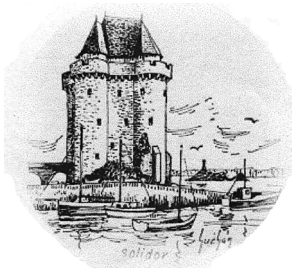
COMMUNICATION

N° 52 - Avril 2020

CAP HORN AU LONG COURS

http://www.caphorniersfrancais.fr



Le mot du Président

Ce que nous vivons actuellement, les Cap-Horniers l'ont durement vécu à la fin de la Grande Guerre. La "grippe espagnole" faisait alors des ravages (plusieurs dizaines de millions de victimes dans le monde) parmi les populations affaiblies par les privations et les conditions alors précaires de la prophylaxie, dans les équipages des voiliers marchands en particulier. Les Cap-Horniers ont besoin de nous pour faire connaître leur histoire, raison de plus pour prendre bien soin de nous.

L'histoire de ces marins s'installe toujours plus dans notre site www.caphorniersfrancais.fr. Plus de 10 000 marins y sont déjà nommés et 190 voiliers. En particulier, un livret relate la courte vie de l'unique voilier école cap-hornier français, le *Richelieu*. Merci à Henri Gautier de nous avoir confié le carnet intime et les photos du bord de son père, Henri Gautier, cadet lors du premier et unique voyage du navire qui disparaîtra dans un incendie au début de son second voyage. Et merci à la famille Degoul de nous avoir confié les superbes photos prises par Armel, le médecin du bord.

La recherche du patrimoine de ces marins se poursuit… jusqu'au Chili (comme annoncé dans le n°51 de Communication), où une équipe scientifique explorera le site du naufrage du 3-mâts *Delphine* en 1840. Nous en parlerons lors de notre congrès les 3 et 4 octobre à Saint-Tropez. Un livre racontera l'histoire du voilier, de son équipage, du naufrage et du sauvetage… une souscription pour sa publication est ouverte : voir en page 4.

Yvonnick LE COAT

PS : Les conférences du 2 mai à Port-Vendres (66) et du 3 mai à Quirbajou (11) sont annulées pour cause de Covid 19.

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

Témoignage : Henri Kergoat, élève de la Marine Marchande, mousse du trois-mâts *Sully*. (3-suite et fin)

Il se rendit d'abord au bureau de l'agent consulaire français, qui était en même temps quincaillier en articles de marine et qui avait été son invité à bord du *Sully*. Ce dernier le mit en rapport avec le chef de la police et il lui fut accordé l'assistance d'un agent qui vint à bord prendre les informations dont il avait besoin. M'ayant appelé dans la chambre de veille, le capitaine me demanda d'accompagner l'agent afin de lui désigner nos hommes si nous les trouvions. Mais je compris difficilement comment un seul agent pouvait arrêter sept hommes, car mon rôle consistait uniquement à les désigner à l'agent. Ce dernier me répondit que s'il pouvait les localiser, il devait téléphoner au poste central pour demander du renfort, et se contenta de sourire.

L'agent consulaire de France nous avait indiqué que très certainement les marins du *Sully* se trouvaient encore cachés dans la ville par les soins des promoteurs qui avaient organisé l'opération, en attendant de les embarquer sur un autre navire en partance sans équipage, moyenant une forte rétribution dite « Blood money ».

Je n'avais que peu de confiance en la méthode employée et craignais par ailleurs la vindicte des déserteurs à mon égard s'ils revenaient à bord du *Sully*, car je n'avais pas rang d'officier.

Le capitaine lui-même ne quitte pas son navire et, connaissant les usages du pays, semblait avoir peu confiance dans les résultats de l'opération. Au regard de la société d'armement, il devait cependant tenter de les retrouver. Avec le policier nous visitâmes plusieurs « boarding houses », petits restaurants prenant des pensionnaires, maisons closes où nous ne rencontrâmes que des femmes, dont plusieurs parlant le français. Ces maisons étaient interdites par les lois américaines, mais autorisées par la police et l'administration municipale, dont le grand chef était Sullivan, maire et chef de la police. Nous eûmes plus tard la confirmation que l'opération avait bien été montée par son équipe, avec laquelle le capitaine avait déjà eu des ennuis lors du voyage précédent et parvint à obtenir que lui soit rendu un jeune novice qui avait été soûlé par ses hommes.

