

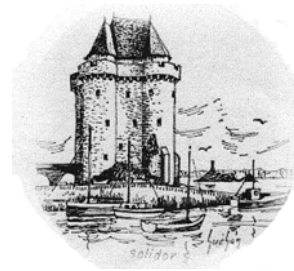


COMMUNICATION

N° 99 - Octobre 2025

CAP HORN AU LONG COURS

<https://caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Revoilà Communication ! Pour excuser son retard à paraître il faut dire que le travail n'a pas manqué cet été, que ce soit autour du site pour en assurer la pérennité, que ce soit avec les conférences, expos, etc., et une nouveauté : il arrive qu'on nous propose un stand pour présenter notre travail sur les Cap-Horniers, nous pouvons ainsi installer une vidéo pour permettre aux visiteurs de chercher sur le site les marins qui les intéressent.



“Dahouët traditions et lendemains”, une association qui nous a invités, a fait venir les *Pen Duick 2* et *5* ; des Cap-Horniers étaient là, ceux des voiliers de course, Jacques Arestan, Yannick Trancart, Jean-Luc Van Den

Heede et Daniel Wlochowski. Nous avons profité de leur

présence pour réunir une table ronde à l'issue de notre conférence afin d'évoquer avec eux le mythe du cap Horn et son évolution avec le temps. Les techniques de navigation ont beaucoup évolué, et les objectifs de la course et du commerce ne sont pas du tout les mêmes, mais les hommes et la mer demeurent.



Un kakemono signale le stand de CHLC que l'équipe installe avant l'arrivée des visiteurs. Les panneaux ont été accrochés, Brigitte a disposé les livres, François et Yvonnick s'occupent de la vidéo, Gildas photographie l'installation tandis que Hervé est allé voir si tout est prêt pour sa conférence.

Dans les pages qui suivent nous rapportons deux embarquements de marins étrangers. Chaque voilier français n'a le droit de naviguer que si son équipage est complet, le nombre d'hommes est déterminé et doit donc être complété en cas de perte de marins. L'équipage est français, sauf dérogation. Le Consul du port d'armement est seul habilité à autoriser l'embarquement de marins étrangers s'il n'y a pas de marins français disponibles.

L'Inscription maritime a été créée dans les années 1670 par Colbert pour gérer les marins car Louis XIV avait besoin de marins professionnels pour sa Marine de guerre. Marin devient ainsi un métier avec des avantages sociaux... ce qui n'existe pas pour les marins étrangers. Par exemple, à 50 ans le marin français peut faire valoir ses droits à la retraite, elle lui sera versée par l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM).

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

Conférence :

Des Plounévégiens au cap Horn, samedi 7 novembre 2025, à 20 heures, salle **Lan Inizan** à **Plounévez-Lochrist** (29), par Hervé PEAUDE CERF.

Témoignage : Décès d'un marin étranger embarqué à Portland (Oregon).

« À Portland nous avons eu des hommes “shanghaïs”. Et en outre, c’est pas les plus mauvais qu’on avait “shanghaïs”. On nous les a remplacés par d’autres qui ne les valaient pas, bien sûr, et qu’on nous a fait payer très cher. Nous avons eu trois. Sur les trois, deux étaient à peu près convenables. Le troisième était un pauvre bougre, un pauvre bougre qui s’appelait Mc Kenzie. Il était à peu près indifférent à tout le monde parce qu’il ne savait rien faire. On l’employait comme on pouvait, enfin, on le tolérait, et ce pauvre diable était embarqué avec ce qu’il avait sur le dos, c’est-à-dire pas grand-chose.



Trois-mâts barque *Maréchal de Turenne*. Coll. Le Pannérer.

