

Quatre-mâts *Antoinette*. Coll. Bordes.

# **“MISSION TARDIEU”**

## **1917-1918**

**Voyage du quatre-mâts *ANTOINETTE***  
**Capitaine PIERRE LE CHEVANTON**

**d’après les courriers à son épouse et aux armateurs**

## “Mission Tardieu”, 1917-1918

### Voyage du quatre-mâts *Bordes Antoinette*, par son capitaine Pierre Le Chevanton

En avril 1917, les États-Unis entrent dans la guerre. Un Commissaire général aux Affaires de guerre franco-américaines est nommé, André Tardieu, qui va, en particulier, négocier l'échange de vapeurs américains contre les voiliers français (décision ministérielle du 3 décembre 1917). Les voiliers sont “réquisitionnés” par le Gouvernement qui en envoie une grande partie aux États-Unis où ils seront dorénavant au service d'armateurs américains, sous l'autorité de l'“United State Shipping Board” installé à Norfolk (Virginie). Certains sont alors envoyés au Chili pour charger du nitrate, d'autres au Brésil pour du manganèse, d'autres sur la côte africaine pour du bois, d'autres enfin en Australie ou ailleurs pour des céréales.

À la suite de l'armistice, signé le 11 novembre 1918, les voiliers sont “déréquisitionnés”, restitués à la France et à leurs armateurs français. Ils rentrent tout au long de l'année 1919 chargés de quantité de marchandises diverses dont le pays, épuisé par quatre années de guerre, a grandement besoin.

Pierre Le Chevanton, capitaine du quatre-mâts *Antoinette* de la Maison Bordes, quitte Bordeaux le 1<sup>er</sup> octobre 1917 pour le Chili. Là, ses Armateurs lui annoncent qu'il doit conduire son navire à Norfolk. Ses nouveaux Armateurs l'affectent au transport du nitrate chilien, le navire étant chargé de charbon américain quand il se rend au Chili. Il va ainsi faire plusieurs voyages entre le Chili et les États-Unis, passant par le canal de Panamá. Nous le suivons grâce à son courrier, principalement les lettres à son épouse mais aussi quelques courriers à Messieurs Bordes et aux autorités de tutelle aux États-Unis.

### DESTINATION TALTAL (CHILI)

Septembre 1917, en attente au Verdon, le lest chargé, le quatre-mâts *Antoinette* est prêt à partir. La radio (télégraphie en Morse) a été installée à bord et des canons montés sur la dunette, tout est paré. « Nous faisons tous les jours des exercices de canon, aussi j'espère qu'au moment de notre départ mon équipage sera exercé et que nous pourrons tous nous défendre le plus avantageusement possible si nous sommes attaqués en cours de route », écrit Pierre Le Chevanton à Messieurs Bordes, les Armateurs. Mais les vents ne sont pas favorables, il faut attendre, d'autant qu'on doit passer la barrière des filets qui protègent de l'incursion de navires ennemis, manœuvre délicate : « L'entrée de la Gironde, de la pointe de Graves à Royan est barrée par un filet. L'ouverture milieu est large de cent à cent cinquante mètres et cette passe n'étant pas éclairée n'est faisable que de jour et à la condition d'avoir vent sous vergue. »

Différentes tentatives échouent. Le 18 septembre pourtant, Pierre Le Chevanton réussit à aller jusqu'à la Coubre. Alors, écrit-il à son épouse, « j'ai demandé au Commandant de la rade, par l'intermédiaire d'un pavillon, de bien vouloir m'autoriser à rester mouillé en dehors du barrage de façon à pouvoir profiter de la première risée de brise pour partir. On m'a répondu que si j'y tenais, je pouvais rester en dehors, mais que, dans ce cas, je serais personnellement responsable s'il arrivait une avarie quelconque. Voyant cela, j'ai fait comme tous les autres navires, je suis revenu sur rade du Verdon, remorqué par le *Pingouin* qui a remorqué tous les navires les uns après les autres. »

Dix voiliers vont partir en convoi et doivent être sortis du Verdon l'un après l'autre, chacun aidé par un remorqueur. Il y a *Champigny*, *Buffon* capitaine Maurice Cloâtre, *Marguerite Molinos* capitaine Viterbe, et, en plus d'*Antoinette*, cinq voiliers de la compagnie Bordes : *Victorine*<sup>2</sup> capitaine Arsène Mathieu, rescapé du *Cambronne* coulé moins de trois mois auparavant, *Nord* capitaine Charles Fourchon, *Loire* capitaine Benjamin Riou, *A D Bordes* capitaine Joseph Briand, et *Valparaiso*<sup>3</sup>, capitaine Auguste Beaujean. Il y a aussi dans le convoi dont le départ va être protégé par des navires de la Marine nationale, un voilier norvégien.

Cependant Pierre le Chevanton a compris qu'après la rupture du convoi chaque navire devient une proie facile pour les sous-marins ennemis. Comme il l'a écrit au Ministre de la

Marine, un groupe trop important de voiliers n'est pas facile à conduire ; à l'opposé, naviguer isolé est terriblement risqué. Il a décidé de poursuivre sa route de conserve avec un autre voilier qui va comme lui au Chili. Charles Fourchon, qui commande le quatre-mâts *Nord*, a accepté sa proposition.

Le lundi 1<sup>er</sup> octobre 1917, Pierre Le Chevanton est soulagé d'annoncer à son épouse : « Nous voilà enfin partis définitivement, je le crois cette fois. Je suis sorti du Verdon l'un des derniers. Le remorqueur *Pingouin* m'ayant averti, à mon arrivée à bord à 3 h 30 du matin, qu'il allait sortir le *Nord* en dehors du barrage, j'ai cru qu'il allait venir me prendre. Comme la brise était assez fraîche, j'ai donc attendu le retour du *Pingouin* avant de larguer mes voiles. Bref, il était 7 h lorsque je suis parti. Le *Nord* m'attendait dehors et tout de suite nous avons pris tous les deux la tête du convoi, mais, pour ne pas dépasser *Nord*, j'ai été obligé de diminuer la voilure. Une heure après *Molinos* mettait à la voile. Je les ai tous vu appareiller, et tous les navires ont été obligés de louvoyer pour franchir la passe, moins toutefois le gros Cloâtre, qui a passé entre la Pointe de Grave et le filet. Aujourd'hui, il fait un temps brumeux, très bon pour nous, petite brise de Nord-Est. Je marche de ligne de front du *Nord*, à 300 mètres environ. Nous ne voyons aucun des autres navires. »

« Mardi 2 octobre. Aujourd'hui, nous avons fait moins de route, la brise a diminué de force. La brume s'est dissipée. On voit, derrière, *Buffon*, *Victorine* et deux ou trois autres voiliers. À 10 h les vents prennent à l'Ouest. Voilà donc les vents contraires justement dans l'endroit dangereux ! Le convoi prend diverses routes. *Nord*, moi et le Norvégien *Mafalda*, prenons la route du Nord, les autres la route du Sud.

« Nous changeons d'amure de temps en temps pour conserver à peu près la même ligne vers l'Ouest. Navigation pénible. Veille continue. On me prévient que le *Nord* hisse un signal. Je vais voir ce qu'il veut. Le télégraphiste enregistre des "allo" un peu partout. Il y a des sous-marins dans toutes les directions. Un, entre autres, se trouve à l'entrée de la Gironde. Ils ont sans doute appris le départ du convoi. Aussi c'est le moment d'ouvrir l'œil. À demain.

« Mercredi 3 octobre. Je viens m'entretenir un instant avec toi, il est 1 h de l'après-midi. On vient de me prévenir qu'un bateau suspect se trouve au vent à nous ! Je vais voir ce que c'est.

« Jeudi 4 octobre. Ça y est, nous avons eu affaire à des sous-marins. Je disais hier qu'un bateau suspect se trouvait au vent, il faisait route sur nous. Aussitôt, muni de ma longue vue, j'observai ce navire qui tout d'abord avait l'air d'un paisible pêcheur faisant la pêche au thon avec une perche et des lignes de chaque côté. Toutefois, en regardant mieux, je me suis aperçu que ce bateau, au ras de l'eau, avait, par instants, une longueur anormale. Et, tout d'un coup, comme pour confirmer mes soupçons, j'aperçois très bien le kiosque. Plus de doute, il s'agit bien d'un sous-marin. Juste à ce moment, on me prévient de l'avant qu'on distingue devant, à trois milles environ, une masse noire immobile au ras de l'eau.

« Je grimpe vivement dans la mâture et je distingue parfaitement un deuxième sous-marin qui nous attendait au passage. Aussitôt, j'appelle tout le monde sur le pont et donne l'ordre à chacun de se munir de sa bouée de sauvetage. Ensuite, une bordée au poste de combat et l'autre à la manœuvre. Pendant ce temps j'avertis le *Nord* et lui dis de virer de bord immédiatement. Nous avons exécuté cette manœuvre, et avons attendu les événements, nous attendant à chaque instant à recevoir des obus. Nous ne voulions pas prendre l'offensive, ne sachant, de façon formelle, à qui nous avions affaire. Sur ces entrefaites la nuit est venue ainsi que le mauvais temps, les sous-marins s'étant mis en plongée et continuant à nous suivre ainsi que cela a été démontré le lendemain.

« Au matin du jeudi, gros vent de SO, temps bouché, presque pas de vue. *Nord* marche toujours près de moi, je suis obligé, à chaque instant, de manœuvrer et de serrer les voiles pour ne pas le dépasser. À 11 h du matin, les vents sautent brusquement au NO, dans un grain violent. Les deux navires virent de bord, mais le *Nord* ayant été masqué par le grain je suis obligé de naviguer un moment vent arrière et me trouve ainsi assez écarté de mon compagnon à un moment donné. Je fais larguer les voiles, et à 1 h nous étions toujours près l'un de l'autre.

« Et voici maintenant le passage de mon rapport concernant l'attaque : Temps clair, forte brise et mer houleuse. À 2 h 30 nous sommes attaqués par un sous-marin qui se trouvait par tribord. On ne le voit pas. Deux obus tombent à 800 mètres environ, par le travers de la dunette. Un troisième passe au-dessus du gui. Me basant sur la direction des obus, j'ai fait tirer un coup de canon, hausse 6 500 mètres, par le travers tribord. Le *Nord* se trouve à 300 mètres de moi par tribord. Il brûle des "Berger". Nous sommes ainsi protégés par la fumée, d'autre part les deux navires laissent porter vent arrière et présentent ainsi l'arrière à l'ennemi. Au bout d'une demie heure environ, nous semblons faire route pour regagner un port de France et, la nuit venue, mettons le cap au large et forçons la toile pour traverser la zone dangereuse. Grosse brise NNO à N, temps à grains, très peu de vue.

« Et voilà ! Nous avons eu la bonne idée de retourner ! Fourchon voulait absolument revenir à Belle-Île ou La Pallice. Cela me contrariait évidemment. Enfin, jusqu'à la nuit je n'ai rien dit. À la brume de nuit, je lui ai signalé que j'avais l'intention de mettre le cap au large, dès qu'il ferait sombre. Il m'a répondu : "imitation". Aussi dès qu'il a fait nuit j'ai viré de bord. *Nord* a fait comme moi et le matin nous étions à peu près hors de la zone dangereuse. Si rien n'arrive nous serons à peu près hors d'affaire jusqu'à Madère, où les dangers vont recommencer.

« Je crois qu'en cas de grand danger je ne pourrai pas trop compter sur le courage de mon équipage. Ils se sauvaient tous comme des moutons, et personne n'accostait l'arrière au moment de l'attaque. Il a fallu que je me mette en colère. *Nord* est assez loin devant moi et j'ai mis toute la voile pour le rattraper. Je ne comprends pas qu'il se soit éloigné, alors que toute la nuit j'ai diminué la toile pour ne pas le dépasser. À 2 h du matin, dans un grain noir, je l'ai perdu de vue par le travers sous le vent et, à 6 h du matin, il était presque à perte de vue devant. Comme on aperçoit de la mâture un autre navire devant, il aura peut-être pris ce navire pour nous.

« Vendredi 5 octobre. Comme je le disais hier matin, le *Nord* était devant moi à perte de vue lorsque le jour s'est fait. Aussitôt j'ai fait établir toute la voilure et je ne l'ai rattrapé que le soir. D'ailleurs, il avait mis en panne pour m'attendre. Je ne me trompais pas. Il avait pris le navire qui se trouvait devant lui pour *Antoinette*. Justement, ce navire se trouve être également un quatre-mâts de la maison Bordes. Mais comme la nuit venait, nous n'avons pas pu le reconnaître.

« Le TSF reçoit des "allo" à chaque instant, il y a des sous-marins allemands partout, Gibraltar, Madère, côtes d'Espagne et du Portugal. Heureusement que nous sommes en ce moment un peu au large. Mais, c'est égal si nous avons du calme à Madère, nous ne passerons pas sans rencontrer des ennemis. Je suis absolument éreinté, ne dormant pour ainsi dire pas depuis le départ. Je m'allonge tout habillé sur mon canapé de la chambre de veille et, à chaque bruit insolite, je me précipite sur la dunette. Quel voyage fatigant ! Les vents sont bons et nous faisons bonne route. Pourvu au moins que nous sortions vainqueurs de la lutte et que le navire ne coule pas sous mes pieds. Cela doit être terrible pour un capitaine d'être obligé de quitter son bateau et de voir ce dernier s'abîmer dans les flots !

