

Sur le M/S "Nyon" de Rotterdam a Port Churchill

Autor(en): **E.A.G.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1956)**

Heft 1287

PDF erstellt am: **21.09.2024**

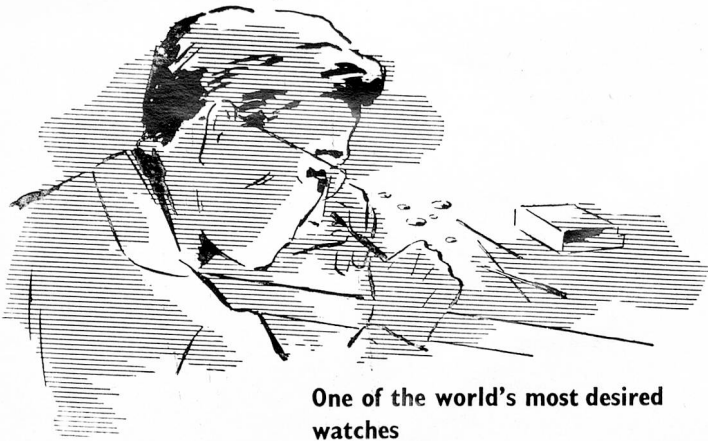
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-694689>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

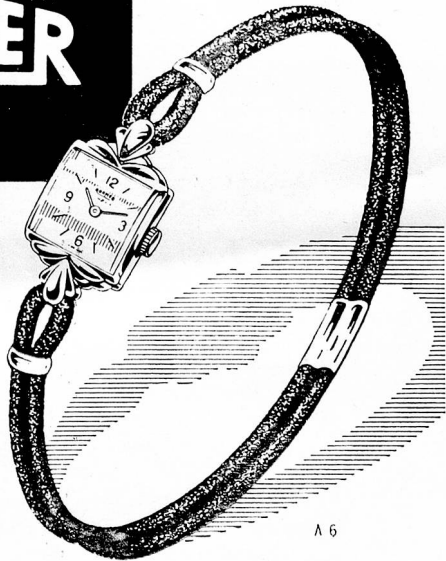
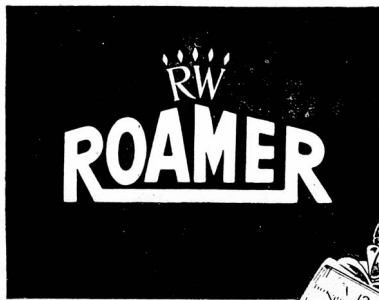
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.




One of the world's most desired watches


The ROAMER watch is one of Switzerland's precision products. In a factory established in 1888 over 1200 highly skilled craftsmen produce and assemble every part that goes into the ROAMER movement.



**ROAMER WATCHES
(ENGLAND) LTD.
LONDON, E.C.1.**



Shoes by



of Switzerland

THE LONDON SHOE CO. LTD.
116/7 New Bond St. W.1: 260 Regent St. W.1: 21/22 Sloane St. S.W.1

SUR LE M/S " NYON " DE ROTTERDAM A PORT CHURCHILL.

En montant à bord du m/s " NYON " à Rotterdam, dans la soirée du lundi 3 Sept. 1956, j'avais l'impression d'une certaine analogie avec un départ en avion. Comme l'aéroplane le bateau baignait, non pas dans l'eau, mais dans l'atmosphère et reposait sur un fond solide. On venait de remettre le gouvernail, dont les extrémités des pales avaient été courbées en tournant dans un champ de glace lors du précédent voyage, et le bateau se trouvait encore en cale sèche flottante.

Pour me rendre au Canada, j'avais le choix entre le m/s " CORCOVADO " et le m/s " NYON ". Le premier était très tentant. Il a un " radar " (encore faut-il s'en servir et savoir l'interpréter, comme une grande catastrophe maritime récente nous l'a malheureusement démontré) et il fait 15 noeuds à l'heure contre 12 à 13 le " NYON ". Mais il y avait une raison majeure pour moi de prendre le bateau portant le nom de ma ville natale. L'attrait pour un Nyonnais de traverser le grand Océan Atlantique sur un navire portant le nom de sa petite ville des bords du Léman était irrésistible.

