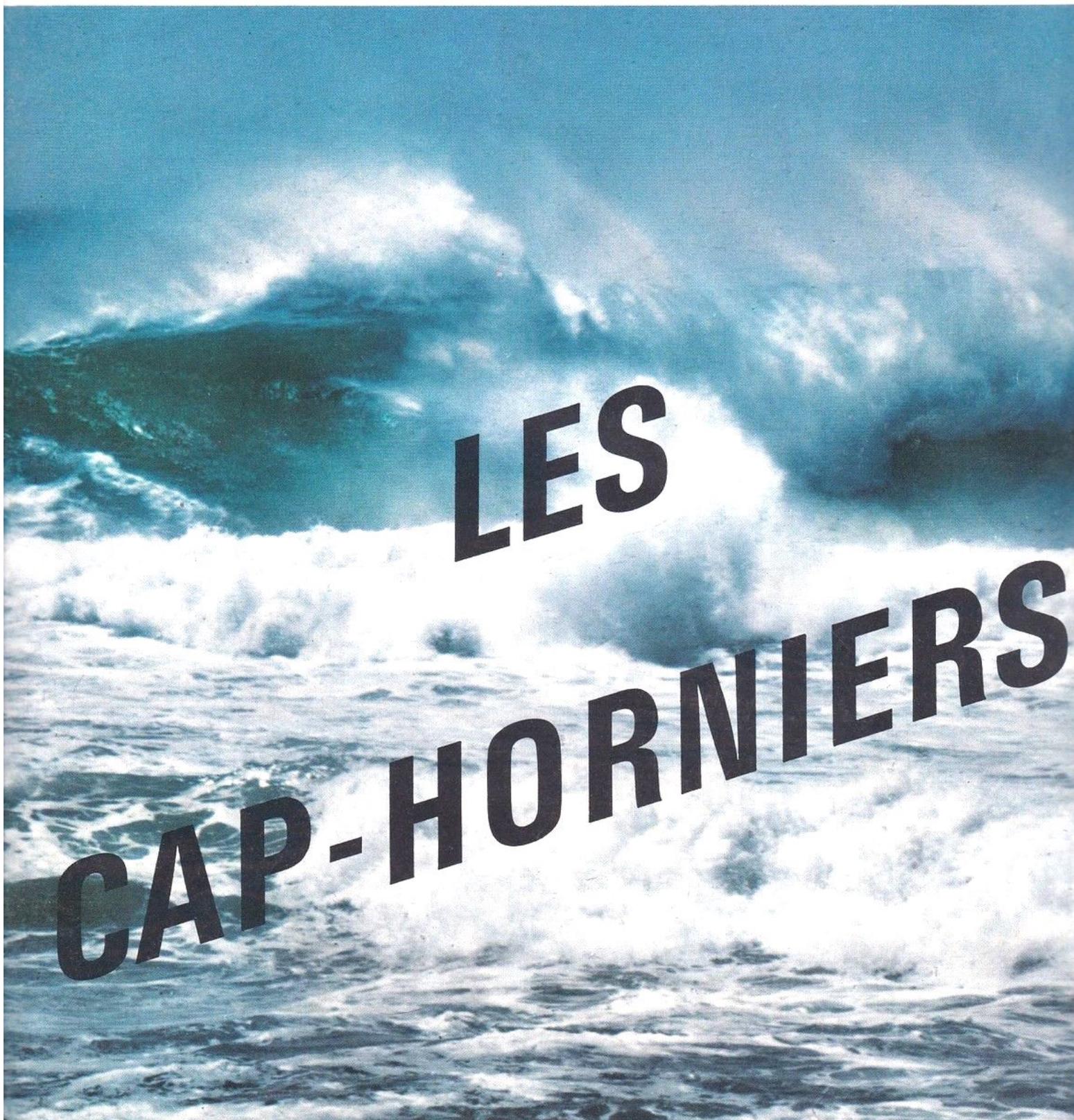


BRETAGNE

magazin

LE N° 2 F • MENSUEL N° 3 • JANVIER 1966

POUR LES MARINS BRETONS, PENDANT 75 ANS, L'ÉPOPÉE AVAIT NOM **CAP-HO**



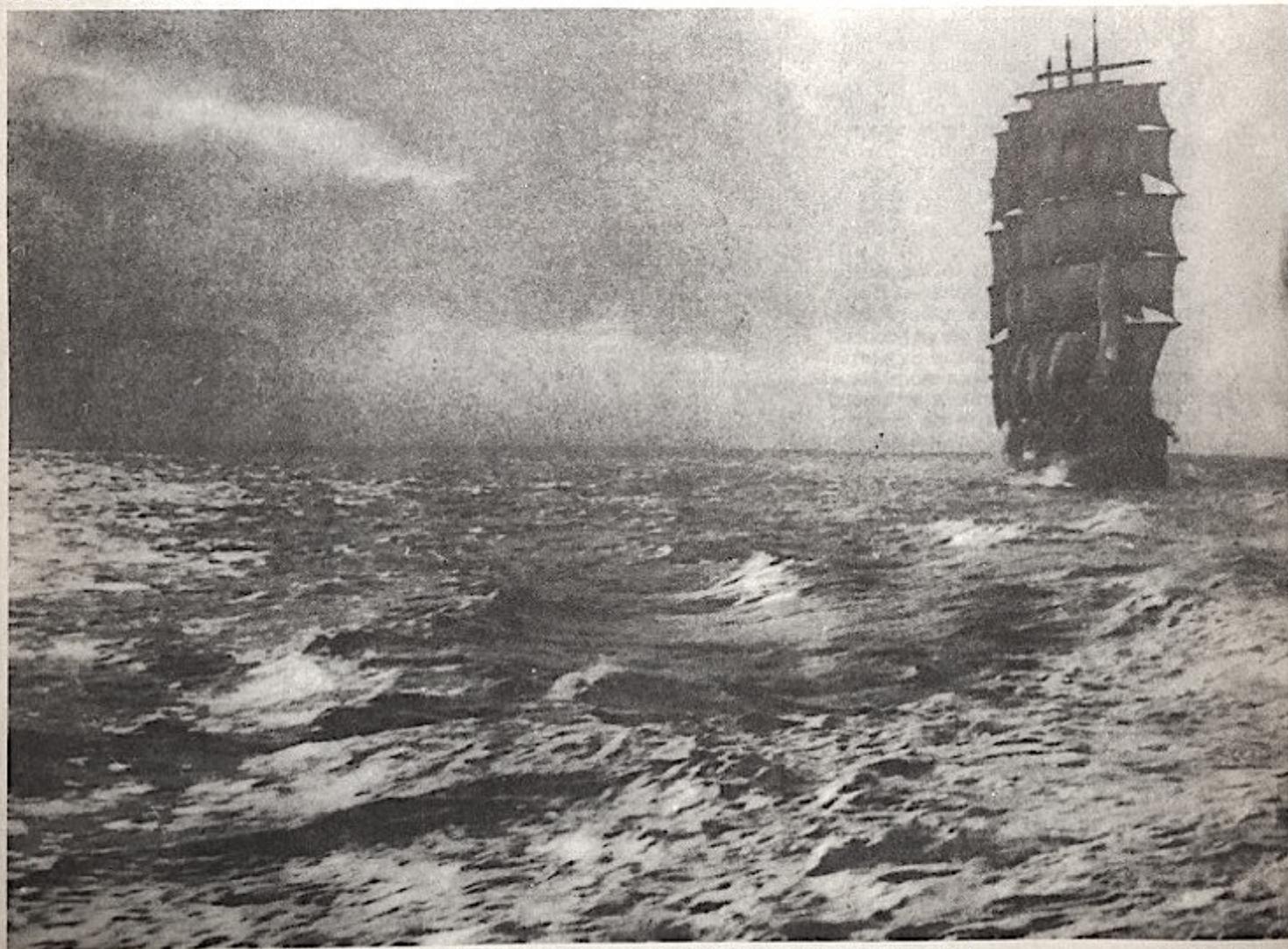
LES

CAP-HORNIERS

Les cap-Horniers appartiennent aujourd'hui à la grande histoire de la mer. Ces voiliers d'un autre temps, fidèles images d'une vieille légende, dont les majestueuses silhouettes ne sont plus qu'une occasion de rêve, furent pourtant les acteurs d'une admirable épopée. Pendant trois quarts de siècle, par milliers, ils sillonnèrent les océans pour disparaître un jour, pour la dernière fois, derrière l'horizon avec leurs immenses voilures semblables à des pyramides blanches. L'histoire des cap-Horniers, c'est celle de tout un monde ardent et téméraire, celle d'une magnifique aventure pour laquelle la Bretagne a donné, de génération en génération, les meilleurs de ses fils. Cette histoire, Pol Sigaud, dans ce Bretagne-Panorama, en restitue l'âpre poésie et la nostalgique grandeur. Qu'hommage soit ainsi rendu à la grande race des marins bretons.

LES CAP-HORNIERS

CES VOILIERS DU BOUT DU MONDE



Le quatre-mâts allemand « Passat ». Il parcourut plus de 3 millions de milles marins.



DE LA VIEILLE EUROPE AUX AMÉRIQUES, LA PLUS

LE navire — un trois-mâts de la Société des Voiliers Nantais — toutes voiles dehors, glisse dans son élan. Hiver 1899. La mer est belle. Les hautes mâtures à toiles carrées se découpent à contre-jour dans le lointain des cieux et des flots confondus. Les dernières flambées du crépuscule embrasent lentement, par touches successives, les mille détails du tableau restés jusque-là dans l'ombre grandissante. La nuit vient vite dans ces latitudes australes où le soleil se couche à quinze heures pendant la saison hivernale. Une brise du nord-est enlève le bâtiment à près de dix nœuds. Le soleil maintenant vient de disparaître derrière la ligne sombre de l'horizon et tandis que la brise tourne, on vire de bord pour conserver les toiles pleines de vent. L'équipage rassemblé sur le pont regarde se profiler les dures falaises du cap Horn. Pour beaucoup de marins du Nantais, après plusieurs mois de navigation, c'est la première fois que les perspectives fantastiques du cap le plus meurtrier du globe offrent leurs visages découpés, désolés, battus par le vent, émergeant, terribles, au milieu de l'éternelle grisaille qui l'entoure.

