

## LE TOUR DU MONDE PAR LE CAP-HORN DE CAMILLE LESQUEL

Ceci est le récit condensé d'un jeune garçon, Camille Lesquel, mon père, embarqué comme matelot léger sur le 3 mats-barque « Le Bon Premier » en 1915 pour faire un voyage au long cours : **le Tour du Monde**.

Tous les faits et anecdotes qu'il relate sont vrais et j'ai pu les enregistrer sur magnétophone en 1978 et 30 ans plus tard les copier sur DVD., ainsi que des films super 8 dont sont tirées quelques photos

### La jeunesse

Son père Joseph –Vincent Le Squel, né en 1859, orphelin d'un père capitaine au cabotage, disparu en mer, épousa Anaïs Le Gouguec en 1889. dont il eut 9 enfants (dont un mort en bas âge). Au début de leur mariage il installa sa famille dans le hameau de Toulindac qui surplombe la baie de Kerdelan. Camille, le 6<sup>ème</sup> enfant, né en 1899 y vécut ses jeunes années. C'était une petite maison qui comportait deux pièces en rez-de-chaussée, de part et d'autre d'un couloir central. D'un côté la pièce à vivre, de l'autre le « dortoir » des enfants qui dormaient tête- bêche. Sans doute y avait il a l'étage quelque pièce ou grenier.

Son père, vécut une vie d'aventure maritime : mousse, matelot, maître au cabotage, capitaine de ses propres navires. Il emmena dans ses voyages, en Méditerranée , son épouse qui portait le costume et la coiffe de Vannes. Il cessa de naviguer en 1896 après avoir perdu un œil, pour faire de l'ostréiculture et s'installer à Larmor. Pour abriter sa famille, il fit construire une grande maison sur la place de l'Eglise . Il devint conseiller municipal à la création de la commune de Larmor-Baden en 1924



Camille en 1978 devant la maison de son enfance à Toulindac

### L'appel de la mer



Camille à 15 ans

En 1915 Camille quittait sa famille pour chercher un embarquement dans la Marine Marchande et faire, si possible le tour du monde. Il venait d'avoir 16 ans. Il ne savait pas ce qui l'attendait.

Voici le récit qu'il fit à ses enfants :

« Dans ma famille nous étions 8 enfants : cinq garçons et trois filles, ça faisait beaucoup de monde à élever. Mon père était capitaine et, naturellement, nous, les enfants, voulions devenir marins. Il y avait déjà mon frère aîné, Francis qui avait fait un voyage au long cours, sur le « Brenn » un trois-mâts-barque. Il nous racontait ses aventures, j'étais béat d'admiration et ça m'a donné aussi l'envie de faire le tour du monde comme lui, sur les grands voiliers. J'avais maintenant quinze ans et on ne pouvait rester au foyer, manger, boire, dormir : il fallait travailler. C'était donc à mon tour de quitter la maison.

Justement, Jean-Marie Jacobo, de Larmor, charpentier, allait partir à Saint-Nazaire pour chercher un embarquement. Mes parents m'ont dit de partir avec lui car ce n'était pas facile de trouver un embarquement et j'étais bien jeune...Je crois me souvenir que c'est Camille de

Miozec qui nous a conduits à la gare de Vannes.

### Saint-Nazaire

A Saint-Nazaire, nous étions en pension au Bar « Louis » où se regroupaient plusieurs marins venus chercher un embarquement. Nous étions au moins une dizaine avec Jean-Marie Jacobo. Quelques jours plus tard, on a vu arriver ce qu'on appelle « un marchand d'hommes » de la Maison Bouvron de



**Saint Nazaire avant la Grande Guerre. Grand voilier à droite**

comme les autres trois mois d'avance sur ma solde pour payer les équipements et les fournitures nécessaires pour la durée de la campagne prévue pour deux ans : vêtements, cirés, bottes, paillasse pour dormir.

J'étais heureux comme un roi de partir, forcément. J'étais loin d'imaginer tout ce qui allait se passer et les misères que j'allais rencontrer.

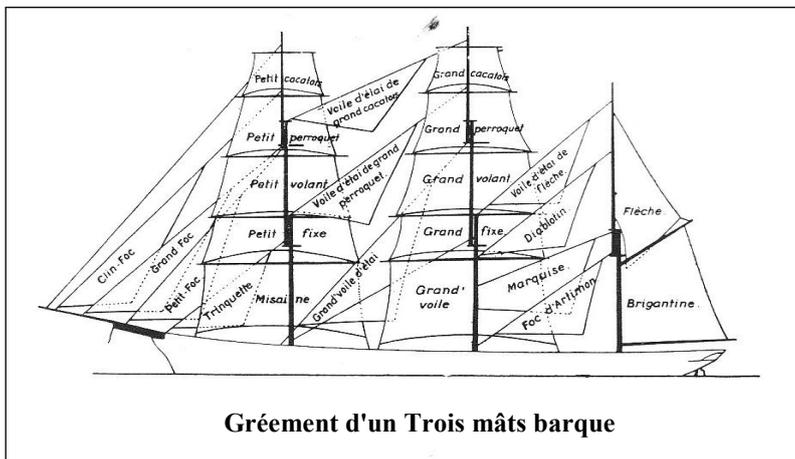


**Le « Frida Man » futur « Bon Premier »**

## Cherbourg

On a pris le train, on a du changer à Rennes, on est arrivé à 11 H du soir à Cherbourg. Le bateau était là. Il s'appelait « Le Bon Premier ». La compagnie qui m'avait engagé pour ce voyage au long cours avait acheté ce voilier aux enchères. Il était le premier bateau capturé aux allemands qui, eux, mieux armés en capturaient dix fois plus. L'équipage a dû être fait prisonnier et le trois-mâts-barque a été appelé le « Bon Premier ». (NDLR). Son nom allemand était « Frida Man » il avait été construit à Rostock).

