

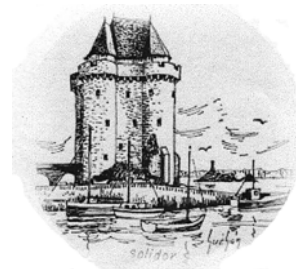
# COMMUNICATION



N° 70 - Mars 2022

## CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



### Le mot du Président

Nous retrouvons le trois-mâts *Bretagne* en proie aux éléments déchaînés au cap Horn. Le 13 juin 1900 il franchissait le 52° parallèle, entrant ainsi dans les mers australes. Nous l'avons quitté le 7 juillet alors qu'il venait d'échapper à sa perte en réussissant un virement de bord vent arrière dans des conditions épouvantables, tout près de la terre... la pointe sud du cap Horn ! « C'était la grâce du condamné à mort, juste au moment où il allait être exécuté », nous disait le mousse, Auguste Flourey. Oui mais, dans ces manœuvres, cinq matelots ont eu les mains gelées car le thermomètre est bien en dessous de zéro. Bientôt six autres sont dans le même état : 11 hommes, la moitié de l'équipage ne peut plus utiliser ses mains ! Leur routier va nous aider à suivre ces marins qui affrontent là des éléments d'une extrême violence.

Pour ceux qui le désirent, rendez-vous à Coutances et à Regnéville les 27 et 28 avril pour parler des Cap-Horniers et des femmes de Cap-Horniers.

Yvonnick LE COAT

### Conférences :

- *Marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande, leur vie, leur rôle pendant la guerre de 14-18*, par Y. et B. Le Coat, **jeudi 19 mai à 18 h**, au **Musée Maritime à La Rochelle** (17), pour les Amis du Musée Maritime
- *Cap-Horniers et femmes des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande entre 1850 et 1925*, par Y. et B. Le Coat, **vendredi 20 mai à 18 h**, à l'**hôtel du Château à Lagord** (17), pour les Amis du Musée Maritime
- *Cap-Horniers et femmes des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande de 1850 à 1925*, par Y. et B. Le Coat, **jeudi 2 juin à 14 h 30**, au **Théâtre de l'Arche à Tréguier** (22), pour l'UTL du Pays 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 : 1900, Auguste Flourey, mousse du trois-mâts *Bretagne*. (3)

Le soir même, M. Vidal, le lieutenant souffrait beaucoup des mains. Le lendemain elles étaient couvertes de cloques très grosses, pareilles à celles produites par des brûlures à l'eau bouillante. Cinq matelots, en outre, avaient des doigts gelés, mais au lieu de cloquer, les doigts devenaient tout noirs.

Le lendemain la tempête était calmée, la mer restait houleuse, désordonnée, comme fatiguée et honteuse d'avoir été si mauvaise la veille. Le navire offrait un bien triste aspect de désolation avec ces lambeaux de voiles qui pendaient et se balançaient lamentablement. Ces voiles neuves en toile si solide et qui donnaient une impression de robustesse à toute épreuve, voilà ce que le Cap en avait fait, il restait les ralingues et un peu de charpie.

Pauvre navire, il n'était pas beau, il donnait plutôt le spectacle d'un bateau désemparé et abandonné. La neige verglacée couvrait vergues et gréement ; il fallait pourtant mettre de l'ordre dans cette mâture.

On a descendu, dans la journée, ces pauvres débris de voilure ; ce n'est que le lendemain que l'on a pu envergurer deux huniers fixes. Dans ces opérations, six matelots de plus ont eu des doigts gelés. Cela faisait 11 hommes sur 22 qui étaient plus ou moins éclopés. Fallait-il, dans ces conditions, continuer la lutte pour essayer de doubler ou revenir dans le Nord guérir ces impotents et remettre la voilure en ordre ? Grave décision à prendre.

Le 10 juillet nous avons communiqué avec le quatre-mâts français *Atlantique* qui nous a cédé une certaine quantité de fil à voile.

Le 13, le vent étant favorable, on a décidé de continuer la route pour doubler le Cap. La voilure a été rétablie.

