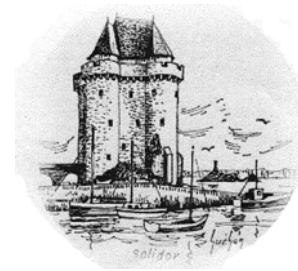


# COMMUNICATION

N° 66 - Novembre 2021

## CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



### Le mot du Président

C'est encore un jeune marin qui nous embarque, Eugène Reichling. Il nous parle de son premier voyage cap-hornier. C'est écrit bien longtemps après la fin des voiliers cap-horniers marchands, à la demande de l'AICH (Amicale Internationale des CLC Cap-Horniers) pour sa revue "Courrier du Cap"... mais le témoignage est toujours bien vivant.

Nous avons joint le rôle d'équipage pour ce voyage du voilier qui transportait du charbon britannique pour le Chili et rapportait en France du nitrate des vastes gisements du désert d'Atacama. Vous retrouverez ce rôle sur notre site [www.caphorniersfrancais.fr](http://www.caphorniersfrancais.fr) quand nous aurons rétabli l'accès à sa base de données - provisoirement interrompu pour cause de mise à jour de logiciels imposée par notre hébergeur.

L'an dernier, à cette époque, devait se tenir à Saint-Tropez le congrès de notre association Cap Horn au Long Cours... mais la pandémie nous en a privés. Il s'agissait de rendre hommage aux Cap-Horniers des côtes de la Méditerranée : une école d'Hydrographie à Saint-Tropez formait les futurs officiers des voiliers marchands dont certains étaient construits dans les chantiers voisins de La Seyne. Une grande salle du musée de la Citadelle est dédiée à l'histoire de ces Cap-Horniers.

Eh bien, nous préparons à nouveau ce congrès de Saint-Tropez dont nous espérons qu'il pourra se tenir au printemps prochain... si la pandémie ne nous en empêche pas à nouveau. Comme d'habitude, nous souhaitons accueillir à ce congrès tous ceux que l'histoire de ces grands professionnels de la Marine Marchande intéresse, qu'ils soient ou non membres de notre association.

Yvonnick LE COAT

### Témoignage : 1911, Eugène Reichling (15 ans) mousse du 3-mâts *Chili*<sup>2</sup>.

Cela se passe sous les tropiques. La mer est calme, un vrai miroir dans lequel se reflète notre pyramide de voiles inertes battant le long des mâts. Dans ce calme désespérant l'horizon se confond avec la mer dans une teinte grisâtre. Au petit jour une forme imprécise apparaît dans le NE. Il faudra attendre que le soleil ait pompé cette espèce de buée pour distinguer la silhouette d'un voilier encalminé comme nous, bercé par cette musique lancinante d'un grément distendu et grinçant. Armé de sa longue vue le Capitaine Oulhen, de l'Aber-Wrac'h, aperçoit le pavillon allemand d'un trois-mâts barque. Les signaux du code nous apprennent qu'il s'agit du... disons *Weser* – son nom réel échappe à mes souvenirs – à destination d'Antofagasta au Chili avec un chargement de charbon. C'est aussi notre destination avec un chargement identique. Cette découverte ne laisse pas de nous causer un certain intérêt, d'autant que depuis notre départ de Port-Talbot nous n'avons pas croisé un seul navire, et cette rencontre nous apporte le réconfort d'une présence inattendue.

Nous en étions là de notre surprise lorsque soudain nous apercevons à mi-distance environ entre nos deux navires une embarcation à l'aviron se dirigeant vers nous. Les commentaires vont bon train à bord. S'agit-il de naufragés ou simplement d'un canot du *Weser*? Mais alors, quelles sont les raisons sérieuses qui motivent cette visite hasardeuse? Enfin nos visiteurs accostent après deux heures de navigation à l'aviron. On amène l'échelle de pilote et l'on voit un bon gros se hisser à bord et sauter lourdement sur le pont. Notre Capitaine l'accueille sympathiquement et les deux hommes se serrent cordialement la main.

– I am the captain of the *Weser*. How do you do?

– How do you do? You are welcome. Come along with me.

Ces paroles de bienvenue échangées, les deux Capitaines se dirigent vers la "chambre" pour aborder leur entretien. La présence de notre lieutenant "de cage à poules" sera précieuse car, exceptionnellement, grâce à quelques stages en Angleterre, il parle couramment l'Anglais.

