



JOURNAL de la PASSERELLE



« UNIS COMME A BORD »

20 février 1844

Naissance de Joshua Slocum. Dès l'âge de 12 ans, il embarque comme mousse sur des goélettes de pêches côtières opérant dans le Port George et Cottage Cove, près du mont Hanley, le long de la baie de Fundy au sud-ouest du Nouveau-Brunswick, Canada. A 14 ans, embauche comme compagnon de cabine et à cuisiner à bord d'une goélette de pêche. A 16 ans, orphelin, quitte définitivement son foyer, rejoint le Royaume-Uni, découvre la haute mer, parcourt tous les océans du monde pendant 25 ans à bord de navires de commerce à voile. Avec un ami, embarque à Halifax comme marins ordinaires sur un navire marchand à destination de Dublin, Irlande. De Dublin, il traverse la mer d'Irlande pour rejoindre Liverpool, Angleterre, pour devenir un marin ordinaire sur le navire marchand britannique Tanger ou "Tanjore" à destination de la Chine. Pendant 2 ans, passe 2 fois le Cap Horn, fait escale à Batavia dans les Indes orientales néerlandaises et se rend aux îles Maluku, Manille, Hong Kong, Saïgon, Singapour et San Francisco. En mer, étudie pour l'examen de la chambre de commerce. A 18 ans, reçoit son certificat de second officier pleinement qualifié. Slocum gravit les échelons à bord de voiliers pour devenir le second des navires britanniques transportant des cargaisons de charbon et du grain entre les îles Britanniques et San Francisco.

1865, s'installe à San Francisco et demande la nationalité américaine, change l'orthographe de son nom de Slocombe en Slocum (phonétiquement presque identique en anglais).

1868, pratique la pêche au saumon sur la rivière Columbia et le commerce des fourrures dans le Territoire de l'Oregon.

1869, 1^{er} commandement, à bord d'une goélette cabotant entre San Francisco et Seattle.

1870/1871, prend le commandement du clipper "le Washington" un trois-mâts barque, traverse le Pacifique de San Francisco à Sydney, Australie. En Alaska, le Washington fait naufrage en tirant son ancre lors d'un coup de vent. Slocum prit des risques considérables pour lui-même et réussit à sauver sa femme, son équipage et une grande partie de la cargaison, ramenant tout au port en toute sécurité dans des bateaux non pontés. Les propriétaires de la compagnie de navigation qui emploie Slocum sont tellement impressionnés par cet exploit d'ingéniosité et de leadership qu'ils lui donnent le commandement de la Constitution.

1872/1876, commandant du trois-mâts carré "Benjamin Aymar" transportant du courrier, une cargaison et pouvant accueillir 180 passagers de 39 m de long, 516 t

L'armateur vend le bâtiment en 1875, à Manille. Slocum cède ses parts. Se met en rapport avec un architecte naval, il entreprend la construction, dans la jungle philippine, de la coque d'un vapeur. En paiement de ce travail, il reçoit la propriété de la goélette "Pato".

1877, pêche en mer d'Okhotsk dans l'extrême orient russe à bord du "Pato".

1878, vend le "Pato" et achète "l'Amethyst" un trois-mâts carré à bord duquel il se livre au commerce de bois entre les Philippines et la Chine.

1881, vend "l'Amethyst" et prend des parts dans le trois-mâts barque Northern Light" de 66 m qui achemine du sucre entre Manille et Liverpool qui est, selon Slocum, le « meilleur voilier américain qui soit ».

1882, 1^{ère} mutinerie à bord du "Northern Light".

1883, 2^{ème} mutinerie et vente du "Northern Light" par l'armateur.

Slocum cède ses parts et achète, seul, "l'Aquidneck" de 326 t.

1887/1888, mutinerie à bord de "l'Aquidneck". Slocum tue un marin, comparait devant un tribunal et acquitté, reprend la mer avec un nouvel équipage qui sera décimé par la variole. Il échoue sur un banc de sable accidentellement son navire en baie de Paranagua, Brésil. Aidé de ses 2 fils aînés, il construit le "Liberdade" avec lequel il ramène sa famille aux Etats-Unis.

