

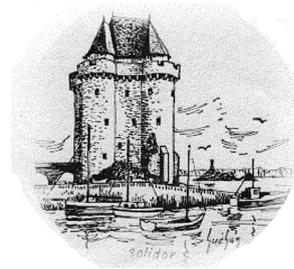
COMMUNICATION



N° 89 - Juillet 2024

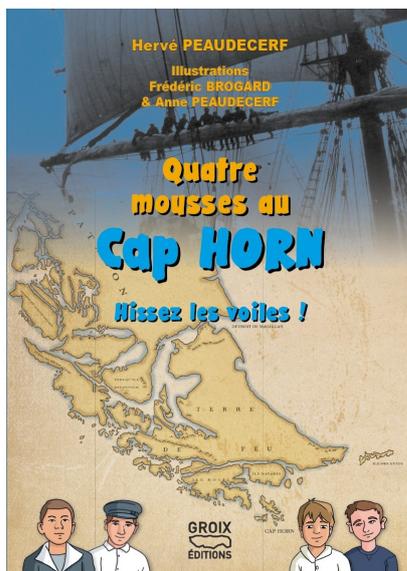
CAP HORN AU LONG COURS

<https://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Le livre de Hervé Peaudecerf sur les mousses cap-horniers est diffusé par Coop Breizh, on peut le commander dans toute les librairies. On le trouvera aussi, et avec son auteur, sur le stand que tiendra notre association au **Festival Marin du Port de Dahouët** les 17 et 18 août. Nous y ferons des conférences et nous présenterons (sur un écran vidéo) les Cap-Horniers qui peuplent notre site internet où ils racontent eux-mêmes leur vie.



L'un d'eux, Joseph Logé, raconte ici la fin de son second et dernier voyage cap-hornier sur le *Dupleix*. Les rôles d'équipage de ces voyages, ainsi que ceux des voyages des voiliers qui ont été arraisonnés et coulés avec lui par le corsaire allemand Felix von Lückner en 1917, sont sur notre site.

Yvonnick LE COAT

Les Cap-Horniers à Dahouët : conférences, livres et site internet

– **Conférence : Vie des marins des voiliers cap-horniers de la Marine marchande de 1850 à 1925**, par Marie-Laure et Philippe Le Louarn Carrot, **samedi 17 août à 10 heures**, au centre nautique de "la Guette".

– **Conférence : Vie des mousses des voiliers cap-horniers de la Marine marchande racontée par des mousses**, par Hervé et Mari Peaudecerf, **dimanche 18 août à 10 heures**, au centre nautique de "la Guette".

– Dans un **stand de CHLC sur le quai de Dahouët**, les 17 et 18 août, nous présenterons des livres et les Cap-Horniers (locaux en particulier) déjà présents sur le site www.caphorniersfrancais.fr que nous construisons.

Témoignage : Souvenirs du matelot Joseph LOGÉ de l'île d'Yeu. (4)

Retour tragique

Nous appareillons alors et, une fois de plus, nous passons le Cap Horn, mais par beau temps. Un danger cependant nous guette, les icebergs. Un matin, vers six ou sept heures, le capitaine sort de la chambre de veille et nous demande : « Alors, vous ne sentez rien ? » Bien entendu, nous n'avons rien remarqué, mais lui, sent une fraîcheur dans l'air...

« Regardez tous au vent ! » Et lui-même en fait autant avec sa longue-vue. Nous distinguons alors, au-dessus des nuages et de la brume, le sommet de la montagne de glace. Nous virons de bord, mais après quatre heures de route un second iceberg se dresse devant nous. Nous virons à nouveau et reprenons notre route initiale. Après quelques jours de navigation sans histoire, nous pensons que tout danger est écarté et le *Dupleix* se dirige, toutes voiles dessus, jusqu'au tropique Sud et là, ou il fait peu ou pas de vent, il nous semble certains jours que nous faisons de la dérive.

Un matin de calme, le 5 mars 1917, vers sept heures, un voilier arrive lentement devant nous. Nous l'apercevons mieux maintenant, c'est un trois-mâts carré. « Un bateau qui nous apporte des nouvelles d'Europe », dit le capitaine... Je me souviendrai toujours de ces paroles, car nous ne nous rendions pas compte du danger que nous courions.