« Dimanche 7 octobre. Le télégraphiste continue à nous annoncer des sous-marins un peu partout, c'est ce que je pensais. Le mois d'octobre sera fertile en attaques de sous-marins. Enfin, jusqu'ici, nous avons le bonheur de bien naviguer. C'est dommage tout de même que le *Nord*



Pierre Le Chevanton et Marie son épouse

ne marche pas mieux. Je suis obligé de ramasser de la toile pour ne pas le dépasser et j'ai certainement déjà perdu une journée de route à l'attendre. Petite bise aujourd'hui, mais temps diablement clair. On doit nous voir de loin. Chacun son poste, un homme vigie au mât de misaine, un homme de veille sur le gaillard, les canoniers et servants à leurs pièces, l'officier de quart et moi qui veillons également. On me prévient que le dîner est servi.

« Mardi 9 octobre. Nous sommes tous sur le qui-vive. Je viens de recevoir une communication par TSF qu'un sous-marin allemand armé de quatre canons faisait route vers les côtes d'Espagne avec un convoi de quatre navires norvégiens qu'il a capturés. Il se trouve près de nous. S'il est accompagné d'autres sous-marins, nous ferons certainement leur connaissance avant ce soir. Probablement que les torpilleurs alliés vont tâcher de capturer à leur tour le convoi, mais je n'y compte pas trop. Depuis que nous avons quitté le convoi dans le Golfe de Gascogne, nous n'avons rien vu en fait de navire de guerre. Enfin ! le principal est que nous puissions continuer comme jusqu'à présent.

« Demain, nous serons par le travers de Madère. Passage dangereux entre tous. C'est là que sont restés les derniers voiliers partis pour le Chili. Heureusement, le temps a l'air de vouloir nous favoriser. Brise fraîchissant du Nord-Est, temps bouché et à grains. On ne peut rêver mieux, pourvu que cela dure un jour ou deux. Nord est toujours derrière nous, péniblement, comme d'habitude. J'ai dû diminuer de toile pour ne pas le laisser à perte de vue derrière, il pompe pourtant ses water-ballasts. Peut-être cela le fera-t-il aller un peu plus vite.

« Dimanche 14 octobre. Voilà la zone dangereuse à peu près passée. Nous avons eu de la chance de passer la zone périlleuse par bonne brise de vent arrière et horizon bouché. Maintenant, nous sommes à peu près sauvés. Les îles Canaries sont également doublées et nous n'avons plus à craindre que les approches des îles du Cap-Vert. Fourchon m'a signalé, les jours derniers, qu'il voulait passer entre les îles du Cap-Vert et la terre, et moi, cela ne me disait rien, surtout en cette période. Tous les vapeurs qui reviennent du cap de Bonne-Espérance et d'Amérique du Sud passent en effet par là et, logiquement, s'il y a des sous-marins, ils se retrouveront à cet endroit. Je lui ai dit de faire comme il désirait, mais que moi, dans tous les cas, je passerais dans l'Ouest, ainsi d'ailleurs que l'ordonnent les instructions reçues.

« Il a dû se fâcher car il a ramassé ses pavillons brusquement. Mais, néanmoins, il m'a suivi. Quand il signalera demain, je lui répondrai ; mais, pour signaler le premier, il n'y a rien à faire, il peut raidir ! comme il disait en parlant de Quénet. Avec tout cela je perds de la route, avec cette baille de *Nord* qui ne marche pas du tout. Enfin ! pourvu que l'on arrive bien, c'est le principal. Actuellement j'ai au moins deux jours de retard, sur quatorze jours de mer c'est appréciable. Malgré tout, je n'ose pas dire que j'aurai la patience de l'attendre jusqu'au cap Horn, il y a des limites, même à la bonne volonté. Je n'ai rien su depuis le départ des bateaux qui partaient en même temps que nous. J'espère que, comme nous, ils auront pu passer.

« Lundi 20 octobre. Le voyage marche très bien. Depuis dimanche nous avons navigué constamment favorisés par une bonne brise de l'arrière. Nous sommes maintenant en plein dans le "pot au noir". Depuis hier matin il pleut sans discontinuer, et cela, avec des orages épouvantables qui à tous moments s'abattent sur nous. Cette nuit, on était absolument aveuglés par les éclairs et assourdis par le bruit du tonnerre. Mes chiens ne savaient plus où se fourrer, et, malgré la pluie qui tombait en déluge, ils étaient constamment dans mes jambes.

« Je compte encore deux jours comme cela et ce sera le beau temps des vents alizés du SE, ciel toujours clair, mer invariablement belle, navigation rêvée. Notre compagnon *Nord* est toujours en vue, maintenant le navire marche mieux. Je ne perds que trois quarts d'heure ou une heure par jour pour l'attendre. À bord, tout marche normalement comme d'habitude et je n'ai aucun ennui avec mon équipage et mes officiers. Un grain noir à l'horizon ! Les vents changent toutes les minutes et nous sommes obligés de manœuvrer constamment.

« Dimanche 21 octobre. Au moment où je t'écris, il pleut à torrent. Avec cela il fait presque calme. Des petites brises très variables nous obligent à manœuvrer constamment et, pour couronner tout cela, la chaleur est intolérable. Le thermomètre marque 33° dans la chambre de veille où je suis en ce moment. Aussi, quoique n'ayant pour tout costume qu'une

chemise et un pantalon, je sens la sueur me couler dans le dos. *Nord* est toujours en vue. Comme nous, il se déhale péniblement par ce temps de chien.

« Jeudi 26 octobre, 25<sup>e</sup> jour de mer : 2° 20' N, 22° 50 O. Il est 2 h 30 de l'après-midi, 4 h à Pleubian. Il fait une chaleur intolérable. On sue rien qu'en ne remuant pas. Depuis quelques jours je suis assez contrarié. Les vents alizés ne prennent pas vite et la route que nous faisons maintenant ne vaut pas cher. Nord est toujours près de moi. Depuis qu'il a pompé les ballasts, son navire marche aussi bien qu'*Antoinette*.

« Lundi matin, comme il faisait presque calme, j'ai envoyé mon canot à bord du *Nord* avec M. Saintilan (1<sup>er</sup> lieutenant) et quatre hommes. J'ai par la même occasion écrit une lettre à Fourchon, rappelant les dangers courus en commun et la route à suivre dans l'hémisphère Sud. Je lui ai également envoyé la copie de mon rapport. Il m'a rendu la pareille. Il m'a envoyé une très gentille lettre et la copie de son rapport.

« Il en résulte que c'est le sous-marin que je voyais depuis la veille, maquillé en pêcheur, qui se trouvait en ce moment sous vent à lui. Tout à coup il voit du *Nord* la voile en question tomber et en même temps un obus tombe à dix mètres du bord, un autre sur l'avant et un autre derrière. La mer était assez grosse et le sous-marin n'avait émergé que son kiosque et la partie supérieure du pont, ce qui fait que je ne le voyais pas. Nous avons manœuvré pour présenter l'arrière des deux navires au sous-marin, ce qui rendait son tir difficile.

« Fourchon croit avoir touché le sous-marin, car à son troisième obus, corrigé des erreurs précédentes, le coup a eu l'air d'avoir fait but : en même temps que la colonne d'eau dégagée, il s'est élevé au-dessus de l'eau une fumée noire et puis tout a été terminé. Nous n'avons plus rien vu.

« Ce sous-marin nous a suivi pendant vingt heures, en attendant le moment propice pour nous envoyer par le fond. Heureusement qu'il en a été pour ses frais. Toute la nuit, un autre sous-marin nous a également suivis. Enfin, nous pouvons dire que nous avons eu de la veine de nous en sortir indemnes. Comme nous arrivons dans les parages des navires qui reviennent, je serais heureux si je pouvais leur donner les lettres écrites depuis le départ. »

Pierre Le Chevanton continue sa route en compagnie de Charles Fourchon. Si la zone réputée dangereuse est loin derrière maintenant, toute inquiétude n'a pas disparu : si les sous-marins sont ici trop loin de leur base, on peut encore rencontrer des corsaires ennemis. C'est en exécutant avec persévérance son projet de défense mutuelle qu'il navigue, attendant sans cesse le *Nord* qui est moins rapide que l'*Antoinette*. Il le raconte avec humour à son épouse :

« Vendredi 2 novembre. 33<sup>e</sup> jour de mer. Ici nous avons de la chaleur à revendre et sommes constamment couverts de sueur. Ce qu'il fait chaud mon Dieu ! C'est le cas de dire que le sang tourne en eau, tellement on ruisselle de sueur. Hier j'ai laissé le soleil par derrière, aussi j'espère que dans quelques jours la température deviendra moins élevée. *Nord* est toujours en vue, il est en ce moment huit cents mètres derrière. J'ai quelques voiles de carguées pour ne pas le dépasser de trop. Hier, il était toute la journée à trois cents mètres par tribord et allait aussi vite que nous. Nous nous voyons tous les jours avec les jumelles et nous saluons réciproquement. Hier, à l'occasion de la Toussaint, Fourchon a endossé un beau costume blanc et se pavanait sur la dunette une partie de la journée.

« Dimanche 4 novembre. À bord tout marche normalement et je n'ai aucun sujet de mécontentement. Le fret sera certainement supérieur cette fois-ci en raison des sous-marins allemands qui fourmillent maintenant sur le passage des navires à leur arrivée en Europe. Heureusement que j'arriverai dans une bonne saison : que je serais heureux à mon arrivée si j'étais assailli par une formidable tempête de SO ou d'O ! Je t'assure que dans ces conditions je n'aurais nullement peur des sous-marins. Je serai dans quelques jours à moitié chemin. Il a fallu que j'attende le *Nord*, je serais maintenant au moins trois jours en avance.

« Jusqu'à présent la traversée est assez belle. Si ça continue, j'espère ne pas dépasser soixante-quinze jours pour aller à Taltal. Je crois bien qu'après tout ceci huit mois à la maison ne me feraient pas peur. Je commencerai toujours, dès ma première permission, surtout si c'est en été, par acheter un bateau et l'envoyer à Port-Béni. J'aurai de cette façon la faculté d'aller à

la pêche de temps en temps. Pour le moment mon *Antoinette* chargée de toile vogue allègrement, semant à plaisir *Nord* et tous les compagnons voiliers que nous trouvons sur notre route. Quel bon bateau ! Et comme à la longue on s'attache à un bateau qui vous fait voyager par n'importe quel temps sur tous les océans ! Il est en ce moment 9 h, 11 h 20 à Pleubian.

« Mercredi 7 novembre. Notre voyage se poursuit normalement quoique tout doucement. Nous sommes maintenant dans les hauts fonds de la côte du Brésil. Dans trois ou quatre jours nous serons par le travers de la Plata, parages des orages et des coups de vent que nous appelons "pamperos". Dimanche j'ai longuement signalé avec le *Nord* et nous avons décidé de nous quitter par 40° Sud, car depuis le départ je perds véritablement trop de route pour attendre ce bateau. *Loire* et *Valparaiso*, partis en même temps que nous et que nous avons vus avant d'arriver à Madère (du moins je suppose que ce sont ces bateaux), seront arrivés longtemps avant moi au Chili. Ma traversée n'est pourtant pas mauvaise et je n'ai aucun retard sur le dernier voyage. Espérons encore que j'arriverai entre soixante-dix et soixante-quinze jours de mer.

« Samedi 10 novembre. Le mauvais temps est venu deux jours avant que je ne le pensais. Depuis hier matin, il fait un petit coup de vent de SO, les vents contraires. Aussi je ne fais pas beaucoup de route. Hier matin, le mauvais temps a débuté par de forts gros grains de pluies et de vents. J'ai dû progressivement diminuer ma voilure. *Nord* est toujours près de nous.

« Fourchon étale de la toile le plus possible, aussi le pauvre *Nord* saute et danse d'une façon inaccoutumée. Je vais encore devoir diminuer la voilure, uniquement pour ne pas dépasser mon collègue. Quel bon bateau que l'*Antoinette*. Ce navire possède toutes les qualités nautiques et je le regretterai beaucoup lorsque je le quitterai.

« Cette nuit, nous avons perdu l'autre navire de vue, et ce matin au lever du jour, nous avons eu beau scruter l'horizon, nous n'avons rien aperçu. J'ai envoyé un homme dans la mâture avec des jumelles, à l'extrémité du grand mâât arrière. Il a quand même aperçu un point à perte de vue derrière. Je vais faire petite route jusqu'à ce soir et, à ce moment, s'il ne m'a pas rejoint, je continuerai. Nous avons reçu, il y a quelques jours, un avis par TSF qu'un corsaire ennemi faisait route dans la direction où nous nous trouvons en ce moment et qu'il faisait plus de onze milles à l'heure, et c'est pourquoi il serait prudent que je ne m'écarte pas trop du *Nord*.

« Je t'écris depuis la chambre de veille ou j'ai élu domicile depuis le départ. Je ne descends chez moi que pour faire ma toilette, d'ailleurs toute ma chambre est en désordre. Je fais changer la caisse à eau douce du cabinet de toilette et, par ailleurs, on peint et nettoie les pièces de fer de support des canons. Je crois que la boiserie va rester en panne durant quelques jours, le charpentier est tombé hier dans la cale et s'est démis l'épaule.

