

Capitaine ~~FORGEARD~~ FORGEARD JEAN Baptiste - Auguste
D Bors du "Dunkerque" Bordes - né le 18 VII 1884
Ce procédé était régulièrement usité, par nuit sans lune ou par temps
bouché. DCD en 1924 Bordes
Cap et Bords et Bords du
"Port de Bords"

Voilà ce qu'étaient les passages du Cap HORN !

Mes lecteurs seront-ils convaincus, après cet exposé, que sa terrible réputation n'est pas surfaite ?

Reprenons maintenant le récit de notre traversée aller vers le Chili.

Le 2 novembre 1919, alors que nous étions en plein "Pot au Noir", nous apercevons au lever du jour, à peu de distance de nous, un autre quatre mâts de la Compagnie BORDES. Il s'agit du LOIRE, Capitaine Jean CHEVANTON. Par signaux flottants, nous apprenons qu'il a quitté DUNKERQUE le 7 octobre 1919, soit 2 jours avant notre appareillage de LA PALLICE. Il a la même destination que nous, à savoir TALTAL "à ordre", au Chili.

Nous restons en vue toute la journée, encalminés tous deux et roulant bord sur bord, ce qui est généralement le cas dans la houle, lorsque le navire n'est pas appuyé par le vent dans les voiles.

Le lendemain matin, après une nuit de manoeuvres incessantes, plus de LOIRE en vue. Est-il devant ou derrière nous ? Impossible de le savoir, car ni l'un ni l'autre n'avions la radio.

La 1er décembre 1919 au matin, soit un mois plus tard, alors que nous sommes dans le Sud des Iles MALOUINES, et que, par gros temps, nous approchons du Cap HORN, nous avons en vue devant nous un quatre-mâts barque. C'est à nouveau le LOIRE ! Forçant alors de toile à la limite du raisonnable, nous nous rapprochons peu à peu de lui. Mais la nuit tombe... Le lendemain matin, le LOIRE a de nouveau disparu. Une nouvelle fois, est-il devant ou derrière nous ? Impossible d'être fixé sur ce point ; mais notre "Grand Mât" nous déclare :

- "Le petit Jean CHEVANTON n'aura pas (euphémisme) le grand Jean "FORGEARD. Nous allons désormais souquer de toile au maximum".

Et il tint promesse ! En effet, 20 jours plus tard, soit le 22 décembre 1919, après seulement 74 jours de mer, nous arrivons à TALTAL, d'où le lendemain nous repartons pour IQUIQUE, qui est le port prévu pour notre chargement. Nous y mouillons le 28 décembre 1919, après 80 jours de mer.

Le LOIRE, battu à plate couture, ne nous rejoignait que le 2 janvier 1920, soit 5 jours plus tard... Le "grand FORGEARD" avait gagné son pari, mais non sans prendre certains risques. C'est en effet en remontant du Cap HORN vers le Chili, que nous battîmes, pendant 3 jours consécutifs, notre record de vitesse, en "gardant tout dessus", soit 4.600m² de toile, par très grosse brise de babord arrière (vents d'W-SW à W), la mer n'étant pas trop creuse. Pour le DUNKERQUE, les conditions optimales étaient là réunies. Notre journée la meilleure fut de 358 milles, soit très près de 15 noeuds de moyenne. Pendant 2 heures, nous soutînmes même les 16 noeuds ! Est-il nécessaire de dire qu'à cette vitesse, les haubans, galhaubans, et bras du vent, étaient raides "comme des pinces", et que Capitaine et officier de quart ne quittaient pas la dunette. La bordée de quart, grisée par la magnifique allure de son DUNKERQUE, se tenait prête à tout moment à amener rapidement les voiles hautes.

Pour mon compte, et dans mon modeste rôle de gabier de grand-mât arrière, j'ai vécu là des heures exaltantes que je ne suis pas près d'oublier.

J'ajouterai que "sur le fond", nous avons largement atteint 16 noeuds, car nous étions alors avantagés par le Courant de HUMBOLDT, qui longe la Patagonie et toute la côte Ouest de l'Amérique Latine, jusqu'à l'équateur, dans le sens Sud-Nord. Notre Capitaine, routier chevronné et expérimenté, avait eu soin de ne jamais s'éloigner à plus de 120 milles de la côte, pour profiter au maximum de ce courant favorable.

FORGEARD - Jean Baptiste Auguste - n° 734,
né le 18 VII 1884. Brevet CLC en 1910.
Ouvrier des ID n° 5861.
Fils de Jean Baptiste Forgeard et de Villeaumes Augustin Marie
En 1910 et 1911. Second sur le 1/2 M. "Antonin".
1913. 14. 15. "Blanche".
1915. "Atlantique".
1919. "Dunkerque".
Disparu en mer capitaine du "Océan de Brest", perdu
corp et bien - (dernières nouvelles 12 II 1924.)

