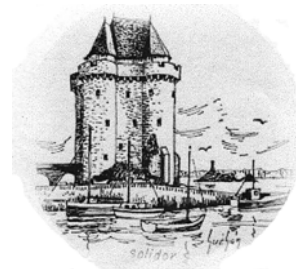


COMMUNICATION

N° 67 - Décembre 2021

CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

C'est encore avec un mousse que nous allons passer cette fin d'année. Joseph Ollivier embarque pour son premier voyage de long cours cap-hornier sur le trois-mâts *Duc d'Aumale* (dont c'est aussi le premier voyage). Il a tout juste seize ans.

Ses souvenirs ont été recueillis par Jean Dousset qui les a publiés en 1986 dans la revue "Voiles et Voiliers". Le dépouillement du rôle d'équipage du *Duc d'Aumale* que nous avons fait pour ce voyage apporte quelques précisions sur l'équipage et corrobore les propos du mousse. Partant de Nantes sur lest, le voilier va charger du charbon en Grande-Bretagne, à Cardiff dans le canal de Bristol. Sa destination est San Francisco, en Californie, d'où il rapporte des céréales pour Londres.

Le voyage dure près de quatorze mois ! La route passe par le cap Horn à l'aller et au retour, cinq mois sans toucher terre dans l'un et l'autre sens ! Pourtant Maria, l'épouse du capitaine Alfred Boju, fait tout le voyage. Rapidement amarinée, elle semble très bien supporter la navigation mouvementée sur la route du cap Horn. À San Francisco, comme c'est le cas pour nombre de voiliers qui s'y rendent, trois matelots désertent dans l'espoir d'y trouver la vie dont ils ont rêvé à l'écoute d'histoires d'Eldorado qu'on leur a racontées... Le mousse nous embarque et nous accueille dans l'intimité du bord...

Bonnes fêtes à tous !

Yvonnick LE COAT

Témoignage : 1901, Joseph Ollivier mousse du trois-mâts *Duc d'Aumale*.

Je me nomme Ollivier Joseph Alexandre, né à Fouesnant, Finistère, le 16 mars 1885, fils de Guillaume Louis Marie, gendarme, et de Joséphe Harnot, couturière.

Mon père était garde particulier à Saint-Évarzec, un domaine, avec un étang navigable et un canot d'assez grandes dimensions. Quand la brise était bonne, on filait cinq nœuds. J'étais arrivé à manœuvrer ce canot comme l'aurait fait un matelot de métier. Comme les vacances allaient se terminer, M. Maussion et sa dame, qui s'appelaient Victoire, firent appeler mon père et moi-même. On me demanda si je voulais devenir matelot long courrier. Moi qui voulais "faire" un marin !

Peu après le départ de mon protecteur, je reçus une lettre me disant que j'embarquerais à bord du trois-mâts *Duc d'Aumale*. Je me demandais où j'avais mis les pieds. Je débutais à 25 francs par mois, les matelots à 75 francs.

Tout l'équipage se dirigea chez Bouvron, quai de la Fosse. C'était le marchand d'hommes. Il tenait un grand magasin pour l'équipement des matelots. D'abord les paillasses (3 francs), les bottes (20 francs), les cirés et le lainage pour la campagne. Je me rappelle que des 25 francs reçus, il ne me restait pas grand-chose.

On a chargé 3 200 tonnes de charbon pour San Francisco, destinés à la marine de guerre américaine. Au départ, nous avons essuyé du gros temps dans le golfe de Gascogne. La dame du capitaine avait été autorisée par les armateurs à faire la campagne à ses risques et périls. Elle se prénomme Maria.

Pendant ce coup de tabac, j'ai appris le mal de mer. Ce n'est pas rien. Le "Grand mât", qui me cherchait partout (il faisait nuit), me dit : « Fil à voile (ainsi avais-je été surnommé), prends un seau d'eau et un faubert, tu iras dans ma chambre nettoyer les

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>

endroits où ma femme a dégueulé ». Bien sûr, je me suis rendu dans la cabine de la dame qui rendait tout ce qu'elle avait dans l'estomac. Devant cette situation, le dégoût m'a pris, et j'ai fait comme la dame. À force de volonté, j'ai puisé tout ce que j'ai pu et lessivé le parquet. C'était ça, la marine à voile. Quinze jours plus tard, je n'avais plus le mal de mer et Maria non plus. Une petite révolution. Je me sentais en bonne forme et prenais goût à la navigation.