Le sort réservé aux malheureux qui, de nuit, quittaient leurs navires, attirés par les hauts salaires promis, ou soûlés ou drogués dans des bars louches, et se réveillaient à bord d'un baleinier en partance pour la pêche à la baleine dans le détroit de Behring ou les côtes de l'Alaska, était parfois tragique. D'autres allaient travailler en forêt pendant la saison d'abattage des bois, où ils touchaient des salaires beaucoup plus élevés que les salaires français, mais c'était un travail saisonnier, et, à la fin de l'hiver, ils devaient trouver autre chose ou s'embarquer sur un navire à destination d'un port d'Europe pour rentrer chez eux.

Il n'y avait que des jeunes à tenter ces aventures. Le monde des « shangaïeurs » encaissait une deuxième fois le « Blood money ». Dix dollars par homme était le tarif de l'époque. J'ai connu à Nantes la femme d'un marin long-courrier, qui, ayant été soûlé et shangaïé à San Francisco, est resté onze ans sans revoir sa famille. Il avait travaillé en forêt, puis sur les baleiniers américains du Pacifique Nord, puis était devenu chercheur d'or dans la presqu'île de l'Alaska. Rentré en France sur un navire de commerce, il avait ramené à sa famille une petite fortune.

La recherche des hommes de notre équipage n'ayant abouti à aucun résultat et occasionné une perte de près de trois semaines, notre capitaine se résigna à tenter de remplacer les sept marins manquants après un échange de télégramme avec les armateurs nantais.

Son idée première fut d'obtenir le concours de l'agent consulaire de France, mais ce dernier lui avoua franchement qu'il n'obtiendrait aucun résultat sans le concours du chef des « shangaïeurs » qui lui demanderait pour ses services le « Blood money » d'usage.

Au bout de deux ou trois jours, le capitaine fut convoqué dans une pièce contiguë au bar de Sullivan, où il lui fut présenté quatre hommes : deux Norvégiens, un Anglais, un Allemand, qu'il embaucha immédiatement.

Le lendemain, il lui fut présenté deux Allemands et un noir américain qui parlait français, originaire de Louisiane, qui complétèrent notre équipage.

Les marins étrangers furent répartis entre les deux bordées. Puis le capitaine et le nouveau second hâtèrent les préparatifs de départ.

Portland - Liverpool (Grande-Bretagne)

Le remorqueur qui nous avait montés à Portland nous conduisit à Astoria, où la voilure fut établie. Les vents dominants dans cette région soufflant de l'ouest, secondés par le courant marin froid qui descend du détroit de Behring vers le sud, nous aidèrent grandement.

Le port d'Astoria fut autrefois fréquenté par des marins bretons embarqués sur des baleiniers pratiquant cette pêche dans le Pacifique Nord ; l'un d'entre eux, originaire de Léchiagat (petit port proche de Guilvinec) devint « Harbour Master », capitaine du port.

Durant notre voyage de retour en Europe, la langue anglaise, qui était à l'époque une sorte d'Espéranto des différentes marines de commerce, devint la deuxième langue à bord du *Sully*. Allemands et Norvégiens connaissaient tous les rudiments du vocabulaire maritime anglais en usage pour les manœuvres de la barre et de la voilure. Le capitaine, qui avait une très bonne connaissance pratique de cette langue, aplanit bien des difficultés. Ma nouvelle fonction de cambusier me mettait en rapports journaliers avec tous, lors de la distribution des vivres et des contacts pendant mes heures de quart. Tous recevaient le matin un boujaron de rhum de 4 centilitres par homme avec café. Pour les étrangers, sauf les Allemands, le café était remplacé par le thé.

Dans le but d'éviter autant que possible les difficultés et malentendus survenus à bord de maints cap-horniers, lorsque, à la suite des pertes d'équipage dans les ports américains ils durent embarquer, en remplacement, des marins étrangers, le capitaine s'attacha à gagner leur confiance en liant avec eux conversation, lorsqu'ils venaient sur la dunette, à l'arrière, faire leur heure de barre et aplanit ainsi bien des frictions et des difficultés, notamment au sujet de la cuisine et la nourriture.

Appartenant à trois nationalités différentes, ils n'arrivaient guère à s'entendre, ne pouvant converser entre eux que par l'intermédiaire du « pigeon English », au vocabulaire très restreint.