« Dimanche 11 novembre. Le mauvais temps persiste plus que je ne le pensais. Aujourd'hui, il fait encore mauvais, la mer est houleuse et le bâtiment tangué et roule pour le plus grand désespoir du télégraphiste qui a le mal de mer depuis trois jours. Il y a trois jours que ce garçon n'a pas mangé. Ce matin, je l'ai obligé à sortir de sa cabine et à prendre l'air. Il y a une odeur écœurante dans sa cabine. Benoît a été un peu malade, mais comme il se remue et trotte d'un côté à l'autre, cela lui a passé. Je crois cette fois que j'ai définitivement perdu le *Nord*. On ne l'a pas vu de la mâture ce matin. Et pourtant, il ne doit pas être loin, car je ne force pas du tout la toile. Il est vrai que les vents sont mauvais, et que presque toute la route que nous faisons est mauvaise et sera à refaire en partie.

« Dimanche 18 novembre. Cette semaine a été assez mouvementée, pour moi d'abord. Lundi midi, ne voyant pas le *Nord* et ne voulant pas lui fausser compagnie, j'ai viré de bord à midi et fait route dans la direction contraire. À 3 h enfin j'ai aperçu le *Nord* et à 5 h je me rangeai le long de son bord et nous recommencions à naviguer de conserve. Mais que de route perdue !

« Jeudi dernier, nous avons essuyé un ouragan épouvantable et notre pauvre bateau était ballotté comme une coquille noix. Dans une eau clapotante, les vagues étaient énormes et à chaque instant déferlaient sur le pont. Le canot qui nous servait au Verdon a été complètement écrasé et on a dû jeter les débris à la mer. Le petit hunier volant s'est déchiré en le carguant.

Une voile d'étai emportée par la tourmente et le lest ripé sur tribord entraînant une gîte de dix degrés, tel est le bilan de notre journée, sans compter les mille tracas endurés par ailleurs. Car je ne compte pas une avarie grave survenue à la vergue du grand hunier arrière, et tout cela arrivait en même temps. Il fallait s'occuper de tout à la fois. Enfin ! maintenant c'est du passé, et il fait aujourd'hui le temps le plus beau du monde. Toutes les avaries sont réparées et nous avons toutes les voiles hautes (il n'y a que le youyou qui, lui, a été complètement anéanti).

« Nous avons perdu le *Nord* de vue, il était comme nous depuis jeudi après-midi, à la cape sous ses huniers fixes et sa misaine. Il est probable que nous le reverrons plus. Mauvaise semaine, beaucoup de tracas, du mauvais temps, et par-dessus tout cela peu de route. Ma traversée s'allonge et je suis maintenant en retard sur mes voyages précédents. Si je marche normalement désormais, j'espère être dimanche prochain au cap Horn. Maintenant comme nous approchons des mauvais pays, je n'aurai pas beaucoup de temps à moi.

« Mercredi 28 novembre. Dimanche j'avais, comme d'habitude, l'intention de t'écrire quelques lignes. Mais comme d'un côté il faisait mauvais temps et que, en plus de cela, nous arrivions à l'île des États, ma présence sur le pont était constamment nécessaire. À midi nous étions à un mille de terre et les vents étant bons, je me disposais à mettre le cap sur le cap Horn. Malheureusement, dès que nous avons doublé la pointe Saint Jean, les vents se sont fixés au SO avec pluie, grêle et gros vents. J'ai été sur le point de rester à l'abri de l'île, mais, croyant pouvoir faire une bordée convenable, je suis directement rentré dans la tourmente. Et depuis nous dansons. Louvoyages continuels, serrer et mettre de la toile à chaque instant, nous n'avons pas un moment de répit. Enfin, aujourd'hui je suis à hauteur du cap Horn. Le baromètre est excessivement bas.

« Pour comble de malheur, j'ai un gros abcès aux gencives depuis une huitaine de jours et l'air vif me fait terriblement souffrir. Par-dessus le marché j'ai contracté un gros rhume, aussi suis-je bien mal arrangé, surtout maintenant que je me lève quelquefois plus de dix fois par nuit. Enfin ! espérons que tous ces malheurs disparaîtront dès que nous aurons remonté un peu du côté du soleil. Dimanche, en même temps que nous à l'île des États, un quatre-mâts Bordes. Comme il était assez éloigné, je n'ai pu distinguer si c'était le *Nord*.

« Dimanche 2 décembre. Depuis mercredi nous subissons un temps épouvantable. Jeudi après-midi la tempête s'est déclenchée et les vents ont tout de suite soufflé en furie. J'ai pris la cape et je n'avais que trois voiles, les deux huniers fixes et le petit foc, et encore par instants nous en avions de trop. La mer était affreuse et le bateau tanguait et roulait lamentablement.

« À 11 h du soir, nous avons été assaillis par une formidable lame qui est venue frapper l'avant du navire un peu au-dessus de la flottaison. Le choc a été si rude que le navire s'est cabré et a longuement tressailli, comme si nous abordions un autre navire. Toute la tôle de l'avant est rentrée en dedans. Trois membrures cassées et trois autres membrures faussées. Le hublot du magasin brisé. Tel est le bilan de cette deuxième tempête. Heureusement que nous sommes sur un bateau solide. Sans quoi, vu l'énormité de la lame, on n'aurait jamais plus entendu parler de nous.

« Je n'avais jamais vu le baromètre aussi bas, l'aiguille du baromètre enregistreur était tout-à-fait en bas et ne pouvait plus baisser. Cette tempête a duré deux jours et le temps s'est amélioré. Actuellement la brise fraîchit à nouveau, et je viens de donner l'ordre de commencer à carguer les voiles. Le baromètre, cet après-midi, a monté à beau temps et recommence à dégringoler. Je crois que la danse va reprendre. Le cap Horn est maintenant doublé et il suffirait de deux ou trois jours de beau temps pour nous permettre d'évacuer ces vilains pays. Mon abcès ainsi que mon rhume sont maintenant guéris, aussi je me sens fort et solide pour affronter la tempête.

« Samedi 8 décembre. Je me porte toujours bien. Nous sommes dans les mauvais parages et nous n'avancons guère depuis trois jours. Je n'ai pas fait grand' route. Néanmoins, le temps s'est amélioré et la température commence à monter. J'aurai au moins quatre-vingt ou quatre-vingt-deux jours cette fois. C'est plutôt long. J'ai hâte de savoir sur quel but nous serons dirigés. Dans tous les cas, je forme des vœux que ce ne soit pas Iquique. Je voudrais bien rester à Taltal.

Et pour revenir, que va-t-on décider ? On va peut-être nous expédier par le canal de Panamá. Je doute toutefois de cela, car les sous-marins boches doivent également se trouver par là. Au retour nous aurons à ouvrir l'œil. Heureusement que ce sera l'époque des bonnes brises, nous aurons ainsi beaucoup plus de chances de passer sans faire de mauvaises rencontres.

« Lundi 17 décembre. 78<sup>e</sup> jour de mer aujourd'hui. Depuis quelques jours nous naviguons de nouveau en plein beau temps et déjà toutes les misères du cap Horn sont oubliées. Telle est la vie du marin, une heure de beau temps et tout est oublié. Heureusement que cela se trouve comme cela, sans quoi il y aurait vite pénurie de matelots, surtout pour faire ces vilains voyages. Si je n'avais pas tant attendu le *Nord*, je serais depuis au moins huit jours à destination. Enfin, dans trois jours j'espère être à Taltal. Nous ne voyons aucun navire. C'est à croire que la mer est déserte. Toutefois, la surveillance n'est pas relâchée, et depuis le départ nous naviguons sans feux la nuit, et toujours, jour et nuit, à tous les instants, les hommes de veille sont à leur poste.

« Qu'allons-nous apprendre concernant la guerre à notre arrivée ? Combien de victimes sur l'eau depuis notre départ ? Je me demande souvent si quelques navires de notre convoi ne sont pas restés dans le fond du Golfe de Gascogne. *Antoinette* et *Nord* ont eu la chance de s'en tirer, surtout après avoir été suivis pendant deux jours par deux sous-marins. Je suis presque certain que si nous avons navigué isolément, un des deux bateaux - peut-être les deux - serait maintenant au fond de l'eau.

« Nous ne sommes guère avancés d'avoir à bord la TSF. À deux cent cinquante ou trois cents milles, nous perdons toute communication. D'autre part mon imbécile de télégraphiste a rendu le moteur inutilisable et nous ne pourrions pas envoyer un télégramme pour demander du secours en cas de danger. On embarque comme ouvrier TSF un gamin ayant tout au plus deux mois de cours et ne connaissant rien. Heureusement qu'il n'y a pas grand-chose. En arrivant au port je vais faire le nécessaire pour remettre le tout en état.

« Jeudi 20 décembre. Nous voilà enfin sur le point d'arriver à Taltal. Dans une heure environ, je pense recevoir des ordres. Je pensais arriver hier au soir, mais près de terre j'ai été pris dans les eaux calmes. Aussi j'ai passé une nuit blanche. Quatre-vingt-un jours de mer, ce n'est guère brillant ! Enfin ! tout à l'heure je serai peut-être très heureux d'apprendre que je suis arrivé un des premiers, et surtout indemne, ce qu'il y a de mieux. Les avaries du cap Horn sont plus sérieuses que je ne le pensais d'abord et je regrette presque de ne pas avoir relâché à Valparaiso pour faire les réparations.

« Taltal, le 21 décembre. Depuis mon arrivée, les soucis n'ont pas manqué, comme d'habitude. Hier à 3 h, je suis descendu à terre avec Vaillant qui commande le *Rhône*, lequel se trouve dans ce port et doit partir demain ou dimanche pour Norfolk, États-Unis. Il doit passer par le canal de Panamá. Là-bas, ils prendront probablement un chargement de charbon pour revenir au Chili. Il est probable que nous aussi nous suivrons la même direction. J'ai télégraphié aux Armateurs que le *Nord* avait fait route en même temps que moi jusqu'à Montevideo, et que j'avais vu au cap Horn un autre quatre-mâts de la Maison.

« J'ai reçu l'ordre de continuer à décharger le lest mais je ne sais pas encore si je rechargerai ici. Je le voudrais bien, au moins dans ce port je pourrais faire quelques bénéfices. Je vois que cette guerre ne s'avance pas beaucoup, cette maudite Russie nous aura manqué d'un bout à l'autre de cette néfaste guerre. Je viens également d'apprendre le recul des Italiens. Le Saux, Baillieux, Grégoire, Nicolas, voilà quatre capitaines tués en l'espace d'une année ! J'ai appris que *Victorine* avait été coulée également. Décidément Mathieu n'a pas de veine, et Fourchon moins que jamais ne voudrait naviguer en sa compagnie !

« Pauvre flotte Bordes, comme elle est éprouvée tout de même ! Heureusement que ma carrière s'avance, et si j'ai la chance de continuer à naviguer sans anicroche, je pourrai dans quelque temps goûter un repos bien mérité. Pourvu qu'avec tous ces désastres la Maison Bordes ne fasse pas faillite, ce serait le comble du malheur pour nous qui avons mis nos cinq sous là-dedans. De *Nord* pas encore de nouvelles, ni d'*Hélène* parti le 15 septembre et d'*Almendral* parti fin août. »

## MISSION TARDIEU

Après avoir pensé pendant tout le voyage qu'on le renverrait en France avec une cargaison de nitrate, mais peut-être par le Canal de Panamá cette fois, comme le faisait le *Magellan*, Pierre Le Chevanton apprend que sa prochaine destination est Norfolk, aux États-Unis. C'est maintenant sûr, aucun des voiliers ne repartira sur la France tant que durera la guerre. C'est un soulagement. Mais c'est avec inquiétude que les capitaines qui sont au Chili voient s'allonger l'absence des retardataires. Le 24 décembre enfin Charles Fourchon arrive, de même que Émile Berthou, deux capitaines et leurs navires au moins qui ont échappé aux Allemands :

« J'ai été chercher Fourchon qui est venu dîner avec moi et qui était très heureux de me voir ici. Nous ne nous connaissions pas avant, mais maintenant nous sommes une paire d'amis. L'*Asie* n'ayant mouillé qu'à 1 h, nous sommes allés voir M. Berthou. Il a un cent-deux jours de mer, il était parti le même jour que *Blanche* et *Hélène*. On n'a encore reçu aucune nouvelle d'*Hélène* ni de l'*Almendral*. *Wulfran Puget*, *A D Bordes* et *Loire* sont en route et commencent aussi à avoir une longue traversée, à l'exception toutefois de *Loire* qui a, paraît-il, regagné La Pallice après son départ.

« Fourchon m'a confirmé qu'il serait également retourné si je n'avais pas exprimé le désir formel de remettre à la nuit le Cap au large, pour notre bonheur, car nous aurions eu plus de dangers à courir pour rejoindre un port de France. Je pensais avoir gagné le *Nord* de cinq ou six jours depuis que nous nous sommes quittés. J'ai été surpris de le voir arriver trois jours seulement après moi. Fourchon était fier comme tout, il était si heureux de me revoir, je crois qu'il m'aurait embrassé s'il avait osé.

« Vaillant parti samedi soir avec son *Rhône* fait bonne route maintenant et remonte vers Panamá. Fourchon dit qu'il va faire venir sa femme en Amérique. Dans tous les cas, si je conserve le commandement de l'*Antoinette* pour un temps déterminé, je te ferai venir avec notre Nénette.

