

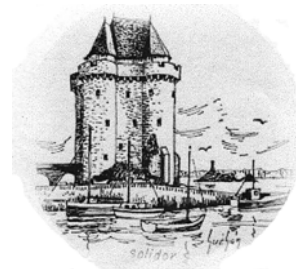
COMMUNICATION



N° 77 - Mars 2023

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Agréable surprise ! Un jour nous recevons un courriel d'Australie : « Je viens de découvrir votre site et j'aimerais y ajouter des détails sur mon Grand-père, Georges Perdraut, qui était capitaine au long cours chez A D Bordes à Dunkerque. » Merci Éric pour votre proposition d'enrichir le site de CHLC... mais aussi pour nous avoir ainsi incités à parler de votre Grand-père.

Le porte à porte que nous faisons, Brigitte et moi, dans les années 1990 pour collecter la mémoire des Cap-Horniers nous avait conduits à Béziers chez un des fils de Georges, Jean, alors Grand-mât (Président) de l'AICH (Amicale Internationale des capitaines au long cours Cap-Horniers). Il était lui-même Cap-Hornier, ayant été novice sur le 4-mâts *Wulfran Puget* pour son dernier voyage en 1924.

Nous lui avons présenté nos premières réalisations, les rencontres furent chaleureuses et pour nous très instructives. Lors de notre dernière visite, convaincu de notre détermination à recueillir et faire connaître l'histoire des Cap-Horniers, il nous avait confié le carnet de route de son père dans lequel nous avons trouvé une relation remarquable de cette histoire. Jean m'avait également préparé une carte de l'AICH en témoignage de reconnaissance de notre travail et de sa confiance dans nos projets.

« Les équipages des navires long-courriers sont recrutés par des individus appelés marchands d'hommes. Le mot est un peu osé car le marin est libre d'accepter ou de refuser l'embarquement qu'on

lui propose. Mais puisque le temps a conservé cette appellation barbare, je l'emploierai telle quelle. Le 12 Juin 1898 j'embarquai novice à bord du *Gustave et Paul* par les soins de M. Mathei marchand d'hommes à Marseille. Le 15 Juin 1898 nous passâmes au Bureau de la Marine pour être inscrits sur le rôle d'équipage. Nous touchâmes chacun trois mois d'avance, et le 18 Juin fut le jour fixé pour le départ... ». Ainsi commence le carnet de Georges.



Nous allons embarquer avec lui pour un de ses voyages, celui du 3-mâts *Amiral Troude* qui se rend en 1902 au Chili, par le cap Horn, commandé par le Capitaine Édouard Gascon.

Yvonnick LE COAT

On parle des Cap-Horniers 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, **jeudi 13 avril 2023** à 18 h, au Golf Blue Green à Pornic (44), pour le Yacht Club Royal Old.
- *Cap-Hornières et femmes des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande de 1850 à 1925*, par Yvonnick et Brigitte Le Coat, **samedi 13 mai 2023** à 20h30, au Cinéma du Centre Jean Rochefort, à Saint-Lunaire (35).

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 : Au Chili avec l'Amiral Troude, par Georges Perdraut. (1)

L'Amiral Troude est un beau 3-mâts barque d'environ 2 600 tonnes de port. La Maison A. D. Bordes venait d'en faire l'acquisition à une maison de Nantes et le destinait à faire les voyages du Chili avec un chargement de charbon à l'aller et de salpêtre au retour. Nous étions mouillés dans la Clyde, fleuve qui passe à Glasgow. Nous restâmes là trois jours, et, le Mardi 29 Décembre 1902 nous partions pour Shields à la remorque du *Flying Eagle*.

De Glasgow à Shields

La descente de la Clyde s'effectua sans incident. La température était fraîche. De plus, les montagnes qui bordent le fleuve étaient couvertes de neige. Sur les rives, quelques villages et beaucoup d'usines, ainsi que quelques chantiers de construction.