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

Malgré le calme, il s'approchait de nous et nous ne pensions même pas qu'il pouvait avoir un moteur auxiliaire. Il était peint en noir, avec, en tête de mât, le pavillon anglais. À quelques centaines de mètres de nous, il demande notre numéro ; le capitaine prend les pavillons que nous amarrons, lui et moi, sur la drisse, avec le pavillon français et puis, fier de moi, je commence à les hisser...

À peine sont-ils arrivés au tiers de la mâture qu'un coup de canon retentit ; je largue tout et me couche sur la dunette, bien inutilement car l'obus tombe loin devant nous. Au même moment, notre visiteur amène les couleurs anglaises et hisse le pavillon de guerre allemand.

Le commandant du bateau allemand, à l'aide d'un porte-voix, nous donne l'ordre de ramasser toutes les voiles. Les matelots, affolés, saisissent leur couteau qu'ils portent dans une gaine à la ceinture et coupent les drisses des volants. Ces derniers tombent sur les vergues et lorsque nous montons ramasser les voiles, le travail est devenu presque impossible.

Cependant, huit ou dix marins allemands armés arrivent à notre bord par une chaloupe à moteur. L'officier se dirige vers la dunette arrière pendant que les marins se rendent compte si le bateau n'est pas armé. L'officier nous fait descendre de la mâture et aligner sur le pont pour la fouille. Puis il fait mettre les deux baleinières à l'eau, nous y fait descendre pour nous prendre en remorque jusqu'à bord du corsaire. La chaloupe retourne à bord du *Dupleix* et les Allemands transbordent tout ce qui leur semble utile : ravitaillement, toile, filin, sans oublier l'argenterie et autres objets de valeur.

Le *Dupleix*, abandonné à lui-même, tourne, désarmé. La chaloupe s'écarte un peu, plusieurs détonations se font entendre, l'eau jaillit sur les flancs du bateau : le *Dupleix* vient d'être assassiné sans défense...

Lentement, il s'incline sur le flanc, les vergues touchent l'eau, puis, aussi lentement, il se redresse comme s'il ne voulait pas partir. Je vois, à ma droite, le capitaine qui pleure, et tous nous avons les larmes aux yeux.

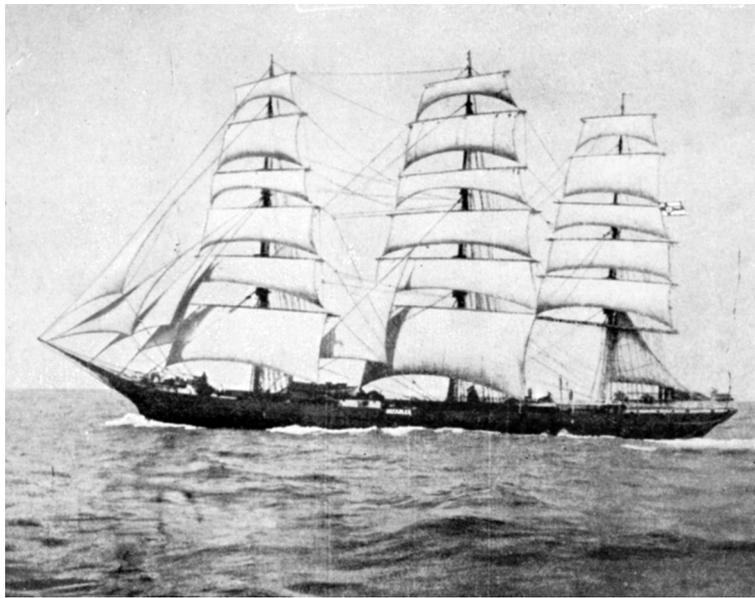
L'avant s'élève pendant que l'arrière s'enfonce doucement jusqu'à la moitié de la coque, puis, brusquement, le *Dupleix* disparaît à jamais. La chaloupe reste quelques instants sur les lieux pour se rendre compte s'il ne

subsiste aucune trace dénonciatrice sur l'eau, mais soudain, une vergue de rechange s'étant détachée, remonte des profondeurs et fait un bond de plusieurs mètres, "en bout" sur l'eau. C'est miracle que la chaloupe ne soit pas crevée, elle est remontée à bord et nos baleinières, chargées de gueuses de fonte et leurs caissons étanches percés, sont envoyées à leur tour par le fond.

