Voyage sur le *Sully*

1907 -1908

Henri KERGOAT

1889 -1975

La vie de Henri KERGOAT

Quelques dates approximatives :

- 1905-1906 : École d'Hydrographie de Paimpol
- Hambourg 11 juin 1907- Liverpool 9 juin 1908 : à bord du *Sully*, C^ne^ Alphonse Rio
- Service militaire dans la « Royale »
- 1909-1910 : pilote dans une compagnie : Saint-Nazaire - Martinique
- 1910-1911 : pilote sur les Grands Lacs (USA - Canada)
- rejoint sa famille émigrée au Canada central (État de la Saskatchewan - Saint-Brieuc)
- 1916 : entrée en guerre des USA et du Canada ; s'engage comme volontaire dans l'Armée canadienne : cavalerie, comme interprète - débarque en Grande-Bretagne, puis campagne de Belgique ...
- novembre 1918 : démobilisé, Henri Kergoat reste en France se marie et fonde sa famille.

Guilvinec - Paimpol - Nantes - les Océans - Quimper ... Henri Kergoat garda toujours un cœur de marin. Il rêvait d'acheter une baleinière, de l'équiper et de naviguer le long des côtes.

J’évoque ici mes souvenirs de jeunesse des années 1907 - 1908, époque où une grande partie des navires de commerce des grandes nations maritimes n'avaient d'autre mode de propulsion que les vents qui soufflent sur les sept mers de notre planète.

Les navires de commerce utilisant la vapeur produite par l'ébullition de l'eau comme force motrice étaient déjà prépondérants dans la plupart des nations maritimes européennes et américaines. Ils avaient cependant le grave inconvénient d'être tributaires des tonnes de charbon qu'ils devaient emmagasiner dans leurs cales au détriment de la marchandise. Le moteur Diesel n'était pas encore inventé. Aussi, pour les voyages au-delà du Cap de Bonne-Espérance, au sud du continent africain, et des deux côtes atlantiques des Amériques Nord et Sud, les navires à voiles étaient d'une utilisation plus économique pour tous les trajets à longue distance de nos ports d'Europe.

***

La côte bretonne qui s'étend de Saint-Malo au sud de l'embouchure de la Loire a fourni à l'ancienne marine à voiles pratiquant la grande navigation la grande majorité de ses équipages, marins, officiers et capitaines. Formés sur les bateaux de pêche à voiles, morutiers des bancs de Terre-Neuve et d'Islande, palangriers, langoustiers, pêcheurs de sardines de Douarnenez, Guilvinec, Concarneau, ces marins trouvaient moins pénible la navigation sur les longs courriers et les salaires et gains plus élevés.

Officiers et capitaines étaient formés dans les Écoles d'Hydrographie de Nantes, Saint-Malo et Paimpol. Ce dernier port pratiquait la pêche morutière sur les parages islandais et armait tous les ans une trentaine de goélettes dont les équipages étaient composés de petits cultivateurs de la côte environnante et qui, la campagne de pêche terminée, se remettaient aux travaux des champs. Les femmes et les hommes âgés assuraient les travaux des fermes en l'absence des hommes valides.

Les Malouins sont toujours restés fidèles aux bancs de Terre-Neuve, et possédaient des navires d'un tonnage plus important que les goélettes paimpolaises.

Les jeunes gens qui se destinaient à la carrière de capitaine au long cours entraient vers l'âge de dix-sept ans dans l'une des écoles dites d'Hydrographie de Paimpol, Saint-Malo et Nantes, où les études duraient une année scolaire, au bout de laquelle, s'ils étaient reçus à l'examen de sortie (environ un tiers), il leur était délivré un parchemin ainsi libellé :

CERTIFICAT D'APTITUDE
EXAMEN DE THÉORIE POUR L'OBTENTION
DU BREVET DE CAPITAINE AU LONG COURS

Les connaissances que nous avions étaient purement théoriques, et il fallait attendre l'âge de vingt-quatre ans et soixante mois de navigation au long cours pour obtenir le brevet complet de capitaine au long cours, après une nouvelle année scolaire d'études dans l'une des Écoles d'Hydrographie.

Hambourg (Allemagne) - Portland (Oregon - États-Unis)

Après quelques jours de vacances passés dans ma famille, et en possession du brevet qui m'avait été délivré, je pris contact avec plusieurs compagnies de navigation et fus convoqué à Nantes à la direction de la Compagnie Française de Navigation, où l'on me proposa une place de novice sur un de leurs navires : le *Sully*, au salaire de trente francs français ... Le navire était à Hambourg (Allemagne) en opération de déchargement, d'où il devait repartir avec un chargement de ciment.

Il me fut remis au départ de Nantes une avance de trois mois de salaire, et un billet de chemin de fer pour ce port situé sur l'Elbe. Jamais je n'avais possédé tant d'argent, et j'atteignis Hambourg au bout de deux journées de voyage. Le second capitaine, originaire de Saint-Malo, m'attendait à la gare, et fit embarquer ma mallette dans un taxi à traction

chevaline qui nous conduisit au quai où le *Sully* terminait son chargement de trois mille tonnes de ciment.

Ce navire construit à Nantes constituait à l'époque ce qu'il y avait de plus moderne en tant que navire à voile, et, étant donné mon demi brevet de capitaine au long cours, il me fut donné une couchette dans la partie des logements réservée au charpentier, au mécanicien et au maître d'équipage. Pour les quarts, je fis partie des bâbordais, dont la plupart étaient originaires de la côte du Finistère et du Morbihan, et avec qui je fis vite connaissance.

Certaines compagnies de navigation à l'époque embarquaient les jeunes gens dans mon cas comme pilotins, les parents payant à la compagnie d'armement un prix de pension pendant leur séjour sur le navire. Ils mangeaient leurs repas au carré des officiers et participaient à toutes les manœuvres avec l'équipage. En ce qui me concernait, la chose n'était guère possible, mon père ne possédant pas les moyens d'une telle dépense. D'autre part, j'avais une bonne pratique de la manœuvre des petites embarcations côtières que je pratiquais tous les ans pendant les vacances scolaires avec des camarades.

***

Le chargement terminé, j'appris, ainsi que tout l'équipage, que notre destination était Portland, dans l'état américain d'Oregon, port situé sur le fleuve Columbia, à cent cinquante kilomètres de la mer.

Un remorqueur allemand nous conduisit à quelques milles au-delà de l'embouchure de l'Elbe, puis la voilure fut établie par des vents favorables soufflant du NE qui nous poussèrent à travers la mer du Nord et la Manche.

