Zeitschrift: The Swiss observer : the journal of the Federation of Swiss Societies in the UK

Herausgeber: Federation of Swiss Societies in the United Kingdom

Band: - (1961)

Heft: 1382

Artikel: La Suisse et la mer

Autor: Hofstetter, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-688983

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LA SUISSE ET LA MER

Le paradoxe est de notre temps. Nicolaï Horty, régent de Hongrie, avait le titre d'amiral dans un pays sans flotte. Le Canada, avec ses immenses frontières maritimes, possède uns marine marchande comparativement dérisoire. La République du Liberia, sur la côte occidentale de l'Afrique, qui est à peu près de la grandeur de la Suisse, se flatte, elle, d'avoir la plus grande flotte commerciale du monde. Et la Confédération helvétique, pays de montagnes, de montagnards, d'alpinistes, de paysans et de terriens endurcis, est désormais dignement représentée sur les mers du globe par une trentaine de cargos battant son pavillon et par quelques centaines de hardis garçons qui ont troqué l'existence sédentaire et soucieuse du citadin contre la vie, pénible certes, mais aventureuse et libre du marin.

La flotte helvétique compte de fort belles unités appartenant à diverses compagnies de chez nous, et qui naviguent tout au long de l'année, sur toutes les étendues liquides du globe, des ports de la mer du Nord aux environs de la Baie d'Hudson, dans les Antilles, le long des côtes de l'Amérique latine, et jusqu'en Australie et au Japon. Transportant charbon, grain, voitures, pétrole, denrées alimentaires et marchandises en tout genre, nos cargos affrontent les océans par n'importe quel temps et font honneur à un pays dont l'habitant, pensent encore beaucoup trop d'étrangers, " trait sa vache et vit en paix " à l'interieur de ses vallées.

Quelques données

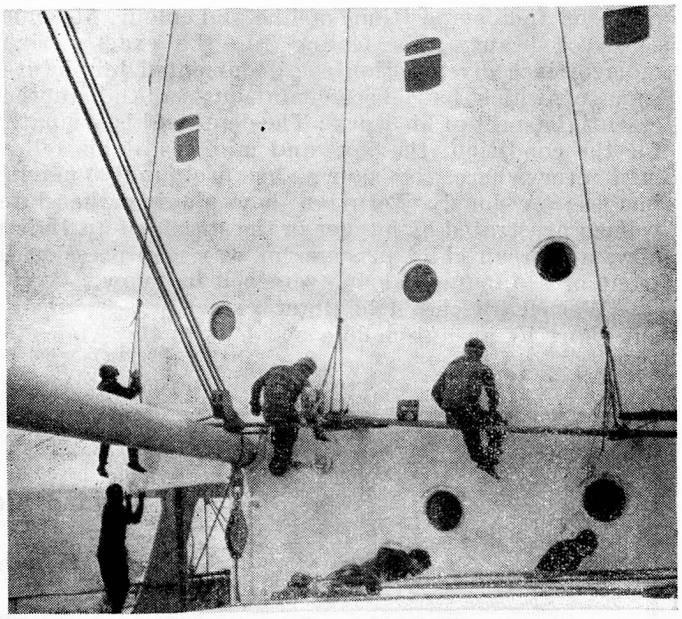
" La Suisse et la Mer " . . . Sous ce titre M. Jean-Didier Bauer, jeune officier de marine suisse qui a navigué sous tous les cieux, vient de publier aux Editions de la Baconnière, à Neuchâtel, un ouvrage passionnant et remarquable. Dans la préface qu'il a donnée à ce beau livre, M. Olivier Reverdin écrit : " L'accès de la Suisse à la navigation maritime comme à la navigation aérienne élargit ses horizons et son champs d'action; il lui assure des contacts plus rapides et, surtout, plus immédiats avec le monde extérieur. Il ouvre de nouvelles carrières. Des centaines de jeunes gens s'y sont engagés avec enthousiasme et les parcourent avec succès. L'auteur de ce livre est l'un d'eux. Son mérite est grand de mettre à la disposition du public suisse, en général, et surtout de ceux qui seront demain ses émules les résultats de ses études et de son expérience. Etudes méthodiques, et qui attestent pour la navigation — qu'elle soit lacustre, fluviale ou maritime — une passion dont nous serions étonné qu'elle ne remontât pas à l'enfance. De l'antique trafic de batellerie qui animait nos lacs et nos rivières aux derniers perfectionnements techniques des grands cargos modernes, rien n'échappe à la curiosité de Jean-Didier Bauer; son savoir est encyclopédique, et pourtant discret. Il l'utilise avec élégance et clarté ".

