

NOUVEAU **PARIS MATCH**

- La confession du vrai Mannix
- L'incroyable histoire du bébé vendu
- Les autres patrons de la T.V.
- Raymond Cartier : l'épopée des cap-horniers

●●● Les secrets du franc flottant : Raymond Tournoux chez Messmer

Philippe Alexandre sept jours chez Giscard ● Le marché de l'oren folie ●●

LA SOUFFRANCE ET L'ANGOISSE DES CAP-HORNIERS

Les marins de la course autour du monde abordent les périls du cap Horn. Raymond Cartier, dans la suite de son grand récit, vous raconte l'héroïsme de ceux qui les ont précédés dans l'épreuve, leurs ancêtres, les cap-horniers, à bord de leurs trois-mâts.

Les marins de la course autour du monde abordent les périls du cap Horn. Raymond Cartier, dans la suite de son grand récit, vous raconte l'héroïsme de ceux qui les ont précédés dans l'épreuve, leurs ancêtres, les cap-horniers, à bord de leurs trois-mâts.

● « Violente tempête WSW, force 11, mer très grosse. Ralenti l'allure à 93 tours, tangage et roulis extrêmement violents, fatigue de tout le navire coiffé par les paquets de mer... Courants violents. Vent force 12... Tempête avec bourrasques de neige et de grésil... Mer de plus en plus dure, vent d'ouest à 150 km/h, creux de 12 à 13 mètres enregistrés au sondeur. Vitesse tombe à 3,5 nœuds. Neige et grésil... »

Affrété par la Marine nationale, le pétrolier « Dalila » construit en 1954, longueur 202 mètres, vitesse 15,5 nœuds, avait quitté Lavera le 8 août 1968 à destination de Tahiti avec 29 900 tonnes de fuel et de gasoil. Les lignes qui précèdent sont des extraits de son journal de bord, à partir du moment où il entre dans le détroit Le Maire jusqu'au moment où il passe à l'aplomb du phare (« éteint » précise le journal de bord) du cap Horn.

L'épreuve n'est pas terminée. Ces notations en font foi : « Mer très grosse. Brusque descente du baromètre. Les ponts sont couverts. Violent roulis et fatigue du navire... Vent NNW, force 12, mer énorme, paquets de mer coiffant le château et la dunette. Vitesse estimée 4 nœuds... Paquet de mer particulièrement gros coiffe toute la dunette, écrase la partie arrière du taud du pont de manœuvre, arrache la porte. Quarante centimètres d'eau dans la coursive. Dégâts dans le carré des officiers et le bureau du chef mécanicien... »

Telles sont les mers du cap Horn pour un grand navire moderne propulsé par des machines puissantes. On peut imaginer ce qu'elles sont pour les petits voiliers de la course autour du monde — et ce qu'elles furent pour les cap-horniers de jadis. Les premiers navires qui méritèrent ce nom illustre furent les clipper, ou simili-clipper transportant les chercheurs d'or de 1849. Des richesses plus substantielles vinrent ensuite. Le guano et les salpêtres du Chili et du Pérou. Les peaux, le blé et les bois de Californie et d'Oregon. En sens inverse, la côte du Pacifique, en expansion rapide, réclamait du charbon, du fer, des machines. San Francisco, 4 000 habitants en 1850, en comptait

235 000 en 1880 et la Californie décuplait sa population en vingt ans. Entre l'Europe aux besoins croissants et le monde nouveau naissant le long du Pacifique, le cap Horn devint l'un des pivots de la navigation, l'homologue de Gibraltar ou d'Ouessant.

La vapeur avait fait son apparition dans l'Atlantique dès 1819 : timide, puisque le « Savannah » n'utilisa sa machine que pendant quatre-vingt-cinq heures sur les quarante-cinq jours de sa traversée. Le « Sirius » fut, en 1838, le premier navire allant d'Europe en Amérique sans l'aide de la voile, mais le commandant dut brûler tout ce qui était en bois à son bord. L'année suivante, le « Robert T. Stockton » réussit la traversée en utilisant l'hélice, laquelle ne devait plus cesser d'affirmer sa supériorité sur la roue. En dépit d'accidents dramatiques, qui provoquèrent un recul de la clientèle, il fut évident très tôt que, après avoir conquis les mers littorales étroites de l'Europe, la vapeur s'emparerait de la ligne impériale de l'Atlantique Nord.