A l'extrême-sud de la masse du continent américain, le cap Horn, qui est le cap le plus avancé vers le Pôle, se présente sous l'aspect d'une île rocheuse. Dans sa partie nord, s'entrecroisent de nombreux bras de mer qui circulent entre les autres îles de l'archipel de la Terre de Feu. Ces canaux ne peuvent offrir qu'un asile précaire aux navires égarés dans les brumes et les neiges. De plus, le cap Horn ne donne pas sur une mer libre mais sur une espèce de détroit bordé par la banquise aux icebergs dérivant terriblement dangereux pour la navigation. Se risquer dans ces passages, c'est accepter une aventure dont personne ne peut à l'avance prévoir l'issue, c'est délibérément s'enfoncer dans un trou sans fond, en aveugle et tenter de suivre une route à travers les écueils qui attendent votre perte. L'histoire des Cap-Horniers c'est l'histoire de cette aventure, l'histoire de cette route tracée au milieu de dangers amassés par la nature hostile, le froid, la

fatigue, la violence des océans. Et cette histoire commence le plus simplement du monde : par un coup de pioche.

LA RUÉE VERS L'OR

En creusant une tranchée, au bord d'une rivière, un ouvrier du nom de James Marshall avait vu briller la première pépite d'or. C'était en Californie en 1848. Aus-

sitôt de pays en pays, de continent à continent la nouvelle fait le tour du monde. On abandonne son atelier, son bureau, ses affaires pour tenter sa chance dans les placers. Paris, Londres, New York voient partir les premiers aventuriers de l'ouest américain. Et pour beaucoup, ce fut une extraordinaire aventure. En quelques mois une petite bourgade devint une ville de plusieurs milliers d'habitants : San Francisco. Le nombre des prospecteurs augmentait de jour en jour. La ruée vers l'or, vers cette Californie mer-

Trente ans d'âge, deux mille membres, telle est l'Association Amicale Internationale des capitaines au long cours cap-Horniers.



Quatre personnalités françaises de l'Amicale internationale ; de gauche à droite : Le commandant Louvet, secrétaire général ; le grand-mât en exercice Gautier ; le grand-mât Menguy (décédé en août 1965) et le vice-président Briand.

C'est en juillet 1936, il y aura donc trente ans dans quelques mois, que l'Association fut fondée à Saint-Malo. A cette date, les vieux capitaines au long cours de la région malouine s'étaient réunis à l'Hôtel de l'Univers. Ils totalisaient à eux seuls quelque neuf siècles de navigation et plus de 250 passages du cap Horn. Derniers survivants de cette grande et magnifique épopée de la voile, ils décidèrent, dans l'enthousiasme, de fonder cette amicale dont les buts étaient, (et sont toujours) d'abord de remettre à l'honneur la marine à voiles et la faire connaître aux jeunes, ensuite de rassembler les derniers survivants de cette mémorable époque, quelle que soit leur nationalité.

Pas de frontières pour le grand large.

Limitée tout d'abord à la région malouine, l'action de l'Amicale devait très rapidement s'étendre à toute la France. La guerre de 39-45 ralentit ses travaux mais dès 1946 elle prit un caractère international en fondant successivement des sections belge, anglaise et allemande. Ponctuellement réunie chaque année en congrès international à Saint-Malo d'abord, puis à Nantes, Paris, Bordeaux, Le Havre, Rouen, Marseille et enfin à Anvers, Brème et Hambourg, l'Amicale prospérait avec une étonnante rapidité qui devait bientôt lui permettre de compter plus de 1 200 membres appartenant à quatre nations maritimes importantes.

Deux mille membres.

Continuant à progresser régulièrement sur le plan international, l'Amicale devait encore fonder une importante section hollandaise en 1962, et enfin, en 1964, ses trois nouvelles sections, suédoise, norvégienne et finlandaise, portant ainsi à plus de 2 000 membres le nombre de ses adhérents. Pendant ce temps, les congrès annuels se déroulaient à Paris en 1960, à Saint-Malo en 1961, à Dunkerque en 1962, à Hoorn (Hollande) en 1963, à Bordeaux en 1964 et enfin dans la ville de Lübeck (Allemagne) en 1965. Actuellement, et à la demande des nationaux intéressés, a été mise à l'étude la création de cinq autres sections, espagnole, italienne, australienne, américaine et canadienne.

Saint-Malo, capitale du souvenir.

La présidence internationale de l'Amicale demeure traditionnellement confiée à un membre de la section française de Saint-Malo. C'est ainsi que le commandant Léon Gautier, de Saint-Lunaire, a récemment été élu « Grand-Mât », à l'unanimité des voix en remplacement du « Grand-Mât » précédent, décédé en 1965, le commandant Yves Menguy, de Saint-Servan. D'autre part, et également à l'unanimité des voix, le commandant Louis Louvet, de Cancale, a été élu président du nouveau conseil confédéral international.

BELLE HISTOIRE DE MER DE TOUS LES TEMPS

veilleuse aux aspects paradisiaques, devenait une affaire mondiale. Avec elle commençait l'épopée des Cap-Horniers.

