

Souvenirs de M. René Lizoret

À l'époque de mon entrée à la S.N.C., en octobre 1920, la flotte était composée de cinq navires, dont trois rescapés de la guerre 1914-1918, l'« ASTRÉE » de 1 400 T., le « CIRCÉ » de 1 600 T. et le « DAPHNÉ » de 1 800 T., plus deux sister-ships de 2 400 T. le « HÉBE » et le « NIOBÉ », sortis depuis quelques mois des Chantiers de Blyth.

Le bureau de la S.N.C. était situé dans un vieux bâtiment quai Cafarelli, face à l'ancien bureau-entrepôts Worms, existant encore actuellement, mais qui n'était pas construit à l'époque.

Ce bâtiment, servant de bureau à la S.N.C., était loué à la Maison Savare, importateur de bois et le loyer annuel était de 900 francs de l'époque.

Le personnel sédentaire était composé de sept personnes, dont M. Gaston Lamy, directeur, Maurice Féray, secrétaire, M. Travers, chef comptable, célibataire endurci, Mlle Saint-Martin, sténodactylo, Mme Bouvet, aide-comptable, M. Halbique, capitaine d'Armement, et moi-même, employé de bureau à tout faire (appointements 120 francs mensuels).

En outre, un vieux caviste retraité de l'octroi ou de la douane, le père Roger, s'occupait d'un entrepôt de vins et de fournitures diverses destinés au ravitaillement des navires, situé sur l'ancienne place d'Armes, détruite en 1944.

Les livraisons à bord étaient faites par le moyen d'un camion attelé d'un cheval loué à un transporteur de la rue des Carmes, et le père Roger devait à chaque escale de navire, et elles étaient nombreuses, puisque les cinq navires, et plus tard les six puis sept, touchaient régulièrement Caen environ toutes les semaines, le trafic se composant exclusivement de voyages entre Rotterdam, Anvers, Cardiff ou la Tyne, pour les usines Lamy, Allainguillaume et la S.M.N., avec de temps en temps une cargaison destinée au gaz ou à l'usine électrique.

Les navires repartaient de Caen rarement sur ballast, sauf l'« ASTRÉE » de 1 400 T. qui assurait surtout les importations des charbonniers Lamy et Allainguillaume en provenance du Pays de Galles pour les anthracites et de Blyth pour les charbons flambants.

Les cargaisons de sortie étaient surtout composées de minerais et de fers et aciers. Les chargements de minerais étaient effectués entièrement à la main. Les dockers emplissaient à la pelle, des boîtes rondes contenant environ 1,5 t. Une grue montée sur un chaland amarré entre le quai et le navire hissait cette boîte au-dessus du panneau, et deux dockers basculaient la boîte dans la cale. Avec deux équipes, une sur les cales avant, l'autre sur l'arrière, le chargement durait deux à trois jours.

En outre le père Roger, assurait tous les matins, avant de se rendre à son entrepôt situé à environ 500 mètres, le nettoyage du bureau et le remplissage à coup de seaux d'une grande cuvette située au-dessus des W.C., faisant office de chasse d'eau. C'est certainement ce brave homme qui avait le plus de travail de tout le personnel.

Cet effectif de sédentaires resta le même pendant cinq ans, et c'est à partir de 1925 qu'il augmenta avec l'arrivée de Roger Cadiou, puis d'un aide-caviste, M. Poulain, dont le fils fait partie encore actuellement du personnel S.N.C.

En plus des navires S.N.C. mentionnés plus haut, la « Navale » louait des navires étrangers en time-charter. En général un à la fois, quelquefois deux, mais les bénéfices laissés par ces derniers étaient assez maigres, quelquefois mêmes laissaient des pertes. Ce n'est qu'après 1925, lorsque furent loués deux navires de la Maison ERHARDT & DEKKERS de Rotterdam, le « VREEWYRK », de 2 200 T., et le « KATWYK » de 2 400 T., en même temps que le « VALE of MOWBRAY » et le « VALE of PICKERING », sister-ships de 2 500 T., d'une compagnie anglaise, que les time-charters rapportèrent vraiment de l'argent à la S.N.C.

C'est d'ailleurs ces rendements financiers qui donnèrent l'idée à MM. Lamy, Guillin et Féray, de constituer une société filiale, la « SOGENA », destinée à gérer les affrètements des Time-charter, en les retirant de la S.N.C.

