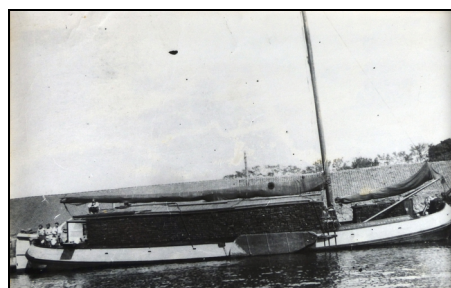


Un sourire



Nous recevons, dans ce monde de brutes, un joli clin d'œil photographique de Jeroen O. Son bateau historique n'a jamais changé de nom depuis le début du siècle passé : *Rien sans Dieu*. Il est voisin du *Schavuit*, le grand frère non moins historique de Thoë. Il serait plutôt son arrière-arrière-grand-père. Il est stationné dans le joli canal-port musée du *Historische Delfshaven* à Rotterdam.

Le *Schavuit* (nom qui peut se traduire par *Coquin*) fête ses 134 ans cette année. Sa construction date de 1886 selon les archives du chantier Bodewes qui existe toujours. Officiellement, il date de 1887.



C'est un Groninger zeetjalk à gréement aurique en bon état de navigation (24.6 mètres de long et 128 tonnes de charges). Il a principalement servi, mais pas que, à transporter de la tourbe au nord des Pays-Bas. Il a pris sa retraite dans les années '60 avant une longue période de tragiques vicissitudes.

Sa restauration principale date des années '70 par un couple d'étudiants, Gert R. et sa future femme. Depuis 2015, Tournesol assume la maîtrise d'œuvre. Site Internet : www.schavuit.net.



On a pu (dé)mâter les baigneuses !

Principes de précautions

C'est dans l'adversité que l'on reconnaît ses amis. En mer, on est vite amis, car on n'a qu'un temps limité. Les rencontres ne sont que de fugaces croisements entre des routes qui convergent et divergent aussitôt, même si les bateaux naviguent lentement. Nous avons passé le pont à l'aller. Nous sommes coincés au retour. Rainer et Tina sont, comme tous ici, sont à la recherche de tuyaux, d'informations fiables ou de tuyaux d'informations fiables. Par téléphone, ils tournent en rond de service DB en service de DB. Comme ils disent, DB a mille et un sites de production. Quand un ouvrage est en gestion ou en gestation, il est morcelé en mille morceaux entre les trous noirs d'une galaxie de services et d'ateliers.



Smartphone et bloc-notes !

Dans toute bonne bureaucratie qui ne se respecte pas, la stratégie est de tout morceler de sorte que les responsabilités soient parfaitement dissoutes dans un brouillard impénétrable. Tout le monde ouvre bien grand son grand parapluie. Chacun n'est responsable que d'un élément infinitésimal. Personne n'est au courant de rien non plus. Pour ne pas se mouiller, chacun envoie la patate tiède au service d'à côté.

Le Docteur Watson communique ce qu'il a trouvé à Rainer que nous avons invité à se mettre à couple de Thoë. Il nous sert illico un petit whiskey réconfortant... Il n'y a pas de mal à se faire du bien ou à se remonter le moral, même quand tout va déjà très bien ! De leur côté, la situation est simple : ils doivent rentrer chez eux pour le boulot et ne veulent pas démâter le

voilier. Ils le laisseront donc à Schleswig et rentreront chez eux en train... avec leur chère DB ! Puis ce sera chercher la voiture et les bagages de l'un avec la voiture de l'autre, à travers l'Allemagne.

Le 12 juin. Le Cap' lève l'ancre dès potron-minet, direction Missunde où se trouve le chantier *Brodersby* capable de lever un mât tel que celui de Thoë. Thoë s'amarre carrément dans la cale de mise à l'eau au grand étonnement des techniciens occupés à mettre un bateau à l'eau. Dans son allemand scolaire et autre baragouinage, il parvient à avoir une estimation pour ce travail : 80 € si tout est prêt pour l'opération, ce qui ne pose aucun problème existentiel à l'équipage de choc composé du Cap', de Tournesol, de Mister Cook et du Docteur Watson. Tout serait prêt dans les règles de l'art....