Le 14, forte brise, nous étions sous les huniers volants. Dans un grain de neige, vers 12 h 30 nous sommes rentrés dans une banquise. Les glaçons de grandes dimensions de 100 à 300 mètres carrés, serrés les uns contre les autres, donnaient l'impression que l'on aurait pu s'y promener en allant de l'un à l'autre. Malgré le vent, le navire, qui avançait lentement, s'est arrêté net à un certain moment. On a établi les perroquets fixes et on est reparti. Entre les grains de neige nous avons

aperçu un autre voilier, pris aussi dans les glaces, mais à une assez grande distance de nous, 7 à 8 miles environ.

Enfin, vers 16 h 30 nous étions en mer libre, mais avant la sortie des glaces la houle se faisait sentir fortement. Aux coups de roulis, ces gros glaçons frappaient la coque avec un bruit sourd semblable à des coups de bélier. La tôle, à la flottaison, a été mise à nu et bien fourbie par ces frottements et ces chocs.

Les 16 et 17, encore la tempête, le navire à la cape. Voilà un mois depuis que nous étions au Cap. On s'organisait dans cette vie de misère. Malgré tout le moral était bon ; pourtant tout contribuait à augmenter la fatigue. Certains des doigts gelés ne guérissaient pas. Le froid s'était aggravé, l'usure des cirés rendait leur imperméabilité moins efficace. Avoir les vêtements mouillés en descendant de quart et pas un poêle dans le poste d'équipage pour les sécher et se réchauffer. Il fallait, après les quatre heures de repos, recapeler ces hardes humides en claquant des dents et être présent à pique huit pour répondre à l'appel de l'officier de quart.

La relève à la barre et au bossoir était assurée par les moins valides qui ne pouvaient pas se servir de leurs mains pour grimper dans la mâture. Ces éclopés aidaient néanmoins à la manœuvre avec courage, ne pouvant saisir les cordages à pleines mains, ils les serraient entre les avant-bras. La force déployée ainsi était toute relative, c'était pénible pour tous. Il fallait appeler plus souvent les deux bordées, cela au préjudice des temps de repos.

Le 18, vers 12 h 30, le grand hunier fixe est emporté dans une terrible rafale. Le 20, l'ouragan et la mer démontée nous ont contraints à mettre en fuite. Nous perdions ainsi le peu que nous avions gagné en quelques semaines. Le lendemain, le froid devint terrible, moins 20°. Pendant deux jours il fut impossible de manœuvrer. Les cordages gelés étaient raides et durs. Les poulies des bras de l'avant, les râteliers en abord, formaient un bloc de glace avec les haubans. Le Capitaine décida de faire coucher l'équipage dans le salon où le feu était entretenu jour et nuit avec du coke pris dans le chargement. Le 23, on a pu rétablir la voilure, mais toujours vent contraire, ce qui oblige à des virements de bord.

Le 26 juillet, fête de Sainte Anne, fête de Madame Guillou, femme du Capitaine. Pour marquer ce jour, l'équipage a eu la double, le menu au carré a été légèrement plus soigné. Le Capitaine a offert la liqueur et m'a invité à trinquer en l'honneur de sa dame. Puis il m'a dit :

— Tu appelleras Allainmat et Loguivy, les deux novices, tu leur donneras aussi un verre.

Quand j'ai été seul, ces messieurs montés sur la dunette, le second dans sa cabine, j'ai appelé mes deux invités et je me suis mis en devoir de les régaler, fier et tout content de leur procurer ce moment de plaisir. J'ai voulu bien faire les choses. Un verre de vin pour commencer avec quelques biscuits ; le thé ensuite, sans oublier la goutte, puis la liqueur. La conversation allait bon train ; on évoquait des souvenirs, des pardons de

Sainte Anne passés. Nous étions loquaces, le ton montait si bien que le Capitaine, ayant entendu des éclats de voix, est descendu et m'a trouvé levant mon verre et trinquant avec mes invités.

— Je t'avais dit de leur donner un verre, tu n'avais pas à trinquer avec eux, tu devais te contenter de celui que tu avais déjà pris !

J'étais penaud de terminer ainsi une fête qui se déroulait si bien. Je ne concevais pas d'offrir ainsi la liqueur à mes amis sans devoir leur faire l'honneur de trinquer avec eux.

