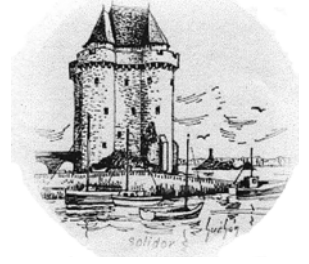


# COMMUNICATION

N° 86 - Avril 2024

## CAP HORN AU LONG COURS

<https://www.caphorniersfrancais.fr>

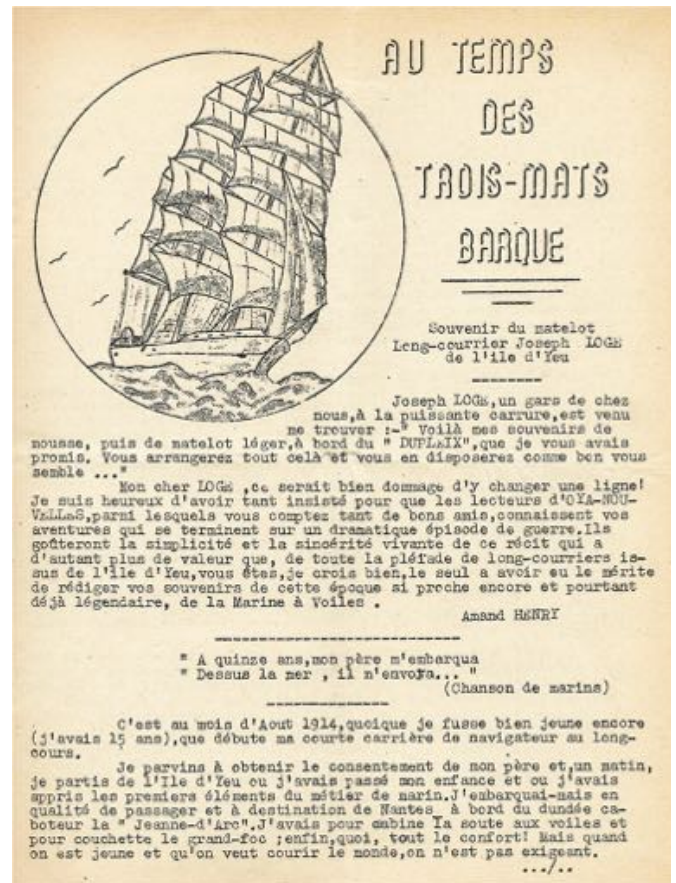


### Le mot du Président

Joseph Logé, un gars de chez nous, à la puissante carrure, est venu me trouver : « Voilà mes souvenirs de mousse, puis de matelot léger, à bord du *Dupleix*, que je vous avais promis. Vous arrangerez tout cela et vous en disposerez comme bon vous semble. »

Amand Henry a publié ces souvenirs dans la revue "Oya-Nouvelles" de l'île d'Yeu que nous a transmise Thierry Logé, petit-neveu de Joseph. Amand - qui nous a quittés il y a fort longtemps - recueillait dans cette revue, avec une petite équipe d'amis, la vie quotidienne de l'île. Son fils Jean-François a quant à lui raconté dans un livre, "La Dame du Grand-mât", l'histoire de la navigation de ses grands-parents, Amand et Alice Henry. Car sa grand-mère était elle aussi Cap-Hornière, accompagnant son capitaine de mari sur les trois-mâts *Brenn* et *Jeanne d'Arc*. Merci à vous, Ogiens, d'avoir recueilli ces témoignages quand il en était encore temps et merci de nous permettre d'en prendre connaissance.

Nous allons passer quelque temps avec Joseph Logé, né juste avant le siècle dernier sur l'île d'Yeu. Il embarque à quinze ans - l'âge légal - sur le trois-mâts *Dupleix* alors que commence la Grande Guerre. Il va faire deux voyages à la suite sur ce voilier qui, au second voyage, sera coulé par un voilier corsaire allemand. Nous avons dépouillé les rôles d'équipage de ces voyages de Joseph Logé, on peut les consulter sur notre site.



Nous remercions la "Maison des Hommes et des Techniques" à Nantes pour le travail de sauvegarde du patrimoine maritime qui nous permet de disposer des plans des voiliers, plans numérisés et mis à la disposition du public. Nous pouvons ainsi plus facilement imaginer le cadre de vie dont nous parle le jeune Joseph Logé.