Les aventuriers qui partaient d'Europe empruntaient trois routes maritimes pour se rendre en Californie. La première par Madère, les Antilles et l'isthme de Panama que l'on franchissait à dos de mulets. La seconde par Vera-Cruz, ce qui obligeait ensuite à traverser le Mexique ou le Texas. La troisième enfin, par le cap Horn, la moins chère de toutes, elle fut rapidement la plus fréquentée. L'exode des chercheurs d'or ne laissa indifférent aucun des pays européens. En France et plus précisément au Havre, à Bordeaux, à Nantes on mit des navires en construction. On en mit aussi en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Suède. L'époque des grands voiliers, qui allaient devenir les éléments moteurs du négoce international, s'ouvrait par un coup de trompette magnifique. L'enthousiasme fut de courte durée. Très vite un ennemi de la voile apparut : la vapeur. De leur lutte acharnée va naître — vainqueur pour un temps — le Cap-Hornier.

VOILE OU VAPEUR?

Au moment où les long-courriers à voiles assurent au milieu du siècle dernier le transport des émigrants en Californie, les paquebots à vapeur traversent l'Atlantique à dix bons nœuds de moyenne. En 1874, une quinzaine de compagnies relient régulièrement, grâce aux vapeurs, l'Europe au Nouveau-Monde, trois fois par semaine. Le Havre est à treize jours de New York. De plus, en un an le vapeur fait quatre voyages au long-cours, le voilier un seul. Pour celui-ci, la situation est grave. Si il veut survivre, il lui faut se transformer. En fait ce n'est pas lui qui se transforma, c'est l'art de la navigation elle-même qui fut revu complètement. Battu dans le domaine de la vitesse, le voilier chercha ailleurs l'avantage sur son rival plus rapide : il abrégua la durée des traversées. Il lui fallait deux mois pour franchir l'Atlantique d'est en ouest, six mois pour aller de New York en Californie par le

cap Horn, six mois pour se rendre d'Europe en Australie. Un esprit ingénieux et méthodique allait tirer tout le monde d'affaire. Mathieu Maury, lieutenant de la marine américaine grâce à des découvertes hydrographiques prouva que le cap Horn était la route la plus rapide quelle que soit la destination du navire. Le cap devint ainsi un carrefour universel, celui que tous les voiliers marchands des flottes occidentales avaient toujours sur leur route; le but de Mathieu Maury avait été d'écourter pour les voiliers la durée des voyages en utilisant scientifiquement l'action conjuguée des vents et des courants. Ce but fut largement atteint. En 1875, le

voyage des Etats-Unis à l'Equateur passa de quarante et un jours à vingt-quatre, celui de New York en Californie par le cap Horn de cent quatre-vingts jours à cent trente-cinq puis bientôt à cent. Le gain était considérable. Le voilier avait trouvé là des raisons d'espérer et de croire en son avenir au moment où la lutte qui l'opposait au bateau à vapeur devenait plus âpre encore.

LE CAP-HORNIER, COURTIER DE L'EUROPE

Après la ruée vers l'or et le transport des émigrants sur la côte californienne qui ont présidé aux jeunes années des Cap-Horniers, ce fut, une vingtaine d'années plus tard, un autre pays qui les attira : le Chili. Ce pays d'Amérique latine était à cette époque un gros producteur de nitrate ou salpêtre — sel de pierre — qui, combiné avec une base de potasse ou de soude, donne un fertilisant très efficace. Les pays de l'Europe du Nord en réclamaient pour leur agriculture et en 1890, plus de cinq cent mille tonnes de nitrate étaient transportées chaque année sur le vieux continent par les Cap-Horniers français, anglais et scandinaves. Désormais, c'est dans tous les domaines que l'utilité des grandes lignes de cargos à voiles se fait sentir. L'Europe achète du blé à l'Amérique. On charge du nickel en Nouvelle-Calédonie, on embarque des viandes en Australie, du pétrole au Texas. Chaque fois, le Cap-Hornier est là, prêt à assurer les échanges intercontinentaux, véritable outil du commerce européen cherchant sa propre voie dans l'expansion mondiale. Pendant trente ans, de 1870 à 1900, grâce à lui, le monde occidental va pouvoir, au-delà des mers, s'affirmer par son audace et sa volonté. C'est alors que pour la deuxième fois depuis le début de son histoire, le Cap-Hornier reprend le combat impitoyable qui l'oppose au vapeur. Mais dans cette lutte nouvelle, le vapeur a un handicap : son propre combustible, le charbon. Il est encombrant, lourd et cher. Ainsi paralysé, le vapeur ne peut être le rou-

(Suite page 38.)

LES 7 PLUS GRANDS VOILIERS DU MONDE AYANT JAMAIS NAVIGUÉ

MANOIR I. — Construit en 1891. 5.700 tx. Longueur 113 mètres. Port d'attache : Brême. Disparu en 1892 dans l'Océan Indien.

MANIA RICKMERS. — Construit en 1891. 5.700 tx. Longueur 113 mètres. Port d'attache : Brême. Disparu en 1892 dans l'Océan Indien.

POTOSI. — Construit en 1895. 6.800 tx. Longueur 111 mètres. Port d'attache : Hambourg. Incendié en 1925.

PREUSSEN. — Construit en 1902. 8.000 tx. Longueur 124 mètres. Port d'attache : Hambourg. Perdu dans la Manche en 1910.

R.C. RICKMERS. — Construit en 1906. 7.000 tx. Longueur 125 mètres. Port d'attache : Brême. Torpillé en 1915.

