

TRANCHES DE VIE

Sommaire

I - L'EMBARQUEMENT

- Embarquement des marins :

- Pouvoir donné au Capitaine par l'Armateur
- Contrat d'embarquement
- Embarquement de migrants (1)
- Embarquement de marins étrangers à défaut de français (1)
- Embarquement de bagnards en Nouvelle-Calédonie (1)
- Certificat médical de visite d'embarquement
- Salaires (3)
- Équipage incomplet
- Embarquement de marins non brevetés à défaut d'officiers
- Frais de rapatriement

- Femmes et enfants à bord :

- Personnel navigant féminin (femme de chambre, cuisinière, etc.)
- Femmes cap-hornières (et enfants)
- Femmes au long cours non cap-hornier (et enfants)
- Femmes au cabotage international (et enfants)
- Naissances en mer
- Enfants cap-horniers
- Femmes décédées en mer
- Droits des femmes de marins

II - LES NAVIRES

- Vie du voilier :

- Lancement
- Permis de navigation
- Embarquement de passagers
- Remorquage (incidents et accidents)
- Passage par le canal de Panamá
- Retour par Bonne-Espérance
- Expertise d'un navire
- Lois de prime (1893)

- Cargaisons (2) :

- Bois
- Céréales
- Charbon
- Cuivre
- Guano
- Minerai de nickel
- Nitrates
- Pétrole lampant
- Phosphates

- Vie à bord :

- Équipages (photos)
- Officiers (photos)
- Embarquement problématique
- Description du navire
- Organisation des bordées
- Alimentation
- Dimanche en mer
- Courrier (lettres, cartes, photos)
- Gazette du bord
- Art du bord
- Ex-voto
- Difficulté de la vie en huis clos à bord
- Relation entre les capitaines et l'administration
- Débats à bord

- Incidents
- Incidents graves
- Abandon forfaitaire d'un marin dans un port étranger
- Passagers clandestins
- Désertions
- Soumission de déserteurs
- Jugements de désertions
- Shangaïage
- Désarmement
- Rapport de Mer du Capitaine
- Certificat de navigation
- Témoignages de Cap-Horniers

- Accidents des voiliers / Naufrages / Sauvetages :

- Accidents et collisions en mer
- Avaries, réparation
- Relâche
- Échouage
- Incendie
- Pampero
- Glaces au cap Horn
- Naufrage
- Naufrage au cap Horn
- Perdu corps et biens
- Collision évitée au cap Horn
- Naufrage évité
- Sauvetage

III - LES HOMMES

- Accidents des marins :

- "Un homme à la mer !" ... sauvé !
- Accidents divers
- Paquet de mer
- Chute depuis une vergue

- Maladies des marins :

- Problèmes de vue
- Hernie
- Carence en vitamines (Scorbut, Béribéri, ...)
- Tuberculose
- Dysenterie
- Typhoïde
- Paludisme
- Lèpre
- Maladies psychiques
- Maladies diverses
- Visite médicale

- Décès, Disparition des marins :

- "Un homme à la mer !
- Chute depuis une vergue
- Paquet de mer
- Accidents mortels
- Décès suite à une maladie
- Suicides
- Perte du Capitaine
- Immersion d'un défunt
- Noyade dans un port
- Inventaire (et vente éventuelle) des effets du marin

IV - LA GUERRE DE 14-18

- Histoires de marins (4)

- Sursis d'appel
- Personnel militaire (AMBC)
- Faits de guerre

- Des marins s'engagent ou sont mobilisés
- Blessures et décès en guerre
- Enfants "Pupilles de la Nation"
- Prisonniers sur un navire ennemi (5)
- Grippe espagnole

- Histoires de navires

- Voiliers immobilisés en 1914 (6)
- Autorisation ministérielle de navigation
- Prises de guerre par les Français
- Prise de guerre par les Allemands
- Un espion à bord !
- Protection des voiliers (7)
- Voiliers endommagés
- Voiliers coulés
- Voiliers coulés, perdus corps et biens
- Combat voilier contre sous-marin

- "Mission Tardieu" aux États-Unis en 1917 et 1918 (8)

- Utilisation des voiliers
 - Nitrate du Chili
 - Manganèse du Brésil
 - Bois de Côte d'Ivoire et du Ghana
 - Blé d'Australie
- Complexité de la gestion des navires et des hommes
- Retour en France en 1919

