noir existait dans ce camp. Il s'ouvrait à 17 h. On y trouvait un peu de tout. Une boule de pain 1400 g : 8 marks. Pâté. Bœuf. Sardines. Cigarettes. Montres. Essence pour briquets, etc... etc... Les prix se communiquaient de bouche à oreille chaque jour. Comment se procuraient-ils de la marchandise ? De colis venant de France. Et puis, très souvent, on nous distribuait, provenant de la Croix Rouge, des biscuits, côtes de bœuf, des cigarettes. Alors les spéculateurs commençaient à connaître ceux qui ne fumaient pas. Ils achetaient leurs cigarettes 1 mark, et puis attendaient une période où le tabac était rare pour le revendre 3 marks. Ce marché était tenu par des Français. Les autorités allemandes venaient de temps à autre leur faire la chasse, mais ils recommençaient. Dans ce camp, il y avait un bel orchestre : 160 musiciens dirigés par un chef d'orchestre de Radio Lille. Plusieurs de ses concerts ont été radiodiffusés (Stalag III A). Il a également composé, dans ce camp «*Rêve de France*». Il y avait concert tous les jours de 12 h 30 à 13 h 30.

La dernière nuit que j'ai passée dans ce camp, j'ai volontairement demandé à faire le quart et j'ai choisi de minuit à une heure. Le temps était orageux. Le ciel sillonné d'éclairs. Le vent était brûlant et venait pourtant du Nord. Je remplissais mes poumons de cet air parfumé par les forêts de sapins et par un immense champ de seigle. J'étais heureux car je savais que le lendemain c'était le départ.

Le lendemain, pluie torrentielle, jusqu'à 10 h. Je suis allé essayer de toucher les 645 F qui nous étaient dus en arrivant en Allemagne, mais on m'a dit qu'on les enverrait chez moi.

A midi, nous étions en rang devant la porte, prêts à partir. Les plus malades et les blessés sont partis en camion. Moi, j'étais content d'aller à pied. En route, j'ai enlevé quelques feuilles d'un marronnier; je les ai mangées et je les ai trouvées bonnes.

Jeudi 29 mai : 15 h 30 : départ de Luckerwalde - Jüterbog - Linda Holzdorf - Herzberg (Elster) - Falkenberg - Saxdorf. — 19 h 45 : arrivée à Neuhurxdorf. — 22 h 30 : arrivée au camp de Mulhberg Stalag IV B situé entre Dresde et Leipzig. — Grosse pluie toute la journée. Plaine - forêt de sapins parsemée de bouleaux - aperçu de nombreux chevreuils et lièvres.

Dans le camp de Mulhberg, où j'ai passé une dizaine de jours, je me suis ennuyé, désespérant du départ. J'ai attrapé des poux et ça me dégoûtait.

9 juin : dans la nuit, j'ai eu un peu froid. Couché sur un brancard. Golda - Futda 4 h 30. Reçu une tasse de café. Wächterbasch. Forêt de



## TONTON YVES

sapins dans les environs. Le paysage de collines est très beau. Hanau 7 h - 7 h 30. Francfort. Passé le Rhin à 8 h 40 à Worms. Lunachaffen - Neustad - Edenkohen. Vigne au loin dans le sud ouest. Montagne. Landau : arrêt (thé). Départ à 12 h. Haguenau 13 h 10. Strasbourg 14 h - Colmar 15 h 45 (Les Vosges à droite) - Mulhouse 17 h 45 (sympathie des habitants) - Alkirch - Petit Croix - émouvante réception, les femmes étaient folle de joie - reçu de nombreuses gâteries : biscuits, café, vin, œufs, sucre, cigarettes, etc... etc... - Belfort : la même chose, ainsi qu'à tous les arrêts suivants.

Dans la nuit le froid m'a obligé à me lever.

Arrivé à Châlons-sur-Saône, vers 3 h. A 4 h, j'étais debout, attendant avec impatience le jour. En même temps que nous, arrivait un train de grands malades venant de Prusse Orientale. J'ai interpellé un passant pour lui demander de m'expédier un télégramme. Vers 8 h, un officier Allemand passe dans les wagons pour nous compter. Aussitôt après, un autre donne des cartes à ceux d'entre nous qui habitent la zone occupée de façon à pouvoir prévenir leurs familles. Départ du train en direction de Lyon à 9 h. Pluie. 10 h 45 : arrivée à Mâcon où nous sommes reçus avec tous les honneurs possibles par les autorités militaires et civiles. Musique. Discours d'un président de la légion des combattants au nom du Maréchal Pétain, du Maire. Déjeuner, soupe, viande et pâtes, cigarettes, chocolat, vin, etc... 12 h : départ. Vers 14 h, à Lyon. Musique militaire et autorités. A Saint-Etienne, même réception. A Roanne, terminus, même réception. Jamais on ne m'avait fait tant d'honneur.

Transportés en autocar au camp de Malby. Logés dans des baraques très bien disposées et propres, en pleine campagne. J'ai fait une petite promenade le soir avant de me coucher. Ça n'a pas duré longtemps car les jambes me manquaient. Magnifique région que j'étais loin de soupçonner aussi belle. Et c'est pourtant, sans doute, une des plus belles et des plus riches de France.

J'ai très bien dormi cette nuit là ! Mes camarades m'ont dit le lendemain que j'avais les mains jointes !

Le 12 juin, après avoir reçu au camp de Mably un quart de boule de pain, un demi litre de vin, une boîte de pâté, un morceau de chocolat, un morceau de gruyère, et trois morceaux de viande, un car est venu me prendre ainsi que onze compagnons : 3 qui devaient descendre à Marseille pour aller ensuite en Algérie et les autres jusqu'à Toulon. Il pleuvait à torrent. Le train est parti à 20 h 01. Arrivée à Lyon vers 22 h 30. Aussitôt, nous avons pris un autre train qui était déjà bondé de voyageurs. J'ai réussi à trouver une place dans le soufflet. J'ai eu froid. A côté de moi, une dame s'appuyait sur son mari. Je ne me lassais pas de la regarder. Depuis le temps que je n'en avais

## TONTON YVES

pas vu de si près. Je constate que les jupes ont raccourci et que les cheveux ont allongé. Pour les chapeaux, je ne peux rien dire. Il y en avait de tellement bizarres auparavant ! Celui qu'elle portait était assez plat et avait une plume plantée verticalement sur le haut. Sur sa figure, je crois, descendait une voilette. Je ne suis pas très sûr, car je n'osais pas la dévisager.

A Avignon, beaucoup de voyageurs sont descendus et j'ai pu avoir une place. Il était 2 h 45. J'étais à côté d'une vieille dame. Je me suis endormi et lorsque je me suis réveillé j'ai constaté que j'avais la tête sur l'épaule de cette dame. Je suis resté un bon moment avant de retrouver tous mes esprits et après je n'osais plus lui demander pardon de l'avoir gênée.

A 6 h, nous arrivons à Marseille. Je descends pour faire sortir de la gare mes trois hommes, et ensuite je me dirige vers la Croix Rouge pour avoir une tasse de café. Et voilà que je rencontre mon camarade Bernard de Pleurtuit. C'était mon meilleur ami à Saint-Lô et, comme moi, il revenait d'Allemagne. Nous nous sommes embrassés. Nous étions dans le même train depuis Lyon.

Arrivée à Toulon, vers 9 h, le 13 juin 1941. C'est là que je me suis fait démobiliser. J'y ai trouvé Gonidec le seul rescapé du naufrage du «*Pourquoi pas ?*». Nous avons parlé longuement de l'Islande. Je trouvais toujours l'Islande sur mon chemin.

A la fin de la guerre 14 - 18 - qui fut pour moi la guerre 14 - 19 puisque j'ai passé la cinquième année dans la Mer Noire - j'ai reçu un pécule de 150 francs avec lequel j'ai acheté un vélo.

A la 2ème, j'ai reçu une paire de chaussures après avoir signé un engagement sur l'honneur de la déclarer à la mairie en arrivant chez moi !

Les guerres ne rapportent décidément pas grand'chose aux pauvres gens !...



*La ferme Skaftafell au-dessus du fleuve Skeidara ; au fond, Ingelshofdi, lieu du naufrage de l'Aurore en 1912.*

## Mes souvenirs d'Islande...

Monsieur Yves Le Roux, âgé de 85 ans, ancien pêcheur d'Islande, a été invité en Islande, par l'Alliance Française, pour parler aux Islandais de ce que les Paimpolais appellent « *Le Temps d'Islande* ». Son séjour du 28 mai au 5 juin 1979 a été organisé

par Monsieur Jacques Raymond. J'ai accompagné mon oncle depuis Paris, car, vu son âge, il ne voulait pas faire le voyage seul, et j'en ai profité pour donner une conférence scientifique à l'université de Reykjavik.

Pour comprendre l'intérêt de ce voyage, il est bon de rappeler brièvement l'histoire de Monsieur Le Roux. Il participa à six campagnes de pêche en Islande, de 1909 à 1914. En fait, sa campagne de 1912 tourna court, puisque la goélette « *L'Aurore* » sur laquelle il se trouvait fit naufrage, le 22 Février 1912, sur la côte Sud de l'Islande, près de la pointe d'Ingolfur. A cet endroit, au pied du grand glacier Vatnajökull, la côte, formée d'une large bande de sables glaciaires, est très plate. Du large, on aperçoit la montagne, mais on distingue mal cette côte plate. C'est ainsi que « *L'Aurore* », qui dérivait vers la terre, s'échoua sur le sable, vers deux heures du matin. Non loin de là se trouvait la carcasse rouillée d'un chalutier allemand, qui avait fait naufrage cinq années auparavant. La moitié des membres de l'équipage étaient morts de froid; car il est très difficile de trouver son chemin dans ces alluvions glaciaires coupées de nombreux cours d'eau. Heureusement pour l'équipage de « *L'Aurore* », un pasteur d'un village situé au pied de la montagne, à 20 ou 25 km de la côte, avait l'habitude, depuis la catastrophe du chalutier allemand, de scruter chaque jour la côte à la jumelle. Il vint donc au secours des naufragés, passa la première nuit avec eux, et s'occupa de les loger dans son village (Sandfell) et dans un village voisin (Svinafell). Il avait d'autant plus de mérite pour cela que, cette même nuit, sa femme donnait naissance à une fille.

Les marins Français passèrent une douzaine de jours dans ces villages, pendant que le pasteur se préoccupait de réunir suffisamment de poneys pour transporter les hommes et leurs bagages. Puis, en une vingtaine de jours, ils rejoignirent Reykjavik, retrouvèrent trois autres équipages naufragés, et furent rapatriés par un cargo norvégien.

## TONTON YVES

Puis, les années passèrent. Mais Monsieur Le Roux n'avait pas oublié son naufrage et surtout les secours que lui et l'équipage avaient reçus du pasteur de Sandfell, et il rêvait de retrouver le pasteur pour lui témoigner sa reconnaissance. Sa femme, institutrice, lui avait promis que, dès sa retraite, elle apprendrait l'espéranto pour communiquer avec les espérantistes islandais. Ce qu'elle fit en 1952 et les espérantistes islandais retrouvèrent la trace du pasteur, auquel Monsieur Le Roux put enfin écrire. Nous avons découvert lors de ce voyage, que les traductions de la lettre de Madame Le Roux aux espérantistes islandais et de la lettre de Monsieur Le Roux au pasteur avaient été publiées en 1952 dans une revue islandaise.

Le pasteur mourut en 1959, mais Monsieur Le Roux resta en correspondance avec ses trois filles, en particulier avec l'aînée, décédée il y a moins d'un an.

Ce récit permet d'imaginer les sentiments de Monsieur Le Roux quand il retrouva l'Islande, et aussi l'intérêt que lui manifestèrent beaucoup d'Islandais. Son voyage eut un grand impact, puisque, dès notre arrivée à Keflavik, vers 18 h 20, nous fûmes conduits à la Télévision islandaise, où Monsieur Le Roux fut interviewé. Cette interview, de trois minutes, avec sous-titres en islandais, passa le soir même au bulletin d'informations de 20 h. Dès lors, mon oncle n'était plus un inconnu dans l'île, comme nous allions le constater au cours de notre voyage.

Le lendemain, Monsieur Le Roux fut longuement interrogé par un journaliste du journal « *Thorjuillin* » (La Volonté Nationale). L'interview fut publiée quelques jours plus tard, illustrée de six photographies. Monsieur Jacques Raymond a déjà fait parvenir à l'Alliance Française une copie de cet article et sa traduction.

Le soir du même jour, dans la salle de la bibliothèque française, Monsieur Le Roux rappela ses souvenirs devant une cinquantaine de personnes, parmi lesquelles se trouvait Monsieur l'Ambassadeur de France et sa famille. Après une présentation faite par Monsieur Benjamin Magnusson, président de l'Alliance Française à Reykjavik, l'entretien fut conduit par Madame Vigdis Finnbogadottir, qui avait déjà mené l'interview télévisée de la veille (Madame Finnbogadottir était venue en Bretagne, il y a six ou sept ans, pour recueillir des témoignages sur la pêche en Islande, à laquelle elle a consacré une thèse).

Mais ce qui marqua le plus la soirée, pour Monsieur Le Roux, fut de retrouver, dans l'assistance, l'espérantiste islandais qui avait permis d'établir le contact avec le pasteur, et, d'autre part, la seconde fille du pasteur, celle qui, justement, était née dans la nuit qui suivit le naufrage de « *L'Aurore* ». Quelques personnes présentes apportèrent aussi des témoignages sur cette

## TONTON YVES



*Tonton Yves et Karl Sigurdson en 1979 à Reykjavik.*



*Les naufragés de « l'Aurore » arrivant à Reykjavik en 1912. Marqué d'une croix, le Pasteur Johannesson.*



TONTON YVES

époque pourtant bien lointaine.

Le lendemain matin, Messieurs Le Roux, Magnusson, Raymond et moi fûmes reçus à la mairie de Reykjavik. Monsieur Le Roux apportait en effet à la ville de Reykjavik un cadeau de la municipalité de Paimpol, consistant en un agrandissement d'une ancienne photographie du port de Paimpol avec les goëlettes « islandaises », paraphé par les membre du Conseil municipal.

Puis, en six jours, Monsieur Jacques Raymond nous fit visiter la partie sud et sud-est de l'Islande (en compagnie de Monsieur Magnusson jusqu'à Höfn). C'était, pour Monsieur Le Roux, refaire, en sens inverse, et dans des conditions bien différentes, le chemin qu'il avait fait soixante-sept ans plus tôt. Le pays avait évidemment beaucoup changé : du village du pasteur, qui avait accueilli une partie des naufragés, il ne restait plus qu'un vieux cimetière.

Puis nous allâmes jusqu'à Budir, dans la région des fjords de l'Est. Budir est un petit port situé au fond du Fraskrudfjordur, appelé autrefois le fjord des Français. C'est à Budir que se trouvaient un hôpital français, une chapelle française, et que résidait un consul Français. Les bateaux de pêche français (Paimpol, Dunkerque et Gravelines) venaient y faire relâche, pour prendre de l'eau potable, remettre leur changement de morues à d'autres bateaux venus apporter le sel, éventuellement, faire des réparations (en 1927, mon beau-père y avait effectué la réparation du mât, qui s'était brisé, de la goëlette « La Glycine »). Il y avait à certains moments jusqu'à une quarantaine de bateaux français dans ce fjord, et même jusqu'à cent vingt au début du siècle. De cette époque, il ne reste plus que quelques souvenirs des Français : le sous-sol de l'hôpital (le père de Monsieur Le Roux avait séjourné dans cet hôpital), la maison du consul et quelques vieilles maisons du début du siècle, le rocher (déplacé) qui servait de point de repère aux bateaux, et le cimetière où reposent 49 marins français (dont 19 sont restés inconnus). Mais cette époque a laissé aussi des souvenirs chez les Islandais, y compris dans leur vocabulaire. Nous avons eu la chance de rencontrer à Budir un Islandais dont le père assurait les contacts avec les pêcheurs Français. Il avait conservé de vieilles brochures (françaises), des photographies et c'est lui qui nous guida dans notre recherche des traces du passé. Il se souvenait aussi du remâtage de la « Glycine » en 1927.

Notre séjour en Islande se termina par un dîner chez la fille du pasteur, comme une conclusion de cette belle histoire.

Ce voyage a déjà eu, et aura encore, des retombées.

1. La presse locale lui a consacré quelques articles (pièces jointes)
2. Monsieur Le Roux a déjà été amené plusieurs fois à parler de son

TONTON YVES

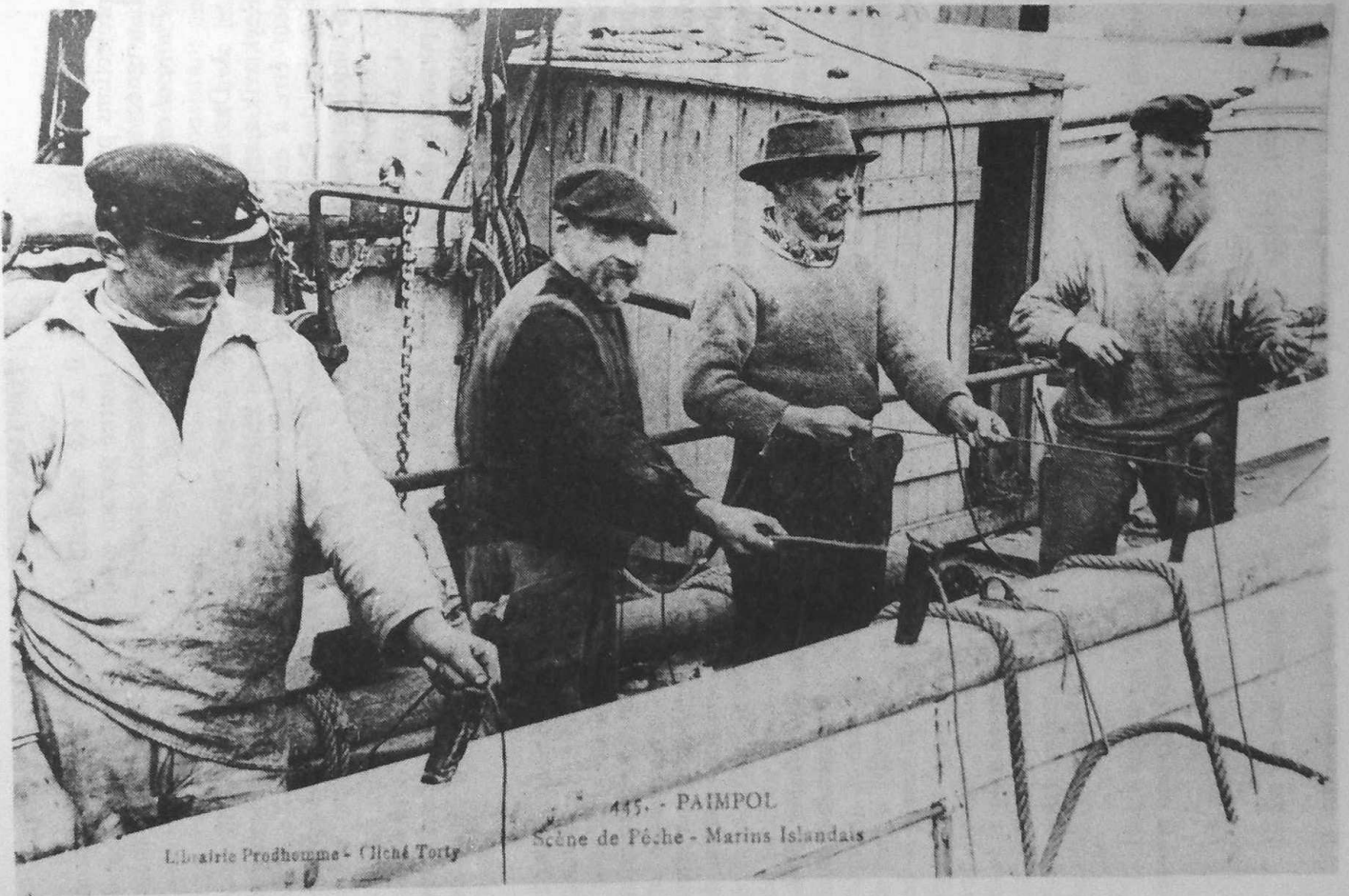
voyage et de la façon dont il a été accueilli en Islande, à l'occasion de projections publiques d'un film tourné par un groupe de jeunes du Collège de Lanvignec sous la direction de Monsieur Jean Le Meur, ayant pour thème « Paimpol et la pêche en Islande ».

