

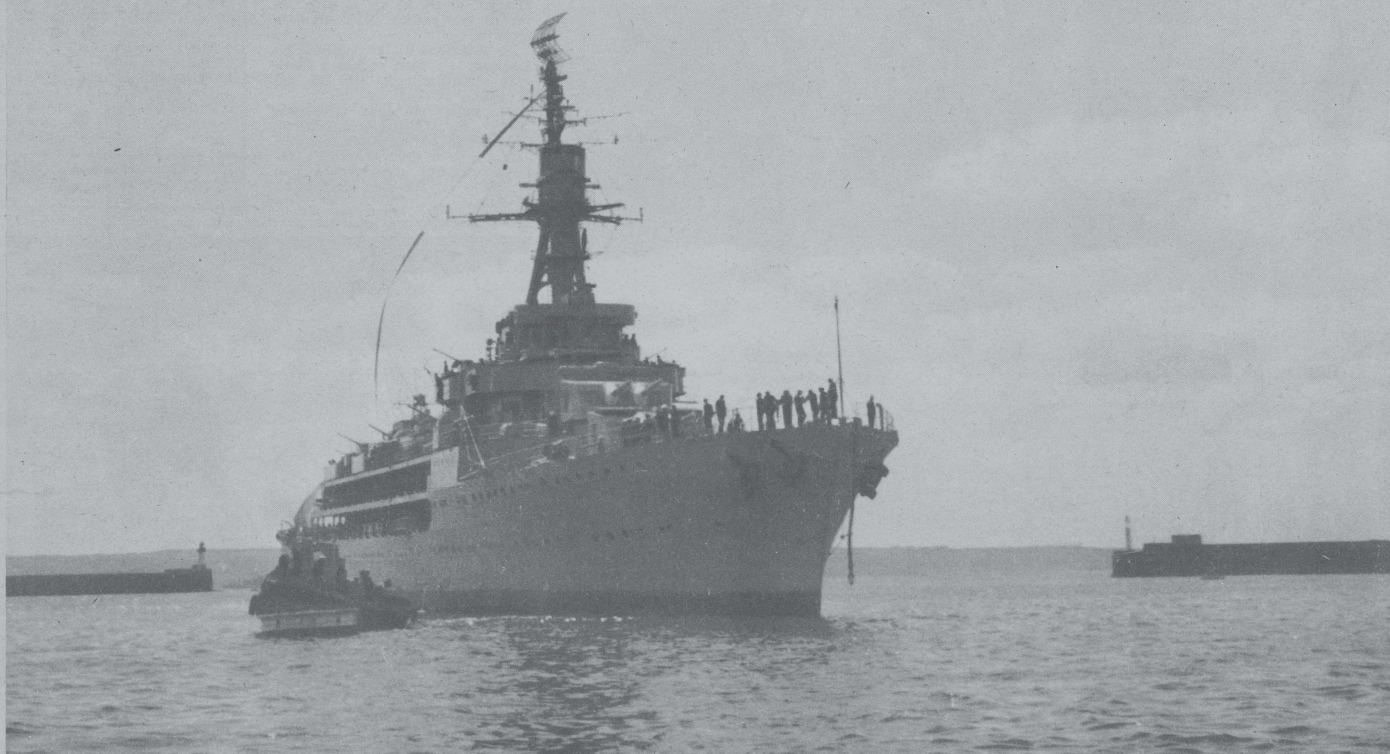
N° 850
20 JUIN 1964
0 F 70

Fondé en 1945
par P.-J. LUCAS
Rédacteur en chef :
Claude CHAMBARD

Cols bleus

ABONNEMENTS :
C.C.P. Paris 1814-53

Six mois : 16 F.
Un an : 30 F.