FRANCE II. — Construit en 1912. 7.800 tx. Longueur 128 mètres. Port d'attache : Rouen. Naufragé en Nouvelle-Calédonie en 1922.

KOBENHAVEN. — Construit en 1921. 5.200 tx. Longueur 122 mètres. Port d'attache : Copenhague. Perdu en 1929 dans les mers australes.

Comme les oiseaux de mer, ce furent les enfants du grand large

Les marins des cap-horniers appartenaient tous à une vieille race d'hommes chez qui l'amour des voyages est profondément enraciné. Ils partaient pour de longs mois, quelquefois des années entières, et restaient entre ciel et eau dans un monde qui exigeait d'eux une lutte incessante et brutale. Pourtant beaucoup préféraient s'attarder à bord de leur bateau plutôt que de rentrer dans leur famille. Le voilier était devenu pour eux un foyer. Le seul qui comptait vraiment, tant le goût de la mer avait pris chez ces hommes, l'aspect d'une foi intense et la profondeur d'une véritable passion.



Malgré les voyages de beau temps, la lessive de l'équipage.



Souvent la tempête augmentait la rude tâche des matelots. Chacun avait alors un travail bien déterminé : tous les cordages, les renforts, les points d'écoute devaient être attentivement surveillés.



La bordée de quart travaillait parfois pendant plusieurs heures d'affilée sur une seule vergue.

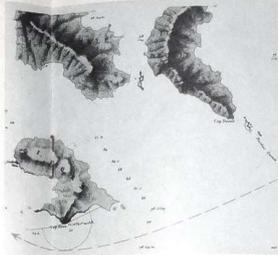


Une des nombreuses manœuvres quotidiennes : le matelot d'un cap-hornier ne dormait que six heures par jour.

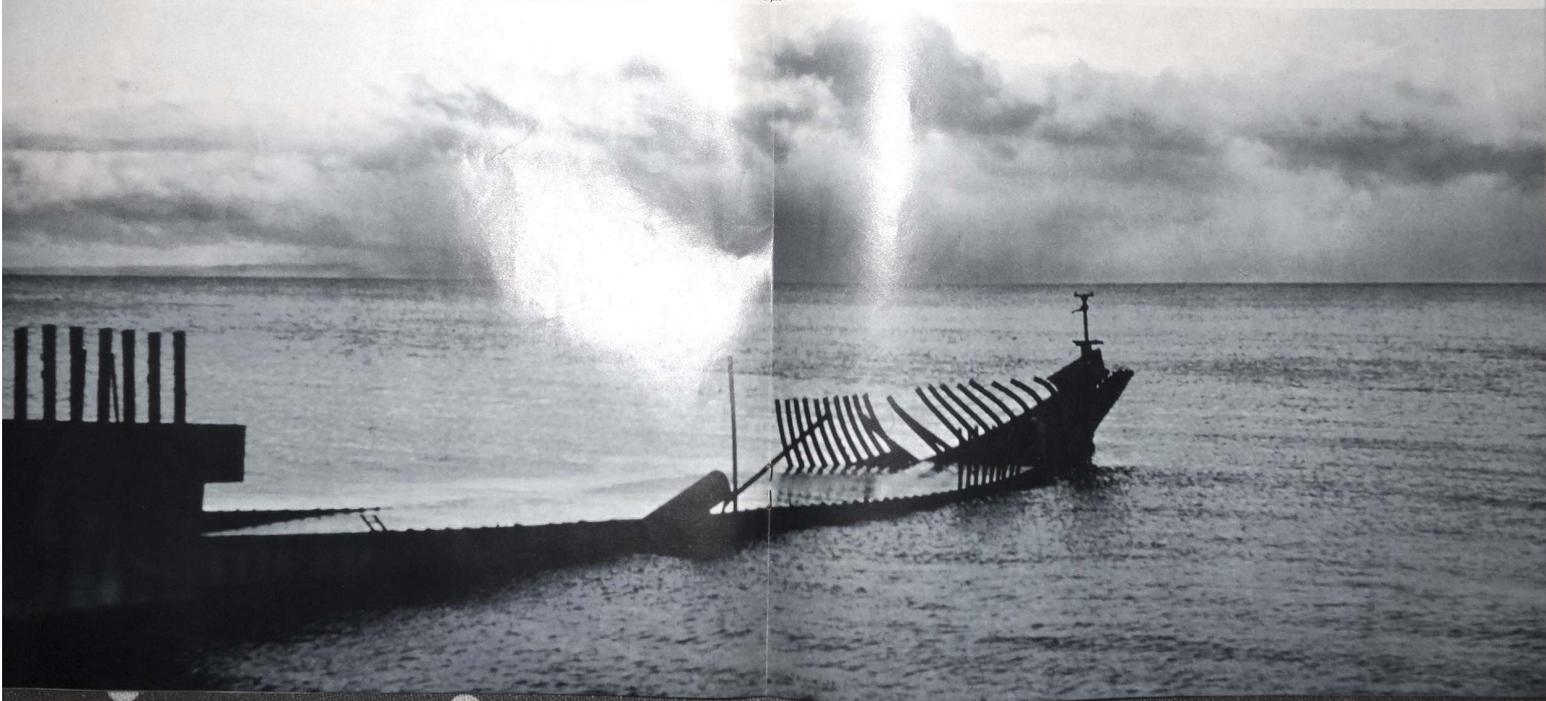
Pour les navires, la nuit commençait au Cap Horn

Tout au bout du continent américain, au large de la Terre de Feu, une petite île s'élève, encapuchonnée de neige et de glace : le Cap Horn. Depuis qu'il fut découvert, il y a 350 ans, il n'a jamais cessé de faire peur à des milliers de marins. A toutes les époques de l'année, son aspect est lugubre : un cône noir et désolé dominant la mer de plus de quatre cents mètres. Pour les cap-horniers, pendant trois quarts de siècle, il fut le gardien féroce de la porte des mers du sud.

