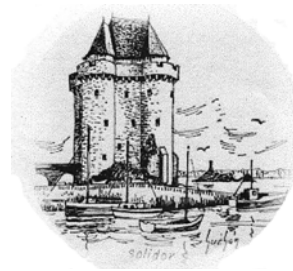


COMMUNICATION

N° 95 - Mars 2025

CAP HORN AU LONG COURS

<https://caphorniersfrancais.fr>



Le mot du Président

Louis François BOURGAIN achève ici la visite du superbe 4-mâts que le grand patron, Alexandre Bordes, lui confie. Il aura toute sa vie la même exigence professionnelle et le même respect de son équipage : « Je savais ce qu'il me restait à faire, les modifications que j'avais à y apporter pour éviter les fatigues et assurer par mauvais temps la vie de mes hommes sur ce solide clipper, de la quille à la pomme des mâts. » Il va nous décrire ensuite son premier voyage avec l'*Hélène*. Mais il a pris de l'âge et l'évocation du passé, peuplé d'amis qui ont disparu, la fin des voiliers de charge et la guerre qui a démoli sa maison le remplissent d'émotion.

Ci-contre la requête de notre amie Taïna PIERRIER rencontrée à Oléron, en décembre dernier en particulier pour le centenaire du naufrage du 4-mâts finlandais *Port Caledonia*. Au sein d'une équipe finlandaise, elle travaille à un ouvrage sur la période française du 4-mâts cap-hornier *Suomen Joutsen* qui n'est autre que le *Laënnec* avant qu'il ne soit racheté par les Allemands puis les Finlandais. Nous lui avons fourni ce que nous pouvions, car il est vrai que les documents d'époque sont une aide précieuse pour expliquer le passé. N'hésitez pas à lui apporter tout ce que vous pouvez.

Nous tiendrons l'Assemblée Générale de notre association "Cap Horn au Long Cours" le 15 mars prochain. Les Cap-Horniers nous réunissent... à nous de comprendre ce qu'ils ont à dire.

Yvonnick LE COAT

On parle des Cap-Horniers

Recherche de documents sur le *Laënnec* :

Le trois-mâts *Laënnec*, construit à Saint-Nazaire en 1902, est le seul survivant de la flotte cap-hornière française. Appartenant à la Société des Armateurs Nantais jusqu'en 1923, il navigua sous le pavillon français. Échappant à la démolition, parce que vendu à un armateur allemand, il fut racheté en 1930 par l'État finlandais et devint *Suomen Joutsen* (Cygne de Finlande). Aujourd'hui, il est un navire-musée faisant partie des collections du Forum Marimum, le musée maritime de Turku en Finlande.

Photo Forum Marimum. Jorma Kontio.



En étroite coopération avec ce musée, l'association finlandaise pour la sauvegarde de l'histoire et des traditions du *Cygne de Finlande* (Suomen Joutsenen valtameripurjehtijoiden perinneyhdistys) a beaucoup œuvré pour conserver et transmettre l'histoire de ce grand voilier, en publiant notamment plusieurs livres sur les différentes phases de vie du navire depuis 1930.

En ce moment, l'association travaille sur un projet de livre finlandais sur la période française du navire et recherche du matériel lié à toute l'histoire du *Laënnec* : documents, lettres, cartes postales ou photos des marins ayant navigué sur le *Laënnec*. À ce jour, on ne connaît qu'une seule photo de l'équipage. Les noms de tous les marins ayant navigué sur le *Laënnec* sont référencés sur le site <https://caphorniersfrancais.fr/> de l'association "Cap Horn au Long Cours",

Prière de contacter Mme Taïna Pierrier :

tél. 06 98 91 66 78 ; mél. taina.pierrier@alataina.fr

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

Témoignage : “Ma prise de commandement du 4-mâts *Hélène*, la plus grosse unité des 50 clippers du nitrate de la maison Bordes”, par Louis François Bourgain (2)

L'*Andorhina*, en Angleterre, avait la réputation d'un bon marcheur, mais, à cause de sa grosse masse, il plongeait dans les énormes lames au lieu de monter dessus, et se trouvait ainsi immergé d'un bout à l'autre du navire de ces montagnes de mer qui s'évadaient du pont en le balayant de tout le contenu non amarré, y compris les hommes qui s'y trouvaient engagés ; et cela à chaque voyage, paraît-il, ce qui lui valait des équipages anglais la funeste réputation de “mangeur d'hommes”.