1889/1892, se retrouve à Boston, sans emploi comme de nombreux capitaines de voiliers. Il survit en s'embauchant au gré des occasions comme docker, charpentier, petite main dans un chantier naval. Le capitaine Eben Pierce, une vieille connaissance, lui fait cadeau d'un bateau de pêche aux huîtres, gréé en sloop à l'état d'épave, le "Spray" long de 11,2 m et large de 4,3 m, est en réalité une épave gisant depuis 7 ans en plein champ. Slocum, qui envisage une reconversion dans la construction navale, décide alors de le reconstruire complètement, ce qu'il accomplit au prix d'un travail de 13 mois et d'une dépense de 553,62 dollars.

Sur son nouveau bateau, il entame une saison de pêche peu fructueuse. Il décide alors d'exploiter les talents acquis au cours de sa longue vie de marin et devenus brutalement obsolètes. Il fera ce que personne n'avait jamais réalisé : un tour du monde en solitaire.

1895/1898, tour du monde.

Les premières sorties en mer ont lieu en avril. Et en juillet 1895, le Spray



JOURNAL de la PASSERELLE



« UNIS COMME A BORD »

"embrun en anglais" quitte le port de Yarmouth dans le golfe du Maine dans le sud-ouest de la Nouvelle-Écosse, au Canada et met le cap vers les Açores. Son périple dure 3 ans, 2 mois et 2 jours et d près de quarante-six mille milles. Il croise pirates et tempêtes, sillonne toutes les mers du monde avant de rejoindre Newport dans l'état de Rhode Island sur la côte Est des États-Unis en juin 1898. À bord du Spray, Slocum traverse 2 fois l'Atlantique. Il passe ensuite le légendaire cap Horn, traverse le Pacifique, l'océan Indien, double le cap de Bonne-Espérance pour retraverser une dernière fois l'Atlantique. L'exploit est énorme mais son retour passe inaperçu. Joshua Slocum se retire pour écrire "Sailing alone around the world" en 1900 où il conte ses aventures. Ce best-seller a inspiré de nombreux navigateurs contemporains de la course au large. Il raconte ces "vagues hautes comme des montagnes", décrit sa solitude comme dans cet extrait de "Navigateur en solitaire" : "Vers minuit, la brume retombe plus dense que jamais, une vraie purée de pois. Elle se maintient ainsi pendant de nombreux jours, cependant que le vent force. La mer est très forte, mais mon navire est solide. Pourtant, dans cette brume sinistre, je me sens dériver dans la solitude, insecte perdu sur son fétu de paille au milieu des éléments. J'amarre la barre et mon bateau tient son cap et tandis qu'il poursuit sa route, je dors. L'isolement de ma situation s'efface quand le coup de vent est au plus fort et que je me trouve avec mille choses à faire. Avec le beau temps, revient la solitude dont je ne peux me dégager. Je donne souvent de la voix, d'abord pour lancer des ordres de manœuvre, car on m'a dit qu'à ne jamais parler, j'en perdrais l'habitude. Quand le soleil passe au méridien, je lance tout haut "Piquez huit !"

!" comme on le fait sur tout navire en mer. De la cabine, je crie à l'adresse d'un barreur imaginaire "Quel cap ?" et encore "Tient-il la route ?" Mais l'absence de réponse me rappelle plus nettement ma situation. Ma voix sonne creux dans l'air vide et j'abandonne cette habitude. Assez vite, la pensée me revient qu'étant enfant, je chantais pourquoi ne pas essayer à présent, où cela ne dérangerait personne ? Mon talent musical n'a jamais provoqué l'envie de quiconque, mais en plein Atlantique, pour comprendre ce que cela veut dire, il faudrait que vous m'entendiez. Vous verriez les marsouins sauter lorsque je mets ma voix au diapason des vagues et de la mer et de tout ce qu'il y a dedans. De vieilles tortues avec leurs grands yeux sortent la tête de l'eau quand je chante..."