Sur le pont, une grande table est dressée, sur laquelle sont étalés nos livrets maritimes. D'un côté de la table il y a l'état-major du bateau allemand et de l'autre côté nous écoutons les recommandations et les ordres du commandant. On nous fait savoir, entre autres, qu'en cas de mutinerie, le capitaine peut, de sa cabine, faire exploser deux charges de dynamite placées sur les flancs du bateau et faire sauter tout le monde, lui compris.

Il y avait déjà à bord, avant nous, plusieurs centaines de prisonniers de toutes races et de toutes nationalités.

Quelques-uns étaient employés aux machines, les autres à la manœuvre, car le *Seedler* (c'est le nom de notre corsaire), était mu par un ou deux moteurs diesels. Il était armé de deux pièces de canon et de mitrailleuses lourdes. Nous étions, la nuit, entassés dans l'entrepont avec une sentinelle, de faction en permanence. Il y avait également, dans l'entrepont, la prison, un stock de vivres, un poste de radio, etc. Le fil d'antenne était invisible, camouflé le long d'un filin. Il y avait aussi deux fem-



Le corsaire allemand *Seedler*, Capitaine Felix von Lückner.

C'est un trois-mâts carré qui a été équipé d'un moteur diesel. Il coule l'*Antonin*³, le *Dupleix*, le *Charles Gounod* et le *La Rochefoucauld*, fait prisonniers leurs équipages à son bord, mais ensuite arraisonne seulement le *Cambronne* pour pouvoir évacuer tous ses prisonniers.

mes de capitaines anglais, prisonnières.

Habitué à la frugalité, nous ne nous plaignions pas de la nourriture, sauf du pain. Le dimanche, à 16 heures, il y avait distribution de chocolat.

Au passage de la Ligne, il y eut le traditionnel "baptême", qui se fit dans un bassin de toile, alimenté en eau par la machine. Seuls, des jeunes mousses et novices, volontaires pour le jeu, passèrent au bassin après avoir été capturés dans la mâture, par des gendarmes de carnaval, au son d'un orchestre de dix ou douze musiciens.

Le *Seedler* n'attaquait jamais les navires armés. J'ai vu un transport armé de deux pièces, passer à côté de nous, sans qu'il cherche à l'attaquer.

Un jour, l'homme de vigie, du haut de la mâture, signale une fumée devant nous : c'est un cargo anglais de 5 000 tonnes et qui n'est pas armé. À l'aide de son piège

habituel, le corsaire s'approche et tire un coup de semonce. Le bateau anglais cherche à s'esquiver, mais le corsaire tire de ses deux pièces, et avec les mitrailleuses. Un tuyau de pression est crevé dans la machine.

L'anglais hisse le drapeau blanc, mais la vapeur brûlante inonde la chambre des machines et personne ne peut les faire stopper. Il tourne en rond pendant que la vedette cherche à l'accoster. Il vient en grand sur nous par bâbord et l'allemand évite l'abordage de justesse. Après bien des efforts les marins anglais parviennent à pénétrer dans la chambre des machines et à faire stopper le navire. Un chauffeur noir, grièvement brûlé, gît dans la chaufferie. On le transporte à bord du corsaire ; le médecin allemand n'espère guère le sauver. En effet, vers 3 heures du matin, des marins allemands pénètrent dans l'entrepont et retirent des gueuses de fonte d'un caisson.

Nous avons tous compris. Au petit jour, le malheureux, cousu dans une toile est exposé sur la chambre de veille. Dans l'après-midi, nous sommes tous rassemblés pour la cérémonie. L'aumônier récite les prières des morts. Le corps est placé sur une planche, le long du bord, on a cousu, sur lui, le pavillon anglais. Les marins allemands, en uniforme, baïonnette au canon, rendent les honneurs. Le commandant prononce quelques paroles, puis on laisse glisser le cadavre dans les flots.

