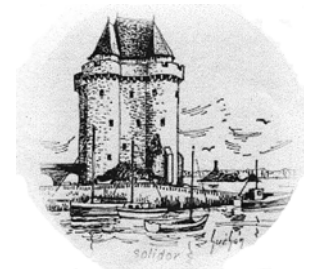


COMMUNICATION

N° 56 - Septembre 2020

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Le congrès de Cap Horn au Long Cours à Saint-Tropez en octobre 2020 est annulé !

L'évolution de la situation sanitaire sur les bords de la Méditerranée ne nous a pas permis d'être assurés que nous pourrions tenir notre congrès à Saint-Tropez sans risques majeurs pour les congressistes. Et puis l'inquiétude légitime des uns et des autres aurait empêché que ce congrès soit ce que nous souhaitons à chaque fois, une fête de CHLC.

C'est à regret que nous avons pris cette décision, car nous tenions à ce congrès qui se veut un hommage aux Cap-Horniers méditerranéens et un encouragement à nos amis qui travaillent là-bas à la sauvegarde du patrimoine de ces marins. Marseille fut en effet l'un des quelques ports français armant des voiliers cap-horniers, les Chantiers de La Seyne ont construit nombre de ces voiliers, des trois et quatre-mâts qui ont pour noms *Antoinette*, *Apolline Émilie*, *Glaneuse*, *Jacqueline*, *Persévérance*, *Rhône*, *Tamaris*, *Wulfran Puget*, etc. Dans le musée de la Citadelle, enfin, une belle et très intéressante salle est dédiée aux Cap-Horniers.

Nous avons beaucoup travaillé à la préparation de ce congrès avec nos amis de Saint-Tropez et notre détermination est intacte. Nous tenons aussi à ce que ça ne soit pas de la peine perdue. Nous allons tout faire pour réaliser ce projet en 2021... si les conditions le permettent alors.

Yvonnick LE COAT

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

(Suite et fin du n° 54 de Communication)

Le 11 octobre à 10 heures du matin, le navire français était de nouveau en vue à tribord, et en quelques minutes nous pouvions le voir venir à nous avec ses voiles carrées dessus. Personne, excepté ceux qui ont éprouvé une si terrible situation, ne peut penser combien sa vue soulagea nos cœurs, et une fois de plus nous sûmes que nos prières avaient été entendues par notre grand Créateur. La tempête continuait toujours à souffler avec violence, grosse mer. Nous avions tous notre ceinture de sauvetage autour du corps et nous étions préparés pour le pire. Notre miséricordieux ami navigua deux fois autour de nous ce jour-là et, à la seconde, il hissa un signal expliquant : « Attendez que le temps se modère ». Oh ! comme nous l'acclamâmes et le remerciâmes.

Nous étions dès lors sûrs qu'il ne nous abandonnerait pas, mais qu'il nous verrait mourir jusqu'au dernier ou nous sauverait. Alors nous nous remîmes entre les mains de Dieu pour une autre nuit, et continuâmes à veiller attentivement. À minuit, le vent soufflait toujours très fort, soulevant des montagnes de mer auxquelles rien ne pouvait résister et à tous moments nous entendions quelque chose qui se brisait dans la cale, sous nous ; cela partait comme un canon, le navire était secoué et tremblait d'une façon terrible.

Le 12 octobre, la tempête se poursuivait, grosse mer et, autant que j'en pouvais juger, le navire dérivait dans la direction Nord-Nord-Ouest à une vitesse d'à peu près 2 milles ½ à l'heure, ce qui fut reconnu à peu de chose près correct quand nous fûmes sains et saufs à bord de notre bon navire *Loire*. Au lever du jour, notre bon navire n'était pas en vue, mais nous ne pouvions pas voir très loin, car le temps était très bouché, avec de fortes bourrasques de pluie.

