

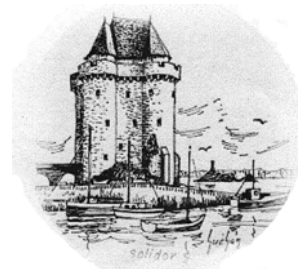
COMMUNICATION



N° 93 - Janvier 2025

CAP HORN AU LONG COURS

<https://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Nous retrouvons enfin Camille LESQUEL, avec qui nous souhaitons à tous les lecteurs de son épopée cap-hornière une bonne année 2025, et avec qui nous achevons son "tour du monde" sur le trois-mâts *Bon Premier*. Le voilier a chargé des rails à Maryport (Angleterre) pour Townsville (Queensland) en Australie d'où, après déchargement, il se rend en Nouvelle Galle du Sud prendre du charbon pour le Chili. La traversée de Newcastle à Iquique donne lieu à une régates avec un autre voilier français... perdue par le *Bon Premier*.

Le voilier charge à Iquique du nitrate pour Sète, la Venise du Languedoc... où Camille n'arrivera pas car le voilier s'est retrouvé à la côte avant Gibraltar !

Nous remercions Claudine LESQUEL d'avoir partagé avec nous ce voyage de son père. Nous souhaitons que tous ceux qui ont de tels documents (textes et photos) témoignages de Cap-Horniers fassent de même.

Yvonnick LE COAT

On parle des Cap-Horniers

– **Conférence : Vie des mousses des voiliers cap-horniers de la Marine Marchande, que des mousses racontent**, par **Hervé Peaudecerf**, mardi 14 janvier 2025 à 14 heures **aux Archives départementales des Côtes-d'Armor**, 7 rue François Merlet à **Saint-Brieuc** (22).

– **Conférence : Vie quotidienne des marins des voiliers cap-horniers de la Marine Marchande de 1850 à 1925**, par **Marie-Laure et Philippe Le Louarn Carrot**, avec la participation de l'association de théâtre plouézécaine "**Mukashi Mukashi**" vendredi 31 janvier 2025 à 17 heures 30, **salle Ostrea**, 24 place des Droits de l'Homme à **Plouézec** (22).

Témoignage : Le "Tour du Monde" par le Cap Horn de Camille LESQUEL. (3)

Partis de Newcastle (Australie) le 7 février 1916, nous sommes arrivés à Iquique (Chili) le 23 avril 1916. Pas d'incident majeur dans la traversée du Pacifique. Cependant, nous avons perdu la course contre le capitaine Le Goulve. Mais, celui-ci était mort !!!

À Iquique nous avons eu des nouvelles de la Guerre. Il y avait au mouillage trois grands voiliers et deux cargos allemands qui avaient des nouvelles d'Europe alors que nous ne savions rien. Ils pensaient que les français devaient gagner la guerre.



Le 4-mâts français *Valparaiso* va quitter le Chili chargé de nitrate pour la France, tandis qu'un voilier et un vapeur allemands resteront immobilisés sur rade, l'un par crainte du blocus qui les attend en Mer du Nord, l'autre par manque de charbon car les Chiliens ont interdiction de leur en vendre. Coll. particulière. DR.

À Iquique, le second qui ne s'entendait pas avec le capitaine Bré a dû prendre le paquebot pour rentrer en France – preuve que le capitaine est le seul maître à bord après Dieu. Le deuxième officier, embarqué en remplacement, était un jeune russe. Il disait qu'il descendait des tsars et on était admiratifs devant son instruction. Il parlait français, mais il avait un gros défaut : il buvait très sec ! Il est resté à bord le temps du mouillage, un mois et demi à deux mois et a été remplacé par un anglais. Dès lors, il y avait à bord la bordée du lieutenant et du second (anglais). J'en faisais partie, il m'appelait Camoy.

