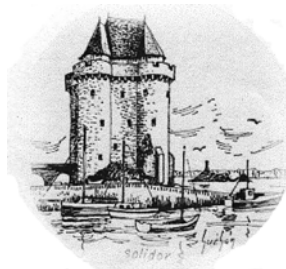


COMMUNICATION

N° 51 - Mars 2020

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Les hasards de la vie nous ont fait, Brigitte et moi, rencontrer Dominique Presles. Il nous a alors communiqué le fabuleux récit d'un voyage de son arrière-grand-père Alfred Buot de l'Épine. Remontant le long de la côte du Chili après avoir passé le cap Horn, le trois-mâts *Delphine* dont il était le lieutenant a fait naufrage vers les îles Chiloë en 1840. Architecte naval, Dominique rêvait de trouver dans les archives une photo ou les mesures du voilier pour en faire le plan. Il nous a malheureusement quittés avant d'avoir réalisé ce rêve.

Son neveu, Frédéric Presles, a repris les recherches sur Alfred Buot de l'Épine et la *Delphine*. Comme il est membre de la Société des Explorateurs Français, une expédition sur les lieux du naufrage lui a semblé utile et réalisable. Nous l'avons mis en contact avec notre ami Christophe Pollet - chercheur en archéologie marine et sous-marine à l'Instituto de Arqueología Náutica y Subacuática à Santiago - qui fait un travail remarquable sur les voiliers marchands qui fréquentaient les rades chiliennes, explorant leurs épaves qui jalonnent les côtes du Chili. Une expédition est donc décidée, qui partira le 15 octobre (voir en page 4).

À sa préparation s'est aussi joint notre ami commun Laurent Pavlidis, historien et conservateur du musée d'histoire maritime de Saint-Tropez, dans la citadelle. C'est beaucoup grâce à lui qu'il y a une très belle salle de ce musée dédiée au long cours cap-hornier.

Nombre de Cap-Horniers sont originaires des contrées méditerranéennes : à Marseille on armait au cap Horn ; aux chantiers de La Seyne ont été construits nombre de trois et quatre-mâts armant pour les ports et rades du Pacifique ; à Saint-Tropez une école d'hydrographie a formé des officiers de ces voiliers.

C'est pour rendre hommage aux Cap-Horniers de cette région que nous avons choisi de faire notre congrès à Saint-Tropez les 3 et 4 octobre. Et c'est avec plaisir que nous joindrons à notre évocation du cap Horn d'hier les recherches d'aujourd'hui, les voyages des voiliers marchands et l'expédition à venir.

Frédéric Presles fera le point des connaissances à la veille du départ de l'expédition. Avec le lien suivant on en a un aperçu par la conférence qu'il vient de faire au Havre... port d'attache de la *Delphine* :

<https://www.youtube.com/watch?v=6Rfleg-CT0k>

Un livre rendra compte de l'histoire des hommes et de leur navire, de leur lutte pour survivre, des rencontres inopinées dans ces coins inaccessibles de la Patagonie chilienne, de leur sauvetage enfin. On y trouvera aussi le compte-rendu de l'exploration qu'auront faite nos amis sur les lieux du naufrage.

Yvonnick LE COAT

PS : nous avons fait des réservations pour l'hébergement des congressistes à Saint-Tropez. Il reste encore des chambres (130 € la nuit, 2 nuits obligatoires). Que ceux qui sont intéressés nous joignent rapidement.

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, **vendredi 3 avril 2020 à 18 h 30**, à l'hôtel Mercure, quai L. Prunier à La Rochelle, pour l'Association des Amis du Musée Maritime de La Rochelle. **Reporté à novembre pour cause virus.**

- *Vie à bord des voiliers cap-horniers de la Marine Marchande entre 1850 et 1925*, par Y. et B. Le Coat, **samedi 2 mai 2020 à 18 h**, au Yacht Club de Port-Vendres (66).

- *Chronique du cap Horn 1850 et 1925 : Cap-Hornières, femmes et enfants de Cap-Horniers*, par Y. et B. Le Coat, **dimanche 3 mai 2020 à 16 h**, à la bibliothèque municipale, à Quirbajou (11).

