

COMMUNICATION



N° 43 - juin 2018

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Les 20 et 21 octobre prochains, CHLC, notre association, tient congrès à Dunkerque. Ce port fut, à la fin du 19^e et au début du 20^e siècle, le port d'attache du plus grand armement au monde de voiliers de charge avant la guerre de 14-18, la maison Bordes, mais aussi celui des Voiliers Dunkerquois et d'autres navires encore. On y armait les grands voiliers marchands mais on en construisait aussi, aux Chantiers de France.

Nous visiterons le Musée Portuaire qui, depuis des années, présente l'histoire cap-hornière de Dunkerque. C'est à bord du trois-mâts *Duchesse Anne*, sur le Bassin du Commerce, face au Musée Portuaire dont ce voilier a enrichi les collections, que nous aurons notre assemblée générale. C'est à bord aussi qu'un de nos amis nous racontera l'activité de la compagnie Bordes à Dunkerque. Nous le visiterons aussi, ce port... mais en bateau, car il est très étendu.

Nous aurons la chance d'avoir parmi nous le Conservateur du musée maritime de Turku, grande ville du sud-ouest de la Finlande à l'embouchure du fleuve Aura. C'est dans ce musée qu'est conservé, à flot, le dernier et unique survivant de la flotte cap-hornière française, le *Laënnec*, qui s'appelle maintenant *Suomen Joutsen*, le Cygne de Finlande. Mikko Meronen nous parlera de ce voilier, de son musée, le "Forum marinum", et du travail sur la thématique cap-hornière qui y est effectué.

Encore merci aux "animateurs" du musée Marins et Capitaines de l'île d'Arz pour l'histoire d'un naufrage évité dont voici la fin. Tout l'équipage s'est mobilisé à l'appel du capitaine, Joseph Coturel. « Leur conduite fut digne de tout éloge », dit ce dernier.

Yvonnick LE COAT

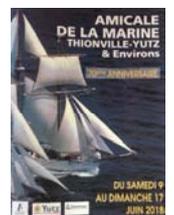


Maréchal de Castries. Peintre anonyme. Coll. particulière. Exposé au musée "Marins et Capitaines" de l'île d'Arz.

On parle des Cap-Horniers

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).

- *La compagnie Bordes à Dunkerque (1876-1923)*, par Jean-Pierre Mélis, pour le **Congrès de Cap Horn au Long Cours, samedi 20 octobre à 20 h 30**, au Musée portuaire, à Dunkerque (59).

- *Le Forum Marinum de Turku (Finlande)*, par Mikko Meronen, Conservateur au Musée maritime de Turku, pour le **Congrès de Cap Horn au Long Cours, dimanche 21 octobre à 11 h 30**, à l'hôtel des Gens de Mer, à Dunkerque (59).

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>

SOMMAIRE

Le mot du Président

On parle des Cap-Horniers : conférences

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

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

Le lendemain, avec l'aide du baleinier à qui je fis reprendre la remorque tout en laissant draguer mon ancre, je conduisis mon navire dans la baie de Smylie où il se trouvait en parfaite sécurité. C'est là que furent prises par Monsieur Binnic, officier des douanes anglais, les photographies ci-jointes.

Pendant notre séjour aux Malouines, le patron et l'équipage du baleinier furent envers nous très aimables et toujours prêts à nous rendre service lorsqu'il leur était possible de le faire. C'est ainsi que dès que le navire fut à l'ancre à notre mouillage, le patron, voyant que nous étions exténués de fatigue, vint me dire :

– Capitaine, je vois que vous et votre équipage êtes fatigués. Aussi, comme nous ne chassons pas la baleine pendant la nuit, nous allons, si vous le voulez bien, amarrer notre bateau le long du vôtre, et s'il se passait quelque chose, nous vous préviendrions.

Je lui demandai de nous faire un peu de thé et de vin chaud qu'ils partagèrent avec nous. Depuis cinq jours nous n'avions rien pris de chaud. Le lendemain, ils nous furent d'un grand secours en nous aidant à virer notre chaîne.

