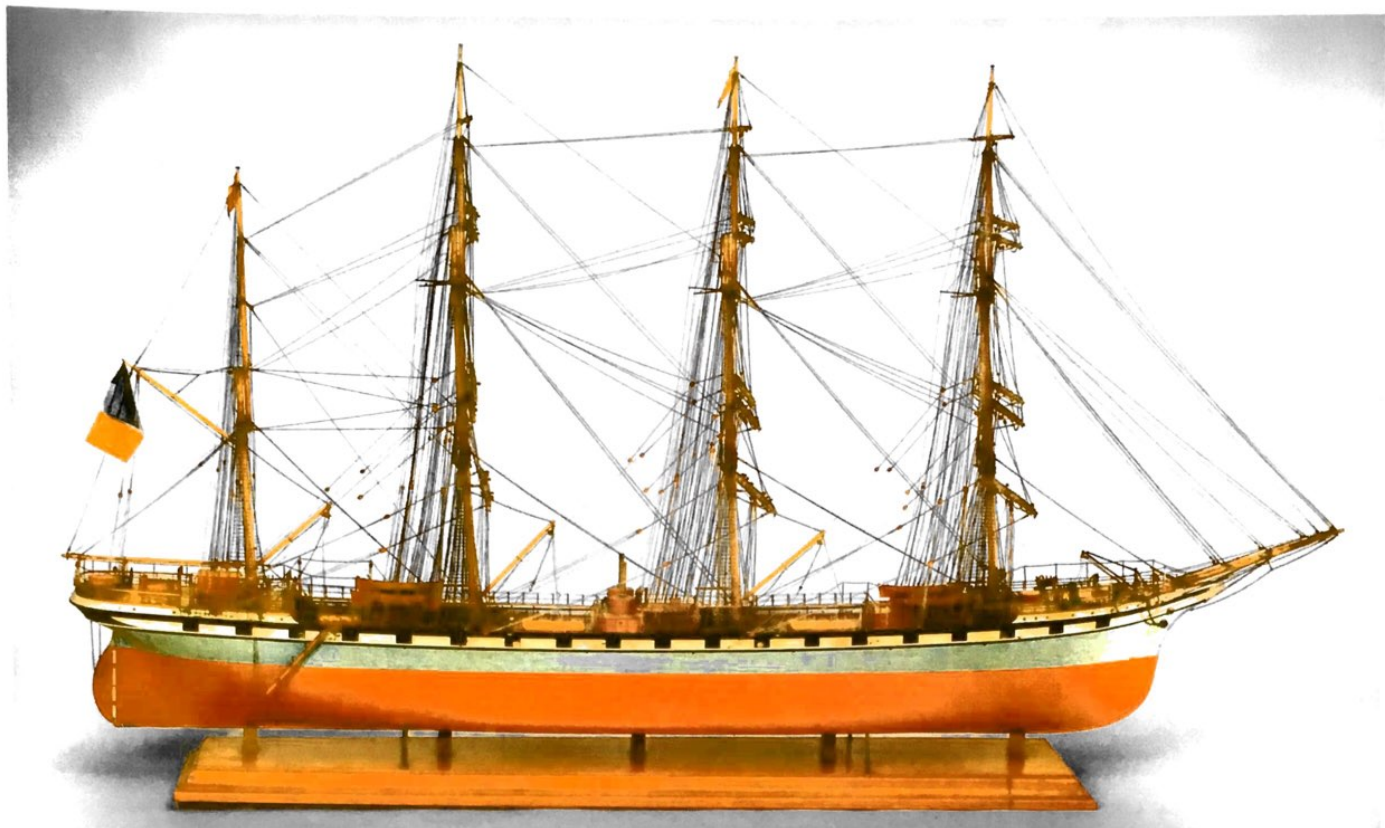


Entretien avec Georges Pelissa

# *Le dernier Cap-Hornier sétois*



© Musée national de la marine / P. Dantex / DR

Maquette du quatre mâts barque la "Loire" de l'armement Bordes à bord duquel Georges Pélissa franchit le cap Horn en 1916.



