

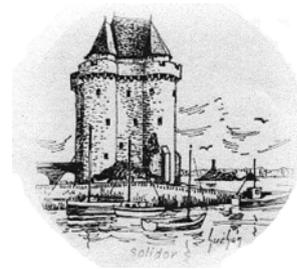
COMMUNICATION



N° 71 - Avril 2022

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président



Le calvaire du trois-mâts *Bretagne* en lutte contre les éléments déchaînés au cap Horn s'achève enfin. Les décisions du capitaine Abel Guillou (ci-contre), quant à la route à suivre, ont à tous moments été partagées par

tous à bord. Mais le courage de l'équipage s'est heurté à une défaillance du gouvernail impossible à parer. Les marins sont sauvés par un autre trois-mâts, britannique celui-là, qui de ce fait rentre en Europe avec le double de passagers. Ces hôtes, de leur plein gré, vont pendant des mois devoir partager le logement et la nourriture.

L'histoire de la disparition du capitaine du *Hoche* au cours d'une pêche au marsouin en 1909 que nous rapportons a été publiée dans le "Courrier du Cap", revue de l'AICH. Son auteur est anonyme. Elle est corroborée par le contenu du rôle d'équipage du voilier pour son voyage de 1908 à 1910 que nous avons dépouillé (voir page 4).

C'est avec plaisir que nous annonçons la publication par les éditions Skol Vreizh d'un roman dont l'action se passe sur un voilier cap-hornier de la Marine Marchande. Il s'agit de "Cap-Hornière", écrit par Fañch Rebours.

Yvonnick LE COAT

Témoignage : 1900, Auguste Floury, mousse du trois-mâts *Bretagne*. (4)

C'était un anglais, le *Maxwell*, trois-mâts francs, qui venait d'Iquique, chargé de nitrate de soude pour North Shields (Angleterre). Il consentait à nous prendre mais, craignant de manquer de vivres, il demandait que nous en amenions une certaine quantité. Quelle effervescence chez tout l'équipage, on mettait les embarcations à la mer. D'autres montaient de la cambuse des barils de lard, des sacs de haricots et de biscuits, des conserves, du sucre et du café. Quel remue-ménage et quelle allégresse ! Enfin nous allions être libérés de nos soucis, de l'angoisse d'être déportés on ne sait où et de finir dans des conditions épouvantables.

Chacun rassemblait ce qu'il possédait, mais que de choses nous laissions derrière nous et que nous quittions sans regret. On voyait uniquement la fin de nos tourments, de nos inquiétudes. Les embarcations ont fait la navette entre nous et le *Maxwell* qui avait pris la panne sous le vent à nous.

On parle des Cap-Horniers

Livre :

Fañch REBOURS : *Cap-Hornière*, 2022, Éditions Skol Vreizh.

Conférences :

– *Cap-Hornières 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.

– *Vie des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande racontée par les mousses*, par Y. et B. Le Coat, **lundi 20 juin à 10 h 30 et à 13 h 30**, au Collège Les Fontaines à Thouarcé (49), pour le Collège Les Fontaines.



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>

Le temps était beau, la mer légèrement houleuse, les circonstances étaient favorables pour exécuter ces transbordements.

Un dernier souci, notre navire abandonné pouvait devenir un danger pour d'autres bateaux qui, de nuit, auraient pu l'aborder, se faire des avaries et même couler. Il aurait fallu le saborder pour le faire disparaître. À défaut de pouvoir percer la coque, on a ouvert les panneaux pour que l'eau s'y engouffre dans le mauvais temps. Le charpentier a fait une ouverture dans le pont ; on a coupé les saisines des dromes pour qu'au roulis elles démolissent pavois et panneaux et que la mer puisse terminer cette œuvre d'engloutissement. Je trouvais naturel de s'acharner maintenant à essayer de faire disparaître notre bateau.



Trois-mâts franc britannique *Maxwell*.

Le transbordement des vivres continuait. J'aidais le lieutenant pour les conserves. Comme j'avais vu qu'il négligeait des petites boîtes de pâté de foie gras truffé qui avaient souvent excité mon envie, cette fois la tentation a été la plus forte ; au lieu de les laisser là, perdues pour tout le monde, j'en ai bourré mes poches, me promettant de les déguster plus tard en compagnie de mes amis. Le transbordement touchait à sa fin. C'était le voyage final de la baleinière, accostée à bâbord arrière à la hauteur du panneau 3, on y empilait les derniers sacs de vivres et les bagages.