UN TRIOMPHAL RETOUR

(Voir page 10)

A BORDEAUX :

Le XX^e Congrès des Capitaines Cap-Horniers

(De notre envoyé spécial
Eric JACQUES)

Le Congrès de 1966 aura lieu à SAINT-MALO

LES manifestations qui marqueront le XX^e Congrès des Capitaines au Long-Cours Cap-Horniers débuteront en fin d'après-midi, le vendredi 29 mai, dans les salons du Grand Hôtel de Bordeaux où les participants du Congrès venus de toutes les contrées de la France, d'Allemagne, d'Angleterre, de Finlande, de Suède, de Norvège, de Hollande, se retrouveront autour du grand mât, le commandant Menguy, et malgré leur âge, c'est avec une juvénile ardeur qu'ils évoqueront un passé à jamais disparu et qu'ils ont été les derniers à vivre.

Ce cocktail de retrouvailles se poursuit fort tard, et c'est à regret qu'ils se séparent, mais ils se retrouveront le lendemain matin pour une séance de travail qui, d'ailleurs, ne dura pas longtemps et où les discussions furent aérées, il fut convenu que le Congrès 1965 tiendrait ses assises en Allemagne, à Kiel et à Lubeck et que 1966 verrait à nouveau Saint-Malo les accueillir à l'occasion de l'inauguration du musée des Cap-Horniers. Quelques questions furent étudiées motivées par l'internationalisation de l'amicale.

Autour du grand mât Menguy étaient réunis les présidents des bordées : capitaine Blondel pour la bordée du Suroît, capitaine Leluède pour la bordée de la Méditerranée, capitaines Gauthier et Briand pour les Malouins, l'amiral Sir Henry Ruthven Moore pour les Cap-Horniers anglais, capitaine Lemaître pour la Belgique, capitaine Thorsten Almgreen pour la Suède, capitaine Bendt Santesson pour la Finlande et la Suède, capitaine Van Vulpen pour la Hollande.

Lorsque cette brève séance de travail fut terminée, les congressistes, leurs épouses, ainsi que les invités prirent place dans une importante caravane de cars qui leur permit de visiter rapidement Bordeaux puis de se rendre dans la région des « graves » où ils furent accueillis au château Bouscaut. Une substantielle dégustation de ce vin au fumet particulièrement délicat leur fit regretter de quitter une cambuse si bien garnie.

C'est à l'Alhambra de Bordeaux que se déroula le fameux déjeuner de tradition. Suivant le protocole, le grand mât Menguy ne pénétra dans la salle pour rejoindre sa table que lorsque tous les convives eurent pris place. Entouré de charmantes Antillaises qui, au préalable, avaient fait déguster un fameux punch martiniquais, il pénétra dans la salle, puis, seul, il parcourut l'allée centrale, après les honneurs du sifflet rendus par le commandant Moro. C'est alors que des hip... hip... hurrahs ! s'élevèrent de l'immense salle lancés par la totalité des convives.

Les congressistes furent ensuite reçus au Palais de Rohan, hôtel de ville de Bordeaux, par M. Fonade, adjoint au maire de Bordeaux et le représentant. En effet, le président Chaban-Delmas participait au même moment aux manifestations qui marquaient le jumelage de Munich et de Bordeaux.

Quelques minutes après la fin de cette manifestation, un violent orage, digne du Pot-au-Noir, s'abattit sur la ville...

Mais le dimanche 31 mai, le ciel était à nouveau dégagé lorsque les participants du Congrès prirent place à nouveau dans les caravanes qui devaient les mener de Bordeaux à Libourne à travers l'Entre-deux-Mers puis encore de Libourne

à Saint-Emilion en longeant les coteaux de la Dordogne.

Après que le service religieux fut terminé, les hôtes de Saint-Emilion se rendirent à travers ses rues pittoresques à l'église monolithe où la Jurade de Saint-Emilion les accueillit.

Furent intronisés le grand mât Menguy, le capitaine Lemaître, l'amiral Sir Ruthven Moore, le capitaine Walter Von Zatorsky, le capitaine Thorsten Almgreen, le capitaine Bendt Santesson, les capitaines français René Le Huède, Léon Gauthier et Henri Lellèvre.