L'état-major du *Sully* était composé, outre le capitaine Alphonse Rio, de Quiberon, possédant le brevet de capitaine au long cours, et d'un second, également capitaine au long cours, âgé de vingt-huit ans, originaire de la région malouine. En outre, un lieutenant, ayant déjà rempli les mêmes fonctions sur d'autres navires de la compagnie, mais ne possédant aucun brevet régulier de la Marine de Commerce.

L'équipage était divisé en deux équipes, dites bordées, de huit hommes.

Tribordais et bâbordais prenaient le quart à tour de rôle. La durée du quart était de quatre heures. Chaque homme devait faire une heure de barre sous la surveillance de l'officier de quart.

La veille aux bossoirs (à l'avant du navire) était d'une heure, également à tour de rôle. Durant les quarts de nuit, en quittant son heure de veille, on devait se rendre à l'arrière et prononcer à l'officier de quart la formule sacramentelle : « Rien de nouveau, les feux sont clairs ».

À notre entrée dans l'Atlantique, nous rencontrâmes des vents d'ouest dominants, qui nous menèrent à l'ouest des Açores, à mi-distance des côtes d'Espagne, puis au-delà des Canaries, pour rentrer dans une zone de calme qui fit tempes ter le capitaine. Ensuite nous atteignîmes la zone équatoriale.

Au passage de l'Équateur, les jeunes qui n'y étaient jamais passés durent subir le « Baptême de la Ligne ». Seuls deux novices, moi-même et un camarade de Douarnenez, reçurent le dit baptême, des mains du Roi de la Ligne, représenté par un vieux marin entièrement barbouillé de noir et affublé d'une tenue de roi couronné, qui interpella le capitaine pour lui réclamer les droits de passage dans son royaume, dont il était seigneur et maître. Le droit fut naturellement accordé, sous réserve que tous les membres de l'équipage dont c'était le premier voyage à travers son territoire, paient une taxe et reçoivent le baptême des mains du dit roi. La cérémonie se termina par la distribution d'un boujaron de rhum à tout l'équipage, puis chacun reprit son travail.

Pour les navires dont les chargements étaient destinés à la côte ouest de États-Unis, San Francisco, Los Angeles, Portland, Tacoma, les compagnies de navigation françaises et même anglaises, allemandes, laissaient habituellement aux capitaines le choix de la route à suivre

pour atteindre leur destination. Après s'être repéré au Cap Blanc, pointe extrême du Brésil, ils pouvaient prendre la route la plus avantageuse et la plus sûre, en tenant compte des conditions atmosphériques, pour atteindre le port de livraison de la marchandise qu'ils avaient dans leurs cales, avec le minimum de risques.

D'autre part, une loi heureuse de protection de la Marine Marchande Française accordait aux navires marchands une prime au mille parcouru, ce qui constituait un sérieux encouragement à prendre la route la plus longue.

Étant donné la nature de notre chargement, trois mille tonnes de ciment, le capitaine, craignant les possibilités d'avaries dans les tempêtes du sud du Cap Horn, pouvant occasionner des rentrées d'eau dans les cales, opta pour la route, la plus longue, celle du Cap de Bonne-Espérance.

***

En mer, capitaines et officiers des marines marchandes et militaires n'avaient pas à l'époque les appareils et instruments de navigation actuels pour calculer leur position en mer et tracer leur route. Les chronomètres de marine au nombre de trois, dont ils faisaient la moyenne, leur donnaient l'heure du méridien de Paris (pour les Anglais, le méridien initial était Greenwich).

Ils devaient ensuite calculer l'heure locale par une observation au sextant de la hauteur du soleil, de la lune et d'une étoile, et des calculs assez longs. Pour la latitude, elle était calculée en prenant au sextant la hauteur du soleil au-dessus de l'horizon aux environs de midi (heure du lieu). De nuit, l'officier de quart calculait la position par la méthode dite des « droites de hauteur », en prenant la hauteur au-dessus de 1'horizon de deux étoiles connues. L'intersection des deux droites leur donnait leur position sur la carte. Cette dernière méthode exigeait une bonne demi-heure de calculs.

Le capitaine m'autorisa maintes fois à me servir de son sextant, ce qui me permit de me familiariser avec les calculs nautiques que j'avais déjà étudiés à l'École d'Hydrographie.

***

La route adoptée nous fit passer à courte distance de l'île anglaise Tristan da Cunha, située en plein Atlantique, que l'on dit la plus isolée du monde, et, de plus, surmontée d'une montagne volcanique. D'après les instructions nautiques, la population était d'environ trois cents habitants, qui y vivaient misérablement de petits élevages de poulets et de moutons qu'ils échangeaient avec les baleiniers de passage. Ils étaient descendants de soldats anglais cantonnés dans l'île à la fin de l'empire de Napoléon, et qui furent ramenés en Angleterre à sa mort, et de naufragés anglais et hollandais mariés à des femmes de couleur. J'ai noté la date de notre passage dans cette région : juillet 1907. Il y a quelques années, le Gouvernement anglais, ayant constaté le bas niveau de vie de la population et l'éloignement de toute région civilisée, proposa aux habitants de les transporter en Angleterre et de leur fournir logement et travail dans une ville industrielle. Après bien des hésitations, ils finirent par accepter, à part quelques isolés qui ne voulurent point quitter leur île.

Néanmoins, après quelques années de séjour en Angleterre, la nostalgie s'empara d'un grand nombre d'entre eux, le travail en usine, avec des heures fixes et régulières, ne convenait pas à leur mode de vie habituelle, et ils demandèrent au gouvernement britannique de bien vouloir les reconduire dans leur île.

La vérité réside sans doute dans le fait que ce monde, n'ayant jamais eu à se plier aux contraintes que nécessite le travail en usine, n'avait pu s'y adapter, et encore moins s'y habituer.

L'île est surmontée d'une montagne volcanique, qui, de temps en temps sert de repère aux navires se rendant dans l'Océan Indien et le Pacifique.

