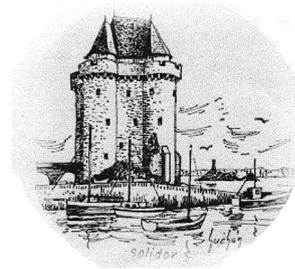


COMMUNICATION

N° 90 - Octobre 2024

CAP HORN AU LONG COURS

<https://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Un grand merci à Yannick TRANCART pour nous avoir accueillis dans son Festival Marin du Port de Dahouët. Nous avons pu faire deux conférences sur la vie des Cap-Horniers, les mousses et les moins jeunes. Dans le stand de CHLC nous avons présenté, outre des panneaux décrivant l'activité professionnelle des marins cap-horniers, nos livres et notre site internet. Avec ce si-



te, les visiteurs ont pu, s'ils y trouvaient leurs anciens, se renseigner sur leur navigation à bord des grands voiliers marchands dont la route passait par le Cap Horn.

C'est un de ces Cap-Horniers qui va nous raconter son "tour du monde", matelot léger sur le trois-mâts *Bon Premier*. Merci à sa petite-fille, Claudie LESQUEL, de nous avoir permis de reproduire ici l'enregistrement qu'elle a fait de son grand-père. Et merci à sa sœur Nelly de nous l'avoir fait connaître. Il s'agit du premier voyage sous pavillon français du trois-mâts allemand *Frieda Mahn* qui a été capturé par un navire de guerre français le 8 août 1915, cinq jours seulement après la déclaration de guerre de l'Allemagne. Nous rapportons ci-dessous ce "bon premier" succès de notre Marine nationale, peu avant que Camille LESQUEL n'embarque.

Yvonnick LE COAT



On parle des Cap-Horniers

Hervé Peudecerf présentera son livre "Quatre mousses au Cap Horn" :

- Samedi 19 et dimanche 20 octobre au Musée des thoniers d'Étel (56).
- Samedi 26 et dimanche 27 octobre au Salon du livre de Carhaix (29), sur le stand de Coop Breizh.
- Jeudi 7 et vendredi 8 novembre, activités avec les scolaires de Plouescat et Cléder (29) sur l'histoire des Cap-Horniers ; conférence (adultes) vendredi 8 au soir.
- Samedi 16 et dimanche 17 novembre au Salon du livre de Guérande (44), sur le stand de Groix Éditions.

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



Prise du quatre-mâts allemand *Frieda Mahn* par le contre-torpilleur français *Rapière*

HEURES.	ÉTAT DU TEMPS.			ÉLÉMENTS DE LA VARIATION DE COMPAS ÉTALON.				CAP du COMPAS ÉTALON.	ROUTES VRAIES.	ALLURE des MACHINES du bord.	VI-TESS.	DISTANCE PARCOURUE à cette route.	POSITION DU NAVIRE. R. Relevements. ○ Soleil. * Étoiles.	SIGNAUX.	OBSERVATIONS. (Voir article 157 de l'arrêté.)	SIGNATURE DE L'OFFICIER de quart.
	DIRECTION et force du vent.	ÉTAT du ciel.	ÉTAT de la mer.	Déclinaison.	Déclinaison d'après le tableau.	Variation estimée.	Variation observée.									
8 ^h 10	S.O. 3	4	3	16 No				Dr. F. Heued	N		11 heures					
8 ^h 30					+1	15 No		Sud	N 15 W	200						
8 ^h 45																
9 ^h																
9 ^h 11																
11 ^h 25																
11 ^h 40																
11 ^h 30	S.O. 2	4	3	15 No		15 No		Le M. H.	S 45 E. S 60 E.	500	11 heures					
11 ^h 30																
11 ^h 30	S.O. 2	4	3													
11 ^h 45																
12 ^h 00																
12 ^h 00																
15 ^h 00																

Extraits du livre de bord du contre-torpilleur *Rapière*. In site internet "Mémoire des hommes".

Le 8 août 1914, alors qu'au large de Cherbourg il contrôlait les navires marchands entrant en Manche, le contre-torpilleur *Rapière* intercepte à 8 h 45, par 50° 05 Nord et 4° 30 Ouest, un trois-mâts qui s'avère être le voilier de charge allemand *Frieda Mahn*, de Rostock :

- 8 h 45 Stoppé près du voilier *Frieda Mahn* de Rostock (allemand)
Amené la baleinière pour aller le visiter. Voilier chargé de coke.
- 9 h Rallié la *Catapulte* (un autre contre-torpilleur français).
- 9 h 11 Fait route sur le voilier qui venait de Hambourg, se rendant au Callao, donné ordre au capitaine de mettre cap sur Cherbourg en gouvernant au plus près.