ESCALE à IQUIQUE (Chili)

Tous les chargements de salpêtre, seul fret existant au Chili, se faisaient sur rades foraines. Il n'y avait pas alors en effet, et peut-être cela n'a-t-il guère changé depuis, de ports avec quais ou appontements d'accostage. Cela est dû au fait que les rades sont toutes ouvertes à l'Ouest, et qu'ainsi, elles sont peu abritées des vents dominants, la houle quasi permanente du Pacifique se brisant durement sur la côte. A de rares exceptions près, cela rend impossible l'accostage et l'amarage des navires.

A IQUIQUE, les voiliers qui arrivaient, mouillaient "sur les rangs", aidés pour cela par un petit remorqueur poussif. Ils se trouvaient alors à un bon mille du petit abri artificiel, où le salpêtre, descendu de la montagne par wagonnets retenus par des câbles, puis dûment ensaché, était chargé sur des "lanches". Ces espèces de petits chalands étaient alors remorqués, et accostés le long des navires à charger. Il y avait même encore quelques "lanches" à rames.

Il est bien évident que cette façon, inévitable, de procéder, ne permettait pas un chargement rapide. Cela nécessitait, pour un grand quatre-mâts un minimum de 10 jours. De plus, il fallait souvent aussi attendre son tour de chargement. Cela prolongeait d'autant le séjour au mouillage. Celui-ci était dépourvu de tout agrément, car on se trouvait le long d'une côte désertique et aride, au pied de hautes montagnes, elles aussi totalement dépourvues de la moindre végétation. Si l'on ajoute à ce tableau un soleil brûlant, car n'oublions pas qu'IQUIQUE se situe par 20° de latitude Sud, c'est-à-dire en zone tropicale, on comprendra le peu de charme du séjour...

Pour y ajouter encore, je dois préciser qu'à part le Capitaine et le Cambusier, chargé de l'achat de quelques vivres frais, aucun membre de l'équipage ne mettait le pied à terre, même pas les officiers.

On n'avait pas pour autant le temps de s'ennuyer à bord. Le travail ne manquait pas. Il débutait avec le lever du soleil, pour ne se terminer qu'à son coucher. En effet, si le voilier était arrivé sur lest, ce qui était notre cas, c'était à l'équipage qu'il appartenait de décharger celui-ci. Cette opération devait être faite avec méthode et prudence, car il fallait conserver une stabilité suffisante, en remplaçant le lest évacué, par du salpêtre réparti à fond de cale, ainsi que dans les faux-ponts. Si le voilier arrivait avec un chargement de charbon, c'était encore bien pire, car c'était uniquement à l'équipage qu'incombait le soin de l'ensacher en cale, de le peser, et de le décharger sur les "lanches".

Par ailleurs, les treuillistes étaient tous des matelots du bord. Cela n'allait pas parfois sans de sérieux accrochages avec les "lancheros" ou les dockers arri-meurs, surtout lorsque la houle était forte et compliquait les opérations. Soit dit en passant, les dockers chiliens étaient dans l'ensemble compétents et adroits. Ils étaient surtout exceptionnellement résistants à la fatigue ; en effet, ils portaient sans arrêt, et ce pendant au moins 11 heures par jour, des sacs de 80 kg.

Par ailleurs, le mouillage prolongé sur rade était aussi mis à profit, pour procéder à la révision complète du gréement.

Tout cela, bien sûr, par une chaleur torride, avec cependant chaque nuit, un peu de brise de mer qui permettait de bien dormir. Les nuits franches, en effet, pour un cap-hornier qui vient de passer 3 mois, et parfois plus, sans en avoir une, c'est une chose précieuse.

La seule petite distraction possible, c'était d'assister aux ébats des innombrables otaries, ou "veaux de mer", comme nous les appelions, et des centaines de pélicans, qui plongeaient sur les nombreux bancs de poissons.

Au cours de notre séjour sur rade à IQUIQUE, ma qualité de cambusier me valut d'aller au marché tous les 2 ou 3 jours. J'avais alors à ma disposition une jolie baleinière, et 2 canotiers, choisis parmi les matelots les plus sobres du bord bien évidemment.

J'avais fait le premier marché en compagnie du Capitaine, qui se contenta par la suite de me donner quelques indications, quant aux achats à effectuer. J'étais nanti pour cela d'une somme déterminée, dont je devais rendre compte au "centavos" près. Avouerai-je qu'en truquant un peu, je réussissais tout de même à offrir

chaque fois une bonne rasade de "pisco" à mes braves camarades canotiers ? Sans doute notre "Grand Mât" n'était-il pas naïf au point de ne s'en pas douter, car lui aussi, en son temps, avait été cambusier.