3. Des liens se sont noués entre Paimpol et Reykjavik. Le Maire de Reykjavik a répondu au Maire de Paimpol. Ces premiers contacts aboutiront peut être à des échanges de jeunes. Un autre Paimpolais, Mgr Kerlévéo, historien de Paimpol et du Temps d'Islande, a même suggéré tout récemment un jumelage des deux villes...

4. Au cours de ce voyage, j'ai pris un très grand nombre de diapositives, en particulier sur les souvenirs français de Budir. J'en fais actuellement tirer des copies. Elles permettront ensuite à Messieurs Le Roux et Le Meur de présenter l'Islande actuelle, en particulier à des publics scolaires.

Enfin, je voudrais mentionner la partie scientifique de ce voyage, évidemment beaucoup moins spectaculaire que sa partie culturelle. Le 29 Mai, j'ai donné (en anglais), au Département de Physique de l'Université d'Islande, une conférence sur les développements actuels de la physique des particules (au niveau de non-spécialistes), intitulée « *What are the constituents of matter ?* ». A mon retour à Paris, j'ai signalé que les scientifiques islandais aimeraient recevoir des scientifiques français, qui font parfois escale à Reykjavik en route vers les Etats-Unis par les lignes islandaises.

A Paris, le 29 Juillet 1979.  
Louis Jauneau.



445. - PAIMPOL  
Scène de Pêche - Marins Islandais  
Librairie Prodhomme - Cliché Torty

## *Bons marins ou bons pêcheurs ?*

Le 12 mars 1898, au cours de son étude générale sur la pêche en Islande, le commissaire de Montcheuil souhaite *« rehausser le niveau moral des capitaines et leur donner l'instruction nécessaire pour remplir leurs devoirs »*. En 1905, un chasseur ayant perdu son capitaine trois jours après avoir quitté Lisbonne, a dû demander l'assistance d'un navire étranger pour pouvoir rentrer, le second ne sachant ni lire ni écrire. Le 10 janvier 1904, le commissaire déplore qu'à bord des goélettes *« peu importe que le second ou le lieutenant soient illettrés ou mauvais marins pourvu qu'ils soient bons pêcheurs »*. Le 3 juin 1905, le commissaire regrette que *« nulle par ailleurs, l'instruction générale n'est aussi faible qu'à Paimpol, l'administration ne peut rien tirer des rapports de mer rédigés sur les mêmes clichés avec la même absence d'idées »*. Le rapport annuel de 1905 indique : *« beaucoup de capitaines ne lisent qu'avec peine »*. Le 12 mai 1905, le commissaire écrit à son chef de service *« quant aux capitaines, dès qu'ils ont obtenu leurs brevets, ils se font un point d'honneur de ne plus ouvrir un livre. Ainsi le peu qu'ils ont appris à l'école, ils le perdent bientôt et ils sont généralement d'une ignorance invraisemblable »*.

Si la responsabilité du degré moyen d'instruction des officiers n'incombe pas aux armateurs, ces derniers sont coupables d'orienter trop souvent le recrutement en fonction de ce faible niveau, comme le souligne le commissaire *« l'illettré coûtant moins cher que son concurrent un peu instruit, est recruté »*.

Enfin, l'ivrognerie est régulièrement relevée par les divers commissaires des Affaires Maritimes comme une cause de sinistres. Selon le commissaire Jamet *« le quart des capitaines sont des ivrognes permanents »*. Le 10 janvier 1904, le commissaire déplore la disparition de 27 hommes pendant la campagne de 1903 et en attribue la raison à *« l'insuffisance de commandement, les capitaines choisis exclusivement en raison de leur capacité pour la pêche sont déjà médiocres par eux-mêmes en raison de leur penchant pour la boisson »*.

Le but de cette énumération n'est pas d'accabler les armateurs. Certains furent attentifs à l'hygiène à bord ou sensibles à la qualité du recrutement, d'autres activèrent la charité publique ou privée, quoique de la part de certains d'entre eux, il y ait eu quelque cynisme à faire organiser par leurs femmes des fêtes de charité destinées à soulager des misères qu'ils avaient souvent contribué à susciter par leur incurie ou leur égoïsme.



TONTON YVES

C'est pourquoi la littérature semble vaine et frivole face à ces *réalités*. Alors que bon nombre de naufrages ont des explications rationnelles, «le destin», les insondables «desseins de Dieu» ou «les exigences de la mer» sont invoqués. «Elle baissa la tête, se sentant plus triste, plus vaincue par la mer». (P. Loti, «Pêcheur d'Islande»). «Plaise à N.D. de Bonne Nouvelle que la mer ne nous prenne à son tour». (A. Le Braz : «La Terre du passé»).

Pourtant, certains auteurs Bretons semblent conscients de l'étendue des dégâts humains. Le Braz en un seul paragraphe semble illustrer l'ambiguïté de cette littérature. D'un côté, conscience du malheur des hommes : «*que d'existences sacrifiées ! Que de maisonnées d'enfants jetées à toutes les aventures de la faim*»; d'autre part, réflexion sur les raisons réelles des naufrages remplacée par cette trop facile invocation du destin : «*... la mer semble faire relâche et se contente de proies isolées au lieu d'engloutissements collectifs*».

Un esprit indépendant a écrit dans le «*Journal de Paimpol*» du 18 mars 1900 : «*Il ne faudrait peut-être pas trop me presser pour me faire avouer au risque d'un scandale général que je suis contre la pêche d'Islande elle-même, telle que du moins elle est pratiquée avec la vie humaine comme un jeu et l'alcoolisme pour raçon*».

Comment ne pas être tenté de souscrire à cette courageuse affirmation quand on lit ce récit recueilli le 28 mai 1893 par le commissaire Moreau de Montcheuil d'un survivant du naufrage de la «*Dunkerquoise*» : «*Après la disparition du navire, le second, le mousse et neuf hommes, parmi lesquels j'étais, ont embarqué dans le canot avec l'assentiment du capitaine, l'embarcation ne pouvait pas prendre plus de monde. Nous avons réussi à traverser les glaces flottantes et à gagner la goélette de Paimpol «Astre des Mers» que l'on apercevait du glaçon sur lequel nous nous étions réfugiés. Le capitaine de «l'Astre des Mers» dut s'éloigner. Le lendemain nous sommes revenus sur les lieux du naufrage. Mais la banquise était disloquée les glaçons dispersés et nous n'avons vu aucune trace de nos onze malheureux camarades*».

Comment ne pas penser que ces épouvantables agonies ne sont dues ni au «*Destin*», ni à «*l'Islande dévoreuse d'hommes*» ni «*au désir de Dieu de rappeler ses fils*», mais à l'absence d'un second canot de sauvetage.

F. CHAPPE.

La Dépêche Trégorroise et Paimpolaise du 10.10.81.

Dans le porche de la chapelle de Perros-Hamon, d'authentiques mémoires de la mer.

TONTON YVES

### TEMOIGNAGE D'ISLANDE

Au printemps 1975 (voir les n<sup>o</sup>s : 15 mars et 28 juin) nous avons publié dans «*La Presse Paimpolaise*» des passages de lettres écrites par Karl Sigurdsson, un pêcheur Islandais de Reykjavik, en particulier sur le naufrage du «*Pourquoi Pas*» en 1936. Grâce à lui, nous pouvons faire paraître dans notre journal, le témoignage d'Islandais sur les terribles naufrages, dont étaient trop souvent victimes les «*Pêcheurs d'Islande*» : Le mur des disparus au cimetière de Ploubazlanec l'atteste.

Les faits relatés dans les articles qui suivront concernent la tempête du 6 - 7 mars 1873 : 13 ou 14 bateaux perdus, dont des Paimpolais.

Reykjavik, le 22 - 3 - 76.

Le problème des naufrages de bateaux sur les côtes peu habitées d'Islande présentait deux aspects : celui des naufragés eux-mêmes et celui des Islandais qui les accueillait et faisaient leur possible pour les aider.

Ce dernier point de vue a été décrit par un auteur Islandais, Thabergur Thordarson, qui se souvient lui-même de naufrages de Goélettes françaises sur la côte Sud-Est d'Islande.

Je pense que si des Paimpolais s'intéressent encore à l'époque islandaise de leur ville, son récit mérite d'être traduit en français.

Le Docteur Jean-Baptiste Charcot, chef du bateau «*Pourquoi Pas ?*» qui



## TONTON YVES

*fût naufragé au Nord de Reykjavik en Septembre 1936 est venu souvent en Islande, il avait des compagnons ici.*

*J'ai appris ceci, par hasard, quand j'ai trouvé un livre - en partie sa biographie - rédigé par une Islandaise qui a été présidente de la société «Alliance Française» à Reykjavik. Le livre contient quelques vues de Charcot et de son bateau.*

Reykjavik, le 9 - 4 - 76.

*Voici la traduction que je mentionnais dans ma dernière lettre. Le traducteur, âgé de 75 ans, est instituteur en retraite.*

*Il est né et a vécu ses jeunes années dans une ferme juste à l'Est de Horn où les naufrages eurent lieu en 1873.*

*L'auteur du récit Thabergur Thordarson est également natif de cette région, et tous deux, l'auteur et le traducteur, se souviennent bien des voiliers français, près des côtes Sud-Est d'Islande.*

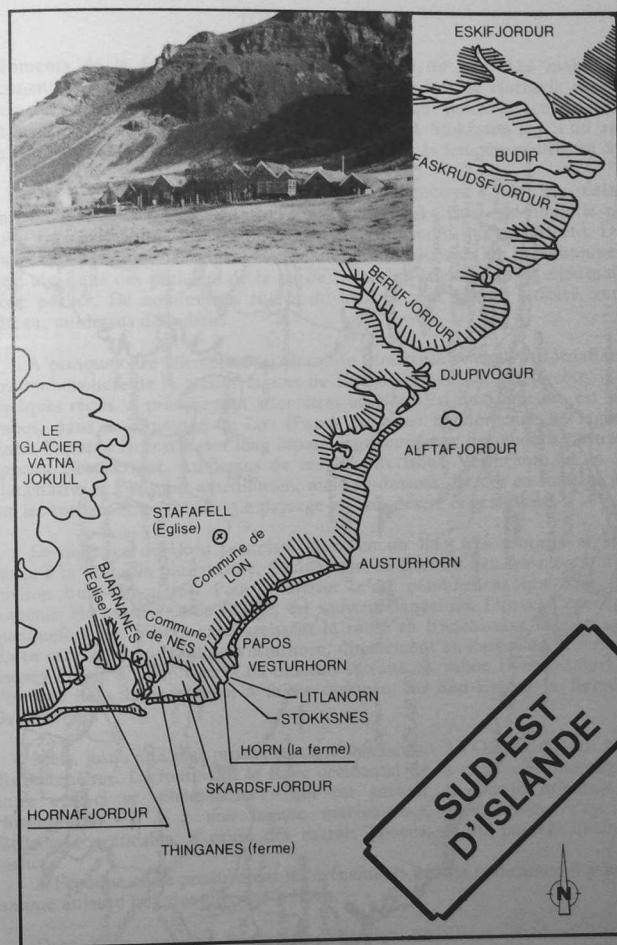
*Le récit en question décrit bien la rencontre des fermiers Islandais et des naufragés Français, selon le point de vue islandais.*

Karl SIGURDSSON.

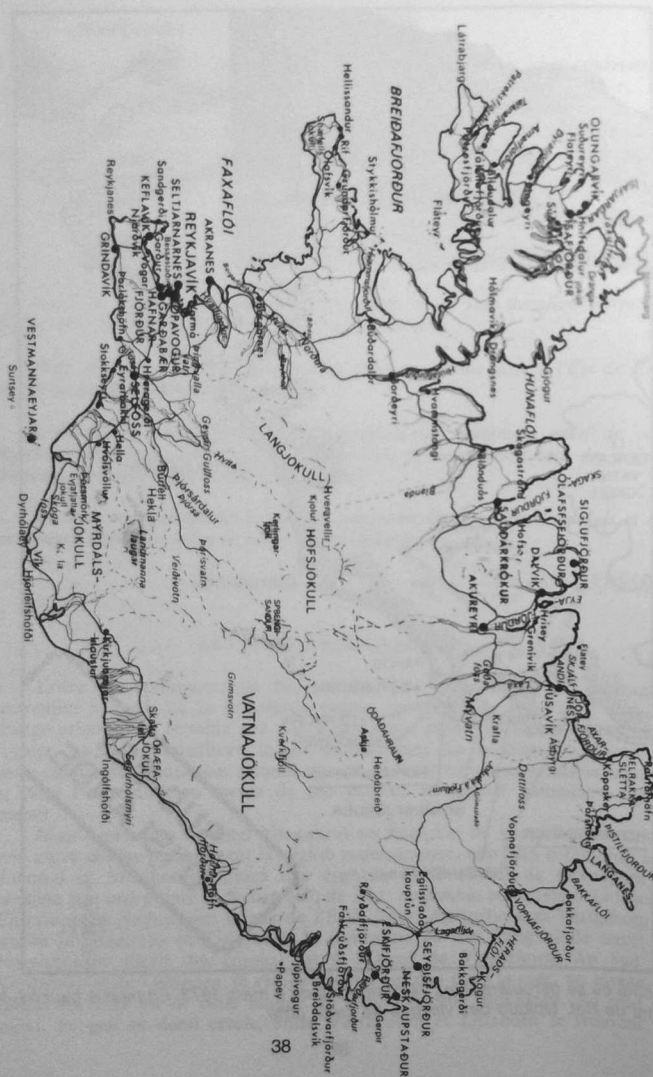
### LES NAUFRAGES A «HORN».

Entre les communes de Nes et de Lon, une chaîne de montagnes moyennes s'étend, de la principale région montagneuse jusqu'à la mer. Sa frange orientale se termine par une gigantesque pointe rocheuse, étrangement formée, appelée Vesturhorn (corne occidentale). La bordure Sud-Ouest de cette chaîne de montagnes s'étend en une dorsale rocheuse de faible hauteur et dont l'extrémité, en forme de roc pointu, est appelé Litlahorn (petite corne)

Mais à peu plus de vingt kilomètres au Nord-Est de Vesturhorn se trouve une autre chaîne prolongeant la région montagneuse, entre les communes Lon (lagune) et Alftafjordur (fjord des cygnes). Cette chaîne de montagnes se termine par une pointe rocheuse qui, de loin, ressemble beaucoup à Litlahorn. Elle s'appelle Austurhorn (corne de l'Est). Entre Austurhorn et Vesturhorn se trouve la commune de Lon, mais la commune de Nes (langues de terre) ou Hornafjordur (fjord des cornes) est à l'Ouest de Vesturhorn. Au Sud de Vesturhorn et de Litlahorn, le rivage pénètre un peu dans la mer, au niveau de Litlahorn, et la fin de cette langue de terre s'appelle Stokksnes. Au pied du mont, un peu en demi cercle, entre Vesturhorn et Litlahorn se trouvent les



La côte où se déroulèrent les 14 naufrages du 6 mars 1873. En haut à gauche, la ferme de Hof, typique des villages de cette côte.



## TONTON YVES

bâtiments de la ferme Horn, dans la commune de Nes. Les maisons se tiennent près de la mer, à un peu plus d'un kilomètre de Hornsvik (baie ou anse de Horn). Mais jusqu'au bout de Stokksnes qui limite le contour Ouest de la baie, il y a un peu plus de deux kilomètres. A Stokksnes il y a un amas de récifs, et, là, il est dangereux de naviguer quand la tempête souffle du Sud.

Au Nord-Est de Hornsvik à environ deux kilomètres à l'Est des maisons un coin sablonneux s'allonge jusqu'à une avancée rocheuse qui limite le petit golfe à l'Est. Habituellement, on le nomme Hornshofn (port de Horn). Dans les siècles passés, se trouvaient, là, de nombreux pêcheurs de la commune de Nes; ainsi que des pêcheurs de la partie Nord de l'Islande, qui y séjournaient pour pêcher. De nombreuses ruines de maison sont encore visibles, sur le coteau, au-dessus de la baie.

A presque onze kilomètres à l'Ouest de Stokksnes se trouve Hornafjardaros (embouchure de la grande lagune de Hornafjörður). Là, sur la côte, il y a quelques récifs. A presque sept kilomètres au Nord-Est de Stokksnes est situé Papos, dans la commune de Lon (Papos est aussi un déversoir de lagune). Entre Papos et Hornsvik, un long espace est occupé par des éboulis abrupts, appelés Hornskridur. Au-dessus de ces éboulis trône Vesturhorn, d'un gris blanchâtre, et à l'aspect antédiluvien, mais au-dessous, la mer se jette sur les rochers et les écueils. Ce paysage est très désert et grandiose.

Le domaine de Horn se dresse ainsi, en un lieu très solitaire et isolé. Jusqu'à la ferme la plus proche, Sydrifjörður en Lon à l'Est des monts, il y a environ huit kilomètres. Pour y arriver, c'est péniblement que l'on peut franchir Hornskridur. Ce voyage, est souvent dangereux l'hiver. Cependant, quelquefois, des piétons raccourcissent la route en franchissant la montagne. En ce cas, on va au Nord de Vesturhorn, directement au-dessus de la ferme, à travers un col nommé Kex et on descend suivant un vallon (Kastardalur) qui s'insinue dans la montagne, à faible distance, au Sud-Est de la ferme de Sydrifjörður.

Mais, jusqu'à la plus proche ferme - Thinganes - à l'Ouest de Horn il y a dix kilomètres. La route suit le flanc occidental de la chaîne de montagnes; entre celle-ci et Skarsfjörður - qui est surtout la partie orientale de Hornafjörður - il y a une lagune marécageuse. Cette route n'est pas facilement praticable, à cause des marais boueux et du paysage plein de rochers.

A l'époque où se produisirent les événements décrits ci-dessous, il y avait, comme aujourd'hui, deux fermes à Horn.

Dans l'une, habitait le fermier Sigurdur Snjolfsson et dans l'autre, Eyjolfur Sigurdsson qui était charpentier. Il avait appris ce métier chez Georg Ahrenz, un charpentier Allemand, à Reykjavik. Après, Eyjolfur voyagea à



Au cimetière de Stafafell, à la mémoire de 38 marins français.

Copenhague et y travailla deux ans et demi à la construction de maisons. Après cela, il retourna en Islande et, un peu plus tard, se maria et s'établit à Horn. Parmi ses enfants se trouvaient Sigurdur, fermier à Horn et Stefan qui s'en alla à Copenhague, y apprit la typographie et aussi beaucoup de langues étrangères. Eyjolfur mourut le 25 février 1904 dans sa 70<sup>ème</sup> année.

Le jeudi 6 Mars 1873, le temps était tel que, sur la côte Sud-Est d'Islande, le ciel était couvert de nuages et un doux et léger vent d'Est soufflait, tôt le matin. Mais l'après-midi, le vent passa au Sud-Est, avec une épaisse chute de neige.

Juste avant minuit, une tempête du Sud ou du Sud-Est se déchaîna, accompagnée d'une grosse pluie, il faisait tellement noir qu'on distinguait, à peine, le ciel de la terre, alors que la lune n'était qu'à son septième jour.

Dans cette journée, de Horn, on voyait beaucoup de bateaux à voiles français qui venaient d'arriver en Islande. Eparpillés, ils pêchaient tous, à proximité de la côte et se laissaient dériver vers l'Ouest, le long de la côte, à cause du petit vent d'Est. L'après-midi, tout s'obscurcit, partout, à tel point que toute la flottille disparut dans l'épaisse chute de neige.