À ce compte-là, s'il en était vraiment ainsi, nous aussi dans la Maison Bordes avions des grands navires “mangeurs d'hommes” comme le cinq-mâts *France* de 6 000 tonnes, le quatre-mâts *Nord* de 5 000 tonnes, d'autres de 4 500, de 4 000, mais pas plus réputés dangereux que les 2 000 et 3 000 tonnes chez lesquels il leur arrivait pourtant d'aussi cruelles disparitions en temps d'ouragan.

À bord des navires de la dernière décennie du siècle précédent, la dunette et le gaillard étaient de peu de surface, donc la manœuvre des vergues au moyen des bras, surtout ceux de misaine et du grand mât avant, se faisait sur le pont toujours plein d'eau par mauvais temps, ce qui était dangereux pour les hommes. Dans la Maison, les capitaines s'ingénierent à qui mieux mieux à installer des râteliers sur les rouffles ou superstructures, et brasser les vergues de ces endroits-là, et plus sur le pont submergé. On évite ainsi bien des pertes d'hommes (de matelots et d'officiers, ceux-ci toujours au premier rang dans la patouille comme il se doit).

Sur *Andorhina*, rien n'indiquait que par mauvais temps on se débrouillait à manœuvrer les vergues sur les superstructures. J'en informais Guguen qui ne demandait pas mieux que d'étudier ce problème qui fut résolu. Au moyen de râteliers qui furent solidement fixés sur le château et de multiples poulies et autres accessoires, (tous ces travaux réalisés en cours de route par un bon forgeron mécanicien qui fit plusieurs voyages avec moi, et aussi un bon charpentier breton, mon brave Hélyar qui me suivit sept ou huit fois aussi), j'obtenais une installation qui nous permettait dans les passages de mauvais temps d'effectuer sur ce château les plus dangereuses manœuvres en toute sécurité, comme par exemple celles des virements de bords, et non plus sur le pont immergé où elles se déroulaient trop

souvent dramatiquement. C'est à ce sujet qu'il se disait dans les ports, et j'étais de ceux-là, et de ceux qui naviguaient sur les vapeurs : « Il faut avoir tué père et mère pour naviguer à la voile au long-cours sur de pareilles casseroles de la Maison Bordes. »

Naviguer au large à la voile, aimer sillonner toutes les mers du Globe et connaître des pays fut toujours mon rêve, ma vocation, celle de capitaine au long cours. Après mon premier voyage dans la Maison Bordes sur le cinq-mâts *France*, je fus demandé pour commander sur les Malles Calais - Douvres ; après n'avoir fait que quelques traversées de second, je refusais, le détroit du Pas-de-Calais était vraiment trop étroit pour moi, il me fallait l'Océan Pacifique.

Je reviens à mon armement d'*Hélène*, à cette “mangeuse d'hommes”, je m'avisai de dire au capitaine d'armement :

- Ne pourriez-vous me donner 24 madriers supplémentaires ?

- Encore, pour quoi faire ?

- Pour tripler les bardis au-dessus de tous les panneaux, surtout du panneau de 8 mètres de longueur en les amarrant avec du fil d'acier de 12 mm, parce que le filin se rague aux écarts des madriers et le bardis finit par déménager laissant le panneau en danger d'être brisé et ouvert au prochain paquet de mer. Vous voyez le tableau ?

- Oui, je le vois, vous me rejetez dans la patouille au cap Horn pour que je vous les accorde vos madriers, vous les aurez ! Mais vous êtes parti pour manger le fret avant de partir !

- Mais l'*Andorhina* sous le beau nom de la “Belle Hélène” (comme l'appelaient les matelots) effacera le funeste renom d'être appelée “mangeuse d'hommes”, du moins je l'espère.

- Dieu vous entende !

Pour moi l'expertise de mon nouveau navire était terminée, je savais ce qu'il me restait à faire, les modifications que j'avais à y apporter pour éviter les fatigues et assurer par mauvais temps la vie de mes hommes sur ce solide clipper, de la quille à la pomme des mâts.

M. Voisin, retour de mission d'achat d'autres navires, des français, m'annonce qu'il m'a proposé pour l'*Hélène*, je le remercie, mais je sais par ailleurs que c'était surtout le désir de M. Alexandre Bordes de me voir prendre le commandement de ce beau navire, le plus grand de leur flotte, et portant le nom de Hélène, celui de sa fille cadette.