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*. (2-suite)

Recherche : exploration en Patagonie chilienne, sur les lieux du naufrage du trois-mâts *Delphine* en 1840.

Témoignage : Henri Kergoat, élève de la Marine Marchande, mousse du trois-mâts *Sully*. (2-suite)

Étant donné les circonstances, il n'accorda aucune autorisation de se rendre à terre. Ceci, après une longue traversée, fut durement ressenti par une partie de l'équipage, qui brûlait d'envie de fouler à nouveau le plancher des vaches et d'aller boire un bock de bière dans les cafés et les bars lumineusement éclairés de la ville toute proche. Cependant les plus raisonnables d'entre eux se rendaient compte qu'il y allait du navire, ainsi que du navire anglais mouillé derrière le *Sully* à courte distance.

Pendant que le capitaine faisait à terre au bureau du port les démarches nécessaires auprès des autorités portuaires, pour obtenir une place à quai, afin de pouvoir commencer les opérations de déchargement, le *Sully*, que l'on croyait solidement ancré, se mit à chasser, entraîné par une violence accrue du courant. Le capitaine en second, jeune marin de vingt-quatre ans, qui venait d'obtenir la deuxième partie du brevet au long cours, ordonna la manœuvre classique qui consiste à filer les chaînes, manœuvre qui fut accomplie jusqu'au dernier maillon, puis le navire se stabilisa, solidement ancré.

Un magnifique trois-mâts anglais, arrivé au port quelques heures après nous, se trouvant comme nous ancré au milieu du fleuve, à courte distance, s'aperçut de nos difficultés et fila lui-même ses chaînes de crainte d'une collision. La violence du courant ayant faibli dans la nuit, les deux navires se trouvaient de nouveau solidement affourchés sur leurs ancres.

Le lendemain, notre capitaine, après avoir demandé l'avis du deuxième capitaine, prit des dispositions pour rentrer une partie des chaînes et donna l'ordre au mécanicien d'allumer la chaudière à vapeur dont était équipé le *Sully* et de mettre en état le guindeau pour rentrer une partie des chaînes. Cette manœuvre s'exécuta facilement sur notre navire, mais il n'en fut pas de même sur le navire anglais, qui, ne possédant pas de guindeau à vapeur, ne pouvait se servir que de son guindeau à bras. À peine l'opération terminée sur le *Sully*, nous vîmes accoster à l'échelle de coupée une embarcation ayant à son bord le capitaine anglais qui, s'adressant au lieutenant de quart en anglais sur un ton impératif et même autoritaire frisant l'arrogance, lui demanda à voir le capitaine. Celui-ci prévenu monta sur le pont et le reçut dans la chambre des cartes sur la dunette.

La conversation en anglais prit immédiatement un ton assez vif, dû à l'arrogance du capitaine anglais. Rio lui reprocha d'avoir pris son mouillage à trop courte distance à l'arrière du *Sully* et de n'avoir pas observé les plus élémentaires règles de prudence, étant donné le fort courant du fleuve. Puis le ton s'abassa et devint plus cordial, et tout s'arrangea par l'offre de notre capitaine de lui envoyer six hommes pour l'aider à rentrer ses chaînes. J'en fis partie.

Le travail se fit dans de bonnes conditions et le navire anglais se trouva solidement ancré. Nous nous attendions tous, en guise de remerciements, selon l'usage sur les navires français, à un verre de vin ou à un boujaron de rhum. À notre stupéfaction, il n'en fut rien. Nous vîmes seulement arriver le cuisinier avec une grande théière, accompagné d'un jeune mousse qui nous servit à chacun une tasse de thé. Ce genre de breuvage n'a jamais été en faveur dans aucune marine à voile française, à moins d'être accompagné d'une forte ration de rhum ou de tafia. Aussi certains d'entre nous ne se gênèrent point de faire à haute voix quelques remarques qui furent comprises par le second capitaine du navire anglais, qui avait dirigé la manœuvre. Celui-ci disparut quelques instants et reparut bientôt, tenant en main une bouteille de Scotch Whisky, dont un fort boujaron fut servi à tous, avec le « good luck » habituel aux marins britanniques, de part et d'autre. Nous reprîmes notre baleinière pour rentrer à bord du *Sully* où les bâbordais, sous les ordres du second capitaine, s'employaient à préparer l'accostage à quai de déchargement, qui venait d'être accordé par la Direction du port.