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>

À 9 heures du matin, nous prîmes une Bible, qui était en même temps un livre de prières, qu'un des hommes avait en sa possession dans sa poche, et nous récitâmes un service funèbre pour notre pauvre capitaine Isbester, H. Unger (cuisinier et maître d'hôtel), H. J. Cousin (matelot voilier) et Arthur Confrere (matelot) qui avaient perdu la vie. Le service funèbre fut récité par M. A. L. May, troisième officier qui, étant le fils d'un clergyman, était le plus désigné pour la circonstance, chantant les hymnes et remerciant Dieu pour sa merveilleuse miséricorde en envoyant ce voilier à notre secours alors que nous n'avions pas vu le moindre navire depuis notre départ de Callao. Après que le service fut fini, la *Loire* fut en vue encore une fois et vint près de notre arrière et sous le vent, mais il était toujours impossible de mettre un bateau de sauvetage à la mer, celle-ci étant furieuse avec de violents grains de pluie en rafale.

Nous tremblions comme des feuilles, étant mouillés tout le temps par la mer, les embruns et la pluie. Ce jour-là, notre ami resta en vue continuellement et quand la nuit vint nous gardâmes un feu, la lumière étant visible par intervalles, auquel il répondit.

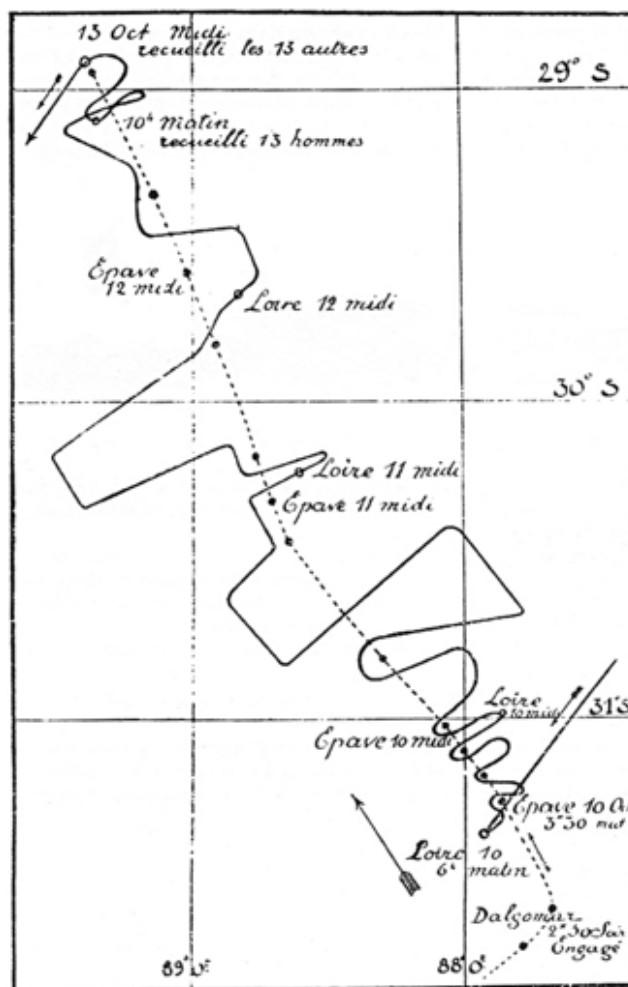
À minuit, la tempête diminua un peu et la mer se calma considérablement.

Le 13 octobre, au lever du jour, le vent recommença et fraîchit encore, mais la mer s'était calmée beaucoup. Notre ami le quatre-mâts barque était en panne, par le travers au vent sous ses huniers et sa misaine. Il avait deux pavillons de signaux qui flottaient signifiant : "Je viens à votre secours". Au bout de quelques minutes, nous vîmes l'équipage mettre le canot de sauvetage à la mer et venir dans notre direction sous le commandement du second capitaine, M. Yves Cadic, en risquant leur vie car le vent croissait encore considérablement et il y avait une très grosse mer.

Nous fixâmes une corde de deux pouces à une bouée de sauvetage et nous la leur jetâmes, car ils ne pouvaient pas s'approcher à moins de soixante brasses, à cause de la forte mer. Ils l'attrapèrent et nous y fixâmes une corde de trois pouces et demi, qu'ils amenèrent à eux et attachèrent à l'arrière du canot. Ils avaient aussi à l'avant une ancre flottante avec quinze brasses d'aussière pour empêcher le canot de venir en travers à la mer. Alors nous prîmes notre ligne de grande sonde neuve, que nous avions sur la dunette, et l'amarrâmes sur une autre bouée et la leur fîmes parvenir. Nous fîmes une boucle au milieu de la ligne de sonde et le charpentier prit un retour de cette ligne à la lisse de dunette et, à tour de rôle, les

hommes se placèrent dans la boucle. Le charpentier les faisait alors descendre à l'eau et le second et un de ses hommes, assis à l'arrière du canot, en halant sur la ligne recueillaient les hommes sains et saufs dans le canot de sauvetage.

