

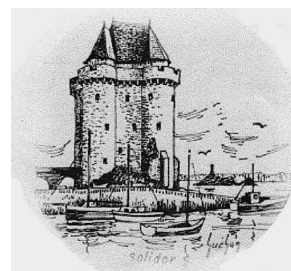
COMMUNICATION



N° 42 - Avril 2018

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Une petite île dans le golfe du Morbihan, l'île d'Arz, nous a accueillis pour une conférence sur l'histoire des Cap-Horniers. Nous savions que c'était un repère de marins, c'est bien normal, car pour rejoindre le continent il faut à tout âge prendre la mer. Mais nous y avons découvert un très intéressant musée qui raconte que le continent et ses environs n'étaient pas les seules destinations de ces marins, loin de là ! Ils ont navigué sur toutes les mers, les mers australes en particulier, celles des Cap-Horniers.

Le musée raconte aussi l'histoire des femmes de ces marins, les « gardiennes de l'île ». Elles devaient travailler, s'occuper de l'éducation des enfants, et... « prier pour que leur homme revienne sain et sauf ». Un film a même été réalisé, témoignage des femmes et filles de ces marins. Remarquable, ce musée « Marins et Capitaines » !

Nous ne pouvions quitter l'île et nos hôtes à l'accueil si sympathique sans emporter un témoignage d'un des Cap-Horniers ildarhais, Joseph Coturel. Merci à Yvon Bulot pour le très intéressant document qu'il nous a confié et que nous reproduisons dans ce bulletin. On peut aussi le trouver sur www.caphorniersfrancais.fr, le site de CHLC. Leur courage et la solidarité de tout l'équipage du *Maréchal de Castries* ont permis à ces marins d'éviter l'issue qui semblait à certains inéluctable, le naufrage.

Enfin, j'ai le plaisir d'annoncer que Nelly Lesquel (membre de notre association) vient de publier aux éditions Skol Vreizh un livre sur l'histoire des naufragés du trois-mâts *Anjou* dont le capitaine était son grand-oncle.

Yvonnick LE COAT



Le musée « Marins et Capitaines » de l'île d'Arz.

On parle des Cap-Horniers

Livre :

Naufragés dans les 50° hurlants. Nelly Lesquel, 2018, Éditions Skol Vreizh... l'extraordinaire histoire de la survie des marins du 3-mâts *Anjou* en février 1905 sur l'archipel des Auckland.

Conférences :

- *Chronique du Cap Horn*, par Y. et B. Le Coat, pour l'Amicale de la Marine Thionville-Yutz & Environs, **vendredi 15 juin à 20 h, au cinéma La Scala**, 23 place du Marché à **Thionville** (57).

- *Vie à bord des voiliers cap-horniers de la Marine Marchande entre 1850 et 1925*, par Y. et B. Le Coat, pour l'UTL de Paimpol, **jeudi 21 juin 2018 à 14 h, au cinéma Breiz**, 1 rue Henri Dunant à **Paimpol** (22).

SOMMAIRE

Le mot du Président

On parle des Cap-Horniers :- livre

- conférences

Témoignage : Naufrage évité au Cap Horn. Récit de Joseph Coturel, capitaine du trois-mâts *Maréchal de Castries*. (1)

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

CAP HORN AU LONG COURS



Cotisation annuelle : individu 15 €, couple 20 €, association ou institution 50 €

Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette

tél : 01 69 07 72 26

<mailto:by.coat@gmail.com>

Témoignage : Naufrage évité au Cap Horn. Récit de Joseph Coturel, capitaine du 3-mâts *Maréchal de Castries*. (1)

Le 27 février 1910, je pris à Dublin le commandement du trois-mâts *Maréchal de Castries*. Ce navire, d'un port en lourd de 2 800 tonnes, avait à bord 300 tonnes de sable et 1 000 tonnes de fonte à destination de Portland (Oregon). Ainsi, à demi chargé, le navire était en bon état de navigabilité. Jusqu'au 31 août, la traversée s'effectua sans incident.

Dans l'après-midi du 31 août, me trouvant entre les îles Malouines et la Patagonie, je fus assailli par un violent coup de vent qui atteignit très vite la violence d'un ouragan. Le vent était alors du NO et nous faisons bonne route cap au SSO, sous les huniers fixes et le grand volant, nous dirigeant vers le cap Horn. Je restai sur la dunette jusqu'à minuit.