*Georges Pélissa s'est établi en 1920 à Sète où il résida jusqu'à la fin de sa vie. Quand Gérard Réthoré apprit que cet ancien marin âgé de 77 ans dont il était l'opticien avait été cap-hornier, il lui demanda de recueillir ses souvenirs. Le 11 février 1974 Gérard Réthoré a ainsi interviewé Georges Pélissa dans la petite maison de plain-pied qu'il occupait à la Plagette. Ce fut un homme « heureux et rayonnant » qui amena Gérard Réthoré vers des horizons*

*lointains à bord de voiliers de légende. Décrypté 37 ans après, ce récit nous fait découvrir le pot-au-noir de l'Equateur puis la tempête dans les cinquantièmes hurlants — sur un quatre mâts barque métallique de plus de 100 mètres de long avec 5 000 tonnes de nitrate embarquées au Chili — à faire des épissures, manger du lard et des patates, échanger des services contre des quarts de rouge, casser la glace recouvrant les vergues...*



Georges Pélissa naît en 1897 à Saint-Laurent-de-la-Salandre (P.O.) dans une famille de marins. Il perd sa mère à 9 ans. A 10, il embarque comme mousse sur un chalutier.

Un cousin de son oncle qui en a la charge est capitaine sur "l'Antoinette". Le cousin encourage l'oncle à placer le gamin sur un long courrier. A 14 ans, Georges Pélissa passe pour la première fois le cap Horn à bord de "l'Espérance". Le voyage dure sept mois. Avec une vingtaine de jours scotchés dans le "pot au noir" à l'alignement de la Croix du Sud. A son retour en France, la Première Guerre Mondiale a éclaté. Son bateau est réquisitionné. Il part pour les Dardanelles et Salonique. Puis il fait le transport de charbon entre la France et l'Angleterre. Victime d'une otite, Georges Pélissa est débarqué à Nantes. Il sort de l'hôpital au moment de la mobilisation de sa classe. On lui propose de rejoindre l'escadre à Toulon ou de reprendre la mer pour le long cours.

« Le capitaine d'armement c'était monsieur Salin (je connais tout le monde, ces officiers, qu'est ce que vous croyez !) et il a dit : "Allez, qu'est ce que vous préférez mieux : aller à Toulon ou partir au long cours sur un voilier ?" Au lieu d'aller à Toulon, je préférerais mieux un voilier, parce que j'avais goûté à la Méditerranée avec les sous-marins qu'y avaient ! Et alors j'ai dit : " Je pars au long cours !". Et je suis parti sur la "Loire". J'en ai bavé des ronds de chapeau moi, je vous le dis ! oh, oui ! oh, oui ! Il nous a souqué ce capitaine. En arrivant, à Saint-Nazaire, j'ai débarqué et j'ai préféré retourner au service. »

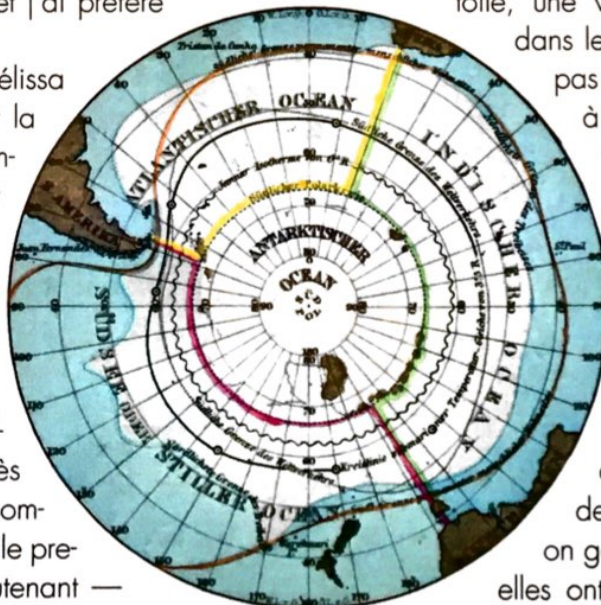
Le 5 avril 1916, Georges Pélissa embarque donc à Nantes sur la "Loire", dont l'équipage est composé de deux bordées : « C'est pas difficile, il y a 16 et 16, 32 matelots, il y a un novice par bordée, ça fait 34, un mousse par bordée (ces mousses, c'est les femmes de ménage, ils font le carré des officiers), alors ça fait 36, après vous avez 4 officiers — le commandant, le second capitaine, le premier lieutenant, le second lieutenant —

