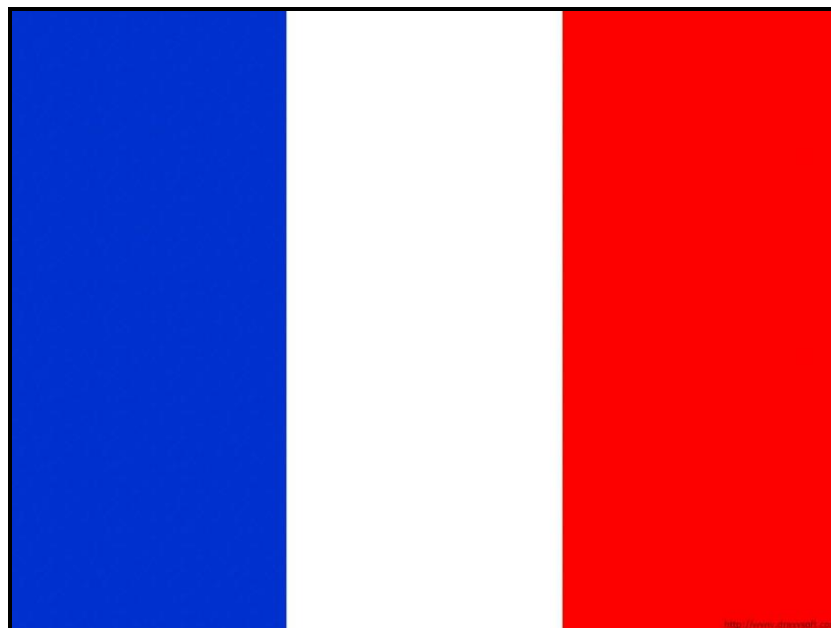




CUTTY SARK

GREENWICH

**French guide**  
**Guide Français**



# **Introduction**

## ***Le clipper Cutty Sark***

Le Cutty Sark fut commandité par un Ecossois, John Willis. Il avait lui-même navigué vers la Chine pour le transport du thé, à sa retraite il devint ainsi armateur succédant ainsi à son père, propriétaire d'une flotte de navires marchands. Le Cutty Sark fut construit en Ecosse en 1869 par la compagnie Scott & Linton, qui fit faillite pour des raisons contractuelles, avant que le bateau soit terminé.

Le nom « Cutty Sark » est inspiré d'un poème de Robert Burns intitulé « Tam O'Shanter ». Ce poème raconte l'histoire de Nannie, une sorcière portant un « cutty sark » qui est un mot des basses terres d'Ecosse utilisé pour désigner un court sous - vêtement. Pourquoi son propriétaire, John Willis, donna-t-il ce nom à ce bateau demeure un mystère. Par contre il n'est pas surprenant qu'il ait choisi une œuvre du poète le plus célèbre d'Ecosse.

Le Cutty Sark fut lancé le 22 novembre 1869. Le 13 janvier 1870, il quittait la Clyde. Un mois et deux jours après, il levait les voiles de Londres pour la Chine.

## ***La cale inférieure (Lower Hold)***

La structure du Cutty Sark : la cale inférieure

La charpente métallique du XIX<sup>e</sup> siècle est peinte en blanc. La nouvelle structure en acier qui maintient le Cutty Sark et préserve sa forme, est quant à elle peinte en gris.

Vous marchez sur des répliques de caisses à thé : il n'y avait pas à l'origine de pont ici. Tout cet espace était utilisé pour entreposer la marchandise.

La majorité des planches de la coque datent de 1869, l'année de construction du Cutty Sark.

## Des navires en bois pour le transport du thé

Les propriétaires de navires comme John Willis pensaient qu'un bateau avec une structure métallique, des planches en bois et un revêtement en cuivre sur la coque -comme le Cutty Sark- était parfait pour le transport du thé. L'armature métallique prenait moins d'espace qu'une charpente constitué uniquement de bois. Le revêtement en cuivre empêchait les cirripèdes et l'herbe de s'accrocher, contrairement à une coque en fer utilisée à cette époque là. Certaines personnes pensaient également que les bateaux en fer faisaient « transpirer » le thé.