Un jour, il me fut prescrit d'acheter des piments rouges. Les Chiliens doivent avoir la langue et le gosier pavés, car ils en font une consommation effarante. De retour à bord, le Capitaine me dit :

- "Cela se prépare comme des cornichons, avec du bon vinaigre. Remplis soigneusement quelques flacons, bouche-les hermétiquement, et range-les dans la cambuse basse. Ils agrémenteront au retour la dégustation du traditionnel "lard salé".

J'exécutai avec beaucoup de soin l'ordre donné, mais ces foutus piments provoquèrent en plein Atlantique une mort anticipée, dont je parlerai le moment venu... Suspense !

Pendant leurs séjours sur les rades chiliennes, les capitaines de même nationalité, et parfois même de nationalités étrangères, se recevaient à tour de rôle, à bord de leurs navires.

Quand cela se passait à bord du DUNKERQUE, j'étais promu "maître d'hôtel", car notre "mousse de chambre" n'était guère stylé. C'était un brave petit breton, bien "crassoux" en dépit des vertes réprimandes du Capitaine, et des miennes, son chef direct. Ne nous étions-nous pas aperçus que pour ne pas avoir à sortir de nuit sur le pont, il urinait dans des boîtes de conserve, qu'il ne vidait pas !!...

Au cours de ces repas plantureux à souhait, et bien arrosés, chacun racontait ses aventures de navigation, récentes ou anciennes. Bien que cela ne fût très conforme aux règles de discrétion, que doit observer un maître d'hôtel vraiment stylé, j'ouvrais toutes grandes les oreilles, car cela me passionnait. C'est au cours de l'un de ces repas que Jean CHEVANTON, le Capitaine du LOIRE, battu de vitesse comme nous l'avons vu, engagea avec le nôtre, Jean FORGEARD, un pari important, en lui disant :

- "Tu m'as eu à l'aller, mon grand, mais devrais-je démâter, je t'aurai "au retour !".

Qu'avait-il dit là ! Le LOIRE mit 8 jours de plus que le DUNKERQUE à atteindre la France.

Après ces bons repas, les capitaines allaient généralement faire un tour à terre, et cela commençait par donner lieu à de belles régates entre les baleinières des divers navires. Par les sous-entendus un peu verts que je saisisais en servant café et liqueurs, je crois pouvoir dire que certains d'entre eux allaient "voir ces dames".

"Honteux !" direz-vous. Peut-être, mais après tout, ces hommes qui passaient de 10 à 11 mois à la mer par an, quand ce n'était pas davantage, étaient jeunes et vigoureux, tel Jean FORGEARD qui avait 34 ans et était taillé en athlète. Par ailleurs, l'Europe n'était-elle pas bien loin, dans l'autre hémisphère ? Les longs mois passés au large dans une bataille constante contre les éléments ne représentaient-ils pas un temps suffisant d'abstinence et de purification ? Aujourd'hui, le fameux commandement "Oeuvre de chair, etc..." n'est-il pas bien davantage oublié, notamment depuis l'extension de la contraception ? Et la terre n'en continue pas moins de tourner.

On pensera peut-être qu'en écrivant ces lignes "je prêche pour ma paroisse". Eh bien, encore que je n'aie pas à me confesser, je puis dire que pendant les 5 années de navigation hauturière qui suivirent mon mariage, en dépit d'occasions assez fréquentes et, pourquoi ne pas l'avouer, de tentations réelles, mis à part quelques flirts, parfois un peu poussés, j'ai respecté le contrat ! En aurait-il toujours été ainsi, si j'avais passé toute ma carrière au long cours ? Ce serait sans doute présomptueux de ma part de l'affirmer. Ne dit-on pas en effet "qu'il y a en tout homme (et en toute femme, pourrait-on ajouter) un démon qui sommeille ?" Celui-ci aurait bien pu se réveiller un jour, d'autant plus que j'ai navigué durant 8 ans à la Compagnie Générale Transatlantique, compagnie qui comptait alors de nombreux paquebots, où nombre de belles passagères n'étaient pas toujours farouches.

Mais revenons sur la rade d'IQUIQUE, ce sera plus sérieux.

Le Capitaine Albator Jean Forgeard, né
le 18-VII-1884

A commandé le "Port de Baes", vapeur,
qui se perdit corps et biens en 1924 - Janvier -

Le Capitaine Jean ^{an 44} - Jean Baptiste Forgeard, était
le père aîné de Alfred Forgeard.

VOYAGE DE RETOUR
D'IQUE (Chili) à DUNKERQUE (France)

Ayant réussi à charger en un temps record (à peine 11 jours), le 8 Janvier 1920, au matin, eut lieu l'appareillage pour le voyage retour.

La veille du départ et le soir venu, selon l'usage, eut lieu la traditionnelle cérémonie de "La Croix du Sud", du nom de cette constellation que l'on ne peut voir que dans l'hémisphère Sud. Voici en quoi elle consistait.