Le Cap Horn fut aperçu pour la première fois en 1578 par le navigateur anglais Francis DRAKE. Mais c'est seulement en janvier 1616 que SCHAUTEN et LEMAIRE accostèrent le rocher dont les falaises surplombent la mer de leurs 450 mètres de haut. Par une température notamment quelquefois — 30°, le Cap Horn offre la même physionomie que la rude et austère Terre de Feu à laquelle il s'adosse : une végétation d'arbres squelettiques, brûlés par le froid. Souvent de lourds et épais nuages noirs couvrent le rocher et accentuent l'aspect sinistre que dégage le paysage. Aujourd'hui, plusieurs navires doublent encore le Cap, ils suivent la route que nous avons présentée en pointillé sur la carte.

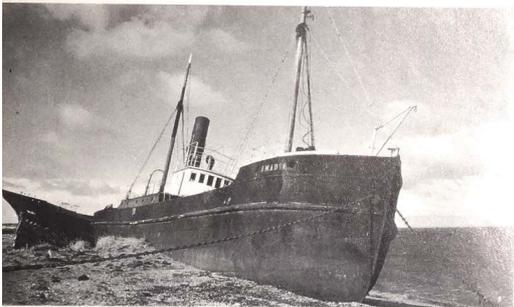


Le Cap Horn. Les marins entre eux préfèrent l'appeler le Cap Dur. Depuis que deux navigateurs hollandais l'ont découvert il y a 350 ans, il est resté le gardien féroce de la porte des mers du sud.

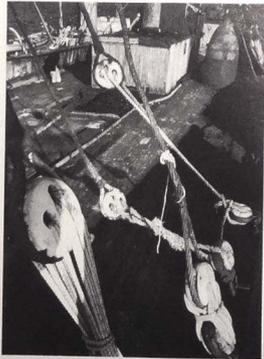


La fin d'un voyage : le cap le plus meurtrier du globe

Pour doubler le Cap Horn, il fallait franchir deux mille quatre cents kilomètres à travers les mers les plus difficiles du globe. Car le Cap Horn n'attendait pas qu'on soit sur lui pour attaquer. Il lançait son offensive de vent, de glace et de brume bien avant que l'on entre dans ses eaux et poursuivait le voilier longtemps après le passage. Beaucoup de navires ne purent surmonter cette terrible épreuve. Leurs épaves témoignent encore, dans l'impressionnante solitude du Cap, de la dureté de ce combat et de l'échec d'hommes oubliés des dieux.



Plusieurs navires, et pas seulement des voiliers, ne résistèrent pas à la rigueur du Cap. On voit ici un vapeur échoué.



La sécurité dépendait de la solidité du maillage complexe des filins, des poulies et des palans.



Carcasse de voilier rongée par les coquillages. A quand remonte le naufrage? nul ne peut le dire. La nature n'a laissé de sa proie qu'un squelette décharné.

IL Y A HUIT ANS COULAIT LE PAMIR DERNIER GRAND VOILIER DES TEMPS MODERNES

Pol Sigaud a retrouvé en Allemagne un des survivants du naufrage : Karl Kreitz

UNE petite rue de Hambourg semblable à beaucoup d'autres en Allemagne. Étroite et grise avec de grandes taches plus claires : le pâle soleil du nord. Elle sent comme toutes les rues des quartiers pauvres, le lard grillé et le linges sale. Des enfants jouent en silence sur les trottoirs moires. Passent une auto, un cycliste tirant son ombre au milieu de la rue. Deux hommes avec des paquets. Une femme seule. Aux fenêtres du linge étendu claque au vent balayant les façades d'ombres courtes. En bas, de chaque côté de la rue, des portes arrondies ouvrent d'autres enfants aux visages minces : trois fillettes, une plus grande que les autres, légèrement en avant sur le trottoir, la tête et les bras dans la lumière. Surprise, elle me regarde. Une dizaine d'années peut-être. Des yeux d'un bleu profond que je retrouvai plus tard chez Karl Kreitz.

— C'est mon frère, me dit-elle dans un sourire timide.