Les quais de Portland en 1907 étaient de construction récente et très rudimentaire, constitués par des poteaux enfoncés profondément dans la vase du fleuve et servant de supports à des madriers cloués horizontalement formant quai de déchargement. Toute la région, sur les deux rives du fleuve était occupée par d'immenses forêts de sapins, et il se faisait un grand commerce d'exportation de bois et de blé provenant des états voisins, et même de la partie centrale - ouest des États-Unis. On y voyait même des navires russes chargeant des bois en grumes ...

Au cours de la traversée Hambourg - Portland, les relations entre le capitaine et son second, également capitaine au long cours, ne furent jamais très cordiales. Ce dernier, dont la santé trop fragile pour un tel métier, était altéré par une longue traversée totalisant 168 jours et une nourriture principalement composée de lard salé, de conserves, haricots secs et pommes de terre, dont une nouvelle provision cependant fut embarquée à Hobart, demanda à voir un médecin.

La France était à cette époque représentée à Portland par un « agent consulaire » de nationalité américaine, qui tenait en même temps un magasin d'articles de marine et de quincaillerie. Les capitaines des navires français avaient recours à ses services lorsqu'ils avaient une difficulté quelconque. Le capitaine fit le nécessaire auprès de l'agent consulaire, qui envoya à bord un médecin. En conclusion du rapport du médecin, il fut conseillé au second capitaine de cesser tout travail. Quelques jours plus tard, il prit le chemin de fer pour New York et rentrer en France.

Ceci compliquait sérieusement la situation du capitaine et des armateurs à Nantes, car il se trouvait être seul à bord à posséder le brevet complet de capitaine au long cours. Le lieutenant, ancien maître d'équipage, accepté par les armateurs de Nantes qui le

connaissaient bien comme lieutenant, fut promu aux fonctions de second capitaine sur les conseils des armateurs nantais. Le maître d'équipage, bien connu du capitaine, tous deux des environs de Quiberon, devint également chef de quart.

Quelques jours plus tard, le capitaine m'appela dans son bureau, où il travaillait à sa correspondance, et me demanda de prendre le service de la cambuse, après une mise au courant par le nouveau second, qui avait précédemment la charge de ce service. Mon salaire mensuel serait porté de trente à soixante francs par mois. Naturellement j'acceptai de tout cœur, en raison de la nette amélioration de mes finances. Il était également convenu que je ferais les quarts de nuit avec le maître d'équipage devenu chef de quart, bon marin de trente-cinq ans. Il me restait mes quarts de jour pour m'occuper de la cambuse. La cambuse, sur les navires de commerce de l'époque, consistait en la distribution des vivres au cuisinier, ainsi que le vin et le rhum directement à chaque bordée, et veiller à leur conservation et entretien.

Contrairement aux règlements maritimes en vigueur, Rio se trouvait seul à bord à posséder le brevet complet de capitaine au long cours. Moi-même je n'en possédais que la première partie, la deuxième ne pouvant être obtenue qu'à l'âge de 24 ans et cinq années de navigation au long cours. Les opérations de déchargement de nos trois mille tonnes de ciment fonctionnaient relativement bien. Cependant un accident vint fortuitement m'impressionner.

Ayant remplacé le lieutenant, promu second capitaine, au pointage des palanquées de déchargement pour le compte du navire, je devais de temps en temps consulter mon collègue américain, qui remplissait la même fonction pour le négociant destinataire de la cargaison et voir si nos pointages concordent. Pendant que nous échangeons nos chiffres, celui-ci s'affala brusquement sur le plancher du dock. Le capitaine, ayant été immédiatement alerté, lui tâta le pouls, puis lui mit une glace devant la bouche pour voir s'il respirait encore, mais ne put que constater que l'homme était bien mort. Un médecin et la police américaine arrivèrent peu après sur les lieux et diagnostiquèrent une crise cardiaque.