Mais la voile, de son côté, remportait des victoires. Les cartes des vents et des courants du lieutenant de la marine américaine Mathieu Maury supplantèrent l'empirisme des anciens marins. En suivant Maury, on allait de New York à San Francisco en 114 jours, au lieu de 187, le clipper « Flying Cloud » réalisant même le temps absolument phénoménal de 89 jours 21 heures. Talonnée par la concurrence, la construction des voiliers faisait des progrès considérables. Des vitesses de 15, 16 et même 17 nœuds, correspondant à des parcours quotidiens supérieurs à 300 milles étaient tenues fréquemment pendant plusieurs jours consécutifs, et il n'était pas rare qu'un voilier montrât un bout de filin à un vapeur qu'il dépassait, offre insultante d'une remorque à ce lambin malodorant. Encore grossières, les machines étaient des gouffres à charbon. L'inconvénient était acceptable pour des navires à passagers sur de courtes traversées. Mais, avec les

grands vents gratis du bon Dieu, la voile retrouvait l'avantage pour transporter à très longue distance de lourdes cargaisons. Un équilibre s'établit. La voile conserva le long cours, la navigation au-delà des caps Good Hope et Horn. Mais les deux marines restèrent séparées par un dédain réciproque. Quand les officiers de la voile apprenaient qu'un des leurs était passé dans un tourne-broche, ils disaient : « Untel a quitté la mer. »

Devant les cap-horniers et leurs pyramides de toiles, l'imagination s'enfièvre. On ne leur fait pas outrage en disant ce qu'ils n'étaient pas et ce qu'ils étaient. Quelques passagers occasionnels n'en faisaient pas des paquebots et ils ne s'apparentaient même pas aux clippers du thé se livrant à des courses éperdues pour apporter de Chine en Europe une légère marchandise impatientement attendue. Les cap-horniers étaient de gros wagons de marchandises transportant des cargaisons pesantes, sales, souvent puantes, du charbon, de la fiente d'oiseaux, du nitrate, des peaux. La grandeur du chapitre qu'ils ont écrit dans l'histoire de la mer vient, d'une part, de l'art et de la science qui donnaient les ailes de leurs voilures à de lourdes coques surchargées. Elle vient d'autre part et surtout, du courage des hommes qui les montaient. Les premiers cap-horniers étaient des navires en bois, de faible tonnage, généralement de petits trois-mâts déplaçant 500 ou 600 tonnes.

Les dimensions s'accrurent avec les navires en fer qui commencèrent d'apparaître dans la décennie des années 1850. Le premier navire en acier, l'« Altcar », entra en service en 1866, trois ans avant l'ouverture du « Dirty-Ditch », du sale fossé, du canal de Suez, qui allait transférer à la vapeur la navigation dans l'océan Indien. Les tailles continuèrent de croître avec la robustesse des navires. « En 1870, écrit l'historien de la voile Basil Lubbock, un 1 500 tonnes était un grand navire. Dix ans plus tard, on ne construisait guère au-dessous de 2 000 tonnes. »

Mais il était indispensable d'augmenter parallèlement la force motrice, c'est-à-dire la surface de la voilure donc le nombre et la longueur des vergues, la hauteur et le nombre des mâts.

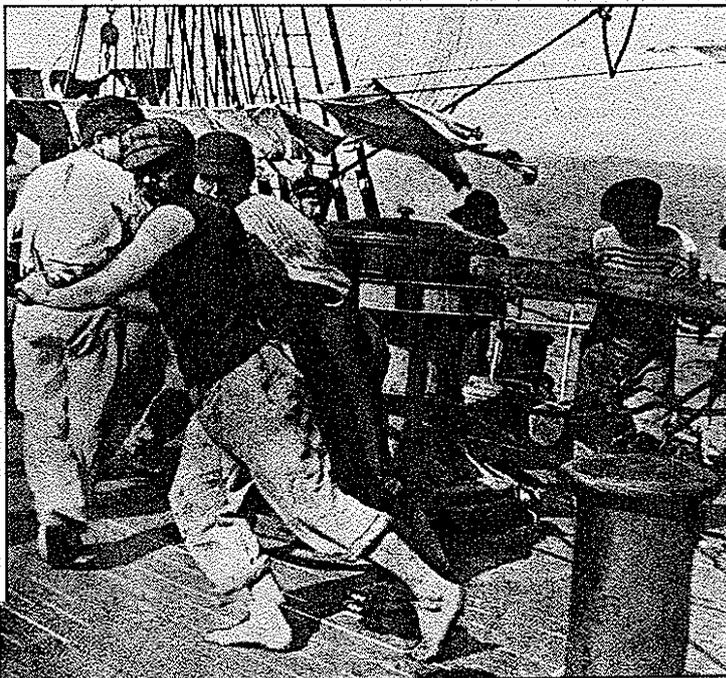
Le premier quatre-mâts, le « Tweedsdale », fut lancé sur la Clyde en 1872. Dix ans plus tard, l'armement français Bordes mit en service le quatre-mâts « Union » entièrement en acier, sauf le pont. Les cinq-mâts apparurent à leur tour. Le premier de tous, le « France », fut lancé le 2 septembre 1890 pour le compte de la maison Bordes sur les chantiers écossais D. W. Henderson. Il mesurait 104 mètres de long, déployait 4 320 mètres carrés de toiles, transportait 6 000 tonnes, ce fut le plus grand voilier de son époque. Il passait au large de Rio de la Plata en 1901 lorsqu'un coup de vent dit « pampero » surgissant du continent, le démâta et le désempara. Il coula trois jours plus tard.

