

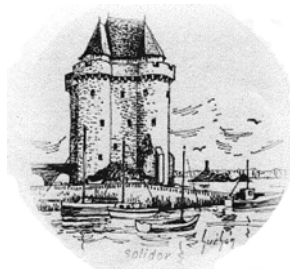
COMMUNICATION



N° 54 - Juillet 2020

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Le virus Covid 19 a emporté des membres de notre association et en a blessé d'autres. Nous sommes de tout cœur avec les familles des victimes et nous partageons leur tristesse.

Le virus a aussi perturbé l'activité de CHLC, nous obligeant à annuler des conférences alors que c'est pour nous un moyen très utile de faire parler des Cap-Horniers partout en France. Nous souhaitons vivement qu'il n'empêchera pas la tenue de notre congrès les 3 et 4 octobre à Saint-Tropez.

Nous avons mis à profit le temps de confinement en poursuivant la construction de notre site qui a ainsi sérieusement progressé. Nous avons en particulier traité le 4-mâts *Loire* avec les données dont nous disposons. Lors du voyage de 1913 les marins de ce voilier ont réussi à sauver ceux d'un voilier britannique en perdition dans le Pacifique sud. Marie-Paule Chauou-Cadic a déjà évoqué ce sauvetage dans notre bulletin (voir n°29). Nous donnons ici la parole au second du voilier naufragé, W.A.H. Mull, le capitaine ayant disparu dans le naufrage. Il rend un vibrant hommage aux sauveteurs français (cf. Journal de bord et rapport du naufrage, in *Annales du Sauvetage Maritime*, 1914, 1^{er} fascicule, Gallica). Merci à Jean-Paul Coquinot, Marie-Laure Le Louarn et Charles Weisz pour leur aide précieuse lors de ce travail.

Yvonnick LE COAT

Témoignage : Sauvetage des marins du 3-mâts britannique *Dalgonar* par les marins du 4-mâts français *Loire*.

Nous sommes partis du dock de Callao, le 20 septembre 1913, vers 1 heure de l'après-midi. Le navire avait un tirant d'eau de 12' 9" à l'arrière et 11' 7" à l'avant et nous avons mouillé dans la baie. L'équipage fut occupé en bas dans la cale à niveler le lest embarqué dans les deux panneaux. Des bardits furent établis et saisis, bien solidement. Des madriers en plan croisés furent placés dans le carré des panneaux, fortement amarrés et épontillés aux barrots du faux pont. Le lest fut recouvert en grand. Nous avons fait aussi à l'extrémité de chaque tas de lest une cloison pour empêcher le déplacement.

Il y avait 660 tonnes dans le panneau n°2 et 340 dans le panneau n°3.

Le 23 septembre, à 4 heures du soir, nous appareillâmes du Callao, 30 hommes à bord, tout compris, pour Taltal. Léger vent de Sud-Est et beau temps. Toutes voiles dessus, le navire était très stable, on gouverna au plus près du vent, bâbord amure, cap au Sud-Ouest ¼ Ouest. Le beau temps modéré a continué ainsi jusque par 27° Sud et 84° Ouest. Le 7 octobre, autant que je m'en souviens, le vent augmenta graduellement et la voilure fut réduite en conséquence.

Le 8 octobre dans la matinée, nous eûmes un fort vent d'Est avec des temps à grains. Nous étions sous la misaine et les huniers. J'allai voir en bas, tout était bien. À midi, tout le monde étant sur le pont, on prit bâbord amures, cap au Nord-Est et Nord-Nord-Est. À 7 heures du soir, le vent et la mer ayant grossi, on serra le hunier volant de l'arrière et, à 11 heures, le vent ayant encore augmenté, les deux autres huniers volants furent serrés.

Le 9 octobre au matin, fort coup de vent avec mer grossissant beaucoup, temps très pluvieux, le navire roule et fatigue énormément. À 6 heures du

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>

matin, le premier lieutenant, M. Oxnard, descendit dans la cale et rapporta que tout allait bien en bas.