Une grande croix de bois, confectionnée par le charpentier du bord et garnie de nombreux fanaux à pétrole, était lentement hissée dans la mâture. L'équipage joyeux, chantait à tue-tête. Les équipages des navires sur rade, et il y en avait parfois une trentaine, faisaient de même. Les cloches des bords carillonnaient. On souhaitait ainsi bon voyage à celui qui partait. La "Croix du Sud" redescendait lentement. Elle était alors arrosée à son retour sur le pont par "la double de pinard" pour l'ensemble de l'équipage.

Je n'entreprendrai pas de narrer ce que fut, jour après jour, le voyage de retour, encore que je le pourrais, ayant tenu régulièrement un petit journal de voyage, que je possède toujours. J'y avais noté tout ce qui me paraissait intéressant. Je ne ferais ainsi que répéter ce que j'ai déjà dit.

Bonnes brises portantes puis vents contraires, qui entraînaient le "louvoyage au plus près", avec ses fréquents et pénibles virements de bord, voiles sans cesse hissées et carguées, selon la force du vent, avec les inévitables et multiples acrobaties dans la mâture que cela exigeait, brassage des vergues à chaque changement de la direction du vent, coups de vent "à décorner des boeufs", obligeant parfois à prendre des allures de fuite sous la seule misaine, ou nécessité de prendre la cape, pour ne pas être "mangé par la mer", voiles arrachées ou explosant avec un bruit de tonnerre, calmes déprimants au cours desquels on roule bord sur bord,

tandis que les voiles battent lamentablement, et que manoeuvres et poulies, grincent tristement à qui mieux-mieux. Belles périodes des alizés, avec brises constantes, ou à peu près, tant en force qu'en direction. Temps bouchés, avec la bien faible plainte de la corne de brume, neige parfois, grains violents et subits, avec pluie diluvienne, soleil écrasant... Et que sais-je encore ? La variété ne faisait pas défaut, mais elle était plus souvent pénible qu'agréable.

Au voyage retour, le DUNKERQUE, lourdement chargé par ses 4.200 tonnes de salpêtre avait un franc-bord bien réduit. C'est à dire que le pont n'était plus que bien peu au-dessus du niveau de la mer. Cela rendait son accès dangereux, du fait des paquets de mer qui embarquaient, dès que celle-ci était un peu grosse. Par contre, que de poissons-volants dans les mers chaudes ! Il fallait alors que la plupart des manoeuvres se fassent de la dunette, du gaillard, du grand et du petit rouf, sur lesquels l'ensemble des cordages étaient tournés et lovés sur des rateliers prévus à cet effet. Dunette, roufs et gaillard étaient reliés entre eux par une petite passerelle. Sur le pont, de l'avant à l'arrière, des filières et filets étaient tendus, afin que les hommes puissent s'y agripper lorsque les paquets de mer, souvent énormes, risquaient de les enlever par-dessus bord. En effet, il fallait tout de même aller sur le pont, car c'est là que se trouvaient les cabestans, indispensables au hissage des vergues, ainsi qu'à l'amurage et au bordage des voiles. C'était donc, au moment où il fallait "refaire de la toile", en raison de l'amélioration du temps, que le danger était le plus grand. La furie de la mer ne se réduisait pas, aussitôt que le vent mollissait. C'est donc parfois, avec de l'eau jusqu'au ventre, qu'il fallait virer au cabestan. Par contre, tant que l'on était à la cape, si l'on était loin de terre, les risques étaient somme toute assez réduits, seul le démâtage était à craindre. Ces beaux voiliers à la cape, abrités par leur dérive qui brisait "au vent" les lames déferlantes, se comportaient magnifiquement, comme des albatros !

Le récit de ce voyage ne serait pas complet si je ne narrais pas maintenant quelques incidents souvent drôles, parfois amusants, et une fois au moins dangereux, survenus au cours de la traversée retour.

Le zoo du bord

Alors qu'au large des Iles MALOUINES, un dimanche, nous "torchions" nos 12 noeuds, le Capitaine, de fort bonne humeur pour cette raison, se montre généreux, et décide d'offrir l'apéritif aux officiers et au "bosco". Je charge le mousse de chambre de mettre, sur la table du carré, les verres nécessaires, que je remplis aussitôt de "Noilly". Je quitte alors les lieux pour entendre bientôt un retentissant "Bougre de petit salaud !" lancé par le Capitaine. Il venait tout simplement de surprendre notre moussaillon prélevant sur chaque verre une gorgée du précieux liquide. Ce fut par un énergique coup de pied au derrière, que se terminèrent ses libations !...