Lorsque cette intronisation fut terminée, les Cap-Horniers prirent la direction du château Belair, pour le repas « maître de chai » servi à chandelles et au cours duquel le grand mât remit à M. Faul Morel, conseiller municipal représentant M. Janailac, maire de Saint-Emilion, la médaille d'honneur des Cap-Horniers.

Le lundi 1^{er} juin, on se retrouva une nouvelle et dernière fois place de la Comédie pour s'embarquer dans les cars à destination de Royan.

Les congressistes furent accueillis au Palais des Congrès par l'amiral Meyer, maire de la cité moderne de Royan et par le capitaine cap-hornier Jean Jourdan qui jouit d'une retraite bien méritée dans la cité royanaise.

Après avoir dégusté le fameux pineau des Charentes, on passa à table pour le repas « de fin de campagne ».

L'amiral Meyer prit la parole pour rappeler que lui aussi navigua très longtemps, et il ne manqua d'exprimer toute son admiration pour les anciens du Cap-Horn. Il regretta bien vivement l'absence du grand mât Menguy à qui son grand âge n'avait pas permis d'assister à cette dernière journée du Congrès. Il salua ensuite l'amiral Moore dont il rappela qu'il était l'héritier d'une nombreuse génération d'amiraux et de marins britanniques. Ensuite, il rendit un juste hommage au comte Von Luckner sous les ordres duquel navigua, le capitaine Von Zatorsky. Il rappela que le comte Luckner fut le dernier corsaire à voile et que, durant la guerre 14-18, il commanda le quatre-mâts « Seadler » qui captura de nombreux

voiliers et vapeurs tant français qu'étrangers. Il rappela que, si le comte Luckner fut un ennemi, il n'en resta pas moins plein d'humanité et il s'ingénia toujours à rendre moins désagréable la captivité de ceux dont il avait détruit les navires. Il rendit aussi un hommage à tous les autres représentants des bordées étrangères.

A l'issue du repas, l'albatros Blondel remit la médaille des Cap-Horniers à l'amiral Meyer.

Ce fut enfin l'embarquement à bord du « Côte-d'Argent » pour la traversée de l'estuaire de la Gironde.

Beaucoup d'anciens capitaines Cap-Horniers qui l'avaient franchi au cours du hasard de leurs escales dans le port de Bordeaux ne manquèrent pas d'évoquer les difficultés qu'ils rencontrèrent pour entrer dans les passes beaucoup plus difficiles et bien moins sûres qu'elles ne le sont maintenant. Ils évoquèrent aussi le courage des pilotes d'alors qui, avec leur dundee, se rendaient au-devant des navires jusqu'à Onessant, Land's End et le cap Finisterre.

Le capitaine Caplain nous raconta qu'alors qu'il commandait le « France 2 », il entra dans des conditions particulièrement difficiles au Verdon le 17 février 1919 par un coup de vent de noroît. Cette rentrée fit sensation...

A Port-Bloc, les congressistes prirent à nouveau place dans les cars pour se rendre au château Pontet-Canet où leurs Seigneuries du Bon Temps Médoc et des Graves les accueillirent dans les chais du château.