« Mardi 25 décembre. Je vais me changer dans quelques minutes et aller à la messe. Nous avons tous rendez-vous à la cathédrale. Tous les capitaines déjeunent sur *Antoinette* à midi, à l'occasion de Noël. Hier, j'ai reçu en cadeau du vice-consul d'Angleterre une superbe dinde qui mijote en ce moment dans la casserole du maître-coq. Un voyageur français de mes amis et l'agent consulaire de France doivent également déjeuner avec moi. »

Même si la dinde a eu quelques ennuis, les retrouvailles ont été heureuses comme Pierre Le Chevanton en rend compte à son épouse le lendemain : « Dès le saut du lit je viens m'entretenir un instant avec toi. Hier, comme je m'habillais, Fourchon est arrivé à bord. Nous avons causé un instant et nous sommes descendus.

« Je ne sais par quel retard la messe finissait quand nous sommes arrivés et nous n'avons fait qu'assister à la sortie des fidèles. Nous avons rencontré à ce moment Berthou et le voyageur français et nous sommes revenus sur *Antoinette*. Mon dîner a été raté : ce cochon de cuisinier a eu le culot de nous présenter du bœuf qui puait à quinze pas ! Ensuite la dinde, au moment où je la découpais, avait encore le gésier plein de maïs et de blé ! »

« Samedi 29 décembre. Je vois que tu n'as pas eu connaissance des appels d'*Antoinette* et j'en suis très heureux. Comme les deux navires ont été attaqués en même temps, et que le *Nord* faisait des signaux d'appels, je n'ai rien dit le premier pour ne pas brouiller la communication. Le lendemain, c'est seulement lorsqu'on nous a canonnés que j'ai lancé des S.O.S. C'est égal, nous nous sommes rudement bien débrouillés Fourchon et moi, et si tous les deux n'avions été de bons manœuvriers et bons marins, nous y serions restés.

« Je m'étonne que tu aies pu penser un instant que peut-être j'avais réussi à me sauver alors que le *Nord* aurait été en péril. Jamais, à aucun prix, je n'aurais abandonné mon collègue. J'aurais préféré voir mon navire couler sous mes pieds que de l'abandonner, comme nous nous étions juré assistance mutuelle. Grâce à cette navigation de conserve nous avons eu le bonheur de parer le mauvais tournant.



Arrivé à Taltal en décembre 1917 avec le 4-mâts *Antoinette* qu'il commande, Pierre Le Chevanton reçoit l'ordre de Messieurs Bordes de se rendre à Norfolk (Virginie, USA), à l'entrée de la baie de Chesapeake. Il se mettra là au service d'armateurs américains, sous l'égide de l'"US Shipping Board", dans le cadre de la "Mission Tardieu". Son navire est affecté au transport de nitrate de Chili pour les États-Unis, il passera par le canal de Panama qui a été ouvert au trafic le 15 août 1914. Pour le passage du Canal les voiliers sont évidemment remorqués, mais ils le sont aussi dans le Pacifique, deux voiliers ensemble en général, pour aller au Chili. En effet le courant de Humboldt, qui longe la côte du Sud vers le Nord, gêne alors énormément les voiliers. Pour la remontée du Chili vers le Canal, les voiliers sont autonomes, de même qu'entre le Canal et les ports américains dans l'Atlantique.

D'autres navires seront affectés au transport de minerai de manganèse du Brésil, d'autres encore au transport de bois d'Afrique, du Ghana et de Côte d'Ivoire en particulier.

Carte BYLC.

« On m'a annoncé que le gros Cloâtre, du *Buffon*, avait été torpillé. Tu ne m'en dis rien, peut-être n'est-ce pas vrai ? Hier est arrivé un autre quatre-mâts, l'*Almendral*, comptant cent-quinze jours de mer. Le capitaine, M. Le Dolledec, est gravement malade et doit aller à l'hôpital. Perrot va prendre le commandement et conduira le bateau à Iquique. Ce maudit navire n'est pas chanceux, voilà trois capitaines qui meurent à bord en très peu de temps. *Hélène* se fait attendre, ainsi d'ailleurs que *Wulfran Puget*. »

## De Taltal (Chili) à Norfolk (Virginie, États-Unis) par Panamá (1)

« Dimanche 20 janvier. Huit jours aujourd'hui que j'ai quitté le port de Taltal et que je fais route sur Colón. Je sillonne maintenant cette mer pour la première fois. Tout d'ailleurs sera nouveau pour moi durant ce voyage. Malheureusement je n'avance pas vite et les premiers jours de mon départ j'ai été contrarié par les calmes.

« Lundi 11 février. Voilà que j'ai trente jours de mer aujourd'hui et je ne suis pas encore au terme de mon voyage. Toujours beau temps, et lorsque les vents sont bons, il fait presque calme. Actuellement je suis retardé par une grosse brise, mais droit debout. Depuis quelques jours je louvoie bord sur bord, et tout cela pour ne rien gagner pour ainsi dire. Je suis pourtant à cent milles de Panamá, et quelques heures de bons vents suffiraient pour atteindre le Canal. Si ces vents continuent, je ne prévois pas encore la date de mon arrivée. Aussi je me fais du mauvais sang tous les jours. Avec cela, la chaleur est accablante et je crois que tout mon sang est en train de tourner en sueur. »

### PANAMÁ, COLÓN

« Jeudi 14 février. Hier matin vers 8 h j'ai vu un 4-mâts de la Maison qui louvoyait comme moi. À un moment donné j'ai reconnu l'*Almendral* qui a dû partir d'Iquique au moment où je partais de Taltal. Il est fort probable que nous ne nous verrons pas car, quelques heures après notre rencontre en mer, j'ai eu la chance de trouver un remorqueur avec lequel j'ai traité et qui me traîne depuis hier midi. Je pense arriver dans quelques heures à Panamá, et peut-être vais-je traverser le Canal aujourd'hui. Ma traversée aura été longue, trente-deux jours, alors que je comptais ne mettre qu'une vingtaine de jours au maximum. Il est vrai que, outre les calmes et vent contraire, la carène de mon navire commence à être très sale et est couverte de coquillages d'un bout à l'autre. J'arrête là pour le moment car nous allons passer entre deux îlots.

« 6 h du soir. Me voilà arrivé aux appointements de Balboa. Demain matin à 6 h nous allons prendre le Canal et faire route pour Colón où nous arriverons dans la soirée. Il est fort probable, comme j'ai des provisions à prendre dans ce port, que nous resterons mouiller une nuit et que samedi matin je mettrai de nouveau à la voile. Je vais aller après souper faire un tour à Panamá-ville avec Monsieur Ollivier. Je tiens à voir la ville de peur de n'y revenir plus.

« Vendredi 15 février. Comme je te disais hier, je suis sorti faire une promenade. Tu ne peux te faire une idée de l'aspect féérique de ces villes neuves. Toutes les rues sont bitumées et unies et tout le monde roule en automobile. Nous nous sommes promenés dans quelques rues, les Français sont nombreux à Panamá et à chaque instant nous entendions parler Français. Vers 10 h 1/2 nous avons repris le chemin du bord et sommes arrivés à bord à minuit, ayant par suite d'une erreur fait un grand tour pour regagner notre bateau.

« Samedi 2 mars. Quinze jours aujourd'hui que j'ai quitté Colón. J'ai, depuis ce temps, accompli une navigation aussi active que périlleuse. J'ai dû louvoyer presque constamment, et cela au milieu de récifs et d'îlots de toutes sortes, et par un courant parfois violent.

« Le plus pénible est maintenant fait et, depuis hier au soir, je suis sorti du Canal de Floride. Si je suis le moins favorisé désormais, je ne mettrai pas plus de quatre ou cinq jours pour atteindre Norfolk, mon port de destination. Heureusement que ce canal est franchi, je commençais à être rudement fatigué en raison de la veille incessante et soutenue qu'il fallait accomplir. Depuis trois mois nous suons sans discontinuer. J'espère tout de même qu'à Norfolk la température sera plus supportable. »

## NORFOLK

« Vendredi 8 mars. Arrivé hier au soir aux appointements, je suis immédiatement venu en ville distante de sept kilomètres. Je suis resté coucher à l'hôtel en compagnie de M. Bégau, ex-capitaine du *Magellan*, qui est ici depuis quelques jours. Il doit y rester pour s'occuper des navires qui vont tous y venir à tour de rôle. *Almendral* et *Nord* ne vont pas non plus tarder à arriver. J'aurai ainsi le plaisir de revoir Fourchon. Je ne pense pas rester plus de deux semaines dans ce port, nous devons à nouveau prendre du charbon à destination du Chili. Peut-être même serons-nous remorqués de Panamá jusqu'au Chili, je le voudrais bien, ce serait le rêve.

« On va débarquer mes canons ici, mais je dois conserver les canonnières moins les gradés. Je suis bien content d'être débarrassé de ce quartier-maître que je n'ai jamais pu souffrir, les autres resteront à bord comme matelots.

« Samedi 9 mars. Ma chambre, pour une nuit quatre dollars, presque vingt-deux francs ! Il ne fait pas beau coucher à terre ici. Je suis un peu déçu et espérais mieux. Tout cela ne vaut pas notre chère et vieille France. Ma chambre était au sixième et j'avais tout le confort moderne : cabinet de toilette, salle de bain, cabinet d'aisance, etc. Ce soir je reviendrai à bord, ça coûtera moins cher et j'y serai bien mieux.

« Dimanche 10 mars. Tous les treuils sont en mouvement car dans ce port, contrairement à ce que nous faisons en Europe, nous déchargeons par les moyens du bord. Je ne passerai guère plus de dix-huit jours ici, et ensuite ferai route de nouveau pour le Canal de Panamá et le Chili avec un chargement de 4 000 tonnes de charbon.

« Mardi 12 mars. Depuis quelque temps on s'aperçoit que les télégrammes et lettres expédiés de Norfolk à destination de la France n'arrivent pas à leur destination. Je crois que la censure est tout de même trop sévère. Nous ne servons plus la France en ce moment puisque nous sommes maintenant au service du Gouvernement américain.

« Quelle existence je mène dans ce pays, tu ne peux te le figurer, embêté de tous les côtés. Étant loin de la ville, et par conséquent des courtiers et agents, il faut courir constamment. Demain je dois partir de nouveau en ville, la vedette étant commandée pour 8 h du matin. Et en voilà pour jusqu'à demain soir, obligé de manger à l'hôtel où on est très mal nourri malgré le prix très élevé : deux dollars et demi, ce qui fait douze ou treize francs environ de notre monnaie. Et pourtant on n'a pas grand-chose : une entrée, deux plats, un dessert, et comme boisson de l'eau claire ou du lait. Toutes les boissons sont prohibées dans ce pays : vin, cidre, bière, on ne boit que de l'eau, et celui qui serait trouvé à vendre ou à boire du vin ou de la bière recevrait une forte amende. Le genre américain ne me plaît guère quand on se trouve à table. On doit se contenter de chuchoter comme à l'Église. Quand on se trouve dans l'ascenseur avec une dame, on est tenu de se découvrir. Enfin, c'est une politesse outrée, comme certainement elle n'existait pas du temps de Louis XIV, le Roi Soleil. Pourtant enfin, pour te dire mon opinion, je trouve qu'ils font beaucoup trop de chiqué, et voilà !

« Vendredi 15 mars. Je commence aujourd'hui à prendre un lot de charbon.

« Jeudi 21 mars. Mon ami Fourchon est arrivé hier au soir. J'ai été, dès que le bateau a été mouillé, lui envoyer ses lettres. Il était content. Pense qu'il se figurait que sa femme était ici, à toutes les vedettes qui passaient il regardait avec ses jumelles, croyant toujours voir apparaître madame Fourchon. Un autre navire est mouillé en rade, je ne sais si c'est l'*Asie* ou le *Cap Horn*. Il va rentrer probablement aujourd'hui. Les navires commencent à rallier et désormais il y aura toujours des bateaux français à Norfolk. Bégau est assez gentil et je n'ai pas à me plaindre de sa façon d'agir jusqu'à présent.

« Samedi 30 mars. Je vais partir dans quelques heures. Je dois encore descendre à terre avant le départ, pour débarquer un novice qui, hier au soir, a été pris de fièvre. »

Concernant son équipage, Pierre Le Chevanton informe ainsi Messieurs Bordes : « Je suis jusqu'à présent satisfait de mon équipage et de mes officiers. Je crois qu'à l'arrivée du prochain voyage une partie de l'équipage demandera à rentrer en France et que le second et le lieutenant feront leur possible pour débarquer ne voulant pas rester plus longtemps sans revoir leurs familles.