Dans un chapitre consacré à l'importance de la navigation, M. Bauer remarque : " La marine suisse a été longtemps l'objet d'un étonnement amusé pour nos compatriotes — plus peut-être que pour les étrangers — à cause de leur inexpérience des questions de la navigation ". Et plus loin : " Que des navires britanniques parcourent les océans, rien de plus naturel. Qu'un cargo hollandais ou français arrive au port, chargé de sucre ou de cacao que des péniches ou des wagons feront parvenir chez nous, la chose est parfaitement compréhensible. Mais que le Suisse se fasse marin et surtout veuille naviguer sur ses propres bateaux, voila bien une affaire étrange dont surtout personne ne voudra assumer la responsabilité. Autant parler d'armaillis chinois ".

Et pourtant! Pourtant un Suisse, l'ingénieur Adolf Ryniker, après avoir débuté comme chauffeur sur un vapeur du lac de Thoune, obtint la licence d'architecture navale de l'Académie de Berlin et dessina longtemps des navires de guerre et de commerce aux Etats-Unis. Pourtant, si nous n'avons pas eu de Christophe Colomb ou de Magellan, on ne saurait oublier l'activité importante qu'eut le trafic commercial sur nos lacs et nos cours d'eau.

Ce que représentente notre pavillon

Jean-Didier Bauer observe : " A l'époque romaine déjà, des barques transportaient marchandises et passagers à travers la Suisse. Dans un écrit dédicacé à Quintus Décius Alpinus, au cours du 1er siècle de notre ère, il est question des *Nautae lacus Lemanni*, les bateliers du lac Léman. Il existait alors des corporations spécialisées, en particulier à Yverdon, sur le lac de Neuchâtel " Puis M. Bauer rappelle les corporations de bateliers de Bâle au moyen âge, l'importance du Rhin dans les communications de l'époque, le trafic fluvial Reichenau-Coire-Constance, et plus tard la flotte de 358 unités des marchands de soie bâlois, la performance d'un groupe de rameurs



La vie en mer, pour un marin suisse, consiste surtout en un labeur acharné. Ma on aime " son " bateau . . .

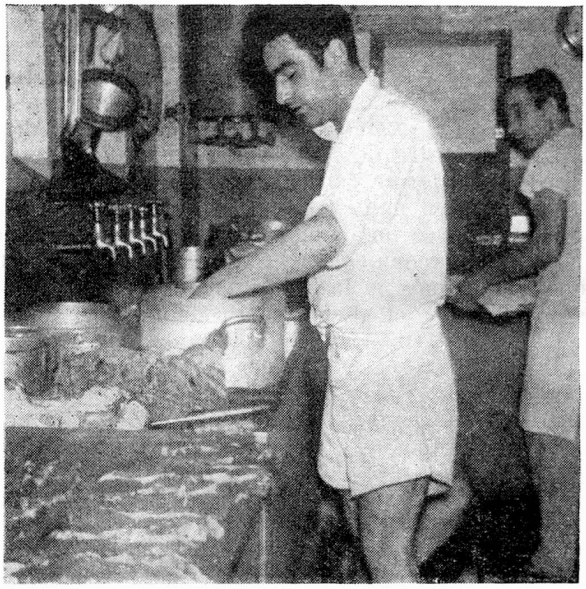
zurichois en juin 1576, la création au XIXe siècle à Bâle de la société " Service général de navigation ". Bref, nous avons une histoire maritime qui, pour n'être pas aussi, spectaculaire que celle de nos voisins, n'en est pas moins bien réelle.