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



**Gréement d'un Trois mâts barque**

Je ne savais pas que mon emploi en tant que matelot léger était d'aller serrer les voiles les plus hautes. Je ne connaissais rien à la navigation au long



huniers fixes par exemple qui étaient imperméables. Alors on les disposait pour recevoir la flotte et on récupérait trois ou quatre tonnes d'eau douce. Alors, on pouvait au moins se laver la figure à l'eau douce sans qu'il Figure 1 pleuve : uniquement par la condensation. Ce n'est pas du bluff. C'est effrayant le « Pot-au-Noir », vraiment noir, étouffant. On a vu des bateaux rester trois semaines, un mois, à faire le passage de cet Equateur sans un souffle de vent.

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

### Tempête dans l'Océan Indien

Jusque là, ça allait, mais, après, passé le Cap de Bonne Espérance, on a ramassé des coups de torchons. Le *Bon Premier* est un bateau à coffre. On recevait les paquets de mer de tous les côtés.

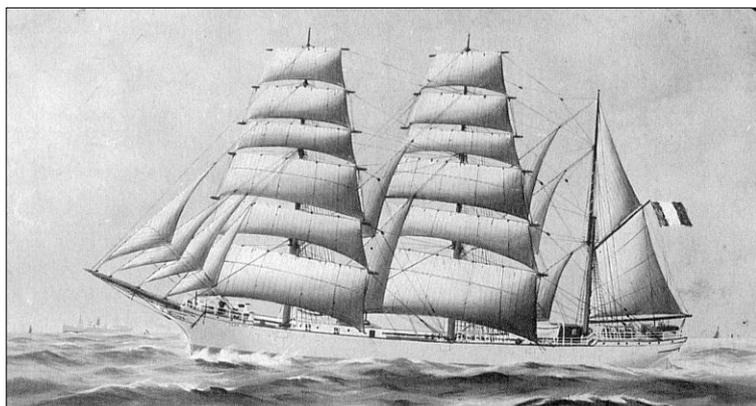


Tableau du *Bon Premier* (coll. Famille Bré)

Un jour, on m'a ordonné d'aller border la grand voile; j'ai été emporté par un paquet de mer qui m'a trainé sur le pont. Je me suis relevé contre le poste d'équipage avec une côte enfoncée. Je couchais dans la couchette du bas dans le poste d'équipage. J'y avais mis toutes mes affaires qui me servaient de paille, depuis que j'avais fichu la mienne, réduite en poussière, à la mer et que je dormais sur la dure. Sous la force du paquet Figure 2 de mer, la porte avait été enfoncée

et tous mes vêtements étaient trempés. Je suis allé coucher sous le gaillard, à l'intérieur au milieu des poulies et des filins. Il y avait juste deux couchettes où on plaçait les grands malades à l'isolement. C'était toujours humide, mais j'y ai passé quelques nuits sous une couverture toute mouillée. J'étais même heureux comme un "roi", loin du poste d'équipage où on ne pouvait pas dormir.

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

La traversée a été vraiment terrible pour moi: c'était la première fois que je vivais une telle tempête.

Pendant cette tempête, on a démâté le mât de perroquet du grand mât. Le mât cassé n'arrêtait pas de taper contre le grand mât avec le roulis. Il a fallu couper les haubans pour le mettre en bas ; le mousse, un gars de Paimpol qui s'appelait, je crois, Evin, a eu le doigt écrasé par le mât qui pendait. Nous n'avions ni médecin, ni radio ; nous étions isolés, mais il s'en est sorti. ( *NDLR : il s'appelait Levay*).



Dans les parages du cap Horn, capture d'un malamok (sorte de petit albatros) à bord de l'*Union*.  
(© Musée international du long-cours cap hornier, Saint-Malo)

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

albatros empaillés, de quoi boire un bock !

Nous avons fait la traversée d'Angleterre à Townsville avec un chargement de rails ; une très mauvaise cargaison... c'est du plomb. On était chargés jusqu'à la lisse et parfois des poissons volants sautaient sur

le pont. Il fallait que l'arrimage soit très bien fait : c'était une opération très délicate faite par des spécialistes. Il fallait élinguer le rail sur le mât de charge et visser le panneau qui n'était pas très grand pour l'amener dans la cale. Là les hommes alignaient les rails un par un et les coinçaient avec des coins en bois.

