# COMMUNICATION

N° 48 - Juin 2019

## CAP HORN AU LONG COURS

http://www.caphorniersfrancais.fr

## Le mot du Président

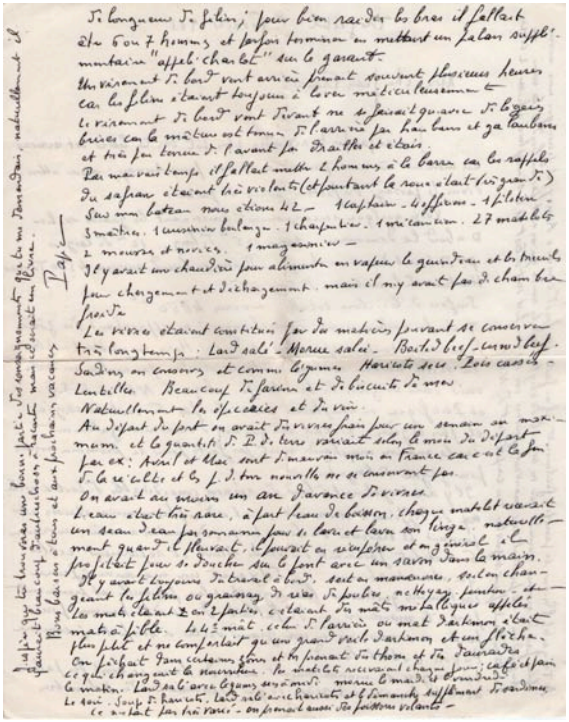
Merci à Brigitte et Jean-Yves Le Roy de nous permettre de naviguer avec Jean Trézéguet sur le quatre-mâts *Rhône* de la compagnie Bordes. Dans une lettre à Jean-François qu'ils ont retrouvée, lettre que Jean Trézéguet signe Papic, ce dernier raconte, bien des années plus tard, son voyage en 1921.

Le *Rhône* a échappé aux tempêtes du cap Horn et aux navires ennemis pendant la Grande Guerre. Avec la plupart des voiliers qui, comme lui, sont encore à flot, il est envoyé en 1917 à Norfolk, en baie de Chesapeake. Les États-Unis sont maintenant en guerre aux côtés des Alliés. Un accord entre gouvernements a décidé l'échange des voiliers français contre des vapeurs américains moins vulnérables aux attaques des sous-marins allemands. Nos voiliers passent alors au service d'armateurs américains. Le *Rhône* est ainsi affecté au transport de nitrate du Chili… via le canal de Panamá ouvert à la circulation depuis 1914.

Après l'armistice, les voiliers sont restitués à la France. Le *Rhône*, capitaine Félix Guillou, reprend alors la route du cap Horn pour le transport de nitrate du Chili. Au second voyage, en 1921, Jean Trézéguet est inscrit au rôle d'équipage comme matelot léger.

Le trafic maritime est à nouveau intense… jusqu'à cette année 1921. La surabondance des navires provoque une crise du fret dont en premier pâtissent les voiliers. Rentré à Dunkerque le *Rhône* reste à quai. Félix Guillou a fait venir sa famille car il ne sait pas quand il repartira. C'est en fait en 1924 et avec Michel Jaffré que le voilier reprendra la route du cap Horn… pour un ultime voyage du nitrate.

Yvonnick LE COAT



Extrait de la lettre de Jean Trézéguet.

## On parle des Cap-Horniers

### Conférences :

- ***La vie des marins sur les voiliers cap-horniers de la Marine Marchande et leur rôle pendant la guerre de 1914-1918***, par Y. et B. LE COAT, pour le Musée d'Art et Traditions, **samedi 22 juin à 15 h**, au **Musée d'Art et Traditions**, 3 rue de l'Ic à **Binic-Étables-sur-Mer (22)**.

- ***Vie à bord des voiliers cap-horniers de la Marine Marchande entre 1850 et 1925***, par Y. et B. Le Coat, pour le **Rotary Les Mureaux Meulan**, **mardi 25 septembre 2019**.

- À la suite d'une conférence sur ***la vie des marins sur les voiliers cap-horniers de la Marine Marchande et leur rôle pendant la guerre de 1914-1918***, dans les locaux du Cercle Suédois à Paris, le Cercle Vancouver a élu Brigitte et Yvonnick Le Coat lauréats du Prix Vancouver 2019.

**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 : Vie à bord du quatre-mâts *Rhône*,
par Jean Trézéguet.

## Témoignage : Vie à bord du quatre-mâts *Rhône*, par Jean Trézéguet.

Trégastel, 1er février 1971

Mon cher Jean-François,

Voici quelques renseignements concernant les grands voiliers.

D'abord, la dimension : 100 à 105 mètres de long, 12 mètres de large, 7 mètres de tirant d'eau en charge. Portée en lourd environ 4 500 tonnes. Hauteur de la mâture de 50 à 55 mètres.

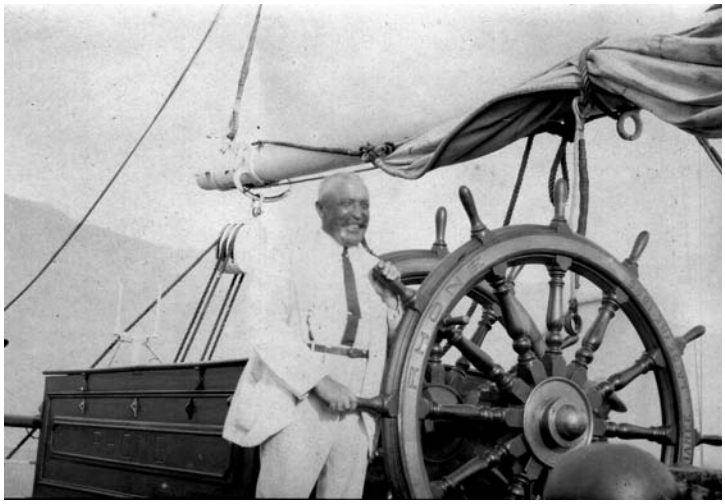
Surface de voilure totale, environ 4 850 mètres carrés.