Dix-huit jours plus tard un voilier français, *Cambronne* de la compagnie Bordes, se laisse, lui aussi, prendre au piège par le corsaire, mais il aura plus de chance

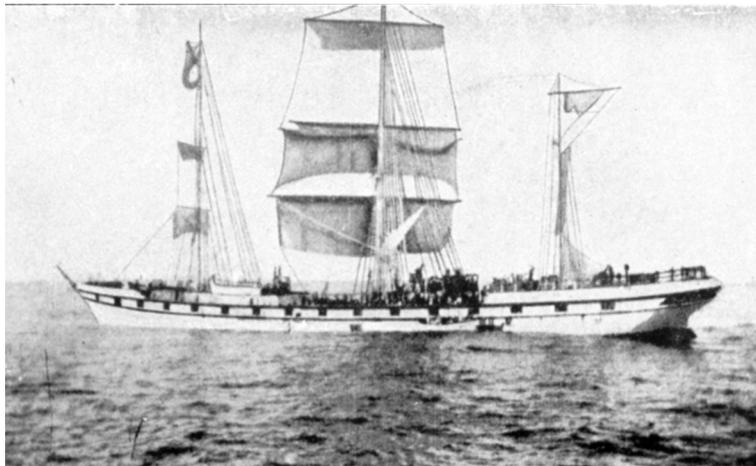
que ses prédécesseurs. Après les sommations d'usage, ce navire qui, lui non plus, n'est pas armé, est contraint de stopper. Il est pillé et son chargement de salpêtre arrosé d'eau de mer, afin de le dissoudre et le rendre inutilisable.

Puis, les Allemands font jeter à l'eau toutes les hautes voiles et ne lui laissent que les basses voiles. La toile neuve est embarquée à bord du corsaire. Tous les prisonniers sont alors transbordés sur le *Cambronne*, et il y a un peu de toutes les nations. Quelques armes sont distribuées aux officiers, en cas de révolte et le commandement est confié au plus vieux capitaine, qui est un anglais.

Le commandant allemand nous donne le cap pour Rio de Janeiro qui se trouve à 1 200 ou 1 500 milles. Le corsaire nous lâche vers 9 heures du soir, fait plusieurs tours autour de nous pendant que son orchestre joue la "Marseillaise", le "God save the King" et l'hymne allemand, puis il file devant nous. Vers 3 heures du matin, il passe encore près de nous, cap au large.

Nous avons, à bord, de l'eau et des vivres pour 25 ou 30 personnes et pour 40 à 45 jours, alors que nous étions environ 300. Les rations étaient, par conséquent, minimes. Un quart était attaché au baril d'eau et nous devions boire le moins souvent possible. Par bonheur, le vent prend de plus en plus de force et le *Cambronne* fait bonne route, plein vent arrière, sur les quelques voiles qui lui restent.

Quelques jours plus tard, un transport anglais armé de deux canons et se dirigeant vers Buenos Aires arrive par tribord arrière. Nous venons debout au vent pour demander des vivres et nous hissons le pavillon anglais. Le transport demande notre numéro ; notre capitaine anglais fait hisser les pavillons et dessous, les couleurs françaises, puisque le bateau est français. Le commandant du transport ne comprend plus : il croit à un piège et braque ses canons sur nous. Un de nos officiers monte sur la tortue et fait des signaux, mais cependant le transport reprend sa route à toute vitesse. Nous n'avons d'autre ressource que de laisser porter et de remettre le cap sur Rio.



Le *Cambronne*, mutilé par Felix von Lückner pour le ralentir, part pour Rio de Janeiro (Brésil) emportant tous les prisonniers du *Seeadler*.

Un seul incident eut lieu en cours de route au sujet des vivres. Un matelot de couleur veut emporter de l'eau ; l'officier de service lui intime l'ordre de la boire sur-le-champ ou de la remettre dans le baril mais il refuse. Sous la menace du revolver, il cède enfin et remet l'eau dans le baril.

Cinq ou six jours se passent. Nous croisons à nouveau un voilier, cap au large.

