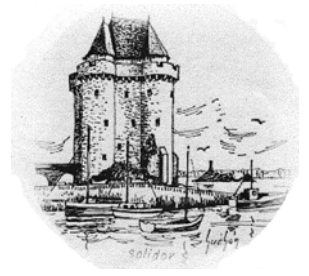


COMMUNICATION

N° 94 - Février 2025

CAP HORN AU LONG COURS

<https://www.caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

L'Association de Recherche et d'Étude du Patrimoine MARitime et Fluvial (AREPMAREF) avec laquelle, en particulier, nous avons célébré le 100^e anniversaire du naufrage du 4-mâts finlandais *Port Caledonia* à Saint-Denis-d'Oléron, vient de publier un très intéressant livre sur le naufrage de voiliers cap-horniers dans l'archipel charentais. On peut l'acquérir en écrivant à AREPMAREF Éditions.

Dans ce numéro de notre bulletin et quelques numéros qui suivront nous donnons la parole à un Cap-Hornier, Louis François BOURGAIN. Né au Portel (Pas-de-Calais) en 1868, il entre en 1894 dans la Maison Bordes installée à Dunkerque, 1^{er} lieutenant sur le 5-mâts *France*. Nous le retrouvons ici en 1909, arrivant du Chili avec le 4-mâts *Dunkerque* qu'il commande. Le patron, Alexandre Bordes, lui annonce qu'il lui confie un grand voilier qu'il vient d'acheter, le 4-mâts britannique *Andorhina* qu'il a rebaptisé *Hélène*, prénom de sa plus jeune fille.

Dans sa villa Nelcotte, à Villefranche-sur-Mer, Alexandre Bordes a recueilli le Capitaine Bourgain et son épouse dont la maison, à Boulogne-sur-Mer, a été détruite par des bombes incendiaires le 23 février 1941. Ses cahiers et journaux de bord des voiliers qu'il a commandés ayant brûlé, Louis François Bourgain confie à des cahiers d'écoliers l'histoire de sa navigation. Merci à Jean-Pierre Bourgain, petit-neveu du Capitaine pour nous avoir permis de faire connaître ces écrits.

Yvonnick LE COAT

On parle des Cap-Horniers

Livre :

Cap-Horniers naufragés dans l'archipel charentais, 2024, AREPMAREF Éditions (88 rue de la Frérie, 17190 Chéray).



Pour renforcer sa capacité d'action

adhérez à l'association

CAP HORN AU LONG COURS

Cotisation annuelle : individu 15 €,
couple 20 €, association ou institution 50 €

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



Conférence :

Vie des mousses des voiliers cap-horniers de la Marine marchande racontée par des mousses, samedi 8 février à 14 heures dans l'ancienne salle d'audiences du tribunal, place Onésime Krébel à Morlaix, par Hervé Peudecerf, pour le Centre Généalogique du Finistère, antenne de Morlaix.

Témoignage : "Ma prise de commandement du 4-mâts *Hélène*, la plus grosse unité des 50 clipper du nitrate de la maison Bordes", par Louis François Bourgain (1)

Étant à Dunkerque-ville, vers 1909, sur le pont du beau 4-mâts et fin clipper *Dunkerque* que je commandais, retour de mon second voyage et prêt à repartir pour le 3^e au Chili, je recevais de Paris le télégramme suivant : « vous offrons notre plus grand navire, *Helène*, à Anvers. Stop. Veuillez partir dès que possible. Alexandre Bordes. »

Deux jours après j'arrivais à Anvers avec mes bagages de mer et trouvais à la gare le capitaine d'armement Guguen, svelte, souriant, toujours bel homme, bien soigné, paraissant aussi jeune et fringant qu'en 1894 alors qu'il prenait en commandement le superbe 5-mâts *France*, succédant au capitaine Daniou avec qui je venais d'effectuer sous ses ordres un voyage de 1^{er} lieutenant. Guguen me voulait comme second capitaine, mais j'étais désigné pour le navire *Mentana*. Je connaissais bien Guguen, ayant été souvent armé par lui dans les ports de Hambourg, Anvers, Rotterdam, etc., et Dunkerque, Maison d'armement et port d'attache de la flotte dont il possède actuellement la Direction, succédant au capitaine d'armement Le Querhic.

