

210.0 x 270.0 mm



# L'ÂGE D'OR DE LA VOILE AU CAP HORN

## 1880-1914

**C**e que nous venons d'entrevoir de la vie des marins du long cours est loin d'être enchanteur. Qu'est-ce qui les poussait à partir ainsi? La vocation? Pour quelques-uns certainement, mais ceux-là n'étaient pas nombreux. « Mon père me demande ce que je voulais faire, dit Henri Courouble. Oh! par exemple. J'étais bien embarrassé à cette demande, ne sachant que répondre. Je tournais mes yeux de côté et d'autre pour y chercher une solution. Le destin les arrêta sur la voilure d'un bâtiment qui entra au port. Aussitôt mon parti est pris: je veux être marin! répondis-je à mon père. » Il avait quatorze ans.

Pour la plupart, la proximité de la mer nourrissait sans doute leurs motivations, mais ce n'est pas une raison suffisante pour partir loin de chez soi.

---

Le quatre-mâts *Antoinette* profite de ce qu'il est encore en remorque pour larguer ses voiles. Photographie A. Lezer, Marseille -1892. Coll. particulière.

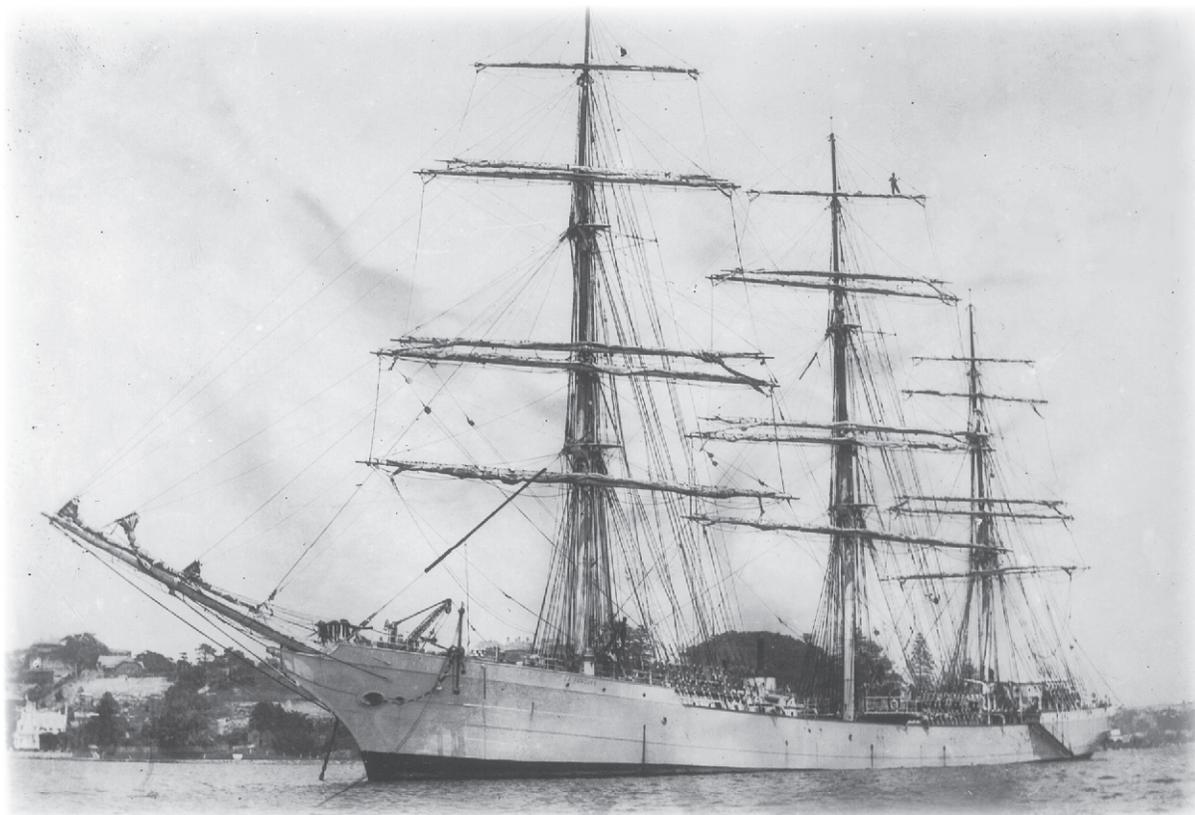
### Pourquoi cap-hornier ?

Albert Flouriot explique ainsi son départ pour le long cours: « Mes frères étaient allés à l'école des mousses de la Marine nationale, à Brest, mais je ne pus y aller moi-même, ayant été refusé à la visite médicale. J'en fus très affecté. Quelle autre solution à cet âge pour pouvoir naviguer? Elle me fut donnée par des parents de ma mère qui habitaient à Bréhat et connaissaient un vieux marin long-courrier en retraite, propriétaire d'un bateau – à voile bien sûr; il pratiquait la petite pêche dans les parages de l'île et des Héaux de Bréhat... Le "père Jean" dut m'amariner. Il m'instruisait comme si j'avais été son petit-fils,




---

Arsène Le Deut, mousse à 15 ans sur la *Reine Blanche*, C<sup>o</sup> Gilles Laurent, en février 1913. Coll part.



« J'ai été larguer le grand cacatois qui est au bout du grand mât, là on a l'air gros comme une souris », écrit fièrement le mousse Louis Obet à sa mère. On le comprend quand on voit le marin debout sur la vergue du grand cacatois du trois-mâts *La Pérouse*. Coll. particulière.

et moi, j'étais attentif et obéissant comme je l'étais à l'école devant le maître.

