

SOUVENIRS DE VOYAGES AU LONG COURS = chapitre 2

MON PREMIER NAVIRE : LE S/S JOSEPH BLOT FPPO

Après mon embarquement en Février 1952 à Rouen comme Radio sur le S/S Joseph Blot, une petite traversée nous conduisit à Dunkerque . Je profitais de l'escale pour découvrir mon nouveau lieu de vie.

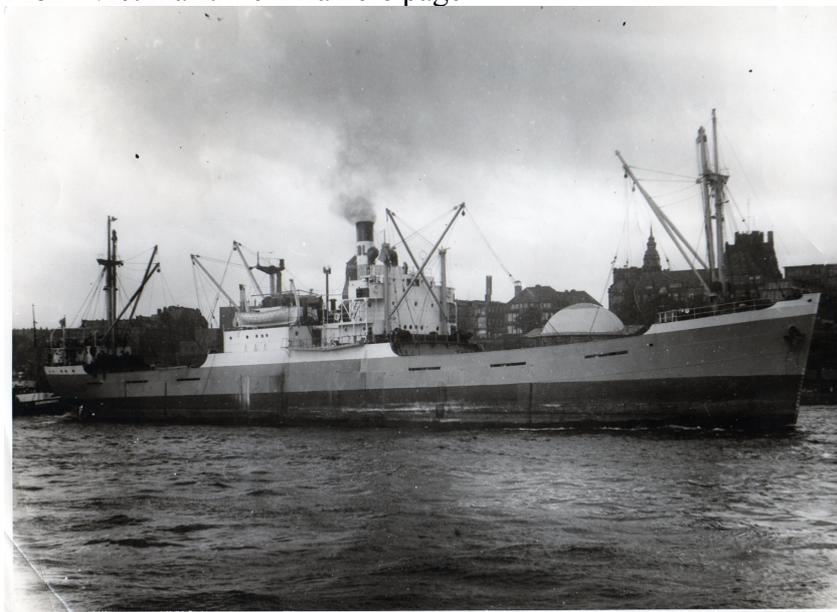
Ma cabine était située sous la passerelle de navigation a coté du local radio mais sans porte de communication . Pour aller de ma cabine au local radio , il fallait passer par une coursive extérieure : cela n'était pas tres pratique mais c'est ainsi sur les navires fabriqués par les Anglais

Cette cabine était équipée d'un lit de 90 cm avec bordure haute en bois pour éviter d'en être sorti quand il y a du roulis = en langage maritime , c'est la « bannette » ! L'équipement de cette cabine était complété d' un lavabo , d'une petite commode qui servait de bureau , d'un canapé et d'une bibliothèque vitrée pour contenir les livres prêtés par l'Union sociale maritime . En effet , traditionnellement, c'est le Radio du navire qui est chargé de la gestion de cette bibliothèque =(cette gestion consiste à prendre une cinquantaine de livres avant chaque voyage dans une succursale de l'U.S.M. (union sociale maritime) et à en tenir comptabilité lors des prêts à l'équipage) . Cette bibliothèque était composé de livres de toutes sortes dont on avait vite fait le tour . Aussi les Officiers se cotisaient pour acheter des livres récents avant le départ : le Radio devait récupérer les sommes , noter les desiderata de chacun en matière de lecture ; muni d'une jolie somme , il fallait trouver un libraire , négocier un rabais (un achat regroupé d'une trentaine de livres méritait un effort du libraire) . J'accomplissais volontiers ce bénévolat , mais n'en étais pas toujours récompensé : il y avait toujours des grincheux pour critiquer mes choix ou me soupçonner de taper dans la caisse , bien que je prenais toujours la précaution de demander une facture

La cabine était éclairée par un hublot du type « escape » : en effet sur les navires fabriqués pendant la guerre , il y avait deux sortes de hublots = les petits hublots usuels et des « grands » qui permettaient le passage d'un homme en cas de blocage de la porte de sortie . Les portes intérieures étaient également équipées d'un panneau « escape panel » qui s'ouvrait d'un simple coup de pied et permettait le passage d'un homme . Ces dispositions judicieuses furent prises quand on constata à l'usage que l'ébranlement d'un navire lors de son torpillage , bloquait les portes et condamnait à mort les malheureux occupants . Je constaterais plus tard que tous les Liberty ships étaient équipés de même manière

EMBAR				QUEMENTS.				L'ES	SIGNATURE de L'ADMINISTRATEUR de l'inscription maritime ou de son délégué.
NOM DU NAVIRE ET CASER DU RÔLE	PORT ET NUMÉRO D'ARMEMENT	GENRE de NAVIGATION.	FONCTION de BORD et catégorie	PORT ET DATE d'embarquement.	CONDITIONS PÉCUNIAIRES de l'engagement.	SIGNATURE de L'ADMINISTRATEUR de l'inscription maritime ou de son délégué.	dettes, payées, etc.		
Joseph Blot	Rouen	24	LC Radio	Rouen 1-2-52				Jessi ca	
Marie Anctition	Havre	56	L.C.	Rouen 24/12/52					
- d.°	Rouen	65	L.C.	Rouen 14-6-55					
Captaine Rio	Rouen	69	CI Radio	1902 24-2-51	?				
V. de	Havre	228	LC radio	Lille 19-7-51					
"	"	famille de Havre	"	27/10/51					
"	Havre	235	LC Radio	Havre 24-11-55					
- d.°	"	"	"	10-5-50	L.C.				
Ville du Havre	Havre	336	L.C.	Rouen 6-11-56					
Le Maurice	Havre		LC Radio	Havre 2-1-57					

Mon livret maritime = la 1ere page



Le S/S Joseph Blot : arrivée à Hambourg

Le local radio était situé sous la passerelle, à côté de la chambre des cartes. Ce local était très petit avec un seul hublot ouvrant sur le fronton. (J'ai remarqué ultérieurement que les Anglais avaient le génie de réaliser des aménagements ridiculement petits même sur de

gros navires : les espaces étaient inutilement occupés par des coursives extérieures et intérieures demesurées au détriment des espaces intérieurs utiles.)

Quand on entrait dans ce local ,on était surpris par le nombre de tuyauteries en cuivre tenues au plafond par de gros isolateurs en porcelaine ; tout cela aboutissait à un tableau avec des contacteurs « couteaux » permettant d'effectuer les raccordements des antennes principales et secours aux différents émetteurs. Ces tuyaux en cuivre sont nécessaires pour véhiculer les courants en hautes fréquences à cause de l'effet pelliculaire

Les équipements étaient relativement modernes , il ne restait aucune trace des appareils anglais d'origine(sauf le radiogoniometre qui était a la passerelle.) Heureusement d'ailleurs , car les appareils anglais que j'ai eu l'occasion de rencontrer ultérieurement étaient plutôt ringards ; on trouvait encore des émetteurs à étincelles et des récepteurs à réactionces matériels étaient dignes d'entrer au musée plutôt que d'être encore opérationnels.



Sur la cloison , juste en face du siege de l'opérateur , se trouvait la pendule du local radio qui avait deux particularités = elle indiquait toujours l'heure GMT et son cadran possédait deux secteurs rouges de H+ 15 à H+18 et de H+ 45 à H+48 = tant que l'aiguille des minutes était dans ces secteurs , il était rigoureusement interdit d'émettre sur 500 kcs .

Il y avait également deux secteurs de couleur de H+ 00 à H+03 et de H+30 à H+33 qui interdisaient d'émettre sur 2182 kcs , ces deux fréquences de detresse devant rester libres pour permettre de recevoir des SOS ou des MAYDAY de faibles puissances .

A coté de la pendule , sur une plaquette étaient gravées 4 lettres F P P O , c'était l'indicatif du navire « Joseph Blot » . Chaque navire dans le monde entier porte un indicatif particulier constitué toujours de 4 lettres = Cet indicatif permet l'identification du navire en telegraphie et telephonie sur les ondes . Tous les navires possèdent le repertoire de tous les navires du monde entier .

L'indicatif sert également à attribuer les fréquences de travail en ondes courtes.C'est ainsi que j'ai eu ultérieurement un indicatif malchanceux avec des fréquences aux extrémités de la bande. Quand j'appelais une station terrestre , j'étais toujours le dernier servi , étant trop excentré sur la fréquence d'appel. Un jour j'en ai eu ras le bol et j'ai piqué le quartz le l'émetteur d'embarcation calé au beau milieu de la bande soit 8364 kcs. Cette fois ci , j'étais le premier a passer !