Nous sympathisons, et j'avais mon franc-parler avec lui, il était estimé des capitaines de la maison, et bien coté aussi de M. Alexandre Bordes qui m'en parlait encore en juillet 1941, lors d'une de mes dernières visites à son bureau, 11 Boulevard Malesherbes.

Si Guguen savait prendre son monde, il vous disait cependant franchement ce qu'il pensait, et ce n'était pas toujours des roses, mais une fois dit et purgé, c'était tout, pas de rancune et bon cœur. Après le travail du bord, à Anvers ou Hambourg, il vous emmenait en ville, à Saint Paoli grande place d'amusement de Hambourg, genre Montparnasse et Montmartre ; pour aller on passait devant la colossale statue de Bismarck qui nous faisait penser à la guerre qu'on sentait venir. Si vous refusiez d'accompagner Guguen, il s'en retournait seul et chagrin.

Je fus donc très heureux de l'avoir pour armer ce navire anglais que la Maison venait d'acheter après que le capitaine d'armement Voisin l'eut visité et reconnu en parfait état.

Mais, aussi bien entretenu que ce grand clipper pouvait être, il devait y avoir de sérieuses visites dans les fonds de la coque, et bien du grément, des cordages, des poulies et des centaines d'autres

choses à changer dans une mâture de si grande envergure.

C'est au port qu'on peut remettre à neuf le navire, se procurer tout le matériel à remplacer, y faire toutes les réparations sans rien oublier, et non en mer où il est trop tard, et c'est ce que ce capitaine d'armement savait parfaitement bien.

Pressés d'aller voir le quatre-mâts *Helène* qui est au diable de la ville, nous prenons une auto que Guguen stoppe à 200 mètres du bord pour me faire admirer à distance cette élégante et haute mâture qui s'élève à 58 m au-dessus du pont, ce qui m'impressionne et m'enchanté ; en pensée je la voyais déjà déployée de près de ses 5 000 m² de surface de toile ondoyant, comme un éventail ensoleillé d'or, qu'agitent élégamment les chaudes et jolies brises des régions tropicales.

Ma prise de commandement du
Quatre-mâts "Hélène" la plus grosse
unité des cinquante Clipper du Nitrate
de la Maison Bordes.
Étant à Dunkerque-ville, vers
1909 sur le pont du beau 4-mâts et fin
clipper "Dunkerque" que je commandais
retour de mon second voyage et prêt à repartir
pour le 3^e au Chili, je recevais de
Paris le télégramme suivant :
" Vous offrons notre plus grand navire
" Hélène " à Anvers. Stop. Veuillez partir
" dès que possible. Alexandre Bordes.
Deux jours après j'arrivais à Anvers
avec mes bagages de mer et trouvais à la
gare le capitaine d'armement Guguen svelte
souriant, toujours bel homme bien soigné
paraissant aussi jeune et fringant qu'en
1894 alors qu'il prenait en commandement
le superbe 5-mâts "France" succédant
au capitaine Daniou avec qui je venais
d'effectuer sous ses ordres un voyage de
1^{er} lieutenant. Guguen me voulait comme
second capitaine, mais j'étais désigné pour

« Je vois que vous rêvez, Bourgain, vous êtes déjà en mer, je vous envie. Que ne puis-je renouveler ce beau passé : de la vie idéale de repos et d'esprit pendant les traversées des régions tropicales ; et même aussi dans les Mers du Cap Horn, la fierté et la satisfaction qu'on éprouvait en soi après chaque bataille - bataille gagnée contre la tempête, la mer en furie et les glaces, enfin contre ces éléments parfois si terribles de la nature.