Tous les soirs, les jeunes de l'équipage allaient à terre après le repas du soir pour rentrer à bord vers dix à onze heures, et nous allions boire un bock de bière dans l'un des nombreux bars de la ville toute illuminée.

Il n'y avait guère d'autre distraction, et on rencontrait d'autres marins de toutes nationalités. À notre grande surprise, on y rencontrait des gens nous offrant à boire gratuitement et nous demandant si nous nous plaisions à bord de notre navire, et s'intéressant au montant de notre salaire.

Le nouveau second me demanda de l'accompagner un soir et m'expliqua ce qu'il en était. Beaucoup de



Henri Kergoat

navires européens fréquentant Portland et les autres ports de la côte du Pacifique, San Francisco, Seattle, Tacoma, etc. y perdent souvent une partie, et parfois la totalité de leurs équipages. Les deux rives du fleuve Columbia sont très boisées et le sapin qu'elles produisent est très coté, même en Europe, surtout en Angleterre, on y voyait même des navires russes en opération de chargement. Les entreprises forestières très nombreuses offraient des salaires beaucoup plus élevés que les salaires européens, et

payaient même des agents pour leur recruter de la main-d'œuvre qui manquait dans le pays. Ces derniers, souvent eux-mêmes anciens marins ayant quitté la profession, fréquentaient les bars de la ville, salles de billard, et certains poussaient même la hardiesse jusqu'à venir à bord des navires européens faire leur propagande de recrutement dans les locaux de l'équipage. Il est même arrivé à certains navires anglais de perdre la presque totalité de leur équipage quelques jours avant la date fixée pour le départ. La communauté de langue rendait les opérations plus faciles. Il est arrivé couramment que des marins complètement ivres étaient transportés sur un autre navire en partance et se réveillaient au large en pleine mer. Ce genre d'opérations se pratiquait dans tous les ports de la côte Pacifique.

Dans la Marine française, on disait couramment : l'équipage de tel navire a été « shanghaïé ». Je n'ai jamais pu savoir quel rapport il pouvait y avoir entre la ville chinoise et les ports du Pacifique. Les entreprises de la désertion des équipages européens à Portland étaient savamment organisées, et leur chef, à l'époque, était un ancien boxeur, propriétaire d'un magnifique bar, et maire de la ville. Il était tout puissant : nommé Sullivan, il était en même temps chef de la police.

Les marins formant l'équipage du *Sully* étaient tous relativement jeunes et originaires, pour la plupart, des ports du Morbihan, du Finistère, de Saint-Malo et de Nantes. Tous les soirs ils se rendaient à terre, fréquentant les bars de la ville et le capitaine avait fait soigner particulièrement la cuisine pendant notre séjour.

Le navire ayant chargé ses trois mille tonnes de blé, l'équipage était occupé aux préparatifs de départ.

Quelques jours avant la date fixée pour reprendre la mer, le remorqueur qui devait nous conduire à Astoria ayant été retenu, le second procédant à la distribution du travail se rendit compte que l'équipage n'était pas au complet. Sept hommes étaient manquants. Se rendant dans les logements du gaillard d'avant il constata que les marins manquants avaient enlevé, au cours de la nuit, tout l'équipement leur appartenant. Le *Sully* avait bien été « shanghaïé ». Et il fallut remettre à plus tard le départ. La première chose qui vint à l'esprit du capitaine fut de tenter de retrouver ses hommes et de les faire arrêter par la police américaine, comme il en avait le droit suivant les règles du Code Maritime Français.

à suivre

LA CONFÉRENCE
SUR L'HISTOIRE VÉCUE PAR :

- Alfred le jeune lieutenant de 21 ans
- Le Capitaine maudit du navire
- Danfu, l'un des rares passagers

ET SUR L'ENQUÊTE MENÉE PAR

- L'île écartée FRANCO - CHILIENNE

QUI SE RENDRA SUR PLACE POUR EXPLORER L'ÎLE DES NAUFRAGÉS.

