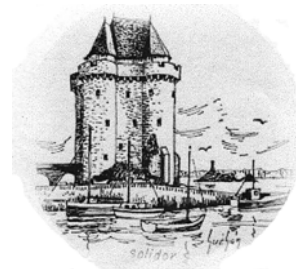


COMMUNICATION

N° 68 - Janvier 2022

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Nous retrouvons le jeune Joseph Ollivier, novice maintenant, sur le trois-mâts *Hoche*. Le voyage est long : Australie, Californie, Puget Sound, Australie à nouveau, Afrique du Sud et Australie encore. Le voilier rentre alors en Europe. Mais, après quatre mois, ce qui est inhabituel pour les retours d'Australie, on est sans nouvelles en France. Le navire est considéré comme perdu corps et biens ... pourtant ...

Puis nous embarquons avec Auguste Floury, mousse sur le trois-mâts *Bretagne*, capitaine Abel Guillou. Cette histoire va nous retenir longtemps, superbe illustration du courage de ces hommes ordinaires qui affrontent des obstacles extraordinaires, et de leur solidarité qui pour eux n'est pas une vertu mais une nécessité de la vie. Ce n'est que bien après ce voyage que le novice le raconte, mais ce qu'il a vécu a profondément marqué sa mémoire.

Ci-contre, un des poèmes recueillis à bord lors de ses voyages cap-horniers par Claude Ollivier. La Nouvelle-Calédonie, destination des voiliers qui en rapportaient du minerai de nickel, était aussi le lieu du bagne où ont été internés nombre de prisonniers politiques. Certains bagnards, une fois libérés, rentraient en France sur des voiliers marchands dont l'équipage était incomplet en travaillant "pour payer leur passage". L'auteur de ce poème n'a pas accepté la reddition de Napoléon III en 1870 et la perte de l'Alsace et de la Lorraine.

Enfin, nous préparons à nouveau notre congrès... il se tiendra les 8 et 9 octobre à Saint-Tropez. Comme d'habitude, nous accueillerons tous ceux que l'histoire de ces grands professionnels de la Marine Marchande intéresse, membres ou non de notre association.

Yvonnick LE COAT

Le Déserteur

Avant, Messieurs les juges, de me lire
L'acte qui dit que j'ai fui mon drapeau,
En citoyen, laissez-moi vous dire
Qu'en exilant je fus sublime et beau.
Ne croyez pas que mon cœur magnanime
Un seul instant manquera de frémir,
Mais quand j'ai vu la France ouverte au crime,
Voilà, Messieurs, pourquoi j'ai déserté.

Lorsque la Prusse arma sa main crispée,
J'ai vu la main du petit caporal
Rendre à Sedan son sceptre et son épée
Et parjurer l'honneur national.
J'ai vu Trochu, j'ai même vu Bazaine
Trahir nos droits, trahir la liberté.
J'ai vu livrer l'Alsace et la Lorraine.
Voilà, Messieurs, pourquoi j'ai déserté.

J'ai vu les vols et les meurtres,
Fraude, bassesse et trahison,
J'ai vu Paris en proie à la Commune,
J'ai vu partout l'exil et la prison.
J'ai vu des chefs la honte et l'injustice,
Mais, relevant mon front à la fierté,
J'ai eu peur, un jour, de devenir complice.
Voilà, Messieurs, pourquoi j'ai déserté.

Si vous doutez encore de ma bravoure,
Lisez ces mots tatoués sur mon cœur,
Vous y verrez le drapeau tricolore
Qui fut jadis le laurier des vainqueurs.
Les jours fameux d'Italie et de Crimée
Ont éprouvé mon intrépidité,
Mais quand j'ai vu des lâches dans l'armée,
Avec honneur, Messieurs, j'ai déserté.

Conférences :

Cap-Hornières et femmes des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande de 1850 à 1925, par Yvonnick et Brigitte Le Coat :

- mercredi 27 avril à 18 h aux Unelles à Coutances (50), pour le Cercle de Généalogie et d'Histoire locale
- jeudi 28 avril à 18 h, salle polyvalente de Regnéville-sur-Mer (50), pour l'association Regnéville Maritime
- jeudi 2 juin à 14 h 30, au Théâtre de l'Arche à Tréguier (22), pour l'UTL de Tréguier

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 : 1902, Joseph Ollivier novice du trois-mâts *Hoche*.