Six autres cinq-mâts seulement fendirent les vagues. L'allemand « Maria Rickmers » disparut en 1892, l'année même de sa mise en service, dans l'océan Indien. Le « Potosi » et le « Preussen », également allemands, se perdirent l'un par incendie, l'autre par abordage, et un quatrième allemand, le « R.C. Rickmers »,

confisqué pendant la Première Guerre mondiale, eut l'amère fortune d'être coulé sous les couleurs britanniques par un sous-marin de sa nationalité. L'avant-dernier cinq-mâts, le plus grand voilier jamais mis à flot, était le « France II », lancé à Bordeaux en 1912 : 128 mètres de long, 7 800 tonnes, vitesse allant jusqu'à 17 nœuds, 20 voiles carrées et 12 voiles latines, la pomme du grand mât à 64 mètres au-dessus de la flottaison, éclairage électrique, 7 cabines de luxe pour passagers, etc. Cette merveille des mers talonna, en 1922, sur un récif de corail devant la Nouvelle-Calédonie, et ne put être sauvé.

Le tout dernier des cinq-mâts, le « Kobenhaven », de nationalité danoise, lancé en 1921, disparut corps et biens en 1925 entre Buenos Aires et l'Australie.

Cette lugubre liste donne une idée des risques dont la navigation à voiles était entourée. Le capitaine Louis Lacroix, dans son livre « les Derniers Cap-horniers français », énumère 127 navires ayant navigué sous le guidon de la maison Bordes entre 1860 et 1923. 51 firent naufrage par différentes fortunes de mer : échouage, abordage, incendie, voie d'eau, etc., dont 14 disparus sans nouvelles au cours d'une traversée — plus les 20 qui furent coulés par des sous-marins de 1914 à 1918, plus ceux, en nombre inconnu, qui trouverent une fin accidentelle après avoir été vendus et transférés à d'autres armements. Un sur deux des navires lancés à cette époque n'était pas destiné à finir sa carrière dans un chantier de démolition.



La manœuvre incessante du cabestan ne laisse aux hommes que 4 h de sommeil.

Dans ces sinistres, la part du cap Horn était plutôt moindre que celle des mers étroites, brumeuses et encombrées, la Manche, la mer du Nord, le canal Saint George, la mer d'Irlande, etc. Les dangers, pour les grands voiliers, ne décroissaient pas, ils s'accroissaient lorsqu'ils approchaient du port après deux ou trois mois de solitude. Le radar était inconnu et insoupçonné.

Des sirènes, des cornes de brume retentissaient dans des

directions que les illusions acoustiques ou le déplacement des masses de brouillard promenaient tout à l'entour. Même lorsqu'ils étaient pris en charge par un remorqueur, les lourds voiliers d'autrefois étaient loin d'être hors d'affaire. L'inertie de leurs 5 000 ou 6 000 tonnes imposait à la remorque des efforts qu'une forte mer rendait insoutenables. Nombreux sont les voiliers qui durent être abandonnés par leur remorqueur mangé par la mer. Certains se tirèrent d'affaire grâce à leur chance ou à l'habileté manœuvrière de leur skipper. Les autres jalonnèrent d'épaves les rocs de la Cornouaille ou les hauts fonds de Flandre.