Le " CORCOVADO " que j'avais eu le plaisir de visiter pour la première fois 3 jours auparavant à Anvers, alors qu'il allait entrer dans un bassin de radoub, était parti le samedi à midi pour la même destination que nous: Port Churchill, dans la baie d'Hudson.

Le mardi matin à 7 hs., notre cale sèche a commencé à s'enfoncer pour mettre le bateau à flot, contrastant avec le " CORCOVADO " qui avait dû s'élever pour sortir de son bassin. Je réalisais ainsi pour la première fois cette différence de sortie d'un bateau d'une cale sèche à quai ou d'une cale flottante.

A 11 hs. 45 nous sortions du dock flottant avec les 2 pilotes, celui des docks et celui de la rivière. Un quart d'heure après, les 2 remorqueurs ayant tiré le bateau en rivière, le pilote des docks s'en va. Un orage éclate, mais il cesse avant notre passage devant Hoek van Holland une heure après. A 13 hs. 45, le pilote de rivière descend à son tour et 5 minutes après nous passons la dernière bouée qui marque l'entrée de la Meuse conduisant au port de Rotterdam.

Les bateaux entrent et sortent de ce port beaucoup plus facilement qu'à Anvers, par exemple. Dans ce dernier port, à part les quelques emplacements le long de l'Escaut, tous les bateaux doivent aller en bassin et passer parfois par une ou plusieurs écluses. A Rotterdam, il n'y a pas d'écluse et tous les bateaux ancrent dans la rivière. La manoeuvre est donc plus rapide. Mais il y a un inconvénient. Lors du passage d'un bateau, ceux qui sont à quai sont parfois fortement secoués par la suction de l'eau et il arrive que les amarres se brisent.

Il fait une belle après-midi ensoleillée. Voici bien des semaines que je n'ai vu si beau temps.

Au lieu de passer par la Manche, nous remontons la Mer du Nord, à l'est des Iles britanniques. A 8 hs. le lendemain de notre départ nous passons au large de Newcastle, puis à 19 hs. 45 passons Peterhead. Peu de soleil.

Le jeudi 6 dans la nuit à 1 h. 50 nous atteignons Duncansbay Head et entrons dans le Firth of Pentland qui est le passage entre le Nord de l'Ecosse et les Orcades. La chance est avec nous et nous

franchissons ce détroit à la vitesse de 22 noeuds à l'heure! Je m'explique :

Sous l'influence de la marée, des courants, parfois très forts, se produisent le long des côtes. La direction de ces courants varie suivant l'état de la marée. Ils peuvent être contraires ou favorables au navigateur. Notre chance a voulu (ou est-ce que le capitaine a réglé la vitesse du bateau de façon à arriver au bon moment) que le " NYON " entre dans la passe au moment où le courant se dirigeait vers l'ouest et c'est ainsi que la vitesse acquise a été celle du bateau, env. 13 et demi noeuds et celle du courant, env. 8 et demi, soit en tout 22 noeuds. Cet appoint inespéré et une bonne mer ont permis au " NYON " d'obtenir son meilleur parcours journalier : 338 milles, soit une moyenne d'environ 13.8 à l'heure. Ce sera sans doute la meilleure performance du voyage.

Dans la matinée du 7 je vais visiter, en compagnie du Chef mécanicien, la machinerie et les appareils pour la manoeuvre du gouvernail situés à l'arrière juste au-dessus de celui-ci, auxquels sont adaptés deux mécanismes permettant de supplanter de deux manières différentes la manoeuvre du gouvernail si le poste de commande sur la passerelle de pilotage vient à faire défaut.

L'expérience que le Chef mécanicien a acquise au cours de 35 ans de navigation et l'observation du comportement des machines et installations sur un navire, doivent le mettre quelquefois en conflit avec les théoriciens et les experts. Ainsi, il est persuadé que l'usage de l'huile lourde ne compenserait pas finalement les frais d'installation des divers appareils de purification, clarification et chauffage, malgré l'avis du bureau des recherches de Shell. Peut-être n'y

a-t-il pas assez de recul dans le temps pour apprécier exactement la longévité et le coût des réparations des moteurs Diesel dans les deux cas d'usage des huiles lourde et Diesel.

Notre parcours aujourd'hui a été de 327 m. Il fait un temps magnifique et cet après-midi, j'ai pu m'installer sur une chaise longue au soleil.