Le soir, nous mouillâmes à Greenock, sur la même rivière. Greenock est un centre minier très important. C'est presque, si j'ose m'exprimer ainsi, un faubourg de Glasgow. La baie où nous nous trouvions était immense. La ville se trouve sur le penchant d'une montagne. La nuit, tous les ateliers et chantiers étaient éclairés. On devinait, sous ces lumières, tout un peuple travaillant au milieu du grondement sourd de puissantes machines. Et de tout cela, que sort il ? Des navires, rien que des navires. Que l'on s'étonne après cela que la Marine anglaise soit la première du Monde.

Nous quittâmes Greenock le lendemain, et, au soir seulement, nous arrivâmes à la mer. Nous devions remonter la côte Ouest de l'Écosse, mais, comme nous étions dans la saison des coups de vent et que le navire n'était pas trop lesté, le capitaine résolut de passer entre la terre et les nombreuses îles qui sont échelonnées le long de la côte.

Nous n'eûmes pas à le regretter, car nous jouîmes pendant deux jours d'un magnifique spectacle. Les passages dans lesquels nous donnions étaient étroits et resserrés entre de hautes montagnes. Les montagnes, pour la plupart inaccessibles, étaient escarpées et couvertes de neige. Au pied, un peu de verdure qui contrastait étrangement avec la blancheur immaculée du sommet. Sur les rives, des galets et des berges de sable fin. De loin en loin, sur un roc, un vieux manoir en ruines dressait vers le ciel ses créneaux garnis de mousse. Et le tout éclairé par la lumière presque blafarde d'un soleil de Décembre. Dans cette nature sauvage et étrange régnait un silence de mort. Un corbeau de loin en

loin. Une cabane ou un village perdu et presque enfoui dans les blocs granitiques. À chaque passe un feu. Que j'eusse aimé mettre pied à terre...

Le navire marchait toujours. À chaque détroit c'était une nouvelle vue, un nouvel enchantement. C'est dans ces conditions que nous passâmes le 1^{er} Janvier 1903. Je me rappelle même que le soir, à 4^h, nous passâmes dans un "sound" qui n'était pas beaucoup plus large que trois fois le navire.



De Glasgow à Shields en contournant l'Écosse.

Le Vendredi 2 Janvier nous sortîmes enfin des îles. Il ventait jolie brise de SE. Nous déployâmes nos voiles d'étai. Nous doublâmes la pointe Nord de l'Écosse en passant entre la terre et les îles Orcades et Shetland. Nous changeâmes alors de route et mîmes cap au Sud. Mais ce jour-là, la brise fraîchit tout d'un coup, la mer devint très grosse. Nous eûmes un moment l'appréhension de voir casser la remorque. Heureusement, il n'en fut rien, et nous reprîmes notre route vers le Sud. La traversée continua, et, quoiqu'un peu contrariés par le vent debout, nous arrivâmes le 5 Janvier à Shields on Tyne.

La Tyne est une rivière assez importante sur laquelle se trouvent Shields et Newcastle. Nous rentrâmes dans la Tyne le 5 Janvier à 9^h du matin. Il y avait de la brume. Le temps était froid. Je ne pus voir les abords du fleuve que très imparfaitement. À 11^h nous étions à South Shields. North Shields se trouve d'un côté du fleuve et South Shields de l'autre côté. Il y avait, sans mentir, près de cent navires, dont l'un français, le 4-mâts *Madeleine* de

la même maison que l'*Amiral Troude*. Nous connûmes alors l'ennui des ports anglais et dûmes à plusieurs reprises changer de mouillage. Le navire fut passé en carène, et, le 9 Janvier nous commençâmes à délester devant North Shields...

Départ de Shields pour la "grande bordée"

22 janvier. Ce jour-là, à la marée de midi, nous quittâmes Shields (Tyne Dock) à la remorque. Nous descendîmes la Tyne et saluâmes en passant le quatre-mâts *Madeleine*. À 1^h nous étions devant Tynemouth (Bouches de la Tyne) et nous gagnâmes la haute mer.

24 janvier. Il fait très beau temps, petite brise, un peu froid, nous croisons de nombreux vapeurs. Le remorqueur se comporte bien, déployé les voiles d'étai avec vent favorable.