Ainsi fut fait pour chacun d'eux, les vieux et les infirmes ayant été sauvés les premiers, jusqu'à ce qu'ils aient eu treize d'entre nous dans leur canot. J'étais dans le canot de sauvetage et j'avais avec moi tous les papiers du navire, excepté mon journal de mer (log book) qui est perdu ; j'avais essayé de le retirer de ma chambre après notre première nuit en me penchant au dehors, mais elle était pleine d'eau et tout y était brisé et mélangé.



Route du quatre-mâts *Loire* (trait plein) et dérive du trois-mâts *Dalgonar* (pointillés) du 10 au 13 octobre 1913 établies par le capitaine Michel Jaffré. In Léon Haffner, "À l'assaut des Océans", 1936, éditions La Découverte,

Alors le canot partit dans la direction du navire. M. Oxnard hissa sur une petite perche la lettre R, se conformant en cela aux instructions que le capitaine de la *Loire* avait données à ses officiers pour le prévenir que le canot retournait à bord. Nous arrivâmes le long du bord, sains et saufs, et nous nous préparâmes à sauter quand le canot serait au

niveau de la lisse du navire où son équipage était prêt à nous saisir. Treize d'entre nous furent déposés sains et saufs à bord.

Le second capitaine, M. Cadic, ne s'attarda même pas une minute avec son brave équipage, mais courageusement recommença encore, au risque de leur vie, pour sauver le reste de nos compagnons, ce à quoi ils arrivèrent heureusement. Le charpentier fut le dernier homme à quitter l'épave. La lettre R flottait. Il descendit de lui-même et quand il fut dans la mer, il laissa aller la corde et fut hissé sain et sauf dans le canot qui arriva très bien le long du navire, transbordant tout le monde avec les mêmes dispositions que précédemment.

Les canotiers crochèrent alors les palans du bateau de sauvetage que nous aidâmes tous à remonter à bord, aussi vite que possible, de façon à l'empêcher d'être brisé, et il fut déposé sur le pont. Nous allâmes tous sur la dunette et remerciâmes Dieu, le capitaine, ses officiers et ses matelots, et leur donnâmes trois acclamations qui portaient du cœur pour avoir sauvé notre vie, au risque de perdre la leur. Ils avaient leur deuxième canot de sauvetage paré pour le cas où quelque chose nous serait arrivé. Ils avaient aussi de très grands sacs, pleins d'huile, traînant à l'avant et à l'arrière, ce qui empêchait les gros paquets de mer de briser et d'inonder le canot.

Quand le chargement du premier canot fut sain et sauf à bord, je vis le capitaine qui se tenait sur la passerelle et qui pleurait comme un enfant. Je courus à lui et le remerciai ; il me dit alors qu'il ne nous aurait jamais abandonnés, même s'il avait eu à rester près de nous pendant trente jours, il aurait vu mourir le dernier d'entre nous ou nous aurait tous sauvés.

Nous étions tous sauvés à midi, latitude 28° Sud, longitude 87° 4' Ouest, vent du Sud et tournant rapidement encore en forte tempête. La voilure fut établie et on reprit le plus près du vent bâbord amure. Le capitaine, les officiers et l'équipage nous donnèrent des vêtements secs, et quelque chose à manger et à boire et nous traitèrent de la façon la plus humaine. Les hommes avaient tous une couchette dans l'entrepont avant. Le charpentier et quelques hommes firent des copeaux destinés à nous servir de matelas, et le capitaine sacrifia deux bonnes toiles à voiles, les découpa, et fit ainsi des couvertures pour chacun d'entre nous ; c'était très propre, bon et chaud. En bas dans le poste avant, tous les hommes étaient installés très confortablement. Le capitaine et moi nous occupâmes de tous ceux qui avaient été blessés ; ils furent installés dans un endroit à part. R. Jones fut le premier soigné ; son