Au retour de voyage je pretendis que le quartz de l'émetteur d'embarcation était défectueux et on m'octroya un deuxième quartz 8364 kcs . Par la suite je gardais toujours ce quartz dans mes bagages : la première chose que je faisais quand je changeais de navire , était de mettre MON quartz en service ! surtout ne le repetez à personne

Tous les avions ont également un indicatif mais il est constitué de 5 lettres .
Les stations terrestres ont un indicatif en 3 lettres .



L'émetteur principal de marque « S.I.F. » (Société indépendante de TSF) permettait d'émettre en ondes moyennes telegraphie ou telephonie avec une puissance de 100 watts (portée =env. 300 milles) en telegraphie je disposais des frequences suivantes = 512 - 500 - 480 - 454 - 468 - 425 -410 kcs

En telephonie = 2182 (frequence appel et detresse) 1865 - 2167 - - 2321 - 2449 - 3512 kcs

Un recepteur de trafic CRM de qualité moyenne , grandes ondes et ondes moyennes uniquement

Un émetteur -récepteur S.F.R. de secours de 60 watts , ondes moyennes

Un récepteur ondes courtes de médiocre qualité permettant tout juste de capter les listes de trafic de St Lys radio, les fréquences étalon p ur avoir le top horaire à tout moment.

Un recepteur auto-alarme CRM

L' auto-alarme était un recepteur calé sur une fréquence unique = 500 Kc /s (frequence de détresse) pourvu d'un systeme electromecanique capable de detecter le signal international de détresse = 12 traits de 4 secondes séparés par 1 seconde de silence = ce systeme fonctionnait à peu pres correctement mais était completement inopérant dans les zones équatoriales ou sévit un orage permanent . L'orage sature de parasites les ondes moyennes et rend inexploitable le signal international de détresse .

Dans ces régions , il reste au Radio deux solutions en dehors de ses quarts =

Mettre son auto-alarme en fonction et être reveill  plusieurs fois pour de fausses alarmes ...

Regler l'appareil avec une sensibilité tres faible pour ne pas qu'il se déclenche sur les parasites ...

Dans les deux cas l'appareil est incapable de détecter un signal de détresse !

Il n'y avait pas d'émetteur ondes courtes = le local radio était tellement petit qu'on n'aurait pas pu lui trouver une place ...

C'était un minimum pour un navire armé au long cours . L'absence d'émetteur Ondes courtes est tres genant pour effectuer les liaisons avec la terre surtout dans les régions tropicales et équatoriales ou l'orage permanent perturbe la reception des ondes moyennes.

(chaque éclair de foudre est audible dans la gamme ondes longues et moyennes mais inaudible sur ondes courtes). Ce brouillage est tellement intense ,qu'il couvre totalement les signaux utiles et rend impossible les communications = seules , les ondes courtes permettent des liaisons normales .

Pour donner une idée de la puissance des charges d'électricité statique présente sur l'antenne d'un navire (antenne tendue entre mats avant et arrière soit une centaine de metres de fil de cuivre) = des arcs électriques se forment parfois entre la sortie antenne et la masse. Ces arcs font jusque cinq ou six centimetres de long et sont capables de percer une feuille de papier ! dans ces cas là il vaut mieux ne pas mettre sa main sur l'antenne ! On est prévenu de cette situation par un bruit particulier , un bruit continu ressemblant à une porte qui grince ! Dans ce cas mieux vaut mettre l'aerien principal à la masse car les tensions envoyées sur les récepteurs sont capables de griller les circuits d'entrée....

L'équipement de la passerelle de navigation était rudimentaire ; un maitre compas magnetique positionné devant l'homme de barre qui devait gouverner en vue directe de la rose du compas. On trouvait le traditionnel « chadburn » pour les ordres à la machine (le « chadburn » est un telegraphe mecanique qui permet une liaison infaillible entre la passerelle et la machine : il peut transmettre 4 ordres « tres lente » « lente » « demi » « toute » en avant et les memes en arriere en plus de « stop ») . On trouvait également trois ou quatre tuyaux acoustiques avec sifflet. Ces tuyaux permettaient de communiquer avec la machine , avec la cabine du Commandant et le local radio . Etant donné la distance entre la passerelle et la machine il fallait du souffle pour actionner le sifflet !!

Un sondeur à ultra-sons avec enregistrement sur papier parafiné (l'impulsion électrique de detection du fond marin , par l'intermédiaire d'un style frottant sur le papier , provoquait un changement de couleur).Le principe du sondeur est le suivant = on envoie une impulsion ultrasonore vers le fond et on enregistre l'écho donné par le fond marin : le temps mis par l'impulsion pour revenir vers son point d'émission est proportionnel a la profondeur .

Cette impulsion est émise par une base située sous la coque , dans un endroit peu perturbé par des turbulences de l'eau passant sous le navire . La coque est percée pour que la base d'émission soit au contact de l'eau . L'impulsion sonore est transmise a l'eau ^par l'intermédiaire d'un noyau métallique ; ce noyau est excité par une impulsion électrique suivant le principe de la magnéto-striction (le métal se dilate quand il est soumis à un champs magnétique).



le cadre du gonio et le compas de relevement

Un radio-goniometre a cadre mobile d'origine anglaise : pour une raison que j'ignore encore ,était alimenté , non pas par le 110 volts continus du réseau du bord , mais par des batteries au plomb : comme les tubes électroniques de l'époque necessitaient 100 volts,une batterie composée de 50 petits accumulateurs montés en série avait ete prévue dans un meuble sous le récepteur !! chaque accumulateur était composé d'un petit bac en verre

avec deux électrodes , le tout plein d'acide sulfurique a l'air libre !!! c'était un petit miracle si tout cela ne se renversait pas en cas de roulis . L'entretien était délirant ; sous les tropiques avec la chaleur , l'évaporation faisait baisser rapidement les niveaux de l'électrolyte et il fallait recharger en eau distillée chacun de ces foutus bocaux. Il faut vraiment un esprit biscornu anglais pour inventer une usine à gaz pareille ! Le cadre mobile était encadré par deux énormes matereaux destinés à appareiller les mats de charge de la cale 2, de ce fait la courbe de correction des gisements effectués atteignait plus de 15 ° ! Pour les non-initiés, la prise d'un relevement « gonio » se faisait de la maniere suivante :

A l'écoute d'un radiophare choisi , il fallait manœuvrer le volant du cadre pour obtenir l'extinction de l'audition et simultanément demander a l'homme de barre : Quel cap ?Après avoir noté le gisement gonio lu sur la couronne graduée , il fallait faire le calcul suivant :

Gisement gonio + erreur gonio + cap compas + variation compas = relevement vrai

Ce relevement pouvait etre tracé sur la carte pour positionner le navire. Sur les navires modernes équipés d'un gyrocompas , la couronne du radiogoniometre est asservie au gyrocompas = on peut ainsi obtenir directement le relevement sans passer par le questionnement de l'homme de barre pour avoir le cap suivi , ce qui constitue une source d'erreur.

Théoriquement , pour tracer un relevement sur une carte marine (qui est une projection de Mercator) et pour des grandes distances il faut appliquer la correction Givry , mais compte tenu de la précision générale de la mesure , on appliquait jamais cette correction.



le cadre du goniometre (le paquebot

« Brazza » des chargeurs reunis)

Dans les années 50 la navigation en dehors des côtes étaient assurées par des points astronomiques a l'aide d'un sextant et de chronometres donnant l'heure exacte à la seconde pres. Les « gardes temps » étaient constitués de deux chronometres mecaniques montés sur cardans dans des coffrets capitonnés. Ils devaient etre remontés chaque jour ,a la meme heure et avec le meme nombre de tours de clé. Pour ne pas les perturber , ils n'étaient jamais remis à l'heure ; chaque jour, ou tres souvent ,le Radio « donnait le top » en écoutant certaines stations prévues à cet effet. Au moment précis du top il fallait relever l'heure du chrono et la noter sur un carnet affecté a chaque instrument. On trouvait sur ce carnet , les informations permettant d' avoir l'heure en temps universel a tout moment à la seconde pres :

Heure T.U. du top - heure du chrono = ecart du chrono



Quand on voulait l'heure exacte , il suffisait d'ajouter cet écart a l'heure lue sur le chrono. Dans la pratique il fallait également tenir compte de la dérive journaliere de ces chronos : Cette dérive appelée « marche diurne » était calculée a chaque prise de top et notée sur le carnet. En général cet écart était de l'ordre de deux ou trois secondes par jour.