« J'ai débarqué dans ce port, à la demande de l'attaché naval à New York, Monsieur de Chevigné, le quartier-maître Jacquemin Louis, n° 44019, 5<sup>e</sup> dépôt, direction de Rochefort, Garel Marie Joseph, fusiller breveté, inscrit à Dinan n° 8444. Je débarque également ce matin le novice Bothou Guillaume, inscrit à Paimpol n° 12031, ce jeune homme a été pris hier matin par les fièvres et le docteur étant venu à bord hier dans la soirée a ordonné son envoi immédiat à l'hôpital. »

## De Norfolk (Virginie, États-Unis) à Iquique (Chili) par Panamá (1)

### PANAMÁ, COLÓN

Pierre Le Chevanton informe Messieurs Bordes : « Rade de Panamá, 17 avril. J'ai l'honneur de vous annoncer l'heureuse arrivée de votre navire *Antoinette* à Panamá, à la date du 15 avril. Ma traversée de Norfolk à Colón s'est effectuée normalement et, après quelques jours de navigation avec vents variables, j'ai rencontré les vents alizés de Nord-Est en bonne brise. Pour éviter les calmes résultant des abris des îles, j'ai préféré arrondir légèrement ma route et passer par Mona que j'ai doublé le mardi 9 avril, dixième jour de la traversée. De cet endroit j'ai mis quatre jours pour atteindre Colón où je suis arrivé le samedi 13 avril à 6 h du matin. À trois milles environ de la digue-abri, j'ai pris la passe pour attendre le pilote. »

« À 8 h, assisté par un pilote et un remorqueur, j'ai fait route pour la rade où j'ai mouillé pendant quelques minutes pour prendre le pilote du Canal et changer de remorqueur. Continué notre route et avons passé les écluses de Gatún à midi. À 2 h de l'après-midi, n'ayant pas de remorqueur disponible, nous avons dû mouiller dans le lac d'où nous ne sommes partis que le lundi 15 avril à 5 h. Le passage du Canal s'est effectué dans de bonnes conditions. Nous avons passé les écluses de Miraflores à midi puis continué notre route pour le large.

« Nous sommes mouillés à Taboguilla, à quinze milles environ de Balboa. Les communications avec la terre sont très difficiles en raison de la grande distance à laquelle nous sommes de terre. Je ne prends de vivres que tous les deux jours ce qui est la limite extrême. Par suite des chaleurs et des orages fréquents qui règnent ici il serait impossible de conserver plus longtemps la viande de boucherie.

« Pendant l'attente dans le canal de Gatún je me suis rendu à Colón et me suis fait délivrer deux certificats consulaires. Je vous envoie ci-inclus, un de ces certificats et vous ferai parvenir le deuxième au moment de mon départ pour le Chili. Nous allons être remorqués d'ici jusqu'au Chili et j'ai l'intention de prendre comme remorque le "spring", ou grelin manillé de 330 tx d'un mètre de longueur, maillé à deux maillons de chaîne de bossoir. »



LE CANAL DE PANAMÁ : Par l'écluse de Gatún, réalisée en trois sas, les navires montent de la baie de Limon, en mer des Caraïbes, jusqu'au lac de Gatún, 25,9 m plus haut. Chaque sas est long de 305 m et large de 33,5 m. La profondeur initiale minimum est de 12 m. C'est tirés par un remorqueur, tandis qu'ils sont maintenus dans l'axe de l'écluse par des câbles tendus à partir de petites locomotives qui avancent sur les bords du sas en même temps qu'eux, que les voiliers progressent.

Le lac de Gatún est un lac artificiel alimenté en eau par la rivière Chagrès. Sa traversée est longue de 38 km. Les navires s'engagent ensuite dans un canal large d'environ 152 m, terminé par deux écluses qui permettent aux navires de descendre au niveau du Pacifique qu'ils rejoignent dans la baie de Panamá. La première écluse, Pedro Miguel, descend les navires de 9,1 m. Miraflores, la seconde, assure avec deux sas les 16,8 mètres de dénivelé restant. Chaque écluse est doublée par une autre, ce qui permet aux navires de circuler simultanément dans les deux sens.

Arrivés dans la baie de Panamá, les voiliers doivent attendre qu'un remorqueur de haute mer américain vienne les chercher. Les vents et les courants sont en effet toujours contraires lorsqu'on va vers le Sud. C'est la plupart du temps par deux que les voiliers sont remorqués depuis Balboa, le port de Panamá, jusqu'au Chili. Ce remorquage n'est pas sans risque. C'est ainsi que l'*A D Bordes*, Capitaine Joseph Briand et l'*Asie*, Capitaine Joseph Ollivier, remorqués ensemble par le *Henri Scott*, entrent en collision alors qu'ils se trouvent à la latitude de Callao par suite de la rupture d'une des deux remorques. Le premier voilier réussit à continuer avec le remorqueur, tandis que le second, quelque peu endommagé, est abandonné et doit poursuivre la route par ses propres moyens.

## IQUIQUE

« Iquique, le 20 mai. J'ai l'honneur de vous annoncer l'heureuse arrivée de votre navire *Antoinette* à Iquique à la date du 19 courant au matin. Remorqué par le vapeur américain *Henry Scott*, notre traversée s'est effectuée sans aucune difficulté, la moyenne en vitesse a été de 4 à 4 milles 1/2 à l'heure. Les jours où la brise était trop fraîche du Sud Sud-Est, nous changions légèrement de route de façon à faire porter les focs et les voiles d'étai. Depuis Guayaquil, nous avons presque toujours navigué en vue de terre jusqu'à notre arrivée au port. *Montmorency* a continué sur Antofagasta, sans escale, à la remorque du *Henry Scott* qui doit revenir dans ce port lorsqu'il aura conduit *Montmorency* à destination. »

Et Pierre Le Chevanton écrit à son épouse le 25 mai : « Une seule chose m'embête, les officiers chiliens portent le costume allemand, et c'est une souffrance pour nous Français d'avoir et surtout de recevoir à notre table des gens qui nous rappellent à chaque instant ces maudits Allemands. Tous les matins j'assiste ainsi que mon équipage à une véritable comédie. Près de nous se trouve mouillé un quatre-mâts allemand, le *Herbert* de Hambourg, et dès 6 h le capitaine, comme un véritable possédé, arpente sa dunette, regardant à chaque minute avec des jumelles mon navire, jurant, sacrant et nous faisant voir les poings. Je crois que le pauvre bougre devient complètement fou. Voilà en effet la troisième fois qu'il me voit sur cette rade depuis le début de la guerre, et tout le temps marchant à toute vitesse et sans arrêter.

## De Taltal (Chili) à Norfolk (Virginie, États-Unis) par Panamá (2)

L'*Antoinette* quitte Iquique le 11 juin pour Colón. C'est à la voile que Pierre Le Chevanton entreprend ce voyage dont il rend compte à Messieurs Bordes dans une lettre du 9 juillet à Cristobal (port de Colón) : « La traversée s'est effectuée normalement jusqu'à 3° de latitude Nord. À partir de cet endroit, j'ai été constamment contrarié par des orages, des calmes et de petites brises de toutes les directions. Le jeudi 4 juillet, contrarié par les vents contraires, j'ai mouillé à six milles dans le Nord de l'île San José (l'île des Perles) et ai télégraphié à Balboa de m'envoyer un remorqueur. Le samedi 6, ne voyant rien venir, je me suis décidé à reprendre ma route pour aller au mouillage de Panamá. Faible brise et vent de Nord. Malgré une attention constante et des virements de bord répétés, je n'avais le lendemain 7 juillet à 9 h du matin gagné que quelques milles dans le Sud au moment où j'ai pris la remorque. Le 8 juillet à 8 h du matin j'ai pris la remorque du *Cromwell* et suis arrivé au lac de Gatún à 10 h du soir sans rien de particulier à signaler. *Loire* est également mouillée dans le lac.

« Plusieurs de mes marins désireux de rentrer en France m'ont prié de bien vouloir vous informer de leur décision et de les faire remplacer à leur arrivée à Norfolk. Hommes qui demandent à débarquer : cuisinier, mécanicien, charpentier, un second-maître, huit matelots et trois novices.

« Je ne connais pas, Messieurs, vos intentions à mon égard. Dans tous les cas je ferai volontiers un nouveau voyage du Chili, mais dans ce cas, je vous prie, si cela ne vous contrarie pas de faire le nécessaire pour me remplacer à l'arrivée du prochain voyage. Dans tous les cas il est bien évident, Messieurs, que je reste à votre entière disposition et, si vous en manifestez le désir je resterai sur votre navire tant que mes services vous seront nécessaires. »

## NORFOLK

Le voilier remonte alors sur Norfolk. Dans une lettre datée du 5 août, le capitaine fait part au Haut-Commissaire de la République française des problèmes qui se présentent à lui :

« J'ai l'honneur de vous accuser réception, à la date de ce jour, d'une lettre de Monsieur le Consul de France à Norfolk, m'informant que le navire quatre-mâts *Antoinette* que je commande était, au jour de mon arrivée au port, réquisitionné par le Gouvernement français. En conséquence, je vous prie, Monsieur le Haut-Commissaire, de bien vouloir me donner les renseignements nécessaires pour les fournisseurs auxquels j'aurai à m'adresser durant mon séjour dans ce port.

« 15 hommes de mon équipage, dont un mécanicien, un cuisinier et un charpentier, désireux de rentrer en France, demandent leur débarquement. Plusieurs des marins qui demandent à rentrer sont à bord depuis novembre 1914 et ne veulent pas continuer cette navigation pénible, lointaine et déprimante. Le mécanicien Hamon, âgé de 58 ans, qui est en dehors de toute obligation militaire, insiste particulièrement pour obtenir son débarquement. »

Pierre Le Chevanton prévient Messieurs Bordes de son arrivée à Norfolk :

« Norfolk, 6 août 1918. J'ai l'honneur de vous annoncer l'heureuse arrivée de votre navire *Antoinette* à Norfolk, à la date du 4 courant au soir. La traversée de Colón à Norfolk a été très pénible en raison des calmes et des petits vents de NE rencontrés dans le Golfe du Mexique. Nous étions obligés de manœuvrer constamment, nuit et jour, par des orages continuels ; ainsi nous étions tous exténués de fatigue à notre arrivée au port. J'ai été gravement souffrant pendant quelques jours, ayant contracté, en cours de traversée, les fièvres intermittentes. Maintenant cela va beaucoup mieux et je suis à peu près rétabli. Comme je vous l'ai annoncé à mon passage à Colón, plusieurs de mes marins demandent à rentrer en France, mais le navire étant réquisitionné par le Gouvernement français, j'ai adressé leur demande à Monsieur le Haut-Commissaire et attends sa réponse. »

Le 23 août le capitaine réitère ses préoccupations auprès du Haut-Commissaire : « Comme j'ai eu l'honneur de vous l'annoncer dans ma lettre en date du 5 août, plusieurs marins de mon bord auraient voulu débarquer à l'arrivée du voyage. Devant le résultat négatif de leur demande, il en résulte que toute marche au plus mal à mon bord et les hommes ne travaillent que contraints et forcés et mettent beaucoup de mauvaise volonté pour tout.

« J'ai dans mon équipage trois ou quatre mauvais marins murmurant constamment et cherchant toujours à décourager leurs compagnons, mais faisant toujours en sorte, tout en poussant leurs camarades à l'insubordination, de ne jamais se trouver en défaut. Je pense que s'il m'était permis de débarquer ces quelques hommes, tout serait de nouveau pour le mieux. D'ailleurs ils sont du nombre de ceux qui ont demandé à débarquer. Tous sont en sursis d'appel. J'attendrai le dernier moment pour débarquer mon mécanicien, ce dernier m'étant indispensable jusqu'à l'arrivée de son remplaçant. »

À l'issue du séjour à Norfolk Pierre Le Chevanton se confie à son épouse :

« Jeudi 29 août. Me voilà de nouveau parti et il est probable que dans quelques heures je vais mettre toutes voiles hautes et faire route sur Iquique. Hier j'ai été on ne peut plus occupé par l'expédition de mon navire. On n'arrive à rien faire dans une journée : il faut déjà deux heures pour descendre à terre, deux heures pour revenir, et en outre on passe un temps infini dans tous les bureaux, attendant que l'on veuille bien s'apercevoir de votre présence.

« J'avais également deux hommes à débarquer : le T.S.F. et un matelot que j'ai abandonné forfaitairement, (nommé Salaün), le fou qui, tu te rappelles, s'est battu avec Quénet à Bordeaux. Ma foi, je ne souhaite de mal à personne, mais je suis bien content d'être débarrassé de cette brute. J'ai également embarqué quatre nouveaux : un T.S.F. et trois matelots.

« Enfin ! nous sommes en mer, tout va bien. J'aperçois devant moi le *Rhône*, il n'a pas beaucoup d'avance et nous arriverons en même temps au canal et avant à Iquique. Le remorqueur donne des signes d'impatience, sa sirène m'a déjà averti qu'il se préparait à me quitter, je vais donc remettre ma lettre au pilote et j'espère qu'elle te parviendra dans onze jours. »

## De Norfolk (Virginie, États-Unis) à Iquique (Chili) par Panamá (2)

Arrivé à Colón, Pierre Le Chevanton en informe Messieurs Bordes : « J'ai l'honneur de vous annoncer l'heureuse arrivée de votre navire *Antoinette* à Colón, à la date du 19 septembre. Les débuts de ma traversée ont été favorisés et j'ai atteint assez vite le 70<sup>e</sup> méridien par 33° de latitude Nord. Après quelques jours de vents variables, j'ai rencontré les vents alizés soufflant jolie brise de l'Est au Sud Est. J'ai continué ma route près et plein bâbord amures jusqu'au banc du mouchoir carré que je n'ai pu doubler, voulant passer par le passage Mona. J'ai louvoyé pendant seize heures mais, drossé par le courant dans l'Ouest je n'ai réussi à gagner que 3 milles environ dans le vent, ce que voyant, j'ai laissé porter pour passer au vent des îles turques et ai fait route pour le passage du vent. Par le travers de la Jamaïque, j'ai eu trois petites journées faible brise très variable en direction et orages continus. Par 17°30 de latitude, j'ai de nouveau rencontré les vents alizés et ai continué à faire bonne route jusqu'à Colón.