Iquique n'est pas un port proprement dit, il y a juste des wharfs pour l'accostage des baleinières et embarcations. Le *Bon Premier* est resté en rade d'Iquique pen-

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 €

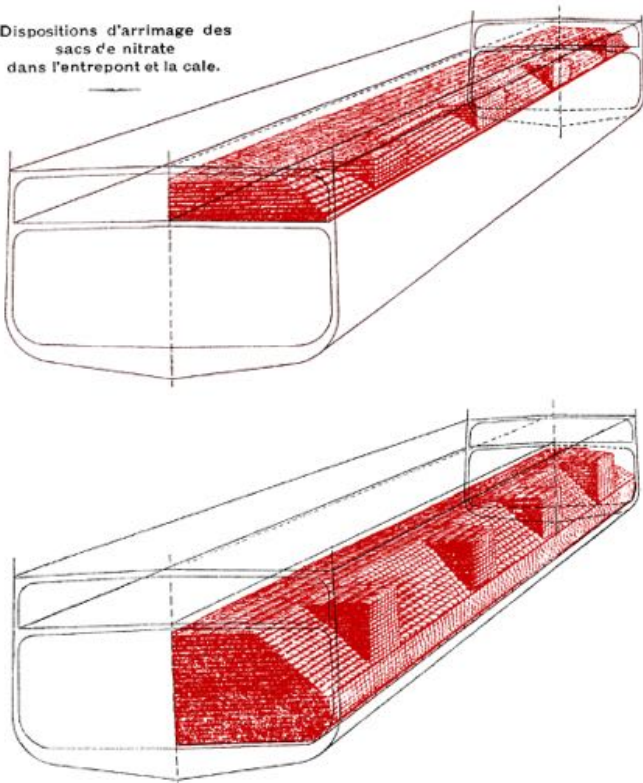
Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette
tél : 01 69 07 72 26 courriel : by.coat@gmail.com



La rade d'Iquique au Chili. Collection particulière. DR.

dant un mois au moins qu'a duré le chargement. Le salpêtre était amené au bateau avec des "lanches" qui sont des gabarres, des espèces de pontons de 50 ou 60 tonnes qui n'avaient pas de moteur en ce temps-là. C'étaient des chiliens qui ramaient : ils se mettaient à couple du navire. On montait les sacs de salpêtre avec un treuil activé à la main. Il n'y avait pas de chaudière. Tous les sacs ont été arrimés dans la cale du bateau par un seul homme, un chilien. Les 3 000 tonnes. Les sacs ne devaient pas toucher les flancs du voilier : ils étaient entassés en pyramide. Le chargement était très bien fait par cet homme. C'était sa vie, sa spécialité ; il ne faisait que cela.

Dispositions d'arrimage des sacs de nitrate dans l'entrepont et la cale.



Les sacs de nitrate (chacun pesait 100 kg) étaient entassés en pyramide pour que le rappel dans le mouvement de roulis du navire soit le moins brutal possible. Coll. Bordes.

À Iquique, il n'y avait rien ; aucune végétation, ni arbres, ni fleurs, ni herbe : rien. Il ne pleuvait jamais ; c'était désertique. J'étais un des rares privilégiés à être allé à terre avec le capitaine quand j'ai été désigné canotier sur le doris. Je savais ramer, bien sûr, mais j'ai