Le sextant servait à mesurer l'angle entre l'horizon et le soleil ou une étoile suivant l'heure et la visibilité du moment . Au moment précis de cette mesure , il fallait relever l'heure exacte sur le chrono = le Lieutenant qui faisait cette mesure sur un aileron de la passerelle , avait besoin d'un aide pour prendre l'heure. S'il était seul il devait compter le nombre de secondes nécessaires pour se rendre de l'aileron jusqu'à la chambre des cartes ou se trouvaient le chrono : si on croisait le lieutenant , le sextant a la main qui comptait a haute voix = A1 A2 A3 A4 A5 etc... ce n'était pas le moment de le perturber si on ne voulait pas se faire insulter ! Il pouvait également utiliser un chronometre de poche pour plus de sureté.

La hauteur du soleil au moment précis ou il passe au zenith est un cas particulier , c'est la « méridienne » . Le calcul est alors plus simple , des tables donnent directement la latitude du lieu ou on se trouve .



Le 2^e lieutenant guette le passage du soleil au zénith Pour la méridienne (en arrière plan on voit deux tuyaux acoustiques avec sifflets)

La mesure de la hauteur d'une étoile ou du soleil à l'aide d'un sextant est assez facile = le sextant est muni d'une lunette de visée qui permet de voir simultanément l'horizon et , par un jeu de miroir , le soleil (principe de la chambre claire). Pour ne pas se « bruler » les yeux et pour donner une bonne image du soleil , on dispose de plusieurs écrans plus ou moins colorés . A l'aide d'un réglage très démultiplié , on fait tangenter l'image du soleil (bord supérieur ou inférieur) sur l'horizon . La lecture de l'angle se fait directement sur le limbe du sextant (selon le type de sextant , une loupe de fort grossissement facilite la lecture des graduations très fines = l'angle mesuré est en degrés , minutes et secondes) . Bien entendu cet angle n'est exploitable que si on prend l'heure exacte au moment de la mesure. (à la seconde près) .

Muni de ces deux valeurs , on entre dans une table astronomique et après un calcul que j'ai oublié on obtient , non pas un « point » sur la carte comme beaucoup se l'imaginent , mais un lieu : la droite de hauteur . Pour obtenir un « point » il faut corréler une autre droite tracée précédemment = par exemple la méridienne de midi est transposée sur la droite de hauteur faite vers 16 heures : l'intersection de ces deux droites donnent alors effectivement un « point » sur la carte

Le crépuscule est un moment favorable pour faire un point d'étoile (l'horizon est en core bien distinct) = trois hauteurs d'étoiles judicieusement choisies donnent trois droites dont le tracé forme un « chapeau » , un triangle sur la carte . Le « point » est au centre de gravité du triangle. Un triangle minuscule démontre l'habileté de l'opérateur .

Dans la marine militaire , chaque navire d'un groupement en mer fait son point et le communique au « Commodore » . Celui-ci confronte tous les points qui doivent être normalement identiques et en fait la synthèse = malheur au navire qui donne un résultat trop excentré ! (tout le monde connaît l'anecdote du Commodore qui , regardant le calcul fourni par un midship , déclare à son état major = découvrez vous Messieurs , nous sommes dans la cathédrale de Westminster !)

Une anecdote me revient en mémoire au sujet des chronometres : Un jour , lors d'une escale le 2^e Lieutenant vient me voir tout affolé : Sans – Fil ! (surnom donné au Radio sur les navires de commerce) , il m'arrive une catastrophe ! J'ai complètement oublié de remonter les chronos et ils sont tous les deux arrêtés ! si le Tonton s'en aperçoit cela va etre ma fete !

Sur ce navire , c'était la fonction du 2^e Lieutenant de s'occuper du materiel de la passerelle et de la mise a jour des instructions nautiques et des cartes marines.

Après réflexion , nous mimés en place une procédure pour redémarrer les chronos sans que cela apparaisse sur le carnet de relevés de top :

Nous décidames de redémarrer les chronos a l'heure théorique qu'ils devaient afficher : apres avoir calculé cette heure il fallait introduire la clé , remonter de quelques tours le ressort et donner un mouvement a l'appareil pour faire repartir l'échappement , le tout en l'espace de une a deux secondes ; notre combine fut une réussite sauf que la marche diurne en fut un peu affectée ; pour masquer ce probleme , je pris le top tous les jours pendant une semaine de maniere à remplir les lignes du carnet et à tourner la page.

Personne ne s'aperçu de la supercherie , l'honneur du 2^e Lieutenant était sauf ! !

Il existait également à la passerelle une pendule qui affichait l'heure normale , mais cette pendule avait une particularité : la grande aiguille était affublée à son extremité d'un contact électrique et le cadran était équipé d'une couronne sur laquelle on pouvait déplacer des contacts : le tout était relié à une sonnette ! Cet instrument servait , parait il ,dans les convois pendant la guerre : chaque navire en était équipé et avant le départ, le Commodore (chef du convoi) , faisait régler les contacts de maniere identique sur tous les navires du convoi :les sonnettes retentissaient à la meme heure sur tous les navires et c'était le signal pour changer de cap de facon à zig-zaguer de maniere cohérente sans risquer l'abordage avec ses voisins .

Les navires en convoi devaient également rester en ligne avec le précédent et tenir une distance relativement précise . Pour ce faire chaque navire remorquait un « cochonnet » au bout d'une ligne de longueur appropriée= le cochonnet provoquait un petit geysier visible par l'homme de barre meme de nuit . Il fallait de bons yeux et régler sans cesse le nombre de tours machine pour obtenir la vitesse adequat ! Ce devait etre une navigation tres eprouvante pour l'Officier de quart. Pas question d'allumer la moindre lumiere .

Un autre instrument inattendu se trouvait également à la passerelle : une cloche ! Cette cloche servait à « piquer » les quarts . L'homme de barre actionnait la cloche pour Donner l'heure et pour prévenir les rempalcants qu'il était l'heure du changement de quart. ! Il y avait un code pour les coups de cloche , mais je ne m'en souviens plus du tout .(voir doc. « piquer l'heure à bord d'un navire de commerce »)

Sur les navires il existe une deuxieme cloche tout à l'avant ,qui est actionnée conjointement avec la corne de brume par un homme de veille sur le gaillard , pour se signaler dans le brouillard. Cette cloche servait également au moment du mouillage a signaler la longueur de chaine d'ancre a l'eau : un coup pour un maillon , deux coups pour deux maillons etc...

Pour effectuer une navigation précise , il est nécessaire de mesurer la vitesse du navire : cette mesure était effectuée par un loch à hélice . Cet instrument est constitué d'un petit fuseau en laiton muni d' ailettes, raccordée a un compteur de tours par un long filin .

Le « fuseau » est mis à la mer et remorqué par son filin, il tourne plus ou moins vite suivant la vitesse du navire et transmet sa rotation au compteur . Le tout est étalonné en mille marin. Bien entendu la vitesse obtenue est la vitesse en surface de la mer, il faut donc la corriger pour tenir compte des courants éventuels. On peut également utiliser le nombre de tours/minute de l'hélice du navire. Lors des essais en mer(en vue des côtes) du navire neuf ,on établit une fois pour toute , la correspondance entre la vitesse et le nombre de tours/min de l'hélice.

Aujourd'hui on utilise un loch électro-magnétique qui affiche la vitesse en permanence à la passerelle (le principe est le suivant : une sonde est disposée sous la coque dans un endroit peu affecté par les turbulences : cette sonde est constituée de deux électrodes espacées de 5 ou 6 centimètres : on mesure le débit d'eau qui passe entre les électrodes de la même manière qu'un débit-mètre mesure le volume d'un fluide dans une tuyauterie).

Je découvris l'organisation du travail et la hiérarchie sur un navire de commerce . Cette organisation remonte au temps de la marine à voile , à une époque où il n'y avait pas de différence entre marine militaire et marine de commerce. Comme on est très conservateur dans la marine , une vieille hiérarchie paramilitaire subsiste même s'il n'y a plus de canons sur les navires de commerce de même que les marins ne sont plus armés de la « cuiller à pot » (sabre d'abordage) pour faire face aux pirates.(Quoique cela revienne d'actualité sur la côte des Somalis.)