À 8 heures du matin, le vent se modéra un peu mais la mer était très grosse du Sud-Est. Le navire avait le cap au Nord-Est et Nord-Nord-Est. À 8 heures 30, le capitaine Isbester me dit d'aller en bas avec le charpentier pour voir si le lest était toujours bien arrimé. Nous trouvâmes tout en ordre quand nous descendîmes, mais, pendant que nous étions occupés à notre examen, un grain tomba sur le navire. Le petit hunier fixe fut emporté. Les hommes de quart montèrent alors en haut pour ramasser les débris. Au même moment, le navire donna un coup de roulis beaucoup plus fort et le lest ripa un peu. Tout le monde fut appelé et nous fîmes

prendre bâbord amure. La barre fut mise en grand pour laisser porter, et les vergues du grand mât et du mât d'artimon furent brassées en ralingue. Le navire avait le cap au Nord-Est, il arriva au Nord-Nord-Est, mais il ne put dépasser ce point. Le capitaine m'ordonna de hisser deux focs pour aider à abattre mais, tandis que nous faisons cela, l'écoute de misaine qui était toute neuve cassa et, dans une terrible secousse, le navire fut chaviré sur le côté, l'extrémité de la grande vergue et des huniers de l'arrière trempant dans l'eau.

Le capitaine Isbester se précipita dans la cabine avec le charpentier à qui il donna l'ordre de sortir les haches qui étaient dans le magasin et de se tenir paré. Le capitaine entra pour quelque chose dans sa



Le trois-mâts carré *Dalgonar*.
Coll. State Library of Victoria.

descendre dans la cale pour réarrimer le lest qui fut encore recouvert et accoré pour le mieux.

À 11 heures 30, le capitaine donna l'ordre à une bordée d'aller dîner. À midi, la bordée de tribord descendit dans la cale et remplaça celle de bâbord, mettant des épontilles partout où il était nécessaire. À midi, latitude 31° 45' Sud, longitude 85° 27' Ouest, il ventait en tempête avec une très grosse mer et des grains violents chaque demi-heure.

À 2 heures 30 p. m., un terrible grain assaillit le navire et en même temps un épouvantable coup de mer le frappa par le travers à tribord. Le navire était presque chaviré, la mer déferlait par-dessus. Les épontilles et accores du lest furent arrachés et le lest jeté en grand sur le côté de bâbord. Quelques-uns des hommes qui étaient en bas eurent les jambes enterrées dans le lest et ils ne s'en tirèrent qu'avec de grandes difficultés. Ils grimperent tous sur le pont et ceux de la bordée de bâbord montèrent aussi immédiatement, quelques-uns étaient presque nus. Le capitaine ordonna au charpentier de condamner les panneaux tout à fait et donna des ordres pour

chambre puis tous deux revinrent sur le pont. Le charpentier demanda au capitaine Isbester de venir sur la dunette, mais ce dernier s'y refusa et donna l'ordre de mettre le canot de sauvetage de bâbord à la mer, ce qui fut fait convenablement.

Six ou sept hommes montèrent dans le canot mais il fut écrasé par les bossoirs. Les hommes purent regripper à bord. Le capitaine commanda alors de mettre le canot de sauvetage de tribord à la mer ce qui fut également exécuté sans retard. M. May, deuxième lieutenant, le cuisinier, le voilier, le mousse L. Jones, le matelot A. Confrere, et deux ou trois autres hommes sautèrent dedans. Ils le mirent convenablement à la mer ; cependant, malgré leurs efforts, ils ne parvinrent pas à le dégager à cause des remous et du roulis.

La tête du bossoir de l'avant porta sur le cuisinier qui était près de l'étrave et l'écrasa ; l'avant du canot fut brisé et la partie restante fut retournée deux fois sens dessus dessous, précipitant les hommes à la mer. Ils parvinrent à remonter à bord, à l'exception du cuisinier qui était écrasé et du

voilier qui fut noyé Le matelot Confrere put atteindre le bord, mais il fut entravé dans les cordages des bras de vergues et resta accroché à la lisse pendant deux jours. Il nous fut impossible de l'approcher d'aucune façon et c'est morceau par morceau qu'il fut emporté peu à peu.

Quand notre pauvre capitaine vit que le canot de sauvetage de tribord était broyé, il dut évidemment perdre la raison, car il lâcha son point d'appui et alla frapper contre le bossoir de l'arrière, se fracturant probablement le crâne car il ne parla ni ne remua plus. À un moment où j'essayais, avec quelques hommes, en nous cramponnant à l'extérieur du navire, d'aller hisser les focs, je vis le corps du capitaine passer par-dessus bord. Un remous

retomber sur la carlingue, il aurait sûrement traversé le navire de part en part. Chaque fois qu'il retombait, la coque était violemment ébranlée. Nous n'espérions plus vivre que quelques heures.