Le second prenant alors le quart, je me décidai à aller prendre un peu de repos dans la chambre de veille. La houle permanente de l'Ouest qui règne dans ces parages grossissait très vite. À 1 heure du matin, une lame plus forte que les autres coucha le navire sur bâbord et l'on entendit comme un roulement de tonnerre ! C'était notre chargement qui venait de riper. Je criai aux deux hommes de barre :

– Bâbord toute, laissez porter.

Le second s'occupait d'amener le grand volant. Avec la bordée qui avait quitté le quart à minuit et qui en cinq minutes fut sur la dunette, je fis brasser en ralingue derrière. Mais le navire n'obéissait plus à son gouvernail. Il fit cependant un petit mouvement d'abattée et resta cap au Sud avec variante de 15° à 20° de chaque bord.

Il conserva d'ailleurs ce cap et cette position jusqu'au mouillage, ballotté au gré de la houle comme une épave abandonnée, et cependant nous étions 23 hommes à bord. Deux des embarcations, le grand canot et la baleinière de bâbord, avaient été enlevées ; pourtant elles étaient au moins à 2,50 mètres au-dessus du pont. La lame qui avait fait déplacer le chargement les avait sans doute emportées, car personne ne les avait vues partir. L'équipage eut l'intention de mettre à la mer les deux autres qui nous restaient. Le second m'en prévint. Je les fis donc

rassembler sur la dunette et réussis à les en dissuader. Ces deux embarcations étant du côté du vent auraient en effet été brisées avant leur mise à l'eau et n'auraient pu, d'ailleurs, contenir tout le monde. Je leur fis comprendre que, si le chargement ne ripait pas davantage, nous aurions des chances de nous en tirer. Puis je leur dis :

– Souvenez-vous du proverbe “aide toi, le ciel t'aidera”.

Je me rappelais qu'il y avait dans la cale des madriers du bord. Si nous pouvions les engager entre les gueuses du chargement, peut-être arriverions-nous à l'empêcher de se déplacer davantage. Il fallait donc se décider à descendre dans la cale. Je laissai un homme à la barre sous la surveillance du lieutenant, puis avec le second, le maître d'équipage et quelques

hommes, je pénétraï dans la cale par la cambuse. Nous commençâmes à engager des madriers là où nous le pouvions. Puis je fis assembler trois par trois d'autres madriers pour confectionner trois dalles. Et ce fut sur ces dalles, dont une extrémité reposait sur le serre du faux pont et l'autre sur la carlingue, que l'on réussit, pendant quatre jours consécutifs à faire glisser



Le trois-mâts *Maréchal de Castries*. Coll. State Library of Victoria.

les gueuses de fonte de bâbord du faux pont à fond de cale. J'estime que nous avons ainsi fait glisser au minimum 250 à 300 tonnes. C'est peu mais ceci a contribué certainement à assurer la stabilité du navire et à le redresser tant soit peu.

Au début de l'opération, tous les hommes ne descendirent pas dans la cale. Je m'en aperçus et remontai. Je trouvais sur la dunette cinq ou six d'entre eux qui étaient complètement découragés. On a beau faire, me dirent-ils, nous sommes fichus. Je leur fis remarquer que si nous avions à mourir, il était préférable de mourir tous ensemble dans la cale que de souffrir pendant longtemps peut être, car, dans ces parages nous n'avions aucune chance d'être secourus. À force de persuasion ils consentirent à me suivre et je dois dire qu'à partir de ce moment chacun travailla avec ardeur et courage. Leur conduite fut digne de tout éloge. Pour aller dans la cale, nous passions par la cambuse, mais pas un ne se permit de toucher ni au vin, ni à l'eau de vie, que je fis distribuer amplement. Lorsqu'on était fatigué, on remontait sur le pont prendre un peu d'air, puis manger. Nos repas se composaient de conserves

et de biscuits. Impossible de faire du feu, le fourneau était mâté debout dans la cuisine. Tout l'équipage couchait dans la voilerie, sur les voiles en réparation.

Toutes les nuits je fis lancer des fusées de détresse. Peut-être que quelque voilier faisant route comme nous pour aller doubler le cap Horn, ou quelque paquebot anglais reliant les Malouines à Punta Arenas aurait pu les apercevoir.

