Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: 36 (1990)

Heft: 16

Artikel: La marine Suisse [suite]

Autor: Gehrig, René

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-848212

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

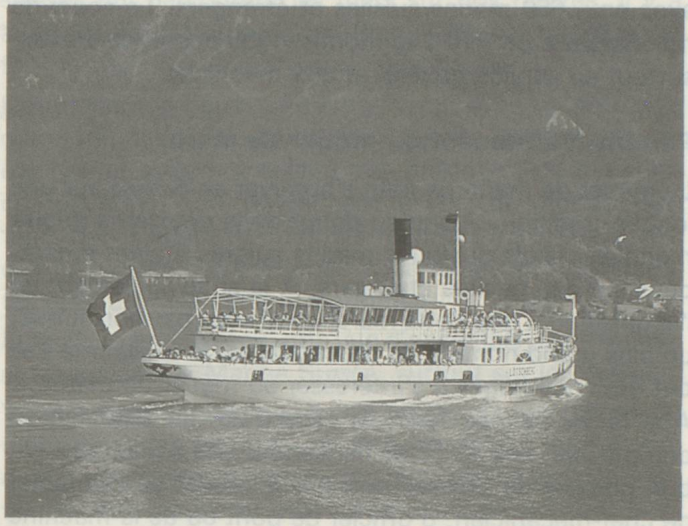
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 03.07.2025

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

La marine suisse

La marine suisse a fait l'objet, en octobre dernier, d'une conférence donnée par M. René Gehrig, personnalité bien connue de la colonie suisse à Marseille. Nous terminons dans ce numéro la reproduction d'extraits de son intervention.



Le Lötschberg

Pionnier de la marine suisse, le Bâlois Charles Keller a fondé, avec son frère, sa propre compagnie maritime, avant la guerre, alors que le pavillon suisse n'existait pas encore. Il possédait déjà deux bateaux sous pavillon portugais et en affrêtait une vingtaine d'autres. Ces bateaux,suisses avant l'heure, arboraient déjà la croix blanche sur fond rouge et participaient au ravitaillement de la Suisse, au départ de Lisbonne.

Après la guerre, Charles Keller a fondé à Bâle la Keller-Shipping et à Genève, la Transocéanique-Suisse. Dans les années 70, les Keller ne comptaient pas moins de onze navires de haute mer battant pavillon suisse. En 1985/87, il en restait quatre et les chiffres de fin juillet 1989 mentionnent trois navires, à savoir, Anzère, Murten et Villars.

Contrairement aux autres armateurs suisses, Charles Keller et ses fils ont misé à fond sur le trafic de ligne. La Keller-Line couvre la Méditerrannée Orientale et la Nautilus-Line (Transocéanique-Suisse). Elle, dessert à partir de la Méditerrannée Orientale (Gènes, Livourne, Marseille, Valence) les ports d'Afrique Occidentale jusqu'en Angola, notamment au moyen de deux navires « Ro-Ro ».

Mais le dynamisme de la famille Keller ne suffira pas à surmonter les obstacles dressés devant le pavillon suisse dans le domaine de la navigation de ligne. De onze navires, Keller-Shipping est tombé à quatre puis à trois, après s'être débarrassé en 1984 de ses deux plus anciennes unitées, le Genève et le Davos. Par mesure de rationalisation aussi, Keller à dû se borner a un faible nombre de marins suisses, moins de 5 % des équipages.

Echaudé par ses propres expériences, Charles Keller entrevoit de sombres perspectives pour le pavillon suisse dans la jungle de la navigation maritime internationale.

Dès lors, pense l'armateur bâlois, les Suisses n'ont plus qu'à se battre sur le même terrain, en signant à leur tour des accords bi-latéraux avec les pays du tiers-monde. Si les autorités fédérales ne réagissent pas, il en sera bientôt fait du pavillon helvétique, prédit-il depuis plusieurs années, en se demandant très sincèrement si « les Suisses sont véritablement faits pour la mer... ».

Je récapitule l'état actuel (fin juillet 1989) de la marine suisse de haute mer :

10 navires vraquiers	304 000 tonnes
3 navires cargaison mixte	22 700 tonnes
6 navires citernes	24 000 tonnes
2 navires Ro/Ro (rouliers)	11 500 tonnes
21	362 000 tonnes

l'ensemble étant donc géré actuellement par cinq armateurs suisses.

Mais on aurait tort de se gausser de notre marine marchande. Sur les vingt-six Etats du monde ne jouissant pas d'un accès à la mer, six seulement possèdent une flotte commerciale et la Suisse vient nettement en tête du peloton devant le Paraguay, la Hongrie, la Tschécoslovaquie, l'Autriche et la Bolivie.

Et si elle ne figure qu'au 67e rang du classement mondial sur 140 pays « marins » et si elle ne représente, en gros, qu'un millième des 30.000 navires marchands voguant sur les océans, on peut affirmer sans hésitation qu'il n'est guère de ports de mer où l'on n'ait vu, une fois ou l'autre, flotter le pavillon suisse.