Plus tard, j'ai navigué à bord du *Hoche*. En doublant le cap Horn, par 67 degrés sud, nous avons été pris dans les glaces pendant un long mois.

En fait, le navire était comme sur un ber et ne souffrait absolument pas. De toute façon, ces bateaux étaient



Trois-mâts carré *Hoche*. Coll. Adam, SHD Brest.

armés pour deux ans. Au chapitre de la nourriture, il n'était pas question de crever de faim. De plus, nous étions entourés de marsouins que nous appelions des bonnes sœurs, à cause de leur couleur blanche et noire. Nous avions de la viande fraîche tous les jours, la chair des marsouins était excellente.

Au bout d'une trentaine de jours, le vent aidant, nous avons pu reprendre la haute mer en établissant toute la voilure. Tous les cordages, les haubans, les enfléchures

Voyage 1902-1904 du trois-mâts *Hoche* :

Expédié le 19 juillet 1902 allant à Hobart (Tasmanie)
Ayant 26 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 22 octobre 1902 allant à Newcastle (Australie)
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 24 déc^{bre} 1902 allant à San Francisco (Californie)
Ayant 26 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 15 avril 1903 allant à Tacoma (Puget Sound)
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 20 mai 1903 allant à Seattle (Puget Sound)
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 28 mai 1903 allant à Cape Town (Afrique du Sud)
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 30 octobre 1903 allant à Adelaïde (Australie)
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 17 décembre 1903 allant à Port Pirie (Australie)
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 04 février 1904 allant à Queenstown (Irlande)
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

étaient recouvertes d'une épaisse couche de glace. Pour établir les voiles, il fallait briser cette carapace à l'aide d'une mailloche en bois. On demanda un volontaire. Comme j'étais le plus jeune et un des plus vigoureux, ce fut moi. Je ne saurais maintenant dire le soulagement de tout l'équipage quand la voilure fut étarquée. Avec le roulis, les morceaux de glace tombaient sur le pont avec un bruit de tonnerre. On a retrouvé l'horizon libre toutes voiles cap au nord. Mais voilà : ce malheureux contretemps fit que le *Hoche* avait été porté perdu corps et biens et les familles informées par l'armateur. Nous avons touché Dublin avec notre chargement de blé et l'équipage a été débarqué le 10 juin 1904. Durée de la campagne : 23 mois 16 jours.

Comme il se doit, je me précipite chez les miens à Saint-Évarzec. Le jour de mon arrivée au pays, mon père donnait la main à un fermier pour tourner les foins. Quand je suis à portée de voix, je crie :

– Bonjour papa.

Il me regarde quelques secondes et réplique :

– Qui êtes-vous ?

– Je suis ton fils Joseph, le matelot

qui vient de débarquer du *Hoche*.

Il n'a rien voulu savoir, j'étais un imposteur, son fils était mort en mer, il avait reçu un avis de décès, même qu'une messe d'enterrement avait été dite à son intention. C'était dur à avaler.

Après quelques explications concernant ma naissance, le décès de ma mère à Plougastel en 1889, après avoir donné les noms de mes frères et sœurs, j'ai pu retrouver une existence officielle et l'affection de mon père !

Arrivé à Hobart le 15 octobre 1902 venant de Dublin (Irlande)
Ayant 26 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Newcastle le 10 novembre 1902 venant de Hobart
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé San Francisco le 25 mars 1903 venant de Newcastle
Ayant 26 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Tacoma le 1^{er} mai 1903 venant de San Francisco
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Seattle le 22 mai 1903 venant de Tacoma
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Cape Town le 25 septembre 1903 venant de Seattle
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé Adelaïde le 15 décembre 1903 venant de Cape Town
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Port Pirie le 6 janvier 1904 venant d'Adelaïde
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé Dublin (Irlande) le 10 juin 1904 venant de Port Pirie
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