1902, il achète une ferme dans l'île Martha's Vineyard, dans laquelle il semble vouloir s'installer définitivement.

Les années passent, le vieux loup a le mal de mer, en 1909, l'appel du large est trop fort. 14 Novembre 1909, âgé de 65 ans, il appareille sur le "Spray" de Bristol (Rhode Island) pour une longue croisière qui devait l'amener jusqu'à l'Orénoque et l'Amazone. Peu après son départ, une tempête violente engloutit le bateau et son passager. On ne le reverra plus. Il disparaît dans le triangle des Bermudes. La légende est en marche. Son exemple inspirera d'innombrables aventuriers et aventurières à partir au fil des océans pour découvrir la magie et le bonheur de la navigation.

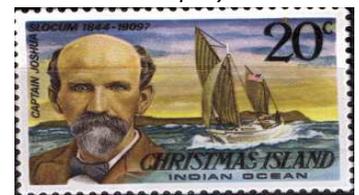
C'est un navigateur renommé pour avoir réalisé le premier tour du monde en solitaire sur un voilier. Le récit de sa circumnavigation sur le Spray, un sloop en bois de 37 pieds, a inspiré de nombreux navigateurs contemporains.

1960, Bernard Moitessier baptise son ketch de 39 pieds Joshua en hommage

au navigateur. C'est sur ce bateau que Moitessier participa à la 1^{ere} course en solitaire autour du monde, le Golden Globe, qu'il abandonne en cours de route pour continuer jusqu'à Tahiti, effectuant un tour du monde et demi en solitaire et sans escale.



Le spray



Le livre en anglais

<http://www.wikiguidebooks.com/slocum.html>

Blague navale datant de la Seconde Guerre mondiale.

Plaisanterie que les Hollandais se racontaient, dit-on, pendant l'occupation allemande à l'époque de la seconde guerre mondiale.

Un officier de la kriegsmarine, en visite à Flessingue, regarde la statue de Michel de Ruyter qui, comme chacun sait, remonta la Tamise en 1667, brula plusieurs navires anglais devant Chatham et menaça Londres.

- Qui est-ce? Demande l'officier à un petit Hollandais.

L'enfant est bègue.

- C'est ... c'est, dit-il, un ma... marin.

- Et Co...co... comment s'a... s'a ...

s'appelle-t-il? Interroge l'allemand en imitant le bégaiement de l'enfant.

- Ce... ce n'est pas ... pas mois qu'il faut ...faut... faut imiter, c'est ...c'est lui !



JOURNAL de la PASSERELLE



« UNIS COMME A BORD »

Haro sur les sous-marins

Surfaciers, finit d'être des cibles pour les sous-marins, maintenant vous allez les broyer, mâcher menu, en faire des miettes de ces suppositoires à baleine.

1965, Connecticut USA à Bridgepoint, ouverture du premier établissement à s'avaler des sous-marins. Le jour de son ouverture, 312 sous-marins sont descendus. Fred DeLuca, âgé de 17 ans, avec un prêt de 1 000 \$ afin de payer ses études en médecine d'un ami de la famille, le docteur Peter Buck. Ils s'associent en 1965 pour créer une sandwicherie à Bridgeport, au sein des quartiers italo-américains, sous le nom de Pete's Super Submarines. Le prix moyen d'un sandwich "sous-marin" à l'époque est environ 49 à 69 cents de dollars, pas plus cher que des chips. Le nom est inspiré de l'allure un sous-marin. La ville de Bridgeport a eu une forte activité navale. Un an plus tard, le restaurant est rebaptisé "Doctor's Associates Inc." du fait que Buck est docteur et que DeLuca espère en devenir un, pour changer encore de nom en 1968 et adopter officiellement celui de Subway.