Plus que la fréquence des pertes totales, ce qui caractérisait le passage du cap Horn, c'était la dureté du labeur, la multiplicité des accidents graves ou mortels, la cruauté du froid, la torture des vêtements perpétuellement mouillés, les mains à vif, la couronne de clous causée autour des poignets et du cou par le frottement du ciré, le manque de sommeil, la pauvreté de la nourriture, enfin la sensation déprimante de se heurter à une puissance de la nature acharnée à vous refuser le passage, à vous renvoyer d'où vous veniez, à faire payer d'une agonie

« Imaginez le rugissement de dix mille lions affamés... ». C'est le « Ronfleur », la tempête venue de l'ouest avec ses montagnes liquides couronnées d'écume.

chaque encablure d'Ouest. Combat inégal dont on s'étonne presque que l'homme soit sorti presque toujours vainqueur. L'accroissement de la taille des navires n'allégeait pas la peine des hommes. Cook et La Pérouse, sinon Drake et Le Maire, naviguaient sur des bâtiments légers, simples de grément, s'élevant bien à la lame. Les marins des cap-horniers montaient de lourdes bannes enfoncées dans l'eau, quelquefois jusqu'à un mètre du pont, lentes à se relever, embarquant entre leur gaillard, leur rouf et leur dunette, des centaines de tonnes d'eau que les dalots n'arrivaient pas à vider avant l'arrivée d'une nouvelle lame. Les changements d'allure, les zigzags nécessaires pour rester sur une route droite, entraînaient des manœuvres incessantes que la hauteur des mâts et le nombre des voiles rendaient épuisantes et périlleuses. A terre, de pied ferme, il n'existe pas de force plus démoralisante, d'adversaire plus exténuant qu'un grand vent. Ceux du cap Horn le recevaient à 25 ou 30 mètres de haut, de nuit comme de jour, dans des positions presque horizontales, les bannes de mer tendant les filins d'acier du marchepied, le ventre pesant de toute sa force sur la vergue glissante, les mains douloureuses crochant dans une toile rigide comme du métal, dans le balancement fou des oscillations de 70 degrés, des coups de boutoir trahissant succédant à des secondes d'accalmie et un hululement sinistre emplissant le crâne d'une clameur de désespoir. Ils travaillaient ainsi des heures durant pour remplacer un hunier dont la bourrasque n'avait laissé que des lambeaux. Ils ne dormaient jamais plus de quatre heures d'affilée et devaient s'attendre à tout moment à être rappelés sur le pont pour renforcer la bordée de quart. Il leur arrivait de se qualifier d'imbéciles, de jurer (ils se jureraient) qu'ils ne remettraient jamais les pieds sur une planche flottante. Aucun ne s'est jamais traité de héros.

de l'ordre de 75 francs-or par mois. Cinquante sous par jour — mais à coup sûr — et même si les mots manquaient pour l'exprimer, le sentiment orgueilleux d'être une espèce à part, une fibre humaine exceptionnelle totalement distincte des terriens et plus encore peut-être des individus qui, sur les mangeurs de charbon, se disaient des marins.

La route du cap Horn a nourri beaucoup de récits. Celui que je résume dans les lignes suivantes me paraît un condensé de toutes les misères et de tous les dangers rencontrés par les grands voiliers dans leur virage autour de l'Amérique du Sud. Il s'agit d'une traversée marquée par une malchance exceptionnelle, mais il n'est certainement pas un seul marin du cap Horn qui n'ait pas vécu dans sa carrière quelques-unes des calamités du trois-mâts « British Isles » pendant l'un de ses voyages entre l'Angleterre et la côte du Pacifique.

Ce n'était plus un jeune navire lorsqu'il appareilla de Port Talbot, le 11 juin 1905, profondément enfoncé dans l'eau par 3 900 tonnes de charbon à destination de Pisagua. Lancé par John Reid à l'aube de la construction en acier, il avait connu depuis 1884 sa part de bons et de mauvais moments. Dominée par un Londres-Sydney en 80 jours et par un Cardiff-San Francisco en 116 jours, la moyenne de ses traversées était excellente et son record de marche, 383 milles nautiques, 700 kilomètres, en vingt-quatre heures, correspondait à une moyenne de 16 nœuds que la plupart des vapeurs de l'époque pouvaient lui envier. Il comptait de nombreux passages du cap Horn. Au cours de l'hiver 1893, il avait navigué dans les glaces pendant 400 milles et compté un millier d'icebergs.