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>

Nous saurons que le but du Capitaine du *Weser* n'avait heureusement rien de fâcheux, qu'il voulait simplement rompre la monotonie du moment en s'offrant un petit divertissement. Nous apprenons en outre que les deux "Grands-mâts" ont fait un pari aux termes duquel le dernier arrivé à Antofagasta paiera le champagne. La tâche ne sera pas aisée car le navire allemand est un fin coursier comme en témoignent ses lignes et sa mâture.

Quant au *Chili*, c'est le nom de notre trois-mâts barque, on le qualifie dans le poste de "vulgaire bourrin" et il en entendra bien d'autres lorsque son humeur capricieuse nous fera manquer un virement de bord. Construit dans les chantiers britanniques de la Clyde pour le compte d'un armement anglais il fut acheté par la suite par la Maison Bordès. C'est un gros ventru, lourd, tremblant à chaque coup de mer comme si l'avant allait se séparer de l'arrière.

Cependant une petite compensation va peut-être jouer à notre avantage. D'après l'Allemand son équipage manque d'expérience. Il n'y a pas d'Inscription Maritime en Allemagne comme chez nous, le recrutement d'un équipage se fait au petit bonheur la chance. C'est ainsi que les hommes du *Weser*, à part quelques marins éprouvés, comportent des éléments de toute provenance, recrutés au moment du départ. Et cette situation oblige le Capitaine à carguer les voiles bien avant le grain pour ne pas risquer la catastrophe. Cette précaution répétée souvent lui fait perdre nombre de milles.

Par contre, et c'est là notre avantage, l'équipage du *Chili* est uniquement composé de marins expérimentés pour les coups durs : Bordelais, Bretons et Dunkerquois. Le plus vigoureux et le plus brave, notre second capitaine, M. Baudon, est du quartier de Bordeaux. Il n'a pas son pareil dans les manœuvres, les bras des vergues lui filent entre les doigts et point n'est besoin d'y revenir pour rectifier le brassage.

Notre équipage se compose de quatre hommes derrière, dans le roof : le bosco, le mécanicien, le charpentier et le maître-coq. Sous le gaillard, douze hommes, six par bordée. Par bordée il faut entendre pour les bâbordais trois matelots, deux matelots légers et un mousse, pour les tribordais quatre matelots, un matelot léger et un mousse. En tout vingt hommes, service compris. Tous ont doublé le cap Horn plusieurs fois, sauf les deux mousses dont c'est la première aventure.

Pour ma part, je viens d'avoir quinze ans, et je compte déjà une année de navigation à la vapeur : un voyage d'Indochine, un autre sur la Plata à bord de l'*Amiral Ponty* des Chargeurs Réunis, et deux autres sur la côte occidentale d'Afrique à bord du paquebot *Afrique* de la

même compagnie, perdu quelques années plus tard au large de Noirmoutier. Ajoutez à cela de nombreuses sorties sur les petits voiliers de Saint-Quay-Portrieux. Avec cela la mer vous a déjà livré quelques-uns de ses petits secrets. Aussi, à l'énoncé de mes prouesses, le capitaine me dit :

– Tu n'es pas obligé, mais si tu le veux, tu feras le quart à courir avec ta bordée, les tribordais, et tu seras gabier du grand mât.

– Accepté Cap'tain.

La conversation suivant son cours dans la chambre des officiers, les cinq matelots de l'embarcation, tous de forts gaillards, sont reçus à l'avant dans le poste d'équipage. Et comme c'est l'heure du repas, le Capitaine ordonne d'ouvrir une grande boîte d'endaubage et d'ajouter un supplément de fayots, le tout arrosé d'un quart de gros rouge bien tassé. Nos camarades allemands témoignent d'un appétit féroce ; on dirait qu'ils n'ont pas mangé depuis huit jours. Il est vrai que deux heures sur les avirons ça creuse. Enfin, les meilleurs moments sont les plus courts, surtout dans ces parages, et l'on se quitte dans une atmosphère de franche camaraderie.

Au cours de la nuit suivante la brise se lève. Au petit jour l'on n'aperçoit plus devant nous qu'une voile qui s'évanouit bientôt derrière l'horizon. Le *Weser* prouve ainsi sa supériorité de marcheur. Nous ne nous reverrons plus qu'à Antofagasta.