La vedette est le B.M.T. "Biggest, Meatiest, Tastiest" (le plus gros qui contient le plus de viande et le plus savoureux) en référence au réseau de transport Brooklyn-Manhattan. 2004 l'église baptiste True Bethel de Buffalo, ouvre un restaurant Subway. Le franchisé, le pasteur souhaite se servir du restaurant pour aider les jeunes défavorisés de la communauté en les engageant et en leur apprenant la rigueur au travail. Quand le One World Trade Center est construit en 2010, Subway ouvre un restaurant pour les ouvriers du chantier. Le comptoir se trouve sur une structure mobile qui se déplace en hauteur selon l'avancement des travaux.

Un sandwich sous-marin est un long pain coupé en deux dans le sens de la longueur. Il contient typiquement de la viande, du fromage, de la laitue, de la tomate et divers condiments, sauces ou assaisonnements.



Histoire d'îles

Une île dans un lac dans une île dans un lac dans une île. Vous m'avez bien suivi ?

Je reprends : Un peu à l'image des poupées Russes. Sur l'île de Luzon, la plus grande île au nord de l'archipel des Philippines avec une superficie de 267 km² et une profondeur de 160 mètres, à l'intérieur se trouve le lac de Taal, un lac d'eau douce dans la province de Batangas. Il est le 3^{ème} plus grand lac du pays après Laguna Bay et le lac Lanao, dans lequel se trouve une île volcanique, Volcano Island qui comporte en son centre une caldeira de 25 km sur 30 occupée par un lac de cratère, ce dernier contient à son tour une toute petite île appelée Vulcan Point.

Le tout est situé à 60 km du sud de la capitale Manille. Il faut compter environ 2h00 de route. Le volcan s'élève à 400 mètres d'altitude.

Point Vulcain n'est pas la seule île dans un lac sur une île dans un lac sur une île au monde. Il y en a une autre au Canada mais elle n'a pas de nom. Le mieux pour l'observer, c'est de cliquer [ici](#) et de zoomer sur la séquence d'îles dans Google Maps.



L'île fantôme

Dans le Pacifique Sud, une mystérieuse île appelée l'île de Sable ou "Sandy Island" de 25 km de longueur est apparue sur les cartes, au nord-ouest de la Nouvelle-Calédonie. Seulement, lorsque des scientifiques ont navigué jusqu'à celle-ci, il n'y a que de l'eau. Cette île fantôme est rapportée sur diverses cartes maritimes depuis la fin du XIX^{ème} siècle, mais dont l'existence a été infirmée définitivement en 1979. Elle était visible comme une masse terrestre sur Google Maps, le Times Atlas of the World, les cartes marines américaines et britanniques. En revanche, elle absente des cartes marines du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) depuis 1979. Une mission de reconnaissance de l'Aéronautique navale française conclut à son inexistence. Afin de mettre fin à ces différences, le SHOM mena une nouvelle étude en 2008 et conclut à la présence probable d'un mont sous-marin et non d'une île.



JOURNAL de la PASSERELLE



« UNIS COMME A BORD »

Une expédition scientifique australienne étudiant la tectonique des plaques de la mer de corail révèle que l'île n'existe pas, les fonds atteignent 1 400 m de profondeur à cet endroit et confirme la théorie du SHOM sur la présence d'un mont sous-marin. Si l'île a existé, elle se serait située dans les eaux territoriales françaises.



Carte britannique de 1908, indiquant la position supposée de l'île de Sable et le nom du baleinier Velocity, ayant le premier fait état de cette île en 1876.

S.S. Jassim

Le ferry-cargo bolivien, S.S. Jassim échoué puis coulé sur le récif de Wingate au large des côtes du Soudan en 2003. Il s'agit de l'une des plus grandes épaves de navire visibles sur Google Earth. Le ferry mesure plus de 81 m de long. Il appartenait pour la dernière fois au transport maritime Al Ramzani du Qatar, à La Paz, en Bolivie. Mis en service en 1969.