Je me rappelle que l'on créditait les comptes personnels des fondateurs de 1 % du montant des frets. C'est moi qui établissais les décomptes, étant chargé des facturations des frets.

Après l'arrivée de Roger Cadiou, la flotte S.N.C. grandissant par l'arrivée de navires neufs et par l'acquisition de quatre navires de la flotte BOUET en liquidation, le personnel sédentaire s'augmenta de M. Roulland, Turpin, Lecouturier, Mlle Finel (future Mme Roulland) et Ledanois, soit 10 personnes, Mme Bouvet ayant quitté son emploi.

Je m'aperçois avoir oublié de citer certains souvenirs amusants de la période 1920 / 1925, c'est à dire avant l'arrivée de M. Guillin.

Il arrivait de temps en temps des périodes de calme ou aucun navire ne se trouvait à Caen, et M. Gaston Lamy, qui était un patron comme on n'en verra plus, organisait des

parties de roquette, les après-midi.

Cela se passait dans la petite pièce où je travaillais habituellement et sur la table me servant de bureau.

Le patron tenait la banque, et à l'aide d'une toupie ramenée d'Angleterre par le Capitaine Le Bitter, que les anciens marins ont bien connu alors qu'il était devenu après sa retraite, officier de port à Ouistreham, et d'un carton portant le nom de six chevaux, on pouvait gagner de deux à six fois la mise.

D'autres jours, et surtout après la mort accidentelle de M. Georges Lamy, qui était le principal conseiller de son frère, M. Gaston Lamy qui était devenu un peu superstitieux nous conviait à faire tourner les tables. C'était toujours le mienne, pourtant rectangulaire, qui servait à cet exercice, et on pouvait voir le patron, Mlle Saint Martin, M. Travers et moi, attentifs, les mains à plat sur la table, attendant qu'elle se soulève. Et cela se produisait, sans aucune tricherie des partenaires, je le garantis. Alors M. Gaston interrogeait presque toujours, mais intérieurement, les mânes de son frère Georges.

En d'autres occasions, lorsque M. Gaston se rendait à Paris aux réunions mensuelles du Comité des Armateurs, le père Halbique, comme on appelait le Capitaine d'Armement, qui était un franc buveur comme d'ailleurs pas mal de capitaines de l'époque, qu'on n'appelait pas encore Commandants, organisait des petites collations. On m'envoyait chercher de la charcuterie et une baguette de pain, et le père Roger nous apportait une bouteille de vin blanc de la cave, le célèbre Hangoiron qui a abreuvé pendant tant d'années les officiers de la S.N.C.

C'était le bon temps. Puis vint l'époque sérieuse, 1934, année de l'arrivée au bureau de M. Guillin. La flotte continuait d'augmenter et la S.N.C. était devenue une des plus importantes de France quand vint la guerre de 1939.

M. Guillin fut d'abord mobilisé en qualité de Capitaine du Génie, puis au bout de quelques mois, revint en affectation à la direction de la S.N.C.

Les navires étaient alors affrétés par les « Transports maritimes », organisme d'état, et la S.N.C. en assurait la gérance.

Puis vint l'occupation, les navires coulés ou dispersés en Angleterre ou en Méditerranée.

Pour occuper le personnel sédentaire, la SOGENA acheta trois camions à gazogène pour assurer notamment le transport de bois de chauffage et de charbon de bois, destinés à faire fonctionner les gazogènes caennais.

A l'époque de la fondation de la S.N.C. en 1903, la flotte était composée de deux navires, l' »ACTIF » et le « CHANZY ». Le personnel sédentaire, dès la fondation était composé de trois personnes en dehors de M. Gaston, : MM. Travers, Féray et un

employé nommé Neel. Plus tard, la flotte s'augmentant, vinrent Mlle Saint Martin et le capitaine d'Armement M. Halbique.

En 1914, M. Féray qui effectuait son service militaire, continua jusqu'en 1919, puis il partit environ dix-huit mois à Newcastle chez Jenkins & Cie apprendre l'anglais. Il revint définitivement en 1921 à Caen.

De la fondation en 1903 jusqu'à la transformation en Société Anonyme en 1934, la société qui était en commandite, s'appelait « G. LAMY et Cie » et non pas « Gaston LAMY et Cie ». Le titre « Société Navale Caennaise » était accessoire, et n'était pas compris dans la raison sociale.

M. Gaston Lamy signait : G. Lamy.

René LIZORET.