Après quatre jours de dérive, comme une épave, on aperçut la terre ! C'était au matin du 5 septembre 1910. C'étaient les îles Malouines vers lesquelles nous dérivions toujours en travers à la lame. L'état de la mer s'était amélioré et l'espoir de nous sauver grandissait. Vers 8 heures, on aperçut une fumée. On crut tout d'abord que c'était un feu allumé à terre, mais étant monté dans la hune d'artimon, le second nous dit que cette fumée se trouvait entre la terre et mon navire et qu'elle paraissait se diriger vers nous. C'était en effet un chasseur de baleines de la Station de North Island. Je fis hisser le signal de détresse NC du code international.

Dès qu'il fut à portée de voix, le patron me demanda ce que je voulais. Je lui répondais que si possible, je voulais être remorqué à l'abri dans une baie quelconque, mais en même temps je lui demandais quel prix il me prendrait.

Après avoir fait le tour de mon navire, il me répondit 400 livres, un peu plus de 10 000 francs de l'époque. Il m'aurait demandé 100 000 francs que j'aurais accepté ! Je traitai donc pour 400 livres et il prit la remorque. Il essaya de faire venir le navire premièrement sur bâbord, mais en vain. Le navire venait de 15 à 20 degrés, mais dès que la houle le prenait par l'arrière, il revenait en travers à la lame. Pour venir sur tribord, c'était encore plus difficile : le navire ne pouvait remonter à la lame. Il ne put donc que nous déhaler un peu vers le Sud. Mais l'espoir était revenu parmi l'équipage. Nous avions près de nous un gardien qui, en cas de besoin pouvait nous sauver...

Vers midi, je reconnus l'entrée de Smylie Channel, entre l'île Weddell et l'île Ouest des Malouines. Vers 14 heures, le vent ayant repris et la houle ayant grossi, le baleinier nous signala de larguer la remorque. Je ne voulus d'abord pas la larguer, mais, voyant qu'il ne nous déhalait plus, je la fis larguer en lui signalant de se tenir à proximité, de façon à sauver l'équipage si nous ne pouvions sauver le navire. Notre position était alors environ deux milles dans le NO de Smylie Channel, seul endroit où nous pouvions nous mettre à l'abri s'il était possible de l'atteindre.

Il faut vous dire que, si le navire ne gouvernait plus, il allait tout de même en avant ou en arrière à l'aide des deux huniers fixes quand l'on mettait vent dedans ou vent dessus. C'est ainsi qu'en brassant suivant le besoin, le courant aidant, je réussis à gagner l'abri d'une petite île à l'entrée du Smylie Channel. Là, le baleinier vint reprendre la remorque, mais, pas plus à l'abri qu'en pleine mer, il lui fut impossible de faire éviter le navire. En entrant dans le chenal, nous étions si près des rochers que le baleinier, hésitant à passer entre le navire



Ouest des Îles Falkland, extrait de la carte marine n°1263.

et les rochers, largua la remorque en criant :

– We can't do nothing more for you ! (Nous ne pouvons rien faire de plus pour vous).

Smylie Channel a à peu près deux milles de longueur sur trois quarts de mille de largeur. Sa direction est OSO-ENE avec quelques contours. Ce fut en manœuvrant les vergues avec les deux huniers fixes, tantôt vent dessus, tantôt vent dedans, que je réussis à le franchir. Mais il fallait en même temps préparer l'ancre pour le mouillage ce qui n'était pas facile. Nos deux ancres étaient au poste de mer, en travers sur le gaillard. Par suite de la gîte sur bâbord, l'ancre tribord était inutilisable. Pour la même raison, la chaîne bâbord était engagée dans le puits à chaînes. On réussit à monter la chaîne de tribord, mais il fallait la passer de tribord à bâbord sous la sous barbe. Une partie de l'équipage, sous les ordres du second,

s'occupa de ce travail, tandis que le reste, avec le maître d'équipage, manœuvrait sous mes ordres.

Smylie Channel, après environ deux milles, bifurque en deux directions sur une pointe avancée de l'île Ouest des Malouines. L'une des branches se dirige au Nord entre Weddell et l'île de l'Ouest, l'autre vers le Sud-Est pour former la baie de Smylie. C'est dans cette dernière que je décidai de mouiller mon navire.

L'opération de la chaîne fut terminée juste à temps comme nous arrivions à cette bifurcation. Lorsque je donnai l'ordre de mouiller, la chaîne fila environ 10 à 15 mètres, sous notre effort elle fila ensuite cinq maillons. Le navire s'arrêta à environ 100 mètres des rochers. Nous étions sauvés, mais le navire n'était pas en sécurité.