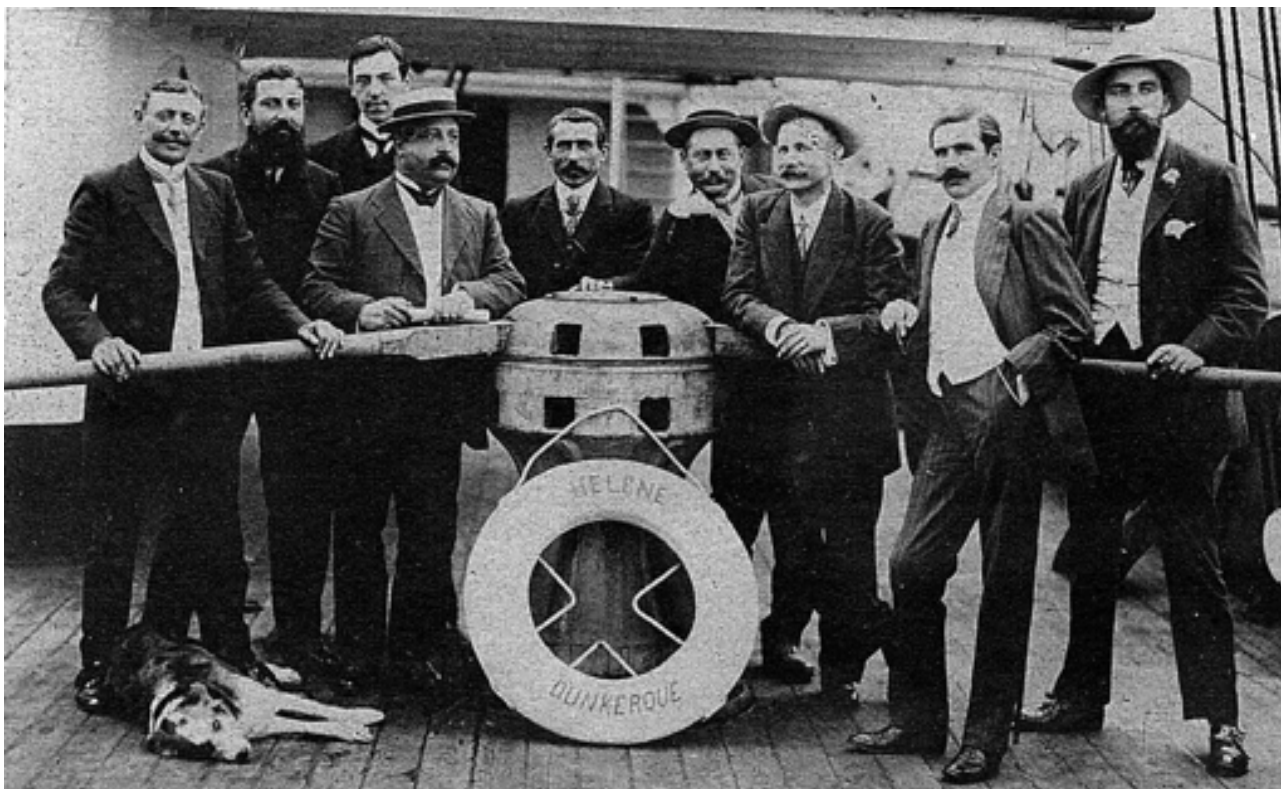
Nous revisitons tous deux le navire de fond en comble, nous en sommes satisfaits. M. Voisin tient à ce que rien ne manque comme matériel. « Je vois,

disait-il, que Guguen a remis ce navire en très bon état. Maintenant, faites-moi voir votre liste de provisions, nous allons revoir ça ensemble. » Son intention était d'augmenter la provision de cordages en manille, en fil d'acier, en peinture : de minium, d'une bonne quantité de blanc de zinc pour en couvrir toute la mâture, ses vergues, haubans, étais, balancine, pantoires, voire même tous les garants en fil d'acier ne roulant pas dans les poulies, afin que la mâture entière paraisse en un immense et magnifique éventail d'une éclatante blancheur qui fasse impression sur la foule en entrant au port.