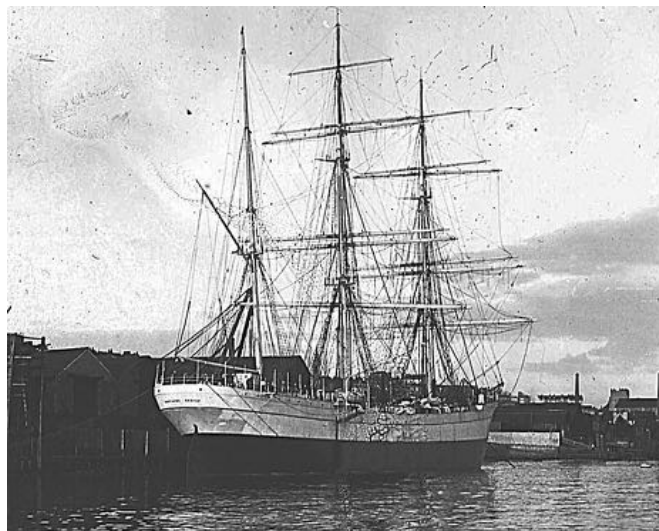
Témoignage : 1900, Auguste Floury, mousse du trois-mâts *Bretagne*. (1)

Voyage de 1900 du trois-mâts *Bretagne* :

Expédié le 2 avril 1900 allant à San Francisco (Californie)
Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Navire abandonné au cap Horn le 26 août 1900
Venant d'Anvers (Belgique). Équipage sauf

Ci-contre le trois-mâts *Bretagne*
à quai au Bas-Chantenay. Coll. CG44.



Rôle d'équipage du trois-mâts *Bretagne* pour le voyage de 1900 :

Nom	Prénom	Inscrit n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Guillou	Abel	114-CLC	Paimpol (22)	1871-04-08	Ploubazlanec (22)	Capitaine
Perrodo	Achille	342	Vannes (56)	1866-12-03	Arzon (56)	Second
Vidal	Paul	707	Agde (34)	1878-09-30	Pignan (34)	Lieutenant
Dieumegarde	Julien	1923	Auray (56)	1872-12-31	Saint-Pierre-Quiberon (56)	Maître d'équipage
Lavador	Raymond	NI		1845-07-29	Saint-Pierre (Martinique)	Cuisinier
Guillemet	Joseph	809	Auray (56)	1868-07-09	Quiberon (56)	Mécanicien
Boyer	Gabriel	1650	Nantes (44)	1869-05-23	Nantes (44)	Charpentier
Le Bail	Pierre	2987	Auray (56)	1860-09-12	Plouharnel (56)	Matelot
Campagne	Vincent	1489	Auray (56)	1858-07-03	Quiberon (56)	Matelot
Berçon	Henri	3562	Le Croisic (44)	1867-11-05	Pénestin (56)	Matelot
Le Calvet	Eugène	5407	Saint-Malo (35)	1860-09-29	Saint-Briac (35)	Matelot
Fouasson	Pierre	515	Noirmoutier (85)	1869-11-04	Noirmoutier (85)	Matelot
Moal	Guillaume	2685	Morlaix (29)	1870-01-02	Plouezoc'h (29)	Matelot
Villeaumoras	Auguste	5440	Saint-Malo (35)	1862-02-24	Saint-Briac (35)	Matelot
Lacroix	Léon	614	Dinan (22)	1881-04-11	Dinan (22)	Matelot
Le Poulennec	Jean	889	Lannion (22)	1880-07-04	Trélévern (22)	Matelot
Le Bouc	Victor	6194	Saint-Malo (35)	1863-09-24	Saint-Malo (35)	Matelot
Le Lagadec	Yves	13865	Paimpol (22)	1881-10-01	Ploubazlanec (22)	Matelot
Malpote	Jean	13897	Paimpol (22)	1881-04-28	Plouha (22)	Matelot
Loguivy	Pierre	2192-IP	Paimpol (22)	1883-03-15	Ploubazlanec (22)	Novice
Allainmat	Louis	20656	Paimpol (22)	1880-11-29	Ploubazlanec (22)	Novice
Robert	Cyprien	20808-IP	Paimpol (22)	1885-11-09	Plouguiel (22)	Mousse
Floury	Auguste	20930-IP	Paimpol (22)	1885-11-14	Ploubazlanec (22)	Mousse

Allant d'Anvers à San Francisco en 1900, le 15 juin, vers 8 h 30 du matin, on aperçoit la terre. Dans ces immenses solitudes, voir la terre est un événement qui prend, surtout chez les jeunes, une importance considérable. La monotonie de plusieurs jours de mer, sans rien voir paraître à l'horizon, est rompue. C'est la troisième fois que cela nous arrivait en 70 jours de navigation : Madère d'abord, puis les îles Canaries et, aujourd'hui, l'île des États. Comme on s'en approche dans la journée, je ne me lasse pas de la regarder, à chaque fois que je monte sur le pont. Ce massif de montagnes chaotiques, toutes recouvertes de neige, offre un aspect de désolation sinistre.