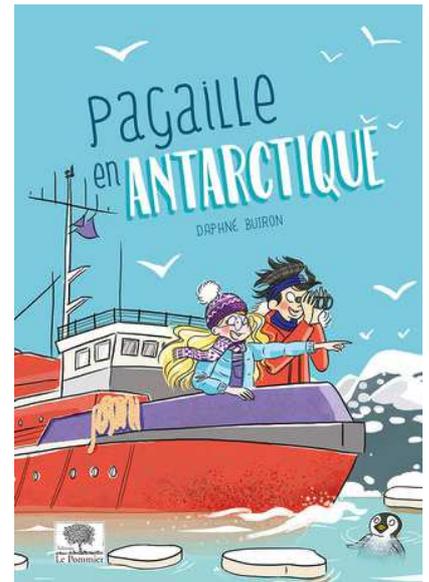


19°38'47.11"N 37°17'45.31"E

Liste de films autour des sous-marins

1941.
20 000 lieues sous les mers.
49^{ème} parallèle.
À la poursuite d'octobre rouge.
Abîmes.
Abyss.
Aux postes de combat.
Black sea.
Black water.
Casabianca.
Convoi vers la Russie.
Destination Tokyo.
Hunter Killer.
K-19 : le piège des profondeurs.
Kursk.
La chambre interdite.
La dernière torpille.
La polka des marins.
La vie aquatique.
Landfall.
L'aventure d'une vie Deepsea Challenge 3D.
Le bateau.
Le démon des eaux troubles.
Le dernier rivage.
Le sixième continent.
Le sous-marin de l'apocalypse.
Les maudits.
Les russes arrivent.
L'espion qui m'aimait.
L'odyssée du sous-marin Nerka.
Nitchevo.
Opération jupons.
Opération Tirpitz.
Piège en eaux profondes.
Sauvez le neptune.
Torpilles sous l'Atlantique.
U-571.
U-Boat - Entre les mains de l'ennemi.
USS Alabama.
USS Lionfish.
USS Montana.
USS Seaviper.

MER ... credi les enfants à bord



Léa et Hugo, 11 ans, sont invités à rejoindre leurs parents, chercheurs sur la base Dumont d'Urville en Antarctique. Direction Hobart, en Tasmanie, les deux aventuriers en herbe embarquent sur l'Astronef, l'illustre brise-glace. Durant cette traversée vers le Grand Sud, Léa et Hugo découvrent l'environnement unique de l'Océan austral, les tempêtes, les premières glaces, la faune étonnante, mais aussi le travail des scientifiques à bord. Tout à leur émerveillement, ils sont loin d'imaginer ce qui les attend pendant leur traversée et leur séjour sur la base...

216 Pages 12,00 €, Auteurs : Daphné Buiron, Editeur : LE POMMIER Collection : Romans & Plus Junior. Un très bon roman à tous les juniors dès 10 ans



JOURNAL de la PASSERELLE



« UNIS COMME A BORD »

Le Wilhelm Gustloff ... 3

20 novembre 1940, il est amarré au port de Gotenhafen, (aujourd'hui Gdynia, Pologne), afin de servir de caserne flottante pour la 2^{ème} division école de sous-mariniers pendant 4 ans. Une caserne flottante débarrassée de ses croix rouges et repeinte en gris. Des canons anti aériens (d'où l'appellation croiseur auxiliaire) sont installés, car la menace aérienne est a plus importante, les risques d'attaque navale passant au second plan.

29 novembre au soir, l'Hansa et le Wilhelm Gustloff sont prêts pour appareillent le lendemain vers midi sur une mer charriant des plaques de glace provenant de la neige qui tombe en permanence. Ils sont escortés par un torpilleur et un chalutier transformé en dragueur de mines. Petersen reçoit des messages, l'alertant de la présence de 3 sous-marins russes, mais trop éloignés du trajet du convoi pour constituer un risque, il juge le paquebot sans danger. La route semble donc libre de bâtiments ennemis, ce qui justifie en partie cette décision d'une escorte aussi réduite. Le manque de navires pèse également dans la balance car l'Amiral Dönitz a toujours considéré la Baltique comme un front mineur et a axé les efforts de la Kriegsmarine à l'Ouest.