« C'était le bon temps, celui de la marine à voiles, la voilà qui disparaît peu à peu. Vous avez encore de

la veine, mon ami, de pouvoir vivre ses dernières années sur un si beau et grand clipper. »

Nous voici enfin arrivés près du bord de l'*Helène* dont la majestueuse et belle coque, déjà peinte aux jolies batteries des Bordes fait paraître les lignes, les formes, et surtout celles de l'arrière aussi fines, aussi belles et captivantes que celles... d'une ... d'un beau yacht à voiles.

Nous voici tous deux en tenue de travail et "en avant !". Guguen fait ouvrir tous les panneaux par un équipe d'ouvriers pendant que nous inspectons le pont. Il existe, en son milieu, une superstructure toute en tôle de qualité supérieure qui prend toute la largeur du navire, soit 14 m, dont le recouvrement s'arrondit de chaque côté en rotonde rivée à la masse. C'est un château ou habitation de 12 m, sans



Le 4-mâts barque *Hélène* de la Maison Bordes. Photo William Le Querhic. Collection Bordes.

Ce grand navire de 105 m de long étant sur lest est énorme à voir, et son bord supérieur est à 10 m de hauteur du quai ; pourtant nous y montons facilement par sa double échelle de commandement en teck mise en place sur son solide plateau bien fixé en dehors et au ras de la lisse...

Et nous voici sur ce navire, ex-*Andorinha* à présent *Helène*, prénom de la fille cadette de M. et Madame Alexandre Bordes. Ce quatre-mâts de 105 m et 14 m de large, portant en lourd 5 150 tonneaux fut construit solidement en métal supérieur en 1892 à Sunderland. Depuis quelques semaines il est à Anvers sous l'œil vigilant du capitaine d'armement Guguen qui me dit : « avant de vous donner le navire en charge, je veux vous le faire visiter, et vous verrez que vous êtes servi en seigneur de haut-bord ».

rouille nulle part et fraîchement peint : un couloir de chaque bord relie le pont avant à celui de l'arrière pour la circulation, et se ferme avec portes étanches pour séparer les deux ponts pendant les tempêtes. Tout l'intérieur compartimenté en pièces séparées contient, face à l'arrière : la grande chaudière à bouilleur pour le fonctionnement des treuils, la cuisine, cabines des maîtres de manœuvres, mécanicien, charpentier, l'hôpital et magasins divers, la place n'y manque pas.

Guguen me vante beaucoup ce blockhaus d'importance qu'il baptise "brise lame". En pleine tempête, vous fermez les couloirs ; tout coup de mer qui s'abat en couvrant tout le coffre du navire se trouve coupé en deux par ce château milieu du navire et diminué ainsi de 300 m³ d'eau, volume de son intérieur qui reste parfaitement étanche. Et la

mer, ne pouvant se ruer de l'avant à l'arrière, rendue ainsi moins dangereuse, se dégage plus vite par les sabords des deux côtés des ponts.

Sur l'avant du château se trouve un grand rouffle ou logement de l'équipage qui sera de 36 hommes tous compris. Nous voyons le gaillard de bonne longueur, restons à admirer le guindeau, les ancres et leurs chaînes qui nous paraissent énormes de toute puissance et de solidité... et cependant le navire en rade saisi par une bourrasque peut les briser et lui-même s'échouer à la côte.

Mais continuons : nous prenons la passerelle qui mène tout droit du gaillard à la dunette, en passant sur le pont du brise-lame, nous voyons sous nous les panneaux ouverts et les treuils, passons sur le rouffle des officiers sur le pont duquel se trouve le compas étalon et de chaque côté nos baleinières de sauvetage toujours équipées de voiles, avirons, provisions de bouche, eau, tout le matériel nécessaire en cas de naufrage, et nous arrivons sur la dunette grande et vaste qui contient en son milieu la chambre de veille du capitaine ou timonerie.