***

Le voyage 1907-1908 du *Sully*

Nom du voilier *SULLY*
Armement au long cours
En date du 5 juin 1907, n°9, à Hambourg
Immatriculé à Nantes, F°617 n°207
Type trois-mâts
Allant à Hobart Town (Tasmanie)
Navire construit en 1902
À Nantes (44)
De 1775 **tonneaux de jauge nette**
Appartenant à la Compagnie Maritime Française, Nantes
Armé par elle
Sous le commandement du Capitaine Alphonse RIO
Désarmé : à Liverpool, le 9 juin 1908
Les salaires de l'équipage courent du 11 juin 1907
Et ont cessé le 9 juin 1908

Expédié le 19 juin 1907
Allant à Hobart Town (Tasmanie)
Ayant 25 hommes d'équipage
Et pas de passagers

Arrivé à Hobart, le 30 septembre 1907
Venant de Hambourg
Ayant 25 hommes d'équipage
Et pas de passagers

Expédié le 1er octobre 1907
Allant à Portland (Oregon)
Ayant 25 hommes d'équipage
Et pas de passagers

Arrivé à Portland, le 9 décembre 1907
Venant de Hobart
Ayant 25 hommes d'équipage
Et pas de passagers

Expédié le 28 janvier 1908
Allant à Queenstown, … à ordres
Ayant 24 hommes d'équipage
Et pas de passagers

Arrivé Queenstown (Irlande), le … juin 1908
Venant de Portland
Ayant 24 hommes d'équipage
Et pas de passagers

Expédié le 6 juin 1908
Allant à Birkenhead (G-B)
Ayant 18 hommes d'équipage
Et pas de passagers

Arrivé à Liverpool, le 8 juin 1908
Venant de Queenstown
Ayant 18 hommes d'équipage
Et pas de passagers

Armement administratif à Nantes, le 1er septembre 1907, n°540
Désarmement administratif à Nantes, le 12 juillet 1908, n°360

Nom	prénom	*n° d'inscrit*	*Lieu d'inscription*	Date naissance	lieu de naissance	Remarques	**Fonction**
Rio	Alphonse	[[49-CLC	[[Auray (56)	1873-10-28	Carnac (56)		Capitaine
Chaton	Auguste	[[71-CLC	[[Dinan (22)	1873-10-17	Pleslin (22)	débarqué de gré à gré à Portland (Oregon) le 22 janvier 1908	Second
Vince	Denis	[[683-OMM	[[Saint-Nazaire (44)	1865-06-13	Saint-Joachim (44)	passé second le 22 janvier 1908	Lieutenant
Guézel	Charles	[[3122	[[Auray (56)	1869-10-18	Carnac (56)		Maître d'équipage
Sohier	Joseph	[[17211	[[Saint-Malo (35)	1889-09-02	Pleurtuit (35)		Charpentier
Rio	Antoine	[[315-HS	[[Vannes (56)	1876-01-30	Île-d'Arz		Mécanicien
Hecht	Georges	[[5968	[[Marseille (13)	1866-10-28	Paris (75)		Cuisinier
Egonneau	Henri	[[1280	[[Nantes (44)	1866-07-08	Machecoul (44)		Matelot
Comer	Rémi	[[6067	[[Pointe-à-Pitre (971)	1881-10-10	Pointe-à-Pitre (Guadeloupe)		Matelot
Boudoux	Henri	[[166	[[Saint-Malo (35)	1881-07-04	Saint-Malo (35)		Matelot
Le Pan	Grégoire	[[197	[[Belle-Île (56)	1881-05-08	Locmaria (56)		Matelot
Rousselet	Louis	[[560	[[Dinan (22)	1872-08-26	Tréméreuc (22)		Matelot
Louet	Jean	[[2615	[[Le Conquet (29)	1879-01-08	Ouessant (29)	déserté à Portland (Oregon) dans la nuit du 26 au 27 janvier 1908 en emportant ses effets	Matelot
Raoul	Henri	[[192	[[Audierne (29)	1872-06-06	Ile-de-Sein (29)	débarqué à Portland (Oregon) le 27 janvier 1908 de gré à gré en renonçant à son rapatriement	Matelot
Torillec	Louis	[[394	[[Brest (29)	1884-06-01	Brest (29)		Matelot
Pineau	Joseph	[[3298	[[Saint-Nazaire (44)	1888-03-29	Saint-Nazaire (44)		Matelot
Rio	Joseph	[[560	[[Lorient (56)	1878-08-24	Lorient (56)		Matelot
Raoul	Dominique	[[8357	[[Lorient (56)	1879-01-20	Moëlan (29)		Matelot
Dioré	Vincent	[[1025-IP	[[Belle-Île (56)	1899-10-21	Locmaria (56)	déserté à Portland (Oregon) dans la nuit du 26 au 27 janvier 1908 en emportant ses effets	Matelot léger
Jézéquel	Germain	[[943-IP	[[Le Conquet (29)	1889-02-13	Lampaul-Plouarzel (29)	déserté à Portland (Oregon) dans la nuit du 26 au 27 janvier 1908 en emportant ses effets	Matelot léger
Poriel	Louis	[[4042-IP	[[Douarnenez (29)	1889-02-05	Douarnenez (29)		Matelot léger
Burlot	Adrien	[[1345-IP	[[Vannes (56)	1888-03-12	Sarzeau (56)	déserté à Portland (Oregon) dans la nuit du 26 au 27 janvier 1908 en emportant ses effets	Matelot léger
Lucas	Armand	[[19041-IP	[[Saint-Malo (35)	1890-02-22	Guingamp (22)	déserté à Portland (Oregon) dans la nuit du 26 au 27 janvier 1908 en emportant ses effets	Novice
Kergoat	Henri	[[7975	[[Quimper (29)	1889-11-20	Plonévez-Porzay (29)		Mousse
Nougués	Arthur	[[1314-IP	[[Nantes (44)	1891-08-20	Saint-Jean-d'Angély (17)		Mousse
Langlois	Thomas			0000-00-00	Britannique	embarqué à Portland (Oregon) le 28 janvier 1908 pour le voyage jusqu'au port de décharge en Europe. Débarqué le 5 juin 1908 à Queenstown.	Matelot
Pawels	Paul			0000-00-00	Belge	embarqué à Portland (Oregon) le 28 janvier 1908 pour le voyage jusqu'au port de décharge en Europe. Débarqué le 5 juin 1908 à Queenstown.	Matelot
Klüss	Karl			0000-00-00	Allemand	embarqué à Portland (Oregon) le 28 janvier 1908 pour le voyage jusqu'au port de décharge en Europe. Débarqué le 5 juin 1908 à Queenstown.	Matelot léger
Elling	Hans			0000-00-00	Allemand	embarqué à Portland (Oregon) le 28 janvier 1908 pour le voyage jusqu'au port de décharge en Europe. Débarqué le 5 juin 1908 à Queenstown.	Matelot léger
Rasmussen	Andrew			0000-00-00	Allemand	embarqué à Portland (Oregon) le 28 janvier 1908 pour le voyage jusqu'au port de décharge en Europe. Débarqué le 5 juin 1908 à Queenstown.	Matelot léger
Morgan	Job			0000-00-00	Américain	embarqué à Portland (Oregon) le 28 janvier 1908 pour le voyage jusqu'au port de décharge en Europe. Débarqué le 5 juin 1908 à Queenstown.	Matelot léger