Voici donc le navire en sécurité et tout l'équipage sauvé. Il y avait cependant cinq hommes qui avaient besoin de soins médicaux. Je demandai au patron du baleinier s'il n'y avait pas aux environs un docteur. Il me répondit qu'à leur station de North Island qui comptait 84 hommes, il y en avait un. Je fis donc embarquer mes cinq hommes et je partis avec lui.

Après avoir vu le docteur, qui me confirma que les hommes n'avaient rien de grave, je demandai une chambre car je me sentais tout à fait exténué. Après deux heures de sommeil, je demandai à parler au directeur. C'était un capitaine norvégien. Après les présentations d'usage, la première question que je lui posai fut celle-ci :

– Votre patron de baleinier vous a-t-il dit pour quelle somme j'avais accepté la remorque ?

– Non, me dit-il, mais cela n'a pas d'importance.

– Moi au contraire, je considère ceci comme tellement important que je vous préviens que je n'ai accepté la remorque que pour la somme de 400 livres, et que si votre baleinier nous a été d'un grand secours, je prétends qu'il n'a aucun droit de sauvetage, vu qu'il lui était impossible de nous diriger et que deux fois il a largué lui-même la remorque aux moments les plus critiques.

– Oh ! Capitaine, me dit-il, vous êtes jeune et vous devez être heureux d'avoir sauvé votre équipage. Laissez-moi faire les affaires !

Je compris tout de suite que j'avais affaire à quelqu'un qui voulait exploiter la situation, mais je

savais avoir la loi pour moi. Je lui fis donc comprendre que s'il voulait faire des affaires, de mon côté j'étais le représentant et le défenseur de mes armateurs, des assureurs et des propriétaires de la cargaison et que par conséquent je devais aussi accomplir mon devoir.

Nous repartîmes donc avec le baleinier, et le directeur de la station nous accompagna, ainsi que le docteur et Monsieur Binnic, officier de port anglais. Je pensais retourner à bord du *Maréchal de Castries* et je fus bien surpris lorsque je vis que l'on accostait l'île Weddell dont le propriétaire, Monsieur Waldson, était le magistrat de l'île de l'Ouest. C'était pour faire notre déposition. Le directeur avait amené avec lui un matelot français provenant de l'équipage du *Cassard* qui avait fait naufrage dans le Sud de l'île, et qui travaillait à la station de North Island. On avait eu soin de ne pas me le faire connaître avant que j'eus déclaré que je ne connaissais pas suffisamment l'anglais pour pouvoir faire mon rapport.

Le patron du baleinier avait fait le premier son rapport. Il le faisait en norvégien et c'était son directeur qui le traduisait en anglais. Je m'aperçus qu'il ne disait pas la vérité, mais tout à son avantage. C'est ainsi qu'il prétendait que, par suite de la fatigue ou de la peur, j'avais presque perdu la tête lorsque j'avais signalé à son patron de se tenir à proximité pour sauver l'équipage s'il n'était pas possible de sauver le navire.

Puis ce fut mon tour. C'est alors que l'on me donna le matelot français comme interprète. Je m'aperçus bien vite qu'il ne traduisait pas non plus exactement ce que je disais. Je fis donc mon rapport le plus brièvement possible. Puis lorsqu'on me demanda de le signer, j'acquiesçai, mais à la condition qu'on m'autorisât à y apposer les réserves suivantes.

1°- Je me réservais le droit de faire mon rapport en français et de le faire parvenir à l'agent consulaire français à Port Stanley en le priant de le faire traduire en anglais, si nécessaire par un interprète juré.

2°- Je ne reconnaissais ni au directeur de la station, ni au matelot français le droit de servir d'interprète.

Pour contredire ce qu'avait prétendu le directeur de la station - le capitaine du *Maréchal de Castries* avait presque perdu la tête - je priai le juge de nous accompagner à bord du *Maréchal de Castries* ou il trouverait, sur la table de la chambre de veille, la carte des abords des Malouines, sur laquelle il pourrait voir d'heure en heure la position du navire à mesure que l'on approchait de terre, et ceci en compagnie de l'officier de douane, car c'étaient les deux seuls que je pouvais considérer comme impartiaux. (Ce fut en accostant le navire que Monsieur Binnic le photographia). Voilà l'emploi de mon temps, le lendemain de notre arrivée au mouillage. Ce n'était pas une réception bien encourageante, et ce n'était pas fini !