Je lui avais demandé où habitait Karl Kreitz. Elle m'a répondu d'une voix calme presque heureuse qu'il habitait chez leurs parents au premier étage d'un petit immeuble, plus haut dans la rue, juste après une fontaine. Sous la porte de ville jaunée qui annonçait l'appartement des Kreitz, on pouvait lire ces mots écrits à la craie rouge : « frappez fort ». Je pensai : le père est peut-être sourd. Pourtant un coup suffit : c'est le fils, Karl, qui vint m'ouvrir. Il m'apparut tel que je l'avais vu huit ans auparavant sur les photos d'agences de presse. Grand, solidement bâti, les cheveux aux reflets blonds, dominant à son visage, éclairé d'un léger sourire perpétuellement dessinés sur ses lèvres, un air étrangement doux. A cette époque il n'avait que dix-sept ans. Il en a vingt-cinq aujourd'hui. Rien chez lui ne semble avoir changé. Il a toujours conservé sa curieuse façon de se tenir, un peu gauche, et il subsistait dans son regard bleu une profondeur d'une troublante bonté. Il me fait entrer. L'appartement est spacieux et propre. Aux murs, des photos de marins, sur une grande desserte, le « Pamir ». Karl était matelot sur le « Pamir » — dernier cop-Hörnier des temps modernes — lorsque celui-ci, le 24 septembre 1957, sombra au large des Açores. Il n'y eut que six survivants. Le récit qu'ils firent à la presse au moment de leur sauvetage dépassa en horreur ceux qu'on avait entendus jusque là. Huit ans après, je tenais à faire raconter par un des témoins de ce drame, ce qu'a pu être la fin d'un cop-Hörnier.

Un visage et une voix

Lorsque j'avais téléphoné à Karl pour lui demander une interview, il me parut, au bout de la ligne, d'abord surpris ensuite étrangement las. Il me semblait hésitant et surtout gêné. « Pourquoi réveiller, me dit-il, ces vieux souvenirs, ces jours terribles et ces nuits d'angoisse, pourquoi resusciter le « Pamir » et son équipage de fantômes, pourquoi faire renaître, l'espace d'un instant, le drame terrible d'un naufrage, somme toute, semblable à bien d'autres. » Je compris que je venais de lui faire très mal. J'avais ouvert une plaie qui était à peine refermée, tant le coup avait été rude, j'avais fait surgir devant lui des images douloureuses, des moments d'intense émotion où s'étaient mêlés la peur, l'angoisse et le spectre hideux de la mort. Je n'avais pas le droit de le faire souffrir ainsi. Je m'excusai : « Le journalisme a quelquefois ses servitudes. » Il m'a simplement dit : « Je comprends. »

Deux mois passèrent. Lors d'un nouveau voyage en Allemagne, je fis un détour vers le nord et m'arrêtai quelques heures à Hambourg. L'image de Karl Kreitz me revint en mémoire : ce tout jeune homme, presque un enfant, qu'on vient de sauver de l'océan, photographié avec d'autres rescapés, cette voix, huit ans après, au téléphone, anxieuse, assurée, inquiète qui sonnait comme un appel. Je voulais savoir ce qu'étaient devenus ce visage et cette voix. C'était maintenant pour moi une idée fixe qui s'imposait comme le plus impérieux des devoirs. Et c'est ainsi que dans une petite rue de Hambourg, sous le pâle soleil du nord, je rencontrai la propre sœur de Karl Kreitz, qui me mena jusqu'à lui. Dès les premiers mots échangés, dès qu'il sut que j'étais journaliste, il comprit que la tragédie du « Pamir » allait être, une fois de plus, resuscitée.

Un drame vieux de huit ans déjà. Alors lentement, ses yeux ont fixé une ligne, loin très loin au-delà même de la chambre où nous nous trouvions et un voile léger vint donner à ce masque immobile l'apparence d'un homme en proie à une émotion qu'il ne contient plus. Sa voix se fit sourde mais d'une égale clarté. Alors commença pour moi le récit d'une tragédie dont le relief à chaque détail me fit frémir :

« Le « Pamir » a été surpris par la tempête au sud-ouest des Açores, les cages lourdes de blé argentin qu'il avait chargé à destination de Hambourg. Il avait à son bord, 86 personnes, un équipage de 35 membres, vieux loups de mer expérimentés et 51 cadets dont la moitié présentaient la mer pour la première fois. On n'avait pas eu le temps de carguer les voiles avant que les éléments se déchaînent. L'équipage regarda alors l'ordre de couper les voiles au commandement, mais le vent était si violent que les voiles furent mises en lambeaux avant que cet ordre eut pu être exécuté. A un certain moment l'inclinaison du navire fut telle que tout le monde glissant le long des échelles fut projeté pile-nicolas à la mer. Plus nous de nos camarades revinrent à bord, engloutis par les flots déchaînés. Deux chaloupes seulement furent sauvées, les autres n'avaient pu être prises à bord du bateau. Nous étions dix survivants à une bouée de sauvetage. Des chaloupes nous ne savions rien. Nous vivions une semaine et quelques jours dans une boîte remplie jusqu'au bord, mais nous n'achèverions de tout ballast : le bois pouvait nous servir encore, bien que nous fussions épuisés jusqu'à la poitrine. »

« Les bateaux passaient sans nous voir »

Karl Kreitz visiblement ému s'arrêta pendant quelques instants, son front encore rempli de cauchemars. Il fait peser sur moi un long regard d'une tristesse infinie.