Équipage du *Sully* pour le voyage 1907-1908

Le *Sully* fit ensuite cap à l'Est pour passer au large du Cap de Bonne-Espérance, puis à courte distance des îles françaises Marion et Crozet et du groupe des îles Kerguelen, découvertes par l'amiral de Kerguelen, né à Quimper. Les rivages de ces îles sont peuplés de langoustes, mais, étant donné leur éloignement de l'Europe, leur pêche, pratiquée par des marins bretons, n'a pas donné de résultats. Actuellement ce sont des Australiens qui exploitent ces fonds.

Nous avions cent-un jours de mer depuis notre départ de Hambourg, lorsque le *Sully* prit son mouillage en rade de Hobart Town, capitale de la Tasmanie, île séparée de l'Australie par le détroit de Bass. Cette île jouit d'un magnifique climat et on y trouvait à notre passage tous les fruits et produits agricoles de nos pays d'Europe. La capitale, Hobart, ville d'une vingtaine de mille d'habitants, possédait en 1907 éclairage et tramways électriques, équipement rare à l'époque dans les villes françaises de même importance.

Les marins de passage de toutes nationalités avaient à leur disposition un établissement, genre « Abri du marin », où ils étaient très bien reçus. J'y appris que cette île fut primitivement peuplée par des condamnés en Angleterre à des peines de prison et de travaux forcés, puis déportés et abandonnés avec défense d'en sortir, surveillés par des gardiens armés et très durs. Au bout de quelques années de bonne conduite, il leur était distribué des terres dont ils devenaient propriétaires après avoir défriché et mis en culture une certaine surface. La moindre faute ou manquement aux règlements était puni de mort.

L'escale de Hobart fut très appréciée par tous les membres de l'équipage, en raison des provisions, fruits et vivres frais qui y furent embarqués, remplaçant salaisons, fayots et conserves embarqués à Hambourg, dont nous vivions depuis plus de trois mois, arrosés d'un quart de vin à midi et le soir, agrémentés le matin d'un boujaron de rhum. De l'eau douce fut également embarquée pour le reste du voyage, puis le *Sully* releva ses ancres au moyen de la petite chaudière à vapeur dont il était équipé.

***

La voilure de nouveau établie, la route suivie nous fit passer au sud de la Nouvelle Zélande, groupe d'îles qui font partie de l'Empire Britannique et jouissent, comme la Tasmanie, d'un magnifique climat. La population est de souche britannique et fournit à l'Angleterre une grande partie de son ravitaillement en viande de mouton.

Profitant des vents d'ouest, dominants dans cette région, le *Sully* franchit le méridien 180 un dimanche, ce qui faisait une semaine de deux dimanches. Le capitaine n'en dit rien et n'annonça le changement de fuseau horaire que le lundi, ce qui nous fit deux lundis. Le dimanche, l'équipage ne faisait aucun travail autre que les manœuvres de voilure, ce qui aurait fait deux jours successifs de repos.

Notre route pour l'embouchure du Columbia nous fit passer à proximité de Tahiti, Nouka-Hiva, où le gendarme gouverneur de l'île hissa le drapeau français à notre passage.

Après avoir franchi une nouvelle fois l'équateur par un vent très faible, le *Sully* entra dans la zone des vents NE, puis des vents variables qui nous conduisirent à l'embouchure du Columbia, en rade d'Astoria. Nous avions exactement soixante-huit jours de mer depuis Hobart Town, soit cent soixante-huit jours depuis Hambourg.

Astoria était à l'époque un port de baleiniers à voiles, qui opéraient dans le Pacifique Nord et le détroit de Behring, où étaient embarqués quelques marins bretons attirés par les hauts salaires américains. L'un d'entre eux, originaire de Léchiagat, devint même « Harbour master », capitaine de port d'Astoria.

***

Le *Sully* prit son mouillage sur ses ancres en attendant le remorqueur qui devait nous conduire à Portland, distant de cent soixante kilomètres en amont du fleuve, avec un fort courant dû à la descente vers la mer, et, en sens inverse, par les courants et les marées. Le lendemain matin, un curieux remorqueur, équipé d'une seule roue à aubes à l'arrière, vint

s'accoupler bord à bord. Il me fut expliqué que sur un fleuve comme le Columbia, qui descend des Montagnes Rocheuses avec un très fort courant, la roue à aubes à très larges pales, prenant toute la largeur de l'arrière du remorqueur, est plus efficace et donne un meilleur rendement que l'hélice, dans les remorquages sur des cours d'eau à très fort courant.

À notre arrivée à Portland, les quais étaient encombrés de navires de toutes nationalités, opérant chargements et déchargements de leur cargaison, et le *Sully*, sur les ordres du capitaine de port, ne put immédiatement accoster à quai, mais dû mouiller au milieu du fleuve, affourché sur ses deux ancres.

Des arbres entiers, avec branches et racines, arrachés aux berges et entraînés par le fort courant, descendaient le fleuve, et certains venaient s'engager dans les chaînes des ancres à l'avant du navire. Il fallut au capitaine, comme en pleine mer, organiser un service de veille, de crainte que le navire ne vint à chasser sur ses ancres.

Étant donné les circonstances, il n'accorda aucune autorisation de se rendre à terre. Ceci, après une longue traversée, fut durement ressenti par une partie de l'équipage, qui brûlait d'envie de fouler à nouveau le plancher des vaches et d'aller boire un bock de bière dans les cafés et les bars lumineusement éclairés de la ville toute proche.

Cependant les plus raisonnables d'entre eux se rendaient compte qu'il y allait du navire, ainsi que du navire anglais mouillé derrière le *Sully* à courte distance. Pendant que le capitaine faisait à terre, au bureau du port, les démarches nécessaires auprès des autorités portuaires, pour obtenir une place à quai, afin de pouvoir commencer les opérations de déchargement, le *Sully*, que l'on croyait solidement ancré, se mit à chasser, entraîné par une violence accrue du courant.