" Aujourd'hui, écrit encore M. Bauer, le pavillon suisse flotte à la poupe d'une trentaine de cargos et de plus de quatre cents chalands. A peu près toutes les nations maritimes l'ont accueilli dans leurs ports; sous ses couleurs, des millions de tonnes de marchandises et des milliers de passagers ont parcouru le monde ". Et encore: " Au début de l'année 1960, la flotte suisse comptait vingt-huit unités, enregistrées à Bâle, plus quelques navires en construction et ceux qui, quoique appartenant à des armateurs suisses, battent pavillon panaméen ou libérien. Nous avons

Le capitaine suisse Jacques Voirol, un Jurassien de Tavannes, scrute l'horizon. Mais il le connaît bien: il navigue depuis 1942.

un total de quatorze sociétés et propriétaires, groupés cependant en six compagnies de navigation effectives. Le port en lourd dépasse 210.000 tonnes, sans tenir compte du tonnage sous pavillon étranger ".

Et nos marins? Combien sont-ils? En décembre 1953, nous informe M. Bauer, " le personnel navigant totalisait 974 officiers et marins, dont 247 Suisses. Ce pourcentage — 25% — devait passer à 57% en cinq ans. La formation professionnelle suivait une courbe



Rösti ou Berner Platte? Le cuisinier du bort mijote quelque petit plat pour les matelots.

ascendante semblable. An 30 juin 1960, l'Office fédéral de la navigation avait délivré vingt brevets de capitaine au long cours, quatre brevets de premier officier, vingt de deuxième officier et neuf de troisième officier; onze brevets de chef mécanicien, et dix-huit brevets de deuxième mécanicien ". Ajoutons encore que nous avons une flotte rhénane et que la Compagnie suisse de navigation à Bâle dispose d'un bateau-école, le *Levantina*. Que, par ailleurs, l'organisation de notre marine ne soit point encore satisfaisante sous tous ses aspects, M. Bauer le montre bien. Les salaires de nos marins sont raisonnables, sans plus. Et cependant, les avantages d'une marine de commerce sont incontestables, en temps de paix comme en temps de guerre. " La marine suisse, souligne Jean-Didier Bauer, répond à deux grandes questions, l'une économique: le besoin d'importer et d'exporter librement; l'autre sociale: le désir de tant de Suisses de quitter leur pays, toutefois, selon la tradition, sans couper les liens qui les attachent à leur patrie ".

Je me souviens . . .

Ceux qui aiment la mer — et comment pourrait-on ne pas aimer la mer lorsqu'on vit sur une île comme la Grande-Bretagne! — liront le livre magnifique de Jean-Didier Bauer.

Telegrams and Cables: TRANCOSMOS LONDON. Telephone: HOP 4433 (8 Lines

COSMOS FREIGHTWAYS AGENCY LIMITED.

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS
By Road, Rail Sea and Air
1, CATHEDRAL STREET,
LONDON BRIDGE, LONDON, S.E.1.
REGULAR GROUPAGE SERVICES WITH

SWITZERLAND

ANGLO-SWISS CUSTOMS EXPERTS.

ALSO AT LIVERPOOL, MANCHESTER, NEWCASTLE-ON-TYNE, HULL, BRISTOL CARDIFF, SWANSEA, NEWPORT, Mon. GLASGOW.

CONNECTED THROUGHOUT THE WORLD

OFFIC AL FREIGHT AND PASSENGER AGENTS FOR SWISSAIR AND ALL AIR LINES TO SWITZERLAND AND ALL PARTS OF THE WORLD

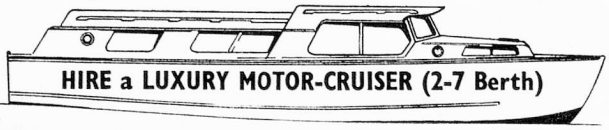
Agents: WELTIFURRER INTERNATIONAL TRANSPORT CO. Ltd., Zurich, Basle, Buchs, Schaffhausen, Geneva, St. Gall.

Pour ma part, je l'avoue, ce n'est pas sans émotion, sans nostalgie, que j'en ai pris connaissance. Quel rêver . . . Les Antilles, le Japon, l'Amérique du Sud bon bonquin, riche d'enseignements, et qui nous fait . . . Le "Sils", le "Général Guisan", le "Silvaplana" !