## Australie



Townsville début XXème siècle

Nous sommes arrivés à Townsville le 25 octobre 1915 avec un demi-mât en moins. Nous y sommes restés un mois et demi pour décharger les rails et faire les réparations.

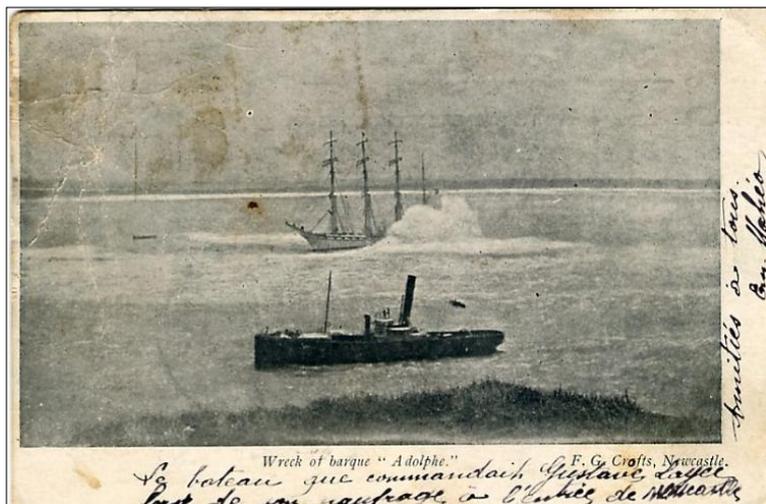
L'Australie est le pays des kangourous, des lapins, des moutons mais aussi de la laine, des grains, du blé. D'ailleurs la C<sup>ie</sup> Bordes allait souvent en Australie prendre un chargement de blé, uniquement, pour le ramener en France. A Townsville le capitaine avait embarqué un kangourou. En trois bonds, il partait de l'arrière du navire et hop ! Il arrivait sur le gaillard. Il était avec nous dans le poste d'équipage et se nourrissait ... de feuilles de papier de cigarettes. Il en mangeait des centaines ! Un beau jour, il était sur la dunette arrière du « Bon Premier », il a mal calculé sa

vitesse. Parti de l'arrière : poum, poum, poum ! Il est passé par-dessus-bord. On ne l'a plus revu. »

### De Townsville à Newcastle important port de charbon en Australie.

« Dans les ports, les bateaux pouvaient être à quai ou sur rade. Par exemple, à Townsville, pour débarquer les rails de chemin de fer, le « Bon Premier » était à quai. De là on a pris un demi chargement de sable, en lest. Parce que quand ces grands voiliers étaient vides, ils chaviraient. Dans le port, ils étaient tenus d'un côté ou de l'autre par une épontille. On a donc lesté et on est parti pour Newcastle. On est resté sur rade un jour ou deux, puis, on nous a remorqués dans le haut de la rivière de Newcastle pour délestage et réparations.

On pouvait débarquer ; il y avait un petit bled où il y avait la « Mission ». La ville se trouvait de l'autre



L'Adolphe naufragé . Capitaine Layec  
Carte envoyée en 1905 à Bernadette Mahéo de Larmor

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

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

(NDLR. En 1904, l'« Adolphe », quatre-mâts, capitaine Gustave-Joseph Layec, originaire du golfe du Morbihan, s'est écrasé sur l'Oyster Bank. Le voilier était perdu. L'équipage fut sauvé par le canot de sauvetage de Newcastle. L'épave reste encore visible.)

Enfin on a eu un fret : c'était du charbon que nous devions transporter au Chili. Contrairement à l'arrimage des rails et du salpêtre qui était assuré par des spécialistes, le charbon était chargé par nous, l'équipage, en vrac, dans la cale. Il touchait même les flancs du navire, mais il fallait mettre en place des « bardis ». Un bardi c'est une cloison construite avec tous les madriers que nous avons à bord. On les amarrait les uns aux autres et on les disposait pour bien caler le chargement en cas de gros temps.

(NDRL : il fallait craindre aussi les coups de grisou.) Maintenant on pouvait appareiller : on avait un fret et le « Bon Premier » était réparé. En route pour le Chili ! La traversée du Pacifique était le théâtre de courses entre les navires. C'était la « course des capitaines ». Il y avait toujours la course entre les grands



A envergurer les voiles de gros temps aux approches du cap Horn. A bord de Suzanne. Coll. Fouquet

voiliers pour toucher la prime qui n'était donnée qu'au retour en France. Un voilier, commandé par Ernest Le Goulve était parti huit jours plus tôt, avec pari qu'il arriverait le premier à Iquique.

### L'équipage et la vie à bord

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

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

officiers ; plus ou moins avec nous. J'aimais assez bien le capitaine. Il ne m'a créé aucun ennui. Mais, il ne plaisait pas à tout le monde : il était dur par moments.

### L'équipage et la vie à bord

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



Voiliers du Rhône cousant les voiles. Fonds Adam. SHD Brest

encore toutes mes dents, à part une qui est plombée.