Ayant entendu dire par les matelots que les derniers à quitter un navire devaient être le mousse et le Capitaine, j'avais pris cela au sérieux. J'attendais donc que mon tour arrive. Quand il ne restait plus que moi, le Second et le Capitaine, celui-ci a eu un moment de dépression. Il a dit qu'il ne voulait pas quitter son bateau. Devant les adjurations de M. Perrodo, il s'est remis. Avant de

quitter le navire, le Second a largué les bras de bâbord, côté sous le vent, ceci toujours dans l'idée que les vergues n'étant plus tenues, causeraient des avaries dans la mâture, et que celle-ci en tombant, provoquerait des dégâts pouvant faire couler plus vite le navire.

Cela a failli causer un accident, au dernier moment. En effet, le navire roulant légèrement, les phares ont tourné d'un bord à l'autre accentuant les coups de roulis. Venant sur bâbord les bras des basses vergues sont descendus jusqu'à la mer ; repartant sur tribord, les vergues les ont fait raidir brutalement ; comme ils traînaient dans l'eau ils ont passé sous l'embarcation et l'auraient culbutée sans la vivacité des matelots qui ont réussi à parer le coup.

Le Second a sauté dans la barque, moi ensuite, le Capitaine en dernier et on a débordé vivement et mis le cap sur *Maxwell*. J'étais assis sur les sacs de provisions, entre les rameurs, regardant vers l'avant. Tout à coup, j'ai vu une de mes boîtes de pâté à côté de moi ; elle était sortie de ma poche trop bourrée ; je l'ai vite ramassée, mais j'ai eu peur que le Capitaine se soit rendu compte de cet incident. Je me suis retourné vers l'arrière, non, il n'avait rien vu ; il dirigeait l'embarcation et avait d'autres soucis en tête.

Dans mon geste, j'ai aperçu notre bateau que je venais de quitter si allègrement. Il se soulevait à la houle puis retombait lourdement en roulant. Les vergues, qui n'étaient plus retenues, tournaient et s'agitaient aux coups de roulis ; on aurait dit de grands bras faisant des signaux de détresse, d'appel au secours. Il y avait comme des reproches dans ces gesticulations désespérées. Notre pauvre navire avait un air tellement malheureux qu'une grande tristesse m'a envahi. J'ai eu l'impression que c'était un être cher, gravement atteint, que nous abandonnions à son pénible sort.

Devant nous, le *Maxwell* attendait. Nous l'accostions peu après et embarquions sur notre sauveur. On a mis du vent dans les voiles. J'ai eu un dernier regard pour *Bretagne*, dont nous nous éloignons et que la nuit vite tombée nous a fait perdre de vue.

Nos angoisses s'étaient dissipées, une vie nouvelle s'ouvrait devant nous.

Auguste FLOURY

Témoignage : 1909, perte au cap Horn de Frédéric Auffray capitaine du *Hoche*

Le trois-mâts carré *Hoche* de Nantes (26 hommes d'équipage) avait quitté Limerick, en Irlande, fin septembre 1908 et, après un long périple autour du monde sans incidents notables, Philadelphie, Adélaïde, Newcastle en Australie, avait chargé une cargaison de 3 300 tonnes de blé en vrac à Portland (Oregon) à destination de l'Europe.

Favorisée par de bons vents, la traversée de retour s'annonçait normale. Nous venions de subir un fort coup de vent et la mer restait très grosse et houleuse, comme elle peut l'être dans ces parages, bien que le vent soit tombé à la force 4 ou 5.

La vie du bord avait été animée la veille par la mise à mort d'un cochon, évènement très important pour rompre la monotonie de ces longues heures et jours de traversée et surtout, promesse d'amélioration du menu pour tout l'équipage.

Vers 16 heures, ce même jour, des marsouins étaient signalés sur l'avant par l'homme de bossoir. Ils fendaient l'eau en bondissant et se jouaient de la vitesse du navire qui pouvait être en ce moment de quatre à cinq nœuds, au plus près tribord amures.