La crise qui devait être fatale à la marine à voile sévissait déjà. L'équipage normal d'un trois-mâts de 2 394 tonnes gréant 21 voiles, était de 40 hommes. La concurrence de la vapeur

Ce n'était pas tous les jours le cap Horn. La vie quotidienne n'était pas moins laborieuse et austère. L'alimentation se composait d'une alternance vertueusement monotone de lard salé, de morue et d'endaubage d'un bœuf universellement réputé pour être du cheval. Le biscuit, base de la nourriture, restait fidèle à sa tradition maritime en hébergeant des vers au bout de quelque temps. L'eau douce était attribuée sur la base d'un seau par homme et par semaine et les marins faisaient des merveilles pour tirer de cette petite quantité la propreté de leur linge et de leur corps. Les commodités, dénommées poulaines, peut-être par analogie avec les souliers à pointe relevée du Moyen Age, étaient placées tout à l'avant, sans autre avantage que d'être bien aérées par la brise et bien lavées par l'embrun. Les secours médicaux étaient contenus dans une caisse dont la composition, fixée sous Louis-Philippe, devait rester immuable jusqu'au décès de la voile. Le navire qui partait de Hambourg, de Port Talbot ou de Nantes devenait, pour trois ou quatre mois, un univers complet, et il faut au capitaine Lacroix 5 pages de fine typographie pour énumérer tout le fourniment qu'il emportait. Les instructions des commandants interdisaient de relâcher, hormis dans le cas de péril extrême menaçant le navire d'une perte totale. Les marins ne se vantaient pas s'ils disaient avoir une femme dans chaque port ; le seul qu'ils connussent étant celui du départ et du retour. Ils restaient bouclés à bord, pendant les longues stations devant Iquique ou Tocopilla, déchargeant eux-mêmes le charbon qu'ils avaient amené et chargeant eux-mêmes le nitrate qu'ils devaient ramener. S'ils désertaient, leur unique perspective était d'être pris en charge par un marchand d'hommes qui les revendait quelques jours plus tard à un capitaine à court de personnel. Les gages étaient à peu près les mêmes dans toutes les marines — quelque chose

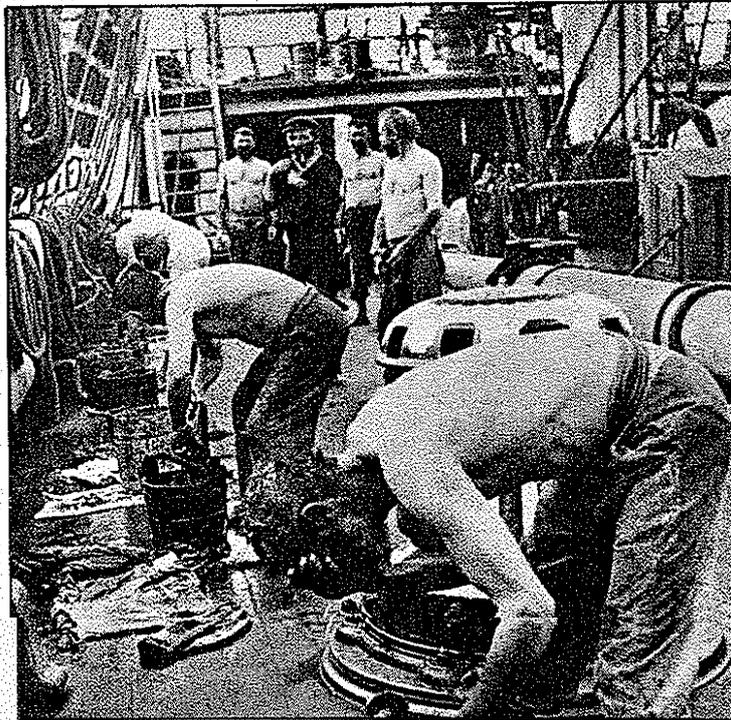
voiles, était de 40 hommes. La concurrence de la vapeur obligeait les armateurs à des économies féroces. Le « British Isles » n'avait à son bord que 20 marins. Le commandant, les 2 lieutenants, le charpentier, le maître voilier, le steward et le cuisinier portaient à 27 le nombre des hommes. Il s'y ajoutait 4 pilotins d'une quinzaine d'années. L'un de ces derniers, devenu le maître marinier William H.S. Jones, devait écrire un excellent récit de la douloureuse traversée.

La femme et la fille du skipper James Platt Barker, trente et un ans, étaient à bord. Les armateurs tolérants, en les désapprouvant, ces voyages conjugaux de leurs capitaines. Lacroix et Jean Randier citent de nombreux cas et quelques tragédies. Aucune ne fut provoquée par l'obsession sexuelle créée par une présence féminine dans un groupe d'hommes privés des jouissances de la chair. Sur le « British Isles », Mrs. Barker ne joua pas d'autre rôle que celui d'une victime cloîtrée dans sa cabine, subissant l'angoisse commune sans l'adjuvant de l'action.