Il y avait deux bordées qui faisaient le quart alternativement. Pour tout l'équipage 4 heures de quart, 4 heures de repos. A la fin du quart, un des matelots sonnait la cloche, il donnait les coups en fonction de

l'heure qu'il était et un autre matelot allait au poste d'équipage pour appeler la relève de la bordée. Si c'était la bordée de tribord qui était de service, il appelait :

« As-tu entendu là, bâbordais ; debout au quart, debout au quart, debout bottes et casaques. ». Et les bâbordais y allaient. Et vice versa s'ils étaient tribordais. A l'avant se trouvait la cloche près du gaillard. Au bout de la cloche, il y a un bout de filin que l'on prend à la main pour appeler aux heures ou aux quarts. C'est le seul bout à bord d'un voilier qui a droit au nom de corde : « la corde de la cloche ». Sinon si tu parles de corde sur un bateau, tu vas être très mal vu !

Les officiers et les lieutenants ne faisaient pas de quarts ; ils se relayaient à tour de rôle. Le charpentier, lui, avait « nuit franche » ; pas de quart pour lui. Certains vieux matelots ne montaient jamais serrer les voiles, encore moins au cacatois, sauf en cas de force majeure. En attendant les coups durs, ils passaient leur vie sur la dunette, tranquilles. Ils étaient avantagés et recousaient les voiles. Ils étaient bien là.

Certains vieux matelots ne montaient jamais serrer les voiles, encore moins au cacatois, sauf en cas de force majeure. En attendant les coups durs, ils passaient leur vie sur la dunette, tranquilles. Ils étaient avantagés et recousaient les voiles. Ils étaient bien là.



**A serrer la grande voile. Photo M. Brenet**

En cas de force majeure, sur la vergue de grand voile ou sur la hune, tout le monde donnait un coup de main. Le cacatois était serré par un novice et un matelot. Mais pas les grands voiles ; il y fallait le poste d'équipage avec les vieux matelots de 48 ans et plus qui avaient fait dix fois le tour du monde, passé 3, 4, 5 ou 6 fois le Cap Horn. De vieux briscards. Ces vieux marins là, au long cours, qui avaient passé toute leur vie sur les navires, ils aimaient leur métier. Ils disaient en parlant de nous « Crasse de meule » ou « bon à rien » et nous avertissaient : « quand vous allez passer le Cap Horn, ou le Cap de Bonne Espérance, vous allez en baver les jeunes, vous allez

voir ce que c'est ». On les a passés ces caps terribles ; on en a vu de toutes les couleurs. J'ai 80 ans, je suis encore là quand même et plein de souvenirs.

Par exemple, un jour de tempête, par forts vents d'ouest, le père Drouver, un gars du Havre, un vieux matelot qui avait peut-être dix ou quinze ans de Cap Horn a du monter sur la vergue. Il avait mangé des biscuits avec de l'ail et du vin. Avant de monter dans la mâture, il avait mis une grosse chique dans la bouche. Alors que je serrais la voilure sur la vergue, mais sous le vent du père Drouve : « tchlac !!! » J'ai reçu en pleine figure un crachat, mélange de chique, d'ail et tout le bordel à voile...que leur dire à ces vieux là ? Hein ? Tu as encore le droit de te taire. Je devais aussi serrer les voiles avec les autres. Sur les vergues il y avait une espèce d'haussière, de cordage où on posait les pieds. On avait intérêt à avoir des talons à nos bottes pour ne pas déraper. Parce que si on dérapait dans la tempête, la voile battait et on tombait à la mer. Alors adieu Camille !!! Il fallait faire très attention, avoir des réflexes. Tous les gestes

étaient importants. Chaque chose avait sa place. Aussitôt qu'on avait amené la voilure, quand le filin était libre, la première chose à faire pour le matelot léger ou le novice était de lover les filins au fur et à mesure pour être toujours bien rangés.

### **Chili : Iquique**



**En rade d'Iquique : le wharf, les lanches et les grands voiliers**

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

Mais, celui-ci était mort !!!

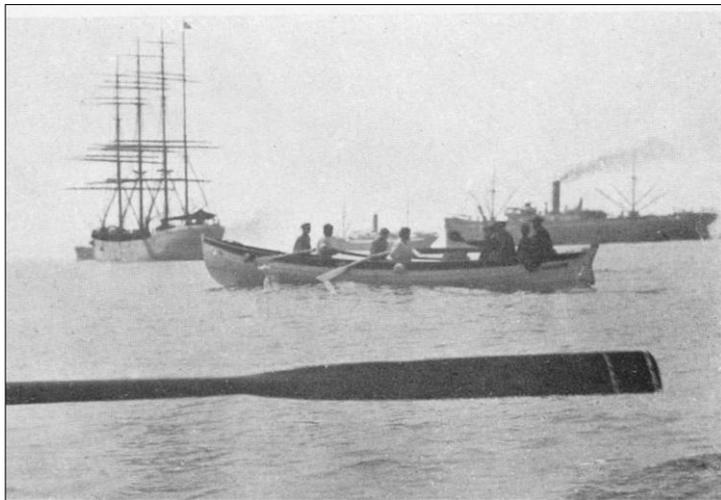
A Iquique nous avons eu des nouvelles de la Guerre. Il y avait au mouillage trois grands voiliers et deux cargos allemands qui avaient des nouvelles d'Europe alors que nous ne savions rien. Ils pensaient que les français devaient gagner la guerre.