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](mailto:by.coat@gmail.com)



## Témoignage : Souvenirs du matelot Joseph LOGÉ de l'île d'Yeu. (1)

C'est au mois d'août 1914, quoique je fusse bien jeune encore (j'avais 15 ans), que débuta ma courte carrière de navigateur au long cours.

Je parvins à obtenir le consentement de mon père et, un matin, je partis de l'île d'Yeu où j'avais passé mon enfance et où j'avais appris les premiers éléments du métier de marin. J'embarquai - mais en qualité de passager et à destination de Nantes - à bord du dundee caboteur la *Jeanne d'Arc*. J'avais pour cabine la soute aux voiles et pour couchette le grand foc ; enfin quoi, tout le confort : mais quand on est jeune et qu'on veut courir le monde, on n'est pas exigeant.

Ce fut le capitaine de la *Jeanne d'Arc*, toujours serviable, qui se mit en devoir de me trouver lui-même un embarquement. Ça ne demanda pas plus de trois jours, et je débordai d'enthousiasme en apprenant qu'une place était disponible sur un long-courrier. Mais ledit long-courrier, encore fallait-il le rejoindre : il était en Angleterre.

Le bureau d'armement me mit en pension pour 15 jours à l'Abri du Marin de Nantes. Chaque jour un ou plusieurs embarqués arrivaient, et, une fois l'équipage au complet, on nous mit à bord du cargo *Longwy* (encore comme passagers... mais il faut un début à tout), à destination de Swansea, d'où nous gagnâmes par le train, en 2<sup>e</sup> classe, Liverpool.

Je ne décrirai pas ces villes, d'autres l'ont fait mieux que moi, mais certains faits, insignifiants en apparence, m'ont frappé et j'en ai gardé un souvenir encore vivace. Un jour, à Liverpool, une commerçante, une Française d'ailleurs, pensant me faire plaisir, m'offre un fruit. Je n'avais jamais rien vu de pareil, une banane : souriez si vous voulez, mais c'était la première fois. J'y goûte, je lui trouve un goût douxcreux et écoeurant, et je la jette... Je dois dire que, depuis, j'ai changé d'avis.

Enfin, notre première étape se termine par la traversée Liverpool - Birkenhead à bord du ferry-boat qui assure le service régulier. C'est dans ce dernier port que je fais connaissance, avec une émotion bien compréhensible, avec ce navire qui sera le mien pour de longs mois, le *Dupleix* dont c'est ici le port d'attache. Si,

de nos jours, le *Dupleix* s'amarrait dans le port de Nantes, il ne ferait peut-être pas grosse impression par son tonnage (3 000 t), ni sa longueur (80 m), mais il ferait sûrement sensation, car c'est un navire comme on n'en verra sans doute jamais plus.

### Le *Dupleix*

C'est un trois-mâts barque, c'est-à-dire gréé en carré, avec les traditionnelles vergues transversales à la misaine et au grand mât, mais avec en plus, au mât d'artimon, une voile semblable à celle des goélettes.

Avec sa mâture haute de 60 m et capable de porter 2 631 mètres carrés de toile, inutile de dire qu'il ne passe pas inaperçu. J'ajoute que ces mâts, ainsi que les vergues - sauf les cacatois - sont métalliques et creux, bien entendu.

Nous nous dirigeons donc vers le bord. L'officier qui nous accompagne nous présente au maître d'équipage. Nouvelle surprise : ce dernier est un homme de couleur, natif de la Martinique. Il est, ma foi, fort sympathique. Il attribue à chaque matelot une couchette au poste d'équipage. Quant à moi, le mousse, je suis le mieux partagé, j'ai droit à la cabine du capitaine d'armement, toujours inoccupée.

Je dois avouer que ça commence bien : de beaux voyages en perspective, un beau navire, une cabine comme un officier, des officiers sympathiques et un capitaine comme on n'en fait plus. Notre commandant de bord est en effet un véritable long-courrier, le capitaine Charrier, droit et juste, estimé de tous et fin matelot, pour qui une tempête n'arrive jamais à l'improviste sans que tout n'ait

été paré, ce qui est primordial sur un voilier qui ne possède ni moteur auxiliaire, ni radio.