Dans l'après-midi j'apprends ce que peut coûter un moment d'inat-

tention lorsqu'on veut se distraire à la pêche au requin. Assis sur la rambarde arrière de la dunette, je tiens à la main une ligne au bout de laquelle un croc est entortillé de lard servant d'appât. Soudain mon attention est attirée par le bruit léger des voiles hautes qui faseyent et risquent de masquer. Tout en tenant fermement ma ligne, je préviens le timonier qui semble somnoler à la barre. Le Capitaine, montant à ce moment sur la dunette, se précipite vers moi et m'arrache la ligne des mains pour la tourner rapidement sur la rambarde. Il venait d'apercevoir un énorme "peau bleue" de cinq mètres de long, peu à l'aise avec le croc dans le gosier il cherchait à se dégager dans un formidable coup de queue qui fit trembler toute la rambarde. La présence d'esprit du Capitaine me sauvait sans doute la vie une première fois.

Quant au requin, monté péniblement sur le pont à l'aide des deux bordées il fit la joie de Penven et Ollivier, tous deux de Perros-Guirec, qui s'approprièrent l'épine dorsale pour fabriquer des cannes. Mais cette opération chirurgicale ne fut pas des plus aisées, car il fallut assommer la bête à coup de barres de cabestan pour éviter soi-même d'être assommé par les coups de queue de



l'animal. Quant à l'épine dorsale, nos matelots la mirent à sécher dans la hune de misaine pour la soustraire à la rapacité des rats dont l'audace et une certaine familiarité avait fini par nous rendre insensibles à leur présence. Mais les rats ont du flair, et ce sont de fins gabiers. Profitant d'une nuit sans lune, ils se régalerent des vertèbres qu'ils laissèrent toutes rongées et inutilisables.

Pendant ce temps les milles s'entassent dans le loch au large des côtes de l'Amérique du Sud, et l'hiver austral approche avec toutes ses promesses de réjouissances. Mais l'on ne se présente pas au Cap en tenue d'été, aussi le *Chili* a revêtu sa parure d'hiver et mis en soute les voiles du beau temps ou trop usées. Tout est vérifié dans le gréement et paré pour la bataille qui ne devrait plus tarder.

Nous approchons des Malouines. Une brusque chute du baromètre, la brise qui fraîchit et refuse, cela vaut à la bordée de repos d'entendre la voix tortionnaire d'un homme de quart brailler la chanson coutumière des appels au quart :

– As-tu entendu les bossus, les tordus, les mal-foutus ? Debout ! Au quart, debout ! Tiens bon dormir ! Bottes et casaque, on va virer de bord !

On mesure l'effet produit par cette musique au milieu de la nuit sur les esprits plongés dans les délicies d'un rêve aux bras

d'une fiancée ou dans les souvenirs enchanteurs d'une bordée à tout casser sur le quai de la Fosse. Et l'on comprend la prudence de l'homme de quart de se tenir aussi près que possible de la porte et de ne pas trop insister sur la répétition de son refrain sous peine de subir une grêle de projectiles de toutes sortes.

La bordée est à peine sortie du poste qu'un grain violent nous tombe dessus. Nous laissons porter de justesse pour ne pas masquer et démâter. Il serait grand temps d'amener cacatois et perroquets, mais le Capitaine entend souquer dessus. Un seul commandement :

– Paré aux drisses.

La vitesse augmente, le tangage s'amplifie et les paquets de mer balayent violemment le pont de l'avant à l'arrière. Le *Chili* est démuné de passerelles reliant les roofs et il devient dangereux de circuler dans le coffre. Le vent ne mollit pas, le Capitaine non plus. Il veut profiter des circonstances et faire de la route. Son regard ne quitte pas la mâture, et bientôt des signes avertisseurs lui viennent d'en haut, des craquements sinistres dans les barres de perroquets. Nous sommes à la limite et chacun attend anxieusement, avec confiance toutefois, car si le bateau est lourd le gréement est bon.

Tout à coup un cri déchire la nuit, freiné par le sifflement du vent dans les agrès :

– Amenez les cacatois.

Il était temps. À ce signal, comme gabier du grand mât, je m'élançais dans les haubans pour aller serrer la toile. Mais devant les éléments déchaînés la tâche est trop rude pour un jeune mousse de quinze ans et Malevergne, de Limoges, matelot léger (dix-huit ans), s'élança à son tour en renfort. Nous grimpons péniblement dans la mâture, plaqués par le vent sur les haubans et fortement gênés dans notre ascension.