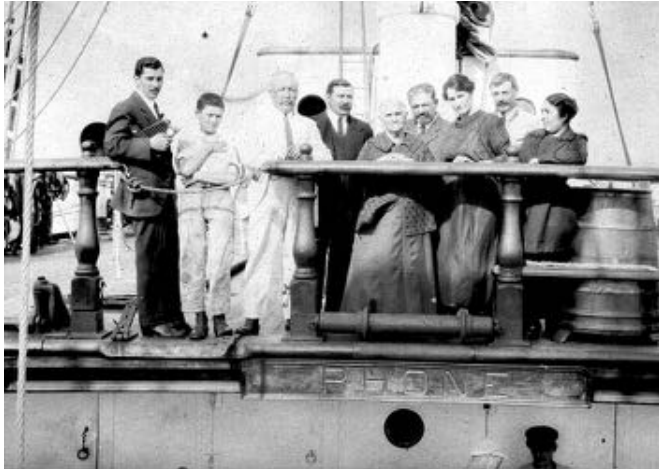
vu que les allemands étaient des sacrés rameurs à côté des français ; ils ramaient à deux et souquaient en cadence avec de longs mouvements « Schlouf, schlouf ». J'ai beaucoup appris avec eux, en les regardant. Je suis allé au marché à Iquique avec le capitaine ; il y avait des femmes chiliennes, grosses, moches comme tout. C'était un bled ; il n'y avait rien à voir. Quand on était sur rade, les capitaines se recevaient et rencontraient des personnalités locales. Notre capitaine sortait avec sa canne, son costume blanc d'été, le melon, le cigare. Il était fringant. Tous les capitaines au long cours étaient comme ça ; ils avaient fière allure ! Tous ! Quand il allait à terre, à Valparaiso, il menait grand train de vie, paraît-il.

À bord - il y a prescription maintenant - il avait une poule, une portugaise, une très belle fille. Elle semait la panique à bord. Un jour, elle est venue dans le poste d'équipage et je crois qu'elle a eu peur. Elle buvait un peu de tout. Comme elle se faisait chahuter elle nous a lancé : « Mi explica al capitana ». Quand le capitaine a annoncé le départ : le grand départ pour la France, on a été remorqué en dehors de la rade. La fille a embarqué à bord du remorqueur et on ne l'a plus revue ! Au bout de plusieurs mois, c'était enfin le départ pour Sète où on devait décharger le salpêtre. On rentrait : mais il fallait encore passer le Cap Horn et le voyage n'était pas fini.

Retour en Europe

On a été remorqué en dehors de la rade d'Iquique : « larga l'amarra piloto ». C'était bon signe. À bord du *Bon Premier*, j'ai passé le Cap Horn dans le bon sens – d'Ouest en Est – par gros vents, en quelques jours. Il faisait très froid, les vergues étaient glacées, c'était l'hiver et j'ai écrit à ma mère que j'avais enfilé 6 paires de chaussettes. On a croisé un voilier de la compagnie Bordes qui, lui, passait le Cap dans l'autre sens.

C'était très dur pour ces navires qui devaient naviguer contre vents et courants. Il leur fallait parfois trois semaines pour le doubler. Au passage du Cap Horn, on a essuyé un coup de torchon. Normalement quand le chargement est arrimé les sacs contenant le nitrate s'entassent facilement en pyramide donc, et font bloc. Rien ne doit bouger. Hélas ! Une partie du chargement de salpêtre, sur l'avant du bateau s'est effondrée. À cause de la tempête, on ne pouvait ouvrir les panneaux et il a fallu un peu de calme pour rectifier l'arrimage.



« Les capitaines se recevaient et rencontraient des personnalités locales », dit Camille Lesquel. Il en va de même ici à bord du quatre-mâts *Rhône*, capitaine Félix Guillou, en rade d'Iquique. Coll. Guillou.

On n'a pas eu trop de dégâts, mais combien de navires ont démâté, plus de voile pour manœuvrer, des panneaux qui se sont ouverts avec les paquets de mer, ou ont été perdus corps et biens. Pas de radio, pas d'assistance. Combien ont disparu. Il y avait d'autres écueils, c'était la guerre et il fallait veiller à ne pas rencontrer de sous-marins ennemis. Nous n'avions pas de canons... Nous étions dans la Marine Marchande.

Pour vous décrire le *Bon Premier*, je vous dirais que c'était un trois-mâts barque en fer. Tous les grands voiliers à cette époque étaient en fer. Je naviguerais plus tard sur un trois-mâts barque en bois, très vieux et beaucoup moins grand. Il s'appelait *Automne*, un ancien terre-neuvas et j'ai aussi fait naufrage avec celui-là, en revenant d'Angleterre. Inouï ! Je vous raconterai...