Il fallait ensuite songer à prévenir les armateurs de notre relâche aux Malouines, et leur demander des instructions. Or, à cette époque, il n'y avait là ni

station de radio ni même de câble télégraphique reliant ces îles au continent.

Le seul moyen de communication était le paquebot anglais de la PSNC qui, partant d'Europe, passait à Port Stanley puis à Punta Arenas, dans le détroit de Magellan. Une lettre adressée au directeur de la station pour savoir quel prix il m'aurait demandé pour rejoindre Port Stanley par un de ses baleiniers resta sans réponse.

J'appris par le baleinier qu'il aurait dit que le capitaine du *Maréchal de Castries* irait à Port Stanley lorsqu'il le jugerait à propos lui-même. Cependant, le prochain paquebot devait arriver dans huit jours.

Le propriétaire de la ferme qui nous fournissait de la viande avait un petit cotre d'environ 10 tonneaux et c'était ce

bateau qui assurait autrefois la communication et le courrier entre l'île de l'Ouest et Port Stanley. Je lui demandai donc s'il pouvait le mettre à ma disposition. Très gentiment il acquiesça à ma demande et en même temps que le bateau il mit à ma disposition un vieux capitaine anglais qui commandait autrefois ce petit bateau. Je demandai un volontaire parmi mon équipage et tous les trois nous partîmes non pour Port Stanley, mais pour Berton Loch, ferme de l'Est située dans le petit détroit qui sépare les deux îles.

Guidé par le vieux capitaine de Berton Loch, je gagnai une autre ferme située sur la côte Est où j'eus la chance de rencontrer un remorqueur qui partait pour Port Stanley où j'arrivais la veille du départ du paquebot pour Punta Arenas ! J'eus ainsi le temps nécessaire pour faire toutes les démarches près de l'agent consulaire de France. Lorsque je le mis au courant de la randonnée que je venais de faire, il me dit que le directeur de la station était subventionné par le gouvernement des Malouines pour assurer entre les deux îles le service postal et le service des passagers, et que par conséquent il n'avait pas le droit de me refuser le passage.

Ceci me servit bien par la suite.

Il y avait à peine deux heures que j'étais à bord du paquebot que le directeur de la station y arrivait à son tour. Le soir, au dîner, il me dit :

– Si vous aviez voulu Capitaine, nous aurions pu aller à Punta Arenas et nous aurions partagé les frais.

– Comment voulez-vous que je vous demande d'aller avec vous à Punta Arenas puisque vous n'avez pas daigné répondre à ma lettre ? Ensuite, si les frais avaient monté à 10 000 francs, vous les auriez fait bien vite passer à 20 000 francs, prétextant que votre baleinier aurait pêché deux ou trois baleines pendant ce temps.

– Mais, me dit-il, comment rejoindrez-vous votre navire au retour ?

– Par le baleinier qui viendra vous prendre vous-même, car vous ne pouvez pas me refuser le passage !

– Savez-vous monter à cheval, me demanda-t-il ?

– Ma foi, non ! Je n'ai jamais été à cheval que sur les vergues des navires. Mais pourquoi cette question ?

– C'est que j'ai donné l'ordre au

baleinier de venir me prendre à San Carlos. Or, de Port Stanley à San Carlos il y a 50 à 60 km que j'ai l'intention de faire en deux étapes.