La communication entre navires se fait à l'aide de pavillons. Le navire français donne ainsi ses ordres au voilier allemand, il est 11 h :

- Hâtez-vous.
- Mettez toutes voiles dessus.

Ce à quoi le voilier allemand répond :

- Trop de vent.

Le contre-torpilleur français poursuit son contrôle du trafic maritime :

- 11 h 30 Fait route pour reconnaître un vapeur (vapeur norvégien).
- 11 h 40 Reconnu vapeur espagnol *Banderas* de Bilbao.
- 11 h 45 Route pour reconnaître la terre.
- 12 h 20 Reconnu le phare de Barfleur. Pris un point avec Barfleur et le bois de Saint-Pierre. Route sur le voilier en lui signalant de gouverner au plus près.

La *Rapière* fait enfin la jonction avec la *Catapulte* et un remorqueur pour leur confier sa prise ; elle retourne ensuite au contrôle du trafic maritime sur la zone qui lui a été assignée :

- 14 h Torpilleur et remorqueur en vue. Remis le voilier en leur possession.

Le *Frieda Mahn* va être interné à Cherbourg. Le "Conseil des Prises Maritimes" se réunit, ses conclusions sont publiées dans le Journal Officiel du 9 avril 1915 : la prise du voilier allemand *Frieda Mahn* est déclarée bonne et valable. Le voilier est alors francisé, on l'appelle désormais *Bon Premier*, car c'est la première prise de guerre française. Confié à la Compagnie Française de Marine et de Commerce, dont le siège est à Rouen, il part pour l'Océan Pacifique, Australie et Chili, le 26 mai 1915.

Témoignage : Le "Tour du Monde" par le Cap Horn de Camille LESQUEL. (1)

Dans ma famille nous étions 8 enfants : 5 garçons et 3 filles, ça faisait beaucoup de monde à élever. Mon père était capitaine et, naturellement, nous, les enfants, voulions devenir marins. Il y avait déjà mon frère aîné, Francis, qui avait fait un voyage au long cours, sur le *Brenn*, un trois-mâts barque. Il nous racontait ses aventures, j'étais béat d'admiration et ça m'a donné aussi l'envie de faire le tour du monde comme lui, sur les grands voiliers. J'avais maintenant 15 ans et on ne pouvait rester au foyer, manger, boire, dormir : il fallait travailler. C'était donc à mon tour de quitter la maison. Justement Jean-Marie Jacobo, de Larmor, charpentier, allait partir à Saint-Nazaire pour chercher un embarquement. Mes parents m'ont dit de partir avec lui car ce n'était pas facile de trouver un embarquement et j'étais bien jeune.

À Saint-Nazaire, nous étions en pension au bar "Louis" où se regroupaient plusieurs marins venus chercher un embarquement. Nous étions au moins une dizaine avec Jean-Marie Jacobo. Quelques jours plus tard, on a vu arriver ce qu'on appelle « un marchand d'hommes » de la Maison Bouvron de Nantes. C'était un gars chargé de recruter des marins (matelots, matelots légers, lieutenants etc.) suivant la demande des capitaines ou des armateurs pour former un équipage.

J'ai été recruté pour prendre un embarquement à Cherbourg sur un trois-mâts barque qui partait pour l'Australie pour une campagne de deux ans en principe. J'ai reçu, comme les autres trois mois d'avance sur ma solde pour payer les équipements et les fournitures nécessaires pour la durée de la campagne prévue pour deux ans : vêtements, cirés, bottes, paillasse pour dormir. J'étais heureux comme un roi de partir, forcément. J'étais loin d'imaginer tout ce qui allait se passer et les misères que j'allais rencontrer.

On a pris le train, on a dû changer à Rennes, on est arrivé à 11 heures du soir à Cherbourg. Le bateau était là. Il s'appelait *Bon Premier*. La compagnie qui m'avait

engagé pour ce voyage au long cours avait acheté ce voilier aux enchères.

Embarquement à Cherbourg

Me voilà donc arrivé à Cherbourg, prêt à partir, d'autant plus heureux que j'ai été embarqué directement comme matelot léger ; je n'ai jamais été ni mousse ni novice et ma solde était supérieure. Le matelot léger s'appuyait tous les cacatois et les voiles les plus hautes. Il fallait être leste et costaud. J'étais plutôt du genre malabar mais, je vous jure que j'ai vite compris que c'était très dur. J'ai fait mes premiers exercices quand le bateau était à quai, bien droit, avec calme plat. Les mâts sont en trois morceaux et il y a deux hunes. On y accède par des cordages et des haubans qui tombent du mât à la verticale. Ce sont des échelles en corde. Les mâts faisaient 40 mètres de fond de cale, peut-être 45 mètres.

