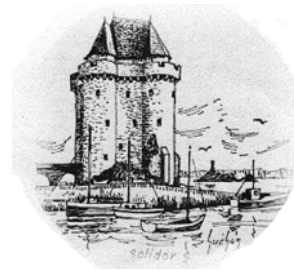


COMMUNICATION

N° 91 - Novembre 2024

CAP HORN AU LONG COURS

<https://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Nous retrouvons Camille LESQUEL dans l'océan Indien, matelot léger sur le 3-mâts *Bon Premier* qui transporte des rails pour Townsville en Australie.

Mais nous n'achèverons pas ici le tour du monde du jeune marin, car nous nous devons d'annoncer la commémoration du naufrage du voilier finlandais *Port Caledonia* dans le pertuis d'Antioche il y a cent ans. Nous célébrerons prochainement cet anniversaire, avec nos amis finlandais et avec les habitants de l'île d'Oléron dont les parents ont assisté, épouvantés, à la disparition de 25 marins qu'il leur a été impossible de sauver.

Passé par le cap Horn, le 4-mâts venait du Chili chargé de 4 000 tonnes de nitrate pour La Pallice. Il était affrété par la compagnie Bordes. Le 2 décembre 1924 il disparaissait sur le rocher d'Antioche. Tout ce qui était possible avait été tenté pour sauver les marins, mais en vain, il faisait très mauvais temps.

Roger BITHONNEAU, le maire de Saint-Denis d'Oléron, écrira un poème, "Antioche" : « à partir de la tradition orale... texte que j'ai mis en musique et qui est interprété par la troupe du Foyer Rural », dira-t-il.

Différentes animations vont rendre hommage aux naufragés du *Port Caledonia*. La troupe des "Mareyants" présente un spectacle le 29 novembre au soir. Le 30 après-midi, deux conférences retracent l'histoire de ce naufrage : l'une "Antioche, issue meurtrière d'un voyage au Chili du 4-mâts finlandais *Port Caledonia*" par Brigitte et Yvonnick LE COAT, l'autre "Le *Port Caledonia* : de la construction jusqu'à la découverte de son épave" par Pierre-Emmanuel AUGÉ et Vincent LEBARON qui ont aussi monté une exposition. D'autres initiatives encore ont été prises.

Yvonnick LE COAT

Témoignage : Le "Tour du Monde" par le Cap Horn de Camille LESQUEL. (2)

Dans l'Océan Indien, il y avait des albatros, des malamoks ; on en pêchait autant qu'on en voulait avec des lignes comme on pêche le maquereau, le thon par exemple. On les mangeait ; on enlevait les nerfs et on faisait des pâtés ; ça changeait un peu. Mais le second capitaine, lui, Le Quellec, il les empaillait. Arrivé en Australie, il nous dit : « Venez par ici, vous allez les vendre et vous aurez un pourboire ». Alors, on vendait les albatros empaillés, de quoi boire un bock !



On pêchait... même les albatros... avec une ligne particulière !

Nous avons fait la traversée d'Angleterre à Townsville avec un chargement de rails ; une très mauvaise cargaison... c'est du plomb. On était chargés jusqu'à la lisse et parfois des poissons volants sautaient sur le pont. Il fallait que l'arrimage soit très bien fait : c'était une opération très délicate faite par des spécialistes. Il fallait élinguer le rail sur le mât de charge et viser le panneau qui n'était pas très grand pour l'amener dans la cale. Là les hommes alignaient les rails un par un et les coinçaient avec des coins en bois.

Dans les ports, les bateaux pouvaient être à quai ou sur rade. Par exemple, à Townsville, pour débarquer les rails de chemin de fer, le *Bon Premier* était à quai. De là on a pris un demi chargement de sable, en lest. Parce que quand ces grands voiliers étaient vides, ils chaviraient. Dans le port, ils étaient tenus d'un côté ou de l'autre par une épontille.

Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

CAP HORN AU LONG COURS

Cotisation annuelle : individu 15 €,
couple 20 €, association ou institution 50 €

Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette
tél : 01 69 07 72 26 courriel : by.coat@gmail.com



Destination Newcastle (Australie)

On a donc lesté et on est parti pour Newcastle [Australie]. On est resté sur rade un jour ou deux, puis, on nous a remorqués dans le haut de la rivière de Newcastle pour délestage et réparations.

On pouvait débarquer ; il y avait un petit bled où il y avait la "Mission". La ville se trouvait de l'autre côté de la rivière. La "Mission", c'est-à-dire "l'Armée du Salut", venait nous chercher pour aller là-bas à la messe. Après la messe, la fille du missionnaire nous servait du thé, à l'œil ; on ne pouvait pas payer, on n'avait pas de sous. On était bien reçus en Australie. La preuve, un jour on est venu nous chercher pour aller se baigner de l'autre côté de la rivière, du côté de la ville. On s'est baigné à poil !!! Je m'y suis baigné pour la première fois nu !!! Les filles se déshabillaient assez loin quand même, mais nous alors, de l'autre côté, on mettait un paquet de goémons pour sortir de l'eau.