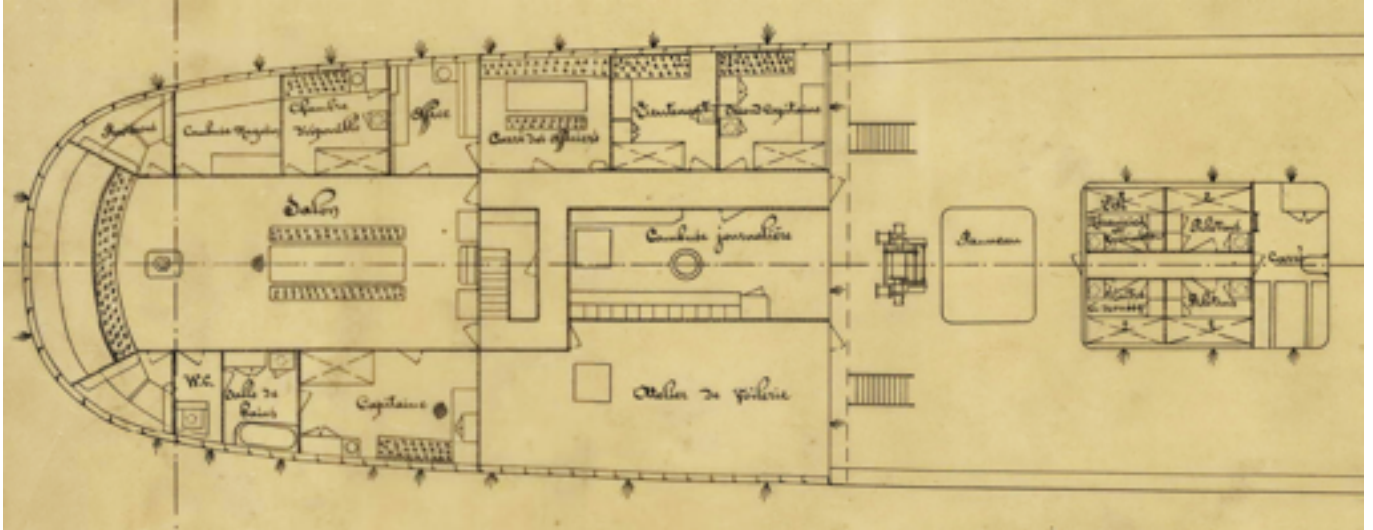
J'ai maintenant le loisir de faire plus ample connaissance avec "mon" bateau. Il est tenu avec une parfaite propreté, lavé, cuivres luisants, l'avant est surélevé en gaillard, ainsi que l'arrière. Une passerelle, à laquelle on accède par des roufs, joint l'un à l'autre en passant par-dessus la salle à manger et permet ainsi de circuler par gros temps lorsque le pont est balayé par les vagues. L'arrière est la partie réservée à l'état-major : elle comprend la chambre du capitaine d'armement (que j'occupe), celle du second, la salle à manger attenante à l'office et, tout à l'arrière, la chambre du capitaine, accolée à un énorme salon.



Mais quel contraste lorsqu'on se dirige vers le poste d'équipage. Le confort y est tout à fait inexistant. Les matelots couchent en deux chambres tribord et bâbord - sur des lits superposés, à pailleasse. Les affaires personnelles, ils les casent où ils peuvent. Leur salle à manger est placée sur le pont et possède deux tables - tribord et bâbord - et bien entendu, un rouf pour accéder

prenons un chargement de charbon.

Là, je me souviens que des missionnaires protestants venaient à bord, nous distribuait de petites Bibles et nous invitaient au prêche du soir qui avait l'avantage d'être accompagné d'une dégustation gratuite de gâteaux et de chocolat... On prenait soin simultanément de l'âme et du corps...



Plan de l'arrière d'un 3-mâts de type CA, comme le *Dupleix*, conservé à la "Maison des Hommes et des Techniques" à Nantes. Le mousse n'était jamais logé dans le poste d'équipage, Joseph occupe certainement la "chambre disponible" sous la dunette.

au poste par mauvais temps. Ce poste est flanqué d'une chaufferie, qui alimente treuils et guindeaux et distille l'eau douce, et d'une cuisine. Il bénéficie, en outre du bruyant voisinage d'un poulailler et d'un parc à cochons.