11 Janvier 1945, un 4^{ème} sousmersible soviétique quitté Hangö, en Finlande. 2 jours plus tard, il patrouille au large de Kolberg. Il est, dans les jours qui suivent, plusieurs fois attaqué par des torpilleurs allemands, il s'agit du le S-13 du capitaine de corvette Alexandre Ivanovitch Marinesko, qui aurait dû partir avec les autres. Mais le commandant, complètement ivre, n'a pu rejoindre son bâtiment à temps. C'est son équipage qui le ramène à bord. Il fait route à part vers un autre secteur prometteur mais le plus dangereux car encore chasse gardée de la Kriegsmarine, Gotenhafen.

1945, l'Armée rouge approche de la Prusse Orientale et pousse sur les routes de l'exil de nombreux civils et soldats blessés ou provenant d'unités désorganisées. Les stratèges décident alors d'évacuer par la mer, la plus logique, voir la seule. La Kriegsmarine n'a pas réussi à obtenir la suprématie navale en mer Baltique malgré l'aide réduite mais efficace, de la petite marine finlandaise.

21 janvier l'amiral Karl Dönitz lance l'opération baptisée Hannibal : Alle verfügbaren deutschen Schiffe sollen vor den Sowjets retten, was zu retten ist (Tous les navires allemands disponibles doivent sauver de l'avancée des Soviétiques ce qui peut l'être). Le projet est l'évacuation de plus de 2 millions de personnes dans un laps de temps très court. La plus grande évacuation maritime de l'histoire de l'humanité est lancée sous la direction de l'amiral Theodor Burchardi. Des dizaines de bateaux de tous types, dont plusieurs grands paquebots, vont participer à ce gigantesque ballet naval dans une ambiance de fin du monde aux accents wagnériens. Dans le cadre de l'opération Hannibal, le grand port militaire de Gotenhafen revêt une importance vitale pour des millions de gens.

Opération Hannibal est une opération navale allemande consistant à évacuer par mer des troupes et des civils de la Courlande (Lestonie), de la Prusse-Orientale et du couloir polonais de la mi-janvier à mai 1945, au fur et à mesure de l'avancée de l'Armée rouge. L'afflux des militaires et des civils transforme l'opération en l'une des plus grandes évacuations par mer de l'histoire. Sur une période de 15 semaines, entre 494 à 1 080 navires de commerce de tous types, y compris des bateaux de pêche et autres embarcations, utilisant les plus grandes unités navales allemandes, transportent entre 800 000 et 900 000 civils et 350 000 soldats de la mer Baltique jusqu'en Allemagne et au Danemark occupé par l'Allemagne.

L'évacuation de Dunkerque ou sous le nom de code opération Dynamo entre le 26 mai au 3 juin 1940. Le total des troupes évacuées de la poche de Dunkerque est de 338 226 militaires sauvés par une flotte de 850 bateaux réquisitionnés à la hâte.

L'attente sur le long des quais de Gotenhafen couvert de neige par 15°C avec un vent mortel qui en transforme beaucoup en statues de glace, tue les plus faibles qui n'ont pas eu la chance de trouver un abri. Les vieillards et les blessés sont les premiers à mourir. Les enfants qui passent leur temps à quêter un peu de nourriture dans les rues balayées par les bourrasques résistent un peu plus longtemps aux affres de cette nature implacable, mais leurs petits corps viennent régulièrement rejoindre la longue cohorte des morts. Les sinistres Kettenhunde, surnom des Feldgendarmes, font la chasse aux déserteurs et leur zèle s'affiche au gré des potences. La présence de grands navires de guerre comme les croiseurs lourd Admiral Hipper et Prinz Eugen apporte un peu d'optimisme. Dans ces grands bateaux pouvant arracher au désastre des milliers de personnes se trouvent : le paquebot Cap Arcona, 205,9 m de long, 27 761 t et pouvant accueillir 850 passagers à son bord à l'origine, les croiseurs auxiliaires Hansa, 153 m de long, 9 138 t et le Wilhelm Gustloff, 208 m de long, 25 484 t conçu pour transporter 1 943 personnes.



A suivre, la semaine prochaine ... (4)