alors ça vous fait 40, après vous avez 2 maîtres d'équipage, un pour chaque bordée, ça fait 42, et vous avez le charpentier et un mécanicien. Le charpentier, lui distribue l'eau tous les matins (on vous en donne pas pour se laver, juste pour boire); et le mécanicien, lui s'occupe des deux chaudières — pas pour faire marcher le bateau, pour faire le chargement et le déchargement, c'est des petites chaudières verticales, voyez, qui donnent la vapeur pour les treuils, voilà. Nous étions 44, 45, sur le bateau parce que nous avons un pilotin mais celui-là, il payait, pour devenir capitaine au long cours, il payait 5 F par jour, il apprenait le métier et je l'ai rencontré à Nantes en 1930, oui, Monsieur Leblanc... »

Deux bordées, il n'en faut pas moins pour manoeuvrer sans cesse par tout temps ce géant des chantiers de Saint-Nazaire à la coque métallique, longue (100 m) et effilée (12 m de large), dont les mâts qui atteignent 54 m supportent un nombre impressionnant de voiles aux noms fleurant bon l'aventure — cacatois, perroquet volant, perroquet fixe, hunier volant, misaines, marquises, focs, trinquette, latine, artimon... La journée s'écoule au rythme des quarts. A chaque quart, pour économiser la toile, éviter l'usure des poulies ou en fonction des changements météorologiques, les jeunes grimpent dans la mâture pour tantôt serrer, tantôt larguer la toile : « Oh! oui, c'est des tonnes de voiles ! A chaque voyage on fait un jeu de voile. Parce que le vent, le vent arrache tout ! Vous savez, les maillons d'écoute, vous voyez ça partir comme des langues de feu, comme des fusées, ça part, ça voltige. Et la

toile, une voile toute neuve, est arrachée dans le mauvais temps. D'ailleurs, c'est pas difficile, d'abord on commence à mettre les voiles de mauvais temps en quittant Saint-Nazaire, jusqu'au large des Açores, on garde ces voiles parce que dans l'Atlantique il fait plutôt mauvais temps. Saint-Nazaire, c'est 44° Nord alors on met les voiles neuves et quand on a passé les Açores, jusqu'au travers de Buenos Aires, jusqu'au golfe de Sainte-Catherine qu'on appelle, on garde les voiles de beau temps — elles ont fait un voyage mais elles sont

*Je suis parti sur la "Loire". J'en ai bavé des ronds de chapeau, moi, je vous le dis...*



bonnes quand même. Et après on remet les voiles de mauvais temps pour le cap Horn. Les soutes sont pleines à bloc, c'est un magasin. Et quand on a passé le cap on remet les voiles de beau temps, les voiles d'été, elles sont grises parce qu'elles ont déjà été brûlées par le soleil, par le mauvais temps, et là on commence à faire de la propreté. Tous les jeunes font ce travail, et en revenant, jusqu'au cap on a toujours ces voiles quand même et on fait la peinture. Et au cap, avec le froid — vous savez quand vous tombez pendant un voyage entre les 54° et 57° Sud, là, vous sentez la fraîcheur des montagnes de glace — il faut monter larguer les voiles s'il ne fait pas trop de vent, on largue la toile, avec une martelette, vous savez comme ont les maçons pour piquer les briques ou le plâtre. On pique pour faire tomber la glace pour pouvoir larguer les voiles, c'est glacé ! Vous avez toujours les doigts gelés. Même que des hommes là-haut, ils étaient tellement gelés qu'ils ne pouvaient plus descendre des vergues. Alors on les attachait pour les descendre avec des cordes ».