Au cours du même repas, le Capitaine, toujours en veine de générosité, m'invite tout à coup à aller chercher dans la cambuse un des flacons de piments rouges, que j'avais achetés au Chili et préparés selon ses directives. Je descends donc à la cambuse basse et prends un flacon. Catastrophe ! Les piments ont absorbé une bonne partie du vinaigre et la moitié supérieure du flacon n'est plus que moisissure. Que faire ? D'abord et bien évidemment, faire disparaître le "corps du délit". Opération vite réalisée, car il y avait toujours dans la cambuse basse une "baille", où trempaient avec du son les biscuits réformés, parce que trop véreux, le tout servant à l'alimentation du "prince", beau cochon que nous avons embarqué à LA PALLICE, et qui commençait à prendre de belles formes. Rien de plus simple que d'y ajouter les piments moisies ! Mais si je monte au carré avec un demi flacon, je sais à l'avance ce que sera la réaction du "Grand Mât". Donc, pas d'hésitation. J'atteins un second flacon, dont la moitié supérieure subit un sort identique à celle du premier. Des deux parties restées saines des deux flacons ouverts, je fais un flacon d'apparence superbe, avec lequel je monte aussitôt au carré

Les piments sont trouvés excellents, et comme c'est vraiment un jour faste, par extraordinaire, je suis complimenté ! Je ne l'avais sans doute pas mérité, cette fois, mais cela compensait bien les algarades injustifiées et parfois injurieuses, dont il m'arrivait d'être gratifié, par le Capitaine. Soit dit en passant, ayant le sang vif, je fus plus d'une fois sur le point de lui répondre du tac au tac, mais j'avais appris en son temps la fable du "pot de terre et du pot de fer !" ... Je me souviens tout de même, qu'une fois où il m'avait grossièrement et injustement insulté, je lui dis :

- "Si vous tombez à la baille, je ne serai pas volontaire pour tenter de vous "repêcher !".

Mais revenons aux piments. Dans l'après-midi, mon brave compatriote, le matelot François ALAIN, chargé de nourrir le "prince", moyennant, ainsi que je l'ai déjà dit, un quart de pinard aussi clandestin que quotidien, vint prendre à la cambuse la pâtée habituelle de son pensionnaire. Presque aussitôt, il revint me déclarer :

- "Le cochon est malade. Il a attaqué comme d'habitude sa gamelle, mais il "s'est arrêté pile, et maintenant il est couché dans un coin, la gueule ouverte, "et il grogne sans arrêt".

Sans penser un instant à ce qui s'était passé un peu plus tôt, et après avoir constaté que le rapport de mon brave François était tout à fait fondé, je m'empresse d'aller informer le "Grand Mât".

- "Nom de D...!" s'écrie-t-il, "un beau cochon comme ça, pas question de le laisser crever ! Dis tout de suite au "coq" que je veux qu'il soit saigné sans délai".

Et l'ordre donné fut immédiatement exécuté. C'est alors que me revint à l'esprit l'épisode des piments moisis. Je descendis à la cambuse basse, et goûtai prudemment le contenu de la baille. Atroce! Ça emportait littéralement la bouche. Pour moi, plus de mystère quant à la maladie du "prince", car j'avais bien failli moi aussi baver la bouche grande ouverte !...

Après tout, il ne s'agissait pour lui que d'une exécution un peu avancée, car de toute manière, sa fin était proche.

Le lendemain, repas de viande fraîche pour tout le monde. Au carré, il nous est servi de belles côtelettes. Sans hésiter l'ombre d'un instant, j'ingurgite la mienne avec un réel plaisir, tandis que le Capitaine et le Second n'y goûtent que du bout des lèvres. Arrière-pensée sans doute ? C'est bien celà, car en me regardant, le Capitaine dit :

- "C'est beau d'être jeune ! A son âge, on a toujours faim, et on mangerait de la m...".

D'une certaine façon, il n'avait pas tort : de la m... comme celle-là, je me serais bien fait à l'idée d'en manger tous les jours !

Ajouterai-je que, moi excepté, personne n'a jamais rien su de cette petite aventure, mortelle pourtant, pour le malheureux cochon.

Puisque j'en suis à raconter des anecdotes concernant les animaux du bord, une autre me vient à l'esprit.

Au Chili, nous avons dû acheter une vingtaine de poules, afin de reconstituer notre stock initial, qui n'avait pas été sans subir quelques pertes, depuis notre départ de France.

Mais voilà qu'à peine appareillé, trois de ces nouveaux volatiles viennent à crever. Le Capitaine s'aperçoit alors, que chacune de ces poules avait une sorte de petit abcès blanc, au coin de l'oeil. Aussitôt donc, une inspection générale et attentive de la gent emplumée est décrétée. Les suspectes sont décelées, isolées et dotées d'un petit pansement à l'eau phéniquée sur l'oeil douteux. Pas facile à appliquer, soit dit en passant, et assez cocasse ! Mais le résultat obtenu est tout à fait satisfaisant : nous n'observons plus en effet de décès subit. Seulement quelques poules à demeurer borgnes, l'oeil soigné n'ayant pas résisté au traitement ! Pour moi, promu au titre de "docteur vétérinaire", je dois désormais examiner chaque matin toutes les poules, les unes après les autres. C'était un travail supplémentaire, mais à quelque chose malheur est bon, car cet examen, que je ne limitais pas à l'oeil, me permit de constater que la récolte d'oeufs était inférieure à la ponte... J'exerçai dès lors, toujours assisté de mon brave François ALAIN, une surveillance aussi active que discrète. C'était le "Grand-Mât" qui se servait ! Ne se doutant de rien, il eut quelques jours plus tard, au cours d'un repas au carré, le mauvais goût de me dire que des matelots devaient sûrement voler des oeufs.