Quand on est arrivé à l'entrée de Newcastle avec le *Bon Premier*, on a vu un navire qui avait fait naufrage. C'était un voilier français. On pouvait y accoster à marée basse. On est allé voir le bateau mes camarades et moi, et nous avons vu des noms de bretons dans la cabine intérieure du poste d'équipage dont il restait encore quelques cloisons blanches ou jaunes. J'ai gravé mon nom, Camille Lesquel, avec mon couteau à l'intérieur de la cabine, comme les autres quoi ! Il était là depuis plusieurs années, abandonné, largement abandonné : plus de passerelle... rien que la coque. Il devait se faire remorquer pour entrer à Newcastle, la côte était proche. L'accès au port de Newcastle est extrêmement délicat du fait de la présence d'une barre importante.



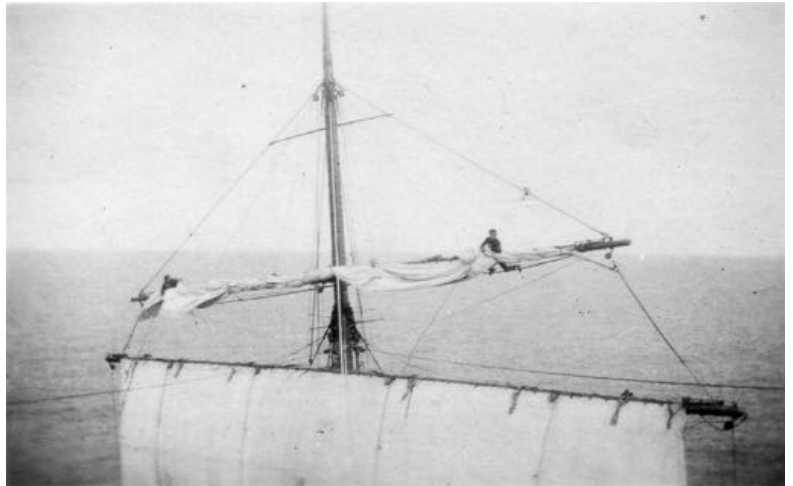
« C'était un voilier français » : l'*Adolphe*³ échoué sur l'Oyster Bank.

Enfin on a eu un fret : c'était du charbon que nous devons transporter au Chili. Contrairement à l'arrimage des rails et du salpêtre qui était assuré par des spécialistes, le charbon était chargé par nous, l'équipage, en vrac dans la cale. Il touchait même les flancs du navire, mais il fallait mettre en place des "bardis". Un

bardi, c'est une cloison construite avec tous les madriers que nous avons à bord. On les amarrait les uns aux autres et on les disposait pour bien caler le chargement en cas de gros temps. Maintenant on pouvait appareiller : on avait un fret et le *Bon Premier* était réparé.

Destination Iquique (Chili)

En route pour le Chili ! La traversée du Pacifique était le théâtre de courses entre les navires. C'était la "course des capitaines". Il y avait toujours la course entre les grands voiliers pour toucher la prime qui n'était donnée qu'au retour en France. Un voilier, commandé par Ernest Le Goulve était parti huit jours plus tôt, avec pari qu'il arriverait le premier à Iquique.



« Le matelot léger s'appuyait tous les cacatois et les voiles les plus hautes », les plus âgés n'y montaient plus.

La vie à bord était très réglée et répondait à des impératifs décrits dans les conditions d'engagement de la Compagnie. En plus des conditions naturellement difficiles de navigation, il fallait aussi faire face aux situations souvent tendues entre les hommes. J'en ai connu quelques-unes. Certaines cocasses, d'autres plus rudes et difficiles à supporter.

Le commandant du *Bon Premier* s'appelait Louis Bré dit "Coaltar", un surnom souvent donné aux capitaines. Il avait environ trente-cinq ans. Les capitaines et les seconds n'étaient pas tellement plus âgés que nous. Mais il fallait avoir au moins vingt-quatre ans et avoir le diplôme pour commander au long cours. L'équipage comptait vingt-trois hommes. Le second, Le Quelled, le lieutenant, Maubuchon, le bosco, le maître d'équipage, le cambusier considéré comme pilotin, le charpentier, le cuisinier avaient des cabines à l'arrière. Les deux postes d'équipage (bâbordais et tribordais) étaient sur l'avant. Il y avait seize couchettes. Le Quelled, le second, un gars de Quiberon, a fait toute la traversée du Pacifique dans sa cabine. Il ne la quittait que pour aller aux chiottes, sur l'avant du bateau. Il était en quarantaine. Il passait son temps à empailler des albatros. Le capitaine et lui ne s'entendaient pas du tout. Ils avaient le même âge. Il était aussi capitaine de la Marine Marchande. Il a débarqué à Iquique. C'était courant à bord de ces grands voiliers. Le bosco, Perrot, était de Binic : une brute alcoolique. Il était

méchant à bord, pour moi mais aussi pour les autres. Tout le monde se plaignait de lui. Le commandant Bré était dur avec ses officiers, plus ou moins avec nous. J'aimais assez bien le capitaine. Il ne m'a créé aucun ennui. Mais, il ne plaisait pas à tout le monde : il était dur par moments.