*D'un côté  
la terre avec  
les sauvages,  
de l'autre  
les icebergs !*

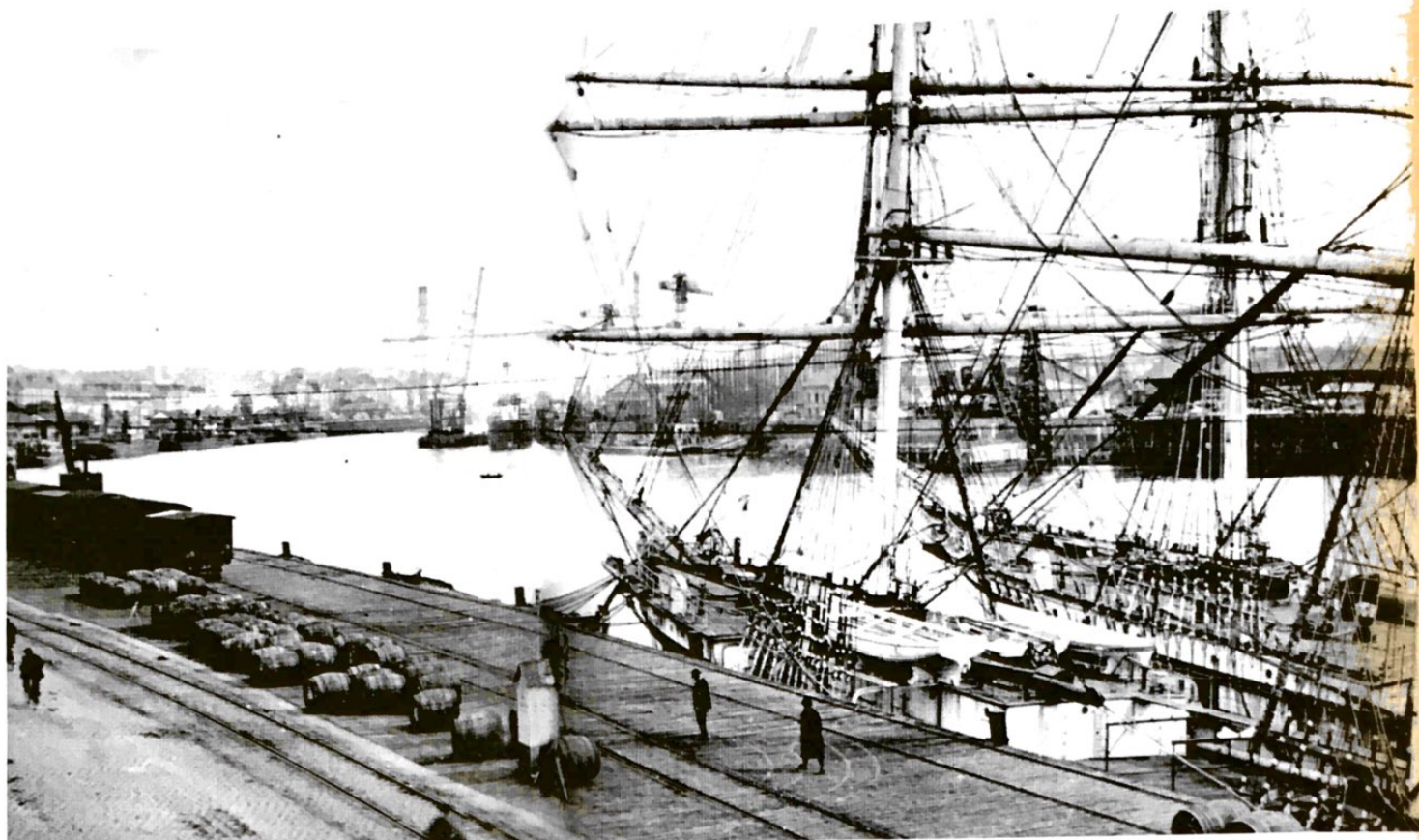
La "Loire" fera l'aller-retour au Chili en moins de 70 jours. Cette fois, le voyage de Georges Pellissa dure près de neuf mois tant les conditions au passage du cap Horn à l'aller sont éprouvantes. En raison des légendes sur les cannibales que se transmettent les marins, ils redoutent que le navire soit dressé sur la côte : « C'est l'hiver là bas, je vous dis le 13, le 14 juillet. A 5 heures le matin, le ciel est rouge, la terre est rouge... c'est la Terre de Feu qu'on appelle. Toutes voiles dehors, et on marchait, on marchait... à midi juste, voilà un petit nuage de rien du tout. Il s'est formé un petit nuage dans l'espace de trois minutes, peut-être pas. Et le bateau s'est penché comme ça, la grêle passait d'un bord à l'autre. Les voiles, il n'en restait