« Quand nous sommes arrivés dans les mauvais temps, il grelottait. La charité chrétienne joue toujours sur les voiliers. Chacun lui a passé quelques frusques et une vieille paire de bottes. Mais enfin ! Au bout d’une dizaine de jours de mauvais temps nous étions en train de manœuvrer le matin, et en qualité de lieutenant j’avais été chercher une mocque de rhum dans la cambuse pour payer un boujaron à tous les gars qui avaient bourlingué. Et tout le monde passait en donnant son nom, parce que il ne faut naturellement pas récidiver.

Quand chacun eut passé j’ai dit :

– Et Mc Kenzie !

– Mc Kenzie ? Pas vu !

« Où il est Mc Kenzie ? Nous voilà tous partis à chercher Mc Kenzie. Nous avons retrouvé Mc Kenzie. Mais il était recroquevillé sur lui-même au coin du roof et il avait passé de vie à trépas, comme ça, tout doucement, sans embêter personne. Mais tout de même un homme qui meurt sur un voilier, ça fait un drôle d’effet !

« Nous l’avons enseveli convenablement, comme on ensevelit sur les navires. C’est-à-dire, nous avons pris un grand morceau de toile, on l’a roulé dedans, et un des meilleurs voiliers a pris sa paumelle et son aiguille et l’a cousu. Bien cousu, avec cinquante kilos de gueuse au pied de façon que Mc Kenzie s’en aille directement au fond pour ne pas être bouloté par les requins.

« Arriva le jour de l’inhumation. Vous savez ce que c’est que l’inhumation en mer. Il faisait pas trop mauvais temps, mais il tombait de la neige. Mon Dieu, nous avons installé un appareil aussi glissant que possible pour ne pas qu’il y ait d’accroc. Et le Capitaine monta sur la dunette, grave comme il convient, en nous disant « contrebrasse derrière ! » pour mettre le vent dessus.

« Et puis alors, gravement, il nous dit :

– Nous allons dire une prière pour le repos de l’âme du matelot Mc Kenzie.

« Quand il a voulu dire une prière pour le repos de l’âme de Mc Kenzie, il n’en savait point. Alors il dit :

– Qui est-ce qui a un livre de messe ?

« Je saute dans ma chambre. J’avais un livre de messe dont m’avait fait cadeau le recteur de Saint-Lunaire quand je suis parti mousse la première fois. Et je prends le livre de messe, je l’ouvre à la page du *De profundis* et je le donne au Père Roux. Mais la neige continuait à tomber. Le sacré livre de messe était imprimé fin. Alors le père Roux chaussa ses bésicles et commença :

– De... pro... fun... dis, de profundis ! Cla... ma... vi, clamavi ! Clamavi ! Merde, Nom de Dieu !

« Et d’un grand geste du bras il brusqua l’immersion. Un éclat de rire formidable de toute la jeunesse que nous étions répondit au *De profundis* du père Roux. Et ce fut toute l’oraison funèbre du pauvre Mc Kenzie. »

Auguste Briand, lieutenant

Voyage 1903-1904 du trois-mâts *Maréchal de Turenne* :

Expédié le 18 juin 1903 allant à Los Angeles (Californie)
Ayant 26 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le ... allant à Portland (Oregon)
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 11 mars 1904 allant à Falmouth (G-B)
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Expédié le 19 août 1904 allant à Anvers (Belgique)
Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Los Angeles le 7 déc^{bre} 1903 venant de Cherbourg
Ayant 26 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Portland le 20 janvier 1904 venant de Los Angeles
Ayant 25 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Falmouth le 14 août 1904 venant de Portland
Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Arrivé à Anvers le 25 août 1904 venant de Portland
Ayant 23 hommes d'équipage et pas de passagers

Rôle d'équipage du trois-mâts *Maréchal de Turenne* pour le voyage 1903-1904 :

