

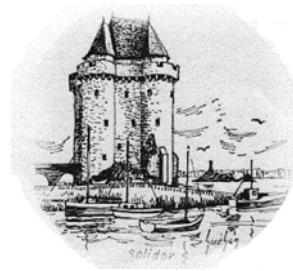
COMMUNICATION



N° 87 - Mai 2024

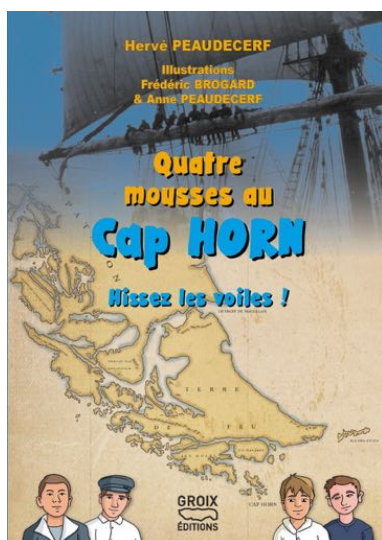
CAP HORN AU LONG COURS

<https://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Quel plaisir d'annoncer la sortie d'un livre sur les mousses cap-horniers par Groix éditions... dont l'auteur est notre ami Hervé Peaudecerc, le trésorier de Cap Horn au Long Cours. Les centres d'archives lui ont été utiles, certes. Mais surtout, il a trouvé des lettres d'époque et des souvenirs dans les familles de Louis, Léopold, Auguste et Alfred, ce qu'ils ont chacun raconté de leur premier voyage à bord d'un voilier cap-hornier de la Marine marchande. Très intéressant et émouvant.



Le livre sera lancé à la librairie Les Enfants de Dialogue, à Brest, le samedi 15 juin après-midi et à la Cité de la Voile, à Lorient, le samedi 29 juin. Les ouvrages souscrits seront envoyés dans la première quinzaine de juin et le livre sera en librairies à partir de mi-juin.

Yvonnick LE COAT

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 courriel : by.coat@gmail.com

Témoignage : Souvenirs du matelot Joseph LOGÉ de l'île d'Yeu. (2)

Montevideo

Montevideo, à cette époque, n'était pas encore une ville de gratte-ciel et de cars électriques comme de nos jours. La rade était presque vide : une grande drague ; quelques bateaux à quai. La ville était parcourue par des tramways tirés par des mulets. Les gendarmes portaient le sabre et le bicorne. Je me souviens de ce grand marché où l'on pouvait acheter des oiseaux exotiques, des singes et aussi des bananes - deux sous le régime - auxquelles je pris enfin goût.

J'ai le privilège d'être le canotier du capitaine et des officiers. J'amarré mon canot (à voile, bien entendu), auprès de la vedette des douaniers uruguayens ; ces derniers m'invitent à boire leur boisson nationale, le thé vert (peut-être du "maté") qu'ils boivent très chaud, avec une paille.

Vers minuit, l'officier que j'attends arrive "vent debout" (ou avec du vent dans les voiles si vous préférez) et veut d'autorité prendre la barre. Peu habitué à ce genre de manœuvre, il cafouille, ne prend pas suffisamment de vent et, malgré mes conseils (des conseils de mousse !!!), nous fait dériver. À une heure du matin nous sommes à hauteur de la drague et, enfin, à une heure et demie, nous rentrons à bord. Le matelot de quart nous aide à hisser le youyou jusqu'à hauteur de la lisse.

Mais, au petit jour, nouveau coup de théâtre, le capitaine constate la disparition du canot. Notre noceur, excédé par les chocs que donne le youyou contre la coque, a largué les palans, et l'embarcation est partie à la dérive. Furieux, le capitaine embarque avec cinq hommes - dont moi - dans une baleinière, munis de vivres pour le midi, et nous partons à la recherche de notre fugitif. Après une croisière de plusieurs heures, nous le découvrons enfin, le flanc disloqué, échoué sur le sable, après avoir passé sur un petit rocher.

« Le mousse, le charpentier et le mécanicien dans le petit canot ! Direction : ce chaland mouillé au large, où nous mangerons ensemble à midi ! » La situation est critique : le charpentier et le mécanicien, qui ne savent pas ramer, ont chacun un aviron et moi un seau pour écopper. Malheureusement l'eau entre plus vite que je ne peux la vider et notre charpentier, qui ne sait pas nager,

croit sa dernière heure arrivée. Il veut absolument s'arrêter et nous faire accrocher à une balise à proximité de laquelle nous passons. Je saisis son aviron et je rame à peu près en cadence avec le mécanicien, pendant que notre noyé manqué écope l'eau comme un forcené. À bout de souffle et l'eau au ras du bord, nous arrivons enfin au chaland. La première manche est gagnée. Nous changeons de rameurs et, cette fois, nous gagnons assez rapidement le bord, sans trop de difficultés.