Un uniforme subsiste ressemblant à celui de la marine militaire sauf le macaron de la casquette qui est différent ,(l'ancre de marine est spécifique à la marine marchande) Le nombre de galons est le suivant = 4 galons pour le Cdt , 3 pour le second ,2 pour le 1^{er} lieutenant et 1 pour le 2^e lieutenant.

Système identique pour les Officiers mécaniciens

Les galons des Officiers Radio sont bordés d'un parement « bleu électrique » = 2 galons pour le Chef Radio et 1 pour les suivants .

Je dois dire que cette histoire d'uniformes et de galons est assez ténébreuse = en 10 ans de marine marchande je n'ai jamais vu de règlement concernant ce sujet ?

Tout cela est théorique et à peu près respecté sur les navires à passagers= par contre sur les cargos rares sont ceux qui portent l'uniforme à part le Commandant pour ses relations avec les autorités portuaires.

L'escale à Anvers fut l'occasion de procéder à la dératisation complète du navire . En effet , c'était devenu indispensable car les rats proliféraient à bord : ils nous rendaient visite la nuit dans nos cabines , mangeaient le savon du lavabo et certains affirmaient avoir eu la peau des pieds rongés ! Je me suis toujours demandé comment ils pouvaient venir à bord = dans les ports ,la coupée était décollée du sol et le Bosco mettait toujours en place les garde-rats sur les aussières....

Le navire était également infesté de cafards = les petits jaunes qui prospéraient dans les doubles cloisons et que l'on retrouvait souvent noyés dans son verre de pinard . Une autre race était surtout visible la nuit : ils étaient énormes 3 ou 4 centimètres de long ! on les appelait les blindés , tellement gros qu'on les entendait marcher

Dans les matelas de banquettes on trouvait de minuscules bestioles qui n'étaient pas agressives . Ce n'étaient pas des punaises et j'ignore encore de quoi il s'agissait mais c'était très désagréable de dormir dans un lit plein de ce grouillement.

Certaines personnes n'étaient pas dégoûtées par les insectes . Témoin , ce lieutenant(Bourdais) qui , pour amuser la galerie , gobait les cafards tout vivants ! Par la suite , devenu Commandant , je me suis demandé s'il continuait à picorer les cafards à table devant les passagers ?

Un soir ,l'équipage fut envoyé dormir à l'hôtel et les spécialistes de la dératization se mirent à l'œuvre : tous les hublots et portes furent fermés hermétiquement et des bandes adhésives compléterent l'étanchéité . Des récipients pleins d'acide furent disposés partout dans les compartiments du navire . Une personne munie d'un masque ajouta un produit dans chaque récipient d'acide pour provoquer un dégagement gazeux de cyanure de potassium . Il fut le dernier à sortir en refermant soigneusement les issues . Un gardien ,installé au pied de la coupée , interdisait l'accès au navire ; il fallait laisser le « Joseph Blot » mijoter dans son cyanure pendant au moins 24 heures pour l'efficacité du traitement.

Ce gaz était très violent : on raconte qu'un Commandant avait laissé son chien à bord lors d'une dératization. Il l'avait attaché à l'extérieur , dans un endroit bien ventilé . Malgré cette précaution , on retrouva le chien mort le lendemain.

C'est dans ce contexte que les membres de l'équipage eurent une journée de vacance dans cette bonne ville d'Anvers. Deux grasseurs , les frères RIO , deux jumeaux d'une force colossale en profitèrent pour faire une virée dans les bistrotts . Ils étaient tellement alcoolisés qu'ils oublièrent la dératization et rentrèrent à bord : par malchance le gardien s'était absenté ; ils grimperent la coupée et allèrent se coucherquelques heures plus tard quand l'équipage réintégra le navire ,on les découvrit en pleine forme après un sommeil réparateur !

Le plus étonnant était que ces frères , résistants en Bretagne pendant la guerre ,avaient été arrêtés et envoyés dans les camps de concentration. Ils échappèrent de justesse à la chambre à gaz pour ,quelques années plus tard, s'introduire malencontreusement dans une autre chambre à gaz dont ils se sortirent par miracle !.....quelle destinée !

Après Anvers , la prochaine escale était prévue à Hambourg. Nous fîmes route vers la mer du Nord .Une brume épaisse régnait sur toute la zone si bien qu'il était impossible de faire le point , les amers et les phares restaient invisibles .

La brume est l'un des principaux ennemis du marin =Pour éviter les collisions avant la généralisation du radar , il n'y avait que la sirène du navire pour signaler sa présence : un coup de sirène toutes les minutes suivi d'un tintement de cloche sur le gaillard d'avant ! l'ambiance à la passerelle est très tendue = les oreilles de tous sont à l'écoute des navires voisins. Le ton grave des sirènes des très gros navires tranche avec le ton plus aigu des cargos=cette signalisation est très imparfaite en matière d'anticollision ! les sons dans la brume ne se propagent pas en ligne droite . On se sent complètement impuissant devant la dangerosité de cette situation. Je me demande encore pourquoi il n'était pas obligatoire d'installer un radar sur tous les navires = dans la brume , on peut dire que c'est un instrument indispensable .

Dans ces eaux réserrées la navigation à l'estime n'est pas suffisamment précise surtout qu'en 1952 il y avait encore des champs de mines . Le Commandant dut se résoudre à demander sa position aux stations radiogoniométriques de terre : Sur 410 kcs je fis donc une émission d'une minute ou deux pour permettre les relevements : la réponse tomba :/ nous étions dans un champ de mines ! !

La brume nous avait obligé à garder une faible vitesse et les courants nous avaient fait dériver . Ce fut la première et dernière fois que j'utilisais les services de la terre pour un positionnement radiogoniométrique , notre goniomètre plus notre compas magnétique étant trop imprécis. Ultérieurement , j'ai navigué sur des navires avec un goniomètre monté correctement permettant d'effectuer des relevements à peu près fiables . Mais après réflexion , je pense que le Commandant avait une confiance plus que limitée dans les relevements fait par un Radio qui faisait son premier voyage.....

Après le chargement du navire en marchandises diverses à Anvers et Hambourg, nous primes la route vers l'Afrique, vers la haute mer, vers l'aventure ! A partir de cet instant, le navire est complètement coupé du monde pendant des jours et des jours et la seule possibilité de communication avec la terre repose sur le Radio avec les quelques dizaines de watts radioélectriques dont il dispose : j'étais fier de cette responsabilité mais en serais-je digne ?

L'organisation des communications radio était la suivante =

Des stations radioélectriques côtières sont chargées d'être à l'écoute des navires 24 heures sur 24 sur 500 kcs : leur portée est d'environ 1000 km : quand on quitte la zone d'une station, on entre la zone d'une autre. Cela est valable en Europe mais on verra qu'il en est autrement dans les pays du tiers monde !

Par exemple en France on disposait des stations suivantes gérées par les PTT : Boulogneradio -FFB, Le Conquet radio- FFU (Brest), St Nazaireradio -FFO, Arcachonradio FFC, Marseillerradio-FFM.

La transmission d'un radiotélégramme s'effectuait de la manière suivante :

Appel sur 500 kcs de la station côtière la plus proche ; après le premier contact dégageant sur les fréquences de travail du navire et de la station côtière = la fréquence 500 kcs doit être utilisée uniquement pour un premier contact afin de laisser cette fréquence libre pour les appels de détresse. Le radiotélégramme est transmis en utilisant les fréquences de travail. Ensuite le message entre dans le circuit normal des PTT.

Le problème se corse quand on se trouve en dehors des zones couvertes par les stations côtières qui travaillent sur 500 kcs = on utilise alors une autre station terrestre qui utilise les ondes courtes et donc permet des contacts à des distances illimitées = en France il s'agissait de St Lysradio - FFL. Cette station utilisait les bandes de fréquences : 4 Mcs, 6 Mcs, 8 Mcs, 12 Mcs, 16 Mcs et 22 Mcs.

La propagation des ondes courtes à la surface du globe est aléatoire et variable suivant la bande de fréquences utilisée = c'est pourquoi un navire peut choisir l'une des bandes mentionnées plus haut. En pratique on se met à l'écoute de FFL qui transmet en permanence « CQ de FFL », et on choisit la bande de fréquences qui passe le mieux pour faire un appel. Chaque bande a une fréquence d'appel dédiée pour que les navires puissent appeler la station de leur choix.