Nom	Prénom	Inscrit n°	Inscrit à	Né le	Né à	Fonction
Roux	Jean-Baptiste	510-CLC	Saint-Malo (35)	1858-12-22	Saint-Lunaire (35)	Capitaine
Allée	Eugène	5690	Saint-Malo (35)	1877-05-05	Saint-Briac (35)	Second
Briand	Auguste	5256	Saint-Malo (35)	1884-08-26	Saint-Briac (35)	Lieutenant
Olivier	Émile	5929	Saint-Malo (35)	1878-12-25	Saint-Lunaire (35)	Maître d'équipage
Nepveu	Pierre	773	Dieppe (76)	1870-07-31	Criel-sur-Mer (76)	Cuisinier
Le Goff	Yves	528	Saint-Malo (35)	1876-05-08	Quemper-Guézennec (22)	Mécanicien
Poulain	Joseph	5739	Saint-Malo (35)	1879-03-14	Saint-Briac (35)	Matelot
Luzé	Louis	4845-IP	Saint-Malo (35)	1884-05-08	Pleurtuit (35)	Matelot
Menguy	Yves	4827	Tréguier (22)	1875-11-15	Penvénan (22)	Matelot
Richard	Honoré	174-IP	Vannes (56)	1883-08-08	Billiers (56)	Matelot
Kergal	Louis	1971	Saint-Nazaire (44)	1872-04-30	Questembert (56)	Matelot
Girault	Henri	5259-IP	Saint-Malo (35)	1886-03-25	Saint-Nazaire (44)	Novice
Le Clerc	Victor	19027-IP	Saint-Malo (35)	1886-03-29	Dinard-Saint-Énogat (35)	Novice
Ollivro	Célestin	5312-IP	Saint-Malo (35)	1887-05-27	Saint-Briac (35)	Mousse
Morin	Célestin	19035-IP	Saint-Malo (35)	1888-03-20	Dinard-Saint-Énogat (35)	Mousse
Bondon	Henri	5268-IP	Saint-Malo (35)	1888-04-14	Saint-Lunaire (35)	Matelot
Kerleau	François	4944	Tréguier (22)	1878-05-03	Penvénan (22)	Matelot
Le Ken	Louis			1879-07-22	Liège. Étranger - Belgique	Matelot
Gautier	François	5659	Saint-Malo (35)	1875-07-09	Saint-Briac (35)	2 ^e maître d'équipage
Le Beaudour	Yves	6254	Tréguier (22)	1878-05-25	Pleubian (22)	Charpentier
Besnard	Maurice	5803	Saint-Malo (35)	1881-03-02	Saint-Briac (35)	Matelot
Jolivet	Jean-Baptiste	12018	Saint-Malo (35)	1878-04-10	Pleurtuit (35)	Matelot
Gillet	François	5747	Saint-Malo (35)	1880-02-08	Saint-Briac (35)	Matelot
Menguy	Paul	5853	Saint-Malo (35)	1878-11-16	Saint-Briac (35)	Matelot
Gautier	Yves	2146	Paimpol (22)	1859-11-05	Plourivo (22)	Matelot
Catrou	Pierre	3737	Rochefort (17)	1881-03-02	Port-d'Envaux (17)	Matelot
Guilloux	Édouard	9287	Paimpol (22)	1867-05-27	Le Croizic (44)	Mécanicien
Mc Kenzie	James			0000-00-00	Étranger - Écosse	Matelot
May	John			0000-00-00	Étranger - Angleterre	Matelot
King	Charles			0000-00-00	Étranger - Angleterre	Matelot

Commentaires :

Le 3-mâts *Maréchal de Turenne*, capitaine Jean-Baptiste Roux, est venu à Portland (Oregon) charger du blé en 1903. Trois marins quittent le bord. L'un (Louis Kergal) en accord avec le capitaine, mais les deux autres (Victor Le Clerc et Louis Le Ken) en désertant, victimes du "shanghaïage", c'est-à-dire trompés par la promesse d'embarquements mieux rémunérés sur des voiliers américains. À cause du manque de marins français à Portland, ce sont trois marins étrangers qui remplaceront les absents, deux Anglais et un Écossais, James Mc Kenzie, à l'âge incertain, dont Auguste Briand rapporte ici l'embarquement et le décès à bord.