Notre route nous fit passer en vue de l'île de Pâques, puis, longeant à longue distance les côtes du Chili, on entendait, pendant les veillées de quarts de nuit, quelques marins entonnant les strophes des vieux chants de la Marine à voile. Valparaiso ... Chiloë ... chantés parfois par des hommes de nationalités différentes, sous le ciel des constellations de la Croix du Sud.

Les ports de cette côte, côte déchiquetée dans la partie sud, Iquique, Valparaiso, Antofogasta, furent autrefois fréquentés, dans les époques 1900 - 1920, par les voiliers nantais, havrais, dunkerquois qui venaient d'Europe avec des chargements de charbon ou de ciment, et trouvaient sur place un chargement de retour, salpêtre ou guano à très bas prix. Le guano est un fertilisant employé en Angleterre et en France dans les cultures maraîchères et se trouve au Chili au-dessous de la latitude 40 sud où la côte est bordée d'îles et d'îlots, où les grands oiseaux du continent antarctique, albatros et malamoks, venaient nicher au cours de l'été austral, et y ont laissé au cours des siècles d'épaisses couches de leurs déjections, qui constituent un engrais très fertilisant et très recherché dans les régions s'adonnant à la culture des primeurs.

Le gouvernement du Chili autorisait, moyennant une faible redevance, l'enlèvement par les navires européens de ce précieux engrais, dont l'embarquement dans les cales était assuré par les équipages aidés de Chiliens rétribués par de très bas salaires. De grosses fortunes furent ainsi réalisées par les armateurs nantais et dunkerquois particulièrement.

Les trois semaines perdues à Portland par suite de la désertion d'une partie de l'équipage firent que notre arrivée dans la région du Cap Horn se produisit à une

mauvaise époque, en raison du courant polaire venant du sud, entraînant glaçons et icebergs qui créent un grand danger pour la navigation dans ces parages, avec de très forts vents d'ouest qui soufflent toute l'année à une allure de tempête, souvent accompagnée de neige.

Le capitaine fit prendre toutes les précautions possibles, doublant la vigie habituelle à l'avant par un autre veilleur, dans la hune du mât de misaine, surveillant l'horizon, et la voilure fut réduite dans toute la mâture. Nous rencontrâmes de nombreux petits glaçons guère plus volumineux qu'une barrique, puis quelques icebergs, qui, de jour, pouvaient être détectés à bonne distance, dont beaucoup d'une hauteur de trente à trente-cinq mètres hors d'eau. La neige s'étant mise à tomber, il devint indispensable de réduire à nouveau la voilure, de nuit particulièrement, avec une visibilité très réduite. Me trouvant de quart avec le lieutenant, nous nous trouvâmes à passer à moins de quarante mètres d'un immense iceberg, dont la masse dominait la mer de plus de trente mètres.

Le capitaine fit de nouveau réduire la voilure, de crainte d'autres icebergs. D'autre part, le manque de bonne visibilité nous interdisait de calculer notre position exacte par une observation de soleil, lune ou étoiles, ainsi que le faisait le capitaine par temps clair à midi et à minuit. En réalité le Cap Horn fait partie d'un archipel dont l'île extrême sud est un immense rocher surplombant la mer de plus de 400 mètres. La région est un immense cimetière de navires de toutes nationalités.

3-mâts *Sully*. Coll. State Library of South Australia.

Enfin sorti de cette zone dangereuse, ayant doublé l'île des États, puis le groupe des îles Falkland, le *Sully* se trouvait hors de danger, mais toujours dans les parages des forts vents d'ouest, cependant dans une mer libre de glaçons et d'icebergs.

D'autres soucis attendaient encore le capitaine, puis le cambusier, au sujet de la nourriture dont ce dernier avait la charge de la distribuer au cuisinier. Le lard salé en baril, embarqué à Hambourg, avait traversé trois fois la zone équatoriale et commençait à rancir, et il devait la repasser à nouveau prochainement.

Les premières plaintes à ce sujet vinrent des Français, puis les étrangers en firent autant.

Au départ de Portland, on avait embarqué quatre jeunes porcs que l'on nourrissait en puisant dans le blé du chargement, mais dont l'augmentation de poids n'avait pas été ce qu'on escomptait et attendait. En alternant les rations de lard frais avec le lard de Hambourg, le capitaine pensa satisfaire l'appétit de l'équipage et calmer ses réclamations. Il n'y réussit que partiellement, et moi-même, en tant que cambusier, certains Français pensaient que j'en étais le seul responsable. Il en fut de même du vin, dont il n'avait pas été embarqué une quantité suffisante au départ, pour un voyage qui devait durer environ une année.