Toutes les voiles avaient des rechanges. En approchant les zones de mauvais temps, spécialement du Cap Horn, on mettait en place des voiles neuves extrêmement résistantes, par contre en arrivant dans les zones de beau temps, alizés de NE et de SE et Pacifique, on remplaçait ces voiles par des voiles usagées et plus légères. C'était une question d'économie également car la Marine Marchande n'est pas faite pour se promener, mais pour gagner de l'argent.

Le *Rhône* à la remorque pour entrer à Dunkerque. Il arrive du Chili chargé de nitrate. Coll. Bordes.

Il y avait également à bord des réserves considérables de toile à voile, de différents numéros, c'est à dire plus ou moins épaisses et, pendant la traversée des beaux temps, du matin au soir, environ six matelots faisaient des voiles neuves et réparaient celles qui étaient abîmées. S'il y avait une manœuvre à faire, ces hommes quittaient leur aiguille et leur paumelle et prenaient part à la manœuvre. Il fallait de dix à douze hommes pour porter une misaine ou une grand-voile à son poste. Comme tu vois, c'était lourd.

Les vergues se manœuvraient avec des bras, ce sont des palans avec poulies à deux ou trois réas, ce qui représentait des kilomètres de longueur de filin. Pour bien raidir les bras, il fallait être six ou sept hommes et parfois terminer en mettant un palan supplémentaire, appelé "Charlot", sur le garant.



Félix Guillou, capitaine du quatre-mâts *Rhône* de la compagnie Bordes sur rade au Chili. Un matelot léger de son équipage s'appelle Jean Trézéguet. Coll. Thépaut.

Un virement de bord vent arrière prenait souvent plusieurs heures, car les filins étaient à lover méticuleusement. Le virement de bord vent devant ne se faisait qu'avec de légères brises car la mâture est tenue de l'arrière par haubans et galhaubans et très peu tenue de l'avant par drailles et étais.

Par mauvais temps il fallait mettre deux hommes à la barre car les rappels du safran étaient très violents (et pourtant la roue était très grande). Sur mon bateau nous étions 42. Un capitaine, quatre officiers, un pilotin, trois maîtres, un cuisinier boulanger, un charpentier, un mécanicien, 27 matelots, deux mousses et novices, un magasinier.

Il y avait une chaudière pour alimenter en vapeur le guindeau et les treuils pour chargement et déchargement, mais il n'y avait pas de chambre froide.

Paumelle de Benjamin Riou. Les voiliers pouvaient grâce à cela pousser l'aiguille quelle que soit l'épaisseur de la toile.

Les vivres étaient constitués par des matières pouvant se conserver très longtemps : lard salé, morue salée, roasted beef, corned beef, sardines en conserve et comme légumes, haricots secs, pois cassés, lentilles.

Beaucoup de farine et de biscuits de mer. Naturellement des épiceries et du vin.

Au départ du port on avait des vivres frais pour une semaine au maximum, et la quantité de pommes de terre variait selon le mois du départ. Par exemple : avril et mai sont des mauvais mois en France car c'est la fin de la récolte et les pommes de terre nouvelles ne se conservent pas.

On avait au moins un an d'avance de vivres.

L'eau était très rare, à part l'eau de boisson. Chaque matelot avait un seau d'eau par semaine pour se laver et laver son linge. Naturellement quand il pleuvait, il pouvait en récupérer et en général il profitait pour se doucher sur le pont avec un savon dans la main.

Il y avait toujours du travail à bord, soit en manœuvre, soit en changeant les filins ou graissage de réas de poulies, nettoyage, peinture, etc.

Les mâts étaient en deux parties, c'était des mâts métalliques appelés mâts à pible. Le quatrième mât, celui de l'arrière ou mât d'artimon était plus petit et ne comportait qu'une grand-voile d'artimon et un flèche.

On pêchait dans certaines zones et on prenait des thons et des dorades, ce qui changeait la nourriture. Les matelots recevaient chaque jour : café et pain le matin, lard salé avec légumes secs à midi, morue le mardi et le vendredi, le soir soupe de haricots, lard salé avec haricots et le dimanche supplément de sardines. Ce n'était pas très varié. On prenait aussi des poissons volants.

J'espère que tu trouveras une bonne partie des renseignements que tu me demandais, naturellement il y aurait beaucoup d'autres choses à raconter, mais ce serait un livre.

Bon baisers à tous et aux prochaines vacances.

Papic

Voilà qui va améliorer le menu des marins du trois-mâts *La Pérouse* ! Coll. Thépaut.

Matelots cousant aux voiles sur la dunette du *Rhône*. Fonds Adam. SHD Brest.

Moment de détente à bord du *Rhône* sur rade au Chili, des officiers jouent aux cartes sur la dunette. C'est aussi aux cartes que joue Félix Guillou ci-dessous, dans le salon du *Rhône*… mais à Dunkerque et en famille cette fois, avec sa fille Jeanne, son épouse et la sœur de celle-ci. Septembre 1921, immobilisé comme la plupart des voiliers cap-horniers pour cause de crise du fret, le voilier ne repartira qu'en juin 1924, à destination du Chili… pour un ultime voyage du nitrate. Coll. Félix Guillou.