Le baptême de la Ligne sur *Marthe*². Coll. A. Margot.

Le passage de la ligne après le « pot au noir » avait été fêté comme il se doit : le baptême consistait à être plongé à poil dans une baille d'eau. Il ne fallait pas grand-chose pour nous faire rire ! On organisait des distractions à notre mesure. Un matelot de Quiberon avait un accordéon et on dansait entre nous. D'autres chantaient. Dans le nombre, il y en avait quelques-uns qui avaient véritablement de la voix. En général, les airs marins étaient les plus en vogue : « Quand Madeleine vint à Rome voir le pape », « On ira tous à Valparaiso », « Tourne et vire au guindeau », et j'en passe.

À partir des tropiques, on faisait une ample moisson de poissons volants échoués sur le pont. On en ramassait des dizaines de kilos : un régal pour

tout le monde. Ou bien, c'étaient des bonites qui batifolaient autour du bateau. Alors, on les pêchait à la ligne, du beupré parfois, c'étaient des marsouins. Aussitôt le maître d'équipage préparait le harpon, toujours sur le bout-dehors. Quand il réussissait à en piquer un, les hommes le déhalaient avec un cordage préparé d'avance. J'ai vu prendre des pièces de 200 kilos ! C'était la fête à bord, on avait de la viande fraîche, et le « Grand mât », pour ne rien perdre, donnait quelques kilos de lard pour faire du pâté.

À Nantes, avant le départ, le capitaine avait embarqué un chien, un chat, une chèvre et un cochon qu'on avait appelé « Jules ». Ces animaux n'avaient pas mis longtemps pour faire bon ménage. Dans les beaux temps, ils dormaient ensemble sur le pont. Le dressage de ces bêtes s'était fait sans trop de mal et, le dimanche, pour se distraire on attachait à la queue de chacun d'eux un morceau de sucre et on les lâchait. C'était à qui des quatre réussirait à prendre le sucre. Une véritable course ! La chèvre, qui montait un peu partout, était toujours gagnante.

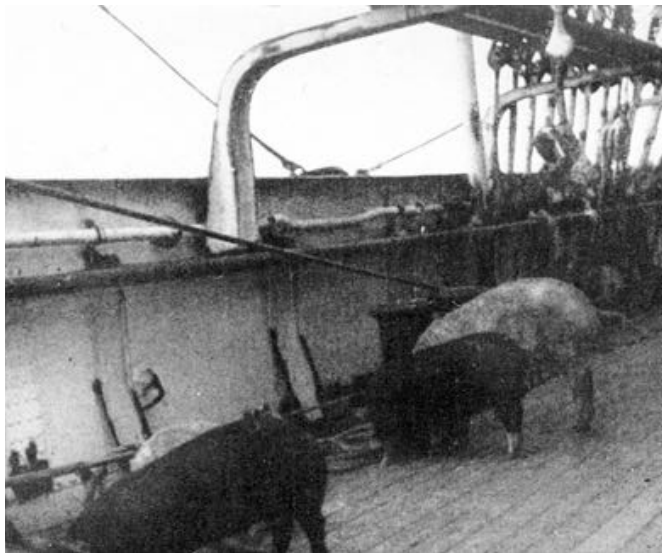


Dimanche après-midi, on danse entre marins sur la *Champigny* en mer, tandis que la lessive sèche au vent. Coll. J. Gallocher.

À part ça, Jules avait été dressé pour venir à l'office chercher son sucre. Si bien que tous les jours, à la même heure, il se présentait. Il était d'une grande propreté. Chaque matin, quand on lavait le pont, il venait prendre son bain à l'eau salée comme de juste. Par beau temps, quand l'équipage dormait, Jules servait d'oreiller à quatre hommes et je n'ai jamais rencontré d'oreiller plus propre et plus doux que celui-là. Ce pauvre Jules méritait mieux : dans un coup de roulis, il s'est brisé les reins et a fini, comme tous ses collègues en boudin !

