



COMMUNICATION

N° 50 - Décembre 2019

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

« Mon père était lui aussi un “taiseur”. Nous avons réussi, non sans peine, à lui faire rédiger ces pages avant qu’il nous quitte », nous écrivait Louis Kergoat en nous confiant le récit de son père dont nous commençons la publication dans ce numéro de “Communication”. Merci Louis, à vous et à votre famille, de nous permettre d’embarquer avec votre père pour l’Oregon et de vivre ce voyage comme si nous y étions tant est claire la description qu’il en fait.

Nombre de personnes nous remercient pour ces publications que nous faisons dans notre petit bulletin “Communication”. Mais la source du plaisir que nous avons comme vous à lire ces récits se trouve chez les marins eux-mêmes. Nous ne sommes que des passeurs, mais passeurs d’une histoire chargée de sens, le sens donné par des hommes simples qui faisaient un métier dont ils étaient fiers car il leur apprenait à vivre. C’est l’histoire du courage et de la haute conscience du devoir qui nourrissait une indéfectible solidarité quand arrivaient les difficultés.

Nous sommes des passeurs de cette mémoire conservée de façon éparpillée dans les familles, nous travaillons avec détermination à la recueillir, tenaillés par l’inquiétude qu’elle ne disparaisse à jamais si on ne la recueille pas avant que personne n’en comprenne plus le sens. Merci donc à tous ceux qui nous ont permis et à ceux qui nous permettront encore de partager avec eux leur patrimoine familial.

La puissance de ces récits est accrue par le fait que nous pouvons associer à chacun d’eux l’ensemble de l’équipage qui en a été l’acteur. Grâce à un travail persévérant nous trouvons les rôles des équipages con-

cernés par ces récits, ce sont des documents officiels accompagnant le navire pour chacun de ses voyages. Outre qu’ils sont un gage d’authenticité, ils apportent des compléments d’information et nous placent au milieu des marins, nous faisant vivre parmi eux.

Merci à tous ceux qui nous ont permis et nous permettront encore d’avoir ces documents trouvés dans différents centres d’archives (AD, SHD, etc.). Merci aussi à tous ceux, et ils commencent à être nombreux, qui dépouillent avec nous ces documents.

Récits, équipages et documents en tous genres concernant les hommes et les navires se retrouvent dans notre site www.caphorniersfrancais.fr qui ne cesse de croître grâce aux contributions de chacun... « une ressource incroyable servie sur un plateau d’or bleu », nous dit superbement une lectrice.

Bonnes fêtes à tous

Yvonnick LE COAT

On parle des Cap-Horniers

Conférences :

- *Vie à bord des voiliers cap-horniers de la Marine Marchande entre 1850 et 1925*, par Y. et B. Le Coat, **mercredi 29 janvier 2020 à 20 h 00**, 41 Avenue Foch à Paris, pour le **Yacht Club de France**.

- *Chronique du cap Horn 1850 et 1925 : Cap-Horniers, femmes et enfants*, par Y. et B. Le Coat, **lundi 17 février 2020 à 14 h 30**, à l’IUT de Saint-Malo, 1 Rue de la Croix Desilles, pour la **Société d’Histoire et d’Archéologie de l’arrondissement de Saint-Malo**.

- *Chronique du cap Horn 1850 et 1925 : Cap-Horniers, femmes et enfants*, par Y. et B. Le Coat, **samedi 7 mars 2020 à 15 h**, dans la salle polyvalente de **Plourivo**.

- *Vie à bord des voiliers cap-horniers de la Marine Marchande entre 1850 et 1925*, par Y. et B. Le Coat, **vendredi 3 avril 2020 à 18 h 30**, à l’hôtel Mercure quai Louis Prunier à La Rochelle, pour l’**Association des Amis du Musée Maritime de La Rochelle**.

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 : Henri Kergoat, élève de la Marine Marchande, mousse du trois-mâts *Sully*.

Art cap-hornier : des “germaines” après les bateaux en bouteille, par Henry Rannou.

Témoignage : Henri Kergoat, élève de la Marine Marchande, mousse du trois-mâts *Sully*.

Les jeunes gens qui se destinaient à la carrière de capitaine au long cours entraient vers l'âge de dix-sept ans dans l'une des écoles dites d'Hydrographie de Paimpol, Saint-Malo et Nantes, où les études duraient une année scolaire, au bout de laquelle, s'ils étaient reçus à l'examen de sortie (environ un tiers), il leur était délivré un parchemin ainsi libellé :

CERTIFICAT D'APTITUDE EXAMEN DE THÉORIE POUR L'OBTENTION DU BREVET DE CAPITAINE AU LONG COURS

Les connaissances que nous avions étaient purement théoriques, et il fallait attendre l'âge de vingt-quatre ans et soixante mois de navigation au long cours pour obtenir le brevet complet de capitaine au long cours, après une nouvelle année scolaire d'études dans l'une des Écoles d'Hydrographie.