Le capitaine en second, jeune marin de vingt-quatre ans, qui venait d'obtenir la deuxième partie du brevet au long cours, ordonna la manœuvre classique qui consiste à filer les chaînes, manœuvre qui fut accomplie jusqu'au dernier maillon, puis le navire se stabilisa, solidement ancré.

Un magnifique trois-mâts anglais, arrivé au port quelques heures après nous, se trouvant comme nous ancré au milieu du fleuve, à courte distance, s'aperçut de nos difficultés et fila lui-même ses chaînes de crainte d'une collision. La violence du courant ayant faibli dans la nuit, les deux navires se trouvaient de nouveau solidement affourchés sur leurs ancres.

Le lendemain, notre capitaine, après avoir demandé l'avis du deuxième capitaine, prit des dispositions pour rentrer une partie des chaînes et donna l'ordre au mécanicien d'allumer la chaudière à vapeur dont était équipé le *Sully* et de mettre en état le guindeau pour rentrer une partie des chaînes.

Cette manœuvre s'exécuta facilement sur notre navire, mais il n'en fut pas de même sur le navire anglais, qui, ne possédant pas de guindeau à vapeur, ne pouvait se servir que de son guindeau à bras. À peine l'opération terminée sur le *Sully*, nous vîmes accoster à l'échelle de coupée une embarcation ayant à son bord le capitaine anglais qui, s'adressant au lieutenant de quart en anglais, sur un ton impératif et même autoritaire frisant l'arrogance, lui demanda à voir le capitaine.

Celui-ci prévenu monta sur le pont et le reçut dans la chambre des cartes sur la dunette.

La conversation en anglais prit immédiatement un ton assez vif, dû à l'arrogance du capitaine anglais. Rio lui reprocha d'avoir pris son mouillage à trop courte distance à l'arrière du *Sully* et de n'avoir pas observé les plus élémentaires règles de prudence, étant donné le fort courant du fleuve. Puis le ton s'abaissa et devint plus cordial, et tout s'arrangea par l'offre de notre capitaine de lui envoyer six hommes pour l'aider à rentrer ses chaînes. J'en fis partie.

Le travail se fit dans de bonnes conditions et le navire anglais se trouva solidement ancré. Nous nous attendions tous, en guise de remerciements, selon l'usage sur les navires français, à un verre de vin ou à un boujaron de rhum. À notre stupéfaction, il n'en fut rien. Nous vîmes seulement arriver le cuisinier avec une grande théière, accompagné d'un jeune

mousse qui nous servit à chacun une tasse de thé. Ce genre de breuvage n'a jamais été en faveur dans aucune marine à voile française, à moins d'être accompagné d'une forte ration de rhum ou de tafia. Aussi certains d'entre nous ne se gênèrent point de faire à haute voix quelques remarques qui furent comprises par le second capitaine du navire anglais, qui avait dirigé la manœuvre. Celui-ci disparut quelques instants et reparut bientôt, tenant en main une bouteille de Scotch Whisky, dont un fort boujaron fut servi à tous, avec le « good luck » habituel aux marins britanniques, de part et d'autre. Nous reprîmes notre baleinière pour rentrer à bord du *Sully* où les bâbordais, sous les ordres du second capitaine, s'employaient à préparer l'accostage à quai de déchargement, qui venait d'être accordé par la Direction du port.

***

Les quais de Portland en 1907 étaient de construction récente et très rudimentaire, constitués par des poteaux enfoncés profondément dans la vase du fleuve et servant de supports à des madriers cloués horizontalement formant quai de déchargement. Toute la région, sur les deux rives du fleuve était occupée par d'immenses forêts de sapins, et il se faisait un grand commerce d'exportation de bois et de blé provenant des états voisins, et même de la partie centrale - ouest des États-Unis. On y voyait même des navires russes chargeant des bois en grumes ...

Au cours de la traversée Hambourg - Portland, les relations entre le capitaine et son second, également capitaine au long cours, ne furent jamais très cordiales. Ce dernier, dont la santé trop fragile pour un tel métier, était altéré par une longue traversée totalisant 168 jours et une nourriture principalement composée de lard salé, de conserves, haricots secs et pommes de terre, dont une nouvelle provision cependant fut embarquée à Hobart, demanda à voir un médecin.

La France était à cette époque représentée à Portland par un « agent consulaire » de nationalité américaine, qui tenait en même temps un magasin d'articles de marine et de quincaillerie. Les capitaines des navires français avaient recours à ses services lorsqu'ils avaient une difficulté quelconque. Le capitaine fit le nécessaire auprès de l'agent consulaire, qui envoya à bord un médecin. En conclusion du rapport du médecin, il fut conseillé au second capitaine de cesser tout travail. Quelques jours plus tard, il prit le chemin de fer pour New York et rentrer en France.

Ceci compliquait sérieusement la situation du capitaine et des armateurs à Nantes, car il se trouvait être seul à bord à posséder le brevet complet de capitaine au long cours. Le lieutenant, ancien maître d'équipage, accepté par les armateurs de Nantes qui le connaissaient bien comme lieutenant, fut promu aux fonctions de second capitaine sur les conseils des armateurs nantais. Le maître d'équipage, bien connu du capitaine, tous deux des environs de Quiberon, devint également chef de quart.

Quelques jours plus tard, le capitaine m'appela dans son bureau, où il travaillait à sa correspondance, et me demanda de prendre le service de la cambuse, après une mise au courant par le nouveau second, qui avait précédemment la charge de ce service. Mon salaire mensuel serait porté de trente à soixante francs par mois. Naturellement j'acceptai de tout cœur, en raison de la nette amélioration de mes finances. Il était également convenu que je ferais les quarts de nuit avec le maître d'équipage devenu chef de quart, bon marin de trente-cinq ans. Il me restait mes quarts de jour pour m'occuper de la cambuse. La cambuse, sur les navires de commerce de l'époque, consistait en la distribution des vivres au cuisinier, ainsi que le vin et le rhum directement à chaque bordée, et veiller à leur conservation et entretien.

***

Contrairement aux règlements maritimes en vigueur, Rio se trouvait seul à bord à posséder le brevet complet de capitaine au long cours. Moi-même je n'en possédais que la première partie, la deuxième ne pouvant être obtenue qu'à l'âge de 24 ans et cinq années de

navigation au long cours. Les opérations de déchargement de nos trois mille tonnes de ciment fonctionnaient relativement bien. Cependant un accident vint fortuitement m'impressionner.