V - FIN DE L'ÉPOPÉE CAP-HORNIÈRE

- Crise du fret en 1921 et fin des navires (9) :

- La Martinière
- Dunkerque

- L'unique voilier école cap-hornier :

Le 4-mâts *Richelieu*

- Récits de Cap-Horniers :

Gautier Henri - cadet du *Richelieu*
 Kergoat Henri - un voyage cap-hornier
 Le Chevanton Pierre - "Mission Tardieu"
 Le Pilier - Journal de mer 1905-1909
 Leyondre Pierre - ultimes lettres
 Pachot Georges - TSF du *Wulfran Puget*
 Paumier Bernard - un voyage cap-hornier

NOTES :

(0) La "guerre du Pacifique" ou "guerre du salpêtre (nitrate) de 1879 à 1884. L'exploitation par le Chili des ressources de nombre de territoires de la côte Pacifique de l'Amérique du Sud, le guano et le nitrate en particulier, va générer un conflit entre le Chili et ses voisins en 1879. Le Chili en sort victorieux. Le Pérou doit lui céder les provinces d'Arica (Arica) et de Tarapaca (Pisagua, Iquique) ; la Bolivie perd son accès au Pacifique, la province d'Antofagasta (Tocopilla, Cobija, Mejillones et Antofagasta).

La nationalité des ports fréquentés par les voiliers cités dans ce site internet qui couvre les années 1850 à 1925 change donc avec le temps, des ports initialement péruviens ou boliviens deviennent chiliens. Pendant la durée de cette guerre les armateurs (français en particulier) engageront leurs navires sur d'autres routes commerciales, à destination de l'Australie et de l'Inde par exemple.

(1) **Embarquement de migrants.** Au début de l'exploitation de la route commerciale du Cap Horn certains voiliers de charge ont été aménagés pour transporter aussi des passagers, voyages dans les deux sens, mais principalement transport de personnes migrant de l'Europe vers les pays de la côte ouest des Amériques. Ce type de transport sera assez rapidement effectué par les seuls paquebots.

Embarquement de marins étrangers. Quand dans un port à l'étranger des membres de l'équipage viennent à manquer (laissés malades, décédés, déserteurs, etc.), le capitaine peut compléter son équipage avec des marins étrangers s'il n'y a pas de marins français. Il doit pour cela obtenir l'autorisation du Consul de France affecté à ce port.

Embarquement de bagnards. Aux travaux forcés, en Nouvelle-Calédonie, les bagnards subissent la “double peine” : libérés première section après avoir purgé leur peine, ils sont placés, pendant un temps égal à celui de leur détention, dans des fermes pénitentiaires avec interdiction de quitter le territoire. Au bout de ce temps, ils sont libérés deuxième section ; ils obtiennent alors une terre en concession pénale. L'embarquement sur des voiliers marchands dont l'équipage était incomplet permettait à certains d'entre eux de rentrer en France “en travaillant à bord pour payer leur passage”.

(2) **Principales cargaisons** des voiliers de charge cap-horniers :

Jusque dans les années 1870 les voiliers (trois-mâts en bois) venant d'Europe transportent du charbon de Grande-Bretagne et des marchandises diverses (sel, vin, produits manufacturés, etc.), effectuant du “tramping” sur toute la côte Ouest des Amériques. Retour du Pacifique en Europe ils rapportent des matières premières, céréales, café, cacao, bois, laine, peaux, métaux, etc., et du guano du Pérou (excréments d'oiseaux marins accumulés sur les îles côtières).

De nombreuses transformations s'opèrent dans les années 1870. Le guano se raréfie, il est remplacé par le nitrate dont des gisements sont dorénavant exploités sur les hauts plateaux andins, dans le désert d'Atacama, au Chili. Le nickel est découvert en Nouvelle-Calédonie où il est exploité et exporté. L'Australie produit du charbon qu'elle exporte dans le Pacifique. Les États-Unis produisent et exportent du pétrole lampant depuis la côte Est.