Le lendemain, quand les fermiers de Horn sortirent du lit, à 8 heures, le matin, dans une douce brise du Sud, ils surent la suite des événements. Ils virent, alors, un groupe d'hommes qui venaient à pied, de la direction de Litlahorn, vers la ferme. Là, venaient dix-huit naufragés d'une goélette française qui avait été jetée à la côte, durant la tempête nocturne, un peu à l'Ouest de Stokksnes. Ces hommes-ci étaient gais et bavardaient, l'un d'eux portait un petit fût de cognac, sur le dos. On les régala et on les soigna à Horn. On vida la maison d'habitation de Eyjolfur pour les y loger. Quelques-uns couchèrent dans les lits des gens de la maison, mais, pour les autres, on arrangea une couchette de foin, sur le plancher. Eyjolfur avait apporté le foin.

Plus tard dans cette journée, ils allèrent au bateau pour sauver les provisions et les habits. Ils trouvèrent un peu de porc, du pain et divers autres objets. Juste avant le soir, ils revinrent à Horn, treize autres naufragés les accompagnaient. Deux d'entre eux étaient du même bateau que les dix-huit qui étaient venus le matin, les onze étaient d'un autre bateau. Cependant, on pensait qu'un de ces onze appartenait à un troisième équipage, et on supposait qu'une vague l'avait enlevé d'un schooner qui s'était brisé sur les récifs de la côte orientale de Hornafjardaros. On devina ceci, car il se tenait, en dehors du groupe, et, souvent, il se rendait seul, sur la côte Est de Hornafjardaros.

Douze de ces treize s'ajoutèrent au groupe arrivé précédemment, et

## TONTON YVES

logèrent dans la maison de Eyjolfur, avec les autres. Mais un homme gravement blessé, au niveau du tibia, fut mis au lit par les occupants de la maison de Sigurdur. Un autre également était gravement blessé, mais se trouvait avec ses camarades chez Eyjolfur.

Dans les maisons de Horn, on ne savait que peu de choses sur ce qui s'était produit durant cette nuit de grande tempête. Mais, bientôt, on sut que dans cette subite tempête du Sud, cinq bateaux de pêche français avaient péri, près de Stokksnes : quatre schooners et un lougre.

L'un d'eux se jeta, à la côte, un peu à l'Ouest de Stokksnes. Il se nommait «*Fleur de Marie*» et venait de Paimpol; 20 hommes en furent sauvés, mais 3 disparurent.

Le deuxième bateau s'échoua à l'Ouest, au milieu de Thjodolfur (côte proche de Horn). Son nom était : «*L'Oiseau de Mer*» : 10 ou 11 hommes se sauvèrent, mais 12 ou 13 périrent.

Le troisième bateau se rompit à l'Est de Hornsfjordur, comme indiqué précédemment. On supposait que, vraisemblablement un homme s'en tira.

Le quatrième bateau se brisa sur un écueil, à l'Ouest de Stokksnes. Il se fracassa sur les récifs. Une moitié pendait, maintenue par l'ancre accrochée au rocher jusqu'à ce qu'il fut mis en pièces par les vagues.

Le cinquième bateau dériva probablement à la côte, à Hornsvik, à l'Est de la ferme, ou bien se rompit sur les brisants près de Papos. Les équipages de ces deux bateaux périrent. Les trois derniers bateaux se nommaient : «*Notre-Dame des Dunes*» de Paimpol; «*L'Express*» et «*Marie-Josèphe*».

De vieilles personnes du district de Skaftafellssysla disent que l'on parlait de treize ou quatorze naufrages de bateaux, cette nuit, sur les côtes de Skaftafellssysla.

Tous les capitaines de ces bateaux à voiles périrent, sauf celui de «*Fleur de Marie*». Il réussit à venir vivant à la côte, ainsi que son équipage, après l'abandon de son bateau. Là, il salua ses camarades. Il dit qu'il n'avait ni femme, ni enfant, mais que, maintenant, pour la troisième fois, son bateau faisait naufrage. Ayant ainsi parlé, il retourna sur le bateau, tandis que ses compagnons partaient à la recherche d'un logement. Plus tard, dans la même journée, ils le trouvèrent mort sur le pont du bateau. On pensa qu'il avait bu du poison, car aucune blessure n'était visible sur son cadavre. Ce bateau était resté couché indemne, sur des rochers plats, jusqu'à la prochaine marée, à tel point qu'on pouvait y aller à pieds secs. Mais, à la marée montante, il commença à se disloquer et se brisa.

## TONTON YVES

Au Nord-Est de Hornsvik à environ deux kilomètres à l'Est des maisons s'échouèrent, en tout, 28 cadavres, des deux côtés de Stokksness. La plupart d'entre eux étaient indemnes et habillés. Ceux qui s'étaient sauvés prenaient les vêtements des morts et aidaient à porter les cadavres hors de la mer.

Mais les fermiers de la commune de Nes les transportèrent en barque à travers la lagune de Hornafjordur. De là, ils furent transportés à l'église de Bjarnanes pour enterrement. Le pasteur Bergur Jonsson fit le service funèbre. Le 15 mars, il fit enterrer 10 hommes; le 16, 4; le 27, 1; le 29, 1; le 4 avril, 1 et enfin le 12 décembre de l'hiver suivant.

Sur les rivages de la commune de Lon, dérivèrent, au moins, entre 30 à 40 cadavres. (La gazette Pjodoifur disait 38). Tous furent transportés à l'église de Stafafell. Ils furent mis dans un champ en culture, à l'Est du cimetière et recouverts. Rapidement, on fabriqua pour eux des caisses en bois, non raboté, cependant en forme de cercueils. Ensuite, ils furent enterrés dans la corne Sud-Ouest du cimetière. Plus tard, dans le printemps, on trouva en plus, 2 cadavres dérivant sur les côtes du Lon, ils furent également enterrés à Stafafell. Il fut dit que 2 cadavres s'échouèrent dans la commune de Alftafjordur. Dans ce même printemps un cadavre aborda à Hvalnesskridur à l'Est de Austurhorn. Il était si lourd et si gras que ceux qui le découvrirent ne se sentaient pas capables de le porter au-delà de Hvalnesskridur, où ne se trouve qu'un très étroit sentier rocailleux près de la mer. Pour cette raison, on enterra ce cadavre sur place. On disait que 2 naufragés malades qui restèrent après les autres à Horn, connaissaient ce «*gros*». Ils ajoutèrent qu'il était capitaine et co-propriétaire de cinq autres bateaux, qui tous firent naufrage. Ils dirent, également, que c'était un citoyen très estimé en son pays; ils regrettaient qu'il ne puisse jouir d'un enterrement en terre consacrée. Beaucoup de cadavres dérivèrent vers la côte Ouest de Hornafjardaror; 18 furent enterrés dans une tombe près de l'église de Holt et mon informateur de ce fait qui était lui-même un des fossoyeurs, pensait que bien plus de morts rejetés par la mer furent transportés là, pour y être enterrés.

Le 20 mars, le préfet, Arni Gislason, vint visiter Horn et Papos. Les 24 et 25 mars, il vendit aux enchères les diverses épaves; le tout se vendit pour seulement 895 «*thalers*» danois et 16 sous.

Les naufragés, au nombre de 31, restèrent tous à Horn, jusqu'à leur transport à Djupivogur d'où ils continuèrent leur voyage en bateau. Ils



## TONTON YVES

logeaient dans la maison de Eyjolfur, sauf le second qui était blessé. Leur nourriture était constituée en grande partie des denrées - provenant des bateaux - échouées à la côte, car la nourriture islandaise ne leur plaisait pas. Ils achetaient cependant un peu de pain à Papos, qui était alors le lieu de commerce du district.

Ces naufragés avaient l'habitude de lire un prêche édifiant le dimanche et au milieu de la semaine. Quelques-uns chantaient avant et après la lecture du prêche, l'un d'eux déclamaient et le prêche était très court.

Ils organisaient, toujours, ces messes en plein air et tous se tenaient debout, les pieds nus, pendant qu'ils chantaient et lisaient. Si des garçons de Horn arrivaient, la tête couverte, les Français leur prenaient la coiffure et la conservaient, jusqu'à la fin du service.

Quelquefois, ils s'amusaient, en jouant à divers jeux. Principalement, ils imitaient les enfants de Horn, se balançant sur des planches posées en travers sur des barrières. Il n'est pas possible de dire que ces hommes étaient gais, mais ils étaient affables et sincères dans leur conduite et modestes dans leur relations avec les autres. Ils étaient de tous âges : quelques-uns étaient jeunes et d'autres avaient jusqu'à 60 ans.

En ce printemps, le bateau allant à Papos, fut en retard jusqu'au 13 juin. Pour cette raison, on dut transporter les naufragés vers l'Est, à Djupivogur, pour qu'ils puissent arriver assez tôt, afin d'atteindre le bateau partant pour l'étranger. Les fermiers de Nes les transportèrent à Stafafell en Lon. Ils partirent de Horn le 22 mars, avec 28 naufragés, mais il restait, après eux, les deux blessés et un homme valide pour les soigner. Les autres passèrent la nuit à Stafafell. Là, les fermiers retournèrent à Nes, mais le maire de Lon organisa le transport, avec l'aide des fermiers de sa commune. Ils accompagnèrent les Français au presbytère de Hof, en Alftafjordur, Haraldur Briem, maire et d'autres fermiers s'occupèrent du transport jusqu'à Djupivogur. De là, les Français s'embarquèrent pour l'étranger.

Plus tard, dans le printemps, un des blessés, probablement déjà guéri, quitta Horn, avec l'infirmier pour rentrer à la maison, sans doute par le bateau de Papos.

Mais le second, en ce temps-là, n'était pas encore en bonne santé. Il devait garder le lit jusqu'en août, comme mentionné précédemment. Alors, un ouvrier de Horn, Jon Thorvardarson dès qu'il avait du temps libre, resta près du second, après le départ de ses compatriotes; car, alors la solitude ennuyait l'étranger. Ils se distraient en jouant aux cartes. Le second avait appris le jeu à Jon. Cette compagnie lui apporta un profit : ils se comprenaient, assez bien, l'un l'autre, avant de se séparer, en été.

## TONTON YVES

Un jour, en août, une nouvelle sensationnelle se produisit à Horn : les habitants voient un navire de guerre français s'ancrer à Hornsvik, juste en face du village. Un canot vient à la côte et six hommes montent à pied aux habitations. Ils venaient pour prendre le second. L'un d'eux était médecin, il examina le pied du second. Mais comme il commençait déjà à faire sombre, on pensa qu'il était plus sage de ne le transporter sur le bateau que le lendemain.

Alors, on l'installa sur un cheval qui le conduisit jusqu'au rivage. Quoique la blessure fut cicatrisée, le pied restait encore sans force, à cause du long séjour au lit. Embarqués, les marins dirigèrent le bateau vers le large.

Le temps passe jusqu'en juin de l'année suivante. Alors, on voit venir sur Hornsvik, le même navire de guerre qui, l'année précédente, avait embarqué le second. Maintenant, il apporte des cadeaux du gouvernement français, aux fermiers de Horn, en récompense des soins apportés aux naufragés. Eyjolfur reçut tous les outils de charpentier imaginables, tels que : établi, scies petites et grandes, ciseaux de toutes formes, forets, rabots divers, etc... Les deux fermiers reçurent un canot de pêche à huit rames, avec rames et voiles, construit à Engey (une île proche de Reykjavik). De plus, le gouvernement envoya, à chacun de ces deux fermiers, une médaille et un document de remerciement illustré, avec le nom des cinq bateaux disparus. Ce document est encore accroché dans la maison de Horn. Il est daté du 31 décembre 1873, et signé du ministre de la marine et des colonies.

En 1901, ou 1902, deux canots de Eskifjordur (à l'Est de l'Islande) étaient à Horn, pour la pêche. Les pêcheurs de l'un d'eux ramèrent jusqu'à un schooner français qui pêchait là, vers le large. Le capitaine demanda aux Islandais si Eyjolfur, de Horn, vivait encore. Il souhaitait cordialement que Eyjolfur puisse lui rendre visite sur le bateau. Ce capitaine dit qu'il était un des rescapés de la tempête de 1873, et, qu'alors, il avait apprécié les soins et l'aide de Eyjolfur de Horn. En ce temps, il était homme d'équipage, mais, maintenant, c'était un capitaine à la chevelure blanche.

Ici, se termine le récit de la perte des bateaux et des hommes dans la nuit précédant le 7 mars 1873, qui reste encore frais dans la mémoire de quelques vieillards, du district de Skaftafellssysla, mais la fuite du temps l'a changé, en lointaine légende, dans l'imagination des plus jeunes générations.

J'ai écrit la plus grande partie de ce récit, les 14 et 15 août 1933, tel que me l'a raconté Sigurdur, fils de Eyjolfur. Sigurdur atteignait ses douze ans le lendemain de la nuit de la tempête mortelle et se souvient étonnamment bien de ces événements.

*Thorbergur Thordarson  
(Traduit par Stefan Sigurdsson).*

TONTON YVES



Le Pasteur Johannenson, du village de Sandfell, qui sauva les marins de l'Aurore en février 1912.

TONTON YVES .

A UN PASTEUR...

*Aux yeux du souvenir, le drame de l'Aurore,  
Emerge de nouveau, des cendres du Passé !  
Dans le gouffre du temps, quarante ans ont glissé,  
Mais le cœur se souvient et sa pensée l'honore*

*Mon désir aujourd'hui ? associer mon hommage !  
A tous ceux que l'on doit aux sentiments humains,  
Combien j'eusse ainsi d'un serrement de mains  
Résumer ce que tait l'émotion au langage !*

*Peut-on se dire un homme et rester impassible !  
Et ne pas s'incliner avec humilité !  
Devant tant de grandeur et de simplicité !  
Rester indifférent ? Non ! ce n'est pas possible*

*Devant ce grand souci de l'existence humaine !  
Ce: exemple émouvant de solidarité  
Devant votre âme offerte à l'hospitalité !  
Asile des vertus de charité chrétienne !*

*Qu'en la lointaine Islande, a nouveau nous parvienne  
L'écho des sentiments de la reconnaissance  
Evoquant près de vous l'invisible présence  
Des pensées de tous ceux qu'accompagne la mienne  
Quant à moi que puis-je être ? inconnu ? peu importe  
Anonyme je suis, anonyme je reste !  
Mais croyez simplement au respect qu'il vous porte.*

(1952)

*A la mémoire du Pasteur Johannenson  
qui sauva l'équipage de la goélette  
paimpolaise «L'Aurore» en 1912.*

André JOSSE

## Il y a 40 ans

Monsieur Yves LE ROUX ancien novice à bord de «L'Aurore», et demeurant à Land-Colas, en Kérity, a demandé au journal local de publier la lettre suivante. Il pense ainsi toucher les membres encore vivants de l'équipage de «L'Aurore» et les familles de ceux qui ne sont plus.

A son tour «La Presse Paimpolaise» a demandé à un de ses collaborateurs d'écrire une courte introduction à cette lettre. Mais, l'ayant lue et relue, celui-ci s'est aperçu que l'introduction était inutile et que cette belle lettre sans vaine littérature se suffit à elle-même. On peut seulement souligner qu'en lisant ces lignes, on se sent fier d'être un homme semblable en apparence à ce bon et héroïque pasteur Johannenson qui, le soir où sa femme accouchait, allait si simplement risquer sa vie pour sauver d'autres vies en danger.

Reykjavik Ranargata 14  
Islande, 21 Octobre 1952.

J'ai appris dernièrement que vous souhaitiez avoir des nouvelles sur le naufrage de «L'Aurore» en 1912. Personne ne pourra vous renseigner mieux que moi sur ce naufrage, parce que j'ai vu le premier le navire dans la houle et finalement j'ai réussi à sauver l'équipage. «L'Aurore» a échoué du 20 au 21 février 1912, à Skeidararsandur.

Skeidararsandur est un désert d'une superficie de plusieurs centaines de kilomètres carrés, limité à l'Est par le fleuve de Skeidara et à l'Ouest par celui de Nupsvotn, deux cours d'eau les plus dangereux en Islande, franchissables seulement par des personnes connaissant bien les parages et montant des chevaux solides. Skeidararsandur portait autrefois le nom de «Fagraherad» (ou la «belle région») et était parsemé de belles fermes, mais une nuit le glacier Oraefajökull s'est mis en éruption, amenant une telle crue du Skeidara que toutes les fermes ont été balayées et tous les habitants ont trouvé la mort. A présent restent seulement huit fermes situées loin de la côte, au pied des montagnes. Mais sur Skeidararsandur l'éternelle houle du large gronde, se détachant sur le ciel, et tous les jours parviennent à nos oreilles les rugissements de la mer, tels de lointains tonnerres de canons.

Cette côte est dangereuse à tous les navires, et beaucoup de braves gens ont, justement là, lutté contre l'agonie, loin de leurs foyers et de leurs familles. Des cimetières islandais abritent maints héros de la mer... Au-dessus d'eux retentit sans cesse l'amour éternel et ineffable de Dieu.

Au printemps 1905 je fus nommé pasteur à Sandfell dans le district Oraefi. Chaque matin, de bonne heure, je montai sur la montagne, près du presbytère, pour avoir une vue jusque sur la côte lointaine, où tant de navires ont échoué. Le 21 février, au matin, je montai donc, suivant mon habitude, sur la montagne. Je vis alors un navire trop près de la côte, ce ne pouvait pas être normal. Je rentrai donc en hâte, fis préparer des chevaux et me mis aussitôt en route pour atteindre la côte de la mer. La route est longue et difficile (sables mouvants et autres). J'avais avec moi mon bon domestique Eyjolfur. Au bout de 7 heures nous atteignîmes le fleuve Skeidara, le bateau avait échoué à l'Ouest du fleuve, ce qui était bien pire et plus dangereux. Le fleuve était en crue et la traversée serait évidemment dure. De l'autre côté de ce cours d'eau se trouvaient, 4 ou 5 hommes de «L'Aurore». Il était évident qu'ils avaient voulu traverser à pied le fleuve, entreprise impossible.

Ils étaient là et ne pouvaient rien faire. Nous avons pu traverser le fleuve, malgré la fureur de l'eau et sur la rive ensablée nous avons trouvé l'équipage, mais le beau navire «Aurore» se trouvait dans la houle terrible. Après avoir vu le lieu du naufrage j'ai décidé de passer la nuit avec les naufragés, car on s'attendait à une crue extraordinaire du Skeidara (tous les 5 à 10 ans il y a de telles crues).

D'autre part, j'ai envoyé mon domestique à Svinafell chercher des hommes et des chevaux pour transporter les naufragés dans les fermes les plus proches... alors seulement ils seraient hors de danger. Le lendemain, tard, on est venu avec trente chevaux et on s'est mis en route. Après un dur voyage nous arrivâmes à destination avec les naufragés, fatigués et éprouvés après une longue traversée à dos de cheval. Sont restés à Svinafell le capitaine et onze matelots. J'ai pris moi-même avec moi deux seconds et dix matelots qui sont restés avec moi et ma femme pendant 10 - 14 jours, si je me rappelle bien.

Dans le district Oraefi les fermes sont toutes placées au pied des montagnes, très loin de la côte de la mer, de sorte que les habitants ne voient pas le bord de la mer et ne savent pas ce qui s'y passe.