Nous avons été cet après-midi en communication avec le " CORCOVADO " à 2 jours et demi devant nous et le " SILVRETTA ", faisant route de Port Churchill à Anvers.

Et voilà que mon imagination prend des ailes! Si nous allions rattraper le " CORCOVADO "? Nous sommes partis 3 jours après lui et voilà que nous ne sommes plus distancés que de 2 jours et demi. Je sais bien qu'il a passé par la Manche, ce qui fait environ 60 milles de plus que la route que nous suivons. Mais il pourrait rencontrer du mauvais temps et nous continuer à avoir une bonne mer!

Ah, oui! Comme il arrive souvent, on peut même dire presque toujours, on ne traverse pas le Nord Atlantique sans rencontrer au moins un jour de mauvais temps. C'est ce qui nous est arrivé les 10 et 11 Sept. Le 8 fut encore une bonne journée. On se serait cru en Méditerranée et j'en ai de nouveau profité pour m'installer sur une chaise longue sur le pont. Le 9 fut moins beau. Le vent d'ouest commença à soufflé fort et la mer devenir plus agitée.

Le 10 Sept. nous avons eu une journée très pénible. La mer était en furie. En 24 hs., d'hier à 7 hs. 30 à ce matin à 7 hs. 30 nous avons parcouru 50 milles et à cette marche là je me dis que nous n'allons jamais atteindre Port Churchill avant la fermeture. Les vagues sont immenses; le creux semble une vallée

SWISS BANK CORPORATION

(A Company limited by Shares, incorporated in Switzerland).

99, GRESHAM STREET, E.C.2
and 11c, REGENT STREET, S.W.1.



Capital and Reserves s.f. 268,000,000

NEW YORK AGENCY
15 NASSAU STREET.

Branch Office: 49th STREET OFFICE
10, WEST 49th STREET, NEW YORK 20, N.Y.

Affiliated Company in Canada :

SWISS CORPORATION FOR CANADIAN INVESTMENTS LTD., MONTREAL.

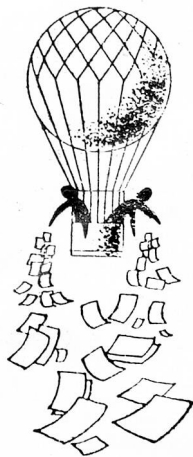
BASLE • BIENNE • GENEVA • LA CHAUX-DE-FONDS
LAUSANNE • NEUCHÂTEL • SCHAFFHOUSE • ST. GALL • ZURICH

THROW OUT BALLAST!

Do you know that you waste time, if you still post LEDGER CARD, STATEMENT and DAYBOOK in separate operations, since you can produce these three records **at one entry** and even without the use of carbon paper?

The HERMES INTROMAT Bookkeeping Typewriter offers you an efficient and always up-to-date system, typewritten figures and therefore, clean and legible copies.

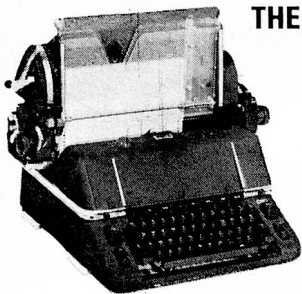
Its low price of only £200 brings this machine within the reach of even smaller firms; enabling them to throw out ballast.



Write for details to :-

THE R U F ORGANISATION LTD.

Central Buildings,
HORLEY/SURREY,
Telephone: HORLEY 935
London Office and Showroom:
OED, 33/35 High Holborn, W.C.1.



Maggi's Granulated Bouillon is the basis of all good soups—that's why it pays to keep a tin on hand. You just stir 4 tablespoonfuls into every gallon of boiling water—and voila!—a rich stock for only ½d. a plate. Every 5 lb. tin gives 960 platefuls. How's that for economy! 40 gallons of soup for 40/-.

Free Sample! For enough Maggi's Granulated Bouillon for nearly a gallon of soup stock—write to the address below.

THE NESTLÉ COMPANY LIMITED, HAYES, MIDDLESEX

et à l'approche des hautes crêtes on a le sentiment que le bateau va être englouti. Comme il est en ballast, il est soulevé plus facilement que s'il était plein. Quand il retombe avec fracas après avoir fait un bond, on se rend compte que le fond du bateau est plat. En infiniment amplifié, c'est un peu le bruit d'un "beau plat ventre" d'un plongeur!