Sur les routes de l'Atlantique, entre la Nouvelle-Orléans et Palerme, entre Baltimore et Rotterdam, j'ai fraternisé à deux reprises, lors de voyages hélas trop courts, avec nos compatriotes les marins suisses. Ce sont des garçons courageux, entreprenants, sympathiques, acharnés à la tâche, heureux de vivre sur "leur" bateau et d'en prendre soin avec le même amour que l'artisan qui fignole une œuvre dans sa fraternelle boutique. De ces deux voyages sur des cargos suisses, j'ai rapporté un copieux album de souvenirs dont sont extraites les photos qui accompagnent ce texte. *PIERRE HOFSTETTER.*

? Want a real HOLIDAY ?
"With a Difference"

Play CAPTAIN and NAVIGATOR (no licence)



HIRE a LUXURY MOTOR-CRUISER (2-7 Berth)

on the picturesque NORFOLK BROADS
(over 200 miles of INLAND WATERWAYS)

Saturdays to Saturdays only - you sleep and live on board

Ask for 100-page brochure (200 boats) - stating period wanted

BRINKCRAFT LTD. (Swiss Firm) WROXHAM (Tel. 333) NORFOLK

The Bedford General Company Insurance Limited

ESTABLISHED 1894

FIRE & ACCIDENT INSURANCE

DIRECTORS

SIR EDWARD WILSHAW, K.C.M.G., D.L., J.P., LL.D., F.C.I.S.
(Chairman)
THE RT. HON. VISCOUNT ADDISON.
S. CHARLES BOSTOCK.
SIR FRANK NEWSON-SMITH, BART., M.A., D.C.L.
W. SCHWEIZER.
SIR DENIS TRUSCOTT, G.B.E., T.D.

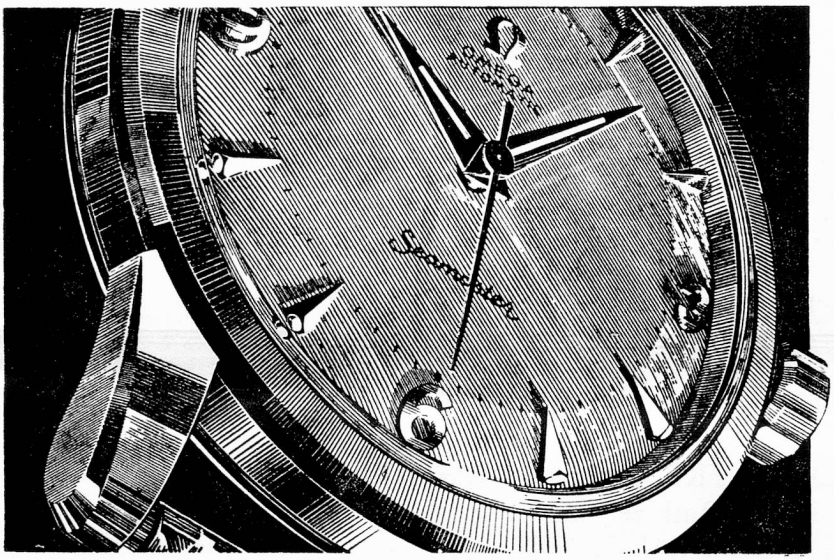
HEAD OFFICE

THE BEDFORD GENERAL INSURANCE COMPANY LTD.

FAIRFAX HOUSE : FULWOOD PLACE : HIGH HOLBORN : LONDON W.C.1

Telephone: CHAncery 8833 (20 Lines).

The Omega Seamaster—Made for a Life of Action



Seals out Water—Seals in Accuracy

The Seamaster was designed to share with you the zest of high adventure and the stresses and strains that go with it. In any climate . . . aloft, ashore and afloat . . . you can count on the Seamaster's extra stamina and extra precision.

Wear it daily, and you never, never need to wind this automatic precision watch. Developed from the watches we designed for the Armed Forces, today's Seamaster is a favourite with pilots, navigators and sportsmen. Whatever your profession or sport, with the Seamaster on your wrist you experience the pride of wearing a famous precision watch especially groomed for the active life . . . for your roughest, toughest day.

Omega Seamaster, self-winding, waterproof, shock-protected, anti-magnetic. 18 ct. gold on 18 ct. gold bracelet. £167.10.0

OMEGA Ω *Seamaster*

Omega Watch Company (England) Limited, 28/30 Holborn Viaduct, London, E.C.1, will gladly supply a list of their official distributors upon request. Factories in Bienne and Geneva, Switzerland.

The Watch the World has Learned to Trust