En pratique pour établir une liaison, on écoute l'émission de la station appelée qui diffuse en permanence « cq de xxx ... » quand elle n'est pas occupée avec un autre navire. On tape l'indicatif de la station à intervalle régulier jusqu'au moment où l'opérateur de la station terrestre interrompt la diffusion de son émission automatique = cela signifie qu'il a entendu un appel = aussitôt on tape son indicatif pour s'identifier et on indique simultanément sa fréquence de travail (on reste le moins de temps possible sur la fréquence d'appel pour ne pas gêner le trafic général = ne pas oublier que sur ondes courtes on peut entendre le monde entier, donc un nombre important d'appels s'y retrouve). Après avoir réglé son émetteur sur la fréquence de travail, on peut alors acheminer son message.

Les jeunes d'aujourd'hui ont tous un portable dans leur poche avec lequel ils peuvent communiquer partout dans le monde ils sont loin d'imaginer les problèmes de communication dans les années cinquantes !

Les radiotélégrammes privés expédiés par un membre de l'équipage ou un passager étaient payants et encaissés par l'Officier radio. Le calcul du prix n'était pas simple = le prix d'un mot était calculé en Francs-or = ce prix était constitué de deux éléments =

- la taxe côtière due à la station côtière par laquelle transitait le message (CC)
- la taxe de ligne télégraphique entre la station côtière et le lieu de destination (LL)

Par exemple , la taxe cotiere de Saint-Lysradio était de 0,40 Francs-or et la taxe de ligne de 0,10 Francs-or pour une localité situé en France. Cela donnait 0,50 Francs-or par mot et en multipliant 0,50 par un taux de conversion de l'époque , on obtenait le prix du mot en monnaie du moment.

Chaque station cotiere étrangere avait sa taxe particuliere et il ne fallait pas omettre de demander ce renseignement (QSJ ?) apres la transmission du message.

le Franc-or permettait d'avoir une unité de compte commune aux pays du monde entier .

Evidemment , n'ayant pas d'émetteur ondes courtes à bord du Joseph Blot ,il fallait que je me débrouille uniquement avec les stations cotieres sur 500 kcs. En descendant vers le sud je restais assez longtemps dans la zone de Casablanca-radio et j'enchainais sur la zone de Dakar-radio FGA (a l'époque Afrique Occidentale Francaise) : c'est ensuite que les problemes débutent :

En effet jusqu'à present , je me trouvais dans des zones indemnes de parasites atmospheriques (QRN) ; a partir de la Guinee avec Konakry-radio FGC , la portée pratique des communications devenait tres faible , tant les parasites saturaient la gamme des 500 kcs.

Il y avait une solution = contacter un des nombreux navires des Chargeurs Réunis ou de la Delmas Vieljeux et lui demander une retransmission gratuite (QSP) . La demande n'était pas toujours accueillie favorablement par les radios de ces navires qui ne voulaient pas se compliquer la vie....

Notre premier port africain fut Dakar : l'escale dura assez longtemps pour me permettre d'effectuer quelques promenades dans la ville qui me sembla fort agréable . J'avais fraternisé avec le Radio du S/S Rochefort , un liberty ship de la cie Delmas Vieljeux ; nous nous rendimes sur une plage au nord de Dakar pour nous rafraichir tant la chaleur était écrasante.

Comme c'était mon premier voyage sur la cote d' Afrique , je dus me rendre aux affaires maritimes pour me faire vacciner contre la fièvre jaune .

A bord on distribua des casques coloniaux dont le port était obligatoire . Sur la table du carré les cachets de nivaquine (anti paludisme) apparurent . Les mécaniciens prenaient des cachets de sel pour eviter les coups de chaleur : A proximité des chaudières la temperature était intenable !

On installa les « oreilles d'ane » dans les hublots des cabines pour essayer de récolter de l'air frais pour ventiler et rafraichir l'air ambiant (les oreilles d'ane sont des tuyaux en tole qui s'adapte au diametre des hublots : ce sont de petites manches a air d'une soixantaine de cm qui captent l'air extérieur par une ouverture latérale)

De ce port je retiendrai toujours son odeur caracteristique due à la manutention de quantité tres importante d'arachide .

Après Dakar , on s'enfonca dans le golfe de Guinée en longeant la cote du Sierra Leone. La navigation se faisait désormais à l'estime , nous étions dans le pot au noir , plus de soleil et les amers sujets a caution (à cette époque une partie des cotes étaient encore mal connues et des zones blanches sur les cartes marines indiquaient des terres inconnues).

Après quelques jours de navigation , je réussis à contacter Abidjan –radio en Cote d'Ivoire qui nous invita à aller mouiller sur rade de Tabou . C'était un gros village dont les habitants étaient spécialisés dans la fourniture d'équipages additionnels pour les navires qui venaient charger du bois exotique dans le golfe de Guinee. Provenant du pays KROU , on les

nommait les Kroumen . C'était un peuple de marins pecheurs qui s'étaient spécialisés dans le chargement des billes de bois énormes en utilisant seulement les moyens de levage des cargos. Ces moyens consistaient en deux mats de charge par cales . Les grosses grumes étaient chargées dans la cale deux qui possédait une bigue de 20 tonnes .

En résumé , le chargement d'une bille de bois s'opérait de la maniere suivante = Un « train » de billes de bois reliées les unes aux autres par des cables d'acier passant dans l'œil des « pigouilles » (fiches en acier munies d'un œil plantées dans chaque extremités des grumes) et formant un immense radeau , était remorqué jusqu'au navire



le train de billes est arrivé

. Ensuite le travail était pris en charge complètement par les Kroumen qui sont organisés de la maniere suivante =

-chaque cale a son équipe constituée d'une dizaine d'hommes ; comme nous avions 4 cales sur le Joseph Blot , nous embarquions une cinquantaine de Kroumen.

-chaque équipe était composée de « spécialistes » = un chef de cale , deux treuillistes , un chef panneau (pour guider les treuillistes par ses gestes), trois « mouillés » (les mouillés sont les hommes chargés d'élinguer les billes qui flottent le long du bord : ils sont en permanence en équilibre sur des billes qui tournent sur elles meme dans l'eau : ils sont le plus souvent en train de nager) , le reste de l'équipe receptionnait les billes dans la cale et les rangeait de maniere à ne pas perdre de place.

- à ces équipes s'occupant du chargement s'ajoutaient quelques hommes chargés de faire la cuisine (les kroumen n'appréciaient pas la cuisine europeenne et faisaient cuire leur riz sur un feu de bois)



Un « mouillé » en pleine action

Toutes ces équipes étaient commandées par un Chef , le Chef Cacatois = en réalité c'était un chef tribal du village qui recrutait qui il voulait et qui empochait la quasi-totalité des salaires de ses hommes .

Les Kroumen étaient logés a bord de la maniere la plus simple qui soit = un prélat accroché a un mat de charge formait une grande tente sur un panneau de cale et chacun s'y faisait une place pour dormir sur une natte .

Le chef Cacatois avait droit a une cabine ; cette faveur lui était attribuée surtout pour conforter son autorité vis-à-vis de ses hommes



Le Chef Cacatois

Pour les sanitaires , on mettait une petite plate-forme munie d'un trou , en debord sur le gaillard d'avant ; une rambarde garnie de toile (toile de pueur) preservait l'intimité des utilisateurs .

Bien entendu les Kroumen ignoraient l'usage du papier hygienique mais aimaient bien se servir des morceaux d'étope que les mécaniciens utilisaient pour leurs travaux et qui traînaient ça et là sur le pont .

Une plaisanterie douteuse consistait à semer quelques bouchons d'étope dans les environs de ce W.C. improvisé : au préalable ces bouchons étaient grassement imprégnés d'essence térébenthine ! une fois le piège tendu on attendait le résultat sur le prochain utilisateur : installé sur son piédestal , après avoir satisfait son besoin , le malheureux se redressait comme un ressort et courait sur le pont à la recherche d'un seau d'eau pour éteindre ce feu incompréhensible..... !!

Notre escale suivante fut Abidjan : ce port est situé dans une lagune dont l'accès se fait par un canal qui venait d'être inauguré. Cette lagune est un véritable chaudron que la brise de mer n'arrive pas à ventiler . Non seulement la chaleur y est élevée mais l'air est saturé d'humidité à 90 % ! C'est le climat le plus détestable qui soit : la sueur ne sèche jamais sur la peau , c'est insupportable surtout la nuit , le sommeil est très difficile dans des draps mouillés ; la seule solution est de sortir sa paillasse sur le pont et d'y dormir quasiment nu !