À partir des années 1880 les voiliers (trois, quatre et cinq-mâts en métal) venant d'Europe transportent des produits industrialisés (machines, coke, fonte, ciment, etc.), du charbon chargé en Grande-Bretagne et du pétrole lampant, conditionné en caisses de 9 litres, chargé sur la côte Est des États-Unis. Rentrant du Pacifique en Europe, ils transportent encore des céréales d'Australie, de Californie et du bois d'Oregon et du Puget Sound, mais aussi du nitrate du Chili (utile comme engrais mais aussi pour la fabrication des poudres explosives) et du minerai de nickel de Nouvelle-Calédonie.

(3) **Les salaires.** Jusqu'à la guerre de 14-18, pendant environ un siècle, le franc, franc or, n'a pas varié. Les salaires des Cap-Horniers sont donc à peu près stables et sensiblement les mêmes en France quel que soit l'armement. À la même époque le salaire de l'ouvrier agricole est d'environ 50 francs et celui de l'ouvrier métallurgiste 250 francs. La guerre va par contre entraîner une variation brutale, importante et continue des salaires ; à cause de la dévaluation du franc ils vont en apparence augmenter.

	Cap.	Sec.	Lieut ^{nt}	Maître	Charp.	Méca.	Cuis.	Matelot	M. léger	Novice	Mousse	Total
3-mâts	1	1	2	1	1	1		10		1	2	22
4-mâts	1	1	4	2	1	1		20		1	2	34
Salaires (francs or)	300	250	1er : 175 2e : 120 3e : 50	1er : 115 2e : 105	105	110	05	90	0	45	35	

Équipages et salaires types des marins d'un 3-mâts et d'un 4-mâts avant la guerre de 14-18.

Remarque : en plus de son salaire, le capitaine - et lui seulement - recevait des “profits accessoires” (commission sur le fret, prime pour la durée d'une traversée, etc.). C'étaient plusieurs milliers de francs qui amélioreraient grandement son salaire. Cela dit, il était responsable de tout ce qui arrivait à son équipage, au navire et à sa cargaison.

(4) **Mobilisation de marins cap-horniers.** Le nombre de soldats tués dès le début de la guerre, en 1914, était si grand que le ministère de la guerre a cherché sans arrêt des hommes à envoyer au front. Il fut admis cependant que les voiliers cap-horniers approvisionnaient la France en denrées et produits indispensables à sa survie, et que les marins qui armaient ces navires étaient indispensables à leur conduite. En conclusion, seuls les marins qui ne trouvaient pas d'embarquement pouvaient être mobilisés.

(5) **Prisonniers de guerre.** Ne connaissant pas précisément les règles internationales régissant la guerre en mer, nombre de marins ont été surpris quand, prisonniers des Allemands, leurs geôliers leur proposaient la libération contre l'engagement écrit de ne pas prendre les armes contre l'ennemi et ses alliés pendant la durée de la guerre. Il leur arrivait alors de considérer cet engagement comme une désertion devant l'ennemi. Voici la convention signée en particulier par la France et l'Allemagne :

Convention XI de La Haye, du 18 octobre 1907, Chapitre III relatif à certaines restrictions à l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime :

- Article 5 : Lorsqu'un navire de commerce ennemi est capturé par un belligérant, les hommes de son équipage, nationaux d'un État neutre, ne sont pas faits prisonniers de guerre.

Il en est de même du capitaine et des officiers, également nationaux d'un État neutre, s'ils promettent formellement par écrit de ne pas servir sur un navire ennemi pendant la durée de la guerre.

- Articles 6 : Le capitaine, les officiers et les membres de l'équipage, nationaux de l'État ennemi, ne sont pas faits prisonniers de guerre, à condition qu'ils s'engagent, sous la foi d'une promesse formelle écrite, à ne prendre, pendant la durée des hostilités, aucun service ayant rapport avec les opérations de la guerre.
- Articles 7 : Les noms des individus laissés libres dans les conditions visées à l'article 5 alinéa 2 et à l'article 6, sont notifiés par le belligérant capteur à l'autre belligérant. Il est interdit à ce dernier d'employer sciemment lesdits individus.
- Articles 8 : Les dispositions des trois articles précédents ne s'appliquent pas aux navires qui prennent part aux hostilités.