Après la latitude de Rio, les voiles de beau temps furent remplacées par le jeu numéro 1, beaucoup plus solide, beaucoup plus lourd, beaucoup plus pénible à manier. Le dur travail, prélude à la prise de contact avec le cap Horn, était à peine achevé, le 24 juillet, lorsqu'un mince filet de fumée commença à sortir du panneau central. Le feu était dans la cargaison ! Ces cargaisons des grands voiliers, toutes étaient redoutées. Le blé ripait dans les cales, engageant le navire, le couchant sur un côté. Le bois, partiellement chargé en pontée, élevait le centre de gravité, créait le danger de chavirer. Les rails, s'ils échappaient à leurs saisines, défonçaient la coque. Le guano était une matière putride dont les émanations empoisonnaient l'équipage. Le nitrate (il tua 561 personnes en 1947, à Texas City, pendant le chargement d'un vapeur) était un explosif qu'une étincelle faisait détoner. L'essence en bidons (les premiers pétroliers furent des voiliers)

inspirait une juste terreur. Le charbon créait un risque d'incendie. On connaît de nombreux navires qui, sous les pieds de leurs équipages, chauffèrent pendant des jours et des jours, puis devinrent brusquement des gerbes de flammes. On ne connaît pas ceux qui périrent de cette manière, sans survivant et sans témoin. Devant la fumée d'alarme, le maître du « British Isles » avait le choix entre deux décisions : garder les panneaux hermétiquement clos en espérant que le feu s'éteindrait, ouvrir les panneaux pour atteindre et éteindre le foyer de la combustion. Barker choisit la seconde.

Cinq jours durant les marins devinrent des mineurs. Ils se glissaient dans la cale, rampant entre le pont et la masse de charbon, dans une obscurité presque totale, une lanterne pouvant provoquer un coup de grisou. Ils progressèrent en direction de la source de chaleur, évacuant le charbon de leur passage dans des paniers dont le contenu déversé sur le pont était arrosé d'eau de mer. Le « Vieux » avait dit : « Pas un morceau ne doit être jeté par-dessus bord. » En bas, la température montait et montait. La poussière de charbon surchauffée devenait irrespirable. Les bottes de mer se recroquevillaient, brûlant la plante des pieds. Barker dissimulait son anxiété en aboyant pour presser les hommes d'aller plus vite. Il était dans la zone des pampéros. Surpris avec ses cales ouvertes, son navire était perdu. Le cinquième jour, on remonta du charbon incandescent qui s'enflamma en arrivant à l'air. Le foyer, découvert, fut noyé et la cale précipitamment refermée. Les hommes étaient exténués. Les apprentis avaient travaillé comme les adultes. « La dernière recommandation de ma mère, raconte Jones, avait été : « En toute circonstance, n'oublie jamais de préserver ta propreté corporelle. » Si elle avait vu son fils ! »



Une baille (baquet) d'eau douce par semaine pour laver corps et vêtements.

Le vent force. Le baromètre et le thermomètre baissent de concert. La mer se creuse. Le roulis et le tangage augmentent. L'équipage doit redescendre dans la cale — cette fois par un passage intérieur — pour égaliser le charbon. En haut, les ponts sont noyés à chaque paquet de mer. Un marin nommé John Witney est assommé contre la dunette. Jambe cassée. Le charpentier confectionne une éclisse et le blessé est ficelé sur une couchette d'une cabine inoccupée. Un homme de moins dans l'une des bordées.

Le 4 août, cinquante-septième jour de la traversée, on range le cap San Juan, pointe orientale de la terre des Etats.

Barker a décidé de faire le grand tour, au lieu d'emprunter le détroit Le Maire, avec l'intention de courir largement vers le sud-ouest, avant de redresser sa course vers le nord-ouest. Le cap Horn est à 150 milles. La mer reste grosse et le thermomètre baisse, mais le ciel est clair et une bonne brise d'est pousse le « British Isles » vers le Pacifique. Le cap Horn est franchi le 7 août, très largement hors de vue, par 57 degrés sud. Le capitaine et ses deux officiers s'en assurent en prenant une hauteur de soleil. L'équipage acclame la nouvelle. Le cap Horn est franchi ! En 3 jours ! En hiver !

Brève joie. Un plongeur du baromètre alerte Barker qui fait réduire la toile, ne conservant que trois voiles hautes. Le vent est presque complètement tombé et la mer roule de hautes vagues aux reflets huileux, imprimant au navire un énorme roulis. La peine des hommes vient surtout du froid, de la rigidité des voiles qu'ils doivent serrer après les avoir carguées, de la glace recouvrant les haubans, les hunes, les vergues et les marchepieds. Le travail est lent parce que l'équipe de chaque mât ne peut traiter qu'une voile à la fois... Jadis, au temps des équipages nombreux, les manœuvres s'accomplissaient avec célérité, donnant au commandant la possibilité de jouer avec la mer. Maintenant, hélas !...