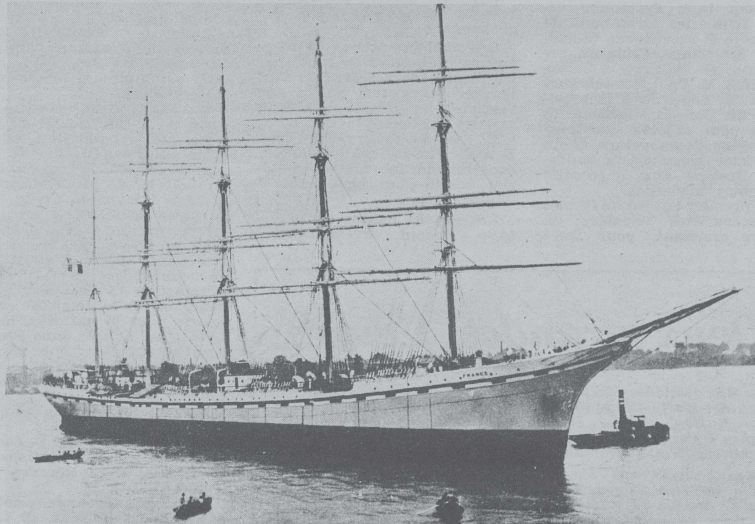
Le grand maître Cruze procéda suivant le cérémonial traditionnel à l'intronisation d'un certain nombre des principaux des équipages. Furent notamment intronisés les albatros français Blondel, Caplain, Calais, Louvet, ainsi que six autres albatros et mallamoks étrangers.

Avant la séparation, unanimes, les participants ont tenu à féliciter et à remercier les organisateurs du XX^e Congrès. Cette organisation, qui a demandé plusieurs mois, a été réa-

lisée par le capitaine Blondel, le chancelier Moro qui fut un organisateur dynamique et qui sut toujours créer une sympathique ambiance au cours des manifestations, les commandants Durrieux, Laborde, Guénéron et tous les membres de la bordée du Suroît et notamment le commandant Moreau qui réalisa les tables qui ornent les tables du déjeuner de tradition et qui apportèrent une note particulière au Congrès des Cap-Horniers.

Ajoutons que, pour remercier le chancelier Moro, la bordée hollandaise avait tenu au cours du déjeuner de tradition à lui offrir un magnifique pot à tabac, ainsi que des pipes en terre.

L'agence Tourny Voyages avait contribué à la bonne marche du Congrès et le capitaine du « Côte-d'Argent », ses officiers et son équipage, firent tout pour être agréables aux anciens de la voile lors de la traversée Royan-Port-Bloc.



Le voilier « France II », construit à Bordeaux en 1911, perdu sur un récif à 60 milles de Nouméa en 1922, fut avec ses 128 m. de long le plus grand voilier du monde. (Photo aimablement communiquée par M. Jean Gabard, d'Angoulême.)

SAINT-

Une reconstruction

EN août 1944, la ville de Saint-Malo, le château sont à peu près intacts. La magie. Les immeubles de la périphérie façades imposantes.

Le centre de la ville est rasé. Sur ont été détruits. Ils représentent 2 000 Çà et là, quelques immeubles se dr pourquoi.

Les dégâts sont évalués à 3 milliards 15 milliards en valeur actuelle (ancien

La reconstruction de Saint-Malo Chambre, maire de Saint-Malo, anci l'Association syndicale de reconstruct

Le président de l'A.S.R. a été assist architecte en chef du ministère de la tecte en chef des Monuments histori Jeunes architectes parisiens et malou

Comme partout en France, les dépe par l'Etat ; les travaux sont exécutés s tementale de la reconstruction de Be

L'implantation générale des voies la cité, est maintenue dans ses grande excès (largeur moyenne moins de 7

recherchés des développements trop créés à l'intérieur des îlots sous forme

Le morcellement infini de la propri diminué. L'îlot 23, par exemple, remp sions modestes. L'îlot 52, de forme g

quatre îlots réduits, de formes irrég entre la Poissonnerie et la Grande-Po

Pour éviter une perte trop grande sages couverts sont aménagés en mai des boutiques respectant les axes de

trois ou quatre étages d'habitation, c créé, rendent à la ville ses possibilités brables couloirs d'accès disparaissent.

A l'heure actuelle, tous les comm reconstitués et plus de 7 000 person En 1959, la quasi-totalité des habitant

muros Mais en dehors de ces immeuble tation, et pour redonner sa vie norm lourde charge de cette résurrection m ment à la reconstruction des bâtiment

Le premier de ces bâtiments réoc n'avait pas été atteint) fut l'hôtel de u du château, avec en plus des servic Reconstruction et remembrement, la

Ensuite, ce fut le groupe scolaire o cours élémentaire pour les garçons, e pour les filles et une école maternelle.