En approchant du cap Horn, on commençait à sentir le froid. La mer devenait plus grosse. Quand le vent soufflait en tempête, on mettait à la cape ou

en fuite, l'arrière à la lame. On carguait la voile pour éviter les départs en lambeaux. Seuls étaient établis la misaine, les huniers fixes et le petit foc. Quand on se trouvait sur le gaillard d'avant, avec le bateau qui tanguait, on apercevait la cime des vagues au-dessus de la hune d'artimon. Trente à trente-cinq mètres de hauteur. Jamais je n'aurais imaginé une mer démontée de la sorte. Pour y croire, il faut y être passé réellement. Qu'on se mette dans l'idée que lorsque la toile s'envolait, il fallait monter dans la mâture par les enfléchures glacées et rabanter les voilures déchirées par le vent. Dans les coups de pampero, le timonier doit ouvrir l'œil et le bon pour ne pas venir en travers de la mer. Il risquerait de faire démâter et de provoquer la perte corps et biens. Hélas ! on ne les compte plus les voiliers disparus en doublant la Terre de Feu et le redoutable cap Horn.



Dans les beaux temps, les cochons sont en liberté sur le pont.
Coll. Louis Lacroix.

Une fois dans le Pacifique, on filait cap au nord, vers les alizés et l'équateur. À l'approche des tropiques, le capitaine me donna l'ordre de remplir un réservoir d'eau situé sur la dunette, qui correspondait avec sa salle de bains. Je devais ensuite fourbir les boiseries de la salle à manger. En passant devant la porte de la salle de bains, j'entendis un drôle de clapotis. Machinalement, je glissai un œil par le trou de la serrure et je vis le tableau dans toute sa beauté : le "Grand mât" et Maria étaient dans la même baignoire et s'amusaient de la façon que vous savez. Ça valait le déplacement !

Mais je suis resté trop longtemps à mon poste et je me suis fait surprendre, je ne sais pas encore comment. J'ai entendu le capitaine crier à sa femme : « Maria, cache-toi ! Le mousse nous regarde ». Il y a eu des suites. D'abord quelques

beignes sur le museau, quelques coups de pieds au derrière, sans compter une grosse gêne entre la dame et le mousse...

Ce n'est pas tout. Arrivés à San Francisco, et remorqués jusqu'à Vallejo, le capitaine me dit : « Fil à voile, tu vas t'habiller proprement et tu vas m'accompagner à Frisco. » Le voyage s'est fait par le train jusqu'à Oakland et ensuite en ferry-boat. On me conduisit au Consulat Général de France. Après un dialogue avec le consul, un larbin me fit entrer dans le cabinet du représentant de mon pays.



Les marins du *Richelieu* ont pêché un marsouin. Perspective réjouissante d'une amélioration du menu quotidien : midi et soir, fayots et lard salé dessalé à l'eau de mer. Coll. H. Gautier

Instant solennel : le capitaine s'était retiré dans une salle d'attente. Le consul m'examine des pieds à la tête et, au bout de quelques secondes, me déclare : « Le capitaine t'accuse d'avoir commis une grosse indiscretion manifeste. Veux-tu m'expliquer comment cela s'est passé ? » Sans rien omettre, je raconte toute l'histoire. « Comment t'appelles-tu ? Qu'as-tu fait depuis ton départ de l'école ? Quel est le métier de ton père ? » Après avoir été mis au courant, le consul vient vers moi. Il rit dans sa barbe, pose sa main sur mon épaule et me dit : « Ce n'est pas bien méchant, et tu vas me promettre de ne plus recommencer. Bon, va rejoindre ton capitaine, c'est l'heure du déjeuner. »

La vraie punition est arrivée plus tard, quand j'ai été désigné pour décharger le charbon, avec le reste de l'équipage. Mais je n'ai pas flanché, et mon rendement a été égal à celui de n'importe quel matelot...



Duc d'Aumale, Coll. State Library of Victoria.