Le « Snorter », le ronfleur, se déchaine. Tous les marins du monde donnent son surnom anglais à cette retentissante et formidable bourrasque surgissant de l'ouest. « Imaginez, dit Jones, le rugissement de dix mille lions affamés... » On voit littéralement approcher la fureur de la mer creusant des cataractes dans la longue houle huileuse, dressant des montagnes liquides couronnées d'écume. Le choc fait trembler le « British Isles » sur sa quille. La mer le recouvre et le franchit. Les hommes, dans l'eau jusqu'à la ceinture, s'accrochent pour la vie. Le soir, le Horn est franchi — dans l'autre sens. Repoussé dans l'Atlantique, le « British Isles » se met à la cape, opposant le petit rouleau produit par sa dérive aux lames déferlantes. La mer est si forte que le voilier ne cesse pas d'être noyé. Sa dérive l'entraîne vers le sud, vers la banquise ! A trente milles par jour. Personne n'en parle, mais une sourde angoisse grandit.

La vie matérielle devient extrêmement difficile. Trente centimètres d'eau clapotent et déferlent dans le poste d'équipage et dans le roof, logis des maîtres et des apprentis. Rien ne sèche plus. Rien ne sèche plus. La cuisine est inondée. La seule chaleur fournie à l'organisme provient du peu de thé qu'on parvient encore à préparer sur le poêle du poste.

Les rations de vivres sont réduites. L'eau douce n'est plus distribuée qu'au prix d'efforts épuisants. La pompe est située sur le pont. Chaque jour, un officier et plusieurs hommes, immergés jusqu'au ventre, attendent un intervalle entre deux lames pour remplir un seau qu'ils passent à leurs camarades perchés le plus haut possible et qui l'élèvent encore sur leur tête — mais les embruns salent le liquide dont la moitié est régulièrement renversée. Après la faim, la soif s'ajoute aux souffrances du cap Horn.

Le 14 août — cœur de l'hiver — est une journée tragique. Travaillant à remplacer la voile d'artimon, le matelot Davidson tombe à la mer. On le voit se débattre un instant et l'on entend son cri de détresse déchiqueté par la tempête, sans que rien puisse être tenté pour le sauver. Un moment après, un autre matelot, nommé West, est projeté comme une balle sur le dalot. Une chaîne d'hommes le sauve, mais il s'est défoncé le crâne et son état est désespéré. On l'amarré sur la deuxième

67

Le froid atteint 20° au-dessous de zéro : des blocs de glace gros comme une tête d'homme lapident le pont et la coque et l'eau se congèle dans les bottes de mer.

couchette de la cabine où gît Whitney. L'équipage, insuffisant, est encore raccourci de trois paires de bras. Le 5 septembre, vingt-septième jour de la tempête, un coup de vent arrache toutes les voiles. Sous ses mâts dénudés le navire est en perdition. Il se trouve alors par soixante-cinq degrés sud, ayant été repoussé à cinq cent cinquante milles du cap Horn, le cercle polaire n'est plus qu'à cent cinq milles. Le froid atteint vingt degrés au-dessous de zéro. Des blocs de glace de la grosseur d'une tête d'homme lapident la coque et le pont. L'eau se congèle dans les bottes de mer, et huit autres hommes, les pieds ou les mains gelés, sont hors de combat. Aidés par les quatre apprentis et par les officiers, les neuf marins valides rétablissent un peu de toile. Pour la première fois depuis le début de la traversée, le capitaine Barker consent à utiliser la machine auxiliaire pour hisser l'élément d'un nouveau grément. Les hommes se gorgent de chaleur autour de la chaudière : le « British Isles » survit.

Il survit et gagne ! Le vent mollit. La mer se modère. Le 10 septembre, Barker quitte la cape et vient à WNW. La proue se détourne de la banquise fatale, vers le Pacifique. L'optimisme revient. Mais le cap Horn n'a pas dit son dernier mot. La tempête retrouve de nouvelles forces. Les vagues atteignent vingt mètres de haut. Le 12 septembre, à quatre heures du matin, le « British Isles » crie sous le choc d'une montagne d'eau. Deux canots, le toit du roof sont emportés. Le grand mât de perroquet s'abat sur le pont. Toutes les voiles rehissées seize heures auparavant sont mises en lambeaux, à l'exception miraculeuse d'un perroquet d'artimon, qui sauve le navire.