Puis, début 1952, l'hôtel des fina trouve la recette des finances, les ser maines, la conservation des hypothèc rectes, etc.

Extra-muros, le casino, comportant de spectacles, des salles de jeux et de être exploité dès la saison d'été 1956.

De plus, l'hôpital intercommunal moderne et d'une capacité de près de 2 1958.

L'Ecole nationale de la Marine mu Et il a été procédé à la construct fonctionne depuis fin 1959.

Il est à noter que la presque total avec ses façades de granit, au caracté mité du bassin de Dinan et aux initi s'équiper pour l'exploitation rationnelle de ce matériau incomparable suscep réalisations architecturales.

Enfin, en dehors de Saint-Malo int quement les bâtiments destinés à l'ha que 36 groupements ou îlots ont été ré syndicale de reconstruction. Ces 36 o les territoires de Saint-Malo extra-mu représentent également un volume app sur près de 200 immeubles.

La reconstruction de Saint-Malo res amis de la F.A.M.M.A.C. pourront le c



Le grand mât Menguy bien entouré, accueilli au déjeuner de tradition par de la médaille, qui va lui rendre les honneurs au

MALO

son exemplaire

estie, brûle. Seuls les remparts et le cathédrale est sérieusement endommont brûlé. Seules demeurent leurs

0 immeubles 650, soit plus de 80 % ements et 300.000 m2 de planchers. ent intacts, on ne sait pas trop

francs en valeur 1944, soit environ (francs).

est alors dirigée par M. Guy La ministre d'Etat, et président de

ans cette tâche par M. Arretche, onstruction, par M. Cornon, archi- es, ainsi que par une pléiade de

es de reconstruction sont financées s le contrôle de la Direction dépar- es.

nciennes, née du relief même de lignes. Les rues sont élargies sans (mètres) alignées sans que soient ttilignes. Des espaces libres sont le cours-jardins.

é est atténué, le nombre des flots de quatre flots anciens de dimen- métrique parfaite, se substitue à ères, entassés dans la basse ville

en façades commerciales, des pas- endroits, permettant d'y installer rculatation ancienne, cependant que struits au-dessus du porche ainsi le logement. De même, les innom-

es intra-muros sont pratiquement vivent à l'intérieur des remparts. a pu réintégrer Saint-Malo intra-

estonnés au commerce et à l'habi- e à la cité, l'équipe qui porta la ubla pas de s'attaquer parallèle- administratifs et d'intérêt général. pés (à part la Poste centrale qui le au début de 1952, dans l'enceinte e de la mairie, les bureaux des A.S. bliothèque, le musée.

art en octobre 1951, qui comprend : rs élémentaire et complémentaire

es, place Gasnier-Duparc, où l'on es de l'enregistrement et des do- es contributions directes et indi-

on particulier une magnifique salle unions, dancing et restaurant, a pu

e Saint-Malo - Saint-Servan, très lits, est en service depuis janvier

chande a été ouverte en 1959. n d'un abattoir intercantonal qui

s de Saint-Malo a été reconstruite e si particulier, grâce à la proxi- tives des entreprises qui ont su es carrières et permettre l'emploi e d'assurer les plus remarquables