L'hiver avant mon arrivée dans ce pays, un chalutier étranger a échoué à Skeidararsandur, à peu près au même endroit que «L'Aurore». Les hommes de l'équipage ont atteint la côte, errant ensuite pendant des jours dans le sable. Plus de la moitié ont péri noyés dans les sables mouvants. Les survivants furent finalement trouvés plus morts que vivants. Ils avaient les

## TONTON YVES

*bras et les jambes terriblement gelés, et dans les fermes où ils furent transportés, des médecins ont dû les amputer tantôt de bras, tantôt de jambes. Tel est le danger qui menace tous ceux qui font naufrage à Skeidararsandur.*

*Ayant eu connaissance de cet événement terrible, j'ai décidé de faire tout mon possible pour éviter un tel sort à d'autres naufragés de ces parages.*

*J'ai donc pris l'habitude constante de monter chaque matin, de bonne heure, sur la montagne, près du presbytère avec une longue-vue et d'examiner attentivement la côte. Pour cela je fus le seul à voir le bateau échoué et avec l'aide de Dieu et de voisins secourables j'ai réussi à éviter aux naufragés d'être estropiés ou de mourir et à les mener dans les fermes. Le gouvernement français m'a honoré de la médaille de sauvetage en or.*

*Quarante ans se sont passés depuis et bien des choses se sont changées sur cette terre pendant cette période. Mais encore aujourd'hui ma pensée va souvent vers ces hommes Français qui ont séjourné dans mon foyer. Ils étaient si bons, si courtois, si aimables que j'aurais voulu les avoir chez moi pendant des mois, si j'avais pu. Mais je ne pouvais pas les soigner suffisamment bien car mon logement était petit, et quand je suis rentré la nuit avec mes naufragés ma femme a justement accouché d'une fille, ce qui rendait encore plus difficile de bien recevoir mes hôtes.*

*Mais mes hôtes me sont toujours aussi chers. Je ne les verrais jamais plus sur cette terre, mais j'espère que nous nous rencontrerons tous chez Dieu.*

*Si quelques-uns de «L'Aurore» étaient encore en vie et se trouvaient près de vous, je vous prie de leur transmettre du fond de mon cœur mes amitiés.*

*Je vous serais très reconnaissant, si vous vouliez bien m'écrire quelques lignes et me donner des nouvelles sur ceux qui furent jadis mes hôtes.*

*Je vous prie d'agréer, etc...*

Signé :  
J.-N. JOHANNENSON

(1). Au moment de ce naufrage, «L'Aurore» était commandée par M. Louis Le Maigrat, de Ploubazlanec, le second était M. René Vidament, de Kérity, et le lieutenant M. Jean Lasbleiz, de Plouézec.

## TONTON YVES



Gudrun, fille du Pasteur Johannenson en compagnie de Tonton Yves en 1979.



Gudrun, que l'on retrouve photographiée entre ses deux sœurs, son père et sa mère.



TRADUCTION

« Yves fraendi, Islandssjomadur »  
Tonton Yves, pêcheur d'Islande

Préface à l'édition islandaise (Idunn/Steinholt, Reykjavik 1981) écrite par Mme Vigdis Finnbogadóttir.

Dans le vieux cimetière de Sudurgata à Reykjavik, un des endroits les plus paisibles de la capitale, on peut voir une stèle commémorative. Sur un des côtés de cette pierre islandaise, sont gravés ces mots : « Il ne revint jamais. Une nuit d'août, là-bas, au large de la sombre Islande, au milieu d'un grand bruit de fureur, avaient été célébrées ses noces avec la mer » (1). De l'autre côté de cette stèle, on peut lire en islandais : ... (2). C'est un monument à la mémoire des pêcheurs Français qui ont trouvé la mort en mer d'Islande. Ce sont les Islandais qui l'ont érigé et cela montre bien la sympathie qu'ils ont toujours eue pour les étrangers qui sont venus chercher de quoi subsister dans ces régions où ils essayaient eux-mêmes de survivre. Cette citation est tirée de la dernière page du roman « Pêcheur d'Islande » que Pierre Loti a écrit à Paimpol, à l'époque où la navigation entre la Bretagne et les côtes islandaises connaissait sa plus grande activité, c'est-à-dire dans la deuxième moitié du siècle dernier. En ce temps-là, rares étaient ceux, dans cette région de France, qui ignoraient où se trouvait « l'île blanche » des mers du Nord. Par son aspect désolé, la région de la Bretagne, en France, n'est pas sans rappeler l'Islande, surtout si l'on pense à l'Europe continentale en termes de paysages boisés et de vergers. Ces deux terres ont en effet vu un long corps à corps entre le minéral et le végétal, chaque plante essayant de se trouver une nourriture entre les pierres. Avant les progrès de l'agriculture moderne, la faible fertilité du sol breton était comparable à celle de la terre volcanique et sablonneuse d'Islande. Seul le Sud de la Bretagne faisait exception, la bruyère que l'on trouve aussi chez nous y faisant place aux pommiers. Aussi, les conditions de vie des habitants de ces deux contrées - la Bretagne et l'Islande - étaient donc comparables. Le paysan y était pauvre et n'avait que ses mains pour travailler la terre. Il n'y avait que la mer pour offrir un moyen de subsistance.

Les bretons ont l'Océan Atlantique à l'Ouest et au Sud, et la Manche à

(1) en français dans le texte. (N.d.T.)

(2) suit la même citation en islandais (N.d.T.)

l'Est et au Nord. La légende veut que des tempêtes exceptionnelles et de violents raz-de-marée aient chassé de la Manche, au XVIème siècle, le poisson qui se trouvait jusque-là en abondance au large des côtes bretonnes. Les pêcheurs bretons n'eurent alors d'autre choix que d'aller chercher le poisson plus loin, dans l'Atlantique. Ils allèrent le chercher près de deux îles, Terre-Neuve et l'Islande.

L'ichtyologie nous a depuis suffisamment éclairés sur les questions d'écologie marine pour que nous puissions dire que les bancs de poisson, au large des côtes septentrionales françaises, ont disparu du fait de la surexploitation pratiquée à l'époque par les pêcheurs. En effet, il y a quatre siècles, la construction et l'armement de bateaux pour les expéditions de pêche à destination de ces deux îles lointaines, représentaient déjà la principale activité côtière, de la Normandie à la Bretagne. Selon diverses sources, on a pu établir que la pêche dans les eaux islandaises a commencé à faire l'objet d'une pratique systématique et régulière dès la deuxième moitié du XVIème siècle. Elle s'est ensuite constamment développée pour atteindre son activité la plus intense vers le milieu du siècle dernier. On estime qu'aux alentours de 1880, un nombre considérable de pêcheurs - jusqu'à cinq mille chaque année - abordait régulièrement dans les fjords de l'est et de l'ouest de l'Islande pour s'approvisionner en eau et en vivres. L'armement de ces bateaux a naturellement donné naissance à toute une industrie : il ne fallait pas seulement construire les bateaux, il fallait également coudre les voiles, tailler et confectionner des vêtements adaptés, préparer des provisions capables de se conserver longtemps. Tout cela a donné du travail à des hommes et des femmes qui ne connaissaient certes jamais ce défi constant à la mort qu'était le voyage vers l'Islande, mais qui étaient néanmoins conscients de ce qu'il représentait.

L'histoire de la navigation française au large des côtes d'Islande est une suite d'épisodes tragiques : elle est faite de naufrages, de maladies, de fatigues et de détresses. Mais c'est aussi l'histoire d'un immense courage et d'une ténacité exemplaire, tout comme celle des pêcheurs Islandais. Certes, les eaux d'Islande ont, au cours des siècles, imposé de nombreux sacrifices aux marins Islandais mais l'histoire des pêcheurs de notre pays diffère de celle des pêcheurs Français : le pêcheur Islandais n'a jamais eu à quitter son village sept mois par an pour pouvoir subvenir aux besoins de sa famille. Les pêcheurs Français ont commencé leurs voyages vers l'Islande - en des eaux où ils devaient affronter les pires intempéries - sur des bateaux à voiles qui se mettaient en route, avec des équipages de 20 à 24 hommes, vers le début du mois de février. Ils ont dû suivre les bancs de morue dans leurs déplacements lorsque ceux-ci ont quitté les eaux au large des îles Vestman pour celles du Nord de l'Islande. La flotte de pêche française se divisait chaque année pour contourner l'île : pour atteindre leur destination finale, certains bateaux passaient, tout en pêchant, au large des côtes occidentales, d'autres au large

## TONTON YVES

des côtes orientales. A bord, les pêcheurs travaillaient sans relâche, chaque jour douze heures d'affilée et ce, jusqu'à la mi-août. Ils ne pénétraient que rarement dans les fjords et, lorsqu'ils le faisaient, c'était uniquement selon les instructions qu'ils avaient reçues de leurs armateurs et, selon les réglementations édictées par les autorités maritimes françaises, seulement pour répondre à un cas d'urgence. La même couchette était utilisée, à tour de rôle, par deux hommes : épuisés et trempés, ils s'y reposaient quelques heures mais bien souvent, lorsque l'un des deux était malade ou trop faible pour travailler, il leur fallait la partager. Les conditins d'hygiène à bord étaient épouvantables et les maladies contagieuses - comme la fièvre typhoïde - étaient une menace quotidienne. Pour tromper la fatigue morale et physique de ces hommes, l'alcool leur était distribué en abondantes quantités : l'alcoolisme s'ajoutait ainsi à tous les maux dont ils souffraient déjà. Néanmoins, la plupart survivaient et parvenaient à rentrer en France pour reprendre cette existence quelques mois plus tard.

Mais pour quelles raisons leur fallait-il endurer de telles conditions de vie ?

A l'époque, la consommation de poisson en Europe était très importante, probablement aussi importante que de nos jours, quoique pour des raisons différentes. Ainsi, pour se conformer aux prescriptions de la religion catholique, la plupart des Français mangeaient du poisson chaque vendredi. En dehors de ce marché ordinaire, il fallait approvisionner la nombreuse armée française en respectant également cette règle alimentaire hebdomadaire. La demande en poisson était donc plus régulière et plus pressante qu'elle ne l'est maintenant. De très bonne heure, les pêcheurs et les armateurs ont su diversifier leur traitement de la morue pêchée dans les eaux islandaises en fonction des différentes classes sociales auxquelles elle était destinée. Il existait ainsi deux sortes de morue dont la qualité dépendait du type de sel utilisé pour la conservation du poisson pendant son long acheminement vers la France, ainsi que de la façon, plus ou moins soignée, dont celui-ci était salé. Sur les places de marchés d'Europe, la morue pêchée en Islande était appelée « *morue blanche* » (3) car elle était conservée dans un sel très onéreux provenant des salines méditerranéennes d'Ibiza. Cette « *morue blanche* » passait, auprès des nobles et des riches, pour être un mets d'une grande délicatesse. Sur la table des soldats et des gens du peuple, on ne trouvait que la qualité inférieure, dite « *morue rose* » (3) pour laquelle on s'était contenté d'utiliser un sel bon marché qui venait du Portugal et dont le pouvoir de conservation était moins grand. Dans les mines d'où il était extrait, ce sel était de couleur rose mais lorsque la « *morue rose* » arrivait sur les places de marchés, elle était brun foncé avec, par endroits, des taches plus sombres qui correspondaient à des morceaux de moindre qualité. Les vieux marins Islandais pour lesquels la morue salée était autrefois synonyme de vie, se souviennent bien de ce sel à la couleur foncée, et de cette époque où les

## TONTON YVES

Islandais devaient eux aussi s'en contenter, faute de mieux.

Il existe, dans tous les lieux d'Islande où les pêcheurs Français ont débarqué, des histoires que l'on raconte sur eux. On trouve des monuments, des tombes, dans tout l'Est, tout l'Ouest et tout le Sud du pays. La tradition orale garde vivants de longs récits du passage de ces hommes. Je n'ai jamais entendu dire quoi que ce soit de mal sur ces pêcheurs Français qui ont fait escale en Islande. On leur a peut-être jeté un regard curieux lorsqu'on les a vus ramasser des feuilles de pissenlit ou de cochlearia. Ces hommes savaient d'instinct ce qu'il fallait manger pour pallier les carences de vitamines et combattre le scorbut. On raconte qu'ils étaient d'un naturel très gai et que les rencontres qu'ils faisaient avec les habitants se transformaient souvent en réjouissances, même si ces gens passaient leur vie à terre, alors qu'eux-mêmes avaient eu la vague infidèle sous leurs pieds pendant ces semaines et même ces mois d'errance dans la mystérieuse lumière du Nord. De tels rapprochements ne sont pas difficiles à comprendre : l'homme est le meilleur compagnon de l'homme, surtout lorsque l'on sort d'une longue période de solitude. Tout le monde s'accorde à dire que ces Français étaient joyeux et qu'ils étaient très gentils avec les enfants pour lesquels ils étaient pleins d'attentions : ils étaient toujours prêts à leur donner quelque chose de bon à manger, comme, par exemple, du pain de Paimpol. Ce pain était tellement bon que même ceux qui ont pu goûter plus tard les plats les plus savoureux de la cuisine internationale, disent que rien ne l'a jamais égalé. On s'explique donc difficilement cette croyance alors répandue chez les petits garçons roux d'Islande selon laquelle les pêcheurs Français voulaient les jeter en appât aux poissons. Peut-être n'était-ce que l'expression d'une peur face à l'inconnu et l'étranger qui est venue se greffer sur un fonds de vieilles légendes populaires ? En tout cas, il est indéniable que les Français qui sont venus dans ce pays, année après année, ont noué avec les Islandais qu'ils ont rencontrés des rapports d'amitié qui ont duré toute leur vie. Grâce à ces échanges, nombreux sont les Islandais qui ont appris le français. La population des fjords se préparait à l'arrivée des Français et elle savait ce qui leur ferait plaisir. Les femmes tricotaient pour eux ces gants traditionnels à deux pouces, cette sorte de moufles qu'on appelle en islandais « *votali* ». On mettait même de côté pour eux des aliments frais. C'était jour de fête lorsqu'à la date prévue, leurs bateaux à voile entraient dans les fjords. Beaucoup de ces Français qui revenaient ici chaque année ont appris suffisamment d'islandais pour se faire comprendre. A Nordfjordur, j'ai entendu parler d'un capitaine qui avait fait le voyage pendant tant d'années qu'il avait fini par parler islandais tout à fait bien. A chacune de ses arrivées, il n'oubliait jamais d'apporter à des amis toutes sortes de gâteries. Les Islandais ont gardé des mots d'origine française pour ce genre de choses : « *sukkuladi* » (chocolat) et « *koniak* » (cognac).

En Bretagne, on parle des Islandais de la même façon : on les loue pour

leur honnêteté et pour la solidarité dont ils ont toujours fait preuve à l'égard des marins Français en difficulté. Ils passaient pour être quelque peu silencieux mais c'est dans la nature des Islandais d'être réservés, quand ils ne connaissent pas la langue d'un visiteur étranger. Les vieux pêcheurs Français se souviennent tous des jeunes filles Islandaises : ils les ont trouvées belles - un vrai bonheur pour les yeux - et, en plus, modestes et bien comme il faut.

Ce livre, dont la traduction islandaise paraît aujourd'hui, ne se contente pas de raconter la vie d'un individu remarquable : il apporte surtout un témoignage et une documentation historique sur la navigation française dans les eaux islandaises et sur les échanges franco-islandais dans la dernière période de cette histoire commune qui a duré cinq siècles. C'est en fait toute une expérience humaine que l'on peut lire entre les lignes des rapports secs et brefs rédigés par les capitaines des bateaux de surveillance chargés de suivre cette flotte de pêche, ou entre celles des communiqués du ministère français de la pêche. Ce livre décrit la vie à bord de ces petits bateaux à voiles pendant ces longs mois où l'on ne voyait rien d'autre que la mer; il raconte comment on forçait ces hommes au travail, comment les malades ou les blessés restaient sans la moindre assistance médicale et sans aucun soulagement possible à leurs souffrances : tout cela parce que les compagnies d'armateurs ne se souciaient que de leur intérêt, au mépris de toutes les règles du respect humain le plus élémentaire. Il raconte aussi comment un de ces bateaux français s'est échoué un jour sur la côte sablonneuse au pied des grands glaciers et comment ont alors réagi à la fois les marins Français et la population locale. Tous ceux qui ont eu l'occasion de visiter la région de Skaftafellssysla ont entendu des histoires encore vivantes de bateaux français qui s'étaient ainsi échoués sur la côte; il n'y a pas si longtemps, il n'était pas rare de trouver dans les fermes de cette région des objets provenant de ces bateaux échoués. Ce livre nous donne également de nombreux détails sur les méthodes de pêche de l'époque. Ainsi, il est étrange pour nous, lecteurs du XXème siècle, d'apprendre que ces hommes étaient payés par têtes de morues pêchées. Ce système est resté en application sur les bateaux français jusqu'au début du siècle. Bien après que d'autres nations aient commencé à pêcher le poisson en grandes quantités grâce à l'utilisation de chaluts, les Français ont continué à pêcher à la ligne à bord de leurs bateaux à voile. Chaque pêcheur arrachait la langue de chacune des morues qu'il avait prises, pour pouvoir ensuite apporter la preuve du nombre de poissons qu'il avait personnellement pêché. Toutes les prises étaient ensuite soigneusement comptées lors du déchargement et, dans les rapports de pêches, il était toujours question du nombre de morues rapportées par chaque bateau; ce n'était que très rarement que l'évaluation se faisait au poids. Du fait de cette coutume, de nombreux Islandais ont appris à compter couramment en français, mais lorsqu'ils comptaient en français, ils le faisaient avec une intonation chantante : en effet, lorsque les pêcheurs Français chargeaient le poisson à bord des bateaux

de transport qui venaient régulièrement le chercher dans les fjords, ils comptaient leur pêche en chantant les chiffres en chœur. Par les jours de temps calme, ce chant résonnait parfois dans tout le fjord.

Pour un Islandais, c'est toujours une expérience enrichissante que de visiter la Bretagne et les lieux que décrit Yves Le Roux dans son livre. Dans cet ancien centre et point de départ des expéditions de pêche en Islande qu'est Paimpol, le nom de notre pays apparaît souvent inscrit. On appelait «*Islandais*» ces Bretons qui allaient pêcher sur les côtes d'Islande. A Paimpol, on trouve ainsi une «*rue d'Islande*», un «*quai d'Islande*» et un «*Bistrot des Islandais*». En flânant dans les rues des petites villes de Bretagne, on n'a aucun mal à se représenter la vie des Bretons à l'époque où ils préparaient les bateaux pour le voyage d'Islande, on n'a aucun mal à imaginer l'inquiétude sur le visage des hommes, les larmes que les femmes essayaient de cacher, la peur dans le cœur des enfants qui se disaient : va-t-il revenir ? quand sera-ce mon tour de partir ? Toute la population se réunissait sur le quai, le jour du départ, pour dire au revoir aux «*Islandais*» et on célébrait une messe pour leur sauvegarde.

A quelques kilomètres de Paimpol se trouve le village de Ploubazlanec, un de ces petits villages, autour de ce port breton, d'où étaient originaires de nombreux marins. Les personnages du roman de Pierre Loti, qui a décrit cette période d'une manière inoubliable, venaient tous de Ploubazlanec. Au centre de ce village, on peut voir une chapelle et un cimetière. Sur le mur d'enceinte de ce cimetière ont été apposées des plaques : sur chacune de ces plaques, un nom est gravé, suivi de l'épithaphe «*Disparu dans la mer d'Islande*» (4). Les murs de la chapelle sont également couverts de plaques et il est triste de voir combien de jeunes marins ont trouvé la mort en mer. Un autre endroit très émouvant est celui de la «*Croix des Veuves*», une croix qui se dresse au sommet d'une colline rocailleuse à proximité du village. Du haut de cette colline, on peut apercevoir les bateaux à l'horizon. Un vieux sentier longe la route qui mène au sommet de cette colline : il a été tracé par les pas innombrables de ces femmes qui refusaient de perdre l'espoir, même si un bateau dont on était resté sans nouvelles, n'était pas rentré.

Dans «*Pêcheur d'Islande*», Pierre Loti nous montre Gaud restant seule près de «*Croix des Veuves*» et ne se résignant pas à croire que son Yann, qui est devenu pour nous le symbole-même du marin Français disparu, a célébré ses noces avec la mer.

Yves Le Roux, Tonton Yves (c'est-à-dire, oncle Yves) est revenu en Islande en 1979 sur une invitation de l'Alliance Française, association franco-islandaise, et il a séjourné dans ce pays pendant quelque temps. Il a fait le tour de l'Islande, une île qu'il avait pendant si longtemps et si souvent vue depuis la mer. Il a reconnu les principaux points de la côte qui servaient de

repères aux bateaux. Il a sans doute eu une impression étrange lorsqu'il a parcouru la côte sablonneuse au sud de Sandfell. Tout au long de ce voyage sur la côte sud, ses phrases commençaient par les mots : « C'était ici que... » comme quelqu'un qui ne peut pas faire un pas sans se souvenir.

