

Avril 1949

## L'Ancre de la Miséricorde : une si longue absence

Cet article a été publié dans l'hebdomadaire « SAMEDI-SOIR » en avril 1949.

« Pendant une semaine, l'« Ancre de la Miséricorde » a erré dans les tempêtes.

Les quinze hommes d'équipage ont crevé de faim pour que le mousse garde ses joues rondes »

A Saint-Guérolé, les seize familles des marins de l'« Ancre de la Miséricorde » (1) tremblent encore au souvenir de la semaine d'angoisse qu'elles viennent de vivre.

Le malamok l'« Ancre de la Miséricorde » avait quitté Saint-Guérolé le dimanche 20 mars pour une semaine de pêche au maquereau avec huit jours de vivres à bord. Le dimanche matin 27 mars, à 200 milles de Penmarc'h et 140 d'Ouessant, par temps clair, on voulut rentrer. Soudain, le moteur cala. Les autres bateaux s'éloignèrent, croyant le malamok encore en pêche.

Pendant huit jours, personne à Saint-Guérolé n'allait plus rien savoir de l'« Ancre de la Miséricorde ». On la devinait en panne.

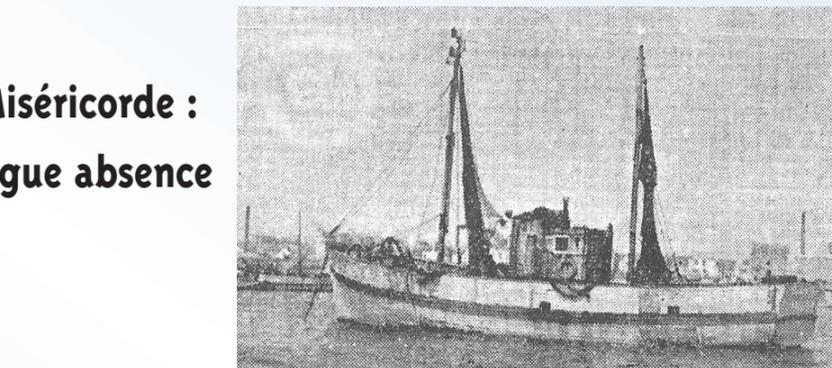
« Nos hommes vont mourir de faim ! – Et Scuiller n'a pas de poste de radio à son bord ! ».

C'était vrai, lui qui en rapporta tant d'Angleterre entre 1940 et 1944 ! (2)

« Hissez la voile neuve, dit-il »

La brise soufflait debout du suroît, poussant le bateau au large. On amena la voile, se résignant à dériver. Le soir, il n'y avait plus ni pain, ni vin. La nuit tomba. Avec elle la brume. Au matin, le temps restait bouché. Le patron appela le cambusier :

« Qu'est-ce qu'il te reste ? – Quatre boîtes de conserves, vingt kilos de patates, de la glace, un peu de sel. Je n'ai



Construit à Léchiagat en 1943 pour Jacques Scuiller, l'« Ancre de la Miséricorde », 25,4 tonneaux, était équipé d'un moteur de 100 CV.

plus de bois pour faire la cuisine – Nous mangerons les conserves aujourd'hui, ensuite une pomme de terre chacun par jour, un maquereau grillé le matin, une soupe de poissons le soir. Pour boire, fait fondre de la glace. Pour le bois, brûle des planches du tri ».

Il ajoute à part : « Prends le mousse avec toi dans le poste avant et donne lui à manger ».

Mais Louis Guénolé, quinze ans, le mousse, voudra prendre sa part des privations, des veilles et des guets.

La dérive vers le nord continue. Ce qui est dur, c'est qu'il n'y a plus de tabac !