Le revêtement de la coque du Cutty Sark est un alliage de métaux fait de cuivre (70%) et de zinc (30%). C'est une réplique moderne très proche du métal de Muntz qui couvrait originellement la coque en-dessous de la ligne de flottaison.

### *Cutty Sark : le navire marchand*

Le Cutty Sark réalisa huit voyages entre la Chine et Londres avec du thé, dont le dernier en 1877. Pour les quatre premiers, il chargea sa cargaison de thé à Shanghai. Ensuite, pour les quatre voyages suivants, il prit sa cargaison à Hankou, un port à environ 1000km en amont du fleuve Yangzi Jiang. En moyenne, il transportait plus de 10000 coffres à thé soit environ 600 tonnes de thé (l'équivalent de 200 millions de tasses de thé!) ce qui équivaldrait à environ à 23,2 millions d'euros.

Son voyage le plus rapide entre la Chine et Londres dura 109 jours depuis Hankou. Il déchargeait toujours ses marchandises aux docks « East India » de Londres aujourd'hui fermés. Ils se situaient à environ 3km en aval sur le fleuve par rapport à son emplacement actuel, ici à Greenwich.

L'inauguration du Canal de Suez se déroula en 1869, année de construction du Cutty Sark. Désormais, les bateaux à vapeur étaient capable de ramener du thé de Chine en seulement 60 jours. Les vents de la mer Rouge et de la Méditerranée rendaient très difficile la navigation pour les grands voiliers. Ces derniers ne pouvaient pas

emprunter le Canal, ni rivaliser avec les autres navires et furent peu à peu évincés du négoce du thé.

En 1878, le Cutty Sark retourna en Chine mais il ne put trouver suffisamment de thé pour remplir sa cale. A la place, il transporta diverses marchandises autour du monde et eut comme dernière escale New York.

## ***L'entrepont ('Tween Deck)***

### ***La structure du Cutty Sark : l'entrepont***

L'entrepont était utilisé pour entreposer les marchandises à l'exception du quartier d'équipage à la proue. Quand le bateau fut construit, cette zone fut utilisée pour le logement des simples matelots et ainsi que les plus qualifiés.

Après le second voyage, le gaillard d'avant fut abandonné parce qu'il était trop inconfortable et rendait difficile l'accès rapide pour les hommes au pont principal. Un nouveau rouf fut ajouté sur le pont principal pour fournir des hébergements supplémentaires et le gaillard d'avant servit en partie comme réserve et comme espace supplémentaire pour la cargaison.

### ***Le Cutty Sark : le navigateur***

Après avoir eu des difficultés à trouver une cargaison de thé, le Cutty Sark passa cinq ans à faire du tramping. Cela consistait à aller de port en port pour transporter toutes marchandises disponibles.

En 1883, le Cutty Sark rejoignit le commerce florissant du transport de la laine australienne. Chaque année jusqu'en 1895, il partait l'été pour l'Australie afin de charger une cargaison de balles de laine et revenait la vendre en Angleterre pour le printemps.

Le Cutty Sark s'imposa comme le plus rapide des clippers pour la laine. Sous son dernier capitaine sous pavillon anglais, Richard Woodget, il établit un record de 73 jours pour son voyage d'Australie à la Manche, ce qu'aucun autre navire ne put égaler.

Le Cutty Sark effectua un total de douze voyages pour la laine. Il accosta huit fois à Sydney, trois fois, à Newcastle, NSW (Nouvelle-Galles du Sud) et une fois à Brisbane. Entre 4 300 et 5000 balles de laine furent chargées, lestées avec 200 tonnes de chrome-nickel.