Cap au Sud

Pendant, avec le concours de l'équipage, le déchargement tire à sa fin. Le soir, pour améliorer l'ordinaire, nous pêchons et ce n'est pas le poisson qui manque. Le bateau déchargé, nous lestons avec du sable, maintenu solidement par des cloisons de bois pour éviter qu'il se déplace et déséquilibre le navire.

Après l'Uruguay, nous allons rendre visite à l'Argentine : direction Bahia Blanca.

Dès la sortie du port, nous croisons un cargo baleinier, suivi de sept ou huit "piqueurs" armés de canons lance harpon, qui se dirige vers le large. Notre remorqueur nous largue et le *Dupleix*, toutes voiles dessus, vogue vers Bahia. Le vent étant trop faible, il nous faut quinze jours pour y parvenir, bien que les deux ports ne soient pas très éloignés.

C'est un coup de malchance, car nous manquons le fret, autrement dit, nous arrivons après les délais prévus pour la prise en charge de la cargaison. Il nous faut attendre dans cette petite ville les ordres, afin de savoir quelle nouvelle destination nous allons prendre. Quelques jours se passent et le capitaine donne l'ordre d'appareillage pour Portland. Cela représente quelques milliers de milles car Bahia se trouve sur l'Atlantique Sud et Portland sur la côte du Pacifique, aux États-Unis.

Le départ se fait sans incidents et le voyage s'annonce bien. Beau temps, bon vent ; le *Dupleix* fait route vers la Terre de Feu. Nous passons en dedans des îles Falkland, possession anglaise, puis en vue de l'île des États et enfin nous arrivons dans les parages du célèbre Cap Horn, pointe extrême de l'Amérique du Sud et territoire chilien.

Pour être à la hauteur de sa réputation, le Cap Horn nous fait un accueil exécrationnel : vents violents et contraires, mauvais temps. Au lieu de faire route à l'Ouest, nous devons rester quinze jours environ cap au Sud, avec, par moments, un seul hunier fixe et un foc. Pendant quatre jours et quatre nuits, tout le monde reste sur le pont, prêt à la manœuvre. La quatrième nuit, le sommeil m'emporte et je m'endors sur le panneau de la cale. À mon réveil, je me retrouve sous une couche de neige. Quant au capitaine, il ne dort presque pas non plus, en tous cas il ne met pas les pieds dans sa chambre : il est constamment dans la chambre de veille, prêt à diriger la manœuvre. En effet, dans ces parages dangereux, avec une forte houle, il suffirait qu'une cloison cède dans la cale pour que le sable qui sert de lest déplace le centre de gravité du bateau, et alors ce dernier se coulerait.

Cette mésaventure, qui ordinairement tourne à la catastrophe, est déjà arrivée au *Dupleix* quelques années auparavant, lors d'un voyage en Australie. Ma foi, il s'en est tiré après plusieurs jours de travail opiniâtre et désespéré.

Au bout d'une quinzaine de jours de ce temps humide et froid, la glace s'agglomère le long des vergues et des haubans, ceux-ci ont doublé de diamètre.

Le Pacifique

Après nous être fait ainsi copieusement "tabasser", une saute de vent nous permet enfin de repartir vers le Pacifique, toutes voiles dessus, brassé carré. Ce souffle tiède fait fondre notre carapace de glace et d'énormes "chandelles", se détachant des vergues, viennent s'écraser sur le pont. Des jours passent et c'est à nouveau la chaleur des Tropiques et ses zones de calme. Nos heures de loisir ramènent à peu près les mêmes distractions : pêche aux requins, et même aux oiseaux, mise en bouteille de minuscules trois-mâts. La nuit, les pingouins, qui passent pourtant pour habiter exclusivement les régions polaires, viennent nous réveiller de leurs cris.