plus aucune, il restait que les brigandines de derrière. Non, non, on n'a pas démâté, tout est parti, la toile, les élingues, les fils d'acier, tout. Et personne n'est tombé à la mer. C'était midi, ils mangeaient dans le poste, il n'y avait que l'homme de barre et les officiers en bas. Il restait que les voiles de derrière et il fallait passer entre les montagnes de glace d'un côté et de l'autre, la terre avec des peaux rouges, des sauvages. Oui, à ce moment là oui, il y avait encore des sauvages. Ils mangeaient le monde, ils ont mangé l'équipage de la "Madeleine". La "Madeleine" \* s'est perdue on ne les a pas retrouvés, non jamais, ils ont été mangés par les anthropophages. Et de l'autre côté c'était les icebergs. On a passé le détroit et vers une heure, on avait commencé à remettre la toile et on est passé, c'est pour ça qu'on s'est retrouvés dans le mauvais temps, on a rencontré le mauvais temps, et là on est restés 29 ou 30 jours — par beau temps ça aurait pris pas plus de 10 jours ! Dans la journée vous sentiez la fraîcheur de la terre, alors le soir le capitaine nous mettait vent arrière pour nous éloigner un peu, mais les courants nous rapportaient "mai" le lendemain, et on est restés jusqu'à temps qu'est venu le beau temps, les vents favorables et on a pu rejoindre le Chili. Voilà la vie des marins ! »

Arrivé à Taltal où une cargaison de nitrate doit être embarquée, l'équipage est consigné à bord. Le chargement est assuré par les Chiliens : « Nous les marins, on fait rien du tout. Le nitrate est chargé sur des chalands parce qu'il n'y a pas de port, c'est une plage comme vous diriez entre le château de Villeroy et la Corniche. Le chaland plat va de la plage au bateau. Il y a un échafaudage au milieu de la cale et un homme seul se prend les sacs et se les place, chaque sac est jeté et personne les touche. Après, il faut des pioches pour les arracher.

## Les dents de la mer

*« Les requins on commence à les voir au large de Cayenne. Vous commencez à voir des petits poissons, les pilotes, vous dites "ils sont pas loin". Vous prenez des grosses boîtes vides de 5 kilos, vous les remplissez de charbon, d'escoubilles, vous les jetez. Elles font pas un pli ! Ils avalent la boîte entière ! Ils attaquent la boîte tout ce que vous jetez, ils avalent la boîte en fer ! Je vous le dis, ils sont gros. On en avait fait le mât du pavillon de la baleinière avec leurs os. Quand il y en avait un au bout d'une ligne le capitaine faisait donner un peu au vent pour l'embarquer et, au palan, on le montait. Il se débattait, le pont tremblait, on lui mettait un gros manche dans la gueule pour l'étouffer, alors certains ramassaient les ailes parce que dans les ailes il y a de petits os, ces petits os, ils les nettoyaient, les travaillaient. Ils servaient à faire des poulies pour les petits bateaux, pour faire des porte-cigarettes, ils servaient pour mettre des aiguilles. Mais on ne le mangeait pas, le requin. Quand on le mettait sur le pont ça sentait déjà la mort. Alors on le partageait et on le jetait à la mer, on le donnait à manger aux autres requins. »*



Quai de la Fosse à Nantes vers 1910. © Messagerie Hachette/DR

Donc on n'est pas descendus, jamais, parce que c'était la guerre — pour pas qu'il y ait d'histoire ! »

Sur le chemin du retour, au travail dans la mâture, s'ajoute l'entretien du bateau : « En revenant, jusqu'au cap on a toujours ces voiles quand même et on fait la peinture. On peint les vergues, on peint ce qu'il y a en fer, et le capitaine nous regarde avec les jumelles. Le capitaine nous regarde si tout se fait bien. Et après le cap Horn, alors là, avec un morceau de toile raide, du sable et du potassium à vif, on fourbit tous les cabillots, ceux qui sont en fer comme ceux qui sont en bois. »