Villefranche, où nous jouissons d'un réel repos ma femme et moi dans ce confortable pavillon.

Je reviens à M. Voisin qui me dit à propos de l'augmentation de ces provisions : « Vous savez comme moi que vous êtes prédestiné à chaque retour de voyage pour le port de Hambourg. Je tiens à ce que ce navire maintienne l'honneur et le prestige mondial de la Flotte A. D. Bordes à Hambourg. » (Je décrivis au capitaine Voisin cette montée triomphale de l'Elbe à Hambourg, ce qui l'enchantait).

Le Capitaine Voisin m'augmenta les vivres de chambre, il ne lésina sur rien. Je fus comblé, c'est le



À Iquique le 25 décembre 1910 (après un copieux repas). Il s'agit du 2^e voyage de l'*Hélène* (27 juillet 1910 - 22 avril 1911) De gauche à droite : Louis François BOURGAIN, Capitaine de l'*Hélène* ; Charles GRUÉNAIS, Second de l'*Hélène* ; POUËSSEL, 3^e lieutenant de l'*Hélène* ; BROWN, Représentant de la Maison Bordes ; Albert GUILLOU, 1^{er} lieutenant de l'*Hélène* ; François BÉQUET, Capitaine de l'*Atlantique* ; CATÉ, Agent consulaire à Iquique ; GALTÉ, Négociant de nitrate à Iquique ; Emmanuel HOUSSARD, Capitaine du *Cambronne*. Collection Albert Guillou.

Et c'était bien ce qui se produisait surtout du bas de l'Elbe jusqu'à Hambourg (Altona avant) en juillet 1912 où tout le long de la côte on ne cessait de nous jouer la Marseillaise des incessants orchestres des brasseries qui se succédaient à mesure que nous remontions, tout en ne cessant, par ce beau dimanche-là, de saluer notre superbe et immense drapeau de 9 mètres de battant, de notre blanche corne de brigantine. Oui, c'était deux ans avant la guerre ! J'avais 44 ans ; à l'heure où j'écris, je l'enfile sur 83, remerciant Dieu et la famille Bordes notre providence qui nous sauva de notre catastrophique incendiaire de Boulogne en nous recueillant depuis le 8 septembre 1941 en leur pavillon de Nellcote, leur propriété de

cas de le dire. Il me conta l'achat de l'*Andorhina*, l'expertise qu'il en fit, ses qualités ses défauts, ce que je devais faire, tous conseils qu'il savait que je recueillais religieusement. À un moment donné, sur le ton d'une longue réflexion, le capitaine Voisin dit :

- Est-ce possible que certains des meilleurs clip-pers aient pu atteindre les 18 et 20 nœuds ? Je n'y crois pas du tout.

- Ni moi non plus.

- Je doute même, ajouta-t-il, qu'ils aient pu soutenir une vitesse de 15 nœuds pendant 24 heures durant. Eh bien Bourgain, quand l'occasion s'en présentera, souquez-lui donc les fesses, à votre navire, quoique je sache que vous ne demandiez que cela,

vous me direz combien de milles exactement vous aurez filés. Mais attention, hein, mon fils, ne démâtez pas pour cela !

Mon état-major est embarqué à Anvers. J'ai comme second Charles Gruenais, grand, portant la barbe, sympathique, avenant. Premier lieutenant Guillou, petit, habile, débrouillard, a déjà fait deux voyages avec moi. Comme deuxième lieutenant... un trou dans ma mémoire, mais un maboul... Comme troisième lieutenant Pouëssel reçu en théorie. Très grand, charmant garçon, cultivé, sérieux, devient un excellent officier et un ami comme du reste Gruenais et Guillou qui continueront de renouveler plusieurs voyages à bord.

L'équipage est embarqué : 34 hommes tous compris, 3/4 de bretons, c'est parfait. Jourdan, futur capitaine au long cours est novice avec mon neveu François Bourgain, tous deux à l'arrière.

Nous quittons Anvers remorqués par un Hollandais de 1 500 chevaux qui nous conduit à Port Talbot où nous arrivons tout bien à bord pour charger de charbon à destination du Chili, à Iquique.