La flotte suisse de haute mer occupe quelques 700 personnes dont un peu moins de la moitié sont de nationalité helvétique. Le premier janvier 1986, elle pouvait compter sur douze capitaines suisses, treize officiers de pont, quarante-deux officiers mécaniciens et neuf officiers-radio. D'autre part, cent trois marins suisses travaillent sur le pont, plus soixante aux machines et quarante au service général.

Les étrangers les plus couramment rencontrés dans la flotte suisse sont yougoslaves (29 %), italiens (14 %), espagnols (4 %) et allemands (2 %). Conséquence

directe, on parle peu le français ou l'allemand et beaucoup l'anglais et l'italien. D'autre part les effectifs ont tendance à diminuer toujours plus. Par rapport à 1967, où la marine suisse occupait le nombre record de 106 personnes de bord, c'est aujourd'hui le creux de la vague avec env. 650 marins suisses et étrangers. Le souci de rationaliser a permis d'économiser 350 postes de travail, surtout au service général et aux machines.

Parlons maintenant du métier de marin :

Le métier de marin ne peut s'appuyer en Suisse sur une longue tradition. Jusqu'au début de la deuxième guerre mondiale, seuls quelques marins suisses étaient embarqués sur des navires étrangers. A la suite seulement de l'acquisition d'une flotte marchande sous pavillon suisse, un plus grand nombre de descendants de Guillaume Tell ont été encouragés à s'intéresser au métier de marin.
A la fin de l'année 1947, ils étaient 25, fin 1980, on en compte 299, soit 43 % de l'ensemble des équipages. Un bon nombre de Suisses possède le brevet de capitaine, de chef-mécanicien, d'officier de pont ou de la machine ou de radiotélégraphiste.
Au début, les officiers étrangers et matelots chevronnés avaient souvent tendance à se moquer de nos compatriotes, mais aujourd'hui il est reconnu partout que les marins suisses ne le cèdent en rien à leurs collègues étrangers.
Je dois maintenant vous parler d'un capitaine de légende, notre compatriote Fritz Gerber, qui fut le commandant d'un des cinq premiers cargos de la flotte suisse, le Saint-Cergue, baptisé du nom de la commune d'origine de ses armateurs, la famille André.
Le Bernois Fritz Gerber est né à Langnau en 1895. Il a étudié au Gymnase de Fribourg, puis a gagné Brême pour s'engager à bord d'un voilier et s'initier au dur métier de marin. Il obtenu son brevet d'officier à bord

La plus grande flotte européenne de bateaux à vaper navigue sur le lac des Quatre-Cantons.

des fameux cap-horniers. Dix année durant, il navigue à bord de grands voiliers qui se rendent an Australie via le Cap de Bonne Espérance et le Cap Horn.
Au cours de la première guerre mondiale, il rentre au pays, en bon citoyen suisse, pour faire son service militaire dans l'infanterie.
Entre les deux guerres mondiales, il bourlingue pendant onze ans en Extrême-Orient et jusqu'en Sibérie à bord d'un navire de la Norddeutschen-Lloyd. Ensuite pendant cinq ans, il est capitaine d'un baleinier. Il ne se contente pas de commander, car il est aussi harponneur.
Durant la deuxième guerre mondiale, le capitaine Gerber troque son harpon contre un mousqueton de l'armée suisse. Après 110 jours de mobilisation comme caporal dans une compagnie territoriale, il est licencié pour pouvoir prendre le commandement du Saint-Cergue.
Il doit attendre un an pour obtenir la permission de quitter le port de Rotterdam, début de 1941.
Après de multiples péripéties, il atteint enfin New-York où il rencontre pas mal de difficultés pour compléter son équipage avec des marins de nations neutres. Un des officiers est estonien, l'autre un Suisse se nomme William Delaporte. Et c'est précisement dans le port de New-York que le pavillon suisse est hissé pour la première fois sur le Saint-Cergue.

Le Ferry Beckenried-Gersau (lac des Quatre-Cantons).

Inscrit sous le n° 5, le 10 juillet 1941, au Registre Suisse de la Navigation, le bateau suisse continue ses navettes entre les Etats-Unis et Gènes, ravitaillant la Suisse en céréales et transportant au retour des machines et des produits « Made in Switzerland ».
Durant ces traversées atlantiques, le Saint-Cergue connu diverses aventures.
Non seulement il a échappé aux torpilles des sous-marins allemands et aux balles des escadrilles de la RAF, mais il s'est distingué par le sauvetage de nombreux navires en détresse. Le 15 avril 1942 par exemple, venant de Gènes, il a recueilli près des côtes américaines les dix survivants de l'équipage d'un pétrolier norvégien torpillé dix jours plus tôt.
Le 27 juin de la même année, entre Gènes et New-York, il recueille à bord 208 survivants d'un cargo hollandais dont une trentaine de soldats américains.
En mars 1943, le Saint-Cergue sauve encore 22 naufragés suédois, au large du Brésil.
Il était écrit que le Saint-Cergue connaîtrait une destinée peu commune. Un véritable saint-bernard des mers, puisque le 29 septembre 1943, il sauve 18 hommes, rescapés d'une explosion à bord d'un vieux cargo portugais, au milieu de l'atlantique. Il réussit à remorquer ce cargo

le « Mella » jusqu'au port brésilien de Récife à quelques 150 kms de là.