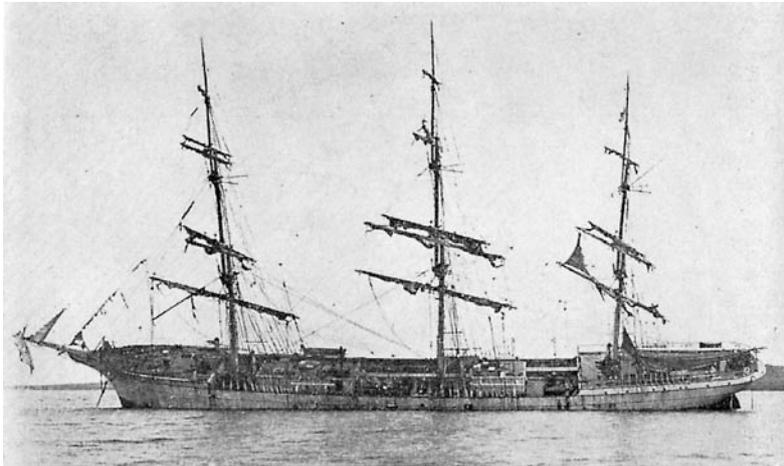
– Eh bien, lui dis-je, si vous y allez, moi j'irai aussi, devrait-on m'amarrer sur le dos du cheval !

À Punta Arenas, je reçus de mes armateurs un télégramme me disant que les assureurs me laissaient toute latitude pour agir au mieux de leurs intérêts. Je pus rejoindre Port Stanley par le premier paquebot. J'allai trouver l'agent consulaire de France à qui je fis part de ma détermination. Il me donna sa propre selle, en me recommandant au propriétaire de la ferme ou nous devions coucher à la première étape. Ce dernier me fit monter sur sa propre bête. C'était une jument très douce et très facile à conduire. Vers 18 heures nous arrivâmes à la première ferme où nous avons dîné et couché.

Le lendemain il fallut repartir de bonne heure pour San Carlos. Je

n'étais pas aussi enthousiasmé que la veille, car je ressentais le mal que supporte celui qui monte à cheval pour la première fois. Mais je me consolais en constatant que mon antagoniste souffrait autant que moi. Après avoir dîné à San Carlos nous embarquâmes sur le baleinier.

Je dois vous dire que dans toute les fermes où j'ai passé j'ai été reçu très cordialement et de façon hospitalière. Ces fermiers s'occupent exclusivement de l'élevage de moutons, la plus petite ferme comptant 60 à 65 000 bêtes, et la plus grande, celle dont le



Le trois-mâts *Maréchal de Castries* mouillant dans la baie de Smylie en septembre 1910. Coll. Joseph Coturel.



Autre vue du *Maréchal de Castries*. Coll. Joseph Coturel.

directeur m'avait prêté sa jument n'en comptait pas moins de 200 à 220 000.

En retournant de San Carlos à Kuat Island le directeur de la station voulut bien me reconduire à mon navire : sans doute que la remarque que je lui avais faite qu'il n'avait pas le droit de me refuser le passage avait porté ses fruits.

J'eus donc la satisfaction de retrouver mon navire bien droit. Pendant mon absence, l'équipage sous la direction du second l'avait redressé. Mais en même temps j'eus la surprise d'y trouver un agent de la police anglaise ainsi qu'une affiche de saisie au grand mât. C'était mon antagoniste qui, avant de partir pour Punta Arenas, avait fait mettre arrêt sur le navire. Je protestai tout d'abord près de Monsieur Maldson, le magistrat du lieu, puis, à mon prochain passage à Port Stanley je déposai une protestation près de l'agent consulaire. Ces deux protestations restèrent sans résultat.

En étudiant la carte des lieux, je constatai qu'il m'était absolument impossible d'appareiller de la baie de Smylie sans l'aide d'un baleinier, cette baie n'ayant qu'une seule issue dans laquelle régnaient à peu près constamment des vents debout. Or je prévoyais que le directeur ne m'aurait jamais accordé l'aide d'un de ses baleiniers pour partir.

La baie de North Island, au contraire, était tout aussi sûre que la baie de Smylie et offrait l'avantage d'avoir deux issues en direction presque opposées : l'une entre Weddell et North Island orientée au OSO, l'autre orientée au ENE entre l'île Ouest des Falkland et North Island ce qui me permettait d'appareiller à la voile sans aucune assistance.