Sur la même ligne du milieu se trouve la grande claire voie qui donne jour au salon d'en bas. Elle contiendra plus tard, cette claire voie, 70 pots de fleurs dont j'aurai soin tout aussi bien au cap Horn que dans les tropiques. Et en abord de la timonerie, j'y ferai aussi une petite serre de 1,40 m sur 0,60 m et dans les régions tempérées et surtout sous les tropiques, j'y sèmerai tant de graines de cresson que, tous les quatre jours, déjà haute de 6 à 10 centimètres de hauteur, chaque branche casquée de la demi coquille de sa graine sur la seule feuille verte, et collées en quantité si drue les unes sur les autres comme de l'herbe en prairie qu'il nous est permis d'en avoir 100 grammes chaque semaine le dimanche. Mais je déménage et m'écarte de mon sujet.

À l'arrière de la claire voie, se trouve une grande et forte carapace en rotonde et en acier abritant tout l'appareil à manœuvrer, les compas, les hommes de barre et vingt autres pouvant s'abriter par gros temps de l'arrière. Nous nommons cet abri la "tortue", qui est aussi un brise-lames quand par mauvais temps vent arrière, les vagues géantes s'amènent en furie par la rotonde, de l'arrière ou de côté, brisant tout au passage, blessant les hommes et parfois les enlevant avec elles hors du bord.

Après un moment de repos, nous descendons enfin dans l'immense cale et son faux-pont, aussi long, ponté de bout en bout par des panneaux tous au complet. Guguen me regarde et jubile de me voir gaiement surpris de trouver la cale peinte d'un bout à l'autre, varangues comprises, d'une forte couche de

composition de carène. Mais tout de même je me mets à visiter tous les coins et recoins, de l'étambot à la cloison du pic avant.

C'est trop longtemps attendre pour ce capitaine d'armement qui est fatigué de ces visites, qui tempête après moi, mais je lui réplique que je cherche après de la rouille que je ne trouve pas, que j'admire donc la qualité du fer et de son bon travail, et que je tiens à connaître à fond comme lui la constitution du corps de ce navire dont l'équipage, du mousse au capitaine, va devenir l'âme qui lui donnera vie sur les océans ! Je conclus en disant à M. Guguen que cette coque à l'intérieur comme à l'extérieur était remise à neuf, en parfait état, et qu'il ne pouvait en être autrement, cette opération ayant été menée et surveillée par lui, ce qui était bien ma pensée.

Restait à régler la question du moteur à voile. M. Guguen la remit au lendemain et m'informa que quatre gréeurs de Dunkerque, puis deux second-mâtres d'équipage choisis par M. Guillou lui-même, l'un de mes anciens officiers, désigné, qui obtint de revenir avec moi ; ces trois derniers devant faire partie de l'équipage. Ah ! Le brave Guillou, comme je fus heureux de le revoir, il n'était que pratique au long-cours, n'étant pas parti à l'étude, mais c'était un fameux officier breton qui m'était tout dévoué et qui resta ces quatre voyages avec moi sur *Hélène*.

Une révision minutieuse eut donc lieu dans cette forêt de mâts chargés de vergues, de voiles, de chaînes d'écoutes, de cordages en chanvre, en manille, en acier, en filin de toutes matières, et sa remise en état fut exécutée à mon entière satisfaction. Les voiles de nos 4-mâts construits en France étant de mêmes dimensions furent essayées et enverguées. Le navire eut trois jeux de voiles dont un de voiles toutes neuves.

Comme je le prévoyais, *Hélène* fut bien armée par Guguen qui m'appela gourmand mais qui tenait à ce que la flotte des Bordes ne manquât de rien pour franchir avec sûreté les Mers du cap Horn, et surtout aussi, à entrer dans les ports du Nord comme Hambourg par exemple en tenue d'apparat, grands pavillons flottant en tête de mâts d'une blancheur de neige.



François Bourgain et son épouse

À suivre