Le bateau dévie sous la poussée du vent et des vagues. Le roulis commence à se mettre de la partie. Les balancements les plus accentués se produisent au moment de notre repas du soir. Le capitaine, le chef mécanicien et moi qui prenons nos repas ensemble, sommes projetés violemment de côté et d'autre. Nos assiettes glissent, les fruits roulent et nous tâchons de maintenir notre équilibre tout en maintenant nos verres de bière dont le contenu s'élance bientôt dans l'espace. Heureusement il n'y a pas de casse.

Le 11 il y a moins de mer, mais le parcours reste mauvais avec 92 milles. Au milieu de la journée la mer se calme davantage. La soirée est magnifique. La lune, à son premier quartier, monte à l'horizon sud à 18 hs. dans un ciel serein. Nous goûtons paisiblement notre repas. Quelle différence avec la veille.

Mes deux commensaux sont bien agréables. Nous représentons trois nationalités différentes et faisons bon ménage. Nos repas sont agrémentés par de longues conversations où chacun raconte ses souvenirs, ses expériences. Les navigateurs ont naturellement beaucoup de choses à raconter et des expériences que les terriens ne soupçonnent pas. Le chef mécanicien a une mimique très expressive. Il ferait un excellent acteur. Ses imitations des nègres des Antilles sont tout à fait cocasses. Le capitaine est beaucoup plus placide.

Dans la nuit du 12 au 13, le bateau a roulé tout le temps, ce qui est fort incommode et empêche le sommeil. Le matin j'ai eu une belle compensation, par la vue d'un magnifique iceberg bien éclairé par un soleil resplendissant. Nous étions dans le détroit de Davis à 200 milles environ à l'ouest du cap Chiddeley. Nous l'avons passé à 500 mètres, gros bloc de 200 mètres de long et 50 de haut. Cet iceberg se trouvait à peu près au même endroit où il nous avait été signalé 2 jours auparavant par le bateau "BEGONIA". En voyant ce monstre, j'ai réalisé ce que pouvaient être les conséquences pour un bateau qui, dans le brouillard, a le malheur d'aller cogner contre une masse pareille.

Le sommet avait l'apparence d'une crête de montagne neigeuse avec vallée au-dessous. Au grand bloc s'adjoignait une petite bande d'une dizaine de mètres de haut et reliée à la grande masse par la glace immergée, donnant ainsi au petit espace entre les deux, l'aspect d'une piscine. Sous le magnifique soleil faisant luire brillamment l'iceberg, dont la haute coupure au sud avait l'air crayense, j'ai été tenté d'aller prendre mon bain matinal dans la piscine!

C'est dans ces parages que le "NYON", lors de son précédent voyage avait rencontré un champ de glace qui avait abimé l'hélice. A partir de là, un marin se tient la nuit sur le gaillard avant pour observer.

Au dessous de la salle des machines, à l'endroit où l'eau de mer arrive pour être pompée pour le refroidissement des moteurs, se trouve un thermomètre pour mesurer la température de l'eau. On le consulte constamment par temps de brouillard dans

les parages où l'on craint de rencontrer des champs de glace ou icebergs. L'approche de ces obstacles dangereux fait baisser subitement la température de l'eau de quelques degrés. Je doute que cela soit toujours efficace, car cela n'a pas empêché notre bateau de se trouver inopinément au milieu d'un champ de glace à son voyage précédent.

Au fond, nous voyons que le radar et autres moyens scientifiques de déceler le danger ne sont pas toujours efficaces devant l'aléa. Le navigateur en mer doit être constamment en éveil et ne pas se reposer entièrement sur ses instruments.

Le 14 dans la nuit, nous avons passé Resolution Island, entrant ainsi dans le détroit d'Hudson. Quelques heures auparavant, il y avait eu une aurore boréale ayant l'aspect d'un long faisceau de rayons lumineux blancs. Ces météores peuvent être parfois très spectaculaires et colorés. Ce n'était malheureusement pas le cas cette fois. Un peu plus tard j'ai été quelque peu compensé. La nuit était splendide et vers 4 heures du matin j'ai le plaisir d'admirer Vénus dans une blancheur éclatante, resplendissant à l'Orient et, lui faisant pendant, le feu rouge intense de Mars luissant à l'Occident. Je songe aux nombreux récits décrivant la brume, les brouillards et les tempêtes de ces régions. Je m'estime très privilégié de n'avoir souffert jusqu'à maintenant que de la grosse mer. A 5 hs. 30, le soleil s'élève majestueux dans un ciel immaculé, sauf quelques petites franges nuageuses à l'horizon.