Le froid est glacial, la pluie aveuglante. Lourdemment vêtus avec notre ciré et nos bottes, nous atteignons enfin la vergue de cacatois. Le marchepied est glissant. La toile raide comme du zinc nous écorche les mains. La poitrine sur la vergue, les bras passés dans les erseaux pour éviter la chute, nous paumoyons la toile en redoublant de courage et de volonté, volonté d'arracher cette toile qui se gonfle au vent et violemment se rabat surnoisement sur nos têtes, risquant de nous emporter comme fétus de paille. Enfin la voile est rabantée, ficelée comme un

saucisson.

Il faut l'avoir fait pour comprendre la difficulté et le danger de l'opération par fort tangage et roulis violent dans la furie des éléments par une nuit d'apocalypse.

Le vent continue de fraîchir et nous portons encore trop de toile. En hâte le Capitaine commande :

– Amenez les perroquets volants, carguez les fixes.

Mais cette fois ça sera l'affaire des deux bordées au complet de s'expliquer là-haut, et rapidement, car le vent refuse et la manœuvre de virement de bord est urgente. Tout est paré pour l'opération et c'est dans le coffre, sous la violence des paquets de mer, que va se jouer la pièce. Le Capitaine, accroché au grand roof, surveille les préparatifs.

Soudain, sous l'effet d'une aulofée, le bateau plonge dans une lame monstrueuse qui s'abat sur le pont dans un vacarme épouvantable. Sous la violence du choc je lâche prise et, dans un fort coup de roulis, je suis emporté par ce torrent d'eau qui se déverse par-dessus bord. Je perds tout sens de l'orientation et j'aperçois une masse d'eau écumante s'étendant à l'infini.

La lisse a disparu, j'ai l'impression d'avoir passé par-dessus bord, lorsque la main de la Providence, en l'espèce celle du Capitaine, me saisit au passage. Puis je sens un bras qui m'entoure le cou. La pression est si forte que j'en perds la respiration. Nous sommes dans l'eau glaciale jusqu'à la poitrine et nous restons un moment dans cette position. Cela nous semble long et nous éprouvons un réel soulagement lorsque le navire se redresse. Sans aucun doute, le Capitaine m'aura sauvé la vie une deuxième fois.



Chili<sup>2</sup>, photo Irénée Le Coat

On fait l'appel des bordées. Quelle chance ! Pas de manquants. Le paquet de mer a semé les hommes. Chacun s'est accroché où il a pu et s'en tire avec les membres ou la face plus ou moins tuméfiés, les vêtements ruisse-lants et les bottes pleines d'eau. Et ce combat contre les éléments sera le combat de tous les jours pendant les trois semaines que le cap Horn nous fera payer notre passage. Toujours cette mer démontée et ce sacré vent debout nous condamnant à tirer bordée sur bordée.

Nous croisons le trois-mâts *Noémi*, des Voiliers Nantais je crois, filant plein vent arrière sur le chemin du retour. Quant au *Chili*, il continue de labourer péniblement la mer et, pour comble de malchance, le Capitaine souffre cruellement d'une espèce de phlegmon au bras droit qui l'immobilise complètement. Craignant des complications, il parle de relâcher à Valparaiso. Cela fait un homme en moins pour la manœuvre car, à bord du *Chili*, de jour comme de nuit, tout le monde met la main à la pâte. Du mousse au Capitaine, en passant par le maître-coq, personne n'est de trop pour faire face aux nombreux cas de force majeure, la composition des bordées ne permet pas de fantaisie, ni de tire-au-flanc.

Après des jours et des nuits harassants les éléments s'apaisent enfin, le soleil apparaît mais, signe inquiétant, nous enregistrons une brusque chute de température de

l'air et de l'eau. La raison nous en est vite fournie par la présence d'un immense iceberg par tribord, puis un deuxième droit devant et nous sommes bientôt entourés de points blancs. Aucun doute possible, nous avons fortement dérivé vers le Sud au milieu des glaces. Il est temps de sortir de ce mauvais pas après une navigation au pifomètre sans soleil, sans étoiles, depuis des semaines. Le Capitaine estime avoir suffisamment fait de l'Ouest et décide de changer d'amures pour remonter dans le Nord et sortir de cet environnement ô combien magnifique mais combien dangereux ! Le vent adonne, le bras du Capitaine semble lui laisser quelque répit, il ne parle plus de relâcher à Valparaiso et préfère tenir le coup jusqu'à destination.