Et de jeter l'ancre en face de la réserve naturelle de Reesholm sous un ciel hésitant entre soleil et nuages noirâtres défilant à bonne vitesse. Contrairement à notre seul au voisin qui a traîné son ancre en la relevant selon un slalom inexplicable, celle de Thoë tient comme si elle était prise dans du béton.

Mister Cook prépare des asperges à la flamande : asperges étuvées accompagnées d'œufs durs écrasés, salés et poivrés, arrosés de beurre fondu, servi avec de la purée de pommes de terre.

Le Docteur Watson vient d'avoir une idée lumineuse. Le bateau d'excursion STADT KAPPELN fait normalement le trajet Kappeln – Scheswig. Il est bloqué par le pont à Schleswig depuis le 8 juin. Depuis, son site mentionne « ... *Die Brücke in Lindau ist kaputt* ... » Nul doute que tout bon bilingue Français-Français comprendra ce que cela veut dire. À ce jour, il prévoit un retour à Kappeln pour le 18 juin. Nous allons donc copier ses mouvements, ou plus aimablement, suivre son exemple en lui emboitant le pas avec quelques longueurs de retard, car il est poussé de gros moteurs. www.schlei-ausflugsfahrten.de/index.php/linienfahrten.html

La nuit porte conseil

Rainer nous envoie un message mentionnant une rumeur selon laquelle le pont resterait fermé jusqu'au 7 juillet. Le Cap' n'en croit pas un mot. Personne, même pas le maître d'œuvre n'en a la moindre idée. Le projet consiste notamment à construire un nouveau pont à quelques mètres du vieux. Lors de la construction des nouvelles fondations, celles de l'ancien se sont retrouvées déstabilisées. Ce serait la raison de la fermeture du pont. Qui peut dire combien de temps il faudra pour improviser et mettre en œuvre une solution ? Quand un ouvrage quel qu'il soit est mal emmanché, il est très difficile de le remettre sur les rails. Les problèmes volent en escadrille disait un ex-président français. En bateau, on le sait et bien. Et on le redoute. Les difficultés et les problèmes s'enchaînent comme les maillons du mouillage. Retrouver une situation stable et sereine est un vrai challenge.

Autant je crois que la rumeur, et surtout la date avancée, est comme sans fondations comme le pont, autant je suis sûr que le maître d'œuvre est dans le brouillard. Je suis certain que personne ne sait de quoi seront faits les jours prochains. Sans compter que des comptes doivent se rendre entre les diverses autorités concernées. Qui va payer le renforcement du pont en sursis, le MO ou l'entrepreneur ? Que se passera-t-il si le pont est remis en service et qu'un accident grave avec dégâts corporels arrive ? Qui prendra la responsabilité de le remettre en service ? Le principe de précaution va encore plus paralyser l'ouvrage moribond, si c'est encore possible. Au cas où il s'ouvrirait, aurons-nous le courage de passer dessous au risque qu'il s'écroule sur nous comme les arbres du Bois de la Cambre quand il y a un peu de vent ?

Il doit y avoir des réunions houleuses au sommet ! Conclusion : au lieu d'attendre passivement le 17 juin pour vérifier que le pont s'ouvre ou pas, le Cap' et Tournesol vont préparer le démâtage ce dimanche. Ce lundi 14, le mât sera couché sur le pont.

Si ce travail est terminé tôt, nous serons de l'autre côté des contretemps lundi soir. Le 17, le mât sera certainement redressé et nous serons libres de profiter de notre liberté retrouvée.



Préparatifs du démâtage : bôme, lazy bag, grand-voile, etc. tout est en vrac sur le pont. Bouts attachés au mât. Mât déconnecté des instruments, filières détendues.