A 16 hs. nous passons au large de Big Island, la première terre que j'aperçois depuis notre départ. A minuit, nous passons Charles Island, quittant le détroit pour entrer dans la baie d'Hudson. Cette île a un phare et un poste d'émissions radiophoniques automatique. Quand il y a du brouillard, le bateau interroge par radio le poste qui automatiquement lui envoie son signe. Le phare et le poste ne fonctionnent pas en ce moment, ce qui ne nous en prive pas puisque le temps est clair.

Le 15 Sept., pour la première fois depuis quelques jours le lever est terne. Un temps à neige, mais elle ne tombe pas. La visibilité reste bonne cependant. Vers 8 hs. nous passons l'île de Nottingham. C'est la terre la plus rapprochée que je vois jusqu'à maintenant.

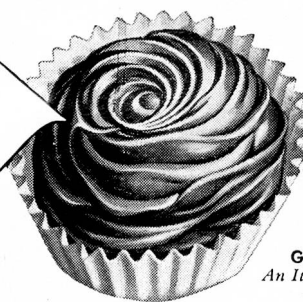
Paysages nus, arides, glacés, inhabités, comme tout le grand Nord canadien. Mais les richesses immenses que contient ce sous-sol pourraient bien d'ici peu d'années changer l'aspect de cette nature désertique.

Je descend au fond de la cale 4, accompagné du 1er Officier. Elle est bien propre et le bateau sera sans doute trouvé en bon ordre par l'inspecteur du Département de l'Agriculture à l'arrivée à Port Churchill. Parcours hier 304 milles, aujourd'hui 311.

Cet après-midi à 15 hs. le "CORCOVADO" a quitté Port Churchill. Nous le rencontrerons demain matin.

En effet, le dimanche matin 16 Sept. à 8 hs. nous croisons notre compagnon et bien qu'il ne soit plus notre concitoyen, il hisse comme nous le pavillon helvétique. La rencontre de ces deux navires sous le ciel blafard de la baie d'Hudson fait palpiter mon cœur de patriote. Nous échangeons 3 coups de sirène et quelques coups de casquettes et voilà chaque bateau redressant sa route inverse, car ils avaient un peu déviés pour avoir le plaisir de se rencontrer.

Is this
your
favourite
centre?



Gianduja Pirouette
An Italian-inspired paste
whirl with a freshly
roasted hazelnut.

or one of these perhaps ?

Pompadour A continental chocolate paste, subtly flavoured with crisp, flaked almonds.

Almond Fudge Fudge with almonds; a luscious combination.

Rum Praline A hazelnut praline mellowed by Jamaica Rum.

Truffle Nougatine Almond nougatine and smooth chocolate truffle.

Strawberry Cream Real strawberries flavour this smooth, creamy centre.



Ask for
**Tobler
Ballerina**

With fifteen deliciously different centres.
Each smuggling in a thick coat of milk chocolate.
Each is a triumph. And a great temptation.

MAKERS OF THE FAMOUS TOBLERONE 



Greetings

to all our readers . . .

and sincere thanks for their help during the past year. May the New Year be peaceful and prosperous.

SWISSAIR 

EUROPE · MIDDLE EAST · USA · SOUTH AMERICA

Offices in : London, Manchester, Glasgow, Birmingham, Dublin.

A midi nous avons parcouru un total de 3127 milles et nous ne sommes plus qu'à 200 milles environ de Port Churchill où nous arriverons demain matin tôt.

Lundi matin 17 Sept. : A 3 hs. 1/2 je sors du lit pour voir où nous sommes. Heureusement la mer, très agitée hier soir, s'est calmée et comme nous devons attendre pour avoir un emplacement au silo, notre ancrage sera plus sûr. La nuit est noire. Je monte sur la passerelle de commandement et je vois devant nous, à 6 milles environ, 2 groupes de lumières à l'horizon : un grand à gauche et un petit à droite.