bras était enflé démesurément, depuis l'épaule jusqu'au bout des doigts, mais l'os n'était pas fracturé. Le capitaine le lui enveloppa et lui donna une chambre dans le roof de la dunette. Notre charpentier était contusionné à la hanche et au genou et son pied aussi avait été coupé et blessé ; le capitaine l'enveloppa également et l'envoya avec le charpentier du navire. E. Maganske, Charles Ellison, James Kavanagh, Michel Eniger, A. B. et B. Mullaney, tous ayant été plus ou moins blessés aux bras et aux jambes, le capitaine les soigna régulièrement chaque jour. Moi-même et M. Oxnard eûmes une chambre dans le salon et M. May trouva sa place avec le deuxième lieutenant de la *Loire*. Et ainsi chacun était emménagé très confortablement. Il y avait 26 d'entre nous de sauvés et le total de l'équipage étant de 33, nous étions 59 hommes à bord, ce qui imposa la nécessité absolue de se mettre à la demi-ration. L'équipage du navire a bien voulu y consentir pour notre bien et j'espère que tous seront hautement récompensés à l'arrivée et que Dieu bénira et protégera nos sauveteurs, partout où ils iront.

De grandes louanges reviennent au capitaine Michel Jaffré, capitaine du bon navire *Loire*, pour son action héroïque en restant près de nous pendant quatre jours, faisant manœuvrer son navire tout le temps et dont le pied ne quitta pas le pont depuis le moment où il vit nos fusées jusqu'à celui où il nous sauva.

Et aussi au second capitaine, M. Yves Cadic, qui commandait le canot, et son équipage pour l'adresse avec laquelle ils manœuvrèrent le bateau de sauvetage au risque de leur vie pour nous sauver ; et aussi au deuxième officier, le premier lieutenant, M. Paul Boulet, et à l'équipage pour la façon splendide dont le navire fut manœuvré pour nous sauver. J'espère que Dieu, notre Père, qui est au ciel, les bénira et les protégera tous, et les récompensera hautement tous pour leur action héroïque.

Le troisième jour après que nous fûmes sauvés, ma tête enfla terriblement et je fus très malade pendant une semaine. Le second capitaine, M. Cadic, était également très souffrant, par suite de ses efforts à bord du bateau du sauvetage où il contracta un très gros rhume. Il dû suspendre son service une semaine et n'est pas encore guéri. Il a été soigné tout le temps par le capitaine.

Quant à nous, nous sommes maintenant tous très bien, Dieu merci.

Signé : W. A. H. Mull

Le Second du *Dalgonar*

Dernière victime du naufrage du *Dalgonar* :

Peu après le sauvetage des marins du *Dalgonar*, Yves Cadic (que l'on voit sur la photo ci-contre à bord du 4-mâts *Loire*) fut pris d'un enrrouement douloureux qui l'obligea à cesser son service le 18 novembre 1913, comme le dit W.A.H. Mull dans son rapport. À son arrivée à Dunkerque, le 5 janvier 1914, on diagnostiqua une laryngite grave qui avait entraîné une "affection rénale suraigüe". Peu après ces examens médicaux il avait rejoint son domicile "pour se soigner", selon un témoignage. Le 10 mars, il succombait de "complications cardio-pulmonaires" dues, dit le rapport médical, à cette affection.



Voyage du quatre-mâts *Loire* en 1913-1914 :

Expédié le 28 mars 1913 allant à Port Talbot (G-B)
Ayant 33 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé Port Talbot 3 avril 1913 venant de Hambourg (All.)
Ayant 32 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 25 avril 1913 allant à Valparaiso (Chili) à ordres
Ayant 33 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Valparaiso le 24 juillet 1913 venant de Port Talbot
Ayant 33 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 20 août 1913 allant à Iquique (Chili)
Ayant 33 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Iquique le 27 août 1913 venant de Valparaiso
Ayant 33 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 12 octobre 1913 allant à Douvres (G-B) à ordres
Ayant 33 hommes d'équipage et pas de passagers (*)

Arrivé à Dunkerque le 5 janvier 1914 venant de Iquique
Ayant 33 hommes d'équipage et pas de passagers

(*) Avec les 26 rescapés, le retour à Dunkerque via Douvres, par le cap Horn, se fait avec 59 hommes à bord au lieu de 33.