Le navire portugais et une bonne partie de sa cargaison sont récupérables. Pour les sauveteurs et les armateurs du Saint-Cergue, cela représente une prime de sauvetage très importante, en vertu de la Convention internatioanle de Bruxelles, fixant les modalités en cas d'assistance et de remorquage en mer.

En novembre 1943, le capitaine Gerber prend le commandement d'un autre cargo suisse, l'Eiger et le conserve jusqu'en 1947. Il navigue ensuite quelques années pour des compagnies étrangères puis devient commandant du Général Dufour, en avril 1952. Pas pour longtemps. Deux mois plus tard, il meurt d'une crise cardiaque à Taltal, au Chili, durant un congé. Il avait 57 ans. Ainsi disparait une figure légendaire de la marine suisse.

La destinée de l'étonnant capitaine Gerber prouve en tout cas que les Suisses peuvent aussi être d'excellents marins d'eau salée. Nombre d'entre eux n'ont pas attendu de voir flotter un pavillon suisse en haute mer pour faire leurs preuves.

Au siècle passé, par exemple, un Vaudois nommé David, engagé comme mousse, a suivi toutes les étapes de la carrière navale dans la marine britannique. Un Golay de Lausanne a commandé une goélette et le Neuchâtelois Eugène Reymond fut capitaine de vaisseau dans la marine américaine avant de périr noyé lors d'un naufrage en mer de Chine en 1861. Plus récemment, au début du siècle, un autre Neuchâtelois, Georges de Perrot, fut 1er officier dans la marine à voile de Sa Gracieuse Majesté. Il suivait les traces de son père, Samuel de Perrot, formé lui aussi à la rude école de la marine britannique.

De nos jours, outre tous les commandants et marins suisses qui parcourent les mers sur nos navires, il y a aussi les navigateurs de haute compétition sportive qui font flotter haut nos couleurs helvétiques.

Notamment le barreur Fehlmann qui, avec un équipage d'une trentaine d'hommes, tous suisses, sur un magnifique voilier suisse, a enlevé très brillament de multiples compétitions, dont récemment le Tour du Monde, battant, non seulement tous les records, mais également des concurrents chevronnés appartenant à d'importantes et anciennes nations maritimes.

Et voilà un bref aperçu, une vue d'ensemble de ce qu'est, actuellement, la Marine Suisse, surtout sur les océans.

Vous aurez pu constater qu'en Suisse, il n'y a pas seulement de belles montres, du bon chocolat ; du bon fromage, de grandes banques, etc, etc, mais aussi des capitaines, des marins et des navires suisses qui font honneur au pavillon rouge à la croix blanche sur toutes le mers.

René Gehrig

PETITES ANNONCES... PETITES ANNONCES... PETITES

IMMOBILIER-VENTE

Vends Grasse (A.M) 1 villa type 32 F3 78 m² terrasse 13 m² garage jardin 119 m²parking privé sur domaine Contesses 1.000.000 F.
Tél. 75 64 29 22.

Part. vend à Paris Centre, 3e arr. Me Rambuteau app. F2 53 m², immeuble récent + box au sous-sol. Prix 1.950.000 FF.
Tél. (1) 42 77 02 28 le soir.

DIVERS

Peintre suisse réalise excellement portraits à l'huile à partir de 2.000 FF. Tél. 45 33 47 78.

DIVERS

D2000. Vends Ed. Rencontre 24 vol. Hugo, 12 vol. Tchekhov. Ed. Rombaldi 15 vol. Mystères Univers, Ed. SCE Genève 20 vol. Fiction, Ed. Tchou 12 vol. Parapsy. Etat neuf.
Ecrire sous chiffre au journal qui transmettra.

D2001. Vends collection disques années 60. Ecrire sous chiffre au journal qui transmettra.

DIVERS

D2002. Cherche bicyclette dame bon marché. Faire offre sous chiffre au journal qui transmettra.

Vacances en famille en hôtel-club. Garderie. Animation. Voir publicité page 28 de ce journal.

RENCONTRES

R2000. Dame seule franco suisse, 61 ans, sans enfants, désire rencontrer personne jeune de caractère aimant danser et sortir. Ecrire sous chiffre au journal qui transmettra.