(6) **Immobilisation des voiliers marchands dès la déclaration de guerre.** Prévoyant que les escadres allemandes s'attaqueraient aux navires marchands, le Ministre de la Marine leur intima « l'ordre formel de demeurer là où ils se trouvaient, que ce fut en France ou à l'étranger ». L'anéantissement de l'escadre allemande du Pacifique le 8 décembre 1914 permit au trafic maritime sur la route commerciale du cap Horn de reprendre.

(7) **Mesures de protection des voiliers.** La première des mesures est d'éviter de faire naviguer les voiliers dans la Manche et la Mer du Nord où sévissent les sous-marins ennemis. Mais cela devient insuffisant quand l'Allemagne décide de lancer une grande offensive sous-marine en 1917, causant des pertes très importantes dans la flotte des navires marchands. De nouvelles mesures sont alors prises par le gouvernement français.

Lors de leur passage en France les voiliers embarquent des personnels AMBC (Armement Militaire des Bâtiments du Commerce). Ce sont des canoniers qui, sous les ordres du capitaine, officier de réserve de la Marine Nationale, serviront les canons dont sont équipés dorénavant les navires. À bord est également installée la radio, un radiotélégraphiste, le TSF, est embarqué, personnel AMBC lui aussi, qui effectuera les manipulations (en Morse, la phonie sera pour plus tard).

Autre mesure, le départ et l'arrivée des voiliers seront organisés en convois protégés par des navires de guerre ou armés en guerre. Ceci s'appliqua principalement aux départs, car les arrivées, avant que ne soit installée la radio, étaient très difficilement prévisibles.

Enfin, de nouvelles restrictions à la navigation sont aussi imposées : le 26 août 1917 l'ordre est donné de faire atterrir les voiliers céréaliers sur Dakar. Les voiliers du nickel doivent relâcher à La Horta (Açores), puis sont accompagnés jusqu'au Havre pour permettre de continuer à approvisionner les usines en minerai. Quant aux voiliers du nitrate, tout chargement au Chili pour la France est interdit à partir du 15 décembre 1917.

(8) **La "Mission Tardieu".** En avril 1917, les États-Unis entrent dans la guerre. Un Commissaire général aux Affaires de guerre franco-américaines est nommé, André Tardieu, qui va, en particulier, négocier l'échange de vapeurs américains contre les voiliers français (décision ministérielle du 3 décembre 1917). Les voiliers, réquisitionnés par le Gouvernement français, sont en partie "envoyés" par lui aux États-Unis où ils seront dorénavant au service d'armateurs américains, sous l'autorité de l'"United State Shipping Board" installé à Norfolk (Virginie). Certains sont alors expédiés au Chili charger du nitrate, d'autres au Brésil pour du manganèse, d'autres sur la côte africaine pour du bois, d'autres enfin en Australie ou ailleurs pour des céréales. La gestion des navires (frais d'entretien) et de leurs équipages (salaires et affectations) est encore à la charge des armateurs français, jusqu'à leur "réquisition" par le gouvernement français, c'est alors l'État français qui prend à sa charge cette gestion.

À son arrivée aux États-Unis (à Norfolk, à l'entrée de la baie de Chesapeake), le personnel AMBC des voiliers français est débarqué. Il sera cependant à nouveau embarqué sur les voiliers qui auront à naviguer dans l'océan Atlantique à destination de l'Afrique et du Brésil. Ce n'est pas le cas des voiliers qui vont au Chili, car ils passent par le canal de Panamá.

À la suite de l'armistice, signé le 11 novembre 1918, les voiliers sont restitués à la France, puis "déréquisitionnés", c'est-à-dire rendus à leurs armateurs français. Ils rentrent tout au long de l'année 1919 chargés de quantité de marchandises diverses dont la France, épuisée par quatre années de guerre, a grandement besoin.

(9) **La "crise du fret".** En 1920, à cause de l'intensification de la construction navale et des progrès techniques dans ce domaine, l'offre en tonnage de la flotte marchande mondiale dépasse la demande. Il en résulte une rapide dégradation des tarifs de fret dont les voiliers sont les premières victimes, ils sont désarmés. Dans le même temps, les conditions de la navigation changent : le passage à 8 heures de la journée de travail impose un plus grand nombre d'hommes à bord, les voiliers ne seront plus réarmés. Le dernier voilier marchand cap-hornier français, le quatre-mâts *Atlantique*, retour d'Australie par le cap Horn rentre à Dunkerque le 24 septembre 1925.