Lorsque Tonton Yves est revenu en 1979, c'était la première fois que je le rencontrais, mais nous sommes devenus amis pour toujours. Pour moi, il est oncle Yves, même si nous n'avons aucun lien de parenté. Pendant son séjour ici, il m'a raconté tout ce que dit son livre et il m'a raconté bien plus. En particulier, il s'est souvenu que dans sa jeunesse, au début du siècle en Bretagne, l'Islande était, dans l'esprit des gens, géographiquement plus proche d'eux que Paris, la capitale française, un peu comme si cette île lointaine était néanmoins rattachée à cette péninsule de l'Ouest de la France dans laquelle ils vivaient.

Avec chaleur et humour, sans aucune amertume, Tonton Yves m'a raconté tout ce qui s'était passé. Ce furent des heures uniques. Mais le moment le plus mémorable de ce séjour de Tonton Yves en Islande est probablement la soirée de fête passée chez Gudrun, la fille de l'ancien pasteur de Sandfell, Jon Johannesson, qui est née la nuit même où son père a participé au sauvetage des naufragés de « L'Aurore ».

La dernière fois que nous avons eu des nouvelles d'Yves Le Roux, c'est lorsque nous avons appris qu'une rue de Paimpol avait été baptisée « rue Yves Le Roux - L'Islandais ».

L'Islande a donné et l'Islande a pris mais, toujours, sans le vouloir. Elle n'a jamais offert que ce dont son peuple a dû lui-même se contenter. Puissent les Islandais et les Bretons continuer à partager cette certitude, l'histoire leur ayant réservé leur lot de souffrances.

(3) entre parenthèses et en français dans le texte : « La Morue Blanche » et... « La Morue Rose ». (N.d.T.)

(4) en français dans le texte, suivi de la traduction de cette formule en islandais. (N.d.T.)



Reassastadís, le 27 août 1982.

Mon cher Tonton Yves,

Je le regrette de ne pas pouvoir encore une fois serrer votre main avant que vous quittiez l'Islande.

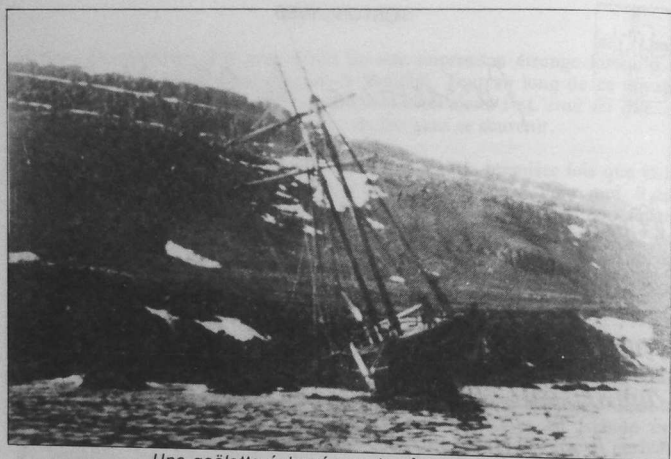
Nous penserons toujours à vous comme un des nôtres, - un "Islandais" qui a renouvelé les liens franco-islandais entre notre Bretagne et notre île dans le nord.

Que tout ce qui est bon dans le monde vous garde.

On se reverra bientôt - je le sais !

Notre amie pour toujours,  
Vigdís  
d'Islande.





Une goëlette échouée sur la côte islandaise.



La résidence présidentielle dans laquelle Vigdis Finnbogadóttir a reçu Tonton Yves.

TONTON YVES

## Naufrage en Islande :

ON POUVAIT AUSSI PERIR A TERRE...

Passionné par l'histoire des Islandais, le Docteur Jean-Lou Avril, professeur-agrégé à la Faculté de Rennes, vient de nous adresser l'article suivant dans lequel il explique les difficultés que rencontraient les pêcheurs qui avaient fait naufrage, même lorsqu'ils avaient réussi à gagner la terre. Une terre pas si ferme que ça. Pour illustrer ces difficultés, le Docteur Avril a pris l'exemple du naufrage de la goëlette «Aurore», tel qu'il a été raconté dans les colonnes du «Journal de Paimpol».

### LE NAUFRAGE DE L'«AURORE».

La goëlette «Aurore», capitaine Maigat, qui était partie le 24 janvier de Paimpol, prit connaissance de l'Islande, à Hengelson, le 1er février. La pêche fut commencée le 2, entre Hengelson et les Iles Westmann; elle fut continuée jusqu'au 20 février, à 2 h 35 du matin, moment où le navire toucha un banc de sable en virant de bord. Le temps était nuageux et à grains. On fit sonder aussitôt. Il n'y avait que l'arrière qui touchait. Malgré toutes les manœuvres, tout fut inutile pour retirer l'«Aurore» de sa fâcheuse position. Rien ne faisait prévoir cet échouage qui se produisit subitement. A mesure qu'on mettait les canots à la mer, ils s'emplissaient d'eau. Il était à ce moment 3 heures et demie et l'on se trouvait par 63° 28' de latitude et 13 13' O. de longitude.

Le capitaine Maigat resta avec ses hommes à bord jusqu'au jour et, lorsqu'on eut reconnu qu'il était impossible de sauver la goëlette, d'un commun accord l'équipage décida de se sauver. Le grand canot ayant été brisé, un radeau fut formé, et aidés d'un petit canot, tous les hommes purent en plusieurs voyages se rendre à terre.

La première chose qu'en arrivant à terre remarqua le capitaine, ce fut qu'ils se trouvaient sur un banc de sable formant île et éloigné de 24 milles de toute habitation. Ce ne fut qu'à quatre heures du matin que deux Islandais à cheval firent comprendre aux naufragés par signes que l'endroit était dangereux et qu'il fallait s'en aller. L'équipage, exténué de fatigue, mit cinq heures à quitter ces parages pour arriver à terre. Quatre jours après, le capitaine constata que l'«Aurore» était complètement ensablée; tout était démolli.

## TONTON YVES

Une dernière fois, le 2 mars, le navire fut visité, toujours avec le secrétaire du shipperman du chef-lieu. Il fut reconnu que les frais estimés pour le sauvetage de l'épave n'auraient pas été compensés par la somme qui en aurait été retirée.

La cause de la perte de l'«*Aurore*» est attribuée au déplacement d'un banc de sable mouvant qui ne figure pas sur les cartes.

Il y avait à bord au moment du sinistre 10 700 morues, 2 000 kilogrammes de rogue et 400 de faux poissons. L'équipage a perdu presque tous ses effets.

### LE «BOCK A VASE»

La côte Sud de l'Islande est très inhospitalière. Il n'y a pas de fjords et de nombreuses rivières non navigables y ont créé une zone d'alluvions. La côte est bordée de bancs de sable et d'une ceinture vaseuse que les marins appelaient «*le bock à vase*». Sa largeur est parfois de plus de 10 miles.

Pour arriver à la terre ferme, les équipages des navires échoués avaient les plus grandes difficultés à franchir ces terrains alluvionnaires parsemés de lagunes, de marécages, de torrents et de sables mouvants. Bon nombre de marins sont morts d'épuisement avant de trouver une voie les conduisant à la falaise et de là à un lieu habité.

Le récit fait par le capitaine de la goélette «*Marie-Joséphine*», de Dunkerque et qui est rapporté dans la Revue de Paris de Mai-Juin 1897 montre les difficultés rencontrées par les équipages parvenus à terre.

*«Le bâtiment a fait côte dans une violente bourrasque qui passa vers le milieu de mars sur la côte Est. Le capitaine et ses hommes, roulés par les vagues, transis de froid, sans vêtements, parvinrent à gagner le rivage au pied d'immenses glaciers. Le mousse mourut écrasé sur une roche par une dernière lame; on l'enterra tant bien que mal dans le sol glacé et les malheureux errèrent à la recherche d'une habitation. Après avoir marché quelques jours, n'ayant eu pour se secourir que la viande crue d'un mouton égaré, ils arrivèrent épuisés à la porte d'une ferme islandaise où on les soigna avec dévouement et ils revinrent à Reykiavick, montés sur de robustes petits poneys du pays».*

Pour aider les naufragés, les Islandais avaient construit quatre immenses balises distantes d'environ 70 kilomètres. A proximité de chaque balise fut construit un refuge où les équipages trouvaient des vivres et des indications pour rejoindre un lieu habité.

## TONTON YVES

Une goélette qui dans la tempête ne pouvait s'élever au vent de la côte devait chercher à s'échouer à proximité de l'une de ces balises. Une fois échoué, l'équipage devait rester le plus longtemps possible à bord et faire des signaux pour attirer l'attention d'habitants capables de les guider sur cette côte inhospitalière.

*Le Docteur Avril a fait éditer une thèse sur « les aspects médicaux des campagnes en Islande au temps de Pierre Loti ».*



*L'église de Hof. Au premier plan, la tombe d'un marin de l'Auguste, goélette paimpolaise naufragée en 1924.*

TONTON YVES

## L'ESPERANTO

Mes visiteurs me demandent souvent comment mes contacts avec l'Islande se sont établis et rétablis.

Je vais sans doute vous surprendre : c'est grâce à l'espéranto — langue universelle — et aux espérantistes.

En 1951, ma femme a appris l'espéranto en quelques mois, pour contacter les Islandais qui avaient participé au sauvetage des marins-pêcheurs de « L'Aurore » en 1912. Suite à une annonce parue dans un journal espérantiste islandais, nous avons retrouvé Johannenson, le pasteur qui nous avait sauvés.

En 1976, Karl Sigurdson, pêcheur Islandais et espérantiste, a écrit à un espérantiste Paimpolais pour demander si Paimpol se souvenait du temps des Islandais. La traduction de sa lettre dans la « Presse Paimpolaise », notre journal local, a suscité beaucoup d'échos... et permis beaucoup d'échanges, etc... souvent en espéranto comme « langue-pont » entre l'islandais et le français.

Parce que c'est exact, je tiens à ce que cela soit connu et ne soit pas oublié par les informateurs des journaux, de radio, de télé.

TONTON YVES

JOURNAL DE PAIMPOL  
Maritime, Commercial, Industriel, Agricole et Littéraire  
Paraissant le dimanche

Nous avons vu la cloche de « L'ARMORICAINE », en 1912, donc nous avons fait le même trajet.

## Rapport d'Islande Lieu du naufrage de « L'aurore »

On nous communique le rapport du Commandant de la Station d'Islande.

En 1912.

Cherbourg, le 10 Novembre 1881.

Monsieur Le Ministre,

J'ai l'honneur de vous rendre compte de la campagne de pêche de 1881, sur les côtes d'Islande, sous les différents points de vue de la navigation, de l'arrivée des bâtiments pêcheurs en Islande, et des différentes phases de la pêche.

Tout d'abord, je dois constater que le nombre des navires inscrits dans les différents quartiers en 1880 était de 230, et que ce nombre est réduit à 183 pour 1881, soit près d'un tiers en moins.

D'après ce que rapportent les pêcheurs, cette réduction dans les armements est la conséquence des trop bons résultats obtenus l'année dernière. Le poisson s'est vendu à très bas prix et il en est resté beaucoup en magasin; - L'argent provenant de la vente n'était pas suffisant pour reprendre les mêmes armements, chaque navire ayant été une cause de déficit pour l'armateur, il en est résulté un moins grand nombre d'armements.

D'après le dire de quelques capitaines, il faudrait deux années médiocres

## TONTON YVES

pour rendre à la morue une valeur suffisante pour rattrapper les sommes engagées par les armateurs.

Le pêcheur ne peut se placer au même point de vue; plus la pêche est abondante et plus il gagne; les intérêts des uns et des autres ne peuvent donc se concilier.

Cette année, principalement sur la côte Est, les résultats obtenus ont été mauvais pour les pêcheurs.

Nos bateaux de pêche ont, comme les années précédentes, quitté la France dans la première quinzaine de mars, quelques-uns un peu plus tôt, d'autres un peu plus tard; mais si ce départ précipité, sollicité avec tant d'instance par les Chambres de Commerce des différents quartiers, depuis 8 ou 10 ans, n'avait eu jusqu'à présent d'autre inconvénient que de faire courir aux navires les chances ordinaires de la navigation, qu'ils eussent éprouvé quelquefois des coups de vent violents occasionnant des pertes regrettables et des avaries sérieuses, ils ne s'étaient pas trouvés, comme cette année, dans des conditions exceptionnelles par suite de la présence des glaces sur toute la côte Est, et jusque dans les parages des Iles Westman.

Le froid exceptionnel de l'hiver 1880 - 1881, et la présence de la banquise jusqu'à la fin de mai sur la côte Est, où elle gisait avec un point d'attache à terre et s'écartant dans le sud-est par sa partie la plus sud, a été très préjudiciable à nos bateaux. Petit à petit, cette banquise est remontée plus au nord ayant toujours un point d'attache à terre; le 20 mai, elle était à 2 ou 3 milles dans le nord de Seydisfjörður, barrant le passage aux paquebots danois.

Dans le nord, l'île de Grimsey était jointe à la terre des glaces, et au cap nord, la banquise joignant le Groenland à l'Islande, ce n'est que le 10 juin que cette dernière banquise s'est rompue, et le 25 juin, elle était à 14 milles dans le nord-ouest.

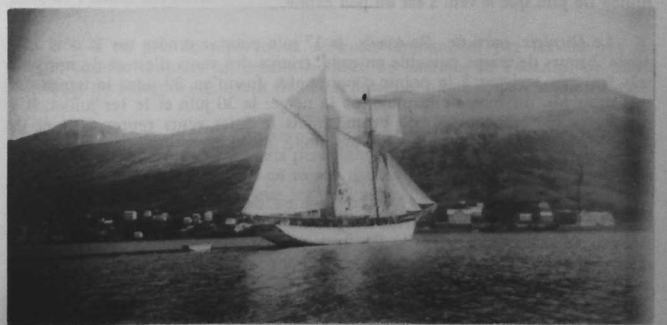
Presque tous les navires sont venus atterrir sur la banquise de l'est et ils sont restés dans le sud-est attendant le moment où ils pourraient remonter la côte; mais les vents constants de nord-est et le plus souvent violents, rendaient la pêche presque impossible.

Le mois d'avril a été surtout mauvais, mais le plus fort coup de vent de la saison est du 20 au 25 mars; le froid était intense et la mer parsemée de glaçons était très dure. Trois bateaux, des goélettes, se sont jetées à la côte parce qu'il y avait à la surface de l'eau une couche mince de glace mais qui formait vite bourrelets sur l'avant du navire, empêchant toute manœuvre. Plusieurs bâtiments ont perdu des hommes engourdis par le froid et tombés

## TONTON YVES



La Banquise en Islande.



Goélette Paimpolaise à Fraskrudfjord.



## TONTON YVES

à la mer. Deux goélettes ont disparu, une de St-Malo, la *Fourmi*, une de Fécamp, les *Deux-Amis*; un autre navire a été abandonné par son équipage, le *St-Pierre*, de Paimpol.

Le sauvetage pour les naufragés et le parcours du lieu du naufrage à Reykjavik, a été pour tous très pénible, surtout pour l'équipage de l'*Armoricaine*, qui a dû revenir de la pointe d'Ingolshofdi, lieu du naufrage de «*L'Aurore*» à Reykjavik par des froids de 22 à 23 degrés, traversant des torrents gelés avec des berges de glaces, ce qu'ils n'auraient pu faire sans le secours de guides dévoués, surtout avec des malades qu'il fallait porter, et deux hommes qui avaient les pieds gelés.

Dans l'ouest, il n'y a pas eu de banquise; des glaces éparses se voyaient de place en place; mais si la pêche n'a pas été bonne au commencement, du moins les bateaux pouvaient-ils se mettre en pêche dès qu'il y avait un peu moins de vent.

A mon arrivée dans les premiers jours de mai, les bateaux accusaient une pêche moyenne.

Quelques bateaux de Dunkerque qui ont l'habitude de commencer leur pêche par le sud et par l'ouest, et qui vers le milieu de mai regagnent la côte Est se sont vus obligés de rester, n'ayant pu doubler le cap de Reykjanes à cause du vent violent de l'Est. Des bateaux chasseurs qui se sont obstinés à doubler le cap ont été obligés de retourner jusqu'à 4 fois. Ce n'est que vers le milieu de juin que le vent s'est un peu calmé.

Le *Dupleix*, parti de Reykjavik le 17 juin pour se rendre sur la côte Est, après 2 jours de temps passable en rade, trouva des vents d'est et de nord-est très frais en arrivant à la pointe d'Ingolshofdi. Jusqu'au 29 juin, le temps fut très mauvais, du vent, de la pluie, de la neige; le 30 juin et le 1er juillet, il y eut du calme et beaucoup de brume, mais le 5 les vents reprenaient et ils n'ont cessé de souffler, avec plus ou moins de violence tout le reste de la saison.

Sur la côte ouest et dans le nord il y a eu, depuis le 20 juillet jusqu'au 10 août, un très beau temps, et les navires habitués à rester sur cette côte, des Bretons et quelques bateaux de Fécamp, en tout une trentaine, en ont profité et on fait pendant ces 20 jours une pêche abondante. Cela a duré tant que les méduses ont été en grand nombre; elles ont disparu tout-à-coup vers le 10 août avec le retour des vents d'est et du mauvais temps et dès lors la pêche n'a plus rien donné.

Six goélettes visitées à Patriksjordur, les 13 et 14 août, avaient toutes une très-bonne pêche et les capitaines affirmaient qu'une vingtaine de navires

## TONTON YVES

étaient déjà partis avec un très bon chargement.

Le poisson pêché pendant cette période de 20 jours était de bien meilleure qualité, plus gros et plus gras que dans la période précédente.

Il n'en a pas été de même sur la côte de l'île. La pêche du large qui est généralement très productive vers la fin de la saison, au mois d'août, n'a rien donné; le poisson qui, à cette époque, se tient entre deux eaux, à des profondeurs variables, a fait complètement défaut. Les pêcheurs se sont alors rapprochés de la côte ou ils n'ont pas obtenu des résultats bien meilleurs, et le poisson pêché était maigre et de très petite dimension.

La persistance des vents d'Est de ce côté de l'île doit être considérée comme la cause de cet insuccès, et l'absence de ces méduses, nourriture de prédilection de la morue à cette époque de la saison, juillet et août, doit aussi être cause de la mauvaise qualité du poisson.

Quand à ce manque de nourriture pour la morue, on suppose que la présence des glaces jusqu'aux premiers jours de juin a fait descendre ces mollusques plus dans le sud. Ce qui est certain c'est que lorsque les méduses sont abondantes, la pêche est bonne et le poisson gros et gras.

En somme, la pêche en général, en tenant compte de quelques bateaux qui ont eu de bons résultats sur la côte ouest ne dépasse guère la moitié de celle de l'année dernière.

Il y a eu peu de réparations sérieuses demandées par les navires de pêche; comme toujours un certain nombre de bateaux de Fécamp, de Saint Briec et de Paimpol etc... sont très bien armés et n'ont jamais besoin de rien.

C'est parmi les navires de Dunkerque que se trouvent les moins bien armés. Cette année, malgré les gros vents persistants, il y a eu très peu de réparations de voiles: cela tient à ce que, en raison du temps, les navires ont été le plus souvent en cape courante, et que les capitaines ont été obligés à une grande prudence.