Les jours suivants, toujours vents contraires et virements de bord. Le 1<sup>er</sup> août, par 58°45 de latitude, à la pointe du jour vers 7 h 30, l'homme de bossoir sonne vigoureusement la cloche du gaillard puis court derrière prévenir l'officier de quart ; nous courions droit sur un immense iceberg. Tout le monde sur le pont pour virer de bord ; le temps était maniable. Nous avons, une fois changé d'amures, contemplé cette montagne ambulante dont le Capitaine a estimé la hauteur à 80 ou 100 mètres et la longueur à 4 ou 500 mètres. Heureusement pour nous que le jour se levait, quelques heures plus tôt, on ne l'aurait pas aperçue à temps pour la parer. Et alors ?

Le 3 août le Cap était doublé en longitude. Les jours suivants, vent favorable ; la température s'adoucit. Les matelots délaissent le salon pour leur poste. Cette fois, le Cap est bien doublé, bientôt, nous ne serons plus sous sa dépendance.

Les jours suivants, le vent refuse et contraint à des virements de bord. Le 10 c'est encore la tempête, il faut encore ramasser toute la voilure pour rester à la cape sous les huniers fixes. Dans la nuit du 11 au 12, par un temps terrible, le petit hunier est défoncé et emporté complètement. L'échelle de la dunette est écrasée et emportée par un paquet de mer. L'écran du fanal rouge a été cassé. Le chargement dans le faux-pont arrière a été désarrimé. Le grand hunier volant a arraché son chemin de fer.

Le 12, à l'heure du déjeuner, au salon, je venais d'apporter le premier plat, le Capitaine commençait à se servir, quand des coups sourds venant des profondeurs du bateau ont résonné lugubrement, à vous remuer les entrailles. Le Capitaine a tout de suite pensé au gouvernail et il est monté, suivi des officiers. La barre fonctionnait normalement on n'entendait plus rien. Le déjeuner a continué dans une certaine perplexité. Qu'est-ce qui aurait pu provoquer ces coups ? Énigme !

Le lendemain, 13 août, tempête toujours aussi violente. Au moment du petit déjeuner les mêmes coups que la veille se firent entendre, mais cette fois sans arrêt, ça cognait à chaque coup de roulis. Cette fois pas de doute passible, quelque chose d'anormal venait de se produire. Anxieux je suis monté derrière ces Messieurs. Le Capitaine a fait mettre une échelle de pilote sur l'arrière, à l'extérieur ; il est descendu sous le couronnement, je l'ai entendu dire en remontant, alors qu'il enjambait les batayoles :

— Nous n'avons plus de gouvernail !



La mèche était cassée au ras du safran. C'était la catastrophe. Cela nous arrivait juste à la limite des parages du Cap Horn, quand nous entrevoyions la fin de nos peines, quand nous allions sortir du territoire où le terrible Seigneur avait prise sur nous, quand nous pensions pouvoir bientôt lui tirer la langue - oui mais qui oserait faire ce geste ? Il faudrait encore y retourner -. Alors, après ce que nous venions de subir, qui aurait été assez téméraire pour lancer un pareil défi ? Nous étions par 81°52 de longitude Ouest et 54°49 de latitude Sud.

Et voilà qu'il nous remettait le grappin dessus, il ne voulait donc pas nous lâcher puisqu'il nous enlevait le meilleur moyen de pouvoir continuer, le gouvernail. Sans gouvernail, plus de navigation possible ! Alors ! Comment nous en tirer cette fois ? « Qui n'obéit pas au gouvernail, n'échappe pas à l'écueil », nous apprend un dicton breton. Après toutes les épreuves subies, cela devenait angoissant. Il fallait continuer la lutte et cela dans les plus mauvaises conditions possibles.

Pour le moment, le navire, sous les deux huniers fixes, tenait bien la cape. Cette tempête a duré cinq jours, puis elle s'est apaisée ; le temps est devenu beau et relativement doux. Le Cap pouvait faire trêve, il nous tenait à sa merci, pour lui la partie était gagnée. On a pu faire du nettoyage, laver du linge, ce qui était un peu négligé depuis deux mois. Il a fallu mettre la petite chaudière en marche pour distiller de l'eau de mer, la provision d'eau douce commençait à baisser.

Mais le principal était de chercher à continuer notre route par des moyens de fortune. On a essayé de gouverner au moyen de la remorque filée derrière, lestée avec des gueuses, et cela sans résultat. Ensuite, on a pratiqué le système des bailles, celles-ci estropées et filées de l'extrémité d'une drome placée en travers du navire et débordant assez loin au dehors. Dès que le navire prenait de la vitesse, en établissant seulement les voiles de l'avant, il venait du lof, les voiles en ralingue, et il n'avancait plus. C'était désespérant.