Le lendemain, le 16 juin 1900, nous doublons le cap Saint Jean qui constitue la pointe Est de l'île. Sur cette pointe est érigé le phare de Saint Jean, le seul feu en ser-

vice sur ces côtes sauvages et inhospitalières de l'autre bout du monde. Ce phare est la borne qui limite les parages du Cap Horn, c'est le dernier témoignage de la conquête de l'homme sur cette région. Au-delà, on tombe sous la dépendance du Cap, ce terrible Seigneur, cruel et violent, que les récits des Anciens nous ont appris à considérer comme une sorte de Divinité farouche.

En ce jour, nous sommes agréablement surpris d'y rencontrer un accueil favorable. Le temps est beau, à peine nuageux avec de belles éclaircies, une petite brise, tout dessus. Aussitôt la folle et présomptueuse jeunesse voit s'envoler l'appréhension de cette région et se laisse gagner par un optimisme inconsidéré ; le Cap n'est pas si terrible, elle envisage la possibilité de le doubler en deux ou trois jours, elle se voit déjà faisant route vers les alizés, les tropiques, et se croit bientôt à Frisco.

Les jeunots veulent prendre une revanche sur les anciens ; ils se moquent de leur crainte révérencieuse devant ce personnage qui, aujourd'hui, ne leur paraît pas être aussi méchant qu'on avait voulu le faire croire. Leurs plaisanteries, semblables à des défis, choquent ceux qui ont déjà courbé l'échine sous le poids des colères du cap Horn et qui savent bien ce que valent les sourires de ce tyran à l'humeur changeante. Ils grognent dans leur barbe des expressions pas très tendres à l'adresse de ces blancs-becs par trop présomptueux. Ils voudraient par leurs dénégations, conjurer ce que ces provocations peuvent nous attirer de contretemps.

Les jours suivants, le temps s'est montré moins favorable. Le vent contraire, plus ou moins fort, a obligé à manœuvrer ; il a fallu carguer et serrer les voiles hautes, la grand-voile, virer de bord à plusieurs reprises.

Le 20, beau temps ; dans l'après-midi, virement de bord. Je suis allé à la manœuvre. L'horizon était clair ; à une assez grande distance, la terre était en vue au ras de l'horizon. Un îlot se détachait, tout blanc de neige, c'était le Cap Horn. Le voilà donc, ce fameux Cap. J'étais heureux et tout fier de le contempler, j'aurais bien aimé que ce fût de plus près, mais enfin je pouvais maintenant dire que je l'avais vu.

Un autre sujet d'intérêt : les oiseaux peuplant cette région. Les plus nombreux étaient les damiers, sans doute appelés ainsi à cause de leur plumage noir et blanc. De la grosseur des mouettes, ils voletaient dans le sillage du navire, se précipitant et se battant pour les déchets de cuisine que l'on jetait par-dessus bord. On en a pris par grand vent à l'aide d'une pelote de fil au bout de laquelle était attaché un bouchon de bouteille. Le vent faisait virevolter le fil dans lequel les oiseaux se prenaient par le bout de l'aile. Pour les saisir, il fallait faire attention à leur bec crochu car ils se défendaient, avec une vive ardeur. Leur prise ne présentait pas grand intérêt au point de vue culinaire, pas la moindre chair sur leur carcasse.

L'albatros était sans conteste le roi des airs. Majestueux et solitaire, il parcourait son domaine en vol plané, bougeant à peine le bout de l'aile. Il se tenait parfois au vent du navire, à la hauteur des huniers. "Il vérifie les empointures", disaient les matelots. On en voyait, quelquefois, un spécimen tout blanc, avec une tache noire sur chaque aile, en forme d'étoile. C'était un amiral. Du même genre, mais, plus petits, il y avait les malamoks. Moins solitaires, on en voyait parfois plusieurs soit dans le sillage du navire, ou dispersés aux quatre coins de l'horizon.