Au risque d'encourir le pire, je ne résistai pas au plaisir de lui dire que je venais de trouver le coupable et que donc, les vols allaient cesser. Il piqua du nez dans son assiette, et n'insista pas. Chose étrange, il en fut bien ainsi, et dès lors, il y eut parfait équilibre entre les oeufs espérés et les oeufs effectivement ramassés par mes soins !

Nous avions aussi à bord un vétérinaire du Cap HORN, qui n'en était pas moins qu'à son troisième voyage ! C'était un beau lapin blanc, propriété du premier lieutenant. Je n'aurais jamais supposé qu'un rongeur de cette espèce pût devenir familier et malin à ce point ; mais, après tout, ne dit-on pas que les rats, rongeurs eux aussi, comptent parmi les animaux les plus intelligents ?

Dès que le temps le permettait, le lapin faisait le quart sur la dunette avec son maître. Il n'était pas du tout emprunté pour y grimper. Son premier soin, au début de chaque quart, et dès que celui-ci s'appuyait à dessein sur le panneau de la cale arrière, était de sauter sur ce panneau et de venir gratter dans l'une ou l'autre des poches du veston de son protecteur, pour se saisir d'une carotte ou à défaut d'une pomme de terre, qu'il savait bien devoir y trouver.

Me croira-t-on, si j'affirme aussi que, chaque fois que le premier lieutenant se mettait à table au carré, Jeannot Lapin arrivait et s'installait à côté de lui, sur la banquette ? Il attendait sagement, jusqu'à ce que lui soit servie, sur la table où il ne montait jamais, une petite lampée de vin rouge dans une soucoupe. Ce qu'il semblait d'ailleurs tout à fait apprécier. Un lapin alcoolique et bien élevé, cela ne peut se trouver que sur un voilier cap-hornier. Aussi ai-je toujours la "photo" de ce gentil animal.

Pas si gentil que cela d'ailleurs, et il faillit passer de vie à trépas la nuit où, ayant rongé en bonne partie, et à l'insu de tous, le bras tribord de la basse vergue arrière, toute la bordée de quart, manoeuvrant la lourde pièce, à grands cris de "Allez, Tous en chœur, Hardi de long, Encore un coup, etc..." se retrouva brutalement les quatre fers en l'air. Le bras entamé par Jeannot Lapin s'était rompu sans préavis !

Autre histoire de rongeur, moins plaisante cette fois.

Une nuit, exténué de fatigue, comme cela arrivait souvent, je dormais profondément sur mon "trois vingt sous", lorsque je fus réveillé par une vive douleur au pied droit. J'eus alors tout juste le temps de voir s'enfuir un gros rat, qui venait de me mordre, au sang, le gros orteil de ce pied, en en rongant l'ongle.

Un cochon assassiné, des poules borgnes, un lapin poivrot, un rat mangeur de doigts de pied, décidément le DUNKERQUE était un drôle de parc zoologique !

La gent animalière n'existait pas seulement à bord.

Il nous arrivait souvent de voir baleines et cachalots, sans parler des marsouins et dauphins, qui semblaient prendre plaisir à caracoler gracieusement sous l'étrave, même quand nous filions au maximum.

Les acrobates

Une autre bestiole me valut un jour une réelle frayeur. Au cours du quatrième des changements de voiles, qui avaient lieu à chaque voyage, en ma qualité de "gabier de grand-mât arrière", j'étais occupé à démailler l'écoute du grand hunier fixe arrière, en vue du changement de cette voile. Il fallait pour cela que je me tienne debout, à l'extrémité de la basse vergue, c'est-à-dire environ à 15 mètres au-dessus de l'eau, et à 6 mètres en dehors de la muraille du navire. Je n'avais alors comme seule possibilité de retenue, que la ralingue de chute du dit hunier,

ou la cargue-point de celui-ci, qui n'étaient pas précisément des points fixes. C'est alors que j'aperçus exactement au-dessous de moi, presque en surface, un énorme requin-marteau, squalé qui a la réputation de compter parmi les plus dangereux. Je poussai un cri qui, fort heureusement, alerta le Capitaine, qui se trouvait alors sur la dunette. Réalisant aussitôt la situation, il courut dans la chambre de veille pour chercher l'un des deux fusils de guerre existant à bord, en raison de la rencontre possible de mines flottantes, datant de la récente Grande Guerre. Il tira deux ou trois balles sur la sale bête qui disparut aussitôt. Avait-elle été atteinte ? Je n'en sais rien. Le Capitaine m'ayant donné l'ordre de cesser mon travail, et de descendre sur le pont, j'obéis, dois-je dire, sans me faire prier et avec une réelle satisfaction.