Quelques infractions ont été signalées de vive voix par le commandant de la Corvette danoise pour ce qui regarde les limites de la pêche. Il est certain que, lorsque les navires à leur arrivée sur les côtes, viennent atterrir sur les points saillants de la côte du sud-est de l'Islande, ils se mettent généralement en pêche à peu de distance de la côte où ils sont généralement les seuls à pêcher, et jamais personne ne leur en a fait la remarque. Cette année, par exception, les pêcheurs se sont rapprochés de la côte est vers la fin de la

## TONTON YVES

saison, et c'est là qu'ils ont été vus et signalés comme pêchant en dedans des trois milles fixés par le règlement danois. Il y aurait bien à dire que dans beaucoup de cas la pêche a moins de trois milles se pratique parmi les roches et au pied de falaises tout à fait inhabitables; mais je crois qu'il est prudent, par des raisons toutes spéciales du gouvernement danois, de prévenir les pêcheurs qu'ils aient à se méfier, par ce que le commandant du croiseur danois pourrait bien être plus sévère cette année, et exiger une répression pour les bateaux pris en faute.

Aucun bateau n'a pêché sérieusement sur le banc des Iles Féroë : un ou deux ont jeté quelques lignes, mais sans résultat; ils ont rejoint les côtes d'Islande; un seul lougre de Dunkerque a mouillé dans la baie de Torshavn, mais c'était un jour de fête, tout était fermé, il est reparti de suite.

Quant à la côte de Norvège, aucun bateau de pêche français n'y a paru. Des essais qui paraissent assez sérieux ont été tentés, il y a quelques années, par un armateur de Fécamp, mais ils n'ont pas été poursuivis. La pêche norvégienne ne se pratique pas comme la nôtre, l'emploi de petits filets qui peuvent s'ajouter les uns aux autres par association de plusieurs bateaux n'est pas dans les mœurs de nos pêcheurs.

D'un autre côté, quoi que la côte de Norvège soit fort découpée, les entrées du dedans des Iles du large sont toujours difficiles; il n'y a presque pas de mouillage ni en dedans ni en dehors des Iles, par suite de la trop grande profondeur de l'eau. Toutes ces raisons font que la pêche avec des lignes, comme elle se pratique parmi nos pêcheurs, empêchera la pêche aux filets de devenir d'un usage facile parmi eux. Cette pêche de Norvège, très productive pour les habitants, surtout dans la première période de la saison, avait été conseillée, il y a quelques années, surtout parce qu'elle se pratique plus tôt que la pêche d'Islande, et que l'on supposait que les navires pêcheurs pourraient venir là en février, et qu'ils auraient à la fin d'avril une pêche déjà faite, pouvant être expédiée par navire chasseur, et qu'ils pourraient se trouver sur les côtes de l'Islande au moment opportun pour se remettre en pêche.

Pour admettre cette combinaison, il faudrait pour que nos pêcheurs puissent obtenir des résultats semblables à ceux des pêcheurs du pays, qu'ils transformassent leur méthode et leur équipement, et quoi qu'on affirme que les morues les plus grosses et les plus grasses ne mordent pas aux hameçons et qu'elles ne peuvent être prises qu'avec des filets, il me paraît impossible d'admettre cette transformation dans les habitudes de nos pêcheurs, d'autant que l'achat de filets rendrait les armements plus onéreux.

Cette année, la pêche sur les côtes de Norvège a été moins abondante

## TONTON YVES

que l'année dernière. Au nord des Iles Lofoten, elle a été presque nulle; dans le sud de ces Iles, elle a donné des résultats moyens.

Ce qu'il faut constater, c'est que les pêcheurs norvégiens font des progrès énormes dans l'exploitation de leurs côtes très poissonneuses, et qu'ils étendent beaucoup leurs débouchés.

Depuis quelque temps, ils ont installé des pêcheries de harengs du côté de l'Islande, et cette année, ils ont envoyé de Bergen un grand nombre de magasins en bois, faits à l'avance, et qui ont été montés sur les côtes du nord et du nord-est de l'île, depuis Oë Fiord jusqu'à Béri Fiord. C'est à Lidir Fiord et à Faskind-Fiord que sont les plus grands établissements.

On comptait, cette année, 6000 pêcheurs environ répartis sur 250 à 260 bateaux. Ils en sont arrivés à cette grande extension, par suite des résultats très heureux des années précédentes dans les mois de juillet et août. Une grande compagnie s'est formée sur des bases importantes; mais cette année la pêche du hareng a fait presque complètement défaut.

Un seul bâtiment chasseur pour les pêcheries de phoques sur les côtes du Groenland a relâché sur la côte est d'Islande; la pêche n'était pas bonne; ce bâtiment n'avait que le dixième à peu près de la pêche de l'année dernière.

Il est bien certain que si l'on avait pu connaître les observations météorologiques de l'hiver, les bateaux de pêche ne se seraient pas autant pressés de partir; mais peut-être serait-il possible, aujourd'hui, d'avoir des renseignements en temps utile, puisque les paquebots danois font un service mensuel pendant l'hiver. Dans tous les cas, le départ avant les premiers jours d'avril ne peut être que d'une utilité contestable; il est rare que l'on puisse se mettre en pêche d'une façon profitable avant le 15 avril, et le séjour sur les côtes pendant le mois de mars peut être considéré comme téméraire.

On parlait beaucoup à Edimbourg, aussi bien qu'en Norvège, dans ces derniers temps, de l'établissement d'un câble électrique reliant Reykjavik à l'Ecosse, dans un but tout scientifique.

Si ce projet se réalisait, tous nos ports d'armement pour la pêche d'Islande étant mis au courant de toutes les observations météorologiques, pourraient régler les départs suivant le temps de l'hiver et suivant les temps probables du printemps, et ne pas exposer les bateaux de pêche à venir faire tête sur des glaces comme cela a eu lieu cette année.

Je suis, etc...

*Le Capitaine de Vaisseau Commandant la  
Station d'Islande,  
Signé : DUMAS-VENCE.*

TONTON YVES

The west side :

ICI REPOSENT  
49 PECHEURS FRANÇAIS

Her hvila 49 franskir fiskimenn

REQUIESCANT IN PACE

The east side :

Elles étaient une centaine  
qui s'en allaient tous les printemps  
au gré des flots, au gré des vents  
là-bas, vers l'Islande lointaine

(A. Cantel, les Goëlettes, « Regrets » 1925).

Thau heldu beint a hafsinns svíð,  
eitt hundrad skip er vorid leid,  
svo oralangt a Íslands mið  
hvar olgusjor og vindur beid.

(this is an Icelandic translation)  
(A. Cantel, « Harmar » 1925)

The south side :

BARRAS, Pierre, 30 juin 1902, de la « Surprise »  
BENARD, Clovis, 15 juillet 1903 de l'« Eclair »  
BICHARD Joseph, de la « Mouette »  
BARBU Jean-Baptiste, 20 Juillet 1907, de l'« Alagee »  
CLOU François du « Roger »  
COINART  
COLLEMAN, Adolphe, 9 Juin 1918, de l'« Emma »  
CONNIAT Albert, (Kérity), de la « Bettina » (\*) en 1909.  
COPIEUL Théophile, 12 Juillet 1900  
CORBEL Pierre-Joseph, 22 mars 1907, de l'« Adèle »  
CREACH Olivier, 18 Mai 1898  
GRUIEC Pierre-Marie, 22 Juillet 1893 de la « Fauvette »  
DALIDICHT Charles (Belgique)  
GAUFFENIC François, 13 Mai 1898  
KARCADALLER  
LACHIVERT Jean-François, 9 Mars 1907, de l'« Anna »

(\*) Note de Tonton Yves : J'étais sur la Bettina en 1909.

TONTON YVES

The north side :

LAGACHE Vincent du « Colobri »  
LE BRAS Yves-Marie, 10 Septembre 1906  
LE BARBU Yves, Capitaine de la « Jeanne »  
LEBRUN  
LEDEISE Jérôme, 17 Juillet 1913, de l'« Ernusum »  
LE GAL François, 5 mars 1920, de l'« Elisabeth »  
LE MAIRE Charles, 6 Juin 1899, de la « Charmeuse »  
LE NARD François, 26 mai 1901, de la « Perle de Binic ».  
LE TALLEC Yves, 12 Juillet 1903, Capitaine de la « Fleur des Genêts »  
LE TROQUER Yves, 9 mars 1907, de l'« Anna »  
MOTTREL, 1er mai 1879, du « Beaumanoir »  
QUINIC Jean, 40 ans, de « Dieppe »  
ROMMS Célestin, 28 Avril 1902, de la « Sirène »  
SIMON Jean-Marie, de la « Solange »  
19 INCONNUS.

(the letter o in the Icelandic translation of the verse stands for th in english is usually spelled d in foreign language).

On a grave apart from the others, inside a iron fence and with a cross.  
A la mémoire de Viconte Henri Fleroit, de l'Angle, mort le 6 Août.  
(the year seems to be too faded to be readable, could be L I lai).



Ces documents nous sont parvenus grâce à l'extrême gentillesse de Madame Elin Palmadottir, journaliste Islandaise qui n'a pas hésité à traverser l'Islande pour aller recopier elle-même les inscriptions et les noms gravés sur les monuments ou plaques des cimetières où reposent les malheureux marins-pêcheurs Français.

Ránargata 14. - 1. Febr. 1953

Cher Monsieur Lasbleiz,

Je vous remercie de votre aimable lettre qui m'a fait beaucoup plaisir. Je me souviens de vous mieux que vous ne croyez. Je me souviens de mieux de vous, de Vidament Le Roux — parce qu'il était le plus jeune — et puis du capitaine Maiza.

Mais pour différentes raisons je me souviens le mieux de vous et de Vidament, car vous étiez tous les deux dans ma maison. Je crois que c'était vous qui vouliez avec d'autres traverser à pied Skeidará — chose qui est impossible, car le Skeidará est un fleuve grand et dangereux. Mais cela ainsi que diverses autres choses montrent que vous êtes courageux. Quand je vous avais rejoints j'ai envoyé Eyjólfur chercher les chevaux, et je vous ai donné mon cheval, parce que vous étiez si mouillé et fatigué. A la maison vous étiez très secourable et nous vous aimions tous. Je vais vous rappeler un ou deux détails. A Sandfell où j'habitais il fait souvent des tempêtes terribles du nord venant du haut du glacier de Vatna. Alors il est très dangereux de rester dehors. Un de mes collègues à Sandfell a une fois perdu le valet qui s'occupait des moutons, il a été assommé au cours d'une de ces tempêtes. Quand j'habitais là 400 moutons ont trouvé la mort dans la même journée, assommés par des pierres emportées par le vent ou noyés dans les fleuves. Deux jours après votre arrivée nous avons eu une de ces tempêtes. Il n'y avait pas d'eau dans la maison, et vous vous êtes offert à en chercher dans le ruisseau. Mais cela vous n'aurait pas fait si vous aviez connu ces tempêtes terribles. Mais vous êtes sorti pour revenir peu de temps après, sans casquette et sans le seau, le vent avait emporté l'une et l'autre. Mais je louais Dieu de vous avoir conservé la vie. Si vous aviez été à Skeidararsandur vous n'auriez pas tous survécu.

Au moment où ma femme restait au lit après avoir mis au monde son enfant vous lui avez donné la moitié d'une tête de porc que vous aviez rôtie : c'était un beau geste de votre part. Vous vouliez toujours secourir et faire du bien, c'est pourquoi votre souvenir éveille toujours dans mon esprit des sentiments de sympathie et fait que je ne vous oublie jamais. Mes filles aînées se souviennent de vous, Matthéa et Filippa.

Je suis en retraite depuis 6 ou 7 ans et suis domicilié à Reykjavik. Mon brave domestique de jadis est maintenant fermier à Orafi où j'étais pasteur en 1912. Mais, asthmatique, Eyjólfur ne peut guère plus rien faire. J'ai quitté Sandfell il y a très longtemps, mais quand même je me rappelle que ma femme vous a prêté son cheval, qui était un très bon cheval, sans doute le meilleur de tous.

Mon excellent ami et beau-frère le Dr Einarson est mort il y a deux ans. Il était le meilleur médecin d'Islande et d'une grande noblesse. Je le regrette beaucoup. Mais c'est comme ça, les amis disparaissent un à un jusqu'à ce que nous entreprenions nous-mêmes le dernier voyage. J'ai maintenant 74 ans, mais bien portant et toujours jeune d'esprit.

Il aurait été intéressant de voir la France, la Bretagne et Paris, mais je ne crois pas que j'entreprenne maintenant un si long voyage. Nous devenons plus calmes avec l'âge, et maintenant il fait bon de rester à la maison et repasser dans l'esprit des souvenirs vieux et doux, et alors je pense souvent à vous, à Vidament et à Le Roux et à ce qui se passait alors dans ces années heureuses.

Je vous envoie une photographie de ma femme et moi et de mes filles. La photo de ma femme n'est pas bonne, mais elle a été prise peu avant sa mort. Je vous envoie aussi un livre illustré d'Islande, malheureusement c'est le même livre que celui que j'ai envoyé à Le Roux, mais c'est le meilleur qu'on trouve actuellement.

Je vous remercie de votre sympathie conduite et de votre attitude secourable lorsque vous séjourniez dans mon foyer. Je vous remercie aussi de votre aimable lettre qui m'a fait tant plaisir.

Dieu vous bénisse vous-même, votre famille et votre foyer.

Recevez les souvenirs et les vœux les meilleurs et les plus sincères de votre tout dévoué.

*J. N. Johannesson.*

Le texte de la lettre adressée par le Pasteur Johannesson à Monsieur Lasbleiz, lieutenant à bord de l'Aurore.

# La Saga\* de Tonton Yves

70 ans après y avoir fait naufrage, Yves Le Roux a retrouvé les côtes islandaises. Cette fois-ci, Tonton Yves a débarqué d'un avion, en compagnie de son neveu, Louis Jauneau, et de Jean Le Meur. En moins d'une semaine, Tonton Yves a sillonné les côtes islandaises, retrouvé les amis qu'il s'était fait lors de son précédent voyage en 1979, découvert de nouveaux passionnés par l'histoire des pêcheurs paimpolsais, rencontré la présidente de la République Islandaise, Vigdis Finnbogadóttir, sa nièce islandaise... Bref, Tonton Yves n'est pas resté les deux pieds dans le même sabot et ne s'est pas contenté d'un petit séjour touristique. Peut-on parler de pèlerinage ? Jean Le Meur préfère quant à lui parler de la « Saga » de Tonton Yves en Islande.

\* Les sagas sont d'anciens récits historiques ou mythologiques de la littérature scandinave dont beaucoup sont d'origine islandaise.



## TONTON YVES

Etre du terroir paimpolais au début du 20<sup>e</sup> siècle et « s'engager » pour la pêche à Islande ne relève certes pas de l'extraordinaire. C'était le lot de tous ceux qu'aucun métier ou aucune fortune ne pouvaient retenir à terre.

La saga de Tonton Yves commence comme pour tous les marins d'alors au premier départ. Embarqué sur la goélette « Bettina », malgré sa profonde détresse, il se considérait malgré tout privilégié parce qu'il était embarqué avec son père. A 14 ans, il le connaissait encore très peu, et il lui apparaissait énigmatique. Ce n'est qu'aux moments les plus difficiles de cette terrible aventure que Tonton Yves a découvert en lui, un homme délicat et sensible. Six campagnes se sont ainsi succédées, dont une particulièrement difficile, celle de 1912. L'Aurore, fière goélette aux voiles blanches, comme aurait dit Botrel va consacrer le mariage de 27 marins avec la mer comme aurait renchéri Loti.

Il en fut tout autrement. Au lieu de se briser sur les rochers d'Ingolshfdi, au sud de l'Islande, poussé par la tempête, l'Aurore s'échoue sur une immense plage. Mais que l'on ne se trompe pas. Cette plage s'étend sur 20 kms de profondeur et est traversée par de nombreuses rivières infranchissables à pied.

Le Pasteur Johannenson, du petit village de Sandfell, avait pris l'habitude chaque matin, lorsque la tempête avait fait rage, de monter dans la montagne et de scruter la côte à la longue vue et c'est grâce à lui qu'à dos de poney, franchissant les rivières à leurs gués, que Tonton Yves et les marins de l'Aurore furent sauvés. Car il faut se rappeler qu'en Islande, on pouvait aussi mourir à terre après un naufrage. La distance qui sépare la côte des premières habitations était d'environ 20 kms. Le froid, les rivières à traverser sont autant d'obstacles qui succèdent au naufrage lui-même. Accueillis dans les villages de Svinafell et de Sandfell, l'équipage est réchauffé et réconforté par les paysans. Vingt jours seront ensuite nécessaires pour rejoindre Reykjavik à dos de poneys. Des guides confirmés aideront l'équipage de l'Aurore aux difficiles traversées de rivières charriant des blocs de glace en provenance des glaciers. C'est ainsi que pourrait commencer et qu'aurait pu se terminer la saga islandaise de Tonton Yves... Mais elle se poursuit en 1979.

Reçu à l'aéroport de Keflavik par la directrice du théâtre qui n'est autre que Vigdis Finnbogadottir, ce premier voyage a eu un grand impact car Tonton Yves a été interviewé par la T.V. Islandaise. Cet interview de trois minutes, sous-titré en Islandais a été diffusé aux informations de 20 h. Dès lors, Tonton Yves n'était plus inconnu en Islande. Le lendemain, il est interrogé par un journaliste du Thjothviljinn (la volonté nationale) et cette interview est publiée quelques jours plus tard, illustrée de six photographies.

Le soir même, dans la salle de la bibliothèque française, Tonton Yves rappelle ses souvenirs devant une cinquantaine de personnes dont l'Ambassadeur de France, le Président de l'Alliance française de Reykjavik. Cet entretien a été conduit par Mme Vigdis Finnbogadottir qui avait aussi mené l'interview télévisée de la veille. Cependant ce qui a marqué le plus Tonton Yves au cours de cette soirée a été de

## TONTON YVES



*Ce qu'il reste du village de Sandfell où habitait le pasteur Johannenson*



*Tonton Yves et Elin Palmadottir.*

TONTON YVES



Au centre, Tonton Yves et Elis Palmadóttir, journaliste au Morgunbladid et auteur de nombreux articles sur les Paimpolais ; à droite, Baldur Stephanson, éditeur islandais du « Jardinier des Mers Lointaines », et Louis Jaundau, neveu de Tonton Yves.

TONTON YVES

retrouver l'espérantiste Islandais qui avait permis de rétablir les contacts avec le pasteur Johannesson, et d'autre part, la seconde fille du pasteur, celle qui était née dans la nuit du naufrage de l'Aurore en 1912, soit 69 ans plus tôt.

Enfin, cette saga atteint son point culminant en cette fin d'été 1982 où rééditant son « pèlerinage », Tonton Yves est reçu à déjeuner par la même Madame Vigdis Finnbogadóttir, devenue Présidente de la République d'Islande. Depuis la traduction en Islandais, dans une édition de très grande qualité, du livre que J. Dubois lui a consacré, — Tonton Yves est encore mieux connu de chaque Islandais —. La T.V. elle-même s'est à nouveau faite l'écho de l'extraordinaire aventure que l'Islande lui aura donné de vivre.

Le départ d'Orly par la Compagnie « Islandair » sort déjà du banal voyage. Dans le même avion voyagent deux Ambassadeurs : celui d'Islande en France, et le nouvel Ambassadeur de France en Islande. L'un et l'autre sont au courant de la présence de Tonton Yves et ensemble lui souhaitent un excellent voyage et lui font visiter la cabine de pilotage. L'ensemble du personnel a bien conscience de rencontrer un homme dont l'aventure a été et demeure exceptionnelle. Tout au long du vol, les hôtesses veillent avec une attention particulière à ce jeune vieillard. Jeune vieillard ? oui ! Car il faudra du rythme à ceux qui l'accompagnaient tout au long de cette semaine. Bien souvent le Tonton Yves précèdera et provoquera la rencontre et l'évènement ! A 88 ans ! Nous (Louis Jauneau, son neveu et moi-même) en savons quelque chose ! M. Baldur Stephanson nous attendait à l'aéroport de Keflavik. Baldur Stephanson est l'Editeur Islandais du « Jardinier des mers lointaines ».

Après avoir pris possession de nos chambres à l'hôtel, Tonton Yves a pu mesurer combien l'accueil des Islandais demeure chaleureux. Qui songerait, par exemple, pour honorer ses visiteurs à présenter ses petits-enfants en costume du pays ? C'est pourtant ce que l'Editeur a réservé à notre visiteur de marque.