Sur cette photo illustrant l'article de Samedi-Soir, seuls figuraient les noms du patron, Jacques Scuiller (1), du mousse, Louis Guénolé, « courageux comme un vieux loup de mer » (2) et de Louis Talbot « qui aperçu le premier le chalutier Caswell » (3). Nous avons identifié les 12 autres hommes d'équipage :

4 René Drezzen ; 5 Nicolas Le Brun ; 6 Rémy Lautrédou ; 7 Vincent Le Brun ; 8 Pierre Lbelgoulch ; 9 Corentin Scuiller ; 10 Jean-Marie Monfort, dit « Ran » ; 11 Joseph Calvez ; 12 Eugène Stéphan ; 13 Jules Camus ; 14 Louis Jolivet ; 15 Marcel Donge.

### Un feu par tribord arrière !

Le lundi se passe. A 21 h, le guetteur devine un gros vapeur. Mais le malamok navigue feux éteints pour économiser les accus. Le vapeur disparaît.

Mardi 29, à 10 heures passe un second vapeur. Il ne voit pas le pavillon de détresse, il n'entend pas la corne de brume. Il s'efface.

Mercredi 30 ; Rien à signaler.

Jeudi 31. Le patron s'isole sur le pont pour prier. A Saint-Guérolé aussi on prie : « Faites que nos hommes rencontrent un bateau ». Vers 19 h, un homme hume l'air, dit à son voisin : « tu sens la fumée ? ». De la fumée, c'est un vapeur ! A travers l'obscurité et la brume, l'odeur s'affirme, augmente, puis s'affaiblit, s'évanouit...

Vendredi 1<sup>er</sup> avril. Le vent est tombé, mais la purée de pois épaisse encore. Le poisson n'est plus mangeable, la glace touche à sa fin. Sans glace, pas d'eau. Sans eau, la mort. Le soir arrive. Le patron est à la barre. Louis Talbot fait le guet. Il crie : « Feu par tribord arrière, patron ! ». Scuiller penche la tête hors de la passerelle et hurle : « Tout le monde sur le pont ! »

Il n'y a plus de faim, de froid, de soif, de fatigue. Les fanoux s'agitent frénétiquement. La corne et les trompes improvisées beuglent. Les chiffons enflammés sont secoués jusqu'à ce qu'ils brûlent les doigts. Le feu avance. Il décrit un cercle autour de l'« Ancre de la Miséricorde ». « Enfin ! soupire Jacques Scuiller ».

### L'« Ancre » n'est pas assurée

Le « Caswell », chalutier de gros tonnage de Milford Haven accoste l'« Ancre de la Miséricorde ». Un matelot espagnol du « Caswell » fait l'interprète de bord à bord.

« Cigarettes, cigarettes ! implorant les pêcheurs bretons ». Le patron se fâche :

« Pouvez pas demander plutôt du pain ? ». Ils reçoivent et des cigarettes et du pain et aussi trois grosses boîtes de confitures.

Le chalutier fixe sa fune à la chaîne du malamok. Et alors le vent fraîchit. La houle se gonfle. La tempête éclate.

Au bout d'une demi-heure, la chaîne casse. Le « Caswell » n'a rien vu. Sur l'« Ancre » on rugit. Le « Caswell » revient. Sur la mer agitée, il faut refaire l'amarrage. Un quart d'heure, après il casse encore. Nouvelle alerte. Il faut abandonner la chaîne, fixer la fune à l'ancre, avec un tour mort sur la jambette avant du malamok.

Avant l'aube, la tempête atteint une violence extrême. Soudain on entend un craquement sinistre à l'avant : la jambette vient de se fêler. « Si elle casse, on s'arrache du pont, pense le patron, c'en est fini de l'« Ancre de la Miséricorde » et de nous ».

Personne ne ferme l'oeil La jambette tient. Samedi matin, l'« Ancre » arrive en rade de Milford Haven, à l'extrême pointe de la Cornouaille. L'équipage reçoit pain, beurre, café, quelques cigarettes. Jacques Scuiller, à bord du « Caswell » gagne le quai. L'agent consulaire ne parle pas français. L'équipage obtient cependant quatre jours de vivres. « Et des cigarettes ? – No ! – En France, on donne du tabac aux naufragés. Pas ici ? – No ! ».

