



COMMUNICATION

N° 45 - décembre 2018

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



La mâture du trois-mâts *Duchesse Anne*, à quai juste à côté comme d'autres navires à visiter, se mire dans les vitres du musée.

Le mot du Président

C'est à Dunkerque, grand port cap-hornier à la fin du 19^e siècle et au début du 20^e, que nous avons choisi de tenir notre congrès. Nous sommes accueillis au Musée portuaire par sa Directrice, Delphine Taleux. Nous la remercions chaleureusement. Des guides nous

font visiter le musée et ses bateaux à flot... un grand merci à elles. En complément, Jean-Pierre Mélis nous parle de la C^{ie} Bordes - premier armement au monde de voiliers de charge en 1914 - installée à Dunkerque.

Par une réflexion sur le rôle des associations dans la société - tissus de fraternité - Philippe Bertonèche, Président du Musée, salue notre assemblée générale réunie à bord du trois-mâts carré *Duchesse Anne*.

Mikko Meronen, conservateur au Forum Marinum, musée portuaire de Turku (Finlande), est notre invité. Nous soulignons ainsi que la navigation des Cap-Horniers les amenait à rencontrer des gens du monde entier, ce qui n'était pas banal à l'époque. À Turku comme à Dunkerque un trois-mâts est à flot, le *Suomen Joutsen*, ex-*Laënnec*, construit aux Chantiers de St-Nazaire en 1902 pour la S^{te} des Armateurs Nantais. Mikko nous présente son musée et conte l'histoire du *Suomen Joutsen*, aujourd'hui seul rescapé des voiliers cap-horniers français.

Dans ce bulletin aussi, des extraits d'une "lettre océane" que le grand-père de Viviane Daubeuf, jeune marin embarqué pour le Chili, écrit à son frère.

Yvonnick LE COAT



On parle des Cap-Horniers

Conférences :

- *Les Cap-Horniers dans la guerre de 1914-1918*, par Y. et B. LE COAT, **dimanche 10 février à 15h, salle polyvalente** où se tient une expo sur cette guerre, à **Plourivo (22)**.
- *Les Cap-Horniers dans la guerre de 1914-1918*, par Y. et B. LE COAT, pour le Cercle de généalogie et d'histoire locale de Coutances et du Cotentin, **jeudi 14 mars à 20h30, Salle Barbey d'Aureville, aux Unelles, à Coutances (50)**.
- *Chroniques du Cap Horn, 1850-1925*, par Y. et B. LE COAT, pour l'association "Regnéville Maritime", **vendredi 15 mars à 20h30, salle polyvalente, à Regnéville (50)**.

SOMMAIRE

Le mot du Président : le congrès de CHLC à Dunkerque.
On parle des Cap-Horniers : Conférences
Témoignage : Lettre de Pierre CHAPRON, novice du trois-mâts *Bourbaki*, à son frère Francis, en 1898.

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>



Après la visite du musée et de ses bateaux à flot (3-mâts *Duchesse Anne*, bateau feu *Sandettié* et péniche *Guilde*), assemblée générale de CHLC dans l'entrepont de *Duchesse Anne* puis conférence de Jean-Pierre Mélis sur l'armement Bordes. Ensuite, visite en bateau du vaste port de Dunkerque suivie d'une conférence de Mikko Meronen sur le Forum Marinum de Turku.



Nous nous quittons avec des chants qui cadençaient le travail des marins en mer. Plusieurs parmi nous disent qu'ils reviendront sûrement... nous ne doutons pas que les âmes des Cap-Horniers les attendront encore... au musée et dans le port.



Témoignage : Lettre de Pierre CHAPRON, novice du trois-mâts *Bourbaki*, à son frère Francis, en 1898.

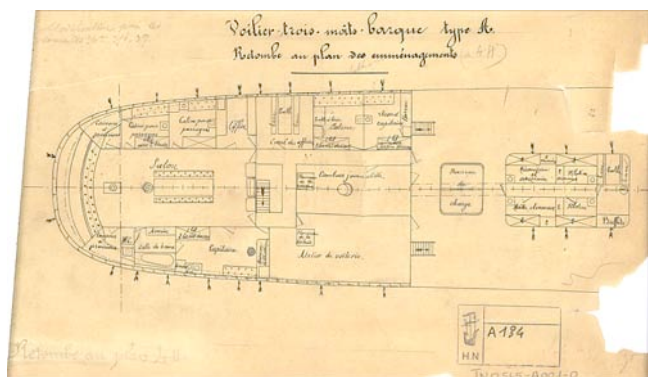
Ne fais pas attention au style négligé, ni aux répétitions, car je t'écris à la mer et là on a peu d'heures de loisir.