Tous les essais restaient sans résultat. Au lieu de gagner vers le Nord, le courant nous entraînait vers le Sud, au risque de sortir de la route habituelle des navires. Un autre danger nous menaçait : le gouvernail, toujours en place, n'était plus tenu par la mèche. Il était donc libre et, aux coups de roulis, il ébranlait l'arrière du navire, risquant d'occasionner une voie d'eau. Le Capitaine et le Second, descendus dans le pic arrière, constatèrent que plusieurs rivets étaient ébranlés et avaient des égouts.

Le 18 août, devant la gravité de la situation, le Capitaine, estimant qu'il n'était plus possible de sauver le navire, a jugé que son devoir était de sauver l'équipage. Il fallait, en conséquence, demander au premier voilier qui passerait à portée de signaux de nous prendre à son bord. Mais abandonner son navire, est une décision grave que le Capitaine, quoique "Maître après Dieu à bord de son navire", ne peut prendre tout seul. Il a donc réuni les officiers et les principaux de l'équipage ; il leur a exposé la situation et les risques que l'on courait à vouloir insister davantage.

À l'unanimité le projet d'abandon a été adopté.

Notre sort dépendait maintenant de la rencontre d'un navire. Est-ce qu'il en passerait un assez près de nous ? La mer est tellement grande. Nous avions aperçu un seul bateau en deux mois. Tous nos vœux étaient maintenant orientés vers cette rencontre. Nous étions assurés qu'un navire, voyant notre situation, accepterait de nous sauver.

Enfin, une voile apparut à l'horizon. Grand émoi, tous avaient les yeux braqués vers cet espoir de salut. Les signaux de détresse de grande distance furent hissés en tête du grand mât. Le voilier s'approcha, mais il passa assez loin de nous. Avait-il aperçu nos signaux ? Il a continué sa route. Quelle déception après l'espoir qui nous avait envahi un peu plus tôt.

Le lendemain, dans la soirée, une autre voile apparaissait, mais la nuit étant venue avant qu'il soit assez près de nous ; c'est par des fusées que nous demandâmes du secours ; on brûla des torches ; c'était un véritable feu d'artifice. Le temps était beau. Impossible qu'il n'ait pas vu ces signaux. En tous cas il ne s'est pas dérangé.

Deux autres sont passés à une distance que l'on ne jugeait pas trop grande pour qu'ils se rendent compte que nous demandions du secours. Ils ont continué leur route sans se soucier de nous. Pour quelle raison ? Peur de perdre quelques heures sur la traversée, indifférence ou quoi ? On pestait ferme après eux. C'était une chance d'avoir aperçu tant de navires en si peu de jours. Est-ce que cela allait continuer ? Comme on dérivait toujours dans le Sud, n'allions-nous pas nous écarter de la ligne des bateaux ? C'était bien inquiétant !

Le 26 août au matin un voilier fut signalé par tribord. Il venait vent arrière droit sur nous. Celui-là certainement ne passerait pas loin. L'espoir renaissait. Cette fois nous serions sauvés sûrement, c'était impossible qu'il ne se rende pas compte de notre détresse. Chacun était alerté, on était tendu vers ce sauveur qui s'approchait et grandissait peu à peu. Nos signaux étaient hissés. Hélas ! Soudain, quelle désillusion ! Au lieu de continuer sa route vers nous, on le voit manœuvrer, venir du lof pour s'écarter et passer au loin sur l'avant. Cette fois la mesure était comble. Si près de ce navire qui pouvait être notre planche de salut, au lieu de répondre à nos signaux de détresse et nous prêter assistance, le voir s'éloigner en nous abandonnant à notre triste sort, c'était bien cruel !

L'heure du déjeuner était passée. En désespoir de cause, le Capitaine me dit de servir, il est descendu et s'est mis à table. M. Perrodo à qui cette déconvenue avait sans doute coupé l'appétit ne pouvait se résigner à quitter des yeux cette suprême chance qui commençait à s'éloigner. Tout à coup, il appela le Capitaine qui est monté aussitôt, et moi derrière : on répondait à nos signaux. Le déjeuner a été oublié. Les pavillons montaient et descendaient. Le Capitaine interprétait d'après le Code International leur signification.

**À suivre**