Voyage 1901-1902 du trois-mâts *Duc d'Aumale* de la Compagnie Maritime Française :

Expédié le 13 mars 1901 allant à Barry Dock (G-B)
Ayant 27 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 3 avril 1901 allant à San Francisco (Californie)
Ayant 27 hommes d'équipage et une passagère

Expédié le 16 novembre 1901 allant à Queenstown (Irlande)
Ayant 27 hommes d'équipage et une passagère

Expédié le ... avril 1902 allant à Londres (G-B)
Ayant 25 hommes d'équipage et une passagère

Arrivé à Cardiff (G-B) le 20 mars 1901 venant de Nantes
Ayant 27 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à San Francisco le 2 septembre 1901 venant de Cardiff
Ayant 27 hommes d'équipage et une passagère

Arrivé à Queenstown 14 avril 1902 venant de San Francisco
Ayant 27 hommes d'équipage et une passagère

Arrivé à Londres le 2 mai 1902 venant de Queenstown
Ayant 25 hommes d'équipage et une passagère

Rôle d'équipage du voilier :

Nom	Prénom	Inscrit n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Boju	Alfred	362-CLC	Nantes (44)	1865-11-07	Rezé (44)	Capitaine
Frangeul	Gustave	629-CLC	Saint-Malo (35)	1876-07-22	Saint-Malo (35)	Second
Lebeauvin	Joseph	699	Nantes (44)	1883-02-18	Rezé (44)	Lieutenant
Rouault	Jean	243	Saint-Brieuc (22)	1860-07-09	Plévenon (22)	Maître d'équipage
Dupont	Henry	967-HS	Nantes (44)	1847-08-10	Moutiers-les-Mauxfaits (85)	Cuisinier
Divellec	Jean-Baptiste	4248	Auray (56)	1874-07-19	Quiberon (56)	Matelot
Danic	Louis	3106	Auray (56)	1867-11-29	La Trinité-sur-Mer (56)	Matelot
Le Blanc	Alphonse	441	Belle-Île (56)	1870-02-21	Bangor (56)	Matelot
Naud	Gaston	1699-IP	Saint-Gilles (85)	1882-02-20	Île-d'Yeu (85)	Matelot
Moricet	Ferdinand	738-IP	Nantes (44)	1885-07-14	Bouguenais (44)	Mousse
Gantier	Joseph	365	Nantes (44)	1868-02-28	Rezé (44)	Charpentier
Boucaud	Auguste	2272	Saint-Nazaire (44)	1876-03-16	Saint-Nazaire (44)	Mécanicien
Perrot	Jean	836-HS	Brest (29)	1880-09-01	Brest (29)	Matelot
Le Floch	Joseph	400	Vannes (56)	1870-07-08	Arzon (56)	Matelot
Lagoublaye	Jean	8186	Paimpol (22)	1865-01-29	Guingamp (22)	Matelot
Picard	François	5457	Morlaix (29)	1876-04-18	Henvic (29)	Matelot
Devineau	François	334-IP	Noirmoutier (85)	1882-10-14	Barbâtre (85)	Matelot
Brossard	Ernest	127-HS	Noirmoutier (85)	1877-07-01	Barbâtre (85)	Matelot
Doucet	Léon	788-IP	Nantes (44)	1884-03-17	Orvault (44)	Novice
Tressard	François	1521	Lorient (56)	1871-07-18	Moëlan-sur-Mer (29)	Matelot
Bervoas	François	617	Brest (29)	1875-04-03	Lambézellec (29)	Matelot (déserteur)
Henry	Édouard	2661	Le Conquet (29)	1860-05-28	Brest (29)	Matelot (déserteur)
Jolivet	Joseph	1512	Lorient (56)	1871-10-07	Moëlan-sur-Mer (29)	Matelot
Guillet	Clair	962	Noirmoutier (85)	1882-04-20	Noirmoutier (85)	Matelot
Portanguen	Ange	2098	Lorient (56)	1871-01-20	Gâvres (56)	Matelot (déserteur)
Ollivier	Joseph	4243	Concarneau (29)	1885-03-16	Fouesnant (29)	Mousse
Barbier	René	790-IP	Nantes (44)	1881-07-31	Poitiers (86)	Pilotin
Godeste	Romain	1607	Paris (75)	1882-00-00	Paris (75)	Pilotin (retour)
Jansen	Hans			1877-03-27	Danemark	Matelot (retour)
Hansen	Peter			1853-08-22	Danemark	Matelot (retour)
Boju	Maria			1869-10-15	Nantes (44)	Passagère