En dehors des heures de barre et de bossoir, il y a toujours quelque voile à réparer ou quelque filin à épisser, soit sur le pont, soit sur place dans la mâture. Il est souvent fort difficile de monter à la mâture par temps calme : le bateau, qui n'est plus appuyé sur le vent, roule d'un bord sur l'autre dans la houle qui le prend par le travers. De plus, il est très haut sur l'eau, puisqu'il est seulement sur lest. Lorsqu'il faut monter, vous vous trouvez, au rythme de la houle, soit collé aux enfléchures, soit, au contraire, violemment tiré en arrière.

Cette partie de la traversée est marquée, pour moi, par une gifle bien appliquée de la main du maître d'équipage, pour n'avoir pas su faire une épissure en fil d'acier. Au long cours, le mousse doit apprendre son métier en dehors de ses occupations habituelles. Il doit aider l'équipage à la manœuvre, c'est lui qui monte aux vergues de cacatois - les plus hautes de toutes - pour donner du mou dans les cargues. Pour les atteindre, les marchepieds s'arrêtant quelques mètres plus bas, il lui faut se hisser à la force du poignet le long de la chaîne servant de drisse de cacatois. À ce régime, on est vite guéri du vertige.

Le capitaine me disait toujours : « Une main pour toi, sur la vergue, et l'autre pour travailler ». Mais à présent je suis aguerri et je travaille des deux mains, debout sur un filin fixé à chaque extrémité de la vergue et les genoux appuyés sur cette dernière. Un faux mouvement et c'est une chute de plus de 50 mètres !

Puis, c'est l'Équateur, le tropique du Capricorne. Cap au Nord, le vent se renforce un peu. Nous passons au large de la Californie, face à San Francisco, et nous arrivons, un jour, à l'embouchure de l'Oregon. Un remorqueur de haute mer nous amène en rivière et nous échangeons avec son équipage quelques litres de vin contre du saumon frais. Maintenant, c'est un remorqueur

fluvial qui nous prend en charge, un pittoresque bateau mu par une unique roue à aubes, placée sur l'arrière, à l'extrémité de deux poutres. Il s'amarre à nous par bâbord et nous pousse pendant douze ou quinze heures. Cela change de la monotonie de l'Océan. La rivière, parfois large, parfois très étroite, avec des coudes brusques, coule, encaissée dans une magnifique vallée bordée de hautes collines boisées du haut en bas et qui sont les contreforts des "Montagnes Rocheuses". Du bord, nous pouvons voir, s'ébattant en liberté, des bandes de porcs à poils blancs et noirs. Nous croisons parfois des remorqueurs hâlant des trains de bois de flottage qui atteignent souvent un kilomètre de long. Au terme de notre voyage, se trouve Forth grand port pour le trafic du bois des "Rocheuses" et du blé qui arrive de la "Prairie".

Portland - Oregon

Enfin ! Nous voilà à quai pour le délestage. Le capitaine me fait descendre à terre avec lui pour y



chercher quelques provisions. Mes yeux ne sont pas assez grands pour admirer une si belle ville. De grandes artères bordées d'immenses buildings se coupent à angle droit. Je me souviens de ce que m'a dit le capitaine en prenant le tram : « Fais attention ! Prends le Nord-Sud jusqu'à la 17^e rue, etc. » Quelques courses supplémentaires à pied et j'arrive sans trop de mal à regagner le bord. J'étais ébloui par toutes ces lumières, ces maisons hautes comme des tours, les théâtres, les cinémas, et même les *policemen* hauts de presque deux brasses, avec des bras comme des barres de cabestan et qui ont cependant la détestable habitude de vous faire circuler dès que l'on s'arrête pour admirer une vitrine quelconque. Il n'y avait ni vin, ni alcool à l'époque, mais les marins français arrivent toujours à en dénicher. Pour le petit mousse français, il y a les bonbons, le chocolat, le cinéma et le théâtre, tout cela gratuitement !

Le *Dupleix* déchargé, nous l'amarrons à la rive gauche pour prendre un chargement de blé entreposé sur de grands appontements de bois. Les sacs glissent le long de goulottes orientables et tombent à volonté dans les cales à tribord, à bâbord, à l'avant ou à l'arrière. Cela demande quelques semaines. Quelques semaines où les matelots désœuvrés ont pris goût à la vie facile, si bien qu'à l'heure fixée, il faut l'intervention de la police pour ramener l'équipage à bord. Moi-même, en toute franchise, j'ai bien failli rester... malgré l'empressement d'une famille américaine qui voulait me garder, la veille du départ la nostalgie fut la plus forte et j'étais à l'heure pour le départ.

Sur la route du retour

Et maintenant, cap sur l'Angleterre, avec, comme complément d'équipage deux matelots, un Anglais et un Américain.