Cependant, après que nous fûmes débarrassés des mâts, la lisse redevint visible à nouveau, mais nous ne pûmes atteindre le gréement sous le vent pour le couper car la mer arrivait à la moitié du pont, jusqu'au bord du panneau. Dans la chambre, les cabines sous le vent étaient remplies d'eau qui brisait tout à l'intérieur où il était tout à fait impossible de pénétrer, d'autant que nous nous attendions à chaque instant à ce que les mâts fissent des trous dans la coque ou à ce que le navire chavirât complètement.



Le 4-mâts *Loire* de la Cie Bordes. Coll. Adam. SHD Brest.

l'entraîna au loin et nous ne le revîmes plus.

Je donnai l'ordre de couper immédiatement la mâture. Le charpentier, M. Oxnard, et un homme coupèrent le gréement d'artimon. J'envoyai 3 ou 4 hommes à l'avant pour essayer d'avoir des haches dans l'atelier du charpentier. En se servant de cordes, ils purent y arriver et ils commencèrent à couper le gréement de l'avant. Le mât d'artimon partit le premier et cassa à environ 10 pieds du pont et juste sur le bord de la lisse.

J'encourageai mes braves officiers et mes hommes autant que je le pus pour exciter leurs efforts ; 40 minutes plus tard, environ, les trois mâts étaient par-dessus bord. Le grand mât fut coupé par M. Oxnard, le charpentier, et quelques hommes ; il se brisa également à huit ou dix pieds au-dessus du pont et au-dessus de la lisse. Ce fut alors le tour du mât de misaine qui fut cassé de la même façon, mais, avec le roulis, la tête du mât de misaine se redressa, le mât se souleva de son emplanture d'au moins une dizaine de pieds et retomba avec une terrible force sur la carlingue. S'il avait manqué une seule fois de

J'encourageai les hommes de mon mieux en leur disant d'avoir confiance en Dieu et qu'il nous aiderait tous. Il était à peu près 8 heures du soir, la tempête continuait avec de violents grains de pluie et une mer démontée ; nous étions tous rassemblés en dehors de la lisse sur l'arrière de la dunette.

M. Oxnard et M. May, avec quelques hommes, descendirent à l'aide de cordes dans le salon par la claire-voie et par la chambre de veille ; ils fixèrent une chaise dans le salon et me firent descendre en bas à l'abri. Nous étions tous mouillés et nous avions froid ; nous pûmes cependant nous arranger pour trouver quelques vêtements secs, qui étaient dans l'armoire de réserve, et du biscuit. Après cela, nous nous remîmes entre les mains de Dieu tout-puissant car nous n'avions plus l'espoir de voir se lever le jour, nous trouvant trop loin dans le Sud et pas assez loin dans l'Ouest pour avoir la chance de rencontrer aucun navire retournant en Europe.

Cependant, je mis un officier et deux hommes à veiller, car rien n'est impossible à Dieu. Le reste des hommes se mit à l'abri dans la chambre de veille

et le salon à côté de moi, mais chacun d'eux était amarré à une corde pour lui permettre de remonter sur le pont au besoin.

Je demeurai assis sur ma chaise toute la nuit, priant Dieu de tout mon cœur et de toute mon âme, et je n'ai aucun doute que tout le monde faisait comme moi. À minuit la tempête faisait rage, toujours avec grosse mer et grains de pluie. Le navire roulait fortement ; parfois son pont se trouvait perpendiculaire à la mer et nous nous attendions à chaque instant à ce qu'il chavirât complètement.

Le 10 octobre, M. May et ses deux hommes de veille virent un feu vert à bâbord AV. Nous saisîmes vivement quelques fusées volantes et deux feux bleus pris dans la chambre de veille, et nous allumâmes fusée après fusée et feu bleu après feu bleu. Mais nous n'en avions pas allumé plus de deux ou trois qu'on nous répondit par un feu bleu. Oh ! comme nous acclamâmes et merciâmes Dieu ! Pas une langue ne saurait le dire. Dieu avait entendu notre prière et envoyé un navire à notre secours. Au lever du jour, nous le vîmes venir dans notre direction avec ses voiles brassées carré par notre tribord. Il vint tout près de notre arrière, sous le vent, et tous ceux qui en étaient capables témoignèrent de leur joie par trois acclamations. Le nom du navire était *Loire*, de Dunkerque ; il hissa le pavillon français avec le signal : "Voulez-vous abandonner ?", auquel nous répondîmes par l'affirmative.