### ***Le Cutty Sark devint Ferreira***

En 1895, comme le navire n'était plus aussi rentable, John Willis vendit le Cutty Sark à Ferreira & Co de Lisbonne. Il avait pressenti que les jours des voiliers touchaient à leur fin, le sien avait déjà parcouru des milliers de miles nautiques. Renommé Ferreira, le navire transporta des marchandises de 1895 à 1922 particulièrement vers les colonies portugaises en Afrique et au Brésil mais aussi aux Etats Unis et en Angleterre.

En 1922, Ferreira & Co vendit le navire à la « Companhia Nacional de Navegação ». Cette dernière le renomma « Maria do Amparo ».

### ***Le Cutty Sark : un navire école***

En 1922, le bateau était en mauvais état et après avoir essuyé une tempête depuis Londres, il échoua à Falmouth. Là bas il fut reconnu comme l'ancien Cutty Sark par Wilfred Dowman, un ancien capitaine de bateau à vapeur. Dans sa jeunesse, il l'avait vu à son heure de gloire, et adulte, il était déterminé à le sauver pour la nation. Lui et sa femme achetèrent le vieux clipper et le firent remorquer jusqu'à Falmouth. Ils commencèrent à le restaurer afin de l'utiliser comme voilier école immobile et comme attraction touristique.

A la mort du capitaine Dowman en 1938, sa veuve Catharine offrit le bateau à une autre école de voile – le « Incorporated Thames Nautical Training College », à Greenhithe sur la Tamise. Cette école le conserva jusqu'en 1953.

### ***Le pont principal (Main Deck)***

## ***Les équipages du Cutty Sark***

En 1872, Cutty Sark partait de Londres avec 30 hommes à son bord : le capitaine, le second, le premier et le deuxième lieutenant de pont, un cuisinier, un steward, un maître charpentier et un maître voilier, 19 matelots qualifiés, trois simples matelots et un apprenti. Telle était la composition typique de l'équipage quand le Cutty Sark transportait du thé. Cependant son gréement avait été réduit pour le commerce de la laine et nécessitait ainsi moins d'hommes. En 1890, le voilier partit de Londres avec seulement 19 hommes au total dont 9 marins et 3 apprentis.

La plupart des marins qui naviguèrent à bord du Cutty Sark ne firent qu'un seul voyage. Ils étaient payés à leur retour à Londres et ils devaient ensuite chercher un autre bateau. Beaucoup prirent l'opportunité d'un aller gratuit vers l'Australie. Par exemple en 1876, 12 des 15 matelots qualifiés désertèrent. Ils furent remplacés par des matelots australiens payés très chers. Le plus jeune des marins était un apprenti de 14 ans et le plus ancien : 54 ans, un matelot qualifié.

Des 682 hommes qui firent parti de l'équipage du Cutty Sark, seuls 5 furent perdus en mer.

La vie à bord :

Voici un menu hebdomadaire typique pour les marins :

Lundi : soupe de petits pois et petit salé

Mardi : viande salée et morceau de pain

Mercredi : soupe de petits pois et petit salé

Jeudi : viande salée et morceau de pain

Vendredi : soupe de petits pois et petit salé

Samedi : « Junk » (viande en salaison) et pommes de terre

Dimanche : « Leu pie » (tarte de pommes de terre)

Plus du café, du thé, des biscuits, du jus de citron vert (quotidien) et 400g de sucre et de beurre par semaine.

## La perte de deux marins extrait du journal du Capitaine Woodget

2 Avril 1893

A 14h30, pendant qu'ils hissaient le grand foc, John Doyle et John Clifton, sont tombés du beaupré à cause d'une vague et se sont noyés. Tout ce qui était possible a été fait en tenant compte de la météo. J'ai entendu pleurer à l'avant et je pensais que quelqu'un était blessé. J'ai regardé le côté exposé au vent et je n'y ai rien vu, mais quand je suis allé à la poupe côté exposé au vent, j'ai vu deux hommes se débattre dans la mer à environ 12 ou 15m contre le vent. J'ai demandé à ce qu'on abaisse la barre et en même temps qu'on leur jette une bouée de sauvetage, mais les deux hommes étaient déjà loin. J'ai vu Doyle couler et remonter de nouveau à la surface, je pouvais le voir se débattre sous l'eau. Je n'ai pas vu Clifton faire un effort pour atteindre la bouée, il tournait sur lui-même et après je ne l'ai plus vu. La mer était trop déchaînée pour descendre un bateau. Étrangement, une minute avant ils étaient sur le beaupré, riant de voir que les embruns passaient au-dessus de la proue et alors que les autres étaient mouillés pendant qu'ils étaient au sec. Les ténèbres se sont abattues sur le navire ! Deux jeunes hommes sont partis pour l'Eternité.