- "Va prendre une goutte de cognac au salon", me dit-il alors, "tu es vert".

On l'aurait été à moins, je pense.

Un dimanche, au cours du voyage de retour, alors que nous étions par beau temps et jolie brise dans les alizés de Nord-Est, 6 volontaires, dont j'étais, demandèrent au Capitaine l'autorisation, qui fut accordée, de participer à une compétition un peu inédite. Il s'agissait de partir de l'extrémité du bout-dehors pour arriver sur le couronnement arrière de la dunette, sans mettre le pied sur le pont. On juge des acrobaties que cela représentait dans la mâture, des efforts à faire et des risques à prendre. Il y eut deux abandons durant le parcours, mais 4 d'entre nous réussirent la performance. Le cambusier, gabier de grand-mât arrière que j'étais, arriva second, battu par un matelot-léger, petit breton trapu et agile comme un singe. Le "Grand-Mât", de "bon poil" ce jour-là, nous accueillit sur la dunette avec une bonne bouteille de bordeaux blanc !

Ces acrobaties dans la mâture m'en rappellent d'autres, utiles celles-là.

Lorsqu'approcha la fin du voyage, et ainsi qu'il était d'usage sur les voiliers long-courriers, le DUNKERQUE fut gratté, lessivé, puis repeint à partir de la pomme de mât. Le pont fut briqué à blanc. Je dis bien "briqué", car c'est avec des briques spéciales, que le pont était frotté et refrotté, jusqu'à ce qu'il n'ait plus rien à envier à celui d'un yacht. La peinture de la mâture et du gréement dormant (étais, haubans, galhaubans) était confiée aux gabiers de mât, dont j'étais. Pour ce faire, ils disposaient d'une "chaise de calfat", c'est-à-dire d'une

petite planche, sur laquelle ils pouvaient s'accroupir ou s'asseoir et qui, suspendue à un cartahu astucieusement conçu, pouvait descendre à leur seule volonté, le long du gréement à nettoyer, puis à peindre. J'aimais beaucoup ce travail sportif, ainsi que les sensations ressenties au roulis et au tangage, suspendu un peu comme une araignée au bout de son fil, cela parfois à une cinquantaine de mètres au-dessus du pont. C'était grisant. Mais là, plus encore qu'ailleurs, il ne fallait pas oublier le sage précepte déjà cité : "Une main pour l'armateur, mais l'autre pour toi".

Sur les hémisphères

Pour le retour, la route la meilleure était très différente de celle faite à l'aller, afin d'utiliser au mieux, cette fois encore, les vents et les courants favorables.

C'est ainsi qu'au départ du Chili, il était de la première importance de s'éloigner au plus vite de la côte, pour ne pas être ralenti par le courant de Humboldt dont j'ai déjà parlé, car cette fois-ci, il était contraire. C'est pourquoi le 18 Janvier 1920, soit après 10 jours de mer, nous étions environ par 30° de latitude Sud et 88° de longitude Ouest, soit environ à 800 milles (1580 km) de la côte.

Huit jours plus tard, nous étions par 50° de latitude Sud, pour une longitude, à peu de chose près, identique. Nous avons bénéficié le plus souvent de vents favorables de la partie Ouest. Nous avons de la sorte atteint, depuis le départ, une vitesse moyenne de 7 noeuds 1/2, avec quelques pointes à 12 et 13 noeuds. Etant alors dans la zone des "vents rugissants" d'Ouest, et bénéficiant d'un temps clair le plus souvent, car ne l'oublions pas, c'était l'été austral, c'est à la vitesse moyenne de 9 noeuds qu'en 6 jours, nous atteignîmes le Cap HORN, soit après 24 jours de mer.

Nous le doublâmes à vive allure le 1er Février 1920, à courte distance. Il me fut alors possible de très bien voir cette pointe noire et désolée, l'un de ces lieux les plus sinistres du monde. A l'aller, l'ayant doublé plus au Sud, et par mauvaise visibilité, nous ne l'avions pas même aperçu.

Jusque là, le voyage retour s'annonçait bien. Quoique freinés du fait de notre lourd chargement et de l'état de la carène, de plus en plus sale, nous avons été aussi vite au retour qu'à l'aller, sur le trajet Cap HORN-IQUIQUE. C'était une belle performance due, pour une bonne part, à l'expérience de ces lieux, qu'avait notre "Grand Mât".