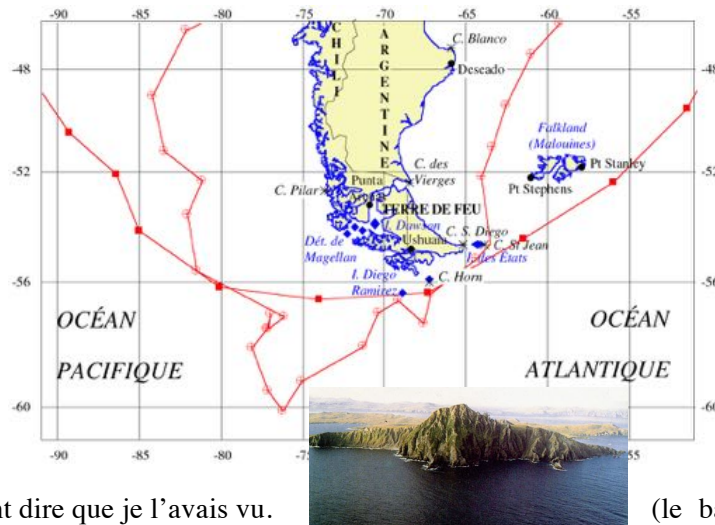
Le 21 juin 1900, l'humeur du Cap s'est encore endurcie et nous avons subi une série de mauvais temps,

avec des coups de vent. Les 22 et 23, à la cape sous les huniers fixes, petit foc et foc d'artimon.

Le 24, il fait meilleur, on rétablit la voilure mais il faut la ramasser la nuit suivante. « Je prenais le quart de 8 heures à minuit », me disait mon ami, le novice Louis, me racontant, le lendemain, les péripéties de la nuit. Nous l'avons passée à bourlinguer sous les rafales de neige et les paquets de mer. Il a fallu ramasser toutes les voiles, hissées et établies dans la matinée. Cela n'a pas été une petite affaire. On s'est débarrassé de bonne heure des voiles hautes, cacatois, focs et voiles d'étails ; je suis monté serrer le grand cacatois ; à peine descendu, ce sont les perroquets volants qui ont été amenés et cargués à serrer. Pas besoin d'être désigné pour cela. Ces voiles plus légères, mais haut perchées sont essentiellement le lot des jeunes. Je suis remonté avec un matelot léger au grand mât ; deux autres allaient au mât de misaine.

« Il faisait noir, "à ne pas voir la moitié de sa misère", comme disaient les matelots. Le Bosco, qui était le chef de quart, observait le compas. Le vent que l'on serrait au plus près était contraire. On avait cap de 5 à 6 quarts de la bonne route que l'on devait suivre. Le sorcier (le baromètre, *ndlr*) baissait. À l'horizon montaient des grains qui paraissaient hostiles, menaçants. Il fallut prévenir le Capitaine de la situation ; à son avis on devait se débarrasser de la grand-voile avant que le vent ne devienne trop fort. Il était temps. Elle a été carguée, mais le grain est survenu plus vite et plus fort que prévu, avec de la neige. Nous avons eu de la peine à en venir à bout. Aussitôt descendue, les manœuvres ramassées, les cargues levées, chacune sur son cabillot, est venu le tour des perroquets fixes. Je suis remonté pour serrer.

« J'étais fatigué mais je prenais courage, me disant que la fin du quart approchait. Je pensais à la couchette que j'allais retrouver, persuadé qu'il n'y aurait pas nécessité de me bercer pour m'endormir ; du reste le roulis s'en chargerait. Hélas ! J'étais loin de compte. Les grains de neige devenaient de plus en plus forts. La mer se creusait, le navire se cabrait, fonçait brutalement dans la lame. Les coups de tangage devenaient violents et faisaient vibrer toute la coque. Les vagues fonçaient en déferlant contre le bateau et nous inondaient sous les embruns. Enfin, à minuit moins dix, la cloche retentit pour l'appel au quart. Les dormeurs sont réveillés par un sonore et impératif "Debout, au quart debout !", et prévenus d'avoir à s'équiper en considération du temps, "bottes et casaque !".



À suivre