25 janvier. Légère brume dans la nuit, au matin le ciel s'éclaircit mais la brise fraîchit et la mer devient houleuse. Quelques embruns sur le pont. Condamné provisoirement petits panneaux AV et AR. Vent debout, fait peu de route. Sur le soir, le vent mollit, la mer devient belle et nous continuons notre route au SE1/4 S. Croisé de nombreux vapeurs, aperçu la terre à 4^h du soir.

26 janvier. Il fait assez beau temps, mais les vents sont droit debout et la brise fraîchit. À midi nous sommes par le travers de Yarmouth. Mais la brise fraîchit toujours. Le remorqueur a peine à nous traîner. Aussi sur le soir se décide-t-il à relâcher et la rade de Ramsgate, à l'entrée de la Manche est choisie pour cela. Le soir, nous y mouillons à 9^h. Nous apercevons, dans le Sud, les lueurs des feux de Calais et de Dunkerque. ...

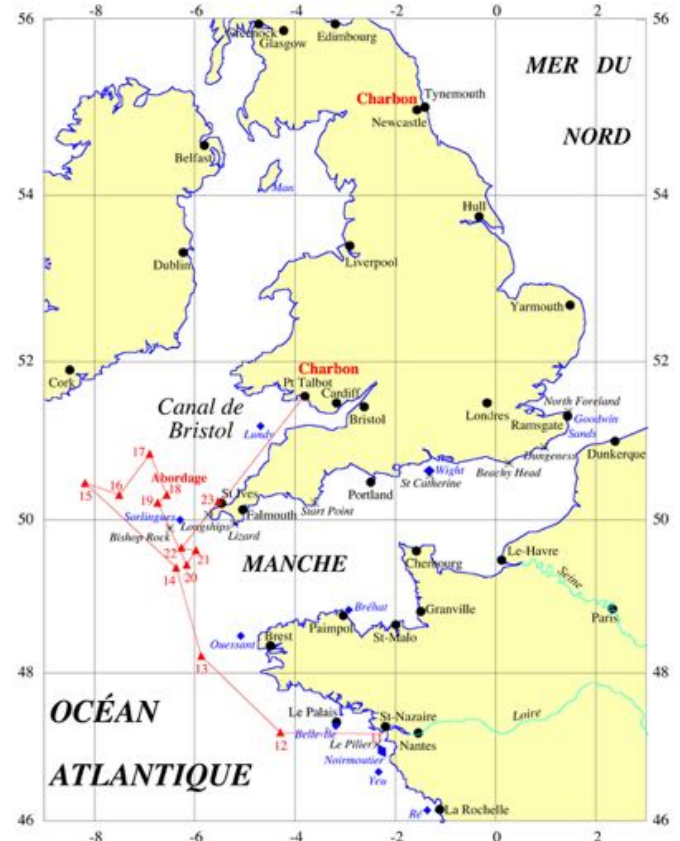
27 janvier. Rade de Ramsgate. Les vents n'ont pas changé et sont toujours de la partie Ouest, nous restons au mouillage. Une dizaine de navires y sont comme nous. Le temps est assez beau, mais la mer est houleuse. Le bateau tangué et roule comme à la mer. Au matin, un vapeur de la Compagnie des Messageries Maritimes passe à nous toucher et nous salue. Nous leur rendons le salut. Sur le soir le temps se couvre, la brise mollit et la pluie se met à tomber.

28 janvier. Au matin le temps se met au beau. Mais les vents n'ont pas changé. À 8^h nous appareillons et nous faisons route pour la rade des Dunes plus rapprochée de l'entrée de la Manche. Y est également mouillé le 4-mâts *Alice* du Havre. Nous y mouillons une heure après dans l'attente des bons vents. Beau temps, forte brise.

29 janvier. Rade des Dunes. Toujours même temps, les vents sont toujours de l'Ouest. Décidément nous ne sommes pas favorisés. Ce qui pourrait nous

consoler c'est que nous ne sommes pas seuls, je comptais ce matin 57 navires, long-courriers et caboteurs, qui sont avec nous en rade.

30 janvier. Rade des Dunes. Les vents ne changent pas, toujours forte brise d'Ouest avec de violentes rafales. Une grosse houle règne sur la rade. Vers midi passe à nous toucher le trois-mâts français *Cambronne* de Nantes. Il arrive de voyage et est à la remorque. C'est le même bateau que l'*Amiral Troude*. Il nous fait un salut que nous lui rendons.