Les marins n'ont que le dimanche matin pour

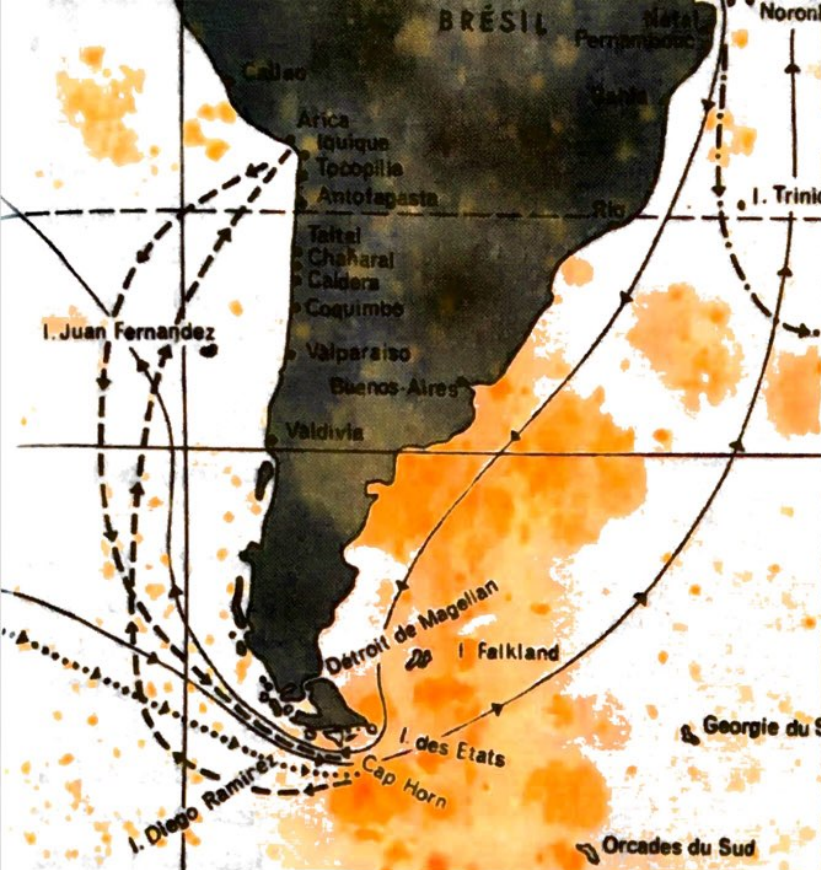
souffler un peu. Ils en profitent pour faire de la toilette : « Le dimanche alors on nous donne un seau d'eau, 6 litres d'eau, dans des seaux en bois et ça nous sert pour nous laver, pour nous raser et pour laver le linge. Vous mettez le linge par terre, vous vous changez et vous vous lavez et toute cette eau se récupère sur le linge mouillé, vous le savonnez, vous le frottez bien et vous le rincez à l'eau de mer, voilà. Le dimanche matin on travaille pas, il y a que si il y a mauvais temps alors là, tout le monde sur le pont, c'est pas payé, il n'y a pas d'heure ni de repos là. »

La nourriture servie à bord est aussi monotone que le travail. « A midi, c'est du lard que le cui-

## Les baptisés de l'Équateur

« La Croix du Sud, il y a une étoile au milieu et une étoile à chaque coin de la croix, et ça bien en ligne, les quatre étoiles forment la croix, c'est pour ça que l'on dit, la Croix du Sud ! Et les navigateurs, les "ceusses" qui faisaient la ligne de Buenos Aires ou tout ça, enfin là-bas quoi ! ils baptisaient les passagers. Au moment de la ligne, l'équateur, quoi, alors on prépare des grandes lessiveuses en bois, on les remplit d'eau et de savon, on fait de la grosse mousse et il y a le coiffeur avec un grand rasoir en bois. Alors on demande un volontaire pour faire le roi et un volontaire pour faire la reine. Tout le monde est

volontaire ! Et avec un balai, on vous passe la savonnade dans la figure, voyez, et il vous rase. Et à la reine, ils lui font prendre le bain avec un balai brosse. Et après, avec la manche à eau, on fait prendre la douche à tout le monde, tout ceux qui sont sur le pont. Ca, c'est le baptême de la Croix du Sud, pour "ceusses" qui passent l'équateur pour la première fois, les autres non, parce qu'il y en a qui font la ligne de Buenos Aires souvent. Mais ceux qui l'ont pas passé, ceux pour qui c'est la première fois, alors on choisit le roi et la reine... Et là, si vous trouvez les alizées, vous filez avec toutes les voiles. »