La chance continue de nous favoriser et nous filons grand largue, toutes voiles dehors. Encore quelques jours et par une belle matinée ensoleillée, poussé par le vent du large, le *Chili* mouille sur la rade foraine d'Antofagasta. Un rapide examen des navires sur rade nous révèle l'absence inattendue du *Weser*. Il arrivera deux jours plus tard, après un passage du cap que son Capitaine qualifie d'épouvantable. Mais, bon joueur, il n'oublie pas son pari, et c'est dans une atmosphère de profonde sympathie que nous sablons le champagne, au terme d'une traversée qui marquera dans notre mémoire.

### Voyage 1911-1912 du trois-mâts *Chili*<sup>2</sup> :

Expédié le 24 mai 1911 allant à Port Talbot (G-B)

Ayant 21 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 16 juin 1911 allant à Valparaiso (Chili) à ordres

Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 31 octobre 1911 allant à Falmouth (G-B) à ordres

Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 18 février 1912 allant à Nantes

Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Port Talbot 31 mai 1911 venant de Gand (Belgique)

Ayant 21 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé Antofagasta (Chili) 5 oct<sup>brc</sup> 1911 venant de Port Talbot

Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Falmouth, le 15 février 1912 venant de Antofagasta

Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Nantes, le 2 mars 1912 venant de Falmouth

Ayant 20 hommes d'équipage et pas de passagers

### Rôle d'équipage du voilier :

Nom	Prénom	Inscrit n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Oulhen	Yves	[[19-CLC	[[Le Conquet (29)	1881-01-04	Landéda (29)	Capitaine
Baudon	Auguste	[[749-CLC	[[Bordeaux (33)	1877-02-16	Bordeaux (33)	Second
Boulogne	Henri	[[3757	[[Dunkerque (59)	1883-11-03	Fort-Mardyck (59)	1er lieutenant
Rault	Louis	[[3240	[[Auray (56)	1867-05-22	Erdeven (56)	2e maître d'équipage
Denier	Alexandre	[[2565	[[Dinan (22)	1892-03-17	Langrolay (22)	Charpentier
Baudont	Joseph	[[8389	[[Bordeaux (33)	1871-08-06	Bordeaux (33)	Mécanicien
Philippe	Guillaume	[[2121	[[Morlaix (29)	1865-11-12	Plouézoc'h (29)	Cuisinier
Tétard	Charles	[[4219-IP	[[Boulogne (62)	1892-08-13	Boulogne (62)	Matelot
Cussy	Louis	[[1145-IP	[[Caen (14)	1883-07-22	Caen (14)	Matelot
Briend	Eugène	[[4576	[[Saint-Brieuc (22)	1885-07-14	Plérin (22)	Matelot
Ollivier	Yves	[[5549	[[Lannion (22)	1886-10-31	Perros-Guirec (22)	Matelot
Le Penven	Stanislas	[[5465	[[Lannion (22)	1885-03-05	Saint-Quay-Perros (22)	Matelot
Leroy	Jacques	[[6900	[[Tréguier (22)	1878-03-11	Kerbors (22)	Matelot
Evenou	Guillaume	[[9268	[[Paimpol (22)	1883-02-27	Bréhat (22)	Matelot
Faugeras	Francisque	[[1291	[[Rouen (76)	1877-05-19	Paris (75)	Matelot
Le Goff	Pierre Maurice	[[905-IP	[[Dunkerque (59)	1892-07-03	Dunkerque (59)	Matelot léger
Malevergne	René	[[448-IP	[[Pauillac (33)	1892-12-03	Limoges (87)	Matelot léger
Prigent	Émile	[[17006-IP	[[Paimpol (22)	1892-11-05	Quemper-Guézennec (22)	Matelot léger
Reichling	Eugène	[[2913-IP	[[Binic (22)	1896-01-30	Paris (75)	Mousse
Delarue	Bernard	[[0000-IP	[[Calais (62)	1894-02-28	Oye (62)	Mousse
Buttez	Léon	[[921	[[Gravelines (59)	1867-06-26	Gravelines (59)	Pilote côtier