Le premier matin, j'ai commencé à monter à la mâture et je suis arrivé à la première hune sans difficultés. Quelques temps après, j'ai réussi à monter à la deuxième hune, mais, nom

d'un chien, j'avais un peu le vertige. Je ne savais pas que mon emploi en tant que matelot léger était d'aller serrer les voiles les plus hautes. Je ne connaissais rien à la navigation au long cours et au maniement des voiles.

Tant qu'on était dans le bassin à flots, ça allait. Par la suite, j'ai su ce que c'était de monter aux mâts, de carguer les voiles. Surtout ne pas regarder en dessous ! D'ailleurs, on n'avait pas le temps, et il fallait du réflexe. Si j'avais perdu l'équilibre, j'étais foutu.

Enfin, un beau jour on appareille pour l'Angleterre. On n'avait pas de moteur. On a fait appel à un remorqueur, parce que Cherbourg est abrité par une grande digue qui ne permet pas à un grand voilier de manœuvrer. Sortis du port on pouvait mettre les voiles, cette fois, on était bien partis. On allait

en Angleterre, à Maryport, prendre un chargement de rails. Maryport était un petit port près du canal Saint Georges. Le voyage s'est bien passé, il n'y avait que la Manche à traverser et on a eu beau temps. On n'a pas eu à serrer les voiles. On a fait le chargement de rails et on est parti à destination de Townsville en Australie.



Camille Lesquel à 15 ans.



Le 3-mâts *Bon Premier* à quai. Coll. Famille Lesquel.

Destination Townsville (Australie)

Nous sommes partis de Maryport et nous avons été quatre-vingt-cinq jours sans voir la terre. Dans l'Atlantique, on n'a pas eu de coups de tabac, ça allait à peu près. Mais il fallait passer l'Équateur avec le "passage de la Ligne", véritable baptême pour les novices, mousses et jeunes matelots. Les anciens nous faisaient des misères, des farces plutôt. On nous barbouillait de suif, de peinture, il fallait mettre des cirés et on nous renversait des seaux d'eau sur la tête quand on ne s'y attendait pas. J'étais le plus jeune, alors forcément, j'ai dégusté. C'était quand même un bon moment de distractions.



« On recevait les paquets de mer de tous les côtés. »

L'Équateur, c'est aussi le "Pot-au-noir". C'est une étuve, chargée d'humidité, pas un souffle de vent. Et pourtant c'était très intéressant pour les voiliers long-courriers parce que le capitaine et les matelots savaient qu'on pouvait y récupérer de l'eau douce. On avait les grosses voiles et les huniers fixes par exemple qui étaient imperméables. Alors on les disposait pour recevoir la flotte et on récupérait trois ou quatre tonnes d'eau douce. Alors, on pouvait au moins se laver la figure à l'eau douce sans qu'il pleuve : uniquement par la condensation. Ce n'est pas du bluff. C'est effrayant le "Pot-au-noir", vraiment noir, étouffant. On a vu des bateaux rester trois semaines, un mois, à faire le passage de cet Équateur sans un souffle de vent.

On a passé le cap de Bonne-Espérance pratiquement sans voir la côte. Quant à l'Océan Indien, il n'y avait rien à voir. Bien sûr, il y a les Îles Kerguelen mais on ne les a même pas aperçues. Quatre-vingt-cinq jours sans voir la terre, je le répète, c'est très long. C'était la ligne des grands voiliers long-courriers.

Jusqu'à-là, ça allait, mais, après, passé le cap de Bonne Espérance, on a ramassé des coups de torchons. Le *Bon Premier* est un bateau à coffre. On recevait les paquets de mer de tous les côtés. Un jour, on m'a ordonné d'aller border la grand-voile ; j'ai été emporté par un paquet de mer qui m'a trainé sur le pont. Je me suis relevé contre le poste d'équipage avec une côte enfoncée. Je couchais dans la couchette du bas dans le poste d'équipage. J'y avais mis toutes mes affaires qui me

servaient de paillasse, depuis que j'avais fichu la mienne, réduite en poussière, à la mer et que je dormais sur la dure. Sous la force du paquet de mer, la porte avait été enfoncée et tous mes vêtements étaient trempés. Je suis allé coucher sous le gaillard, à l'intérieur, au milieu des poulies et des filins. Il y avait juste deux couchettes où on plaçait les grands malades à l'isolement. C'était toujours humide, mais j'y ai passé quelques nuits sous une couverture toute mouillée. J'étais même heureux comme un "roi", loin du poste d'équipage où on ne pouvait pas dormir.