L'Incroyable aventure D'ALFRED BUOT DE L'EPINE en Patagonie Chilienne

Une enquête réalisée par
Frédéric Presles www.presles.net
descendant d'Alfred & membre de la
Société des Explorateurs Français

49°03' 75°28'

CAMPANA 1840

Une équipe de chercheurs autour de cette expédition:
Christophe Peller, **Paulo Pujante**, **Alfredo Prieto**
Archéologues Sous-marin, Historiens et Ethnologue
Brigitte & Yvonnick Lesaut
Spécialistes du monde des Cap-Horniers
Laurent Poulido Historien & Conservateur du
Musée de la Marine de Saint-Tropez

www.presles.net
fred@presles.net
+33 106 58 55 38 85

Frédéric Presles Auteur & Photographe
membre de la Société des Explorateurs Français

7 février 2020 conférence au Havre

**ALFRED BUOT DE L'EPINE (1819-1895),
OU LES SUITES D'UN
NAUFRAGE SUR LA
TERRE DE FEU**

7 Février 2020 : Le HAVRE
Conférence Publique
Musée DUBOCAGE DE BIEVILLE

10 Avril 2020 : DIJON
Conférence Privée pour les
DESCENDANTS d'ALFRED

Juin 2020 : MARSEILLE
Conférence Publique
en cours d'organisation

3 Octobre 2020 : SAINT TROPEZ
Conférence Organisée par
l'Association des CAP-HORNERS

15 Octobre 2020 : CHILI
Départ pour l'EXPLORATION
RETOUR à CAMPANA

Une conférence donnée par Frédéric Presles, membre
de la Société des Explorateurs Français, auteur,
auteur, photographe et reporter, descendant d'Alfred
Buot de l'Épine.

**LE PREMIER HOMME À AVOIR POSÉ
LES PIEDS SUR CETTE ÎLE, C'ÉTAIT
EN 1840 ET IL PARTIT DU HAVRE !**

Pour la première fois depuis 180 ans quelqu'un se
mettra un pied sur l'île déserte des Naufragés de la
Delphine - Cap-Hornier parti du Havre le 30 mars 1840 !
Cette lecture qui dépasse de loin (200 ans) la fiction.

• Alfred écrit son histoire et son manuscrit est conservé jusqu'à nous
• C'est des membres de sa famille à établir une enquête minutieuse
• Les scientifiques Chiliens soulignent l'intérêt exceptionnel du récit
• Une mission d'exploration afin de compléter la documentation.

CETTE HISTOIRE VÉCUE, DÉPASSE DE LOIN CEUX LAISSÉS LA FICITION.

**EN 1840, LES VINGT MARINS QUI ONT EXPLORÉ L'ÎLE DÉSOLÉE
APRÈS LEUR NAUFRAGE, SE RENDENT À L'ÉVIDENCE :**

*Le doute n'a été pas profitable, nous étions séparés
par quatre heures avec plus de nuit.*

*Après 3 jours de marche par terre, nous sommes parvenus
à un endroit que le capitaine appelle la Delphine*

Il ne reste plus rien du navire "LA DELPHINE" avec lequel ils
sont partis du Havre.

LE SEUL MOYEN DE SE LIBÉRER SERA PAR LA MER.
Il leur faudra, reconstruire leur canot, implanter un
campement de fortune, appréhender les nomades de la mer
avant que certains partent chercher du secours, alors que les
autres espèrent leur retour affermis dans la glace, entourés de
naufragés dont ils ont du mal à cerner les intentions

RETOUR à CAMPANA

**Le NAUFRAGE de la DELPHINE
le Livre sur l'incroyable histoire
d'ALFRED BUOT de L'EPINE**

ALFRED BUOT DE L'EPINE
Son récit, écrit le jour du naufrage de
l'explorateur qui sera ensuite devenu capitaine
à l'initiative de son frère aîné, Alfred.