La conséquence au bout de quelques jours est l'apparition de la bourbouille , (chaque pore de la peau s'infecte , on est couvert de boutons rouges ressemblant à la gale) et plus grave , les darts annamites (la peau de l'entrejambe devient noire avec des brûlures difficiles à supporter).

Pour tout soulagement on se baignait le long du bord dans la lagune ; malheureusement on s'aperçut la nuit à l'aplomb des projecteurs éclairant la coupée que l'eau de la lagune grouillait de serpents jaunes et autres bestioles effrayantes Le lendemain plus personne n'osa se mettre à l'eau .

Je peux dire que le climat d'Abidjan est le plus dur que j'ai jamais eu à supporter. Même le matériel radioélectrique souffre de cette humidité extrême = les organes soumis à des tensions élevées ont tout intérêt à être correctement « tropicalisés » sinon c'est le claquage assuré !

Un phénomène curieux se produisit à cause de cette satanée humidité = mes quartz d'émission ne voulaient plus osciller : ces quartz étant dans des boîtiers plus ou moins étanches , je les démontais et découvrais le pot aux roses : une tache brune avait pris naissance au beau milieu du quartz et l'empêchait d'osciller ! avec mille précautions (cette lamelle de quartz est très fine , quelques dixièmes de mm , et donc très fragile)je nettoyais la tache avec du trichlore et il repartait ! Quelle était donc l'origine de cette tache , je l'ignore encore

Enfin on leva l'ancre et on reprit la direction du large = le Commandant était à la passerelle avec le pilote et comme à mon habitude j'étais présent , aimant bien observer les manœuvres d'appareillage ; l'ancre ayant dérapé , le pilote mit en avant lente et commanda un cap à suivre = mais personne à la barre , le timonier était absent ... pensant qu'il allait arriver d'un moment à l'autre , je pris la barre et pris le cap indiqué après quelques minutes toujours pas d'homme de barre à l'horizon ; je commençais à m'inquiéter car on allait enfourner le canal de Vridi (3 km) et mon expérience de timonier était très limitée : dans quelle galère m'étais je fourré en prenant cette barre !.... Pendant ce temps- là le pilote continuait sa litanie : cap au 185 ... comme ça cap sur la bouée verte Comme ça En avant demi , il nous faut un peu plus de vitesse pour bien tenir l'axe du canal cinq degrés à gauche comme ça Occupé à respecter les ordres du pilote , je me retrouvais au beau milieu du canal qui me semblait de plus en plus étroit Tenir une barre dans un canal est assez particulier ; il ne faut surtout pas se laisser entraîner dans une embardée à tribord ou babord , car l'effet de berges dans un canal étroit peut faire qu'une embardée devienne irrattrapable et envoie le navire à l'échouage tout l'art consiste à

réagir au plus vite dès qu'un écart de cap se produit mais avec un angle de barre le plus faible possible , sinon on part en embardée dans l'autre sens

Enfin on déboucha en mer , on stoppa et le pilote quitta le bord sans remarque particulière concernant le timonier = cela valait le passage du brevet , mais quelle trouille !

C'est à ce moment que le timonier apparut = sur le motif de son absence au moment de l'appareillage , il me fit cette réponse désarmante = je n'aime pas ce pilote , il m'a fait des remontrances quand nous sommes passés dans le canal a notre arrivée !!

Nous mimes le cap sur notre prochaine escale : Port de Sapele au Nigeria.

Pendant la traversée du golfe de Guinée , un événement atypique se produisit = le Commandant se dirigea sur un point mystérieux en pleine mer et fit stopper le navire ; il fit sortir une couronne de fleurs qu'il avait entreposée dans la chambre froide et la jeta à la mer. Il enleva sa casquette et se concentra sur une courte priere tout en faisant retentir la sirene du bord en guise de salut : il expliqua que son frere était décédé la en 1942 , son navire ayant été torpillé par un U-Boat entraînant la totalité de l'équipage dans la mort. Apres ce recueillement de courte durée , il remit sa casquette et sans autre commentaire manoeuvra le chadburn sur « en avant toute » ----- cette petite cérémonie était simple mais tres émouvante et nous quittames ce lieu – cimetiére en pensant aux innombrables marins qui perirent dans les memes conditions.



Le « Joseph Blot » sur rade

Le Port de Sapele est situé a une soixantaine de km de la mer à l'interieur des terres , dans le delta du Niger . A cette époque il n'était accessible qu'aux navires de tonnage moyen car son acces était difficile = il fallait remonter des bras du Niger relativement étroits et avec des coudes à angle droit = pour faire tourner le navire , le pilote enfoncait la proue dans la berge tout en mettant la barre babord ou tribord toute ! seuls les pilotes du cru etaient capables de mener un navire dans ce port bizarre Au coeur d'une foret vierge africaine ---



Au pied de la chute de la Sanaga

Après un court séjour, nous mimes le cap sur Douala, Cameroun sous mandat français après avoir été colonie allemande. Ce port avait un quai ce qui permettait à l'équipage de se ballader un peu à terre pour se dégourdir les jambes. Le Chef mécanicien organisa une petite promenade jusqu'aux chutes de la rivière Sanaga où un barrage hydro-électrique était en construction : nous primes un tortillard pour nous rendre à destination = c'était encore la belle époque où l'on pouvait circuler dans tous les pays africains sans aucune crainte --- les révolutions d'après guerre n'étaient pas commencées, les colonies françaises perduraient..... Ce barrage se situait à 50 km dans l'est de Douala dans un lieu nommé Edea, en pleine forêt équatoriale. Cette infrastructure imposante fournirait une puissance électrique déterminante pour l'évolution économique du pays = la colonisation n'avait pas que du mauvais à offrir aux colonisés ! qu'on en dise

Le port de Douala est situé sur une rivière et je me souviens d'un détail curieux = tous les soirs à la tombée de la nuit, une nuée de grosses chauves souris s'envolait de la ville pour traverser le fleuve et se rendre dans la forêt équatoriale, sans doute pour s'y nourrir pendant la nuit.

Le navire était maintenant complètement léger, il était temps de prendre le fret du retour : un chargement de bois exotique nous attendait à Libreville au Gabon ou plus exactement à Owendo.

Le Joseph Blot jeta l'ancre juste en face d'Owendo, le Commandant laissa filer la chaîne jusque trois maillons. La particularité du lieu est qu'il se situe pratiquement sur l'équateur : Tout le monde fit l'expérience du lavabo = quand on vide un lavabo dans l'hémisphère Nord le tourbillon de l'eau qui s'engouffre dans le siphon tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, dans l'hémisphère Sud c'est le contraire = mais que se passe-t-il sur l'équateur ? La force de Coriolis qui fait tourner les masses d'air des cyclones, agit-elle de la même manière sur l'eau des lavabos ?

Le lendemain de notre arrivée, un premier train de billes de bois arriva le long du bord et les Kroumen se mirent au travail = unes à unes, les grumes monterent dans le ciel, se balancerent dangereusement avant de s'engouffrer verticalement dans l'ouverture des cales.

Tous les treuils à vapeur se mirent à tourner en crachant de toutes leurs fuites , les cris , les ordres fuserent , le navire s'activa jours et nuits .

Un des avantages d'être au mouillage dans l'estuaire d'une riviere , c'est la peche : un pecheur du bord ferra ainsi un requin marteau de 2,50 metres ! Suspendu à un mat de charge , il fut photographié sur toutes les coutures



Le Commandant avec les Kroumen

Un visiteur indésirable profita du chargement pour s'introduire dans une cale = on vit soudain tous les kroumen s'enfuir de la cale en criant : il y a un crocodile dans le faux pont de la cale deux ! le Bosco s'arma d'une gaffe et descendit prudemment dans le faux pont ou la pénombre n'était pas rassurante . On approcha un cargolight pour éclairer la scene et on alla quérir le Chef Cacatois qui savait comment prendre ce drole de gibier. La bete fut acculée dans un coin et massacrée à coups de gaffes et de gourdins : on s'aperçu alors que ce n'était pas un crocodile mais un inoffensif iguane de grande taille .

Amenée sur le pont , la bestiole attira à nouveau tous les photographes amateurs et l'incident fut clos.



Le Bosco regarde dans l'estomac du requin marteau

En quelques jours les cales furent pleines : la densité du bois est telle que le navire peut en charger plus encore . Les panneaux de cale furent fermés et le chargement continua en installant les grumes sur le pont. Quand la pontée arriva au niveau des maisons mat , le

chargement maximum était atteint et un sérieux arrimage était nécessaire pour éviter de perdre ce bois précieux en cas de mauvais temps .