### IQUIQUE

Après passage du canal, c'est à la remorque du *Columbia* que l'*Antoinette* fait cette partie de la route, comme l'écrit Pierre Le Chevanton à Messieurs Bordes depuis Iquique : « J'ai l'honneur de vous annoncer la bonne arrivée de votre navire *Antoinette* à Iquique à la date du 16 octobre. Ma traversée de Balboa à Iquique en remorque du vapeur américain *Columbia* s'est effectuée en dix-sept jours. Nous avons, durant presque tout le parcours, été contrariés par la fraîche brise du Sud Sud-Est. Néanmoins notre vitesse a été constamment de 5 nœuds 1/2 à 6 nœuds. Nous avons commencé notre déchargement de charbon aujourd'hui par les moyens d'ouvriers de terre. Le contrat est de 500 tonnes de décharge par jour ouvrable. »

Un mois plus tard le voilier est prêt à partir, ce qu'annonce son capitaine à Messieurs Bordes : « Iquique, 20 novembre. J'ai l'honneur de vous annoncer le départ de votre navire *Antoinette* du port d'Iquique avec un complet chargement de nitrate à destination de New York via Panamá Canal. Le débarquement de charbon s'est effectué rapidement mais, par contre, l'embarquement du nitrate a traîné en longueur par suite de l'encombrement des grands vapeurs américains qui se succèdent sans interruption. Durant mon séjour au port, j'ai fait travailler constamment mon équipage à l'entretien général du navire : cale, faux pont, extérieur de la coque, mâture et grément et le navire est en excellent état sous tous les rapports. Comme je vous l'ai demandé depuis le dernier voyage, je compte, Messieurs, que vous voudrez bien, à mon arrivée à New York, me faire remplacer sur *Antoinette*. Je me sens très fatigué et voudrais pouvoir me reposer quelques semaines. Tous les hommes de l'équipage se conduisent bien et je n'ai pas d'ennuis.

## De Iquique (Chili) à Norfolk (Virginie, États-Unis) par Panamá (3)

En mer Pierre Le Chavanton se confie à son épouse : « Jeudi 5 décembre. Quinze jours aujourd'hui que je suis reparti d'Iquique. Il est temps que j'écrive quelques lignes pour pouvoir porter une lettre à Colón. Jusqu'à présent ma traversée s'est effectuée tout doucement. Comme d'habitude, toujours faible brise de l'arrière, aussi n'avançons-nous guère. Néanmoins je vais dans un instant doubler l'Équateur. Et si j'étais maintenant le moins favorisé, il ne me faudrait guère plus de cinq jours pour aller d'ici à Panamá. Malheureusement, à partir de demain les vents seront probablement contraires et il va me falloir louvoyer.

« J'ai rencontré le *Montmorency* il y a quelques jours, il allait à Iquique en remorque, ainsi qu'un autre trois-mâts français, le *Château d'If*. Je leur ai signalé en passant, et comme ils m'ont demandé si j'avais rencontré le *Nord* je suppose que ce navire est devant eux. Le *Montmorency* est resté sur rade de Panamá cinq semaines au moins. Je pense que *Rhône* a dû partir d'Antofagasta à peu près à la même époque que moi d'Iquique. Il est donc fort probable que nous nous verrons à Panamá ou à Colón.

## PANAMÁ, COLÓN

Il annonce son arrivée à Colón à Messieurs Bordes : « J'ai l'honneur de vous annoncer la bonne arrivée de votre navire *Antoinette* à Panamá à la date du 15 décembre. Je suis venu tout doucement, presque toujours en vue de terre depuis Callao, par jolie brise du S SO au S SE jusqu'à 4° de latitude Nord où j'ai rencontré des orages et des petites fraîcheurs du N N-O au N N-E ; néanmoins, comme je suivais constamment la terre, j'avais à enregistrer tous les jours en ma faveur un courant portant au Nord de 25 à 30 milles.

« À 10 milles au Sud de San José (Îles des Perles) j'ai télégraphié ma position à Panamá avec prière d'aviser le capitaine du Port de Balboa ; cela a été fait, mais on a négligé de me prévenir qu'un remorqueur devait venir me prendre et j'ai, par conséquent, continué à louvoyer. Il en est résulté que le remorqueur envoyé à ma recherche le 14 au matin ne m'a rencontré que le lendemain 15 décembre à 14 h, alors que je me trouvais à 18 milles du mouillage de Taboguilla. Enfin le soir j'ai mouillé en rade de Panamá.

« En carguant les voiles pour prendre la remorque, un accident est survenu à bord : le mousse Benoît Le Bouill, étant monté sur la tente de dunette pour faire passer une écoute de foc d'artimon, a perdu l'équilibre et est tombé sur le pont d'une hauteur de 4 mètres environ, se faisant de multiples contusions à la tête et au bras droit. Le docteur, l'ayant examiné ce matin a ordonné son envoi à l'hôpital afin d'être examiné d'une façon minutieuse. Si son état le permet, il regagnera le navire à Colón par chemin de fer. Ne pouvant m'absenter du bord, je l'ai fait accompagner par le 1<sup>er</sup> lieutenant.

« J'ai reçu de nouveaux ordres et dois maintenant faire route sur Norfolk. Toute la propreté du navire est terminée. La guerre étant probablement terminée, j'ai repris pour l'extérieur du navire votre ancienne couleur blanche qui est bien plus propre et plus agréable à l'œil.

Et en post-scriptum : « Au dernier moment je reçois de nouveaux ordres et je vais faire route pour Wilmington, Caroline du Nord. Le Bouill Benoît, mousse, ayant une fracture du radius droit, j'ai dû le laisser à l'hôpital de Panamá et en faire l'abandon forfaitaire. »

Il s'adresse aussi au Haut-Commissaire à Norfolk pour lui faire part de son besoin de se reposer quelque peu et pour lui demander en conséquence de lui trouver un remplaçant :

« Lundi 16 décembre. J'ai l'honneur de vous annoncer l'heureuse arrivée du navire *Antoinette* à Panamá à la date du 15 décembre. J'ai pris le remorqueur du Canal à 3 h de l'après-midi à 18 milles environ dans le Sud de Taboguilla et ai mouillé sur la rade de Panamá vers 6 heures du soir. Ma traversée s'est effectuée normalement et je suis venu jusqu'à 4° de latitude Nord par petite brise constamment favorable. Par contre, de 4° Nord jusqu'au port, j'ai dû louvoyer constamment par vents variables de N N-O au N N-E. Néanmoins, ayant tenu presque toujours en vue de terre, j'avais eu en ma faveur un courant me portant au Nord de 25 à 30 milles par jour. Le passage du canal de Panamá s'est effectué sans incident.

« Le mousse Le Bouill Benoît n° 9540 IP ayant été assez grièvement blessé en tombant de la tente de dunette sur le pont, je l'ai, à mon passage à Panamá, dirigé sur l'hôpital après avis du docteur. Si les blessures ne sont pas reconnues trop graves, il reprendra le navire à Colón demain matin. Je l'ai, dans ce but, fait accompagner par le 1<sup>er</sup> lieutenant. Si, dans le cas contraire, il reste à l'hôpital, j'en ferai l'abandon forfaitaire et vous enverrai ci-inclus toutes les pièces le concernant. Je vous ai télégraphié mon passage à Panamá et ma nouvelle direction qui est Norfolk.

« Me trouvant excessivement fatigué à la suite de mon long voyage sur *Antoinette*, je vous prie, Monsieur le Haut-Commissaire, et sollicite de votre bienveillance de bien vouloir me faire remplacer à mon arrivée à Norfolk. Depuis l'année dernière, j'avais demandé à mes armateurs de bien vouloir m'envoyer un remplaçant mais les navires ayant été réquisitionnés, il n'a été accordé aucune suite à ma demande.

Pierre Le Chevanton est vraiment fatigué de cette navigation sans interruption, il le confie à son épouse :

« Je donnerais bien vite ma démission s'il fallait continuer une existence pareille. Je vais de Colón écrire au Haut-Commissaire afin de me faire remplacer sur mon *Antoinette*, à moins que je ne reçoive à Colón des ordres pour continuer mon voyage sur un port de France. Ce serait encore la meilleure solution pour moi, dans tous les cas j'aurais moins de tracas et je gagnerais même du temps. Car de toute façon il faudra, si je vais à New York, attendre mon remplaçant ensuite pour lui livrer le bateau après inventaire, et il me faudra encore cinq ou six jours. Tandis qu'en allant en Europe bien vite, dès l'arrivée je t'enverrai un télégramme, et une fois arrivé, j'aurai tout mon temps.

« J'ai été contrarié par orages et vents contraires dans le Golfe de Panamá, et nous avons trinqué. Enfin ! nous voici à bon port. J'avais du travail et des écritures par-dessus la tête. Figure-toi que Benoît a failli être tué hier, au moment où nous avons pris la remorque. Tout le monde était à la manœuvre pour carguer et serrer les voiles. Le petit bougre, à mon insu, est monté sur la tente de dunette pour dégager une écoute. Malheureusement à un moment donné il a perdu l'équilibre et est tombé sur le pont d'une hauteur de quatre mètres, se faisant de multiples contusions à la tête, il se plaignait également du poignet droit. Quelques instants après sa chute ses paupières se sont tuméfiées et gonflées et il ne voyait plus du tout de l'œil droit.

« Ce matin le docteur étant venu à bord a émis l'avis de l'envoyer à l'hôpital de Panamá afin d'être sérieusement et minutieusement examiné. Ne pouvant m'absenter du bord, j'ai envoyé le 1<sup>er</sup> lieutenant l'accompagner. Si son cas n'est pas trop grave ils rejoindront tous deux *Antoinette* demain à Colón. Dans le cas contraire Benoît restera à l'hôpital et je serai obligé d'en faire l'abandon forfaitaire. Toutes les pièces le concernant sont maintenant établies, mais cela m'ennuierait beaucoup s'il reste à Panamá.

« Nous devons continuer à 6 h du matin pour Colón où je serai obligé de descendre à terre, et il est fort probable que je ne pourrai partir que demain soir pour Norfolk, mon port de destination. »

Comme il l'a dit à son épouse, Pierre Le Chevanton écrit au Haut-Commissaire :

Colón, le 16 décembre 1918

« Monsieur le Haut-Commissaire de la République Française

« Monsieur,

« J'ai l'honneur de vous annoncer l'heureuse arrivée du navire *Antoinette* à Panamá à la date du 15 décembre. J'ai pris le remorqueur du Canal à 3 h de l'après-midi à 18 milles environ dans le Sud de Taboguilla et ai mouillé sur la rade de Panamá vers 6 heures du soir. Ma traversée s'est effectuée normalement et je suis venu jusqu'à 4° de latitude Nord par petite brise constamment favorable. Par contre, de 4° Nord jusqu'au port, j'ai dû louvoyer constamment par vents variables de N N-O au N N-E. Néanmoins, ayant tenu presque toujours en vue de terre, j'avais eu en ma faveur un courant me portant au Nord de 25 à 30 milles par jour. Le passage du canal de Panamá s'est effectué sans incident.

« ÉQUIPAGE : le mousse Le Bouill Benoît n° 9540-IP ayant été assez grièvement blessé en tombant de la tente de dunette sur le pont, je l'ai, à mon passage à Panamá, dirigé sur l'hôpital après avis du docteur. Si les blessures ne sont pas reconnues trop graves, il reprendra le navire à Colón demain matin. Je l'ai, dans ce but, fait accompagner par le 1<sup>er</sup> lieutenant. Si, dans le cas contraire, il reste à l'hôpital, j'en ferai l'abandon forfaitaire et vous enverrai ci-inclus toutes les pièces le concernant. Je vous ai télégraphié mon passage à Panamá et ma nouvelle direction qui est Norfolk. Je vous renouvelle également la commande de fils d'aciers pour le prochain voyage que je vous ai adressée par lettre d'Iquique à la date du 30 novembre.

« VIVRES : les barils de farine, bien que logés dans un endroit très sec, laissent beaucoup à désirer sous le rapport qualité. Les couches supérieures et inférieures des barils sont infectées de charançons et de vers, il en résulte une énorme perte pour le navire. Il en est de même du lard qui, tout en petits morceaux, fond d'un tiers à la cuisson et j'ai été obligé d'allouer à chaque bordée une ration journalière d'un kilo en plus de la ration réglementaire. À mon arrivée à Norfolk, je vous enverrai tous les procès-verbaux dressés pour ces différentes choses.

« CHARGEMENT : le chargement est très sec et en excellent état. Il ne rend pas du tout d'eau et la sonde de cale accuse la même hauteur qu'au départ d'Iquique.

« Me trouvant excessivement fatigué à la suite de mon long voyage sur *Antoinette*, je vous prie, Monsieur le Haut-Commissaire et sollicite de votre bienveillance, de bien vouloir me faire remplacer à mon arrivée à Norfolk. Depuis l'année dernière, j'avais demandé à mes armateurs de bien vouloir m'envoyer un remplaçant mais les navires ayant été réquisitionnés, il n'a été accordé aucune suite à ma demande. »

Et, comme il le fait régulièrement, il tient Messieurs Bordes au courant :

Colón, le 16 décembre 1918

« Messieurs,

« J'ai l'honneur de vous annoncer la bonne arrivée de votre navire *Antoinette* à Panamá à la date du 15 décembre. Je suis venu tout doucement, presque toujours en vue de terre depuis Callao, par jolie brise du S S-O au S S-E jusqu'à 4° de latitude Nord où j'ai rencontré des orages et des petites fraîcheurs du N N-O au N N-E ; néanmoins, comme je suivais constamment la terre, j'avais à enregistrer tous les jours en ma faveur un courant portant au N de 25 à 30 milles.