De plus, il me fallait réparer les quatre épontilles du grand panneau dont les talons avaient été cisaillés par le déplacement de la fonte. Ce travail ne pourrait être fait à bord car notre forge n'était pas assez forte. Et j'appris par le patron d'un baleinier qu'à la station ils avaient une forge avec laquelle on aurait pu faire cette réparation.

Pour ces deux raisons, je me décidai à demander au directeur l'assistance de deux baleiniers pour conduire mon navire à North Island. À mon grand étonnement, il acquiesça tout de suite à ma demande, et trois ou quatre jours plus tard je changeais de mouillage. Par la suite, j'appris par le docteur et l'officier des douanes anglais que s'il m'avait accordé satisfaction avec autant d'empressement, c'est qu'il considérait qu'il pourrait exercer une plus grande surveillance sur le navire et de ce fait m'empêcher de partir. Nous n'étions pas du même avis, mais je ne dis rien de mes projets que deux jours avant mon départ.

Pendant que l'on réparait les épontilles, je fis changer les voiles qui avaient été déchirées, puis on arrima la cargaison.

Toutes ces opérations nous conduisirent jusqu'au 20 ou 25 novembre. J'écrivis alors au directeur lui demandant de bien vouloir établir son compte pour me

permettre de "faire traite" sur mes armateurs. En même temps, je le priai d'avoir à enlever la saisie posée sur le grand mât et de rappeler l'agent de police qui la gardait et pour lequel je lui réclamais deux livres par jour pour frais de nourriture pendant son séjour à bord du *Maréchal de Castries*. Je lui signifiai que s'il n'enlevait pas le policeman, je me verrais contraint de l'emmener avec moi jusqu'à Hobart Town.

Je convins avec lui d'une somme de quinze livres pour l'assistance d'un baleinier lors de mon appareillage, mais comme je le prévoyais, celui-ci ne vint jamais m'offrir ses services, sauf pour enlever le policeman. Ainsi, le 30 novembre, vers cinq heures du matin, par petite brise de noroît, je mis à la voile et sortis par la passe de l'Est-Nord-Est des Falkland.

Je fis route pour Hobart Town (Tasmanie) avec bien entendu le consentement de mes armateurs à qui j'avais fait comprendre qu'il était trop dangereux de doubler le Cap Horn avec un chargement de fonte.

La traversée Falkland - Portland (Oregon) via Hobart se fit sans incidents, et le 14 avril 1911, neuf mois après mon départ, j'arrivais à Portland. Le séjour dans ce port fut d'environ deux mois, car il fallut passer en cale sèche pour réparer quelques avaries qui ne l'avaient été que provisoirement jusque là.

À Portland, je pris un chargement de pins d'Oregon à destination de Londres où j'arrivai après une belle traversée de quatre mois. De retour en Europe, j'eus le plaisir d'apprendre que le directeur de la station de North Island avait été débouté de sa demande de sauvetage du *Maréchal de Castries*, le litige avait été jugé par le tribunal de Londres, conformément au droit maritime, les Falkland étant possession anglaise.

À Londres, je fus très surpris de recevoir la visite de Monsieur Waldson, juge et de surcroît propriétaire de l'île Weddell, qui avait reçu ma première déposition. Il venait de Rambouillet où il avait acheté quelques moutons mérinos. Il faisait ce voyage tous les trois ou quatre ans pour améliorer son cheptel, car d'après lui c'étaient les "Rambouillots" qui fournissaient la meilleure laine mérinos. Il m'apprit que l'intention du directeur de la station des baleiniers avait été de faire condamner le *Maréchal de Castries* aux Falkland pour en faire un dépôt de charbon et de matériel pour son service et ses bateaux.

– Heureusement, me dit-il, que vous parlez l'anglais comme vous le faites.

Je lui répondis :

– Si vous avez l'occasion de le revoir, dites-lui qu'il ne connaît rien en droit maritime, et que pour condamner un navire dans ces conditions il ne suffit pas de le désirer.

J'étais très heureux de lui avoir montré comment les capitaines français, même jeunes, savaient accomplir leur devoir et ne se laissaient pas intimider par les requins, fussent-ils à deux pattes.

Joseph COTUREL