À suivre

Voyage du trois-mâts *Maréchal de Castries* en 1910 :

Expédié 6 juillet 1910 allant à Brest

Ayant 14 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié 12 juillet 1910 allant à Portland (Oregon)

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié 29 novembre 1910 allant à Hobart (Tasmanie)

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié 12 janvier 1911 allant à Portland (Oregon)

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié 21 juin 1911 allant à Queenstown (Irlande) à ordres

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié 1^{er} novembre 1911 allant à Londres (G-B)

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Brest 9 juillet 1910 venant de Dublin (Irlande)

Ayant 14 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Buf Harbour (Falkland) 6 sept^{re} 1910 venant de Brest

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Hobart 10 janvier 1911 venant des Falkland

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Portland 14 avril 1911 venant de Hobart

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Queenstown 2 oct^{re} 1911 venant de Portland

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Londres, le 2 octobre 1911 venant de Queenstown

Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Rôle d'équipage du voilier pour ce voyage :

Nom	Prénom	Inscrit n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Coturel	Joseph	122-CLC	Vannes (56)	1877-02-28	Île-d'Arz (56)	Capitaine
Mercadier	Joseph	4203-ID	Bordeaux (33)	1884-10-23	Albi (81)	Second
Le Ber	Paul	1370-ID	Lorient (56)	1886-09-12	Lorient (56)	Lieutenant
Collin	Pierre	4414	Binic (22)	1875-12-25	Tréveneuc (22)	Maître d'équipage
Nestour	Jacques	1686-IP	Nantes (44)	1879-04-23	Nantes (44)	Mécanicien
Crichan	Georges	14093	Paimpol (22)	1883-02-16	Pont-Audemer (27)	Charpentier
Le Moigne	Georges	4	Lorient (56)	1881-07-28	Lorient (56)	Cuisinier
Geffroy	Eugène	8063	Lannion (22)	1886-06-22	Trébeurden (22)	Matelot
Gautard	Jean	8026	Lannion (22)	1886-05-29	Trébeurden (22)	Matelot
Coriton	Pierre	6299	Auray (56)	1885-08-22	Locmariaquer (56)	Matelot
Le Mercier	Ange	600-HS	Vannes (56)	1881-01-11	Sarzeau (56)	Matelot
Aucoin	Frédéric	6097	Saint-Malo (35)	1857-12-04	Dinard-Saint-Énogat (35)	Matelot
Durand	Armand	1035	Saint-Nazaire (44)	1885-01-18	Montoir (44)	Matelot
Passalacqua	Félix	2151-IP	Belle-Île (56)	1891-07-05	Le Palais (56)	Matelot
Quilgars	Jean	26163	Paimpol (22)	1882-06-06	Squiffiec (22)	Matelot
Guiguen	Joseph	7776-ID	Saint-Brieuc (22)	1886-08-23	Plévenon (22)	Matelot
Rio**	Antoine	315-HS	Vannes (56)	1876-01-30	Île-d'Arz (56)	Maître d'hôtel
Constant**	Marcel	505	Nantes (44)	1892-12-26	Basse-Indre (44)	Matelot léger
Péron	Jean	4822-IP	Concarneau (29)	1891-03-01	Riec-sur-Belon (29)	Matelot léger
Le Jeune	Hippolyte	2125-IP	Lannion (22)	1893-05-31	Pleumeur-Bodou (22)	Matelot léger
Le Bel	Alexandre	10597	Granville (50)	1892-01-16	Regnéville (50)	Matelot léger
Rozé	François	30074	Saint-Brieuc (22)	1893-06-20	Pléneuf-Val-André (22)	Matelot léger
Nicol	Francis	21925	Paimpol (22)	1893-11-10	Tréguier (22)	Novice
Horellou*	Corentin	40-IP	Brest (29)	1893-01-14	Brest (29)	Novice
Buzit*	Lucien	73-IP	Brest (29)	1896-05-16	Landivisiau (29)	Mousse

* Marins ayant déserté à Portland (Oregon, USA). ** Marins embarqués à Portland pour remplacer les déserteurs. Renseignements extraits d'un des rôles d'équipages conservés aux Archives Départementales de Loire-Atlantique