Notre capitaine, 30 ans, grand pêcheur et grand chasseur, avait fait installer dans les beaux temps et fixé solidement en travers sous le beaupré, un échafaudage, constitué de bons madriers, permettant de se mettre à l'aise de chaque côté de l'étrave, pour pêcher ou harponner les gros poissons venant dans les remous de l'étrave.

À l'annonce qui venait d'être répétée, le capitaine Auffray prit son harpon, le second en fit autant et, suivis d'une partie de l'équipage, ils coururent vers le gaillard. Le premier prit place sur l'échafaudage à bâbord sous le vent et le second à tribord, donc du côté du vent.

Ils y étaient depuis quelques minutes et avaient déjà lancé plusieurs fois leurs harpons sans succès, lorsqu'à la suite d'un tangage plus violent ; l'avant plongea dans une lame et l'eau vint couvrir le gaillard ! L'échafaudage sur lequel se trouvaient le capitaine et le second était à trois mètres en contrebas et, évidemment, les deux harponneurs d'autant en contrebas dans l'eau, sous les yeux des matelots.

Quand l'avant ressortit de l'eau, le capitaine n'était plus sur l'échafaudage et le second avait été projeté sur le bout-dehors et s'était cramponné aux agrès. Le capitaine, très bon nageur, mais lourdement vêtu et avec des bottes apparut sur l'eau à l'arrière du navire et attrapa une bouée ronde de sauvetage lancée de la dunette et munie d'une longue ligne.

Bientôt, cependant, la ligne arrivait "à bout" et il fallait, soit la larguer, soit la tenir, mais en ce cas, le capitaine eu été rapidement noyé.

Finalement, la ligne fut larguée ... !

Pendant ce temps, le second s'était ressaisi et avait fait mettre en panne. Il fit amener le youyou dans lequel quatre matelots prirent place.



« Sitôt le poisson signalé, le bout dehors se garnissait rapidement de pêcheurs », raconte Louis Lacroix. DR.

Dans la mer démontée, cette légère embarcation eut fort à faire pour se maintenir à flot. Les quatre marins, qui, eux-mêmes faillirent se noyer, ne virent jamais le capitaine ...

Un matelot, monté dans le mât d'artimon signala au loin, derrière, un groupe d'albatros se concentrant vers un point noir, à peine visible dans la nuit tombante. Il ne restait plus rien à faire pour notre capitaine, qu'à l'abandonner à son triste sort ! Nous re-hissâmes le youyou à bord et, atterrés, nous continuâmes notre voyage sans notre pauvre capitaine.

Frédéric AUFFRAY

Disparu en mer,

**le 14 décembre 1909, à 8 heures du soir,
par 55° 03' Sud et 101° 41' Ouest**

Voyage de 1908-1910 du trois-mâts *Hoche* :

Expédié le 3 octobre 1908 allant à Philadelphie (USA)
Ayant 26 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 16 décembre 1908 allant à Adelaïde (Australie)
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 10 mai 1909 allant à Newcastle (Australie)
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 14 juin 1909 allant à Portland (Oregon)
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 18 octobre 1909 allant à Falmouth (G-B) à ordres
Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 3 mars 1910 allant à Birkenhead (G-B)
Ayant 19 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Philadelphie 20 nov^{bre} 1908 venant de Limerick (Irl.)
Ayant 26 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Adelaïde le 2 avril 1909 venant de Philadelphie
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Newcastle le 19 mai 1909 venant de Adelaïde
Ayant 24 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Portland le 27 août 1909 venant de Newcastle
Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Falmouth le 24 février 1910 venant de Portland
Ayant 22 hommes d'équipage et pas de passagers

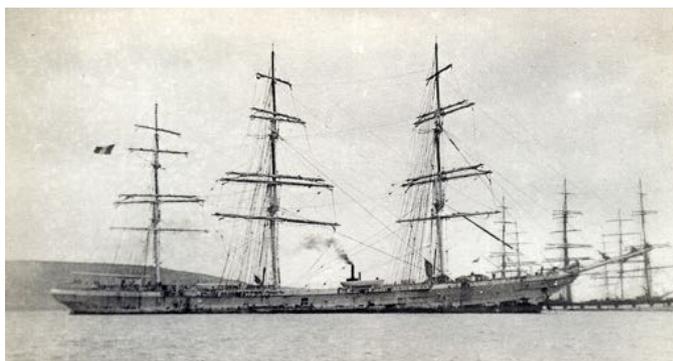
Arrivé à Birkenhead le 7 mars 1910 venant de Falmouth
Ayant 19 hommes d'équipage et pas de passagers