## ***Le Dock (the Dock)***

### ***Préserver le Cutty Sark***

Au début des années 50, le duc d'Édimbourg et le directeur du « National Maritime Museum » créèrent une organisation pour préserver le Cutty Sark comme un mémorial à la gloire des voiliers et des hommes qui ont servi la Marine Marchande.

Le 10 décembre 1954, Le Cutty Sark fut acheminé à un dock spécialement créé à Greenwich. Puis le projet de restauration commença pour s'achever en 1957.

Après 50 ans à Greenwich, la rouille rongea la charpente du Cutty Sark, le pont principal prenait l'eau dangereusement, enfin le poids du

navire endommageait la quille. Sa silhouette -la véritable raison de sa remarquable carrière- était menacée d'être perdue.

En 2006, des travaux commencèrent pour stopper les détériorations de la charpente et pour renforcer le bateau. Pour soulager la quille du poids du navire et préserver son unique forme, le Cutty Sark a été surélevé de 3,3m dans les airs. 24 vérins soulevèrent le bateau maintenu en position et en sécurité grâce à 22 supports. Le poids du bateau est maintenant allégé grâce à ces supports et pour la première fois les visiteurs peuvent avoir l'unique expérience de marcher dessous un trois mâts.

Le Cutty Sark fut rouvert au public par la Reine Elizabeth II le 25 Avril 2012.

### L'incendie de 2007

Aux premières heures du 21 mai 2007, un incendie se déclencha dans la cale inférieure. Le feu fut éteint en moins de deux heures et le bateau fut sauvé par d'héroïques pompiers. Malgré une enquête de 18 mois par Scotland Yard, la cause du feu reste toujours indéterminée : une des pistes possibles serait à la surchauffe d'un aspirateur industriel.

A ce moment là, le Cutty Sark était déjà dans une phase essentielle de conservation : la moitié des planches de la coque, tous les mâts, les roufs et la garniture du pont avaient été retirés pour restauration et entreposés quand l'incendie se déclara.

Grâce à la qualité des matériaux utilisés lors de la construction, une grande surface a été brûlée mais les fines planches en teck de la coque ont pu être rabotées et réutilisées. La structure métallique a été redressée là où elle avait été déformée par la chaleur de l'incendie.

Il est estimé que seulement 2% de la facture originelle – les matériaux qui dataient de la période pendant laquelle le bateau a été utilisé comme cargo- ont été perdus dans l'incendie. Après l'achèvement du projet de conservation, environ 90% de la coque sont d'origine.



## **La collection de figures de proue du Cutty Sark**

**Les figures de proue décoraient traditionnellement les proues des bateaux. Pour les navires marchands du XIX siècle, le choix des figures de proue dépendait du propriétaire du bateau. La sculpture pouvait représenter une personnalité populaire du moment, un personnage tiré d'un roman ou d'une légende, voire même un membre de la famille du propriétaire.**

**Les hommes pensaient souvent que les figures de proue représentaient aussi bien l'esprit que le nom du bateau. Elles pouvaient les aider à mettre le cap sur un chemin sûr pour rentrer chez eux. La collection de Long John Silver -donnée au Cutty Sark Trust par Sydney Cumbers- est la plus grande collection au monde de figures de proue de la Marine marchande. Ces figures de proue proviennent toutes de navires marchands. Cet espace est un mémorial dédié aux hommes de la marine marchande tout le Cutty Sark lui-même.**