Après quelques jours de vacances passés dans ma famille, et en possession du brevet qui m'avait été délivré, je pris contact avec plusieurs compagnies de navigation et fus convoqué à Nantes à la direction de la Compagnie Française de Navigation, où l'on me proposa une place de novice sur un de leurs navires : le *Sully*, au salaire de trente francs français ... Le navire était à Hambourg (Allemagne) en opération de déchargement, d'où il devait repartir avec un chargement de ciment.

Il me fut remis au départ de Nantes une avance de trois mois de salaire, et un billet de chemin de fer pour ce port situé sur l'Elbe. Jamais je n'avais possédé tant d'argent, et j'atteignis Hambourg au bout de deux journées de voyage.

Hambourg (Allemagne) - Portland (Oregon - USA)

Le second capitaine, originaire de Saint-Malo, m'attendait à la gare, et fit embarquer ma mallette dans un taxi à traction chevaline qui nous conduisit au quai où le *Sully* terminait son chargement de trois mille tonnes de ciment. Ce navire construit à Nantes constituait à l'époque ce qu'il y avait de plus moderne en tant que navire à voile, et, étant donné mon demi-brevet de capitaine au long cours, il me fut donné une couchette dans la partie des logements réservée au charpentier, au mécanicien et au maître d'équipage. Pour les quarts, je fis partie des bâbordais, dont la plupart étaient originaires de la côte du Finistère et du Morbihan, et avec qui je fis vite connaissance.

Certaines compagnies de navigation à l'époque embarquaient les jeunes gens dans mon cas comme pilotins, les parents payant à la compagnie d'armement un prix de pension pendant leur séjour sur le navire. Ils mangeaient leurs repas au carré des officiers et participaient à toutes les manœuvres avec l'équipage. En ce qui me concernait, la chose n'était guère possi-

ble, mon père ne possédant pas les moyens d'une telle dépense. D'autre part, j'avais une bonne pratique de la manœuvre des petites embarcations côtières que je pratiquais tous les ans pendant les vacances scolaires avec des camarades.

Le chargement terminé, j'appris, ainsi que tout l'équipage, que notre destination était Portland, dans l'état américain d'Oregon, port situé sur le fleuve Columbia, à cent cinquante kilomètres de la mer. Un remorqueur allemand nous conduisit à quelques milles au-delà de l'embouchure de l'Elbe, puis la voilure fut établie par des vents favorables soufflant du NE qui nous poussèrent à travers la mer du Nord et la Manche.

L'état-major du *Sully* était composé, outre le capitaine Alphonse Rio, de Quiberon, possédant le brevet de capitaine au long cours, d'un second également capitaine au long cours, âgé de vingt-huit ans, originaire de la région malouine, et d'un lieutenant ayant déjà rempli les mêmes fonctions sur d'autres navires de la compagnie mais ne possédant aucun brevet régulier de la Marine de Commerce.

L'équipage était divisé en deux équipes, dites bordées, de huit hommes. Tribordais et bâbordais prenaient le quart à tour de rôle. La durée du quart était de quatre heures. Chaque homme devait faire une heure de barre sous la surveillance de l'officier de quart. La veille aux bossoirs (à l'avant du navire) était d'une heure, également à tour de rôle. Durant les quarts de nuit, en quittant son heure de veille, on devait se rendre à l'arrière et prononcer à l'officier de quart la formule sacramentelle : « Rien de nouveau, les feux sont clairs ».

À notre entrée dans l'Atlantique, nous rencontrâmes des vents d'ouest dominants, qui nous menèrent à l'ouest des Açores, à mi-distance des côtes d'Espagne, puis au-delà des Canaries, pour rentrer dans une zone de calme qui fit tempêter le capitaine. Ensuite nous atteignîmes la zone équatoriale.

Au passage de l'Équateur, les jeunes qui n'y étaient jamais passés durent subir le « Baptême de la Ligne ». Seuls deux novices, moi-même et un camarade de Douarnenez, reçurent le dit baptême, des mains du Roi de la Ligne, représenté par un vieux marin entièrement barbouillé de noir et affublé d'une tenue de roi couronné, qui interpella le capitaine pour lui réclamer les droits de passage dans son royaume, dont il était seigneur et maître. Le droit fut naturellement accordé, sous réserve que tous les membres de l'équipage dont c'était le premier voyage à travers son territoire, paient une taxe et reçoivent le baptême des mains du dit roi. La cérémonie se termina par la distribution d'un boujaron de rhum à tout l'équipage, puis chacun reprit son travail.