« À 10 milles au Sud de San José (Îles des Perles) j'ai télégraphié ma position à Panamá avec prière d'aviser le capitaine du Port de Balboa ; cela a été fait, mais on a négligé de me prévenir qu'un remorqueur devait venir me prendre et j'ai, par conséquent, continué à louvoyer. Il en est résulté que le remorqueur envoyé à ma recherche le 14 au matin ne m'a rencontré que le lendemain 15 décembre à 14 h, alors que je me trouvais à 18 milles du mouillage de Taboguilla. Enfin le soir j'ai mouillé en rade de Panamá.

« En carguant les voiles pour prendre la remorque, un accident est survenu à bord : le mousse Benoît Le Bouill, étant monté sur la tente de dunette pour faire passer une écoute de foc d'artimon, a perdu l'équilibre et est tombé sur le pont d'une hauteur de 4 mètres environ, se faisant de multiples contusions à la tête et au bras droit. Le docteur, l'ayant examiné ce matin a ordonné son envoi à l'hôpital afin d'être examiné d'une façon minutieuse. Si son état le permet, il regagnera le navire à Colón par chemin de fer. Ne pouvant m'absenter du bord, je l'ai fait accompagner par le 1<sup>er</sup> lieutenant.

« J'ai reçu, au moment de mon départ d'Iquique, une lettre de Monsieur Shang me priant de vous envoyer toutes les feuilles financières des marins composant mon équipage jusqu'à la date de réquisition. Comme j'avais le remorqueur sur l'avant au moment de la réception de cette lettre, il m'a été impossible de retarder le navire. Actuellement, tout est à jour et je vais remettre toutes ces pièces à votre agent à Colón.

« J'ai reçu de nouveaux ordres et dois maintenant faire route sur Norfolk. Toute la propriété du navire est terminée. La guerre étant probablement terminée, j'ai repris pour l'extérieur du navire votre ancienne couleur blanche qui est bien plus propre et plus agréable à l'œil.

« RÉPARATIONS : presque pas de réparations.

« VOILURE : j'ai l'intention de demander à l'arrivée un hunier fixe, un artimon de cape et une brigantine. Le jeu de voiles n° 1 est tout neuf et le n° 2 est presque neuf. Le navire est amplement pourvu de voiles et toutes, à l'exception du jeu de beau temps que je fais durer le plus longtemps possible, sont en très bon état. Tout a été monté et aéré en cours de traversée, les soutes à voiles grattées et peintes.

« MACHINES : les treuils fonctionnent très bien, les chaudières sont neuves et en bon état. Malgré le regret que j'éprouverai en quittant *Antoinette*, je vous renouvelle néanmoins mon désir de pouvoir me reposer un instant à l'arrivée du voyage. J'ai également adressé une demande dans ce sens à M. le Haut-Commissaire. Cette navigation des temps chauds est pénible et déprimante et je me trouve très fatigué ainsi d'ailleurs que tout l'équipage.

« PS : au dernier moment je reçois de nouveaux ordres et je vais faire route pour Welmington, Caroline du Nord.

« Le Bouill Benoît, mousse, ayant une fracture du radius droit, j'ai dû le laisser à l'hôpital de Panamá et en faire l'abandon forfaitaire. »

La dernière étape qu'aborde maintenant l'*Antoinette* est la plus délicate du voyage. La mer des Antilles est en effet semée de hauts fonds mal répertoriés sur les cartes maritimes. Déjà le 1<sup>er</sup> mai 1918, lors de son premier voyage du Chili aux États-Unis par le Canal de Panamá, le *Dunkerque*<sup>2</sup> de la maison Bordes, Capitaine Jean-Baptiste Forgeard, s'est échoué sur le Banc de Quita Sueño à trois cents milles au Nord de Colón. Ayant demandé l'aide du *Shipping Board*, deux remorqueurs du Canal sont venus le remettre à flot et le haler jusqu'à Colón. Un examen approfondi de la coque du voilier a permis de constater qu'il n'avait éprouvé aucune avarie et qu'il pouvait sans risque reprendre la mer. Le banc de Quita Sueño porte bien son nom, "l'empêcheur de dormir", car les marins doivent sans cesse rester vigilants, sans quoi un échouement peut leur faire quitter brutalement le monde des rêves.

Messieurs Bordes, satisfaits de l'heureux dénouement de l'incident, câblent cependant à Louis Bégaud, à Norfolk : « La lecture du rapport du Capitaine Forgeard et de votre lettre du 31 mai nous révèle qu'on ne peut se fier entièrement, dans ces parages, aux cartes américaines ni aux instructions françaises. Nous adressons, à ce sujet, une communication au Ministère de la Marine. De votre côté, vous n'aurez pas manqué de prévenir nos Capitaines d'avoir à prendre des précautions à la suite de l'accident du *Dunkerque* en attendant que des indications précises puissent leur être données après un examen approfondi de la question ».

Malgré toute son attention, Pierre Le Chevanton va à son tour être victime du banc de Quita Sueño. Il l'explique ci-après dans son rapport d'abandon du quatre-mâts *Antoinette* qu'il commandait.

**Note-1** : fonction de différentes personnalités de la Mission Tardieu mentionnées ci-dessus :

André Tardieu : Haut-Commissaire de la République Française, assisté d'Édouard de Billy.

Louis Nicol : Directeur de Services Maritimes et des Transports, traitant directement avec le *Shipping Board* et le War Department

Louis Bégaud : Capitaine d'Armement de la compagnie Bordes à Norfolk

**Note-2** : Un des frères Bordes qui dirigeaient la compagnie Antoine Dominique Bordes et Fils, Adolphe, décède en 1917, la compagnie Bordes change alors de raison sociale et devient la "Compagnie Française d'Armement et d'Importation de Nitrate de Soude".

**Navire Antoinette, Capitaine Pierre Le Chevanton**

**RAPPORT D'ABANDON**

Je soussigné, capitaine du 4-mâts *Antoinette* du port de Dunkerque, déclare être parti de Colón le mercredi 18 décembre 1918, vers 6 h 30 du matin, à destination de Wilmington (North Carolina).

J'ai été remorqué à soixante-cinq milles environ dans le N 30 Est par le vapeur américain *Porto Bello*. Le 19 décembre, à 6 h 30 du matin, largué la remorque, établi la voilure et fait route au plus près tribord armure, par jolie brise du N-E. Le lendemain les vents halent le N-E 1/4 Est. Le 20 décembre, à midi, position du navire 12°36 latitude Nord et 79°47 de longitude Ouest Gr. Les vents étaient trop justes pour doubler Roncador Bank, j'ai fait route au N 22 O vrai pour passer à 7 milles dans l'Ouest dudit banc.

Vers 3 h le temps se couvre et se met à grains. À 8 h du soir, me trouvant d'après l'estime Est et Ouest de Roncador, j'ai continué ma route au plus près pour passer à 8 milles environ dans l'Ouest de la pointe Sud de Serrana Bank. À 2 h 40 du matin, lock 90, Est et Ouest pointe Sud Serrana. Dès ce moment, j'ai gouverné en tenant un peu plus près du vent. Route au compas N 20 O, variation 4° N-E, dérive 5 bâbord. Route vraie N 21 O, ciel demi-couvert, peu d'horizon, fraîche brise du N-E 1/4 Est au N-E. À 4 h du matin, d'après l'estime, je me trouvais par 14° 30 Nord et 80° 36 Ouest, donc par le travers de la pointe Nord du banc de Quita Sueño et, par conséquent, paré de tous les dangers. Le courant, portant au N-O à cet endroit, devait en outre m'avoir fait gagner quelques milles dans le Nord.

J'étais donc très tranquille quand, tout à coup, vers 4 h 50 du matin, j'ai senti que le bateau talonnait. J'ai fait mettre immédiatement la barre tout dessous, pensant, avant que le navire ne soit complètement échoué, lui faire changer d'amure et l'éviter cap au large. Mais en vain, il était malheureusement trop tard. De par la vitesse du navire qui était de huit nœuds environ, il était complètement échoué avant d'être venu de 10° dans le vent et, un instant après, l'avant était déjaugé d'un mètre.



Routes empruntées par les voiliers français pour le transport de nitrate entre le Chili et les États-Unis dans le cadre de la "Mission Tardieu". Carte BYLC.

Dès ce moment, le navire a commencé à talonner d'une façon inquiétante. Les secousses étaient terribles, toute la coque en était secouée et la mâture était à chaque coup de roulis fortement ébranlée. J'ai immédiatement fait carguer partout et bien raidir les bras pour éviter de trop grandes secousses aux vergues. Ensuite, voyant la position dangereuse dans laquelle se trouvait mon navire, j'ai fait lancer par le télégraphiste, à différentes reprises et jusqu'au dernier moment, des appels "au secours". J'ai fait mettre à la mer les deux embarcations de sauvetage ainsi que la baleinière et la chaloupe.

Le charpentier, dès le début de l'échouage, s'est rendu à la sonde de cale. Jusqu'à 7 h. la pompe est encore franche, les feux de la chaudière bâbord sont allumés. La mer baissant, les coups de roulis deviennent de plus en plus violents. Les ferrements des vergues de cacatois, de hunier fixe arrière et de huniers volants se cassent, ce qui ébranle fortement la mâture. Les embarcations mises à l'eau sont à l'abri sous le vent du navire où la mer est plate. J'ai fait mettre dans la baleinière tous les objets précieux du bord, divers papiers : l'Abstract Loch, le Journal du Bord n°1 et sa copie, quelques cartes et instructions, les deux chronomètres, le baromètre enregistreur, la longue vue, les jumelles et les menus objets des marins de l'équipage.

Pendant que l'on débarquait la chaloupe, je faisais embarquer dans la baleinière de sauvetage le mousse Arsène Étienne. Les novices Le Bris et Guillou se trouvaient déjà dans les embarcations de sauvetage, les matelots Le Roux et Legrand se trouvaient dans la baleinière dite du Capitaine, où ils recevaient les menus objets de l'équipage ainsi que les objets précieux du bord, déjà cités. Mon intention était, au moment où j'aurais été contraint de faire l'abandon du navire, d'évacuer tous les objets qui se trouvaient dans la baleinière et de les répartir entre la chaloupe et les deux embarcations de sauvetage, sur lesquelles je faisais mettre un fort supplément de vivres, ainsi que quelques dames-jeannes d'eau douce.

À 8 h la sonde de cale accusait 25 centimètres d'eau malgré la gîte sur tribord, qui était à ce moment de 10° environ. Le navire était donc crevé, les coups de roulis devenaient de plus en plus forts et le pont était constamment balayé par les lames. Dès ce moment, jugeant que le navire était perdu sans espoir de renflouage ni de manœuvres possibles, et pour éviter une catastrophe en cas de chavirement sur tribord, j'ai ordonné à l'équipage de se munir de leurs ceintures de sauvetage et de mettre dans les embarcations les ceintures disponibles qui restaient, et enfin, d'embarquer dans leur canot respectif, et cela après avis des principaux de l'équipage.

Le débarquement s'est effectué avec ordre et sang-froid de la part de tout le monde. La manœuvre de mise à l'eau des embarcations était particulièrement délicate et difficile en raison de l'endroit où se trouve placée chaque embarcation sur les théories et surtout en raison de la gîte du navire et des violents coups de roulis et de talonnage.

À 8 h 20, alors que l'évacuation était terminée, étant seul à bord sur la dunette, je me suis aperçu que ma baleinière, qui se tenait sur les rames à l'abri du bord, s'était fort écartée et rapprochée des brisants. Au moment où je me disposais à la hélér pour la faire se rapprocher à l'abri du bord, cette dernière a été tout-à-coup prise par une lame qui, en déferlant, est venue la frapper par le travers, la faisait chavirer et passer de l'autre côté d'une barre qui se trouvait entre deux bancs sur lesquels il y avait environ 0,40 m d'eau.

Aussitôt, j'ai fait accoster la chaloupe sur laquelle j'ai embarqué une ligne de grande sonde de 200 m de longueur et deux bouées de sauvetage, de façon à pouvoir filer ces bouées aux naufragés de la baleinière qu'on ne pouvait songer à sauver en passant cette barre. À l'instant où on allait exécuter cette manœuvre, j'ai remarqué que la baleinière avait été redressée par les hommes qui s'y trouvaient et était en eau calme à l'abri des bancs.

La position du navire devenant de plus en plus critique, les ferrements de vergue étant presque tous cassés, ayant en outre la crainte de le voir chavirer et compromettre ainsi l'existence des marins qui se trouvaient dans la chaloupe, m'attendant à quelques mètres sous le vent, je me suis résigné, tout étant fini, le navire crevé faisant eau de partout et constamment couvert par les lames, à quitter mon bord. Il était en ce moment 9 h environ. Les trois embarcations ont mouillé à un demi mille du bord pour attendre les naufragés et observer le navire. Ayant fait l'appel de l'équipage, j'ai constaté que les matelots Le Roux et Legrand, le

charpentier Kermarec, le novice Bescond et le mousse Étienne Arsène étaient également embarqués dans la baleinière naufragée.