Je dus prévenir le capitaine lorsque je mis en perce la dernière barrique qui contenait 220 litres, car j'en escomptais la fin avant l'arrivée à Liverpool. En ce qui concerne les étrangers, le manque de vin ne présentait guère d'inconvénient, et ils furent satisfaits lorsqu'on leur proposa de leur distribuer du thé au lieu et place. Le vin, ils le faisaient chauffer sur le fourneau du cuisinier, en y ajoutant de l'eau et du sucre.

Il n'en fut pas de même des Français. Le capitaine arrangea la chose en alternant chaque jour vin et thé, sauf le dimanche, où ils recevaient deux distributions midi et soir. Heureusement que pour le café la provision était suffisante jusqu'à la fin du voyage. Il en fut de même pour le boujaron de rhum du matin, qui, lui, était sacré et ne subit jamais aucune restriction.

Nous étions toujours dans la zone des forts vents d'ouest et du courant marin froid de la zone antarctique, qui nous poussèrent jusqu'aux environs du parallèle 40° où le *Sully* rencontra de nouveau des vents variables, nous obligeant souvent à changer l'orientation de la voilure, manœuvre assez fatigante pour l'équipage. Ces vents, tout en faiblissant, nous menèrent aux abords de la zone équatoriale de grand calme, la voilure battant par instants sur les vergues, ce qui faisait tempêter le capitaine, officiers et équipage, tous hantés du désir de revoir la terre ferme et le pays natal, si différent de ce que nous avions vu sur les rives du Columbia.

Au-delà de l'équateur, les alizés du NE nous menèrent à l'est de la mer des Sargasses, pour atteindre de nouveau la zone des vents NO, qui nous menèrent en rade de Queenstown, port irlandais de Cork.

Dès que le *Sully* fut solidement ancré sur ses deux ancres, une baleinière fut mise à la mer et le capitaine se rendit au Consulat de France où il trouva les ordres des armateurs nantais de livrer son blé à Liverpool. Dès le lendemain, un fort remorqueur anglais nous prit en charge et, remontant le canal Saint Georges, nous mit au quai de déchargement à Liverpool, le 9 juin 1908.

Partis de Hambourg le 11 juin 1907, cela nous faisait un voyage d'une année moins deux jours, qui nous fit faire le tour complet de la planète, passer quatre fois l'équateur, et doubler « les trois caps ». Dans les marines européennes de l'époque, on considérait comme marins accomplis ceux qui dans leur carrière avaient doublé à la voile les trois caps : Bonne-Espérance, Van Diemen (Sud de la Tasmanie) et le Cap Horn.

À tous les Français de l'équipage, il fut remis les salaires restant dus, ainsi qu'un billet de chemin de fer et le transport par mer jusqu'au Havre.

Henri KERGOAT

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

LE LIVRE - COFFRET
DE L'HISTOIRE VÉCUE ET RACONTÉE PAR :

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

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

75°28'
49°03'

CAMPANA 1840

- **Alfred** a écrit son histoire , et son manuscrit est parvenu jusqu'à nous
- L'un des **membres de sa famille** a réalisé une enquête minutieuse **il a réuni :** des **archives révélatrices**, des **illustrations originales**, les **fac-similés** et toutes les sources répertoriées. Le **compte rendu de l'expédition**, l'explication des **contextes historiques**, **géographiques** et **ethnologiques**... et aussi les **textes inédits** et complémentaires qui **racontent toute l'histoire**. Celle de ceux qui partent chercher les secours, celle de ceux qui les attendent sur l'île déserte... et celle du commandant maudit !
- Les **scientifiques Chiliens** soulignent l'intérêt exceptionnel du récit
- Une mission d'**exploration** afin de compléter la documentation....

Lettre écrite en 1841

Manuscrit définitif - 1894

CETTE HISTOIRE VÉCUE, DÉPASSE DE LOIN (TRÈS LOIN) LA FICTION.

Capitaine ! montez, montez vite ! la terre !!

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

Le départ n'était pas possible ; nous étions observés par quatre hommes aux pieds nus,

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 espéreront leur **retour** affamés **dans le froid**, entourés de natifs dont ils ont du mal à **cerner les intentions**...