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

Iquique n'est pas un port proprement dit ; il y a juste des wharfs pour l'accostage des baleiniers et embarcations. Le « Bon Premier » est resté en rade d'Iquique pendant un mois au moins qu'à duré le chargement. Le salpêtre était amené au bateau avec des « lanches » qui sont des gabarres, des espèces de pontons de 50 ou 60 tonnes qui n'avaient pas de moteur en ce temps-là. C'étaient des chiliens qui ramaient : ils se mettaient en coupe du navire. On montait les sacs de salpêtre avec un treuil activé à la main. Il n'y avait pas de chaudière. Tous les sacs ont été arrimés dans la cale du bateau par un seul

homme, un chilien. Les 3000 tonnes. Les sacs ne devaient pas toucher les flancs du voilier : ils étaient entassés en pyramide. Le chargement était très bien fait par cet homme. C'était sa vie, sa spécialité ; il ne faisait que cela.

A Iquique, il n'y avait rien ; aucune végétation, ni arbres, ni fleurs, ni herbe : rien. Il ne pleuvait jamais ; c'était désertique. J'étais un des rares privilégiés à être allé à terre avec le capitaine quand j'ai été désigné canotier sur le doris. Je savais ramer, bien sûr, mais j'ai vu que les allemands étaient des sacrés rameurs à côté des français ; ils ramaient à deux et souquaient en cadence avec de longs mouvements « Schlouf, schlouf ». J'ai beaucoup appris avec eux, en les regardant. Je suis allé au marcher à Iquique avec le capitaine ; il y avait des femmes



« J'ai été désigné canotier sur le doris ».  
Photo du Capitaine Picheux

chiliennes, grosses, moches comme tout. C'était un bled ; il n'y avait rien à voir.

Quand on était sur rade, les capitaines se recevaient et rencontraient des personnalités locales. Notre capitaine sortait avec sa canne, son costume blanc d'été, le melon, le cigare. Il était fringant. Tous les capitaines au long-cours étaient comme ça ; ils avaient fière allure ! Tous ! Quand il allait à terre, à Valparaiso, il menait grand train de vie, paraît-il. A bord- il y a prescription maintenant- il avait une poule, une portugaise, une très belle fille. Elle semait la panique à bord. Un jour, elle est venue dans le poste d'équipage et je crois qu'elle a eu peur. Elle buvait un peu de tout. Comme elle se faisait chahuter elle nous a lancé : « Mi esplica al capitana ». Quand le capitaine a annoncé le départ : le grand départ pour la

France, on a été remorqué en dehors de la rade. La fille a embarqué à bord du remorqueur et on ne l'a plus revue ! Au bout de plusieurs mois, c'était enfin le départ ; pour Sète où on devait décharger le salpêtre. On rentrait : mais il fallait encore passer le Cap-Horn et le voyage n'était pas fini.

### Le Cap Horn-l'Atlantique

« On a été remorqué en dehors de la rade d'Iquique : « *larga l'amarra piloto* ». C'était bon signe.

A bord du *Bon Premier*, j'ai passé le Cap Horn dans le bon sens – d'Ouest en Est – par gros vents, en



Neige sur le quatre-mâts « Antonin » en avril 1908  
(coll.particulière)

quelques jours. Il faisait très froid, les vergues étaient glacées, c'était l'hiver et j'ai écrit à ma mère que j'avais enfilé 6 paires de chaussettes ». On a croisé un voilier de la C<sup>ie</sup> Bordes qui, lui, passait le Cap dans l'autre sens.



Carte du retour de Camille : d'Iquique à Gibraltar

C'était très dur pour ces navires qui devaient naviguer contre vents et courants. Il leur fallait parfois trois semaines pour le doubler. Au passage du Cap Horn, on a essuyé un coup de torchon. Normalement quand le chargement est arrimé les sacs contenant le nitrate s'entassent facilement en pyramide donc, et font bloc. Rien ne doit bouger. Hélas ! Une partie du chargement de salpêtre, sur l'avant du bateau s'est effondrée. A cause de la tempête, on ne pouvait ouvrir les panneaux et il a fallu un peu de calme pour rectifier l'arrimage. On n'a pas eu trop de dégâts, mais combien de navires ont démâté, plus de voilure pour manœuvrer, des panneaux qui se sont ouverts avec les paquets de mer, ou ont été perdus corps et biens.

Pas de radio, pas d'assistance. Combien ont disparu. Il y avait d'autres écueils, c'était la guerre et il fallait veiller à ne pas rencontrer de sous-marins ennemis. Nous n'avions pas de canons... Nous étions dans la Marine Marchande.

Pour vous décrire le *Bon Premier*, je vous dirais que c'était un trois-mâts barque en fer. Tous les grands voiliers à cette époque étaient en fer. Je naviguerai plus tard sur un trois-mâts barque en bois, très vieux et beaucoup moins grand. Il s'appelait l'*Automne*, un

ancien terre neuva et j'ai aussi fait naufrage avec celui là, en revenant d'Angleterre. Inouï ! Je vous raconterai....