Pour ce qui concerne le témoignage suivant, le 3-mâts *Chili*², capitaine Irénée Le Coat, a dû aussi embarquer un matelot étranger faute de marin français quand il quitte Antofagasta le 29 mars 1915. Il s'agit d'un Norvégien, Herman Anderson qui se fait appeler Charles, originaire de Bergen, un des grands ports du Sud de la Norvège. Joseph Mauffret dresse ici un portrait de ce type de marins qui ne bénéficiaient pas dans leur pays, comme leurs camarades français en France, des avantages d'une Inscription maritime.

Témoignage : Vie d'un marin étranger embarqué à Taltal (Chili).

« Le navire mouillé en rade de Taltal vient de terminer son chargement de salpêtre ; tout le monde a hâte de partir, malgré le danger qui nous menace en cette année de 1915. Un des corsaires allemands, mouillé non loin de nous, nous a avertis charitablement que nous n'irions pas loin. Il manque un homme pour compléter l'équipage : il faut le remplacer. Pour obtenir ce matelot, il a fallu s'adresser au "marchand d'hommes", ainsi dénommé parce qu'il a toujours quelqu'un sous la main, qu'il vend sans scrupules au Capitaine au moment du départ.

premiers jours, il se révèle bon marin, consciencieux, mais toujours taciturne : qui connaîtra jamais l'histoire de sa vie ?

« Seulement, il manque de tout : au Cap, il grelotte, sans vêtements, et chacun lui fournit ce qu'il peut, un tricot, pour ma part, je lui lègue un vieux paletot, une flanelle et quelques pantalons usagés. Je sens qu'il apprécie mes dons et il m'est très dévoué. À chaque quart, c'est-à-dire toutes les quatre heures, il est mon compagnon, m'aidant à assurer les manœuvres. Je lui donne un paquet de tabac qu'il mange avidement et chique comme il se doit. J'essaie vainement de savoir ce qu'il fait, où est sa famille, et il consent seulement à me dire le nom



Trois-mâts *Chilí*² sur rade à Taltal. Coll. Le Coat.

« Le navire doit appareiller le lendemain matin ; à seize heures, une vedette accoste et livre un pauvre hère, minable, ivre, qui aussitôt se dirige en titubant vers le poste d'équipage. L'instinct seul le guide, car ce n'est pas la première fois qu'il favorise à ses dépens ce genre de commerce spécial. La somme est payée au "marchand d'hommes", il l'encaisse sans sourciller et fournit un reçu bien en règle.

« Je me rends dans le poste pour assister à son entrevue avec ses nouveaux compagnons ; je le vois qui sort de son sac un litre de rhum, et déjà tous les gobelets s'emplissent du liquide si désiré. Seulement le sac est bien petit, et je me demande avec inquiétude comment il accomplira le voyage avec un tel équipement.

« Le marin est norvégien et se nomme Charles ; il a cinquante ans et a navigué sous tous les pavillons ; il parle plusieurs langues. Tanné, blanchi, il représente bien le type du vieux long-courrier. Les

des navires français sur lesquels il a navigué. Quant à sa famille, elle se compose de tous les cafés du monde où il se laisse rouler à terre, comme il se laisse balloter par les vagues à la mer.

« La traversée est longue : cent vingt jours de mer pour aller à Nantes. Le malheureux doit verser son prix d'achat et n'aura plus que cent francs environ à percevoir à son débarquement. Je lui propose de le faire travailler au gréement à Nantes, tout en attendant un départ sur un navire ; il refuse en souriant, me faisant comprendre que sa vie sera toujours la même : le café dès l'arrivée, jusqu'à ce qu'il soit vendu à nouveau par un "marchand d'hommes".

« Huit jours après son débarquement, je vois Charles dans un café, complètement ivre ; je lui cause et il finit par me faire entendre qu'il a déjà conclu un engagement sur un voilier américain. »

Joseph Mauffret, Second