Le *Bon Premier* donc, mesurait 90 ou 95 mètres et avait trois mâts : le mât de misaine, fixé à l'avant du navire avec la misaine ou la basse voile ; le grand mât, au milieu avec la grand-voile et le mât d'artimon, situé sur l'arrière, avec des voiles latines. Dans les coups de torchon on serrait beaucoup plus souvent la grand-voile, mais on gardait la misaine : quand elle était gonflée par le vent, elle faisait relever l'avant du bateau et on pouvait avancer sans trop de risques. Tout le poste d'équipage était sur le pont pour serrer la grand-voile. Les autres (cacatois, huniers, etc.) étaient serrés par les novices et les jeunes matelots.

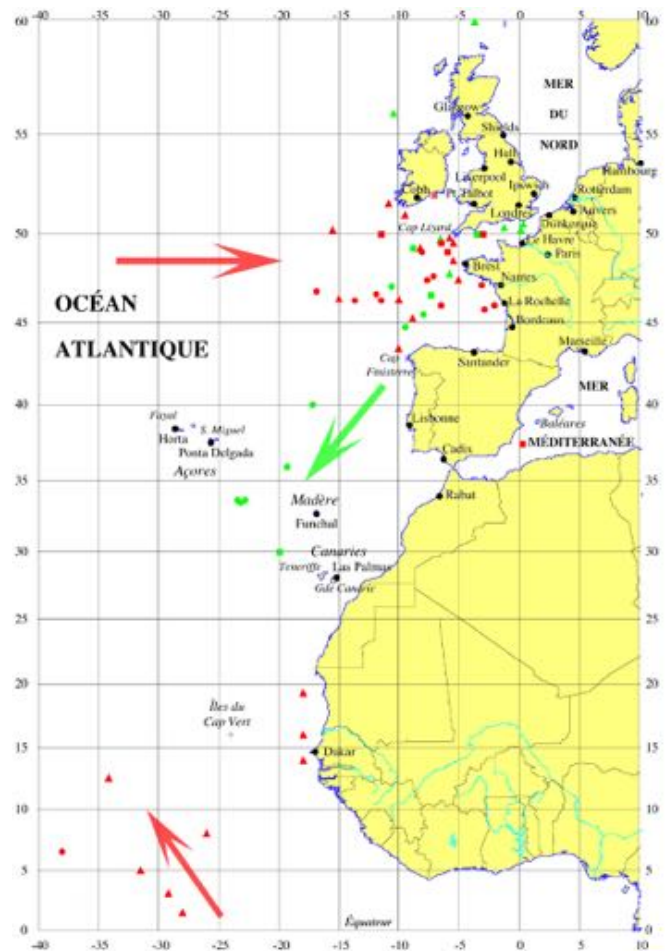
Échouage près de Tanger (Maroc)

Passé le Cap Horn, nous faisons route maintenant vers Sète, pour décharger notre cargaison mais ce que j'ai vécu, avec l'équipage, au large de Gibraltar, restera à jamais gravé dans ma mémoire.

Voilà ce qui s'est passé. Deux jours avant d'entrer dans le détroit de Gibraltar, nous avons subi une tempête. On a dû diminuer la voile. Il a fallu serrer les cacatois, les perroquets volants, les huniers volants. On naviguait sur hunier fixe et misaine et hunier fixe et grand-voile. Alors, évidemment, le navire ne pouvait pas manœuvrer comme il faut, étant donné qu'il n'avait pas de vitesse... et après les misères de voilures rencontrées.

Et c'est là, justement, la cause de notre malheur. D'abord, pour entrer en Méditerranée avec un voilier, ce n'est pas facile, pas facile du tout, il faut louvoyer pour passer Gibraltar. La navigation à Gibraltar n'est facile qu'avec de bons vents (des vents d'ouest). Mon père avait souvent fait ce voyage. Par manque de voilures, le *Bon Premier* naviguait très mal et n'avait plus assez de vitesse, on ne pouvait rien faire, que voulez vous !