Ayant remplacé le lieutenant, promu second capitaine, au pointage des palanquées de déchargement pour le compte du navire, je devais de temps en temps consulter mon collègue américain, qui remplissait la même fonction pour le négociant destinataire de la cargaison et voir si nos pointages concordaient. Pendant que nous échangions nos chiffres, celui-ci s'affala brusquement sur le plancher du dock. Le capitaine, ayant été immédiatement alerté, lui tâta le pouls, puis lui mit une glace devant la bouche pour voir s'il respirait encore, mais ne put que constater que l'homme était bien mort. Un médecin et la police américaine arrivèrent peu après sur les lieux et diagnostiquèrent une crise cardiaque.

***

Tous les soirs, les jeunes de l'équipage allaient à terre après le repas du soir pour rentrer à bord vers dix à onze heures, et nous allions boire un bock de bière dans l'un des nombreux bars de la ville toute illuminée.

Il n'y avait guère d'autre distraction, et on rencontrait d'autres marins de toutes nationalités. À notre grande surprise, on y rencontrait des gens nous offrant à boire gratuitement et nous demandant si nous nous plaisions à bord de notre navire, et s'intéressant au montant de notre salaire.

Le nouveau second me demanda de l'accompagner un soir et m'expliqua ce qu'il en était. Beaucoup de navires européens fréquentant Portland et les autres ports de la côte du Pacifique, San Francisco, Seattle, Tacoma, etc. y perdent souvent une partie, et parfois la totalité de leurs équipages. Les deux rives du fleuve Columbia sont très boisées et le sapin qu'elles produisent est très coté, même en Europe, surtout en Angleterre, on y voyait même des navires russes en opération de chargement. Les entreprises forestières très nombreuses offraient des salaires beaucoup plus élevés que les salaires européens, et payaient même des agents pour leur recruter de la main-d'œuvre qui manquait dans le pays. Ces derniers, souvent eux-mêmes anciens marins ayant quitté la profession, fréquentaient les bars de la ville, salles de billard, et certains poussaient même la hardiesse jusqu'à venir à bord des navires européens faire leur propagande de recrutement dans les locaux de l'équipage. Il est même arrivé à certains navires anglais de perdre la presque totalité de leur équipage quelques jours avant la date fixée pour le départ. La communauté de langue rendait les opérations plus faciles. Il est arrivé couramment que des marins complètement ivres étaient transportés sur un autre navire en partance et se réveillaient au large en pleine mer. Ce genre d'opérations se pratiquait dans tous les ports de la côte Pacifique.

Dans la Marine française, on disait couramment : l'équipage de tel navire a été « shangaïé ». Je n'ai jamais pu savoir quel rapport il pouvait y avoir entre la ville chinoise et les ports du Pacifique. Les entreprises de la désertion des équipages européens à Portland étaient savamment organisées, et leur chef, à l'époque, était un ancien boxeur, propriétaire d'un magnifique bar, et maire de la ville. Il était tout puissant : nommé Sullivan, il était en même temps chef de la police.

Les marins formant l'équipage du *Sully* étaient tous relativement jeunes et originaires, pour la plupart, des ports du Morbihan, du Finistère, de Saint-Malo et de Nantes. Tous les soirs ils se rendaient à terre, fréquentant les bars de la ville et le capitaine avait fait soigner particulièrement la cuisine pendant notre séjour.

***

Le navire ayant chargé ses trois mille tonnes de blé, l'équipage était occupé aux préparatifs de départ.

Quelques jours avant la date fixée pour reprendre la mer, le remorqueur qui devait nous conduire à Astoria ayant été retenu, le second capitaine procédant à la distribution du travail

se rendit compte que l'équipage n'était pas au complet. Sept hommes étaient manquants. Se rendant dans les logements du gaillard d'avant, il constata que les marins manquants avaient enlevé, au cours de la nuit, tout l'équipement leur appartenant. Le *Sully* avait bien été « shangaïé ». Et il fallut remettre à plus tard le départ. La première chose qui vint à l'esprit du capitaine fut de tenter de retrouver ses hommes et de les faire arrêter par la police américaine, comme il en avait le droit suivant les règles du Code Maritime Français.

Il se rendit d'abord au bureau de l'agent consulaire français, qui était en même temps quincaillier en articles de marine et qui avait été son invité à bord du *Sully*. Ce dernier le mit en rapport avec le chef de la police et il lui fut accordé l'assistance d'un agent qui vint à bord prendre les informations dont il avait besoin. M'ayant appelé dans la chambre de veille, le capitaine me demanda d'accompagner l'agent, afin de lui désigner nos hommes si nous les trouvions. Mais je compris difficilement comment un seul agent pouvait arrêter sept hommes, car mon rôle consistait uniquement à les désigner à l'agent. Ce dernier me répondit que s'il pouvait les localiser, il devait téléphoner au poste central pour demander du renfort, et se contenta de sourire.

L'agent consulaire de France nous avait indiqué que très certainement les marins du *Sully* se trouvaient encore cachés dans la ville par les soins des promoteurs qui avaient organisé l'opération, en attendant de les embarquer sur un autre navire en partance sans équipage, moyennant une forte rétribution dite « Blood money ». Je n'avais que peu de confiance en la méthode employée et craignais par ailleurs la vindicte des déserteurs à mon égard s'ils revenaient à bord du *Sully*, car je n'avais pas rang d'officier.

Le capitaine lui-même ne quitte pas son navire et, connaissant les usages du pays, semblait avoir peu confiance dans les résultats de l'opération. Au regard de la société d'armement, il devait cependant tenter de les retrouver. Avec le policier nous visitâmes plusieurs « boarding houses », petits restaurants prenant des pensionnaires, maisons closes où nous ne rencontrâmes que des femmes, dont plusieurs parlant le français. Ces maisons étaient interdites par les lois américaines, mais autorisées par la police et l'administration municipale, dont le grand chef était Sullivan, maire et chef de la police. Nous eûmes plus tard la confirmation que l'opération avait bien été montée par son équipe, avec laquelle le capitaine avait déjà eu des ennuis lors du voyage précédent et parvint à obtenir que lui soit rendu un jeune novice qui avait été soûlé par ses hommes.

Le sort réservé aux malheureux qui, de nuit, quittaient leurs navires, attirés par les hauts salaires promis, ou soûlés ou drogués dans des bars louches, et se réveillaient à bord d'un baleinier en partance pour la pêche à la baleine dans le détroit de Behring ou les côtes de l'Alaska, était parfois tragique. D'autres allaient travailler en forêt pendant la saison d'abattage des bois, où ils touchaient des salaires beaucoup plus élevés que les salaires français, mais c'était un travail saisonnier, et, à la fin de l'hiver, ils devaient trouver autre chose ou s'embarquer sur un navire à destination d'un port d'Europe pour rentrer chez eux.