De Shields à l'Atlantique en traversant la Manche. BYLC.

31 janvier. Rade des Dunes. Banc des Goodwins. Toujours forte brise d'Ouest. Changé huniers volants et perroquets fixes. Vers midi une légère alerte. Travaillant dans la mâture, j'entends des cris à bord d'un 3-mâts anglais mouillé à nous toucher. En regardant je m'aperçois que notre ancre chasse et que nous tombons sur lui. Immédiatement tout le monde est sur le pont. On hisse le petit foc pour faire abattre le navire en même temps qu'on se prépare à mouiller l'ancre de bâbord. Mais nous passons heureusement assez loin de lui et nous ne mouillons notre 2^e ancre que lorsque nous sommes suffisamment éloignés. Sur le soir beau temps. Les vents halent le Sud. Et toujours dans le Sud, le rayonnement des feux de Calais et Dunkerque nous indique que là est la France.

1^{er} février. Rade des Dunes. Très mauvais temps, de violentes rafales de vent passent sur la rade.

Néanmoins les vents semblent changer. Dans la journée le temps s'embellit et les vents tournent. Dans la soirée il vente jolie brise de NO et le pilote décide de partir le lendemain.



En remorque, on établit les voiles. Coll. Bordes.

2 février. Dans la Manche. Au matin, beau temps, belle brise de NO. Le remorqueur vient se ranger le long de notre bord à 6^h. Nous virons notre ancre et nous partons. Tous les bateaux font comme nous et c'est un curieux spectacle que de voir une cinquantaine de navires mettre à la voile ensemble. Mais nous ne devons pas rester longtemps à la remorque. Nous établissons nos voiles d'étai. Il fait beau et nous passons à toucher la côte anglaise. À midi nous sommes Est et Ouest de Dungeness et nous croisons la corvette des pilotes dunkerquois. À 2^h le remorqueur nous signale d'établir notre voilure. Nous sommes par le travers de Beachy Head. Nous larguons nos voiles et établissons successivement huniers, perroquets et basses voiles. Nous filons notre remorque. Le remorqueur vient se ranger le long dessous pour prendre le pilote auquel je remets une lettre pour mes parents. Ils auront ainsi de mes

nouvelles quoiqu'ils me croient maintenant plus loin que je ne le suis réellement. Mais le pilote est débarqué. Le remorqueur s'écarte et après nous avoir souhaité bon voyage regagne le Pas-de-Calais. Et pendant qu'il devient à l'horizon un point imperceptible, l'*Amiral Troude* sous toutes voiles du plus près et à une belle allure se dirige vers l'océan.

Le dimanche en mer

Aujourd'hui Dimanche, jour de repos à bord des navires. On ne travaille que pour la manœuvre s'il y a lieu.

Le matin a lieu la distribution d'eau, un demi-seau par homme, c'est-à-dire sept à huit litres d'eau. Il faut que le marin se lave et nettoie son linge avec cela. Il y réussit néanmoins et le Dimanche, bien lavé, rasé de frais, il met de beaux habits. S'il fait beau il déballe son coffre et l'étale orgueilleusement à tous les regards, ses flanelles, complets de toile, caleçons, vestes, etc. Et si l'on veut lui faire plaisir, on n'a qu'à dire en passant : « Voilà du neuf, vous êtes gréé pour passer le cap Horn ». Et notre ami marin de rougir de plaisir et de répondre : « Ah ! oui, on se saoule, mais on se nippe ».

... C'est le Dimanche que l'homme de plat va à la cambuse prendre la ration hebdomadaire. Le sucre, café, poivre, huile, graisse, etc. Le tout est soigneusement pesé, et notre homme de plat fait griller son café, le moud, le ramasse soigneusement et envoie tous les matins la ration de café au maître-coq. On trouvera peut-être étrange que le marin soit ainsi rationné pour toutes choses. Mais on est obligé d'agir ainsi car on ne sait jamais au juste ce que la traversée durera.

À suivre

Le dimanche, on se lave et lave son linge. Coll. Le Querhic.