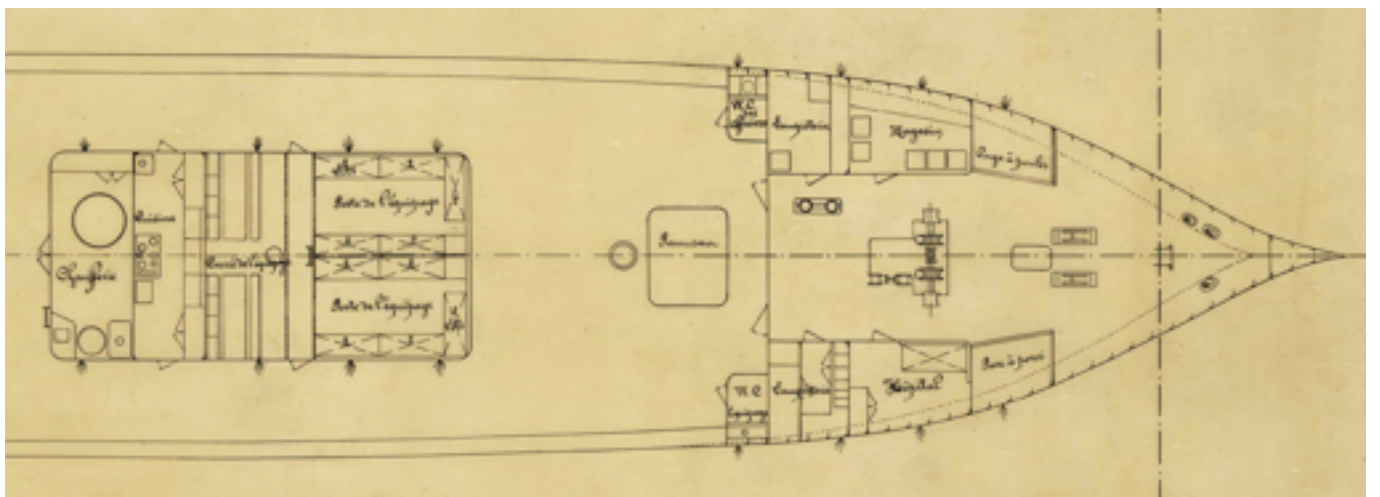
Privilégiés, le mécanicien, le charpentier et le maître d'équipage ont un poste pour eux trois. Le charpentier a la responsabilité du puits d'eau douce qui se trouve à proximité. Sur l'avant, on trouve également les servitudes, magasins aux gréements, cordages, et la voilerie.

Maintenant que je suis intégré à l'équipage, ma carrière commence officiellement. En effet, le 14 novembre 1914, l'agence consulaire de France à Gloucester régularise mon embarquement et, les deniers préparatifs faits, nous sommes remorqués jusqu'à Cardiff, où nous

Un soir, un matelot qui avait un penchant pour la bouteille, descend à terre par l'échelle, avec, à la main, un cadre et la photo de sa femme. Il perd l'équilibre, mais, par bonheur, le novice et moi, nous parvenons à le sortir de là, un peu dégrisé ; mais, hélas, la photo de sa moitié reposait au fond de l'eau noirâtre du bassin charbonnier !

Là aussi, pour la première fois de ma vie, je vais au cinéma - muet, bien entendu -. Les sous-titres sont en anglais et je n'y comprends goutte. Mais il y a du Charlie Chaplin et c'est le principal.

Cependant notre chargement est presque terminé et, de plus, nous embarquons les vivres : deux porcs, cinq ou six poules, du vin (fort en alcool, pour supporter le



Plan de l'avant d'un 3-mâts de type CA, comme le *Dupleix*, conservé à la "Maison des Hommes et des Techniques" à Nantes. Comme le décrit Joseph, le poste d'équipage est à l'avant du navire, jouxtant la cuisine.

voyage), deux barils de tafia, de la farine, du biscuit que nous mettons au sec dans des caissons métalliques (nous n'aurons droit au pain qu'une fois par semaine), des pommes de terre, des haricots, du lard salé, etc.