Dès la sortie de l'estuaire de l'Oregon, nous sommes empoignés par une forte houle et une grosse brise et nous n'arrivons qu'avec beaucoup de peine à amurer et border les voiles. Les paquets de mer s'abattent sur le pont. Il faut, à chaque instant, sauter sur les panneaux de la cale et s'agripper aux tringles. Le matelot américain ne semble pas habitué à ce genre de sport : il manque son coup, est roulé par l'eau sur le pont, se heurte le nez contre une jambette et se tire de sa fâcheuse position avec l'aide de quelques camarades. Ma position, à moi, n'est guère enviable : je "tiens dessous" au cabestan et il ne faut pas larguer un tour cabillot. Je n'ai que la ressource, pour me maintenir, de sauter sur le panneau ou de m'accrocher aux barres de cabestan en y faisant un tour avec la drisse

ou l'écoute. Enfin le vent se régularise, sans toutefois mollir et le *Dupleix*, toutes voiles dessus, cingle vers le Sud, avec l'eau constamment à hauteur de la course.

Notre traversée se poursuit avec bonheur et le passage du Cap Horn, dans le sens Ouest-Est, que nous appréhendions, s'effectue sans trop de difficulté.

Mais, un jour, c'est une chaude alerte, c'est le cas de le dire... Une "moque" de goudron a été mise à réchauffer sur la cuisinière. Le goudron bout, déborde, s'enflamme et se répand sur le plancher. Lorsqu'on s'en aperçoit, le feu a gagné le couloir, un coin du salon et l'office. Le capitaine au risque de se blesser cruellement, réussit à agripper la moque par l'anse et la balance par-dessus bord. Pendant ce temps, l'équipe de service puise de l'eau le long du bord avec des seaux et la projette sur le feu qui est finalement éteint, et fort heureusement car, non seulement le bateau est sauvé mais l'équipage aussi : nos embarcations de sauvetage, en effet, ne sont pas capables de tenir le coup. Le capitaine en est quitte pour quelques brûlures sans gravité, et nous, seulement pour la peur. Le feu à bord, nous le craignons plus que la tempête. En épilogue, il ne nous reste plus qu'à réparer les dégâts et refaire les peintures.

Pendant les heures de repos, nous pêchons à la ligne des oiseaux comme le damier, le malamok ou l'albatros. Nous en avons capturé de plus de deux mètres d'envergure. En repassant les Tropiques, la pêche aux requins s'avère fructueuse, bien qu'inutile pour la cuisine : dans une seule demi-journée nous en capturons neuf, entre un

et plusieurs mètres de long. Ces redoutables squales suivent sur l'eau l'ombre d'un homme grimpé dans les vergues dans l'attente d'une chute problématique. Toujours son guide, un petit poisson zébré, le rémora, nage à ses côtés. Parfois, des baleineaux, les jours de calme, se mettent à la surface, à l'ombre de notre coque et restent immobiles, semblant sommeiller.

Les poissons volants s'élèvent par milliers au-dessus des vagues, puis plongent à nouveau, parfois à une distance appréciable. La nuit, il leur arrive, en voulant franchir le bateau, de retomber sur le pont. Le chat du bord - qui est un chat de long cours, lui aussi "connaît la musique" et attend son heure pour bondir sur le premier qui tombe à sa portée.

Il préfère d'ailleurs cela aux rats, ces passagers clandestins, contre lesquels il lui faut livrer des batailles parfois sanglantes. Le bord en est, du reste, infesté. Un soir, vers 23 heures, le capitaine, armé d'un manche de parapluie, et moi, nous en avons détruit 57 dans la seule cambuse haute. Ces diables de rongeurs, en plus des dégâts qu'ils causent, nous amènent parfois des ennuis, comme par exemple, le suivant.

Chaque jour, je préparais les rations de lard salé, par repas et par bordée. En plongeant la main dans le baril, au lieu d'une broche de lard, j'en retire un superbe rat crevé, bien conservé dans la saumure et complètement pelé. Il a dû séjourner un certain temps parmi nos rations quotidiennes de lard. Elles sont mangées, tant pis... mais

je jette le baril et le reste de son contenu par-dessus bord.

Enfin, par bonne brise et à toute voile, nous avons fait de la route. Nous longeons les côtes d'Irlande et, pour éviter les parages infestés de sous-marins, nous mouillons en rade de Queenstown. Il nous faut aussitôt transporter à l'hôpital notre mécanicien, atteint d'un commencement de scorbut, maladie que les marins d'aujourd'hui ne connaissent plus.