"Voilà Port Churchill", dis-je à l'Officier de quart en indiquant les grandes lumières. "Non", me répond-il, "ces lumières viennent du camp militaire américain-canadien. Les petites lumières à droite sont celles du silo de Port Churchill".

Le camp militaire est donc plus important que la localité de Port Churchill qui se vide la plus grande partie de l'année. Mais de loin on se rend compte que le silo est quelque chose de très imposant où 3 bateaux peuvent charger en même temps leur cargaison de blé en quelques heures. Mais cela c'est une autre histoire.

A 4 hs. 45. nous jetons l'ancre dans la rade et nous attendons. L' 'echo sounder' indique 12 fathoms, environ 21 mètres.

J'emporte de mon voyage un très aimable souvenir, malgré les deux journées d'une méchante mer. Je ne m'attendais vraiment pas à m'en tirer à si bon compte. Les officiers et l'équipage ont été bien gentils pour moi, et les deux cuisiniers nous ont fait une bonne cuisine variée.

Avant de terminer ces quelques notes, j'aimerais relever deux souvenirs personnels :

Lors de mes promenades quotidiennes sur le pont, les bouées accrochées à plusieurs endroits et portant les noms NYON BALE, me rappelaient mon premier voyage important hors du nid maternel. A l'âge de 16 ans, en 1904, je partais pour Bâle où pendant une année je suivis les cours de la Obere Realschule.

Au moment de partir pour ce voyage, je pris chez moi quelques livres pour lire sur le bateau. L'un d'eux était intitulé : "Au soir de la vie" que je ne me souvenais pas avoir lu et qui m'était tombé tout à fait par hasard sous la main. En le lisant sur le bateau, je constatai qu'il parlait de la vie au Canada et en voyant sur la page de garde le sceau d'une

librairie de Quebec, les souvenirs me sont revenus peu à peu.

Quand je suis allé au Canada pour la première fois, il y a plus de 30 ans, je me rappelle mon émerveillement en arrivant sur le sol canadien de constater la présence en grand nombre de Canadiens dont la langue était le français et en apprenant que Montreal, après Paris, était la ville au monde où il y avait le plus grand nombre d'habitants dont la langue était le français. Désirant me renseigner un peu sur l'histoire de ces hommes au courage indomptable venus de France pour créer la Nouvelle France, j'achetai donc dans une librairie de Québec (la ville d'Amérique qui ressemble le plus à une ville de France) le livre en question que la librairie me recommanda et que je mis si bien de côté que ce n'est que plus de 30 ans après que je le lis en retournant au Canada au soir de la vie".

E.A.G.

Jerrome The Jeweller

(Prop. ERNEST GAUFROID)

42, HIGH ROAD, EAST FINCHLEY, N.2.
Tel. TUDOR 5426 (Opposite Station)

Buy a good Swiss Watch for a nice present

WATCH & JEWELLERY
REPAIRS

WE BUY OLD GOLD
& SILVER

Our Best Wishes and Happy New Year
Mr. & Mrs. E. GAUFROID

The Lifeblood of Health -

Sturdy happy health demands a rich flow of blood balanced in all its essential constituents — iron, haemoglobin and essential blood proteins. Hommel's Haematogen contains all the valuable constituents of whole blood to encourage your body itself to produce and renew its own fully balanced supply of rich life-giving blood.



HOMMEL'S
HÆMATOGEN

For vigour at
work and play

Hommel's Haematogen brings you a new zest for life, new appetite, new health, new strength. Price 3/6 inc. tax, from all chemists.

The Anglo-Swiss Insurance & Reinsurance Agency Ltd. in conjunction with its Associate Company, Whitton & Co. (Insurance Brokers) Ltd., offer you a Special Personal Accident Cover for £10 premium per annum, i.e.:—

Death caused by accident ...	£3,000	
Permanent Total Disablement (Continental Scale) ...	£3,000	
Temporary Total Disablement	£30	} 104 weeks
Temporary Partial Disablement	£10	
Medical Expenses up to £40 or 15% of weekly compensation.		

World Wide Cover, including Flying, but excluding Winter Sports.

Anglo-Swiss Insurance & Reinsurance Agency Ltd.,
29/30, High Holborn, London, W.C.1.
CHAncery 8554.

Hommel Pharmaceuticals, Herne Hill, London, S.E.24