Rôle d'équipage du voilier pour le retour en France :

Nom	Prénom	Insc. n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Jaffré	Michel	64-CLC	Brest (29)	1881-04-27	Saint-Nazaire (44)	Capitaine
Cadic	Yves	227-CLC	Paimpol (22)	1884-07-04	Bréhat (22)	Second
Bouton	Léonard	299	Saint-Brieuc (2)	1885-08-13	Saint-Brieuc (22)	2e lieutenant
Sorel	Joachim	721	St-Nazaire (44)	1882-01-27	Pluméliau (56)	Cuisinier
Sohier	Eugène	12169	Saint-Malo (35)	1886-12-04	Pleurtaut (35)	Charpentier
Le Coadic	Mathurin	14866	Paimpol (22)	1888-10-09	Kéridy (22)	Matelot
Sivager	Georges	728	Saint-Pierre (97)	1877-07-13	Basse Pointe (Martinique)	Matelot
Le Vay	Émile	14538	Paimpol (22)	1885-09-04	Plounez (22)	Matelot
Brochen	Jean	26568	Paimpol (22)	1888-07-04	Quimper-Guézennec (22)	Matelot
Dervout	Jean-François	439	Concarneau (29)	1887-12-25	Riec-sur-Belon (29)	Matelot
Pouhaër	Joseph	2571	Paimpol (22)	1870-04-20	Plourivo (22)	Matelot
Cochard	Yves	14429	Lannion (22)	1862-09-08	Louannec (22)	Matelot
Planchette	Vénérand	507	Le Havre (76)	1888-11-14	Vauclin (Martinique)	Matelot
Pesnel	Alexandre	11408	Granville (50)	1879-02-12	Montsurvent (50)	Matelot
Licon	François	3142	Lannion (22)	1877-12-20	Trébeurden (22)	Matelot
Hervéou	François	5101	Morlaix (29)	1875-11-23	Locquéholé (29)	Matelot
Kerné	François	5801	Morlaix (29)	1886-09-27	Taulé (29)	Matelot
Le Guen	Joseph	1364	Le Conquet (29)	1890-04-15	Porspoder (29)	Matelot léger
Prat	Louis	2239	Lannion (22)	1894-08-02	Pleumeur-Bodou (22)	Matelot léger
Chevalier	Jacques	583	Morlaix (29)	1894-01-16	St-Martin-des-Champs (29)	Matelot léger
Le Bris	François	5745	Lannion (22)	1893-12-14	Perros-Guirec (22)	Matelot léger
Richard	Pierre	22068-IP	Paimpol (22)	1894-01-26	Ploubazlanec (22)	Matelot léger
Le Rohellec	Joseph	4797-IP	Auray (56)	1893-09-30	Baden (56)	Matelot léger
Halna	Joseph	14197	Saint-Malo (35)	1894-03-13	Saint-Lunaire (35)	Matelot
Cardin	Pierre	30261-IP	Saint-Brieuc (22)	1896-01-14	Pléneuf-Val-André (22)	Mousse
Cressent	François	17598	Dinan (22)	1896-08-17	Plouër-sur-Rance (22)	Mousse
Minier	Jean	831	Binic (22)	1861-11-13	Pordic (22)	Matelot
Riou	Charles	22515	Paimpol (22)	1896-03-21	Lézardrieux (22)	Novice
Bocher	Pierre	2447	Paimpol (22)	1869-04-21	Kéridy (22)	Mécanicien
Hamet	Auguste	1307	Saint-Brieuc (22)	1874-12-29	Plérin (22)	Maître d'équipage
D'Hordain	Alfred	2929-IP	Dunkerque (59)	1883-08-02	Dunkerque (59)	2e maître d'équip.
Boulet	Paul	16803	Nantes (44)	1887-04-28	Nantes (44)	1er lieutenant
Lejeune	Nicolas	2508	Morlaix (29)	1866-09-03	Plouézoc'h (29)	Matelot