Pour les navires dont les chargements étaient destinés à la côte ouest de États-Unis, San Francisco, Los Angeles, Portland, Tacoma, les compagnies de navigation françaises et même anglaises, allemandes,

laissaient habituellement aux capitaines le choix de la route à suivre pour atteindre leur destination. Après s'être repéré au Cap Blanc, pointe extrême du Brésil, ils pouvaient prendre la route la plus avantageuse et la plus sûre, en tenant compte des conditions atmosphériques, pour atteindre le port de livraison de la marchandise qu'ils avaient dans leurs cales, avec le minimum de risques.

D'autre part, une loi heureuse de protection de la Marine Marchande Française accordait aux navires marchands une prime au mille parcouru, ce qui constituait un sérieux encouragement à prendre la route la plus longue.

Étant donné la nature de notre chargement, trois mille tonnes de ciment, le capitaine, craignant les possibilités d'avaries dans les tempêtes du sud du Cap Horn, pouvant occasionner des rentrées d'eau dans les cales, opta pour la route, la plus longue, celle du Cap de Bonne-Espérance.

La route adoptée nous fit passer à courte distance de l'île anglaise Tristan da Cunha, située en plein Atlantique, que l'on dit la plus isolée du monde, et de plus, surmontée d'une montagne volcanique. D'après les instructions nautiques, la population était d'environ trois cents habitants, qui y vivaient misérablement de petits élevages de poulets et de moutons qu'ils échangeaient avec les baleiniers de passage. Ils étaient descendants de soldats anglais cantonnés dans l'île à la fin de l'empire de Napoléon, et qui furent ramenés en Angleterre à sa mort, et de naufragés anglais et hollandais mariés à des femmes de couleur. J'ai noté la date de notre passage dans cette région : juillet 1907.

Le *Sully* fit ensuite cap à l'Est pour passer au large du Cap de Bonne-Espérance, puis à courte distance des îles françaises Marion et Crozet et du groupe des îles Kerguelen, découvertes par l'amiral de Kerguelen, né à Quimper. Les rivages de ces îles sont peuplés de langoustes, mais, étant donné leur éloignement de l'Europe, leur pêche, pratiquée par des marins bretons, n'a pas donné de résultats. Actuellement ce sont des Australiens qui exploitent ces fonds.

Nous avons cent un jours de mer depuis notre départ de Hambourg, lorsque le *Sully* prit son mouillage en rade de Hobart Town, capitale de la Tasmanie, île séparée de l'Australie par le détroit de Bass. Cette île jouit d'un magnifique climat et on y trouvait à notre passage tous les fruits et produits agricoles de nos pays d'Europe. La capitale, Hobart, ville d'une vingtaine de mille d'habitants, possédait en 1907 éclairage et tramways électriques, équipement rare à l'époque dans les villes françaises de même importance. Les marins de passage de toutes nationalités avaient à leur disposition un établissement, genre « Abri du marin », où ils étaient très bien reçus.

L'escale de Hobart fut très appréciée par tous les membres de l'équipage, en raison des provisions, fruits et vivres frais qui y furent embarqués, remplaçant salaisons, fayots et conserves embarqués à

Hambourg, dont nous vivions depuis plus de trois mois, arrosés d'un quart de vin à midi et le soir, agrémentés le matin d'un boujaron de rhum. De l'eau douce fut également embarquée pour le reste du voyage, puis le *Sully* releva ses ancres au moyen de la petite chaudière à vapeur dont il était équipé.

La voilure de nouveau établie, la route suivie nous fit passer au sud de la Nouvelle Zélande, groupe d'îles qui font partie de l'Empire Britannique et jouissent, comme la Tasmanie, d'un magnifique climat.

Profitant des vents d'ouest, dominants dans cette région, le *Sully* franchit le méridien 180 un dimanche, ce qui faisait une semaine de deux dimanches. Le capitaine n'en dit rien et n'annonça le changement de fuseau horaire que le lundi, ce qui nous fit deux lundis. Le dimanche, l'équipage ne faisait aucun travail autre que les manœuvres de voilure, ce qui aurait fait deux jours successifs de repos.

Notre route pour l'embouchure du Columbia nous fit passer à proximité de Tahiti, Nuka Hiva, où le gendarme gouverneur de l'île hissa le drapeau français à notre passage.

Après avoir franchi une nouvelle fois l'équateur par un vent très faible, le *Sully* entra dans la zone des vents NE, puis des vents variables qui nous conduisirent à l'embouchure du Columbia, en rade d'Astoria. Nous avons exactement soixante-huit jours de mer depuis Hobart Town, soit cent soixante-huit jours depuis Hambourg.