« Mais je ne pouvais pas rester à la petite pêche: il me fallait continuer d'apprendre le métier de marin. Le père Le Grand connaissait le commandant Le Querhic, ancien capitaine d'armement de la C<sup>ie</sup> Bordes, qui m'obtint un embarquement comme mousse sur le quatre-mâts carré *Union* que je devais rejoindre à Anvers. J'avais 15 ans. » C'était en 1906.

Quand ils rentraient au pays, les marins rapportaient des histoires étonnantes; les jeunes gens qui se prenaient à les écouter ne pouvaient rester indifférents. De plus, si l'on arrivait à embarquer, on était assuré d'apprendre un vrai métier. « Va, ne fais pas comme moi, aie confiance, et si tu éprouves réellement du goût, n'écoute pas tout ce qu'on pourrait te dire. Tout ne s'acquiert pas le même jour. » Voilà le

conseil que donne César Obet à son jeune frère Louis en 1868, afin qu'il ne se laisse pas impressionner par les Cassandre qui avaient réussi à le dissuader, lui, de continuer à naviguer. Sa sœur Jeannie envie même le choix qu'il a à faire: « Je crois vraiment que si j'avais été un homme, j'aurais préféré la profession de marin à toute autre. Et toi, mon bon ami, qu'en dis-tu? Ce métier-là te va-t-il, malgré toutes les misères qu'on peut quelquefois avoir à supporter? »

Seuls quelques ports armaient au long cours cap-hornier, il fallait y aller pour embarquer. L'inconnu commençait alors déjà pour celui qui n'était encore qu'un gamin, même si ce gamin avait déjà fait plusieurs campagnes en Islande ou à Terre-Neuve. Joseph Rault, originaire de Saint-Lunaire en Ille-et-Vilaine, se fait délester de son porte-monnaie à Paris, entre la gare

Montparnasse et la gare du Nord où il doit prendre le train pour rejoindre son navire à Dunkerque. Désespéré, il s'adresse à un cheminot qui s'arrange pour lui fournir gratuitement un titre de transport de façon qu'il ne manque pas son bateau.

## I. PARTIR POUR LA « GRANDE BORDÉE »

Les marins n'embarquent que quand le navire est prêt à partir, son chargement achevé. L'armateur ne paye en effet pas des hommes à regarder travailler les autres, c'est-à-dire les fournisseurs en tous genres qui apportent tant la cargaison que les provisions de vivres et le matériel du bord, tout ce qui est nécessaire au navire pour son prochain voyage. « Lundi 10 février 1913. Armement du rôle. Appel à 8 heures. Quatre hommes se présentent. Mis de l'ordre sur le pont », note Toussaint Lanneau, second de l'*Aconcagua*, capitaine Auguste Mal, la veille du départ de Nantes.

Très souvent les équipages se constituent d'eux-mêmes, par connaissance mutuelle entre le capitaine, son maître d'équipage et les marins qui sont du même pays ou de ses environs. Au moins on sait avec qui l'on



Le mousse de *La Pérouse* est fier de chevaucher la tortue que des marins viennent de pêcher. Coll particulière.

part! Mais si l'équipage n'est pas complet, le capitaine d'armement de la compagnie peut avoir affaire à un recruteur, comme l'explique Georges Perdraut : « 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 consacré cette appellation barbare, je l'emploierai telle quelle.

Le 12 juin 1898, j'embarquai novice à bord du *Gustave-Paul* par les soins de M. Mattei, marchand d'hommes à Marseille. »

« Mardi 11 février. Appel à 8 heures. Trois matelots manquent et sont ramenés à 10 heures par la gendarmerie », note encore Toussaint Lanneau. L'*Aconcagua* est alors prêt pour le départ. Pour s'aider à l'accepter, quelques marins ont copieusement arrosé ce départ; certains ont même eu l'impérieux besoin



Le bassin du Commerce du port de Dunkerque en 1905. À quai, le trois-mâts *Général Mellinet* de la Société des voiliers nantais. Coll. particulière.



Le quai de la Fosse, à Nantes, vers 1900. Un pont transbordeur enjambera la Loire en amont après 1903. L'île Le Maire, en plein milieu du bras fluvial, sera arasée vers 1905. Coll. particulière.

Notre-Dame-des-Flots est cette chapelle sur la hauteur, où se rendent des marins avant d'embarquer au Havre. Coll. particulière.

de se faire accompagner par des gendarmes, les « brassés-carré ». Mais qu'on ne s'y trompe pas: « Les deux marins qui étaient restés en dérive à Bordeaux sont arrivés hier, conduits par une chaloupe à vapeur de l'État. Par ailleurs, tout marche bien, les hommes sont calmes et, une fois de plus, je vois qu'il suffit d'enlever la passerelle pour que tout rentre dans l'ordre », écrit Pierre Le Chevanton, capitaine du quatre-mâts *Antoinette*.

C'est d'expérience que parle ce capitaine. Les marins savent en effet qu'une fois embarqués ils seront consignés à bord jusqu'au retour. Ceci leur évitera d'être exposés aux tentations, offertes par les ports que va toucher le navire, dont les conséquences sont néfastes pour la vie du bord. Ce n'est pas à l'aventure que vont



ces hommes, c'est leur métier qu'ils font, et ils en connaissent toute la difficulté. Les copieuses libations que se sont accordées quelques-uns ne sont qu'un rituel qui les aide à accepter les risques à venir et le huis clos de huit mois et plus qui les attend. Mais dès que le travail du bord aura commencé, ces mêmes hommes montreront que, comme les autres, ils sont de grands professionnels.

Pour d'autres marins, le rituel est tout autre. « Le dimanche nous sommes allés, les quatre mousses ensemble, à Notre-Dame-des-Flots où j'ai mis un cierge de quatre sous. C'est une jolie chapelle qui est sur une