Et puis, lors d'une grosse tempête, on a démâté et perdu un homme. Il quittait le poste d'équipage pour aller à l'arrière prendre la barre. C'était la nuit, enlevé par un paquet de mer, on ne l'a plus revu, hélas ! C'était un type de Camors. J'ai récupéré sa couchette. Je dormais sur la couchette du noyé ! C'est triste à dire, mais je ne risquais plus d'être inondé.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MARINE NATIONALE

ANNEXE AU RÔLE D'ÉQUIPAGE

POUR L'ENREGISTREMENT DES ACTES DE L'ÉTAT CIVIL

Se conformer exactement à l'Instruction du 3 octobre 1893 sur la rédaction des actes de l'Etat civil.

3-mâts *Bon Premier* armé à Cherbourg le 15 mai 1915 n°61.

Procès-verbal de disparition

(Ne pouvant tenir lieu d'acte de décès)

Ce jourd'hui, le 13 du mois de septembre, l'an 1915, à 4 heures 20 du matin, étant à la mer par 11° 56' de latitude Sud et 115° 30' de longitude Est,

par devant nous, Bré Louis, capitaine au long cours, capitaine du 3-mâts *Bon Premier* armé à Cherbourg, agissant en vertu de l'article 87 du Code civil, a comparu le nommé Perrot Victor, maître d'équipage, lequel nous a déclaré que le nommé **Le Sergent Joseph Marie**, fils de Jean Mathurin et de Régis Jeanne, né le 16 novembre 1881 à Camors, arrondissement de Lorient, département du Morbihan, domicilié avant son embarquement à Camors, arrondissement de Lorient, département du Morbihan, inscrit au quartier de Auray, n° 6108, porté sur le rôle d'équipage en qualité de matelot a disparu aujourd'hui à quatre heures du matin dans les circonstances suivantes :

Ayant terminé son quart de minuit à 4 heures cet homme se rendait se coucher par la passerelle et le roof. Devançant de quelques mètres son collègue Le Floch Désiré Joseph, ce dernier ne l'apercevant plus après qu'une énorme lame ait coulé le navire, ledit Le Floch se rendit d'abord aussitôt dans le poste et appela vainement son collègue Le Sergent.

Aussitôt il donna l'alarme et l'on s'empressa de rechercher le manquant partout sur le pont. Le temps était sombre, la mer énorme, le navire filait dix nœuds vent arrière, et après avoir consulté les principaux de l'équipage nous avons jugé impossible de tenter quoi que ce soit pour rechercher le disparu au moyen d'une embarcation de sauvetage.

Et pour constater l'évènement dont il s'agit, nous avons inscrit à la suite du rôle d'équipage le présent procès-verbal qui a été signé par les sieurs Perrot Victor, Maître d'équipage, Le Floch Désiré et Calvez Jean, matelots et par nous après leur en avoir donné lecture

À bord, les jours, mois et an que dessus.

Le Capitaine

Signé : Louis Bré

Trois signatures : Perrot V., Le Floch, Le Calvez Jean

Questionnaire à remplir

1° Y avait-il des navires en vue ? À quelle distance ? *Non*

2° Étiez vous en vue des côtes ? À quelle distance ? *Non*

3° Quel était l'état de la mer ? *Très grosse*

4° Quelle était la vitesse du navire ? *Dix nœuds*

5° Pouvez vous dire quelle était la direction du courant ? *Vers l'Est*

6° Quels moyens ont été tentés pour sauver l'individu disparu ? *Aucun*

7° Pensez vous qu'il ait pu échapper à la mort ? *Non*

8° S'est-il fait des blessures en tombant à la mer ? *Je ne le pense pas*

9° des circonstances physiques de santé ou de constitution pouvaient-elles augmenter ou diminuer les chances de sa mort ? *Non, la mer était trop grosse.*

Le Capitaine

Signature : L. Bré

Procès-verbal de disparition du matelot Joseph Marie Le Sergent.

La traversée a été vraiment terrible pour moi : c'était la première fois que je vivais une telle tempête. Pendant cette tempête, on a démâté le mât de perroquet du grand mât. Le mât cassé n'arrêtait pas de taper contre le grand mât avec le roulis. Il a fallu couper les haubans pour le mettre en bas ; le mousse, un gars de Paimpol qui s'appelait, je crois, Evin, a eu le doigt écrasé par le mât qui pendait. Nous n'avions ni médecin, ni radio ; nous étions isolés, mais il s'en est sorti. **À suivre**