Le navire vira quatre fois autour de nous ce jour-là, mais ne put nous aider à cause de la terrible tempête et de la mer en furie qui régnaient à ce moment-là. Plusieurs des hommes qui savaient nager voulaient sauter par-dessus bord, tandis que le navire était tout près nous, mais je m'arrangeai pour les en empêcher, car j'étais persuadé qu'ils n'auraient jamais pu arriver jusqu'au navire, et ils m'écoutèrent. Quand il fit jour, nous remarquâmes que nos trois mâts étaient partis et cassés juste en dehors de la lisse et qu'avec eux était parti le beaupré, brisé en dehors du cercle du petit foc. Les tiges de ridoirs avaient été cassées au ras de leur manchon et cela fit que nous nous sentîmes le cœur un peu plus léger.

Une chose que je désire indiquer à propos de mes hommes, c'est que je suis très fier de dire que M. Oxnard, deuxième officier, et M. May, troisième officier, ont fait leur devoir comme de vrais marins anglais et exécuté mes ordres à la lettre, conservant constamment tout leur calme et travaillant ensemble pour le bien commun. De grands éloges leur sont dus. Notre charpentier, M. Dunker, s'est conduit comme un héros plein de calme et pensant aux

autres comme à lui-même ; il s'est attaché à sa grande tâche comme un homme qui veut reconforter les hommes qui travaillaient avec lui en coupant les mâts, et je dois dire qu'il mérite aussi de grands éloges. Des compliments sont également dus à tout l'équipage : tous sont restés pleins de sang-froid et solidaires et ont exécuté mes ordres comme de nobles marins britanniques. Puisse Dieu les bénir tous et les protéger !

À 3 heures de l'après-midi, quand nous nous aperçûmes qu'il était impossible qu'on nous secoure ce jour-là, nous essayâmes de nous procurer quelques biscuits et de l'eau, et revêtîmes quelques vêtements secs, et nous réussîmes à nous procurer tout cela. À l'aide de cordes nous pûmes arriver à la pompe qui, fonctionnant très bien, nous permit d'avoir de l'eau douce, ce dont nous fûmes très heureux car à ce moment-là nous commencions à avoir grand'soif.

À 4 heures de l'après-midi, notre compagnon le quatre-mâts barque *Loire* tourna autour de nous pour la quatrième fois, qui fut la dernière de ce jour-là, et vint tout près sous notre arrière. Le capitaine nous fit signe de la main ; il nous pria d'être calmes et patients, et il hissa le signal de façon à nous faire comprendre qu'il avait l'intention de rester près de nous, ce que nous accueillîmes par trois acclamations. Il nous répondit de même et cela soulagea nos cœurs considérablement. Nous nous préparâmes alors à passer la nuit comme précédemment, consumant des feux pour la nécessité d'établir notre position et nous nous remîmes entre les mains de Dieu pour qu'il nous protège contre les périls de la mer.

Le 11 octobre, dès qu'il fit jour, nous étions un peu découragés en ne voyant plus le navire français. Notre héroïque charpentier et trois ou quatre hommes s'offrirent volontairement pour nous débarrasser de l'ancre de bâbord qui était amarrée sur le gaillard et dont ils furent assez heureux pour réussir à couper les saisines, ce qui soulagea un peu le navire. Alors ils descendirent volontairement dans la cale du panneau AV pour se rendre compte si rien ne pouvait être fait au lest ; mais quand ils y furent, ils trouvèrent le lest tout sur bâbord, remontant jusqu'aux barrots du faux pont et reconnurent l'impossibilité de faire quoique ce soit à un tel lest qui roulait de-ci de-là comme des billes avec le roulis du navire. Ils trouvèrent aussi de l'eau, de l'avant à l'arrière, dans l'entrepont ; mais ils gardèrent cela pour eux et n'en parlèrent pas aux autres hommes pour qui c'eût pu être une cause de panique.

à suivre