L'agent demande si l'« Ancre » est assurée pour le remorquage. Non, elle ne l'est pas. « Avec vous, Français, toujours des ennuis, baragouine l'agent consulaire, vieux Gallois un peu dur d'oreille et pas très tendre de coeur.

### Le prix de la rançon

« Nous, Français, nous remorquons gratuitement les bateaux en détresse ». Scuiller obtient que l'agent télégraphie à Guilvinec.

A Saint-Guérolé, les seize familles apprennent le dimanche 3 que les rescapés sont en Angleterre. « Quand va-t-on les laisser revenir ? Que va-t-on exiger d'eux ? ». Scuiller aussi se le demande. Lundi on porte à l'usine à engrais le reste du poisson avarié.

Pas un sou ! « Regardez, patron ! ». C'est un malamok, le « Jos Yannig » de Concarneau, patron Jean Briec, beau-frère de Jacques Scuiller, qui arrive ayant, par la radio du Conquet, appris en mer que l'« Ancre » était à Milford Haven. Enfin la réponse arrive au télégramme. Le beau-fils du patron demande les conditions du remorquage. L'agent va les dire :

« Deux cent cinquante livres sterling de prime (environ deux cent cinquante mille francs – 7250 €) – Je ne peux pas payer ça, je n'ai pas l'argent – Alors l'armateur se contentera de cent soixante cinq livres – Où voulez-vous que je les prenne ? » Scuiller réfléchit. Le mardi 5 avril, il propose avec l'aide d'un Polonais comme interprète : « Laissez-moi pêcher et vendre mon poisson ici pour payer – Et si vous fuyez ? Le bateau ne doit pas partir. Si vous ne payez pas, et vite, il sera vendu au profit de l'armateur du chalutier, Milford Haven Fisheries Ltd. – J'irai voir l'armateur ».

### L'Anglais n'avait fait que payer une dette

Il y va par une pluie battante et dit : « Je vous remercie. Votre chalutier a sauvé la vie de mes hommes et la mienne. Mais je ne peux pas payer ce que vous demandez. J'ai perdu mes cent soixante filets. Je suis ruiné. Je vous rappelle aussi que j'ai risqué ma

vie et celle des miens pour l'Angleterre. On m'attendait dimanche à Saint-Guérolé pour accrocher ma médaille de la Résistance. J'ai assuré la liaison du réseau secret anglais « Johnny » avec vos sous-marins. En 1941, j'ai fait trois fois la traversée avec mon « Vincent – Michelle » qui a sombré au quatrième voyage ; quatre hommes d'équipage y sont restés, je ne me suis sauvé qu'à la nage. Dès 1942, j'ai recommencé avec mon « Voyage vad ».

En 1914 – 1918, j'étais fusilier-marin à Dixmude, Ypres, Nieuport. Trois fois blessé. J'ai une femme, cinq enfants ; le plus jeune a six ans. Est-ce que ça vaut quelque chose, ça ? » – Vous ne me paierez que cent livres (cent mille francs), dit l'armateur ». Un temps. Il ajoute : « Et quand vous pourrez, vous pouvez lever l'ancre – Dette d'honneur, jura Jacques Scuiller ».

Mais une fois sorti, son front se ride. Il confie au correspondant de SAMEDI SOIR : « Comment payer ? Je n'ai personne pour m'aider... ».

### Notes

(1) L'article fait état de 16 marins à bord, mais comme le confirme la photo de l'équipage, ils n'étaient que 15. Le mécanicien, Alain Tual, était resté à terre.

(2) En 1941, Jacques Scuiller commandait le « Vincent – Michelle » construit en 1938 pour l'armateur Guillaume Larnicol. A plusieurs reprises, il a transporté des membres de la Résistance jusqu'à des sous-marins anglais et il revenait à terre avec des émetteurs radios destinés au réseau « Johnny ».