Nous lui faisons des signaux, mais lui aussi, redoute un piège et s'enfuit, toutes voiles dehors. Malgré le beau temps, avec nos basses voiles, c'est seulement le 9^e jour au matin, vers 9 heures, que nous arrivons en vue de terre. Brusquement, le vent tombe. Heureusement que cela n'est pas arrivé plus tôt ! Un vapeur brésilien, qui se trouve à passer par là, nous prend en remorque jusqu'en rade de Rio de Janeiro.

Après avoir fait l'objet de mesures sanitaires, nous sommes débarqués et conduits à la Résidence du Consul de France où un vin d'honneur nous est servi. Puis on nous loge en hôtel en attendant de nous rapatrier.

Quelques jours plus tard, nous sommes embarqués sur le *Malte*, des Chargeurs Réunis, et nous mettons pied à terre à Brest vingt-et-un jours plus tard, le 24 avril 1917. L'Inscription Maritime me prête soixante francs pour m'habiller, me chausser et rentrer à l'île d'Yeu...

Et c'est ainsi que s'achevèrent mes voyages au long cours, du temps des derniers grands voiliers.

1er Festival Marin du Port de Dahouët

15/16/17 et 18 Août 2024

Dahouët, traditions et lendemains - association loi 1901 -
74 quai des Terre-neuvas - 22370 Port de Dahouët - 06 83 15 87 30

Judi 15 août - de 9h30 à 19h00



Magie des Maquettes télécommandées sur l'étang de Dahouët avec les clubs "Les Argonautes" de la Seyne sur mer (83) et le club "les mini navigateurs de Plédran (22).

Vendredi 16 Août - de 10h à 12h30

démonstration du fonctionnement d'un atelier de mécanique de précision pour la fabrication, l'équipement électronique et la réparation de maquettes par le club "les mini navigateurs de Plédran (22) Sous le hangar de la Pauline, port de Dahouët.

Vendredi 16 Août - de 14h00 à 19h00

Présentation des nouvelles maquettes de voiliers de régates télécommandées par la ligue FFV de Bretagne.

Samedi 17 Août - de 10h00 à 19h30 - sur le quai de Dahouët (Avant-port)



Matinée à partir de 10h00

- Exposition d'un carré de goélette des terre neuvas.
- Atelier de construction d'une plate de goémonier.
- Tressage d'une aussière d'un grand voilier.
- Initiation au geste du godilleur
- Animation culturelles et artistiques: aquarelles, peintures, photographies,
- Conférence sur les Cap-horniers français au centre nautique de "la Guette".
- Conférence initiation au jeu de carte de l'aluette avec les associations "Les Insolites de Bouin" (85) et "les joueurs de saint Urbain" (85).

Après midi de 14h00 à 19h30

- Présentation sous pavillon des clubs participants, Doris et godille
- Course inter régionale de doris (triangle olympique de 5 miles)
- Course de Godille dans le port de dahouët (dernière manche sélective des championnats de France de l'île de Batz), animée par Sebastien Barrier.
- Animation culturelles et artistiques Aquarelles, peintures, photographies et productions artistiques diverses.
- Signature des conférenciers et auteurs de leurs ouvrages (au "booklart" près de la cale Hourdin)
- Remise des prix des compétiteurs sur le podium de la Pauline
- Chant du Choeur des hommes de la baie de Saint Brieuc.

Dimanche 18 Août en co-animation avec "la Pauline"

Matinée à partir de 10 h00

- Conférence sur les Cap-horniers français (2) et film au centre nautique de "la Guette"
- Signature des conférenciers au Booklart.
- Conférence initiation au jeu de carte de l'aluette et tournoi initiatique devant le restaurant "La voile".

Après midi jusqu'à 19h00

- Animations de doris dans l'avant port, démonstration, initiations, ballades.
- Tournoi initiatique du jeu de carte "l'aluette" devant le restaurant "La voile" avec l'association "Les Insolites de Bouin" (85)



Une Chaloupe pour Dahouët
Quai des Terre-Neuvas
22370 Pléneuf-Val-André
02 96 63 10 99