Le *Sully* prit son mouillage sur ses ancres en attendant le remorqueur qui devait nous conduire à Portland, distant de cent soixante kilomètres en amont du fleuve, avec un fort courant dû à la descente vers la mer, et, en sens inverse, par les courants et les marées.

Le lendemain matin, un curieux remorqueur, équipé d'une seule roue à aubes à l'arrière, vint s'accoupler bord à bord. Il me fut expliqué que sur un fleuve comme le Columbia, qui descend des Montagnes Rocheuses avec un très fort courant, la roue à aubes à très larges pales, prenant toute la largeur de l'arrière du remorqueur, est plus efficace et donne un meilleur rendement que l'hélice, dans les remorquages sur des cours d'eau à très fort courant.

À notre arrivée à Portland, les quais étaient encombrés de navires de toutes nationalités, opérant chargements et déchargements de leur cargaison, et le *Sully*, sur les ordres du capitaine de port, ne put immédiatement accoster à quai, mais dut mouiller au milieu du fleuve, affourché sur ses deux ancres. Des arbres entiers, avec branches et racines, arrachés aux berges et entraînés par le fort courant, descendaient le fleuve, et certains venaient s'engager dans les chaînes des ancres à l'avant du navire. Il fallut au capitaine, comme en pleine mer, organiser un service de veille, de crainte que le navire ne vînt à chasser sur ses ancres.

à suivre

Art cap-hornier : des "germaines" après les bateaux en bouteille.

Après avoir mis en bouteille pendant des années tous les voiliers de la Maison Bordes et ceux d'autres armements, notre ami **Henry Rannou**, conservateur à sa façon du patrimoine des Cap-Horniers, construit des "germaines".



Henry Rannou et Jocelyne son épouse dans leur atelier... ils se détendent en chantant et jouant de l'accordéon et du bodhran.

Pendant leurs longues traversées, les Cap-Horniers réalisaient des bateaux en bouteille, mais aussi des maquettes avec des voiles en bois installées dans des boîtes décorées d'un arrière-plan avec phare, bateaux-pilotes ou remorqueurs.

Il me paraît important de préciser que les germaines la plupart du temps représentaient des voiliers en demi-coques avec des focs, voiles d'étai et brigantines sculptées dans du bois, le plus souvent peintes. Les voiles carrées étaient en fait des demi-voiles avec une coupe en biais pour les coller le long du mât. Parfois les roofs, canots, et autres apparaux de pont étaient réalisés en os.



Le quatre-mâts *Chanaral*³ de la Maison A. D. Bordes et fils

Ces boîtes étaient appelées germaines, et personne ne sait l'origine du terme (modèle destiné à une personne prénommée Germaine ?). Un jour, on m'en a confié une qui avait besoin d'être restaurée. Après remise en état, les "germaines" n'avaient plus de secret pour moi. C'est là la raison pour laquelle je me suis mis à en construire à la manière des cap-horniers.

Je vous livre ici les premiers résultats de mes expériences. À l'heure où j'écris ces lignes, je mets la

dernière main à l'achèvement de l'atelier, salle d'exposition dont je viens d'achever il y a peu la construction. En ce lieu je pourrai comme par le passé, organiser des ateliers à l'intention des personnes qui désirent s'initier à la mise en bouteille de bateaux, bien entendu à la réalisation de "germaines" et, à la belle saison, à la sculpture sur os de bœuf inspirée des "scrimshaws" des baleiniers américains. Ces derniers sont réalisés à l'extérieur, avec un masque, car l'os se travaille à l'usure et les mini perceuses à disque font beaucoup de poussière.



Le trois-mâts *Pierre Loti* de la Cie Norbert et Claude Guillon

Autre activité proposée, plus insolite cette fois, la réalisation de maquettes de doris de Terre-Neuve (on s'éloigne du Cap Horn) avec, comme matériaux de base, des calendriers de banque en carton épais.

Alors, avis aux amateurs.

L'atelier du vieux cachalot, à Baye, dans le Finistère.

Tél : 06 87 75 85 90, Mél : henry.rannou@wanadoo.fr

Avis de recherche :

Pendant une tempête Antoine Plaucheur, mousse sur un trois-mâts navigant au large de la côte du Chili, tombe à l'eau. Il réussit à surnager, agrippé à une cage à poules qu'on lui a jetée, jusqu'à ce qu'arrive le canot de ses sauveteurs. Rentré au pays, à Antibes, ce futur capitaine au long cours, confie cet ex-voto à la chapel-



le de la Garoupe en 1855, le dédiant à Notre-Dame-de-Bon-Port. Ceci est une photo, l'original a été volé. Notre ami Pierre Maze, de Mandelieu, nous demande de le prévenir si par hasard nous le trouvons.