Nomade de la mer

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

ALFRED BUOT DE L'EPINE
Son récit, donne le point de départ de l'enquête que son arrière arrière petit-fils a menée dans le temps et sur place !

Octobre 2020 après Alfred et pour la première fois depuis 180 ans quelqu'un va mettre un pied sur l'île déserte de Codavonga. La boucle est bouclée avec le **RETOUR À CAMPANA**

Une équipe de chercheurs autour de cette édition:
Christophe Pollet , **Pedro Pujante** , **Alfredo Prieto**
Archéologues Sous-marin, Historiens et Ethnologue
Brigitte & Yvonnick Lecoat.
Spécialistes du monde des Cap-Horniers
Laurent Pavlidis Historien & Conservateur du Musée de la Marine de Saint-Tropez

Livre grand format - 32 cm x 24 cm
350 pages - environ 2 Kg
Papier pour conservation à faible PH
Coffret de protection

- Textes et fac-similés du **récit original** sources complémentaires: ***Alfred Buot de l'Epine***, *le passager* ***Darlu***, *les rapports de mer du* ***Capitaine***.
- **Textes** et fac-similés **historiques**, **contextuels** & **familiaux rassemblés** par des spécialistes *Chiliens & Français.*
- Photos et textes de l'**expédition 2020**
- **Illustrations inédites** réalisées accompagnant le texte du récit complet.
- Toutes les **sources historiques** indexées.

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

Bio Eclair
1961 : 1er jour sur terre.
1971 : 1er appareil photo entre les mains.
1980 : 1er job comme assistant photographe - Lorieux
1982 : 1ère recherche sur le Naufrage de la Delphine
1985 : 1ère publication - Marie Claire
1987 : 1er contact avec un Conflit Armé (Salvador)
1989 : 1ère caméra dans les mains au Liban
1990 : 1ère exposition: Institut du Monde Arabe- Paris
1993 : 1er documentaire Sous-Marin - (Ushuaïa)
1997 : 1ère fois primé à un Festival
2003 : 1er livre édité chez Arthaud (Le Ventre de la Mer)
2009 : 1er film institutionnel (Hermès)
2012 : 1er livre édité en tant qu'éditeur
2013 : 1ère collection de guides Touristiques "Adresses Clés"
2020 : 1er pas & exploration sur l'île déserte d'Alfred...

www.presles.net
frederic@presles.net
+33 (0)6 58 55 38 05

COMMANDE AU TARIF SOUSCRIPTION

Date : / /2020
Nom : .....
Prénom : .....
mail : .....
Telephone : .....
Adresse : .....
.....
Code Postal : .....
Ville : ..... Pays : .....

nombre d'exemplaire(s) commandé(s) : [ ] (a)
les exemplaires seront livrés à partir d'Avril 2021

(b) au tarif unitaire de : 79€ de 1 à 4 livre(s)
(B) au tarif unitaire de : 74€ de 5 livre(s) et plus

oui non Je souhaite le retirer en main propre lors d'une rencontre, conférence ou rendez-vous
rayer la case non utile pour laisser apparaître votre choix en évidence

oui non Je souhaite le recevoir par collissimo à l'adresse indiquée ci-dessus

Pour livraison en Collissimo j'ajoute (c) --- € pour chaque livre (F), (E) ou (M)

Total: remise en main propre: (a) x (b *ou* B) =
envoi Collissimo: (a) x ((b *ou* B) + (c)) = [ ]

SOUSCRIPTION DU 1ER JANVIER AU 30 JUIN 2020 — ENSUITE
LIVRAISON LIVRE COFFRET PRINTEMPS 2021

79€ — 1 à 4 LIVRE(s) PU — 99€
74€ — 5 et + LIVRES PU — 84€

tarif du/des livres qui seront à disposition et remis en main propre lors des rencontres, rendez-vous & conférences à partir 15 mars 2021

CHÈQUE À L'ORDRE DE
Association CAMPANA 1840 & LA DELPHINE
121 IMPASSE DES VIGNES - 13480 CABRIES

EN LIGNE SUR
www.rebrand.ly/ALFRED-LE-LIVRE
Egalement pour commande en nombre & Corporate

(F) +10 € *tarif livraison Collissimo par livre(s)* FRANCE METROPOLITAINE

POUR DOM - TOM & EUROPE +20€ (E) *à ajouter par livre* +25€ (M) POUR AUTRES PAYS