Il n'y avait que des jeunes à tenter ces aventures. Le monde des « shangaïeurs » encaissait une deuxième fois le « Blood money ». Dix dollars par homme était le tarif de l'époque. J'ai connu à Nantes la femme d'un marin long-courrier, qui, ayant été soûlé et shangaïé à San Francisco, est resté onze ans sans revoir sa famille. Il avait travaillé en forêt, puis sur les baleiniers américains du Pacifique Nord, puis était devenu chercheur d'or dans la presqu'île de l'Alaska. Rentré en France sur un navire de commerce, il avait ramené à sa famille une petite fortune.

La recherche des hommes de notre équipage n'ayant abouti à aucun résultat et occasionné une perte de près de trois semaines, notre capitaine se résigna à tenter de remplacer les sept marins manquants après un échange de télégramme avec les armateurs nantais. Son idée première fut d'obtenir le concours de l'agent consulaire de France, mais ce dernier lui avoua franchement qu'il n'obtiendrait aucun résultat sans le concours du chef des « shangaïeurs » qui

lui demanderait pour ses services le « Blood money » d'usage.

Au bout de deux ou trois jours, le capitaine fut convoqué dans une pièce contiguë au bar de Sullivan, où il lui fut présenté quatre hommes : deux Norvégiens, un Anglais, un Allemand, qu'il embaucha immédiatement.

Le lendemain, il lui fut présenté deux Allemands et un noir américain qui parlait français, originaire de Louisiane, qui complétèrent notre équipage.

Les marins étrangers furent répartis entre les deux bordées. Puis le capitaine et le nouveau second hâtèrent les préparatifs de départ.

***

Portland (Oregon - États-Unis) - Liverpool (Grande-Bretagne)

Le remorqueur qui nous avait montés à Portland nous conduisit à Astoria, où la voilure fut établie. Les vents dominants dans cette région soufflant de l'ouest, secondés par le courant marin froid qui descend du détroit de Behring vers le sud, nous aidèrent grandement.

Le port d'Astoria fut autrefois fréquenté par des marins bretons embarqués sur des baleiniers pratiquant cette pêche dans le Pacifique Nord ; l'un d'entre eux, originaire de Léchiagat (petit port proche de Guilvinec) devint « Harbour Master », capitaine du port.

Durant notre voyage de retour en Europe, la langue anglaise, qui était à l'époque une sorte d'Espéranto des différentes marines de commerce, devint la deuxième langue à bord du *Sully*. Allemands et Norvégiens connaissaient tous les rudiments du vocabulaire maritime anglais en usage pour les manœuvres de la barre et de la voilure. Le capitaine, qui avait une très bonne connaissance pratique de cette langue, aplanit bien des difficultés. Ma nouvelle fonction de cambusier me mettait en rapports journaliers avec tous, lors de la distribution des vivres et des contacts pendant mes heures de quart. Tous recevaient le matin un boujaron de rhum de 4 centilitres par homme avec café. Pour les étrangers, sauf les Allemands, le café était remplacé par le thé.

Dans le but d'éviter autant que possible les difficultés et malentendus survenus à bord de maints cap-horniers, lorsque, à la suite des pertes d'équipage dans les ports américains ils durent embarquer, en remplacement, des marins étrangers, le capitaine s'attacha à gagner leur confiance en liant avec eux conversation, lorsqu'ils venaient sur la dunette, à l'arrière, faire leur heure de barre et aplanit ainsi bien des frictions et des difficultés, notamment au sujet de la cuisine et la nourriture.

Appartenant à trois nationalités différentes, ils n'arrivaient guère à s'entendre, ne pouvant converser entre eux que par l'intermédiaire du « pigeon english », au vocabulaire très restreint.

Notre route nous fit passer en vue de l'île de Pâques, puis, longeant à longue distance les côtes du Chili, on entendait, pendant les veillées de quarts de nuit, quelques marins entonnant les strophes des vieux chants de la Marine à voile. Valparaiso ... Chiloë ... chantés parfois par des hommes de nationalités différentes, sous le ciel des constellations de la Croix du Sud.

Les ports de cette côte, côte déchiquetée dans la partie sud, Iquique, Valparaiso, Antofogasta, furent autrefois fréquentés, dans les époques 1900 - 1920, par les voiliers nantais, havrais, dunkerquois qui venaient d'Europe avec des chargements de charbon ou de ciment, et trouvaient sur place un chargement de retour, salpêtre ou guano à très bas prix. Le guano est un fertilisant employé en Angleterre et en France dans les cultures maraîchères et se trouve au Chili au-dessous de la latitude 40 sud où la côte est bordée d'îles et d'îlots, où les grands oiseaux du continent antarctique, albatros et malamoks, venaient nicher au cours de l'été austral, et y ont laissé au cours des siècles d'épaisses couches de leurs déjections, qui constituent un engrais très fertilisant et très recherché dans les régions s'adonnant à la culture des primeurs.

Le gouvernement du Chili autorisait, moyennant une faible redevance, l'enlèvement par les navires européens de ce précieux engrais, dont l'embarquement dans les cales était assuré par les équipages aidés de Chiliens rétribués par de très bas salaires. De grosses fortunes furent ainsi réalisées par les armateurs nantais et dunkerquois particulièrement.

***

Les trois semaines perdues à Portland par suite de la désertion d'une partie de l'équipage firent que notre arrivée dans la région du Cap Horn se produisit à une mauvaise époque, en raison du courant polaire venant du sud, entraînant glaçons et icebergs qui créent un grand danger pour la navigation dans ces parages, avec de très forts vents d'ouest qui soufflent toute l'année à une allure de tempête, souvent accompagnée de neige.