Rôle d'équipage du trois-mâts *Hoche* pour le voyage de 1908-1910 :

Nom	Prénom	Inscrit n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Auffray	Frédéric	276-CLC	Saint-Nazaire (44)	1879-08-02	Montoir (44)	Capitaine
Cazères	René	3373	Marseille (13)	1883-02-14	Bastia (20)	Second
Bouche	Louis	3712	Marseille (13)	1884-07-12	Maringues (63)	Lieutenant
Guézel	Charles	3122	Auray (56)	1869-10-18	Carnac (56)	Maître d'équipage
Pierre	Baptiste	418	Le Croisic (44)	1875-07-31	Le Croisic (44)	Mécanicien
Quiquero	Emmanuel	1026	Saint-Nazaire (44)	1879-05-27	Montoir (44)	Charpentier
L'Hubert	Pierre	NI		1879-12-31	Bouée (44)	Cuisinier
Gaillard	Édouard	5940	Saint-Malo (35)	1889-03-27	Saint-Briac (35)	Matelot
Le Port	Jean	1720	Auray (56)	1865-07-31	Quiberon (56)	Matelot
Petit	Édouard	1226	Rochefort (17)	1869-08-08	Rochefort (17)	Matelot
Le Matelot	Louis	112	Belle-Île (56)	1877-06-22	Locmaria (56)	Matelot
Tanguy	Alexandre	4504	Auray (56)	1881-09-12	Carnac (56)	Matelot
Audren	Yves	3506	Concarneau (29)	1878-03-25	Riec-sur-Belon (29)	Matelot
Birgand	Victor	984	Saint-Nazaire (44)	1884-08-11	Montoir (44)	Matelot
Moyon	Pierre	973	Saint-Nazaire (44)	1883-03-30	Montoir (44)	Mousse
Mahé	Étienne	1018	Saint-Nazaire (44)	1884-10-22	Montoir (44)	Matelot
Creff	Joseph	7044	Brest (29)	1864-05-02	Brest (29)	Matelot
Malcoste	Joseph	8478	Lorient (56)	1877-06-02	Moëlan-sur-Mer (29)	Matelot
Hamel	René	6488	Le Havre (76)	1889-08-24	Le Havre (76)	Matelot léger
Le Chevert	Yves	50065	Paimpol (22)	1890-03-30	Ploubazlanec (22)	Matelot léger
Arhuro	Henri	413-IP	Auray (56)	1890-03-31	Carnac (56)	Matelot léger
Amirand	Alphonse	5449-IP	Saint-Malo (35)	1892-04-26	Saint-Briac (35)	Novice
Tascon	Joseph	1506	Vannes (56)	1892-01-15	Saint-Gildas-de-Rhuys (56)	Novice
Heuzé	François	17238-IP	Saint-Malo (35)	1892-07-29	Pleurtuit (35)	Mousse
Briand	Pierre	IP	Saint-Nazaire (44)	1894-10-05	Montoir (44)	Mousse
Capdevielle	Jean	2545	Bayonne (64)	1890-12-16	Lourdes (65)	Pilote

Deux matelots désertent à Philadelphie, Édouard Petit et Yves Audren. À Newcastle, plusieurs membres de l'équipage débarquent, le lieutenant Louis Bouche qui est remplacé par le matelot Étienne Mahé, le mécanicien Baptiste Pierre qui n'est pas remplacé, et le cuisinier Pierre L'Hubert. Deux marins étrangers embarquent, remplaçant jusqu'à Portland les déserteurs, et un cuisinier français, Gustave Gallet, qui débarquera à Astoria.

Le 30 juillet 1909, avant d'arriver à Portland, le maître d'équipage Charles Guézel décède à bord, il est remplacé à son poste par le matelot Jean Le Port. À Portland trois hommes désertent, Louis Le Matelot, René Hamel et Joseph Tascon. Le capitaine embarque alors six hommes afin de compléter son équipage pour le retour en Europe, cinq marins étrangers et un matelot déserteur français qui a fait sa soumission, Jean Le Roellec.



Le trois-mâts carré *Hoche*. Fonds Adam. SHD Brest.