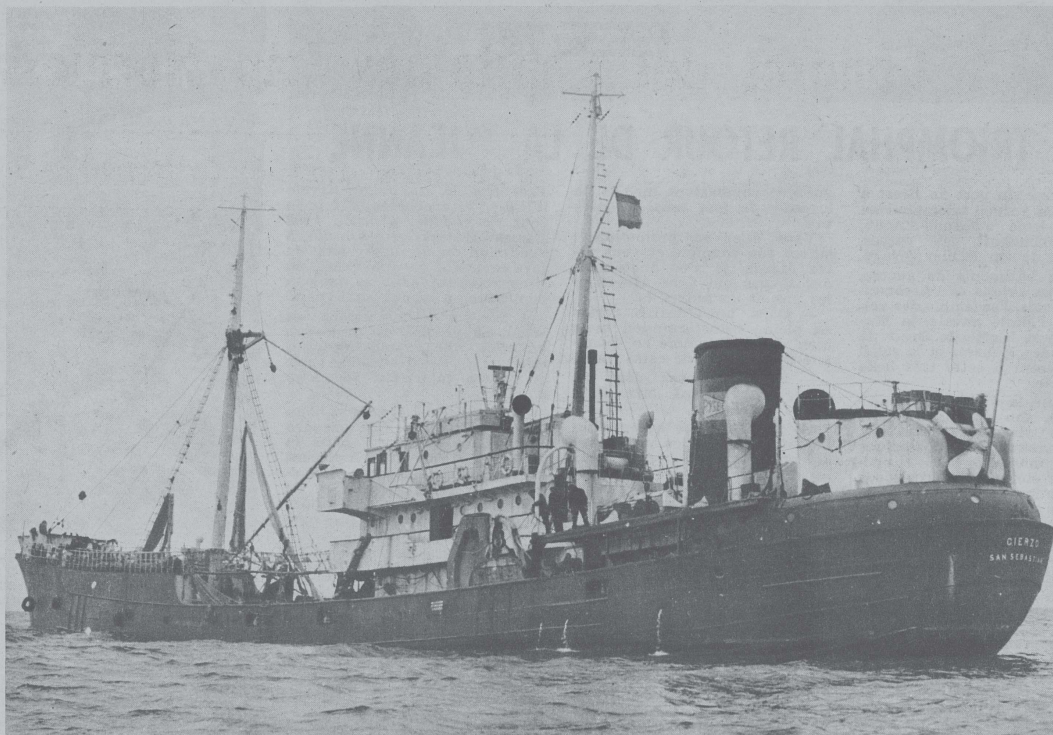
-muros et en ce qui concerne uni- tation, il faut également signaler isés par les soins de l'Association rations se trouvent réparties sur s, Saint-Servan et Paramé. Elles sciable de travaux, puisqu'il porte

un modèle du genre ainsi que nos stater en cette fin de semaine.



commandant Moro, chancelier flot.

LA CAMPAGNE DU "BOURDAIS"



Le 15 mai, vers 15 h, le chalutier espagnol « Cierzo » entre en collision avec un iceberg dans le détroit de Belle-Isle ; ses cales 1 et 2 sont rapidement pleines d'eau. Le « Cierzo » menacé garde une équipe réduite à bord, le reste de l'équipage est transféré sur un autre chalutier espagnol, le « Bochorno », qui l'escorte ; le groupe essaye de rallier Saint-Jean de Terre-Neuve.

Averti le samedi 16, à 15 h, que le « Cierzo » était en difficulté, le « Commandant-Bourdaï » le rallie à 18 h 30 et l'escorte vers la baie de la Trinité pour atteindre un mouillage abrité.

Le dimanche 17, devant l'anse du Vieux-Perlican, une équipe est envoyée à bord du chalutier espagnol. La brèche est reconnue et obturée.

Sur notre photo du bas, on reconnaît le matelot Espinasse en tenue de plongée et, à sa droite, le Q.-M. Bayard et le Q.-M. manœuvrier Hervé.

Vers 13 h, le « Commandant-Bourdaï » et le « Cierzo » appareillent pour éviter un encerclement par une barrière de glaces dérivant vers le mouillage. Une équipe de mécaniciens restera à bord pour poursuivre l'assèchement des cales tout en faisant route vers Saint-Jean. Le « Cierzo » rallie ce port à 23 h ; les cales sont pratiquement asséchées.

Un exemple entre tant d'autres, de l'activité de la Marine nationale et de la solidarité des gens de mer...