Le capitaine fit prendre toutes les précautions possibles, doublant, en plus de la vigie habituelle à l'avant, d'un autre veilleur, dans la hune du mât de misaine, surveillant l'horizon, et la voilure fut réduite dans toute la mâture. Nous rencontrâmes de nombreux petits glaçons guère plus volumineux qu'une barrique, puis quelques icebergs, qui, de jour, pouvaient être détectés à bonne distance, dont beaucoup d'une hauteur de trente à trente-cinq mètres hors d'eau. La neige s'étant mise à tomber, il devint indispensable de réduire à nouveau la voilure, de nuit particulièrement, avec une visibilité très réduite. Me trouvant de quart avec le lieutenant, nous nous trouvâmes à passer à moins de quarante mètres d'un immense iceberg, dont la masse dominait la mer de plus de trente mètres. Le capitaine fit de nouveau réduire la voilure, de crainte d'autres icebergs. D'autre part, le manque de bonne visibilité nous interdisait de calculer notre position exacte par une observation de soleil, lune ou étoiles, ainsi que le faisait le capitaine par temps clair à midi et à minuit. En réalité le Cap Horn fait partie d'un archipel dont l'île extrême sud est un immense rocher surplombant la mer de plus de 400 mètres. La région est un immense cimetière de navires de toutes nationalités.

Enfin sorti de cette zone dangereuse, ayant doublé l'île des États, puis le groupe des îles Falkland, le *Sully* se trouvait hors de danger, mais toujours dans les parages des forts vents d'ouest, cependant dans une mer libre de glaçons et d'icebergs.

D'autres soucis attendaient encore le capitaine, puis le cambusier, au sujet de la nourriture dont ce dernier avait la charge de la distribuer au cuisinier. Le lard salé en baril, embarqué à Hambourg, avait traversé trois fois la zone équatoriale et commençait à rancir, et il devait la repasser à nouveau prochainement.

Les premières plaintes à ce sujet vinrent des Français, puis les étrangers en firent autant.

Au départ de Portland, on avait embarqué quatre jeunes porcs que l'on nourrissait en puisant dans le blé du chargement, mais dont l'augmentation de poids n'avait pas été ce qu'on escomptait et attendait. En alternant les rations de lard frais avec le lard de Hambourg, le capitaine pensa satisfaire l'appétit de l'équipage et calmer ses réclamations. Il n'y réussi que partiellement, et moi-même, en tant que cambusier, certains Français pensaient que j'en étais le seul responsable. Il en fut de même du vin, dont il n'avait pas été embarqué une quantité suffisante au départ, pour un voyage qui devait durer environ une année.

Je dus prévenir le capitaine lorsque je mis en perce la dernière barrique qui contenait 220 litres, car j'en escomptais la fin avant l'arrivée à Liverpool. En ce qui concerne les étrangers, le manque de vin ne présentait guère d'inconvénient, et ils furent satisfaits lorsqu'on leur proposa de leur distribuer du thé au lieu et place. Le vin, ils le faisaient chauffer sur le fourneau du cuisinier, en y ajoutant de l'eau et du sucre.

Il n'en fut pas de même des Français. Le capitaine arrangea la chose en alternant chaque jour vin et thé, sauf le dimanche, où ils recevaient deux distributions midi et soir. Heureusement que pour le café la provision était suffisante jusqu'à la fin du voyage. Il en fut de même pour le boujaron de rhum du matin, qui, lui, était sacré et ne subit jamais aucune restriction.

***

Nous étions toujours dans la zone des forts vents d'ouest et du courant marin froid de la zone antarctique, qui nous poussèrent jusqu'aux environs du parallèle 40° où le *Sully* rencontra de nouveau des vents variables, nous obligeant souvent à changer l'orientation de la voilure, manœuvre assez fatigante pour l'équipage. Ces vents, tout en faiblissant, nous menèrent aux abords de la zone équatoriale de grand calme, la voilure battant par instants sur les vergues, ce qui faisait tempêter le capitaine, officiers et équipage, tous hantés du désir de revoir la terre ferme et le pays natal, si différent de ce que nous avions vu sur les rives du Columbia.

Au-delà de l'équateur, les alizés du NE nous menèrent à l'est de la mer des Sargasses, pour atteindre de nouveau la zone des vents NO, qui nous menèrent en rade de Queenstown, port irlandais de Cork.

Dès que le *Sully* fut solidement ancré sur ses deux ancres, une baleinière fut mise à la mer et le capitaine se rendit au Consulat de France où il trouva les ordres des armateurs nantais de livrer son blé à Liverpool.

Dès le lendemain, un fort remorqueur anglais nous prit en charge et, remontant le canal Saint Georges, nous mit au quai de déchargement à Liverpool, le 9 juin 1908.

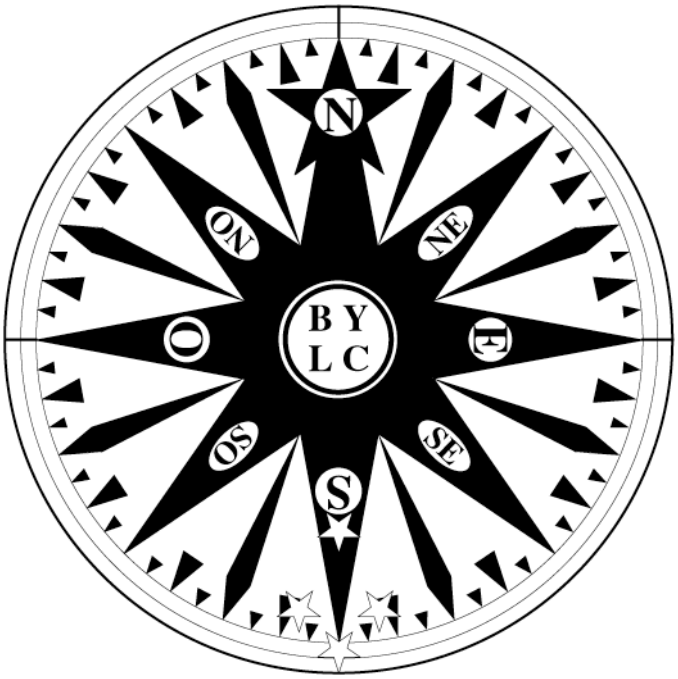
***

Partis de Hambourg le 11 juin 1907, cela nous faisait un voyage d'une année moins deux jours, qui nous fit faire le tour complet de la planète, passer quatre fois l'équateur, et doubler « les trois caps ».

Dans les marines européennes de l'époque, on considérait comme marins accomplis ceux qui dans leur carrière avaient doublé à la voile les trois caps : Bonne-Espérance, Van Diemen (Sud de la Tasmanie) et le Cap Horn.

À tous les Français de l'équipage, il fut remis les salaires restant dûs, ainsi qu'un billet de chemin de fer et le transport par mer jusqu'au Havre.

Henri Kergoat



Brigitte et Yvonnick LE COAT
Septembre 2018