Malgré la rudesse relative du climat (il fait 4 ou 5° dehors, la nuit, il gèle) et nous ne sommes qu'au mois d'août, notre hôte tient à nous faire visiter son jardin. Et Tonton Yves de s'écrier : « Eh ben ! Ça alors ! et moi qui croyait qu'en Islande il n'y avait pas d'arbres ! ».

Au terme de cet accueil extrêmement chaleureux, alors qu'il est déjà 23 h., et que le jour s'achève à peine, notre hôte nous fait découvrir Reykjavik la nuit. Oh ! pas une nuit sombre que le froid polaire tout proche pourrait laisser supposer, mais à l'instar d'un pastel, une nuit en demi-teintes qu'éclaire avec douceur un soleil à peine caché sous l'horizon.

Le contraste est saisissant. Comment imaginer la violence des nuits de naufrages dans cette vision presque irréelle ?

Comment également comprendre la féerie de ce tableau alors que le paysage de fin d'après-midi entre Keflavik et Reykjavik était celui du début du monde ?

## TONTON YVES

L'Islande nous est apparue comme le pays des contrastes et des couleurs. Les maisons aux toits peints en rouge ou en vert saisissent tout d'abord. La lave noire dans un premier temps, puis verte lorsque la mousse commence à la dégrader apporte à ce véritable terrain lunaire une amorce de vie.

Nous n'en sommes encore qu'à notre premier jour. Car c'est demain que la saga de Tonton Yves doit prendre une autre dimension — grâce à l'accueil que lui réservera Madame Vigdis Finnbogadottir, Présidente de la République d'Islande. Très intéressée par tout ce qui touche à la France en général, mais plus particulièrement peut-être à la vie des pêcheurs paimpolais. Mme Vigdis Finnbogadottir a beaucoup étudié le roman de Loti dont l'œuvre est parfois contestée en Islande. Il est vrai que la vision des Islandais sur les pêcheurs Paimpolais était très différente de celle que les auteurs Bretons ou Français en avaient retenue.

L'Islande du début du siècle était très pauvre, si pauvre que les moindres contacts entre pêcheurs bretons et islandais, ou avec les fermiers, au cours des naufrages étaient l'occasion d'un échange, en particulier un échange de biscuits et d'alcool contre de la viande fraîche. La concurrence entre les pêcheurs bretons et islandais n'était pas réelle. Les goélettes paimpolaises leur apparaissaient comme de véritables navires usines alors que sur place les Islandais ne pêchaient qu'à partir d'embarcations à voile armées par 5 ou 6 hommes. Connaissant les conditions météorologiques, cette vie des marins bretons leur apparaissait comme un travail d'épouvante.

C'est donc en spécialiste du sujet que Mme Vigdis Finnbogadottir a rédigé la préface du « *Jardinier des mers lointaines* » traduit en Islandais.

En 1979, Tonton Yves était déjà devenu pour Vigdis Finnbogadottir cet ami de toujours tel qu'elle l'avait décrit dans sa préface. Sa promotion à la Présidence de la République d'Islande n'a pas altéré ce sentiment et on le comprend, l'ancien pêcheur paimpolais n'en est pas peu fier.

Avec cet été finissant, le jour se lève très tôt en Islande. Quand Tonton Yves se réveille le dimanche 22 Août 1982, le ciel est déjà clair. Les brumes de la nuit sont rapidement chassées de son esprit, car aujourd'hui rien ne doit être laissé au hasard car voyez-vous, se dit Tonton Yves, ce midi je déjeune chez la Présidente ! « *Non, mais, tu te rends compte ?* » s'exclame-t-il tout seul ! Ce déjeuner, prévu à 12 heures précises lui laisse cependant le temps d'entreprendre deux visites auxquelles il tient également beaucoup. Guidé par Elin Palmadóttir, journaliste dans un grand quotidien du matin (le Morgunbladid), Tonton Yves se dirige vers l'ancien cimetière de Reykjavik, désireux de se recueillir un instant devant le monument dressé à la mémoire des marins français. La simplicité des cimetières en Islande contraste étrangement avec les habitudes de notre pays. Ici, il n'y a pas de tombes où se mêlent dans des proportions indéfinissables, un pourcentage de recueillement, quelques gouttes de croyance, et beaucoup d'espèces sonnantes et trébuchantes ! Non ! Seulement un carré de ciment surmonté d'un croix de bois.

## TONTON YVES

Souvent même n'apparaissent que des monticules de terre recouverts d'herbe. Seules les formes du sol et quelques inscriptions toutes simples vous incitent au recueillement.

Au centre du cimetière se dresse une stèle de pierre grise sommairement taillée. Haute de 4 mètres elle s'érige là à la manière d'un menhir pour symboliser le lourd tribut des bretons à la mer. Une citation de P. Loti saisissante de simplicité traduite en Français et en Islandais rappelle : « *Il ne revint jamais. Une nuit d'Août là-bas, au large de la sombre Islande, au milieu d'un grand bruit de fureur, avaient été célébrées ses noces avec la mer* ».

Si souvent, ces mots ne sont que littérature, il en est tout autrement pour Tonton Yves dont le hochement de tête illustre, pour qui le connaît bien, l'incompréhension devant le si lourd tribut de la pêche d'Islande.

Probablement que le film qui à ce moment se déroule dans son esprit est fait d'images très diverses et sans doute désordonnées. Toutes cependant convergent vers la même interrogation : Pourquoi ? Pourquoi tant de souffrances, de larmes et de deuil ont elles engendré ici en Islande un tel sentiment de fraternité entre les hommes, alors qu'en France, pendant que se déroulait le drame, Botrel, de la rime et de la voix attendrissait les dames de la belle époque dans les cabarets parisiens ? « *Les jours et les mois s'envolent, l'hiver passe sans souci* » (Th. Botrel).

Peut-être que Mme Vigdis Finnbogadottir a craint à un certain moment que l'histoire fasse porter à l'Islande la responsabilité des quelques 3.000 drames dont les eaux froides du Nord ont été les témoins. C'est pourquoi, en conclusion de la préface du « *Jardinier des mers lointaines* » version islandaise, elle écrit :

« *L'Islande a donné et l'Islande a pris, mais toujours sans le vouloir. Elle n'a jamais offert que ce dont son peuple a dû lui-même se contenter. Puissent les bretons et les islandais continuer à partager cette certitude* ».

Tonton Yves en effet a su rappeler à qui veut bien l'entendre qu'il avait reçu là-bas le pire... mais aussi le meilleur : « *Oui ! C'est là-bas que j'ai bu ma première tasse de chocolat après le naufrage, dans un pays où les gens n'avaient rien, alors, ils partageaient tout* ».

La seconde visite de ce dimanche matin est consacrée à une petite islandaise de 5 ans que Tonton Yves avait rencontré en 1979 à Fraskrudfjordur au cours de son précédent voyage. Kristin, c'est son nom, ne parle bien sûr pas le français. Pourtant, il y a des sensibilités qui s'expriment autrement que par le verbe. Cela, Tonton Yves et Kristin l'ont démontré rapidement, et c'est sans doute pour cela qu'il est devenu pour cette petite islandaise : « *Mon grand-père de la France !* ».

Quoique empreint d'un contexte officiel auquel Tonton Yves est peu habitué, l'accueil chez la Présidente de la République d'Islande est extrêmement chaleureux. Souriante, élancée, vêtue d'une robe bleue, Mme Vigdis Finnbogadottir s'avance sur le perron de la résidence présidentielle. Autour de ce vaste domaine

## TONTON YVES



Tonton Yves et Vigdis Finnbogadóttir, Présidente de la République d'Islande, à la mairie de Paimpol en mai 83.

s'étend à perte de vue une réserve pour les oiseaux. Le soleil s'est lui aussi mis en devoir de fêter Tonton Yves. Seul un petit vent sec et une température un peu fraîche tendent à nous rappeler que nous sommes en Islande. La mer vient caresser les abords de la résidence et c'est dans ce décor extraordinairement naturel et simple que s'ouvrent les bras de Vigdis Finnbogadóttir pour accueillir affectueusement « Son Oncle ».

Dans le salon, face à la mer, une nouvelle surprise attend Tonton Yves : Gudrun, la petite fille du pasteur Johannesson née à Sandfell la nuit du naufrage de l'Aurore en 1912, est également dans le salon, puis le président de l'Alliance Française, l'Attaché Culturel de l'Ambassade, l'Editeur islandais etc... Au total 25 personnes entourent notre ambassadeur breton. Son émotion à ce moment est grande, et il lui faut les immenses qualités d'adaptation que chacun lui connaît pour conserver, pendant la chaleureuse allocution de la Présidente, la maîtrise et le contrôle de lui-même.

Les rencontres personnelles des 25 invités, dans ce salon, rencontres guidées et commentées par Vigdis, se succèdent extraordinairement comme si Tonton Yves était l'enfant prodige enfin revenu.

Puis après avoir trinqué à la santé de ses invités et à l'Islande, Vigdis Finnbogadóttir conduit, Tonton Yves à son bras, l'ensemble des convives dans la salle à manger. Placé à la droite de la Présidente, une nouvelle allocution de bienvenue vient ouvrir ce repas qui, à l'initiative de la première dame d'Islande, sera

## TONTON YVES

ponctué de « Skall » (1), une coutume très en usage dans les pays scandinaves.

La sollicitude de Vigdis (c'est ainsi que Tonton Yves l'appelle quand elle n'est pas là) est sans limites. N'a-t-elle pas, vis-à-vis de ce vénérable breton des attentions particulières justifiées par son âge ! oui ! J'ai perçu entre Vigdis et Tonton Yves une complicité de tous les instants. N'a-t-elle d'ailleurs pas écrit qu'elle avait passé avec Tonton Yves des heures uniques où la chaleur et l'humour de Tonton furent inoubliables.

Des romans de Loti à Jules Verne... De la politique en général à la vie des paimpolais... Tels sont les sujets que très librement Vigdis a évoqué avec ses invités. Puis, peu avant notre départ, la Présidente a rappelé les liens à son avis inévitables que les divers naufrages ont provoqués dans ce pays. Lien de cœur sans doute, mais aussi des liens de sang car semble-t-il les séjours personnels et prolongés de pêcheurs bretons ont été légion. En d'autres lieux il nous est également arrivé d'entendre que les attentions des islandaises pour les paimpolais étaient très... chaleureuses.

L'Islande est belle... C'est sans doute pour nous le dire que, de sa véranda, avant de prendre congé, la Présidente de la République d'Islande a tenu à nous dire : « *Quand je vois les cavaliers et leurs chevaux comme maintenant, je revis l'histoire d'Islande. Sans les chevaux, nous ne serions pas ce que nous sommes. Ils apportent à l'Islande un élément de vie qui est tout un symbole.* »

*L'aurore de Tonton Yves n'est véritablement qu'un aurore. Comme un jeune homme, il quitte son amie Vigdis en lui demandant de promettre : « Si vous venez à Paimpol, il faut venir me voir ! » et sans donner plus de précision, elle a dit : « Oui, Tonton Yves ».*

Il est 15 h. 30 et le reste de l'après-midi est employé à la visite du musée de Reykjavik. Un musée grandeur nature, ici il n'y a pas de modèle réduit. Tout un parc a été utilisé pour la reconstruction d'un village... Depuis la première maison faite d'herbe et de terre, très basse et aux murs épais, jusqu'à la maison du début du siècle. Sept ou huit demeures sont ainsi reconstituées, avec un souci d'authenticité exemplaire. Cmacune d'elle est aménagée et pourrait, si telle était sa destination, recevoir un habitant immédiatement.

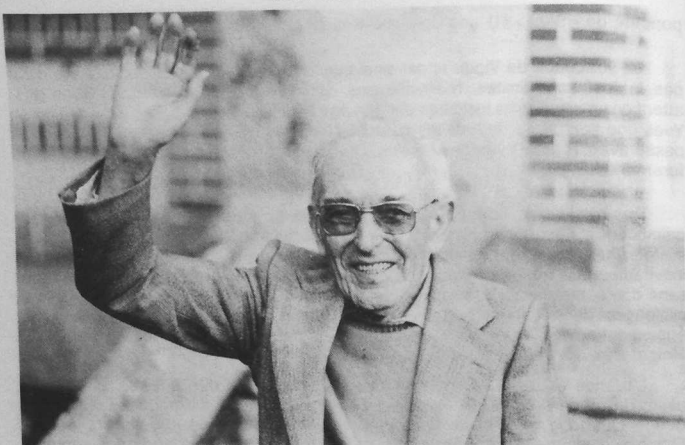
Dans ce vaste musée devenu village, Baldur Stéphanon, son épouse et Elin Palmadóttir, offrent à Tonton Yves, — se souvenant de son étape à Vik en 1912 —, une tasse de chocolat. Et lui d'ajouter : « *Ici, en Islande, il est bien sûr meilleur que partout ailleurs !* ».

Au centre de Reykjavik, face à la mer, se dresse une maison cossue. C'était la résidence du consul de France à la fin du siècle dernier. L'intérieur a été récemment aménagé, et les différentes pièces servent de salles de réunions aux

(1) Skall : Fréquemment au cours du repas, la maîtresse de maison lève son verre, chacun des invités en fait autant et échange, avant de boire, cette expression qui en français pourrait se traduire par « à votre santé ».



TONTON YVES



*L'au-revoir de Tonton Yves à Vigdis.*

autorités. L'encadrement d'une ouverture porte encore le dessin du bonnet Phrygien et le « R.F. » de la République Française. C'est ici que Guillaume Parcou, de Kéryty, cousin de Tonton Yves, est venu au début du siècle, foulant la moquette de ses sabots-bottes, apporter un document au Consul de France.

L'hôpital français de Reykjavik est aujourd'hui devenu une école. Tout près du bord de la mer, ce bâtiment a reçu un nombre impressionnant de pêcheurs paimpolais et souvent dans un très mauvais état. Cette appréciation s'est malheureusement souvent vérifiée, car jouxtant cet hôpital, avait été construit un autre bâtiment faisant fonction de morgue. C'est d'ailleurs ici, après 20 jours de voyage à dos de poney que l'équipage de « l'Aurore » a été accueilli. Tonton Yves décrit, sur place devant l'hôpital, l'arrivée des marins. « Une dame m'a pris par le bras, et elle m'a habillé avec des vêtements chauds, ceci sous les quolibets de mes camarades qui m'interpellaient en riant ».

A 20 heures, la seule chaîne de T.V. islandaise diffuse les nouvelles du jour : « Crise gouvernementale en Islande ; Les incendies de forêt font rage dans le Sud de la France ; Tonton Yves — l'Islandais — reçu par Vigdis Finnbogadóttir ». Trois minutes seront ainsi consacrées à l'évènement. Désormais, toute l'Islande, (on le verra d'ailleurs plus tard), grâce à la publication du « Jardinier des mers lointaines » aux journaux et à la T.V., reconnaîtra dans ce jeune homme de 82 ans, le tenant d'une aventure peu ordinaire.

De Reykjavik, située tout à fait à l'Ouest de l'Islande, jusqu'à Höfn à l'Est, il y a environ 470 kms. Si les premiers d'entre eux s'effectuent dans l'euphorie grâce à

TONTON YVES

une belle route glissant vers le Sud, rapidement on mesure les conditions climatiques particulièrement rigoureuses qui rendent le périple autour de ce pays beaucoup plus difficile. Ces 14 heures de voyage sont, chacune d'entre-elles, illustrées d'un paysage sans cesse changeant. Les premiers kilomètres dévoilent un paysage très vert extrêmement vallonné mais peu caractéristique de ce pays. La météo annonce une dépression recouvrant toute l'île. Si bien qu'entre l'aller et le retour les impressions sur ce pays seront totalement différentes. Elin Palmadóttir d'une part, Baldur Stéphanon d'autre part ne tarissent pas d'explications, et nous voyons les yeux et les oreilles de Tonton Yves s'ouvrir tout grand tant l'Islande lui apporte des souvenirs et d'espoir.

Le Sud-Est, très fertile est même par endroit producteur de fruits exotiques, c'est ainsi qu'à Hveragerði, toute une vallée verdoyante est recouverte de serres dans lesquelles la chaleur est obtenue grâce à la géothermie. Oh ! Pas celle que nous connaissons en France ! Ici l'eau bouillante et sulfureuse sort à fleur de terre, et l'on doit même la mélanger à l'eau froide pour éviter de se brûler. A partir de Hella, d'importants travaux sur plus de 50 kms sont entrepris pour apporter cette eau sortie des entrailles de la terre jusqu'aux villages les plus reculés afin de chauffer les habitations.

C'est à partir de Hofn, tout à fait à l'Est, que nous avons pu recueillir les témoignages de la fameuse tempête de 1873 et du naufrage de l'Aurore en 1912. Le Préfet de cette province (Skatafell Sysla-Est) a accueilli Tonton Yves en 1982 pour la 2ème fois, et c'est en sa compagnie qu'à été décrite la nuit du 6 mars 1873...

Près de Stockness, sur la côte, les récifs sont impressionnants. Un long espace entre la montagne et la mer est occupé par des éboulis. En dessous, la mer se jette en furie contre les rochers. Le ciel gris et le vent rendent à la fois ce paysage grandiose et sinistre.

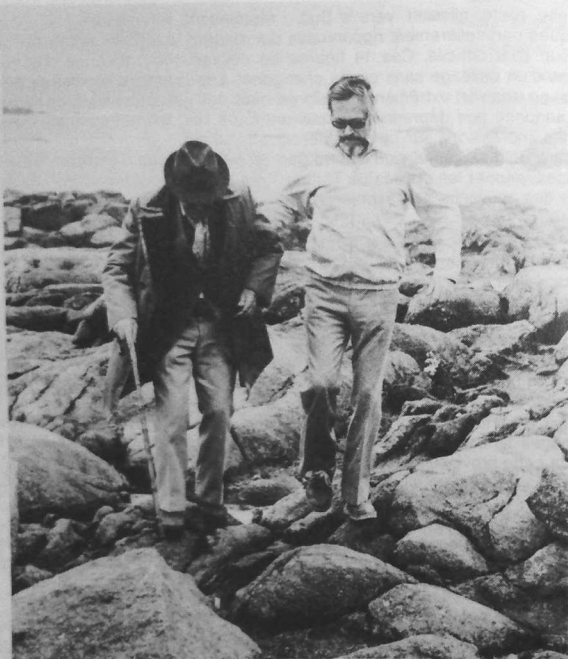
Le 6 mars 1873, dans la nuit, la tempête est déchaînée. Rien ne permet de distinguer le ciel de la terre. Aucun phare ni aucune lumière n'éclaire le rivage. Au lever du jour, une épaisse chute de neige vient encore aggraver la situation, et la totalité des bateaux en pêche disparaît dans cet enfer glacé.

Le lendemain, 18 naufragés ont rejoint la côte. Puis 13 autres, puis 11 d'un autre bateau. Il était difficile de dire combien de marins avaient péri. On a pu cependant préciser que cinq goélettes françaises ont fait naufrage : La Fleur de Marie, L'Oiseau des Mers, Le Notre-Dame-des-Dunes, l'Express, La Marie Joséphe. De vieilles personnes du district de Skatafelfssysla disent que l'on parlait pour cette nuit-là de 13 ou 14 naufrages.

La voiture de Tonton Yves s'arrête sur un surplomb qui domine ce théâtre tragique pendant que le Préfet lui raconte l'histoire du « Gros ». Le Gros est le capitaine d'une goélette qui s'est brisée sur les rochers. La mer, plusieurs jours après a rendu son cadavre, mais celui-ci est devenu si lourd et si gonflé qu'il a été impossible aux paysans de le porter jusqu'au cimetière de Statafell. Il a donc été

85

## TONTON YVES



Tonton Yves en compagnie du Préfet de Skaftafell-Sysla dans la baie de Lonsvik où le 6 mars 1873 il y eut 13 ou 14 naufrages.

enterré à même la côte au bout de cet éperon rocheux que domine Tonton Yves. Quelques kilomètres plus au Nord, après avoir franchi la montagne se dresse (c'est beaucoup dire tant les chapelles sont petites) le clocher de Statafell. Une clôture de pierre enferme le petit cimetière et là perdus parmi les monticules de terre, la tombe de 38 marins de Paimpol porte l'inscription suivante : « A la mémoire des 38 marins français morts à Nesfjörur le 6 mars 1873 ».