L'ancre fut virée et mise à poste dans son écubier et le Joseph Blot mit le cap sur l'Europe . Une première escale sur le retour fut nécessaire pour débarquer les Kroumen à Tabou. Le Chef Cacatois eut une grosse altercation avec le Commandant au sujet de la paye de son équipe : les arrangements conclus au départ ne furent pas tenus ! Comme aucun document écrit n'est signé , tout repose sur la bonne foi des interlocuteurs ; or , dans les affaires la bonne foi n'existe pas et le Chef Cacatois quitta le bord avec un manque à gagner conséquent. Il prévint le Commandant qu'il refuserait à l'avenir de travailler avec lui mais le Commandant n'en avait cure , il pouvait prendre d'autres équipes de Kroumen à Sassandra !

Tous ces paiements se faisant en liquide , le Commandant n'hésitait pas à gruger ces gens car les sommes non dépensées tombaient dans sa poche

Cap sur Dakar uniquement pour mazouter : après la tournée dans le Golfe de Guinée , les soutes de carburant étaient vides et la route est longue pour rejoindre l'Europe...

Un problème se posait , problème à résoudre par le Radio uniquement : chaque navire chargeant du bois exotique sur rade foraine doit posséder un outil indispensable. Cet outil est une vedette à moteur nécessaire pour rassembler et remorquer des billes de bois qui s'échappent dans le courant au moment du chargement. L'armateur possédait deux navires mais ne disposait provisoirement que d'une vedette : il fallait donc retrocéder notre vedette au second navire qui descendait vers le sud . Il s'agissait du S/S Marie Laetitia F.O.B.O. .

La dernière information recue mentionnait sa date d'appareillage de Dakar : on calcula sa route parcourue sur la carte , sa vitesse étant de 12 nœuds et on en deduisit la date de rencontre. A l'époque , en 1952 , compte tenu des moyens dont on disposait , il n'est pas évident de réaliser un rendez vous en plein océan . Les points astronomiques dans le pot au noir ne sont pas toujours possibles et une incertitude existe quant à la précision de sa position.

Pour se rencontrer il fallait absolument que je le contacte par radio , mais compte tenu de la portée de mon émetteur , environ 300 ou 400 milles , et notre vitesse de rencontre 22 nœuds , il nous restait une douzaine d'heures pour s'organiser après le premier contact.

J'organisai ma veille sur 500 kcs bien avant la date prévue (sait on jamais le Marie Laetitia pouvait avoir de l'avance) , redoutant par-dessus tout de manquer ce premier contact : mon honneur était en jeu .

Toutes les ½ heures je transmettais : FOBO de FPPO QRK ? (Marie Laetitia de Joseph Blot , me recevez vous ?) enfin en début d'après midi , le contact s'établit , le Radio du Marie Laetitia était également à l'affût , probablement dans la même inquiétude que moi : après échange de nos positions (incertaines) on corrigea son cap pour prendre une route de rencontre . La partie n'était pas gagnée car la visibilité était réduite : je demandais à mon collègue d'émettre sur 410 kcs pour le mettre dans le gisement zéro de mon radiogoniometre , cela nous amena à changer de cap car il était beaucoup plus dans l'ouest que ne le laissait supposer sa dernière position.



Le S/S Marie Laetitia

Soudain le gisement du radiogoniometre m'indiqua 10° sur babord , puis quelques minutes plus tard 20° : on était en train de se croiser sans se voir ! toutes les jumelles étaient braquées vers l'avant alors qu'il était sur babord ! je demandai a mon collegue de passer en téléphonie et les deux Commandants organiserent leur rencontreouf , il était moins de deux qu'on se ratait dans la brumasse du pot au noir !

Aujourdhui avec le GPS qui vous donne votre position à quelques metres pres , et quelque soit le temps , cette opération aurait été d'une simplicité enfantine

Après le transfert de la vedette , les deux navires reprirent leur route.

Le Bosco profitait des longues journées de beau temps pour proceder à l'entretien du navire. A cette époque le nombre de matelots pont permettait de faire certains travaux comme la peinture . Pour etre bien noté , le Commandant se devait de ramener son navire propre comme un sou neuf . Il savait que le Capitaine d'armement qui attendait le navire à son retour , avait l'œil affuté du connaisseur et voyait au premier coup d'œil ce qui clochait.

Les navires d'un certain age était difficile à entretenir car la rouille était omniprésente . Il fallait « piquer la rouille » au marteau ou a l'aide d'une molette actionnée au bout d'un flexible par un moteur électrique . Cette opération faisait un bruit assourdissant et était tres pénible sous le soleil des tropiques . Un jour on vint me chercher = « Sans fil ! on n'a plus de courant ! » après une rapide recherche je trouvais un fusible rompu et remettait tout en ordre de marche . Une heure après , on revint me chercher = « meme probleme ! » L'équipe de matelots me regardait passer avec un air goguenard ce qui me mit la puce à l'oreille . Je changeais à nouveau le fusible et décidais d'observer leur travail pendant un certain temps : rien d'anormal , la machine fonctionnait normalement . Je fis semblant de partir mais je restai à observer la scene discrettement du fond de la coursive . Soudain je vis l'opérateur hilare diriger la molette de son engin sur l'angle que fait le pont avec le pavois de maniere à la bloquer. Evidemment le moteur ne pouvant plus tourner fit immédiatement fondre le fusible. Ce fut mon tour d'accueillir leur demande avec un air goguenard = « vous me prenez pour un bleu ! la plaisanterie a assez duré ! je change une derniere fois le fusible et vous me fidez la paix , sinon je vais chercher le Bosco ! »

Ils avaient trouvé cette combine pour arreter ce boulot détestable : le temps que j'intervienne leur permettait de se reposer un peu a l'ombre

Le temps passait , le voyage s'allongeait et les vivres commençaient à manquer :les menus s'ammoindrissaient

il faut savoir que les Commandants de l'époque étaient tres interessés avec la complicité des Intendants à la gestion des vivres du bord : en résumé ils approvisionnaient largement la cambuse au

départ du voyage (payé par l'armateur) ensuite pendant le voyage ils rationnaient au maximum l'équipage et ils revendaient l' "excédent " dans certaines escales ou les denrées étaient rares = bien entendu le montant des "excédents " vendus étaient partagés sans vergogne entre le Cdt et l'intendant -----

Cette petite combine était assez fructueuse et au fil du temps permettait de financer de somptueuses maisons -----

Une autre combine consistait avec la complicité des shipchandlers , à payer des factures élevées pour des fournitures de très bas de gamme : la différence de prix tombait dans les escarcelles du Cdt et du shipchandler . Certains Cdts plus rapaces que la moyenne arrivaient même à exasperer les équipages qui faisaient remonter leurs plaintes au commandant , accusant à tort les Intendants ! Bien entendu le Cdt relevait leurs plaintes en assurant qu'il allait sévir sur les agissements de l'Intendant : évidemment il n'en faisait rien étant partie prenante dans l'affaire ! Ah ! les faux culs !

Certaines compagnies avaient une telle réputation qu'il fallait prévoir des conserves dans ses bagages: la compagnie CHP était surnommée la Compagnie des Haricots Pourris ! la compagnie d'Orbigny était également bien placée dans le domaine de la malbouffe-----

Il en était de même pour les provisions de produits détaxés , la même combine avait cours : chaque navire armé au long cours avait la possibilité d'acheter les produits hors taxe . C'est ainsi que les apéritifs et cigarettes étaient revendus à l'équipage à des prix défiant toute concurrence !

Dans certains trous perdus de la côte d'Afrique ces denrées pouvaient être rares et donc il se trouvait des acheteurs prêts à mettre de bons prix = résultat : plus de Ricard ou de whisky pour l'équipage ! de quoi amorcer une mutinerie à bordou ruiner la réputation d' un Commandant !

Tous les membres de l'équipage n'étaient pas traités de la même manière . L'armateur n'ayant que deux navires , la gestion du personnel était réduite à sa plus simple expression ; aussi le Commandant participait au recrutement des marins . Le Joseph Blot avait ainsi un équipage composé de beaucoup de Cancalais , recrutés par le bouche à oreilles dans l'entourage du Cdt . Bien entendu ces Cancalais étaient tout dévoués (car redevables) et constituaient une espèce de mafia au sein de l'équipage . Qui n'était pas Cancalais était un marin de deuxième zone et la solidarité dans les équipes n'avait plus cours

Notre escale à Dakar fut de courte durée , juste le temps nécessaire pour mazouter, et nous reprîmes la route vers le nord :

Le lendemain on découvrit deux passagers clandestins : deux Sénégalais . Le Commandant était furax , c'était pour lui une source de toutes sortes d'emmerdements : ces clandestins devaient être déclarés dans chaque port , enfermés pendant les escales car l'Armateur était tenu de les rapatrier à ses frais .