Quand le capitaine a vu son bateau aller au plain, il a fait appel au "cas de force majeure". Tout le monde sur le pont, mais les voiles étaient serrées depuis le coup de torchon précédent : c'était trop tard pour les larguer. Il a manqué son virement de bord, moins de vent, il fallait faire quelque chose. Alors on a pris le virement de bord "vent arrière", comme ça, mais comme on n'était pas tellement éloigné de la côte, on s'est foutu au sec. En plein jour, il ne faisait pas mauvais temps, il faisait beau temps, mais n'empêche nous étions quand même à la côte.



Les sous-marins allemands commandés par d'anciens officiers de voiliers cap-horniers savaient où trouver leurs collègues de la route commerciale du cap Horn pour couler leurs voiliers : en vert ceux qui quittent la France, en rouge ceux qui rentrent. (Carte BYLC).

Le capitaine Bré était un français qui parlait bien l'anglais, mais ne parlait pas l'allemand. Et sur le bateau, il y avait encore des fusées de détresses, comme tous les navires ont quand ils naviguent ; mais les notices étaient écrites en allemand. Et alors, il a voulu faire appel probablement à un secours. Comment ça s'est passé ? Je

ne saurais le dire au juste. Il l'a tenue dans la main comme ça, il l'a allumée et ça a éclaté. Il a eu la moitié du pouce enlevé et une marque de poudre sur le front. Deux petits points qui l'ont, ici, marqué pour toute la vie. Longtemps après, quand je l'ai revu à Paimpol, il portait encore des traces de l'accident sur le front.

On n'était pas très loin des côtes, à 10 milles à l'est de Tanger, entre Tanger et Gibraltar. Il faisait beau, il n'y avait plus de tempête heureusement pour nous. Le *Bon Premier* a fait côte, a touché les rochers, n'a pas coulé, mais les flancs du bateau étaient défoncés, l'eau est entrée dans les cales et le salpêtre a fondu. On a demandé du secours, mais il fallait monter la garde parce que les Marocains voulaient dévaliser. On les menaçait avec le fusil. Ils n'avaient jamais vu de caissons. Et quand on en jetait un à la mer, il y avait vingt Marocains qui se précipitaient.

Un navire de guerre est venu à notre secours : c'était un croiseur, le *Cosmao*. Ça m'a fait quelque chose parce que mon frère Francis y avait navigué quand il était militaire. Il avait aussi fait deux voyages au long cours : sur le *Brenn* et le *Touraine*. Il était plus âgé que moi et j'écoutais bouche bée les aventures qu'il avait connues avant de les connaître moi-même. Mon autre frère Joseph, plus âgé que moi, avait aussi navigué au long cours ; c'était sur l'*Émilie Siegfried* qui était commandé par le cousin Tallec. Le père de Jo Tallec était cousin germain de mon père.

Nous avons passé la nuit sur le *Cosmao*, dans des hamacs, mais le Capitaine était resté à bord du *Bon Premier*. C'était la règle : il ne pouvait pas quitter le bateau qui aurait été considéré comme une épave et aurait pu être pillé. Il est donc resté à bord, à pleurer, mais il ne pouvait vraiment pas éviter ce naufrage.

Relâche à Gibraltar

Le lendemain, revenus à bord, un remorqueur de Gibraltar est venu à notre secours. C'était un remorqueur hollandais spécialement équipé pour porter secours aux bateaux en difficulté. Il n'a pas eu trop de mal à nous déhaler parce que la voie d'eau dans le bateau avait fait fondre la moitié du chargement de salpêtre, l'avait allégé et que ça ne marne pas comme ici. Il nous a remorqués jusqu'à Tanger où des scaphandriers sont venus colmater la voie d'eau provisoirement. Puis nous sommes partis pour Gibraltar où nous sommes restés deux mois environ. Il y a eu des procès entre la compagnie, l'armateur et les assurances et tout ça.