Pour la nourriture on avait toujours la même chose : le pain était inconnu mais nous avions des biscuits à satiété. Autrement, c'était des conserves, de la morue, du pâté d'albatros. Les marins étaient souvent atteints de scorbut qui faisait enfler les mâchoires et entraînait la chute des dents. Moi-même j'étais plutôt un grand costaud, assez fort, mais un peu enflé quand même, ça venait des salaisons. Pas vraiment malade cependant. À 80 ans, j'ai encore toutes mes dents, à part une qui est plombée.

Il y avait deux bordées qui faisaient le quart alternativement. Pour tout l'équipage 4 heures de quart, 4 heures de repos. À la fin du quart, un des matelots sonnait la cloche, il donnait les coups en fonction de l'heure qu'il était, et un autre matelot allait au poste d'équipage pour appeler la relève de la bordée. Si c'était la bordée de tribord qui était de service, il appelait : « As-tu entendu là, bâbordais ; debout au quart, debout au quart, debout bottes et casaques. ». Et les bâbordais y allaient. Et vice versa s'ils étaient tribordais. À l'avant se trouvait la cloche près du gaillard. Au bout de la cloche, il y a un bout de filin que l'on prend à la main pour appeler aux heures ou aux quarts. C'est le seul bout à bord d'un voilier qui a droit au nom de corde "la corde de la cloche". Sinon si tu parles de corde sur un bateau tu vas être très mal vu !



Avec une "paumelle" on poussait l'aiguille pour coudre les voiles.

Les officiers et les lieutenants ne faisaient pas de quarts ; ils se relayaient à tour de rôle. Le charpentier, lui, avait "nuit franche" ; pas de quart pour lui. Certains vieux matelots ne montaient jamais serrer les voiles, encore moins au cacatois, sauf en cas de force majeure.

En attendant les coups durs, ils passaient leur vie sur la dunette, tranquilles. Ils étaient avantagés et recousaient les voiles. Ils étaient bien là.



« Sur la vergue, tout le monde donnait un coup de main »... debout sur « une espèce d'haussière, de cordage où on posait les pieds ».

En cas de force majeure, sur la vergue de grand-voile ou sur la hune, tout le monde donnait un coup de main. Le cacatois était serré par un novice et un matelot. Mais pas les grands voiles ; il y fallait le poste d'équipage avec les vieux matelots de 48 ans et plus qui avaient fait dix fois le tour du monde, passé 3, 4, 5 ou 6 fois le Cap Horn. De vieux briscards. Ces vieux marins là, au long cours, qui avaient passé toute leur vie sur les navires, ils aimaient leur métier. Ils disaient en parlant de nous "crasse de meule" ou "bon à rien" et nous avertissaient : « quand vous allez passer le Cap Horn, ou le Cap de Bonne Espérance, vous allez en baver les jeunes, vous allez voir ce que c'est ». On les a passés ces caps terribles ; on en a vu de toutes les couleurs. J'ai 80 ans, je suis encore là quand même et plein de souvenirs.

Par exemple, un jour de tempête, par forts vents d'ouest, le père Dourver, un gars du Havre, un vieux matelot qui avait peut-être dix ou quinze ans de Cap Horn, a dû monter sur la vergue. Il avait mangé des biscuits avec de l'ail et du vin. Avant de monter dans la mâture, il avait mis une grosse chique dans la bouche. Alors que je serrais la voilure sur la vergue, mais sous le vent du père Dourver : « tchlac !!! » J'ai reçu en pleine figure un crachat, mélange de chique, d'ail et tout le bordel à voile... que leur dire à ces vieux là ? Hein ? Tu as encore le droit de te taire. Je devais aussi serrer les voiles avec les autres.

Sur les vergues il y avait une espèce d'haussière, de cordage où on posait les pieds. On avait intérêt à avoir des talons à nos bottes pour ne pas dérapier. Parce que si on dérapait dans la tempête, la voile battait et on tombait à la mer. Alors adieu Camille !!! Il fallait faire très attention, avoir des réflexes. Tous les gestes étaient importants. Chaque chose avait sa place. Aussitôt qu'on avait amené la voilure, quand le filin était libre, la première chose à faire pour le matelot léger ou le novice était de lover les filins au fur et à mesure pour être toujours bien rangés.

À suivre



SAVE THE DATE

CENTENAIRE DU NAUFRAGE DU PORT CALEDONIA

DU 29 NOVEMBRE AU 06 DÉCEMBRE

La municipalité de Saint-Denis-d'Oléron

En partenariat avec le Foyer Rural

L'AREPMAREF

Et L'association des Cap Horniers

**Vous convie à une semaine d'expositions, spectacles,
conférences et marche commémorative en hommage aux
naufragés du Port Calédonia.**

Un programme détaillé vous sera transmis ultérieurement



L'AREPMAREF, association d'archéologie maritime et fluviale dont le président est Vincent Lebaron, est cette association qui en 2012 a localisé l'épave du *Port Calédonia*, et alors a remonté la cloche du navire.