Mais le marin Hieronymos, dit Jerry le Grec, a une jambe littéralement mise en pulpe par l'enchevêtrement d'acier tombé sur le pont. On s'aperçoit ensuite que le marin danois Nielsen est manquant. Il a été arraché du bord, comme les canots. Personne ne s'en est aperçu.

Le « British Isles » a perdu deux hommes à la mer. Un troisième achève d'agoniser. Deux sont grièvement blessés. Dix sont maintenant immobilisés par des gelures. Il reste cinq matelots, les quatre apprentis, les trois officiers, le charpentier, le voilier, le steward et le cook — seize hommes et adolescents sur les trente et un qui ont signé au départ. Ils doivent se mettre aux pompes, autre travail épuisant. Le charpentier a trouvé trois pieds d'eau dans la cale. Barker se demande si les membrures de son navire n'ont pas cédé sous les chocs qu'il subit...

Le premier lieutenant a déjà dit au capitaine qu'il ne restait qu'à prendre la fuite devant le temps pour chercher refuge aux Falkland. Encouragés, quelques hommes d'équipage ont eu l'extrême audace de porter cette demande jusqu'à la dunette. Barker a mis un gros revolver sur la table, avant de répondre qu'il allait à Pisagua et non à Port Stanley, puis il est allé chercher le lieutenant dans sa cabine et il l'a amené à la pointe

du revolver, devant les hommes, pour qu'il s'excuse d'avoir tenu des propos préjudiciables à la discipline. L'ordre est revenu. Mais la tempête est la plus forte. Le terrible coup de mer a presque réduit le « British Isles » à l'état d'épave. Barker se résigne à faire capituler son orgueil et à s'enfuir. Presque à sec de toile, le navire est poussé à folle allure dans une direction contraire à celle qu'il s'est acharné à suivre pendant plus de quarante jours. Tout péril n'est d'ailleurs pas écarté. Les vagues suivantes rejoignent le fuyard, couvrent son arrière, le soulèvent si haut que le gouvernail sort de l'eau. Beaucoup de voiliers ont eu leur timonier emporté, leur dunette défoncée par ces coups dans le dos, et plus d'un est allé au fond.

Ce sort est épargné au « British Isles ». Le 17 septembre, il est sous le vent des Falkland, avec vingt autres grands voiliers qui, comme lui, ont fait demi-tour. Mais il n'est pas question de relâcher, même pour débarquer les blessés. A la première accalmie, Baker fait reprendre la route d'ouest. La mer est encore monstrueuse. La malchance s'acharne. Un troisième marin, nommé Anderson, tombe à la mer et coule aussitôt...

Le cap Horn est refranchi le 29 septembre, cinquante-deux jours après le premier passage, et cent dix jours après l'appareillage de Port Talbot. Le « British Isles » atteint sa destination le 29 octobre, après une traversée de cent quarante jours. Jones West a été immergé. Jerry le Grec, que la gangrène torturait, a été amputé de sa jambe broyée, par le capitaine, avec la scie du charpentier — et survit. Trois des gelés perdront un membre. Les vivres étaient épuisés et l'on buvait les dernières gouttes d'eau... Le déclin des cap-horniers est déjà commencé. Il s'accélère.



Le cdt Léon Gautier, 79 ans : « Grand Mât international » (pdt des cap-horniers).

Le perfectionnement des machines et la multiplication des stations charbonnières donnent définitivement l'avantage à la vapeur. Cent trente grands voiliers, dont soixante-deux britanniques, trente-quatre français et vingt-sept allemands, avaient encore franchi le cap Horn pendant un seul trimestre de 1905. Le nombre décroît régulièrement. Les forêts de mâts s'éclaircissent devant les ports du nitrate. 1914 est une année funeste : elle inaugure une hécatombe de voiliers par les sous-marins allemands, mais surtout l'ouverture du canal de Panama porte à la navigation à voile dans le Pacifique, le même coup que l'ouverture du canal de Suez dans l'océan Indien. Au reste, on ne trouve plus d'hommes pour endurer les souffrances des anciens.

La courageuse course des petits voiliers autour du monde ramène un moment l'attention sur son rocher noir. Il est juste que les humbles qui l'ont affronté tant de fois ne soient pas oubliés — au moment où les derniers survivants partent pour la mer des Ténébres, où tant de leurs camarades ont été précipités par les Barbes Grises du cap Dur.

RAYMOND CARTIER ■