Le dépouillement général du cimetière contraste presque avec cette inscription sur bronze. Il apparaît même que le monticule de terre des Paimpolais a été fleuri il y a quelques mois... ou années.

## TONTON YVES

Hofn est une petite ville de 1800 habitants. Elle possède aussi son musée. Dans celui-ci, outre les objets en provenance des bateaux ayant fait naufrage est exposée une lettre de 1874 de la Présidence de la République Française aux autorités d'Islande, reconnaissant la propriété de ces objets aux Islandais.

Le 22 février 1912, le temps devient soudain très calme. La goélette Aurore de Paimpol sur laquelle est embarqué Tonton Yves semble désespérée n'ayant aucun moyen de manœuvre. Puis tout à coup le vent se lève avec violence, tourbillonne et entraîne avec lui la goélette qui est ainsi en pleine nuit dressée sur la plage. Il est alors 2 heures du matin. Du large on aperçoit la montagne, mais on distingue mal cette côte plate. Près de l'Aurore gît depuis plusieurs années la carcasse rouillée d'un chalutier allemand. La moitié des membres de l'équipage sont morts de froid, car il est très difficile de trouver son chemin dans ces alluvions glaciaires coupés de nombreux cours d'eau. Heureusement du village de Sandfell, le pasteur Johanenson avait pris l'habitude après une nuit de tempête de scruter le large. Il vint donc au secours des naufragés, passa sur place la première nuit avec eux et s'occupa ensuite de les loger dans son village, Sandfell et le village voisin Svinafell. Il avait d'autant plus de mérite pour cela que cette même nuit, sa femme donnait naissance à une petite fille, Gudrun, aujourd'hui âgée de 70 ans et que Tonton Yves a rencontrée chez la Présidente de la République en 1982.

A Svinafell, en cet été 82, Elin Palmadottir a entendu dire qu'il y avait encore un vieil Islandais qui se souvenait de ce naufrage. Les villages ne sont souvent constitués que d'un seul groupe de maisons et c'est sans difficulté que nous avons trouvé ce témoin. Mais quelle n'a pas été la surprise de Tonton Yves en l'écoutant apprendre que cet homme avait, avec tous les volontaires du village, contribué à l'hébergement des marins de l'Aurore. Il s'est établi entre les deux hommes à ce moment une intense émotion, et Tonton Yves de redire pour la enième fois : « Non mais, tu te rends compte ? ».

Encore faut-il rappeler que le vieil homme qualifie aujourd'hui encore le naufrage de l'Aurore de « bon naufrage ». Bon naufrage parce que tous les marins avaient été sauvés. Bon naufrage encore parce que de temps en temps l'épave de la goélette Paimpolaise rendait quelques provisions et surtout du vin. Pendant que durait la discussion, nous apprenions que dans le grenier de la chapelle il y avait une cloche provenant d'une goélette. C'est ainsi que nous nous y sommes faufilés et effectivement nous avons trouvé là, témoins d'au moins deux naufrages la cloche d'un navire britannique de 1811 et celle d'une goélette. Observant ces témoignages, il nous était impossible de ne pas songer à ceux qui, pour la sécurité utilisaient ces cloches sur les côtes brumeuses de l'Islande. Le son clair qu'elles produisaient était un peu un « comme back » sur la dure aventure islandaise. C'est autour de cette chapelle également que repose un marin de l'Auguste, goélette de Paimpol, coulée en 1924.

Kwisker est un petit village où Tonton Yves a rencontré ceux qu'en Islande on appelle « Les Trois Frères ». Paysans érudits, leurs études et publications sur la faune et la flore ont audience dans le monde entier. L'un d'eux au cours d'une observation est tombé dans une crevasse de l'immense glacier de Vatnajökull.

## TONTON YVES

Perdu dans le fond de celle-ci, il n'a pas cessé de chanter pendant 35 heures pour que les sauveteurs puissent le localiser. Près de leur maison sont rassemblés toutes les épaves de bois que la mer a apportées à la côte. Peut-être que dans cet amas se trouvent quelques restes de goélettes paimpolaises. Le grand-père des 3 frères, décédé il y a quelques années leur avait parlé également des naufrages de 1873 et de celui de l'Aurore en 1912.

Il ne reste aujourd'hui du village de Sandfell où habitait le pasteur Johanenson que le cimetière entouré d'un petit mur de pierres sèches. Dans le centre, une plaque posée à même le sol commémore le souvenir de ce village : « Ici, jusqu'en 1914, se tenait l'église de Sandfell ».

Il nous aura été impossible de nous arrêter dans tous les villages de la côte Sud, là où une présence Paimpolaise a pu exister. Celle cependant à laquelle Tonton Yves tenait beaucoup était l'étape à Vik, tout à fait au Sud de l'Islande, sur un éperon rocheux, à la frontière de deux mondes très différents. C'est à Vik, en 1912, que Tonton Yves et ses camarades burent leur première tasse de chocolat.

En 1920, cette ville et ses alentours ont cependant été bouleversés. Tonton Yves ne reconnaissait d'ailleurs pas le littoral, car la mer, dit-il, était bien plus près du village.

Au Sud du glacier Myrdals-Jökull se dresse le volcan Katla. Tous les 50 ans environ, ce volcan entre en éruption et fait fondre une partie du glacier qui libère



Ici, jusqu'en 1914 se tenait l'église de Sandfell.

## TONTON YVES

d'un seul coup la poche d'eau ainsi formée. En 1920, la violence du phénomène avait été telle, qu'un vaste domaine cultivable de plus de 40 kms de long avait été recouvert de plusieurs mètres d'eau. Les graviers provenant de la montagne ont transformé cette immensité en un véritable désert de sable noir. D'importants travaux ont d'ailleurs été entrepris pour canaliser, en dehors de la ville l'éventuelle colère de Katla.

Avant de rentrer à Reykjavik, Tonton Yves manifeste le désir de Steina Hannesdottir, une jeune Islandaise qui pendant l'été 1981 avait passé un mois chez M. et Mme Irénée Le Goaster de Kerloury-Plounez.

Ce fut là encore une soirée mémorable à l'image des précédentes. Aucune d'entre-elles n'aura démenti la tradition hospitalière des Islandais.

Les deux derniers jours que nous avons à passer en Islande sont prévus à Reykjavik, capitale de ce pays. C'est ici, qu'en 1874, le premier colon vint s'installer, mais c'est seulement en 1876 que Reykjavik devint une commune avec ses... 302 habitants. Aujourd'hui, sa population s'élève à près de 90.000 âmes ce qui représente presque le tiers des Islandais. Tonton Yves, guidé par Steina, décide donc de visiter la capitale et d'y faire quelques emplettes. Reykjavik dont le nom veut dire « baie des fumées », est réputée pour la pureté de son atmosphère. Son nom vient des vapeurs des geysers qui à l'époque où elle fut baptisée étaient légions. Depuis, ceux-ci ont été exploités pour obtenir le chauffage et l'eau chaude dans les maisons.



Tonton Yves et Steina Hannesdottir au marché de Reykjavik.



Une habitation typique de la vieille Islande.

Libérée de la tutelle du Danemark en 1944 par voie de référendum, l'Islande ne comportait en 1950 que cinq Ministères dont les deux plus importants étaient le Ministère de la Pêche, ressource principale du pays, et celui de... la Culture... Les Islandais sont très fiers d'être une société sans classe où l'artisan vit aussi bien que l'industriel. Chaque maison possède sa bibliothèque car l'Islande est l'une des nations les plus cultivées du monde. Cette tradition remonte fort loin dans l'histoire. Ne dit-on d'ailleurs pas que l'Islande a été le premier pays au monde à vaincre l'analphabétisme ? Cela reste vrai aujourd'hui tant on a l'impression que chaque Islandais lit, mais également écrit des livres. Rappelez-vous dans le précédent épisode, l'histoire des trois frères, et l'audience de leurs écrits dans le monde entier.

Pour qui connaît bien Tonton Yves, l'ensemble des éléments portés ci-dessus constitue presque une biographie de lui-même. Tout comme les premiers habitants, il a eu à lutter pour survivre dans les conditions difficiles de la Bretagne à la fin du siècle dernier. Tonton Yves est également écologiste, mais sans le savoir, naturellement, parce que c'est le contraire qui lui paraît aberrant. Ecologiste avant la mode ! de quoi faire réfléchir les donneurs de leçons ! Cultivé sans l'école ! L'ayant quittée à 12 ans, les souvenirs de la maîtresse sont particulièrement édifiants. Mais Tonton Yves est sans rancune, s'il n'a pas oublié cet affreux épisode de son histoire, il a su se réconcilier avec l'école, puisqu'il a épousé en 1925, une... institutrice, et que très souvent, il va raconter aux enfants la vie des pêcheurs

d'Islande. Sans cesse son esprit est plongé dans cette île du grand nord dont la géographie et l'histoire sont les reflets de sa propre personnalité.

Comment donc après ces similitudes ne pas comprendre les « à priori » extrêmement favorables de Tonton Yves sur l'Islande et les Islandais ?

Sa première surprise est de constater la double bienveillance dont il est l'objet. Dans la rue, les gens le reconnaissent (car il est par deux fois passé à la T.V. et ils ont lu son livre) et lui sourient. Les plus audacieux s'approchent de lui et dans leur langue, ils lui parlent, et malgré cette barrière, on a l'impression qu'ils se comprennent, car ajoute-t-il, « nous parlons le langage du cœur — langue internationale comme l'Espéranto que les Islandais connaissent bien, eux qui n'ont pas un portefeuille à la place du cœur ».

Traverser une ville dont on ne connaît pas le plan de circulation n'est pas simple, sauf en Islande. Ici, le monde est civilisé, on vous laisse passer avec une extrême courtoisie toute naturelle. Les passages piétons sont prioritaires sur les voitures sans une attente interminable, et c'est dans un climat de sereine confiance que Tonton Yves visite le musée national de Reykjavik où il est attendu (d'où nous espérons retirer quelques copies de documents et photographies sur Paimpol). Puis il se promène autour du lac de Reykjavik dans les rues... piétonnes, et enfin, puisque la pêche est la principale ressource du pays : « J'aimerais bien, ce midi, manger un peu de flétan ».

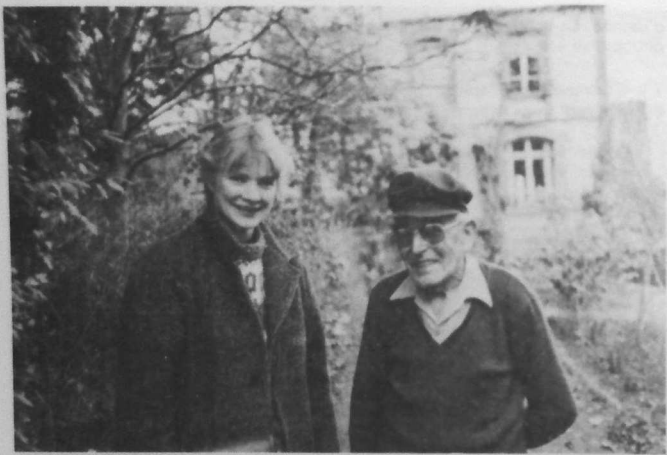
Le temps de cette restauration est mis à profit pour mettre au point la soirée.

Organisée conjointement par l'Ambassade de France et l'Alliance Française, celle-ci débute à 19 h. dans la salle de cinéma de l'Ambassade où sera projeté le film réalisé à Paimpol et qui relate à travers les témoignages de Tonton Yves la façon dont il perçoit l'aventure islandaise. Les nombreuses personnalités ont approuvé le franc parlé de Tonton Yves, et si quelque-fois nous avions craint d'offusquer quelques sensibilités, la tranquille assurance de Tonton Yves était tellement forte qu'elle devenait naturellement une vérité incontestable. Préciser : « Je suis Breton d'abord ! Bien sûr, le Breton est une langue maternelle ! Islandais ensuite car, j'ai ici reçu chaque fois un accueil si chaleureux. Et souvenez-vous, c'est ici, à Vik, que j'ai bu en 1912, ma première tasse de chocolat ».

« A la France, j'ai donné sept années de ma vie, et je ne sais toujours pas pourquoi, car c'est toujours à recommencer ». Ces propos dans la bouche de Tonton Yves n'ont pas cet aspect anarchiste et irraisonné qu'ils pourraient avoir venant d'ailleurs ! Il ne faut pas non plus y trouver une attitude anti-française. Il s'agit seulement d'affirmer son désir de conserver pleinement son identité bretonne, de souligner aussi fortement qu'il le peut son attachement viscéral à la Bretagne, à l'Islande et aux Islandais, de condamner sans appel toutes les formes d'agressivité entre les peuples. Car Tonton Yves était humaniste et pacifiste bien avant que ces mots aient une quelconque signification pour lui.



TONTON YVES



Tonton Yves et son amie islandaise Hanna Thorlefsdottir.



A Paimpol, une rue porte le nom de Tonton Yves, l'Islandais de cœur.

TONTON YVES



Le Dr Hinrik H. Frehen, Evêque de Reykjavik, montre à Tonton Yves et à Louis Jauneau des documents sur les pêcheurs bretons.

A l'issue de la projection, Tonton Yves a été fêté comme si chacun dans un élan de générosité avait voulu s'identifier à lui. Toujours est-il qu'il a passé une bonne partie de sa soirée à dédicacer les ouvrages qu'on lui présentait, pendant que lâchement, nous nous désaltérons. Elle s'est ensuite poursuivie par un dîner sur le port. Une forte délégation de l'Alliance Française, puis de l'Ambassade, ont fait de ce repas celui d'une communauté francophone ravie de se retrouver pour parler du pays. Les quelques mots officiels qui ont été échangés en préambule étaient véritablement de nature à ce que personne ne se sente à l'écart et c'est dans une véritable atmosphère d'amitié que les Paimpolais ont vécu cette soirée et il n'est pas exagéré de dire que Tonton Yves a véritablement tissé des liens d'amitié entre Paimpol et l'Islande.

Le hasard nous a également fait rencontrer le frère d'une jeune Islandaise, étudiante à Paris et venue à Paimpol au cours de la semaine d'animation sur l'Islande en Mai 1982. Spontanément, il nous a proposé sa voiture pour le lendemain et si nous vous le signalons, c'est qu'elle nous aura permis de vivre une aventure peu ordinaire que nous vous conterons plus loin.

Madame Vigdis Finnbogadottir nous fait dire qu'elle aimerait bien, si son emploi du temps le lui permet, saluer Tonton Yves avant son départ. Le programme de la journée est donc établi en fonction de cette éventualité.

## TONTON YVES

La rencontre avec l'évêque de Reykjavik aura elle aussi été fructueuse. L'Islande est à forte majorité protestante. Cependant l'église catholique y est implantée depuis très longtemps, et les marins français, au cours de leurs séjours en Islande, ont souvent eu recours à ce ministère.

Mgr Kerlévêo, de Paimpol, a d'ailleurs été un précurseur dans ce domaine puisqu'il y a déjà plus de dix ans, il effectuait auprès des mêmes personnes de recherches similaires aux nôtres. Le Dr Hinrik H. Frehen, évêque, nous a reçu avec une jovialité presque méridionale et pendant plus de deux heures nous avons consulté de nombreux documents se rapportant aux marins français et nombre d'entre eux sont les listes de ceux qui sont morts en mer d'Islande.

Après un bref déjeuner, la direction de l'hôtel nous laisse un message de Mme Vigdis Finnbogadóttir nous précisant que son emploi du temps, à son grand regret, ne lui permet pas de recevoir Tonton Yves. Par contre elle nous communique son numéro de téléphone privé et nous demande de bien vouloir la rappeler l'après-midi même entre 14 h. et 15 h.

Au Nord-Est de Reykjavik, à 100 kms environ, se trouve Thingvellir, berceau du parlement Islandais. Au 9ème siècle, le parlement démocratique d'Islande se réunissait dans ce paysage grandiose, immense faille volcanique dans la montagne. C'est au cours de ce périple à trois que nous est arrivée cette histoire peu ordinaire : la route qui mène à Thingvellir est belle dans les premiers kilomètres. C'est toujours comme cela en Islande. Puis rapidement, elle se transforme en piste caillouteuse, jalonnée de maisons tous les 10 à 15 kilomètres. Autour de nous se dresse la montagne Esja. Le paysage devient plus austère mais grandiose. La route vers Thingvellir est barrée et il nous faut alors contourner une deuxième montagne dont les pistes sont peu fréquentées.

Ceci n'arrange pas nos affaires parce qu'au rythme des soubresauts de la voiture, le temps s'écoule, et bientôt l'heure à laquelle Mme Vigdis Finnbogadóttir pour recevoir notre appel sera écoulé. A l'horizon aucun village, quand tout à coup, derrière une colline, dans un gîte de montagne, on nous informe qu'à quelques kilomètres, dans une ferme, nous trouverons un téléphone. Nous sentons bien Tonton Yves à l'arrière gagné par l'impatience.

Traditionnelle, constituée de quelques petits bâtiments légers, la ferme se love dans le creux d'une vallée en contrebas de la montagne. La scène est typique du meilleur cinéma. Imaginez dans ce décor, l'arrivée en trombe de trois individus dans un nuage de poussière... Une fillette de 10 ans environ nous accueille. Elle est seule avec sa petite sœur. Nos explications, tant en Anglais qu'en Français demeurent inefficaces et pourtant il nous faut téléphoner... Après quelques instants d'hésitation, puis de silence, apercevant un téléphone dans le fond du couloir, nous voilà mimant à cette jeune fille nos désirs. Nous connaissons nombre d'enfants, qui à cet âge n'auraient pas été très fiers devant ces trois étrangers « qui ne parle pas comme tout le monde ». Notre première surprise intervient au moment où, ayant compris notre problème, telle une grande dame recevant dans son salon, elle nous invite à entrer davantage, et lui tendant le numéro de téléphone inscrit sur un papier,

## TONTON YVES

elle le demande au bureau de poste. Derrière nous, Tonton Yves déclare sa satisfaction voyant les choses prendre de une si bonne tournure.

Dès la communication établie, nous demandons à parler à Mme Vigdis Finnbogadóttir. Bien entendu, la secrétaire s'entendant annoncer Jean Le Meur ou Monsieur Le Roux, ne comprend pas. Par contre, dès l'annonce de « Tonton Yves », nous voilà en relation avec la Présidente. Près de nous, la petite fille dans notre conversation ne comprend que deux mots : « Vigdis Finnbogadóttir ». Et ces mots certainement résonnent dans sa tête : « Comment ? Voilà trois types qui viennent chez moi et qui téléphonent à la Présidente ». Et les yeux de la petite jeune fille vont s'agrandir encore quand la communication terminée, nous nous acquittons de son montant qui est de 35 couronnes. Louis Jauneau de dire : « je crois que nous pouvons être généreux et lui donner 100 couronnes » et là, elle ne comprend plus ! Ses yeux déjà tout étonnés deviennent ronds et incroyables ! Depuis nous avons essayé d'imaginer, sans y parvenir, les explications qu'elle aura pu fournir à ses parents après notre départ.

La deuxième soirée en Islande se passera chez Madame Thuridur Gudjonsdóttir, nièce de Gudrun, née en 1912, la nuit du naufrage de l'Aurore. Gudrun et son époux étaient là, ainsi que Lucette Ferlicot, petite-fille de Jean Lasbleiz, de Plouézec, également naufragé de l'Aurore. Lucette, elle aussi est devenue passionnée de l'Islande. Comment d'ailleurs ne pas l'être ?

JEAN LE MEUR

Achévé d'imprimer le 29 Novembre 1985

S.A.P.I.A. PAIMPOL  
Dépot légal 4<sup>e</sup> trimestre 1985