Voici maintenant ce que fut notre parcours dans l'Atlantique. Si à l'aller, nous avons parcouru, presque en ligne droite, la distance qui séparait la France de la pointe la plus à l'Est de l'Amérique du Sud (Cap SAN ROQUE), puis de là suivi une route assez courte, en longeant à 200 milles en moyenne la côte Est de l'Amérique du Sud du Cap SAN ROQUE au Cap HORN, il n'en fut pas de même au retour. Pour profiter au mieux des "roaring forties", soufflant violemment de la partie Ouest, nous passâmes cette fois à l'Est des Iles MALOUINES et pendant 11 jours, nous fîmes bonne route, cap à l'E-NE puis au NE, couvrant en particulier 600 milles les 5 et 6 Février 1920, ce qui représentait une vitesse moyenne de 12 noeuds 1/2, cacatois cargués.

C'est dire qu'il y avait de la "piaule" à souhait, et que nous étions à la limite du possible, en matière de toile portée.

Le 11 Février 1920, au 44ème jour de mer, nous arrivions dans la zone des vents variables, par environ 33° de latitude Sud et 30° de longitude Ouest. A allure assez réduite, car les vents étaient ou faibles ou contraires, nous poursuivions la courbe inférieure du grand S que nous devions faire dans l'Atlantique, pour bénéficier au mieux des vents et courants favorables.

Malheureusement, après la zone des vents variables, nous arrivons dans celle des alizés de Sud-Est, bien plus faibles que lors du voyage aller, puis nous tombons alors dans le "pot au noir", où pendant une bonne semaine, nous sommes encalminés.

Bref, en 26 jours, nous ne parcourons guère plus de 2.400 milles, soit à une vitesse moyenne de 4 noeuds.

Après avoir atteint l'équateur, le 5 Mars 1920, au 56ème jour de mer, nous trouvons rapidement les alizés de Nord-Est, qui nous sont bien favorables. C'est ainsi qu'après 10 jours de route, le 15 Mars 1920, grâce à un bon vent de travers, puis au plus près tribord amures, nous nous trouvons par 30° de latitude Nord, à la latitude des Iles CANARIES, et 42° de longitude Ouest, soit environ à 1200 milles de ces Iles, que nous avons frôlées à l'aller. Pendant ces 10 jours, nous avons marché à une vitesse moyenne un peu supérieure à 8 noeuds.

Quatre jours plus tard, le 19 Mars 1920, ayant maintenu à peu près cette vitesse, nous passons à environ 80 milles à l'Ouest des AÇORES.

C'est alors que notre brave DUNKERQUE, tel un cheval à l'approche de l'écurie, se met à "torcher" régulièrement à plus de 10 noeuds 1/2, jusqu'à LAND'S END, pointe Ouest extrême de l'Angleterre, où nous sommes le 25 Mars 1920 à minuit, après 76 jours de mer.

Il nous fallut encore près de 3 jours pour atteindre DUNKERQUE, notre port de destination. Trois jours en Manche par petite brise, parfois contraire, ce qui nous obligea à louvoyer, chose peu commode et dangereuse, dans cette mer étroite, aux courants violents et à la navigation très intense. Trois jours pendant lesquels le "Grand Mât" ne quitta guère la dunette et ne se déshabilla pas. L'approche de la terre et plus encore, la navigation dans les mers étroites, telles que la Manche ou la Mer d'Irlande, étaient la hantise bien justifiée des capitaines des grands voiliers.

Hantise qui n'était pas sans fondement. C'est ainsi qu'en pleine nuit, par temps "boucailleux", nous fûmes frôlés par deux fois par des navires à vapeur qui n'avaient sûrement pas aperçu nos faibles feux de côté à pétrole, les voiliers ne portant que ceux-ci, et un feu de poupe blanc, visible seulement de l'arrière. Au large de DOUVRES, nous fûmes pris en remorque, ainsi que cela se pratiquait généralement. Voiles carguées, fini le voyage !

Au port

Le lendemain de l'arrivée eut lieu la "revue de désarmement", formalité qui mettait fin officiellement à la campagne. Cela se faisait en présence de l'Administrateur de l'Inscription Maritime. Le Capitaine versait à chacun son dû, et remettait à chaque membre de l'équipage un certificat. Ma jeunesse aidant, je redoutais un peu cet instant, qui allait être pour moi celui de la double vérité.

Toucherais-je ou non la "prime de cambuse" de 50 francs par mois, cette "carotte de l'âne" que je pensais avoir méritée, mais dont le Capitaine, dans ses moments de mauvaise humeur à mon égard, m'avait dit qu'il ne me l'accorderait pas, et quels seraient les termes du certificat qu'il allait me remettre ?

Double et agréable surprise, ma foi ! La prime me fut versée, accompagnée de cette courte phrase :

- "Tu l'as bien méritée".