

# Propos sans fading,

par on-4FT.

Mon récent laïus, concernant la vie d'amateur-professionnel comme opérateur à bord des navires, m'a valu une couple de lettres de la part d'OM's que la chose intéresse, et tous deux se plaignent des conditions de salaire, à leurs yeux insuffisant. Tout le monde sait que ce ne sont pas les libéralités de la Compagnie Marconi, à Bruxelles ou ailleurs, qui permettront un jour à un opérateur sur mer de se retirer pour s'acheter une villa aux alentours de Nice, y vivre du soleil et de ses revenus. A mon avis et sans discuter la chose plus à fond, cette société a tort de ne pas mieux payer les nouveaux venus, qui sont vite découragés par le petit nombre de franc-papier qu'on leur remet tous les mois. La grande excuse de la compagnie étant, par ailleurs, que l'on est logé et nourri à bord, il ne manquerait plus que cela et pour ce qu'il leur en coûte à ce sujet, puisque c'est l'armement qui paye. Mais pour un jeune, qui veut voir le monde sans qu'il lui en coûte, qui veut acquérir, par l'école de la mer et celle des voyages, cet esprit plus large et plus osé qui caractérise ceux qui se sont dans leur jeunesse évadés des jupons de leur maman, je trouve cette période spéciale de deux années intéressante et non perdue pour la vie. Et voilà sous quel angle j'envisage la question. Aussi bien qu'en 1913-1914, je suis parti dans le même esprit, et les voyages, dont j'étais satisfait, ne furent interrompus que par la déclaration de guerre.

Je me rappelle à ce sujet un petit événement dont je faillis être la victime, et qui tend à prouver que dans la vie il faut toujours ouvrir l'œil et le bon, si l'on ne veut pas être la bonne poire. Voici : de ce temps c'était la Marconi belge, la SAIT donc, qui fournissait les opérateurs sur les navires grecs faisant la navette entre New-York et Patras, en Grèce. Ces navires, pour certaines raisons de nourriture, de confort et d'autres, avaient une très mauvaise réputation ; en outre, lorsqu'on était embarqué là-dessus, on restait un an sans rentrer chez soi. Charitablement, les anciens avertissaient les nouveaux en leur conseillant de ne jamais accepter le job sur les navires en question. Or, un beau jour, et pour la troisième fois je pense, je m'inscrivis à Anvers au rôle d'équipage du « Finland » pour un voyage aller et retour Anvers-New-York, et je pars. Arrivé de l'autre côté, on m'appelle à la Marconi américaine et l'on me dit sans crier gare que je débarque du « Finland », qui est navire américain, que je suis remplacé par un marconiste américain, et que je dois prendre place sur je ne sais plus quel bac grec en partance pour Patras. C'était, vous en conviendrez, un peu forcer la main au jeune homme que j'étais. A bord du « Finland », je vais trouver le premier officier, le brave Jones, qui me dit : Vous avez signé au rôle d'équipage, pour un voyage New-York et retour à Anvers ; nous sommes obligés, si vous le désirez, de vous rapatrier à Anvers, comme passager de

seconde. Je refusai carrément la combine du débarquement, revins comme troisième opérateur, attrapai primo un cigare de l'inspecteur hollandais (de ce temps) à Anvers, puis de la direction de Bruxelles pour refus d'obéissance, et fut suspendu... pendant une dizaine de jours seulement, car on me rappela bientôt pour filer au Congo. Et maintenant qu'on n'aille pas croire que la Compagnie Marconi est une marâtre qui ne veut que du mal à ses enfants ; faites votre service sérieusement et vous y serez très bien et peut-être qu'en vous distinguant, vous sortirez de l'ornière. Et c'est la grâce que je souhaite à ceux que le métier intéresse.

C'est 4UU qui me pousse toujours à vous parler d'histoires ayant beaucoup de rapports avec la mer et les bateaux et très peu avec les ondes courtes. Il me dit, pour me faire plaisir bien entendu, que cela intéresse tout de même les OM's, et il pense tout bas qu'il doit alimenter son « Q. S. O. », et alors, par ondes dirigées, il lance un SOS dans ma direction. Il sera cependant intéressant de vous faire savoir que la fameuse Union Castle Line, qui va d'Angleterre en Afrique du Sud, équipe ses nouveaux navires avec des postes à ondes courtes, dont l'armement est très satisfait. Sur le « Winchester Castle », des communications de nuit furent aisément maintenues, sur 36.5 mètres, pendant tout le trajet, avec l'Angleterre, l'Afrique du Sud et les Etats-Unis. Cette onde nous rapproche de celle de 32 mètres, si excellente, et avec laquelle, en la perdant, nous avons presque tout perdu, bien qu'en réalité on ne l'avait jamais mise à notre disposition. Jusqu'à une distance de 2,500 milles, des communications de jour furent régulièrement obtenues avec l'Angleterre à chaque instant de la journée, c'est-à-dire sans qu'une heure bien particulière fut choisie. Chose curieuse, dans le sens nord-sud, des communications de jour, sur la même lambda, furent réussies régulièrement avec Walvis Bay, jusqu'à une distance de 3,570 milles. Evidemment, on est en pleine mer, on a 500 watts à sa disposition, et ceci favorise grandement cela. Que ne ferions-nous pas, nous les bricoleurs, dans les mêmes conditions ?

Avez-vous lu que prochainement partira de Paris, en direction de Beyrouth, et de là à travers tout le Nord de la Chine, vers Péking, une expédition française d'exploration, et qui prendra nom de « croisière jaune » ? Les explorateurs, au nombre d'une trentaine, tout compris, feront cela avec une caravane d'automobiles à traction à chenilles et reviendront en Europe par le Sud de la Chine et les régions totalement inexplorées de l'Arabie. Où la chose commence à devenir intéressante, pour nous tout particulièrement, c'est que l'expédition, qui durera dix-huit mois, aura à sa disposition un important poste d'émission à ondes courtes de 500 watts. Je ne sais si nos camarades français y ont songé, mais dans la