À 3 h de l'après-midi, j'ai ordonné au 1<sup>er</sup> lieutenant, qui montait la baleinière de sauvetage, de mettre à la voile pour doubler la pointe du banc qui se trouvait à environ un mille dans le Nord, et d'aller à l'abri du banc recueillir les naufragés. Sur ces entrefaites, la mer étant haute, la baleinière a réussi à doubler la barre. J'ai alors rappelé la baleinière de sauvetage partie à leur secours, et j'ai envoyé le canot de sauvetage à l'aide des naufragés. Le transbordement a eu lieu immédiatement.

Il résulte de l'enquête faite auprès des hommes que l'on venait de recueillir qu'au moment où leur embarcation a chaviré, ils ont aperçu à quelque distance le mousse Arsène Étienne la tête complètement immergée et ne donnant plus signe de vie. Il a dû, pensent-ils, être tué au moment où la baleinière s'est renversée. Après avoir redressé et vidé leur embarcation, ils ont recherché le mousse, mais ce malheureux avait déjà disparu.

Les deux canots de sauvetage, ayant rompu leur câble en raison de la très grosse houle qui régnait, sont venus s'amarrer sur la chaloupe sur laquelle j'étais monté avec douze hommes. Mon intention était de rester mouillé près du navire jusqu'au jour. Mais vers 2 h du matin notre câble s'est également rompu et, pour ne pas tomber sur les bancs, nous avons tous dû appareiller tout de suite. Grosse bise du N-E, temps pluvieux et à grains.

Au jour, l'*Antoinette* paraissait inclinée de 40° sur tribord, toute la coque était constamment couverte par les lames. Vers 10 h du matin, le 22 décembre, nous avons doublé la partie Nord des bancs, à un demi mille environ dans le Nord. À midi, j'ai pris une hauteur méridienne, et ai obtenu une latitude de 14° 38' N, la pointe Nord du banc de Quita Sueño est portée sur les cartes par 14° 30' de latitude Nord. Il y a donc une erreur d'au moins 4 à 7 milles, d'autre part, à un mille dans l'Ouest du premier banc, il y a une deuxième chaîne de corail s'étendant à un mille environ plus Nord que le premier banc. À midi, les trois embarcations naviguant de conserve, j'ai donc donné la route au Sud 65 Ouest pour contourner les récifs de Tikham Reef et faire ensuite route sur la pointe Gorda pour nous rendre à Dakura (Honduras).

Vers 4 h du soir, nous avons aperçu un navire à vapeur faisant route au Nord. Aussitôt, nous nous sommes dirigés sur lui, tout en faisant des signaux pour attirer son attention. Nous ayant aperçu, il a stoppé et nous avons tous été reçus sur le vapeur norvégien *Terrier* où nous avons trouvé un accueil cordial et empressé. Ce vapeur fait route sur Savannah où nous débarquons à l'arrivée.

#### CAUSES PRÉSUMÉES DU NAUFRAGE :

1° Un violent courant portant à l'Ouest et au Ouest Sud-Ouest et non au Nord-Ouest et au Ouest Nord-Ouest comme l'indiquent les cartes américaines.

2° Position erronée sur la carte du banc de Quita Sueño, pointe Nord des bancs placée de 4 à 5 milles trop Sud.

3° La journée du 19 au 20, n'ayant pas eu de courant à enregistrer, j'ai craint de m'approcher trop près des bancs du vent, Roncador et Serrana.

4° Grandes difficultés pour les grands voiliers, peu manœuvrables, de louvoyer ainsi entre des bancs dont la position est douteuse et qui ne sont nullement éclairés.

Tel est mon rapport que je déclare véridique et sincère en tous points. Je me réserve toutefois le droit de l'amplifier si besoin est.

Bord vapeur *Terrier*, le 23 décembre 1918

Signé : Le capitaine P. Le Chevanton  
le 1<sup>er</sup> maître P. Rivoallan et le 2<sup>e</sup> maître S. Piberne

Vu et affirmé après lecture faite en présence de tout l'équipage qui a approuvé à l'unanimité la véracité de ce rapport.

Savannah (Géorgie), le 30 décembre 1918

pour doubler la pointe du banc qui se trouvait à environ 1 mille dans le Nord et d'aller à l'abri du banc recueillir les naufragés. Sur ces entrefaites, la mer étant haute, la baleinière a réussi à doubler la barre j'ai alors rappelé la baleinière de sauvetage partie à leur secours et ai envoyé le canot de sauvetage à l'aide des naufragés. Le transbordement a eu lieu immédiatement. Il résulte de l'enquête faite près des hommes que l' n venait de recueillir qu'au moment où leur embarcation a chaviré ils ont aperçu à quelques distance le mousse Arsène Etienne la tête complètement immergée et ne donnant plus signe de vie, il a dû être pensent-ils tué au moment où la baleinière s'est renversée. Après avoir redressé et vidé les embarcations ils ont recherché le mousse, mais ce malheureux avait déjà disparu.

Les deux canots de sauvetage ayant rompu leur cable en raison de la très grosse houle qui régnait sont venus s'ammasser sur la chaloupe sur laquelle j'étais monté avec 12 hommes. Mon intention était de rester mouillé près du navire jusqu'au jour, mais vers 2 heures du matin, notre cable s'est également rompu et nous avons tous dû appareiller tout de suite pour ne pas tomber sur les bancs. Grosse brise du N.E. temps pluvieux et à grains. Au jour l'ANTOINETTE paraissait inclinée de 40° sur Td. toute la coque était constamment couverte par les lames. Vers 10 heures du matin le 22 décembre, nous avons doublé la partie Nord des bancs à un demi-mille environ dans le Nord.

A midi j'ai pris une hauteur méridienne et ai obtenu une latitude de 14° 38 Nord. Or la pointe Nord du banc de Gueta Sueno est portée sur la carte par 14° 30 de latitude Nord; il y donc une erreur d'eau moins 4 à 7 milles, d'autre part à un mille dans l'ouest du premier banc il y a une 2ième chaîne de corail et s'étendant à un mille environ plus Nord que le premier banc. A midi les trois embarcations naviguant de conserve j'ai donné la route au S. 60. Ouest pour contourner les récifs de Tikham Rief et faire ensuite route sur la pointe Gorda pour nous rendre à Dakuras (Honduras) Vers 4 hrs. du soir nous avons aperçu un navire à vapeur faisant route au Nord. Aussitôt nous nous sommes dirigés sur lui tout en faisant des signaux pour attirer son attention. Nous ayant aperçu il a stoppé et nous avons tous été reçus sur le vapeur norvégien "TERRIER" où nous avons trouvé un accueil cordial et empressé. Ce vapeur fait route sur Savannah où nous débarquons à l'arrivée.

CAUSES PRESUMÉES DU NAUFRAGE : Violent courant portant à l'ouest et au Ouest Sud Ouest et non au Nord Ouest et au Ouest Nord Ouest comme l'indique les cartes américaines.

2° Position erronée sur la carte du banc de Gueta Sueno pointe Nord des bancs placée de 4 à 5 milles trop au Sud.

3° La journée du 19 au 20 n'ayant pas eu de courant à enregistrer j'ai crains de m'approcher trop près des bancs du vent. Ron cadour et Serrana.

4° Grandes difficultés pour les grands voiliers peu manœuvrables de longer ainsi entre des bancs dont la position est douteuse et qui ne sont nullement éclairés.

Tel est mon rapport que je déclare véritable et sincère en tous points. Je me réserve toutefois le droit de l'expliquer si besoin est.

Bord vapeur "TERRIER" le 23 décembre 1918  
(signé) Le capitaine P. LeChevanton.

Vu avec affirmation à l'arrivée  
Savannah Ga., 30 décembre 1918.

(signé) l'Agent Consulaire de France  
Alexis Nicolaï.

Rivoallan &  
Piberne.

VU et affirmé après lecture faite en présence de tout l'équipage qui a approuvé à l'unanimité la véracité de ce rapport.  
Savannah Ga., le 30 décembre 1918

l'Agent Consulaire de France  
(SIGNÉ) ALEXIS NICOLAÏ

p.c.c.  
Wahmington  
3 Janvier 1919  
DIRECTEUR DES SERVICES  
MARITIMES  
[Signature]

4-MATS "ANTOINETTE"

INVENTAIRE DES DOCUMENTS SAUVES PENDANT LE NAUFRAGE DE MON  
NAVIRE SUR LE BANC QUITA SUEÑO, LE 21 DECEMBRE,  
1918.

- 1 Le rôle d'équipage
  - 2 L'acte de Francisation
  - 3 Connaissance et patente de santé et expédition du navire
  - 4 Cahiers de procès verbaux de visites
  - 5 Journal du bord
  - 6 Cahier de rapport de mer
  - 7 Differentes factures du Chili
  - 8 Feuilles de caisse de prévoyance du mousse débarqué à Savannah
  - 9 2 cartes mer des Antilles
  - 10 Cahier de point du Capitaine
  - 11 Cahier de punition.
- chez un officier de New York.

Washington, D.C.,

3 janvier, 1919.

Le Capitaine

*J. Le Chevalier*  
*C. Le Chevalier*

4-MATS "ANTOINETTE"

INVENTAIRE DU MATERIEL SAUVE PENDANT LE NAUFRAGE DE MON  
NAVIRE SUR LE BANC QUITA SUEÑO, le 21  
DECEMBRE, 1918.

- 1 1 Fusil
- 2 1 Baïonnette
- 3 2 Révolvers à répétition
- 4 1 Jumelle à tir
- 5 1 Jumelle de veille
- 6 Une chaloupe avec ses voiles et son armement au complet
- 7 1 baleinière de sauvetage avec ses voiles, son armement au complet  
Compas, Caisse à biscuit, baril galère, canon renfermant une verrine,  
une boîte de signaux, un sac fileur d'huile, etc.
- 8 1 longue vue
- 9 1 chronomètre ayant séjourné quelques heures dans l'eau à déposer  
chez un officier de New York.

Washington, D.C.,

3 janvier, 1919.

Le Capitaine.

*J. Le Chevalier*  
*C. Le Chevalier*

Pierre Le Chevanton annonce à son épouse son retour en France :

Washington, le mardi 31 décembre 1918

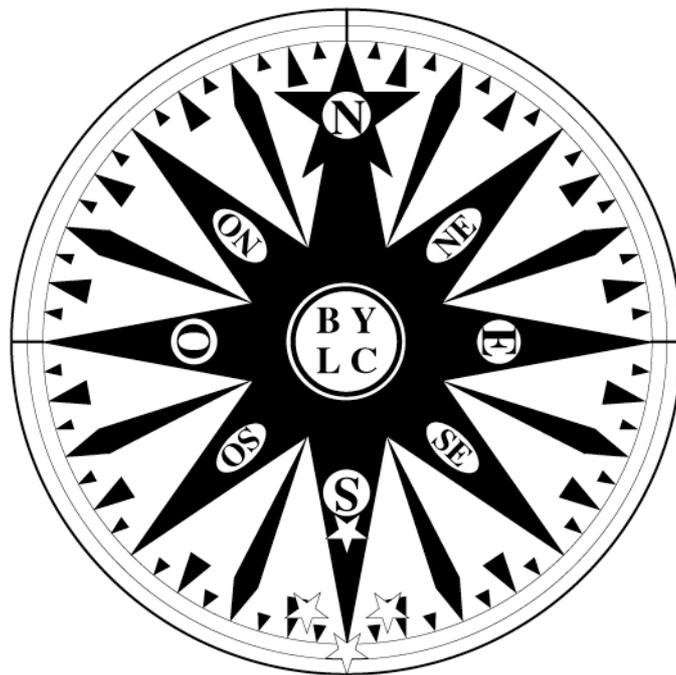
« Ce soir 11 h, je vais de nouveau me mettre en route, pour New York cette fois. J'arriverai demain matin à destination et sans beaucoup de fatigue, car, comme pour venir de Savannah à Washington, je voyagerai en wagons-lits. On se couche absolument comme dans une chambre. Le compartiment se transforme dès la nuit en véritable dortoir : les couchettes, au nombre de deux superposées de chaque côté, ce qui fait quatre personnes et quatre lits dans chaque compartiment. Tout y est propre. Néanmoins je me suis envenimé la figure en venant de Savannah ici, et prendrai mes précautions ce soir.

« Cette lettre va partir par la valise diplomatique et sera portée à Paris, ce qui explique le timbre français que tu verras sur l'enveloppe.

« Je partirai le 7 par le paquebot *Espagne*. Il est probable que je serai retardé un jour ou deux à Bordeaux.

« Depuis mon arrivée dans cette ville il pleut et je n'ai encore pu visiter quoique ce soit. Il est vrai que de 9 h à 11 h je suis au bureau de la Haute Commission, de 1 h à 3 h déjeuner, et de nouveau au travail de 3 h à 7 h. Enfin ! j'ai presque terminé dans cette ville. À 4 h tout sera terminé. À New York, j'ai pour vingt-quatre heures environ de paperasses, après quoi je serai complètement paré jusqu'à mon arrivée en France où aura lieu le règlement administratif et définitif.

« Que de tracas ! Enfin ! je suis content de moi, je reprends un peu le dessus et ne me laisse plus aller aux idées noires. Et pourtant, la nuit dernière, il était encore 1 h du matin avant que j'aie pu fermer l'œil. En revanche, il était 8 h lorsque je me suis réveillé. »



Brigitte et Yvonnick LE COAT  
Édition Spéciale - 2020