(...) Et je ne t'ai rien dit sur le *Bourbaki*... C'est un grand navire et nous sommes que 29 pour la manœuvre soit 20 de valables ou à peu près. Je te fais la description et le plan.

D'abord devant c'est le gaillard et sous le gaillard il y a à bâbord une charpenterie et une lampisterie et tribord l'infirmerie et une autre lampisterie, magasin à peinture et une grande pompe à brinqueballer sur le fronton du gaillard.

Ensuite, le panneau de l'avant, le mât de misaine puis un grand rouf de 2 mètres de haut sur 15 mètres de long qui comprend les deux postes d'équipage, un à tribord, un à bâbord. Une salle à manger, la cuisine et la chaufferie où se trouve une petite chaudière à vapeur qui sert à faire marcher le treuil et le guindeau.

Puis le grand panneau, le treuil, le grand mât, sur l'arrière du grand mât un autre rouf qui est aussi haut mais moitié moins long que celui de l'avant. Dedans il y a quatre chambres et il est habité par deux pilotins, le 1^{er} et le 2^e maître, le chef cuisinier et le mousse. Ce rouf est relié à la dunette par une passerelle et les officiers font le quart là sur ce rouf.



Aménagement de la dunette du trois-mâts *Bourbaki*. Bibliothèque numérique de la Maison des Hommes et des techniques, Nantes.

Puis la dunette, et dessus un autre rouf qui sert de chambre de veille où le Capitaine pointe sa carte et fait ses calculs. Et tribord sous le pont est une voilerie et dessous encore une soute à voile puis un couloir qui va chez le capitaine et un autre couloir avec la cambuse et les chambres du second et du lieutenant ainsi que la salle à manger à bâbord puis vient le grand salon, un chic salon tu sais et à tribord les appartements du capitaine, salle de bains et chambre à coucher et à bâbord des chambres de pilotins et de passagers. C'est à peu près cela. (...)

Mardi 6 septembre : dans la nuit quart tranquille. Matin je gratte le logis des poules. En grattant poules et logis, attrapé un coup de la gratte sur le dessus du

pied gauche, violente hémorragie, mon espadrille est trempée et chaque pas est ensanglanté. Un peu avant 7 h, je sens le cœur qui me chavire, puis je m'évanouis. En revenant, je sentais ma cervelle qui me tournait et je souffrais, cherchant à reprendre mes sens.

La première chose qui me frappe, c'est la barre sans le timonier qui est allé appeler au secours à l'autre bout de la dunette. Avant qu'il soit revenu, je suis tout à fait rétabli. Le Maître m'arrête à la descente de la dunette où le Lieutenant me panse avec de l'acide phénique. À 8 h le Capitaine tempête sur ma maladresse et me panse de nouveau.



Le trois-mâts *Bourbaki*. Coll. State Library of Victoria (Australie)

Mercredi 7 septembre : tresse le matin, été pour aller à la barre, mais chassé par Choimet avec pertes et fracas. À midi les matelots crient après moi pour mon pied. Le midi défait étoupe, pris la barre quand on vira de bord cap à l'ESE sur l'autre bord. Barre la nuit, barre le matin et de 6 h à 7 h 20 pendant le lavage.

Jeudi 8 septembre : en bas, fumé une pipe de France, fait de l'étoupe.

Vendredi 9 septembre : étoupe tout l'après-midi.

Samedi 9 septembre : à 4 h passé La Ligne. Rien, pas de baptême ! Mon pied n'a plus rien mais je suis harcelé avec ces maudites bandes. Ce matin je les ai lavées. Je suis allé à la pompe, tout le lavage à la place de Guillon, mes bottes me tracassent. Cap à l'OSO. Fourbissage tout l'après midi. Daurade pêchée.

(...) Nous avons eu un fort coup de temps sur le bord des îles Malouines mais le grain le plus terrible que nous ayons essuyé nous a tombé dessus au Cap Horn. Nous étions en vue de terre. Dans la journée il avait fait un temps superbe et le mauvais temps est venu tout d'un coup. Ah ! Mon cher, si tu avais vu ce coup de tabac, on s'attendait à chavirer, les perroquets furent amenés et on en ramassa juste les morceaux. C'était un charivari à perdre la tête, tout près de terre la nuit, le navire ne gouvernant pas, c'était du joli. De 9 h du soir où le grain éclata à 5 h du matin, nous fûmes sur le pont à manœuvrer et tu sais il faisait froid, les embruns nous arrivaient gelés sur la figure, plus d'un a attrapé l'onglée, et toujours pour ma part

heureusement cela n'a pas duré, et le reste du voyage s'est effectué heureusement.