Un passage du Cap Horn sur le 4-mâts *Hélène*

C'est de Port Talbot que je désire refaire par la pensée l'un de mes quatre voyages du Chili que j'accomplissais il y a de cela trente-cinq ans, de 1909 à 1913. Cependant j'entreprends là une bien lourde besogne pour un cerveau si avancé en âge, plus qu'octogénaire, nullement exercé à narrer des histoires de mer. De plus ma mémoire me joue bien souvent des tours d'amnésie, et de plus encore, tous mes cahiers et journaux de bord des navires que j'ai commandés ont entièrement disparu dans l'effondrement total de ma demeure avec tout son contenu par bombes incendiaires le 23 février 1941, 85 avenue de Paris, à Boulogne-sur-Mer. Que n'ai-je pour revivre ce passé le secours de mon ancien second et ami Charles Gruénais, 15 ans plus jeune que moi, qui fut pendant quatre ans un officier de premier plan, actif et tout dévoué à son capitaine.

Après la guerre de 14-18 il était rentré dans le pilotage à Rouen où je suis allé en 1936-37 pour affaires et en profitai pour l'aller voir sans avoir pu le rencontrer. En 1937 il répondait à ma lettre par une longue épître de souvenirs émouvants passés sur l'*Hélène* et de son fidèle attachement à son vieux capitaine. Oui, en 1909, j'avais alors 41 ans, les capitaines de mon âge qu'on dénommait le "Grand-mât" étaient déjà traités de vieux par nos jeunes officiers et matelots, quoique cependant nous ne les craignons guère pour sauter aussi vite qu'eux dans les enfléchures au secours d'un hunier que nous

arrachait l'ouragan, qu'il fallait ressaisir et réamarrer sur sa vergue à l'aide parfois de 30 hommes.

Et voilà qu'un jour de l'Au-delà, mon bien aimé second vient au secours de ma mémoire par l'intermédiaire du capitaine au long cours Mitrecey, ancien cap-hornier avec mon frère Joseph, ancien également cap-hornier capitaine au long cours, tous les deux lieutenants sur le quatre-mâts *Cap Horn* de la Maison Bordes, Mitrecey dis-je, beau-frère de Gruénais, m'écrivait une longue lettre sur son voyage d'une année au Chili avec mon frère, de sa randonnée au Portel dans toute la famille, du bon souvenir qu'il en a fidèlement gardé, etc., et ensuite il m'apprenait que Gruénais est mort prématurément en 1942 des suites de fatigue de guerre au retour de Beyrouth où il commandait comme lieutenant de réserve un petit stationnaire à voile et à moteur.

Quelques jours après le commandant Mitrecey m'envoie un manuscrit de son beau-frère Gruénais en m'écrivant ceci : je vous envoie pour en prendre connaissance cet ouvrage : "La disparition de la Marine à voiles". Si Gruénais avait vécu, et qu'il eût pu le faire éditer, il vous était dédié par ces quelques mots : « Au capitaine Louis François Bourgain dont je fus le second pendant 4 ans. C'était un excellent marin, il fut sévère parfois, je lui garde mon affectueuse reconnaissance, c'est lui qui m'a appris à naviguer. » J'ouvre cet ouvrage, et qu'y vois-je ?

Des chapitres sur tous les sujets concernant la Marine Marchande à la voile, son commencement et sa fin, la vie en mer des matelots, des officiers, des capitaines et surtout de celle pendant six ans sur l'un de ces grands long-courriers dont le nom m'émeut et perle mes yeux qui se fixent fébrilement toute la journée sur ce livre extra-intéressant pour moi. Parbleu ! C'est une partie de ma carrière de vagabondage et de sportman sur le beau navire *Hélène*, avec comme second du bord Charles Gruénais l'auteur de ce manuscrit. Je revois encore mon compagnon d'aventures, un frère d'armes fidèlement dévoué dont l'image m'apparaît comme il y a trente-cinq ans sur le pont du navire, d'où il me semble le voir me tendre ce livre de bord, l'air souriant dans sa barbe noire toujours bien soignée : oui, capitaine, je vous l'offre, c'est bien l'histoire de nos quatre ans de vie commune sur notre fière *Hélène* que vous revivrez, votre brillant passé de quatre voyages des mers du Sud. Je reste ému de ce don régénérateur des souvenirs d'une partie de ma vie, et adresse à mon affectueux frère d'armes Charles Gruénais du Ciel où il se trouve mes vifs remerciements avec l'expression de mes pieux hommages et reconnaissants sentiments de fraternelle amitié.

À suivre