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

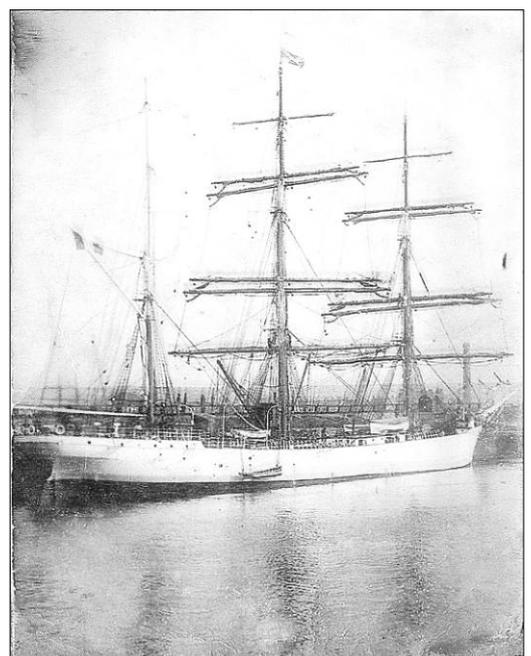
Les autres (cacatois, huniers etc....) étaient serrées par les novices et les jeunes matelots

### Gibraltar- Naufrage du *Bon Premier*

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

Voilà ce qui s'est passé. Deux jours avant d'entrer dans le détroit de Gibraltar, nous avons subi une tempête. On a dû diminuer la voilure. Il a fallu serrer les cacatois, les perroquets volants, les huniers volants. On naviguait sur hunier fixe et misaine et hunier fixe et grand voile.

Alors, évidemment, le navire ne pouvait pas manœuvrer comme il faut, étant donné qu'il n'avait pas de vitesse...et après les misères de voilures rencontrées. Et c'est là, justement, la cause de notre malheur. D'abord, pour entrer en Méditerranée avec un voilier, ce n'est pas facile, pas facile du tout, il faut louvoyer pour passer Gibraltar. La navigation à Gibraltar n'est facile



Le Bon premier à quai.  
(Coll. Famille Lesquel)

qu'avec de bons vents (des vents d'ouest). Mon père avait souvent fait ce voyage. ( Voir Nos voiliers au grand cabotage autour de 1900)

Par manque de voilures, le *Bon Premier* naviguait très mal et n'avait plus assez de vitesse, on ne pouvait rien faire, que voulez vous ! Quand le capitaine a vu son bateau aller au plain, il a fait appel au « Cas de Force Majeure ». Tout le monde sur le pont, mais les voiles étaient serrées depuis le coup de torchon précédent : c'était trop tard pour les larguer. Il a manqué son virement de bord, moins de vent, il fallait faire quelque chose. Alors on a pris le virement de bord "vent arrière", comme ça, mais comme on n'était pas tellement éloigné de

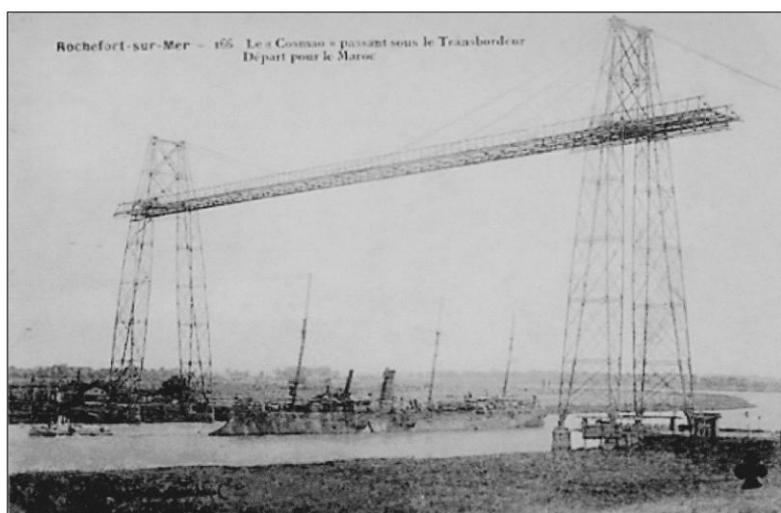
la côte, on s'est foutu au sec. En plein jour, il ne faisait pas mauvais temps, il faisait beau temps, mais n'empêche nous étions quand même à la côte.

Le capitaine Bré était un français qui parlait bien l'anglais, mais ne parlait pas l'allemand. Et sur le bateau, il y avait encore des fusées de détresses, comme tous les navires ont quand ils naviguent ; mais les notices étaient écrites en allemand. Et alors, il a voulu faire appel probablement à un secours ; comment ça s'est passé ? Je ne saurais le dire au juste. Il l'a tenue dans la main comme ça, il l'a allumée et ça a éclaté. Il a eu la moitié du pouce enlevé et une marque de poudre sur le front. Deux petits points qui l'ont, ici, marqué pour toute la vie. Longtemps après, quand je l'ai revu à Paimpol, il portait encore des traces de l'accident sur le front.