Routes des longs courriers pour le Chili. Extrait "Les Derniers Cap Horniers français". Matelots dans les vergues du petit hunier fixe. © Gluck/DR

sinier à fait dessaler le soir et fait cuire avec des pommes de terre bouillies ; le soir, haricots. On fait roussir un peu d'oignons dans une poêle et avec l'eau de ces haricots qu'on nous donne le soir nous on fait la soupe. Comme pain c'est des galettes. On les met dans un sac en toile, on les écrase et on fait la soupe, ça fait comme de la purée, voilà ! Et le jeudi, alors là, on nous donne du corneed beef, une boîte de 5 kilos par bordée. On mettait le corneed beef sur des pommes de terre coupées en tranche et on passait ça au four. On avait aussi une sardine chacun. Et deux fois par semaine, le jeudi et le dimanche, on avait de la confiture, c'était le dessert. On avait aussi un quart de vin par repas. Quand on avait fait un gros travail d'effort, changer les voiles par exemple ou remplacer des voiles qui étaient parties par mauvais temps, on nous donnait un quart de vin de plus. La goutte on nous en donnait 5 cl, c'est comme un dé à coudre. »

Pour améliorer ce médiocre ordinaire, les marins calent quelques lignes avec lesquelles ils pêchent. « Aux Açores il y a des thons blancs, des mar-souins, des thons rouges et des daurades, des grosses daurades comme ça. Au lieu de nous donner du lard, alors là il nous faisait un plat de poisson et après on mettait une tranche de

lard et du poisson, on le mettait au four et on nous faisait du pâté. »

Les albatros qui, une fois posés sur le pont n'arrivent plus à prendre leur envol en raison de leur envergure, sont aussi des prises de choix pour les marins : « La viande, on la faisait cuire et on la mangeait, après on faisait du pâté avec le reste, c'était bon à manger. Le requin non, on le mangeait pas. Les albatros, ils ont 3 mètres d'envergure, au bout de l'aile ils ont une couronne et les femelles elles sont toute blanche et grise en dessous et les pattes jaunes. Ces pattes, on les nettoie bien, on les fait sécher, puis après on les vernit. On en fait des portemanteaux. D'autres font des bateaux. Ils mettent deux ans, trois ans pour faire des petits bateaux mais tout fait en os d'albatros.

Les os, c'est comme de l'ivoire. Ils font le bateau en bois, après avec des bouts d'os ils mettent plaques par plaques comme ça, et arri-ment avec des petits bouts d'os car ils sauvent toutes les parties des os, alors ils pointent et ils percent et c'est fait comme un bateau, pareil pour les poulies. Ils mettent deux ans, trois ans, cinq ans, tout ça dépend de la grandeur du bateau, mais vous savez ce sont des miniatures, faut voir ça ! Ils ont une patience d'ange ces longs courriers. »

*Les albatros  
une fois posés  
sur le pont  
n'arrivent  
plus à prendre  
leur envol.*

Cette patience n'est pas forcément désintéressée. A bord l'unité "monétaire" est le quart de vin rouge. En échange de quoi les anciens rendent de menus services ou apprennent le métier aux jeunes : « Il fallait payer pour apprendre sinon vous n'appreniez rien, vous n'appreniez qu'à serrer la toile ou à laver le pont. Si vous étiez m'en foutiste, vous n'appreniez rien. Si vous vous en fichiez des quarts de vin vous appreniez. Parce que les vieux, ceusses qui sont à la voilerie, ils savent coudre. T'as pas de casquette ? Allez pour quatre quarts, c'est vite fait. Mais ils défendent de regarder. Allez pour voir donne-moi cinq quarts, donne-moi trois quarts... J'en devais encore trente-cinq ou quarante de quarts au retour en France voyez, mais j'ai appris à faire des épissures, à faire des tresses, des tresses carrées, à faire une casquette, à faire un pantalon, à tailler des bottes. Je sais le faire, qu'est-ce que vous croyez ? J'ai appris. »

Après neuf mois de mer, sans aucune nouvelle, le retour à terre n'est pas facile. « Quand on arrive, quand on est jeune, alors qu'est ce qu'on cherche ? Les femmes ! A la mer, on n'y pense plus, on ne pense pas qu'on a eu mauvais temps, on ne pense pas qu'on a souffert, on pense à rien. Les vieux longs courriers, vous savez ce qu'ils faisaient ? Ils encaissaient le mois, enfin le voyage, mais quand ils partaient, ils le devaient presque ! Ils passaient un mois à terre dans les bistrotts sur le quai de La Fosse à Nantes. Vous en avez entendu parler du quai de la Fosse ? C'est là qu'on ramassait tous les longs courriers. Ils venaient tous dans ces maisons, alors vous aviez les femmes, vous aviez le manger et vous couchiez à bord. Vous n'aviez pas de sous alors on vous faisait crédit jusqu'au moment du départ. Alors le capitaine d'armement vous faisait une avance sur le voyage et les tenancières, elles venaient à bord avec la liste : untel me doit tant, untel me