Taltal. Coll. Émile Raux.

Nous avons mis 77 jours pour venir et nous avons été contrariés pas mal, il n'y a que le Cap que nous ayons passé franco avec bonne chance et bon vent, sauf le grain que je t'ai dit plus haut. C'est là une jolie traversée quand la moyenne est de 90 jours et que beaucoup mettent 100 à 120 jours. Les ingénieurs peuvent se vanter, aux chantiers de la Loire, d'avoir attrapé le joint. Le *Mac Mahon* parti deux mois avant nous a mis 70 jours et il a été chargé dans un port du nord, à Caleta Buena (Chili). Nous n'avons pas traîné nous non plus à Taltal, nous étions le dimanche 30 octobre à 2 milles de la pointe et il faisait calme plat. Ce fut un triste dimanche, toute la journée on manœuvra. Il était 5 h quand nous débarquâmes de la pointe où s'élève une espèce de sémaphore et qui est appelée pointe de Taltal. Là, au fond de la baie bien abritée, s'élève dans un paysage de pierres la ville de Taltal.

De tous côtés la ville est surplombée de hautes montagnes rocheuses, couleur de pain grillé, brûlées par le soleil. Toutes les couleurs de la palette ont été mises à contribution pour décorer plus ou moins bien la façade des maisons. Il y en a des bleu, rouge, verte, jaune toutes les nuances que sais-je et quand le soleil éclaire tout cela et la montagne, cela produit un effet étrange, quelques maisons seules sont bâties d'après les règles architecturales de notre pays, toutes les autres n'ont qu'un étage et sont percées de larges fenêtres sans carreaux mais garnies de persiennes en bois ou en fer. Les rues tracées sur le roc ont été sablées et avec la poussière et des débris cela forme une espèce de terre. Il ne tombe jamais de pluie par ici, il y a 28 ans qu'il en est tombé pour la dernière fois. L'eau se vend un sou le litre (4 sous le gallon), le tabac (exécrable) est hors de prix, dix à douze francs le kilo, les cigares se vendent 2 ou 3 sous et plus, aussi on a plus de bénéfice à les fumer que le tabac, ils ne sont pas mauvais, ils ont le goût des cigares à deux sous de par chez nous. Le prix des autres denrées est à l'avenant.

Il est des jours qu'il vente mais le plus souvent le calme règne à Taltal et c'est à peine si la mer brise sur les rochers qui forment la côte. La baie est poissonneuse comme toute la côte du reste, toutes les espèces de poissons, des veaux marins y pullulent, il y a aussi

des pélicans en grand nombre et bien des pointes de rocher disparaissent sous la fiente blanche comme de la neige. Nous sommes restés deux nuits et un jour là. Le 31 octobre le canot apporta les ordres de terre. Nous devons aller à Pisagua. Il était 3 h de l'après-midi, moyennant un tonneau de charbon, une manière de remorqueur devait nous conduire dehors. Les voiles étaient toutes établies, l'ancre virée, le canot embarqué et le remorqueur ne venait point. On soupa, 7 h, 8 h sonnèrent au clocher de bois peint de la ville, pas de remorqueur et à 9 h le capitaine fit carguer les voiles hautes pour envoyer coucher. On finit tout lorsque l'on nous signale le retardataire. « Capitaine ! », cria le pilotin qui était à son bord et qui parlait français, « le remorqueur est cassé ! ».

Alors on ramassa le reste de la voilure sauf les huniers et l'on s'en fut se coucher. À 2 h du matin branle bas, un peu de brise s'était levée, il fallut aller sur le pont pour carguer les huniers restés établis, enfin il était 2 h ½ quand nous nous recouchâmes pour nous relever à 5 h 20, heure de branle bas. Ah ! Tout n'est pas rose dans notre métier non plus.



Voiliers "dans les rangs" en rade de Pisagua. Coll. particulière.

(...) Le chargement que nous allons prendre est du salpêtre et Pisagua se trouve à 20° parallèle sud, au nord du Chili. Taltal est par 25° et quelques minutes, et aucun de ces deux ports n'est mentionné dans mon atlas.

Destination Cap Horn !

Un **jeu de société** sur les voyages des voiliers cap-horniers de la Marine Marchande.

Vendu par la **Maison des Hommes et des techniques (MHT)**, Nantes.

www.maison-hommes-techniques.fr. Rubriques :

Autres activités... Jeu de société... bulletin de commande.

Prix 30 euros (hors frais de port), règlement à l'ordre de la MHT.