Là, nous sommes pris en remorque jusqu'à Sharpness, petit port complètement fermé par deux écluses, dans le canal de Manchester, où nous allons laisser notre chargement de 3 000 tonnes de blé.

Le 8 mars 1916 l'équipage est débarqué et rejoint la France. Pour moi le *Dupleix* semble être devenu ma demeure et le capitaine un vrai père adoptif. Je n'ai pas tellement envie de rentrer à l'île d'Yeu pour le moment.

Je reste donc à bord, avec le capitaine et le maître d'équipage, en attendant un autre départ. Nous menons un peu la vie de famille avec le capitaine, sa femme et sa fille, âgée de cinq ou six ans. Ils sont tous très gentils avec moi. Il n'y avait qu'une seule maison de consommation de chocolat, où, le soir, nous nous réunissions pour la partie de cartes, comme en famille, avec la patronne. Nous allions parfois au cinéma avec elle et ses filles : il fallait parcourir trois ou quatre kilomètres à travers champs, pour se rendre au bourg.

À suivre

Rôle d'équipage du trois-mâts *Dupleix* pour le voyage 1914-1916 :

Nom	Prénom	Inscrit n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Charrier	Ludovic	63-CLC	Sables-d'Olonne (85)	1879-11-23	Saint-Mathurin (85)	Capitaine
Chaigne ⁽¹⁾	Robert	10068	Bordeaux (33)	1887-06-18	Neuvy-Bouin (49)	Second
Guillemot ⁽²⁾	Albert	613	Paimpol (22)	1883-04-12	Gommenech (22)	1er lieutenant
Marie Louise	François	167	Le François (97)	1882-12-15	Le François (Martinique)	Maître d'équipage
Le Beaudour	Yves	6254	Tréguier (22)	1858-05-25	Pleubian (22)	Charpentier
Lucas	Pierre	257	Nantes (44)	1873-09-13	Château-Thébaud (44)	Mécanicien
Leminoux ⁽³⁾	Yves	7030	Tréguier (22)	1880-06-24	Pleubian (22)	Cuisinier
Allançon	Alexis	2145	Le Conquet (29)	1877-04-10	Porspoder (29)	Matelot
Le Roux	Jean	3023	Douarnenez (29)	1883-10-20	Pouldergat (29)	Matelot
Semelin	Gabriel	1052	Île-d'Yeu (85)	1895-07-12	Île-d'Yeu (85)	Matelot léger
Logé	Joseph	1095	Île-d'Yeu (85)	1899-08-21	Île-d'Yeu (85)	Mousse
Auffret	Jean	4915	Concarneau (29)	1884-01-12	Riec-sur-Belon (29)	Matelot
Bideau	Daniel	10903	Quimper (29)	1880-04-19	Plonéour-Lanvern (29)	Matelot
Luco	François	2079	Vannes (56)	1884-07-01	Île-aux-Moines (56)	Matelot
Daoulas	Jean	1278	Audierne (29)	1887-05-22	Plouhinec (29)	Matelot
Jéhanno	Joseph	5233	Vannes (56)	1895-11-03	Vannes (56)	Matelot
Le Lamer	Georges	3508	Auray (56)	1872-09-11	Étel (56)	Matelot
Saliou	Alexandre	8888	Morlaix (29)	1895-09-11	Plougasnou (29)	Matelot
Thépaut	André	13037	Paimpol (22)	1875-06-26	Ploubazlanec (22)	Matelot
Corler	René	6075	Concarneau (29)	1896-12-06	Pont-Aven (29)	Matelot léger
Daniou	Emmanuel	50746	Paimpol (22)	1896-03-20	Plounez (22)	Matelot léger
Créach	Bernard	6418	Concarneau (29)	1897-08-20	Névez (29)	Novice
Curris ⁽⁴⁾	William			-	Grande-Bretagne	Matelot
Wrenn ⁽⁵⁾	Ashby			-	États-Unis	Matelot léger

(1) Débarqué à Portland (Oregon) le 17 septembre 1905 pour passer sur le 3-mâts *Le Pilier*. (2) Passe Second le 17 septembre 1915 à Portland. (3) Débarqué à Montevideo (Uruguay) le 8 mai 1915. (4) Embarqué à Portland le 29 septembre 1915, débarqué à Queenstown (Irlande) le 22 février 1916. (5) Embarqué à Portland le 29 septembre 1915.