On n'était pas très loin des côtes, à 10 milles à l'est de Tanger ; entre Tanger et Gibraltar. Il faisait beau, il n'y avait plus de tempête heureusement pour nous. Le *Bon Premier* a fait côte, a touché les rochers, n'a pas coulé, mais les flancs du bateau étaient défoncés, l'eau est entrée dans les cales et la salpêtre a fondu. On a demandé du secours, mais il fallait monter la garde parce que les Marocains

voulaient dévaliser. On les menaçait avec le fusil. Ils n'avaient jamais vu de caissons. Et quand on en jetait un à la mer, il y avait vingt Marocains qui se précipitaient.

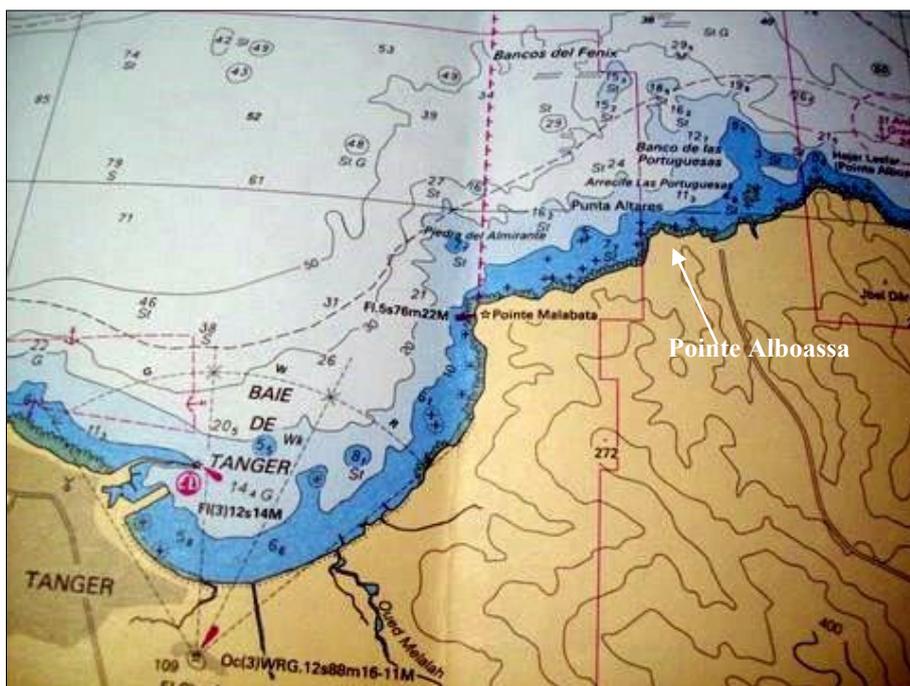
Un navire de guerre est venu à notre secours : c'était un croiseur le *Cosmao*. Ca m'a fait quelque chose parce que mon frère Francis y avait navigué quand il était militaire. Il avait aussi fait deux voyages au long cours : sur le *Brenn* et le *Touraine*. Il était plus âgé que moi et j'écoutais bouche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



Le croiseur "*Cosmao*" à Rochefort-sur-Mer

commandé par le cousin Tallec. (Comme le *Brenn* et le *Touraine*). Le père de Jo Tallec était cousin germain de mon père.

Nous avons passé la nuit sur le *Cosmao*, dans des hamacs, mais le Capitaine était resté à bord du *Bon Premier*. C'était la règle : il ne pouvait pas quitter le bateau qui aurait été considéré comme une



Nafrage dans le Détroit de Gibraltar au cap Alboassa

épave et aurait pu être pillé. Il est donc resté à bord, à pleurer, mais il ne pouvait vraiment pas éviter ce naufrage.

Le lendemain, revenus à bord, un remorqueur de Gibraltar est venu à notre secours. C'était un remorqueur hollandais spécialement équipé pour porter secours aux bateaux en difficulté. Il n'a pas eu trop de mal à nous déhaler parce que la voie d'eau dans le bateau avait fait fondre la moitié du chargement de salpêtre, l'avait allégé et que ça ne marne pas comme ici. Il nous a remorqués jusqu'à Tanger où des scaphandriers sont venus colmater la voie d'eau provisoirement. Puis nous sommes partis pour Gibraltar où nous sommes restés deux mois environ. Il y a eu des procès entre la compagnie, l'armateur et les assurances et tout ça. Puis nous sommes partis pour Cadix où nous avons été débarqués le 7 janvier 1917.

*(NDLR : des recherches m'ont permis de mieux comprendre les problèmes juridiques traversés par la Compagnie CFMC et ce trois-mâts barque. Le 7 octobre 1916 le « Bon Premier » faisait l'objet d'un compromis de vente en faveur de la SGTM, sous réserve d'une visite en cale sèche. Mais, le 12 octobre 1916, cinq jours plus tard, le navire s'échouait à la pointe d'Alboassa à 10 milles à l'est de Tanger. Par avenant du 21 décembre, il fut stipulé que le voilier serait remis à la SGTM, après réparation. Le « Bon Premier » devint donc, le 5 mars 1917, le seul et unique voilier jamais armé par la Société Générale de Transports Maritimes à vapeur. - Source d'information du FORUM 14-18- Je recherche toujours le rapport de mer du Capitaine Bré sur le naufrage du Bon Premier le 12 octobre 1916, encore sous pavillon de la CFMC.)*

### Retour en France

Mais le voyage n'était pas fini et Larmor encore loin. Il fallait acheter quelques vêtements et je n'avais pas beaucoup de sous ; je déléguais les 2/3 de ma solde à la maison. J'ai pu acheter un « failli » costume ; mais je n'ai pas trouvé de souliers à ma taille : ils étaient trop petits. Je suis donc rentré en France, à moitié habillé quoi !

