Les Cap-Horniers

Au début du XIXème siècle, les bateaux à vapeur naviguent déjà, mais la consommation importante de charbon par les machines de l'époque impose le voilier plutôt que le vapeur pour le transport de produits sur de longs parcours. Et comme le canal de Panama ne sera ouvert à la circulation qu'en 1914, le Cap Horn est le passage obligatoire pour les voiliers européens « de charge » se rendant dans l'Océan Pacifique.

La découverte de l'or en Californie en 1848 va donner une forte impulsion au trafic sur la route du Cap Horn. Le commerce s'étend alors à tous les pays du littoral atlantique de l'Amérique du Sud (Brésil, Uruguay, Argentine) et les pays riverains du Pacifique (Chili, États de l'Oregon et de Washington au nord de la Californie), qui ont besoin de tout pour développer leur industrie et les transports intérieurs.

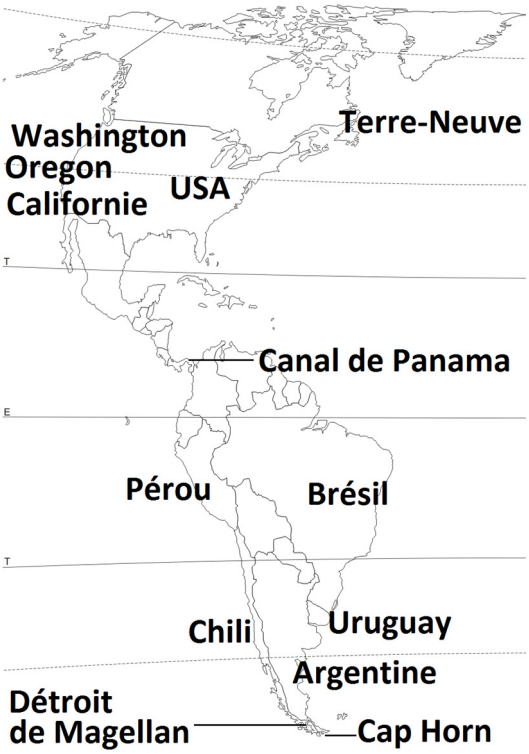
Après des petits trois-mâts en bois, ce sont des grands voiliers en métal à trois, quatre et même cinq mâts qui passeront le Cap Horn à la fin du XIXème siècle. Venant d'Europe, ils transportent du charbon, du ciment et différents produits industriels. Les marins, appelés Cap-Horniers, transportent à leur retour en Europe du nitrate (engrais pour l'agriculture et composant dans la fabrication d'explosifs) du Chili et du Pérou, des céréales d'Australie et de Californie, du bois de l'Oregon et du « Puget Sound » (détroit de Puget dans l'État de Washington) ainsi que du minerai de nickel de la Nouvelle-Calédonie où il vient d'être découvert.

Les ports d'armement des Cap-Horniers en France sont peu nombreux : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes et Saint-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux.

Les marins - exceptés les officiers - n'ont pas le droit de descendre à terre !

Les voyages durent de huit mois à deux ans …

L'équipage est divisé en deux équipes (deux bordées) alternativement de service pour les manœuvres, mais, quand les conditions de la navigation l'imposent, tout le monde est sur le pont du bateau pour venir en aide !



Sur les navires Cap-Horniers, nombreux étaient les « Shangaïers », les marins enrôlés, par force ou par ruse, pour compléter un équipage sur le départ :

Les difficultés du métier et la longueur des voyages, alliées à une paye peu motivante faisait que les capitaines avaient du mal à se constituer un équipage complet … Certains capitaines de navires, peu scrupuleux, n'hésitaient pas, quelques heures avant l'appareillage, à soûler quelques pauvres hommes dans les bistrots près du port ou à soudoyer quelques responsables de la police pour enlever de force des gens dans les prisons de la ville.

… / …

Les exemples sont nombreux de marins qui, à peine rentrés au port d'un long périple et ayant fait de fortes « libations » pour fêter ce retour, se retrouvaient repartis le lendemain même, malgré eux !

Les malheureux, quelquefois sans aucune expérience maritime, se réveillaient au large sur un bateau parti pour faire un voyage de plusieurs mois (jusqu'à Shanghai ...) en doublant le Cap-Horn ou une campagne de pêche à la baleine, sans espoir de pouvoir être débarqués avant la fin du voyage. Certains se faisaient à cette vie mais, globalement, ils vivaient extrêmement mal cette expérience et étaient souvent les premières victimes des accidents de ces métiers difficiles.
Après l'ouverture du Canal de Panama, en 1914, et l'essor des cargos à vapeur, les voyages de ces grands voiliers vers le Cap Horn n'allaient plus devenir que des souvenirs pour la majorité des équipages …
Certains marins cap-horniers retrouvèrent un emploi après la Première Guerre mondiale sur les voiliers de l'armateur finlandais Gustaf Erikson. Ce dernier, en effet, avait racheté de nombreux voiliers pour le transport du blé australien vers l'Europe. C'était le seul trafic encore rentable pour les grands voiliers : ils quittaient l'Europe, doublaient le cap de Bonne Espérance, chargeaient le blé en Australie, et revenaient par le Cap Horn pour livrer les céréales en Europe.

Entre deux « quarts » (services à bord), les Cap-Horniers se détendent avec les moyens du bord : jeu avec les malamoks, des petits albatros, jeux de cartes ou construction de bateaux en bois dans des bouteilles vides. Il faut aussi laver le linge et repriser à l'aiguille chaussettes et pulls !

www.ecolesaintjeandetouslas.fr creative commons

Questions de compréhension

1-Comment les marins naviguant de l'Europe à la côte ouest des États-Unis d'Amérique étaient-ils surnommés ?
2-Comment appelle-t-on le « service » d'un marin ?
3-Dans les ports de quels pays les marins embarquaient-ils leur cargaison de nitrate ?
4-Comment surnommait-on les marins qu'on avait embarqués sur le navire de force ou en les enivrant pour compléter l'équipage ?
5-Dans les ports de quels pays les marins embarquaient-ils des cargaisons de bois ?
6-Pour quelle raison la route maritime du Cap Horn a-t-elle été abandonnée au début du XXème siècle ?
7-Quelles marchandises les marins européens apportaient-ils en Amérique au voyage aller ?
8-Dans quels ports français armait-on les navires qui doublaient le Cap Horn pour commercer dans les Pays de l'Océan Pacifique ?