*Quand on arrive, quand on est jeune alors qu'est ce qu'on cherche ? Les femmes !*

doit tant. Le capitaine les réglait avant de vous donner vos sous. Vous alliez au marchand de linge à côté du pont transbordeur, vous n'aviez pas de linge, vous n'aviez pas de sous, vous disiez « portez-moi un bleu, un ciré, une paillasse et deux couvertures », alors il marquait, vous n'aviez pas besoin de sous ! Et ceux qui étaient mariés, ils déléguaient. S'ils touchaient 80 F par mois, ils déléguaient 40 à la femme et ils avaient 40 pour payer leurs dettes quand ils arrivaient de voyage. La compagnie envoyait tous les mois 40 F à la femme. »

Georges Pélissa embarquera ensuite pour l'Egypte ou les Amériques sur des vapeurs plus rapides et plus confortables que les grands voiliers. « Je vous dis qu'au lieu de faire trois-quatre mois de mer, les vapeurs passent par le détroit de Magellan et arrivent dans les vingt jours au Chili. Et à l'arrivée, ça coutait moins cher. Mais la vie n'était pas la même, on mangeait du frais parce qu'on prenait du bétail à bord, des moutons, des poulets, des cochons, des veaux... Sur les voiliers, non ! Les deux ou trois porcelets, ils étaient pour le carré des officiers, pas pour les autres. Pourtant à bord de ces voiliers, on avait une bonne mentalité. Jamais je n'ai vu, non jamais, de dispute. Jamais rien. C'étaient les jeunes qui faisaient la table, qui lavaient les assiettes, nettoyaient le poste. Les vieux, non ! On leur portait à manger et on leur servait le quart de vin. On leur disait "fais-moi une paire de sandales" et ils nous répondaient "allez va, bois ton quart ". Alors on leur devait un quart. »

PROPOS RECUEILLIS PAR GÉRARD RÉTHORÉ

\*L'armement Bordes a eu deux navires appelés "Madeleine", prénom de leur marraine, l'épouse d'Alexandre Bordes. Le premier était un quatre-mâts barque lancé à Nantes en 1895. Alors qu'il avait commencé à charger sa cargaison de nitrate, il chavira le 24 juin 1911 avant d'avoir pu s'échouer lorsqu'un ouragan s'abattit sur la rade d'Iquique. C'est sans doute à ce naufrage que fait échos Georges Pélissa. La "Madeleine 2" était un trois-mâts construit en 1902 à Rouen. Il a été coulé le 31 juillet 1917 par un sous-marin allemand une vingtaine de jours après le début de son voyage. Les rescapés furent recueillis par le steamer américain "Santa Cecilia" et débarqués le 4 août à Casablanca.

## La "Loire", un fleuron de l'armement Bordes

Quatre-mâts barque sur lequel Georges Pélissa a franchi pour la seconde fois le Cap Horn au cours d'un voyage qui dura près de neuf mois, la "Loire" avait réussi à rallier Iquique sur la côte chilienne au départ de Portland en Angleterre en 66 jours en 1900. C'était un navire de marche. Lancée à Nantes en 1897, la "Loire" a été démantelée en 1924 après avoir traversé la guerre de 14-18 en échappant aux sous-marins allemands. Il était célèbre pour avoir réalisé le sauvetage du clipper anglais "Dalgomar" en 1913. Le vaisseau qui pouvait déployer 4 300

m<sup>2</sup> de voile (60 % de la taille d'un terrain de foot) était l'un des fleurons de l'armement Bordes qui compta jusqu'à 46 voiliers et employa jusqu'à 1 400 matelots, assurant la moitié des importations européennes de nitrate jusqu'au déclenchement des hostilités. La compagnie, fondée en 1847 par Antoine-Dominique Bordes associé au capitaine Le Quellec, sera dissoute en 1935 après avoir vu son activité décliner tout au long des années 20 en raison de la concurrence des "vapeurs".