Le Commandant décida de les débarquer sur une plage déserte aux environs du Cap Blanc : c'était sur notre route donc sans frais ; il fit préparer une baleinière et un plan mis au point avec le Bosco . On s'approchera le plus près possible de la plage et une équipe armera la baleinière pour mener les deux Sénégalais jusque la terre fermeni vu ni connu ...

Le lendemain on était en vue de la côte mais le plan échoua car la mer était trop mauvaise et le risque d'accident pour l'équipe de débarquement dissuada le Commandant de persévérer dans cette idée . ;

Les deux clandestins poursuivirent leur destin à bord : le premier port touché fut Hambourg et les autorités les mirent en prison pendant toute la durée de l'escale. Ensuite à Dunkerque ils furent enfermés dans une « maison mat » du bord : on entreposait dans ces maisons mat un tas d'accessoires et un matelot , ayant besoin d'un outil , ouvrit sans précaution la porte : il fut bousculé par les deux Sénégalais qui détalèrent et dévalèrent la coupée pour prendre la fuite .

Tout l'équipage fut rameuté pour donner la chasse aux fugitifs : on cerna un groupe de wagons de marchandises ou ils s'étaient cachés et on les récupéra sans trop de mal.

L'escale suivante fut Rouen et ils furent à nouveau emprisonnés à terre , car le Commandant ne voulut pas prendre le risque de les voir s'échapper comme à Dunkerque.

La police nous rendit nos prisonniers avant le départ et on appareilla pour un autre voyage :les clandestins savaient que c'était leur dernière chance avant un retour piteux à Dakar.

Après avoir quitté les quais de Rouen , on descendit la Seine vers la haute mer et on remit les deux Sénégalais au travail sur le pont ou ils travaillaient avec le reste de l'équipage : c'était sans compter pour leur détermination à rester en France . A hauteur de La Mailleraye , après s'être concerté ,l'un sauta à l'eau sur tribord et l'autre sur babord et ils partirent à la nage vers la berge . J'envoyais un message à la capitainerie du port de Rouen pour signaler les faits . Nous apprimes plus tard que les gendarmes avaient arrêté l'un d' eux mais que l'autre était resté introuvable : et pour cause , il s'était noyé et son cadavre remonta à la surface des semaines plus tard.



»Joseph Blot » dans les alizés

Le Joseph Blot remontait lentement dans les alizés vers le Nord :un soir nous fumes envahis par une nuée d'hirondelles : il y en avait partout sur le pont , dans la mature et meme dans les cabines . Il faisait presque nuit et elles se précipitaient vers la lumiere par les hublots grands ouverts . Ces pauvres betes étaient exténuées lors de leur migration vers le Sud . Le lendemain matin , à l'aube , elles repartirent toutes sans exception apres une bonne nuit de repos...

Mais revenons à la suite de notre voyage : notre port de destination fut Hambourg , cela nous amena à passer au large des cotes francaises. On me demanda surtout de ne pas oublier de passer mon « TR » aux stations cotieres de St Nazaireradio et de Le Conquetradio (le TR (travel report) est l'indication du lieu de provenance et de destination d'un navire) : je me demandais pourquoi on me faisait cette recommandation et on m'expliqua que cette information était reprise dans les journaux locaux en Bretagne. Les familles des marins lisaient religieusement cette rubrique pour avoir des nouvelles des navires ...

L' escale à Hambourg était toujours appréciée des marins : apres un long voyage , les jeunes marins (et les moins jeunes) se précipitaient vers Sanct Pauli , la Ripper bahn ou foisonnaient les bars et les boites de nuit. On allait faire un tour dans la » rue barrée » pour reluquer des femmes plus ou moins vêtues dans des vitrines. L'alcool aidant c'était la soupape de decompression...lorsque le rideau de la vitrine était tiré cela signifiait que la » commercante » était en action et l'attraction était encore plus croustillante si le rideau était mal tiré et laissait voir des choses ...ah les rigolades et les fous rires !

Lors de cette escale , le 1^{er} Lieutenant Bertho me demanda mon aide car je parlais Un peu l'anglais et l'allemand = il voulait retrouver un nommé WERNER qu'il avait connu pendant la guerre . Ce Werner était un Hauptman (capitaine) de la werhrmacht qui l'avait sorti des griffes de la gestapo et cela méritait un petit remerciement de sa part : Le probleme était qu'il ne connaissait pas son prénom ni son adresse , seulement qu'il résidait à Hambourg. !

On s'installa dans un café et je demandais un fernschprecherbuch (annuaire). Las ! les Werner c'est comme les Dupont en France il y en avait des dizaines = on décida de faire un essai et on commença à appeler les premiers de la liste : la chance nous aida ,apres une dizaine d'appels infructueux , une voix de femme me repondit en francais tellement mon accent devait réveler ma nationalité. Mon ami Bertho lui expliqua le motif de sa recherche :

on était tombé sur le bon Werner car cette femme était sa « bonne amie » en France et il l'avait ramenée dans ses bagages a la fin de la guerre.Elle avait sans doute bien fait car les « résistants » l'auraient probablement tondué ou fait subir pire éventuellement. La « collaboration horizontale » était tres mal vue en 1944 !

Elle consentit à donner son adresse et on débarqua le soir meme chez cet ex-hauptman ; il venait de rentrer chez lui et sa femme était entrain de lui expliquer notre visite dans l'entrée de son jardin . Nous vimes immédiatement qu'il était tout pale et mort de trouille au fur et à mesure qu'on s'approchait . Il reconnut enfin mon ami Bertho et son soulagement fut intense = il croyait en effet que des Français revanchards avaient fait le déplacement pour lui trouer la peau on était en 1952 et la guerre était encore proche dans les mémoires.

On nous fit entrer et les deux amis évoquerent leurs souvenirs de guerre : le soir on se retrouva tous les quatre dans une brasserie , a boire maintes chopes de biere...

La pauvre ville de Hambourg avait énormément souffert pendant la guerre. En 1952 les ruines étaient déblayées mais la reconstruction n'avait pas démarré : le centre ville était un immense espace vide avec quelques baraquements. Les maisons avaient été incendiées par la RAF au moyen de bombes incendiaires envoyées en grosses quantités. L'incendie qui en était résulté était tellement intense et les températures tellement élevées qu'un phénomène particulier se déclencha = « l'ouragan de feu » = une espece de tornade due à l'aspiration de l'air nécessaire a cette combustion énorme. Des vents locaux soufflaient a 100 kmh . L'oxygene disparut de l'air et les Hambourgeois qui s'étaient réfugiés dans les caves furent tous asphyxiés sinon a moitié cuitsenviron 100.000 morts ... quelle hécatombe ! un ami de ma famille , prisonnier de guerre , a participé aux secours apres le bombardement. Il devait sortir les cadavres liquéfiés des caves ! l'enfer sur terre ...

Une ambiance particuliere régnait dans cette ville :Pour une grande ville ,la population était clairsemée , surtout constituée de femmes et de personnes âgées. Les hommes jeunes étaient encore prisonniers de guerre quelque part en Russie . Les jeunes femmes se retrouvaient sans espoir de se marier par suite de la pénurie d'hommes. Pour un étranger de passage dans cette ville ,il était tres facile de trouver une compagne . La demande en hommes était forte sur le marché ! Je ne parle pas de la prostitution qui prospérait également pour des raisons économiques tellement la misere était grande .La monnaie locale , c'était la cigarette ! Avec une cartouche de Lucky strike , tout le monde était à vos genoux .

Embarqué le 1^{er} Février 1952 , je débarquais à Rouen le 15 Octobre 1952 apres 8 mois et demi de navigation : tout seul j'avais appris le métier mais combien de fois aurais je souhaité avoir des conseils pour résoudre certains problemes ! Néanmoins j'ai réussi à remplir toutes les fonctions que l'on attendait de moi : la preuve en est que le Commandant me reclama pour un voyage ultérieur. C'était pour embarquer sur le S/S Marie Laetitia , mais cela est une autre histoire