Désarmement à Cadix.

Puis nous sommes partis pour Cadix où nous avons été débarqués le 7 janvier 1917. Mais le voyage n'était pas fini et Larmor encore loin. Il fallait acheter quelques vêtements et je n'avais pas beaucoup de sous ; je déléguais les 2/3 de ma solde à la maison. J'ai pu acheter un "failli" costume ; mais je n'ai pas trouvé de souliers à ma taille : ils étaient trop petits. Je suis donc rentré en France, à moitié habillé quoi !

La Compagnie avait payé notre transfert de Cadix à Barcelone sur un paquebot espagnol. Un bateau de 10 000 tonnes, à vapeur, beaucoup plus grand que le *Bon Premier*. C'était un paquebot qui faisait le "mixte", 1^{ère}, 2^e, 3^e classes et émigrants. Une fois de plus on a ramassé un coup de torchon : les gens étaient malades. Si je vous disais que pendant le tour du monde sur le *Bon Premier*, je n'ai jamais eu le mal de mer mais que là je l'ai eu... J'ai vu des gens qui rendaient, qui vomissaient et il m'est arrivé de vomir aussi.

On nous a rapatriés à Port-Vendres, mais nous devons rentrer chez nous à nos frais. C'est quelque chose : je n'avais pas d'argent. J'ai dû emprunter au lieutenant Maubuchon, l'homme qui avait une petite barbiche. J'ai essayé de le revoir par la suite, 10 ou 15 ans après. Je suis passé chez lui à Paimpol, mais il était parti à un enterrement. Il avait 35 ans de plus que moi. Il est le seul avec le Commandant Bré, dont j'ai eu des nouvelles. La plupart des autres étaient morts.

En route pour Paris, mais je n'étais pas au bout de mes peines.

Arrivé à Montparnasse, j'ai trouvé un hôtel mais je n'avais pas d'argent et je voulais rentrer à Larmor, j'ai demandé à mes parents par télégramme de m'envoyer un mandat en Poste restante. J'ai eu du mal à retrouver mon hôtel : il y en avait beaucoup et je ne connaissais pas la rue. J'ai fini par le retrouver, mais j'ai oublié son nom.

Le lendemain, je suis allé à la Poste voir si le mandat était arrivé : rien ! L'hôtelier m'avait laissé partir en gardant ma valise et mes affaires en gage quand même. Je flânais autour de la gare. Il ne manquait pas de "midinettes" qui s'approchaient de moi avec ma casquette de long courrier : « mon petit coco par-ci, mon petit coco par-là ». Certains gars du long cours avaient de l'argent, mais ce n'était pas mon cas, même pas de quoi croûter !

Le deuxième jour, je retourne à la Poste, toujours rien ! Il n'y avait que des femmes là-dedans : c'était pendant la guerre. Enfin le troisième jour, une des postières est allée se renseigner derrière le guichet. Mon mandat était là depuis la veille ou l'avant-veille. J'aime autant vous dire que je n'oublierai jamais le nom du café où j'ai pu manger, enfin ! Il s'appelait "Le Morlaisien". Je suis rentré à l'hôtel, j'ai payé, et dès que j'ai pu, j'ai pris le train pour Vannes.

Je ne sais plus comment je suis rentré de Vannes à Larmor, si c'était à pied ou si j'ai eu une occasion, mais ce dont je me souviens en arrivant au pays, c'est l'émotion que j'ai ressentie quand j'ai appris le nombre de gars morts pendant la guerre et qui étaient des amis, de grands camarades. Ma mère m'avait écrit en Australie et annoncé la mort de tel ou tel. Je pensais qu'il n'y en avait que trois ou quatre, mais en réalité il y en avait une douzaine.

Voilà mon "tour du monde" comme matelot léger sur le trois-mâts barque *Bon Premier*. J'étais jeune, j'avais 17 ans. »

Camille LESQUEL