« La première nuit déjà deux camarades moururent d'épuisement et de froid. Nous aurions voulu garder leurs corps, mais c'était folie et nous décidâmes de les rendre à la mer avec les prières d'usage chez les marins. Quand le jour revint, nous n'étions plus que huit et nous épiions la mer. Mais les vagues étaient si hautes, le vent si fort que les bateaux qui sondaient l'horizon passaient à deux cents mètres de nous sans nous voir, sans nous entendre. Nous étions dans l'eau jusqu'au cou, les vagues nous fouettaient le visage. Nous portagèmes les provisions de détresse en tenant haut les mains pour ouvrir les boîtes avec nos canifs. Mais rien à boire, rien, l'eau de mer dans la bouche, une eau que les plus raisonnables rejetaient alors que deux des

GRAND VOILIER DES TEMPS MODERNES

des survivants du naufrage : Karl Kreitz



Karl Kreitz

notres la burent avidement. Est-ce pour cela qu'ils furent saisis de délire plus tôt que nous, les cinq survivants ? Nous avons fait l'impossible pour les retenir. Nous nous sommes accrochés à eux, mais ils ne voulaient plus rien entendre. Ils se précipitèrent dans les flots à la nage et très vite, nous ne les vîmes plus !

Mirage et miracle

Notre faiblesse, le troisième jour, était telle que nous ne parvenions plus à ouvrir nos boîtes de provisions : nos mains étaient mangées par l'eau salée. Nos cerveaux divagèrent, nous voyions des bateaux se croiser autour de nous, immergés jusqu'à la bouche, nous passions de l'état de veille au sommeil. Nous étions cinq. A l'aube du quatrième jour, je dis : « C'est aujourd'hui !... » Et très vite, nous aperçûmes un bateau garde-côte. Hélas ! c'était une illusion de plus. Décidés à survivre, nous arrachâmes une planche du bateau et nous la hissâmes en guise de mâit en y fixant un gilet de sauvetage. Allait-on nous voir ? Un gros nuage de pluie fonce sur nous. Nous ouvrires la bouche : boire ! boire !... Et soudain parut l'arc-en-ciel. Mirage encore ? Non ! un bateau franchissait la porte du ciel. Un vrai bateau, le « Saxon ». Sur le pont, des gens agitaient leurs mains. Ils nous avaient vus. Nous étions sauvés !

Karl Kreitz se lève lentement, comme un homme qui vient de fournir un gros effort physique. En partant, sur le seuil de la porte, je lui demande : « Karl, êtes-vous toujours marin ? » Il ne fit aucune réponse, mais à la douleur de ses traits, à la crispation de son visage qui s'est raidi comme si on avait touché une plaie vive, je sus qu'il n'avait jamais pu reprendre la mer.

FIN

Construit en 1905, le quatre-mâts « Pamir » avait 105 mètres de long et portait 3.600 m² de toiles.



(Suite de la page 29.)

lier des mers que réclame l'époque. Le voilier lui, le sera. En acceptant cette nouvelle mission, il fera peau neuve : les coques d'acier remplacent les coques de bois.

LA BELLE ÉPOQUE

En 1885, les Cap-Horniers ne ressemblaient en rien à leurs aînés. Plus robustes, plus rapides, ils faisaient route par tous les temps et transportaient deux fois plus de marchandises. Ils déplaçaient de douze cents à quinze cents tonnes. Rapidement ils atteignirent deux mille tonnes et dix ans plus tard, dans les premières années du vingtième siècle, ce sont cinq à six mille tonnes qui deviennent monnaie courante. Les avantages économiques du Cap-Hornier sont grands

comparés à ceux du vapeur : il arrive à transporter la tonne de marchandises pour quatre-vingts francs alors que le vapeur demande pour la même charge plus de deux cents francs... Le vingtième siècle s'annonce bien : la lutte tourne à l'avantage de la voile. Sûr de sa réussite, persuadé que son avance subsistera encore longtemps, le Cap-Hornier passe pour un navire plein de promesses. On en construit partout. Dans toute l'Europe : cinq mille voiliers battent l'Union Jack, douze cents le pavillon français, un millier appartiennent à la Suède, autant à l'Allemagne et plus de deux mille à la Norvège. C'est l'âge d'or d'une grande race de voiliers, l'apogée d'une magnifique époque qui est en train de vivre, sans le savoir, ses derniers moments.

Le creusement du canal de Pa-

nama, ouvert en 1914 et les progrès extraordinaires accomplis par les navires à vapeur, vont donner le coup de grâce aux Cap-Horniers. L'un après l'autre, dans les ports de Hambourg, Londres, Nantes, ils désarmèrent. L'une des plus belles flottes de voiliers de tous les temps s'achemina lentement vers la ferraille. Un monde s'éteignait en silence. Seuls, maintenant les hommes demeurent. Ils sont encore cent soixante-dix dans le monde à avoir commandé un Cap-Hornier. A Saint-Malo, siège de l'Amicale, un livre d'or est tenu à jour. Chaque décès y est inscrit. Et le jour où le dernier survivant, le dernier Cap-Hornier aura à son tour disparu, ce livre sera refermé à jamais. Alors on pourra dire qu'une race d'hommes s'est éteinte. Une race qui fut parmi les plus fortes, les plus dignes d'être aimées — qu'eurent jamais la France et l'Europe. P. S.



Le trois-mâts allemand « Gorch-Fock » dans le port de Saint-Malo.

FIN

*Les CAP-HORNIERS
ces voiliers
du bout du monde*