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

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

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

### Montparnasse

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

Le lendemain, je suis allé à la poste voir si le mandat était arrivé : rien ! L'hôtelier m'avait laissé partir en gardant ma valise et mes affaires en gage quand même. Je flânais autour de la gare.



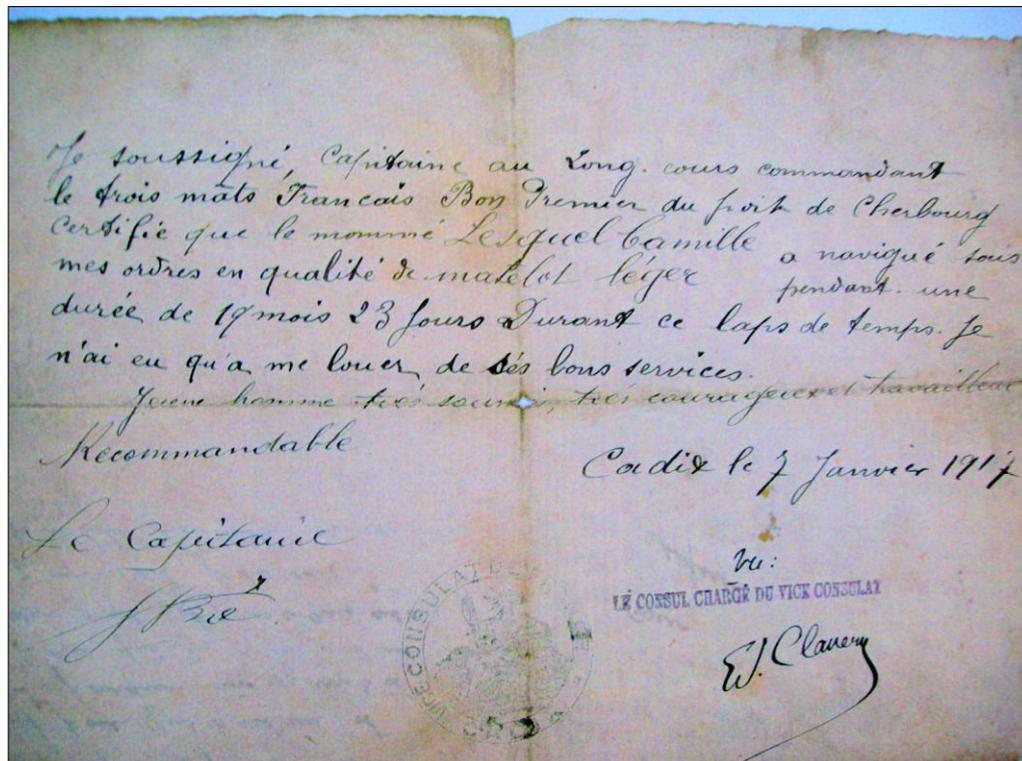
Gare Montparnasse en 1915

Il ne manquait pas de « midinettes » qui s'approchaient de moi avec ma casquette de long courrier : « mon petit coco par ci, mon petit coco par là » Certains gars du long cours avaient de l'argent, mais ce n'était pas mon cas, même pas de quoi croûter ! Le deuxième jour, je retourne à la poste, toujours rien ! Il n'y avait que des femmes là dedans : c'était pendant la guerre. Enfin le troisième jour, une des postières est allée se renseigner derrière le guichet. Mon mandat était là depuis la veille ou l'avant veille. J'aime autant vous dire que je n'oublierai jamais le nom du café où j'ai pu manger, enfin ! Il s'appelait le

« Morlaisien ». Je suis rentré à l'hôtel, j'ai payé, et dès que j'ai pu, j'ai pris le train pour Vannes.

### Retour à Larmor

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



Certificat de débarquement de Camille Lesquel signé du Commandant Bré

la mort de tel ou tel. Je pensais qu'il n'y en avait que 3 ou 4, mais en réalité il y en avait une douzaine.

*NDLR : les noms figurent dans la nef de l'Eglise. Il faut rappeler qu'après cette époque, presque tous les commerces de Larmor étaient tenus par des veuves de guerre ou des demoiselles : charcuterie épicerie, bureau de tabac, mercerie, caveau, quincaillerie ; Mmes Laine, Rio, Le Vu, Baudet, Heno, Crovetto... Ces demoiselles se déclaraient « veuves de guerre sans pension » bien sûr les fiancés potentiels avaient disparu !)*

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

Camille Lesquel en 1978 devant le  
hameau de Toulindac



(Cet article est un court extrait de quatre heures d'enregistrement des mémoires de Camille Lesquel par sa fille Claudie en 1978).