### Appareillage.

Et enfin arrive le grand jour du départ. Montevideo ! C'est à destination de ce port que nous appareillons, halés hors du port, à travers sas, par un remorqueur. Nous établissons la voilure, nous enlevons les rabans qui enserrèrent les voiles le long des vergues et hissons les focs.

C'est le capitaine qui commande la manœuvre : « Largue les cargues Grand-voile - Misaine - Huniers fixes ! Borde les écouteles ! Hisse les huniers volants - les perroquets volants - les cacatois ! Brasse les vergues ! » La manœuvre s'effectue en cadence, scandée par les traditionnelles chansons de mer.



Toutes voiles dessus, le *Dupleix*, bien appuyé sur tribord, cingle vers le large, cap au Sud-Sud-Ouest, d'une allure légère et cependant majestueuse. Je me sens tout petit sous cette masse de toile blanche. Quelle peut être notre vitesse ? Je suis encore trop peu expérimenté pour l'apprécier, mais nous devons faire de la route.

Les jours succèdent aux jours ; parfois le capitaine m'autorise à prendre la barre, ce qui m'est facile car j'ai eu l'occasion, à la grande pêche, de naviguer à la voile. Je m'amuse à pincer le vent le plus possible lorsqu'on marche au plus près, jusqu'à faire faseiller au vent le point du cacatois.

Au bout de quelques semaines, nous arrivons sur la Ligne. On bouche les dalots et la perpétuelle pluie tropicale a tôt fait de transformer le pont en une gigantesque baignoire dans laquelle, nus, nous barbotons à longueur de journée. Nous en profitons pour compléter le puits d'eau potable, à l'aide d'un énorme entonnoir de toile et en même temps pour faire la toilette du bateau.

Le jour du passage du tropique, je dois me soumettre, comme tout le monde - du mousse au capitaine - au baptême de la Ligne, dont vous connaissez sûrement le cérémonial, avec aspersion d'eau de mer plus que copieuse et distribution de la double à tout l'équipage. En revanche, chaque fois qu'il faut manœuvrer les drisses ou

les cargues, les matelots pleurent leurs mains qui, détremées par l'eau douce, sont devenues douloureusement sensibles.

Dans le calme équatorial, nous faisons peu de route ; seul, le courant nous porte. Le bateau n'étant plus appuyé sur le vent, roule et tangué. Les chaînes enfermées dans les vergues et destinées à racler intérieurement la rouille, glissent d'un bord à l'autre avec fracas. Puis, un jour, nous percevons une risée et le vent, de nouveau, nous emmène. Chaque jour, le second capitaine affiche le point sur une carte marine, dans le couloir. Notre travail continue. Le capitaine règle ses compas, l'équipage répare voiles et cordages, le mousse fait le garçon de salle, lave quelque linge et distribue les vivres.

Nous arrivons enfin en vue des côtes de l'Uruguay : Montevideo est tout près, sur tribord. Le temps est orageux, mais nous ne sommes pas au terme de nos

peines : d'un coup d'œil au baromètre, le capitaine a senti venir un coup de cyclone et nous sommes près de terre... Tout le monde sur le pont, la barre debout au vent. Mouille bâbord, mouille tribord. On amène les focs, on cargue grand-voile et misaine.

L'orage arrive subitement sur nous. Le vent nous fait chasser sur nos deux ancres : il faut mouiller l'ancre de miséricorde. Au milieu des hurlements du vent et du fracas du tonnerre, les cordages sifflent et la mâture gémit. Parmi les éclairs, de petites boules de feu courent le long des voiles et une pluie torrentielle s'abat sur nous. Les volants sont descendus tant bien que mal.

Lorsque tout le monde est "en haut", dans la mâture, une voix crie « Mousse ! Un raban ! » Plus mort que vif, aveuglé par la pluie et les éclairs, je grimpe pour la première fois les enfléchures de la misaine, jusqu'à la hune. Dans mon émoi, je me suis trompé de direction... « Pas là, mousse ! Au grand mât ! »

Je suis contraint de descendre et de regrimper, mon raban à la main, au grand mât. Mais cette chaude alerte se termine heureusement : nos ancres tiennent le coup. Avec le jour le calme revient et, le jour même, un remorqueur nous hâle jusque dans la superbe rade de Montevideo.

À suivre