



# COMMUNICATION

N° 40 - Octobre 2017

## CAP HORN AU LONG COURS

<http://www.caphorniersfrancais.fr>



### Le mot du Président

Après “Escale à Sète” et “Brest 2016” l’an dernier, le “Festival du Chant de Marin” à Paimpol cette année a été pour notre association une belle occasion de parler des Cap-Horniers, comme ont pu l’être aussi les “Bordées de Cancale”. Il y a dans ces fêtes à caractère maritime un public qui a envie d’entendre parler de la vie des marins... tant mieux !



Merci à Pierre Morvan, Président du Festival, de nous avoir invités à faire une conférence dans la cale du *Marité* à quai à Paimpol. Le public lui a donné raison. En effet, bien avant l’heure prévue le navire était déjà plein (90 personnes maximum, impératif de sécurité). Nous prions ceux qui n’ont pas pu monter à bord de nous en excuser.

C’est un drame de la vie de ces marins qui est rapporté ci-après. Travaillant sur les rôles d’équipage des voiliers nous en avons trouvé la relation. Louis François Bourgain commande l’*Hélène*, un des plus beaux quatre-mâts de la Cie Bordes. Le navire rentre du Chili les cales pleines de nitrate. L’Équateur est passé, la mer est belle. Le neveu du capitaine, novice à bord, laisse traîner une ligne de pêche, ce que font tous les marins de ces voiliers afin “d’améliorer l’ordinaire”, le sempiternel duo “lard - fayots”. Quand soudain retentit ce cri : “un homme à la mer !” Le capitaine devra organiser le sauvetage... contenir sa peine, mais aussi rendre compte à ses autorités de la disparition du marin, son neveu.

Yvonnick LE COAT

### On parle des Cap-Horniers

#### Conférence :

- *La fin des grands voiliers cap-horniers de commerce et le dernier voyage du 3-mâts Émilie Galline et de son capitaine en 1917*, par Jean-Pierre ELIE, pour L’UTL de Pontivy, **mardi 21 novembre 2017 à 14h30**, au Palais des Congrès à Pontivy (56).

#### SOMMAIRE

Le mot du Président

On parle des Cap-Horniers : conférence

Vu sur [www.caphorniersfrancais.fr](http://www.caphorniersfrancais.fr), le site de CHLC :  
disparition en mer du novice François Bourgain.

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 €

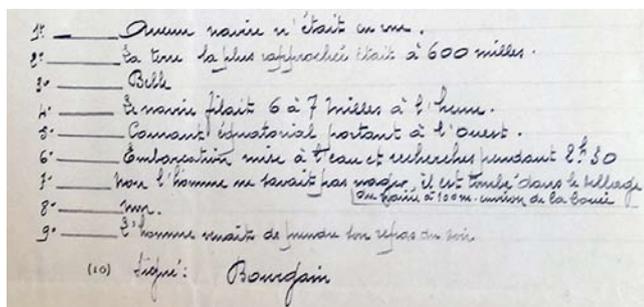
Contact : 9 Clos de Bures, 91440 Bures-s/Yvette  
tél : 01 69 07 72 26 <mailto:by.coat@gmail.com>

Vu sur [www.caphorniersfrancais.fr](http://www.caphorniersfrancais.fr),  
le site de CHLC : disparition en mer  
du novice François Bourgain.

Le capitaine, Louis François Bourgain, rédige le procès-verbal de disparition du novice François Bourgain. Ce n'est pas un acte de décès car on n'a pas retrouvé le corps du noyé. Le rapport se termine ainsi :

### QUESTIONNAIRE À REMPLIR

- 1° Y avait-il des navires en vue ? À quelle distance ?  
– *Aucun navire n'était en vue.*
- 2° Étiez-vous en vue des côtes ?  
– *La terre la plus rapprochée était à 600 milles.*
- 3° Quel était l'état de la mer ?  
– *Belle.*
- 4° Quelle était la vitesse du navire ?  
– *Le navire filait 6 à 7 milles à l'heure.*
- 5° Pouvez-vous dire quelle était la direction du courant ?  
– *Courant équatorial portant à l'Ouest.*
- 6° Quels moyens ont été tentés pour sauver l'individu disparu ?  
– *Embarcation mise à l'eau et recherches pendant 2 h 30.*
- 7° Pensez-vous qu'il ait pu échapper à la mort ?  
– *Non, l'homme ne savait pas nager, il est tombé dans le sillage du navire à 100 m environ de la bouée.*
- 8° S'est-il fait des blessures en tombant à la mer ?  
– *Non.*
- 9° Des circonstances physiques de santé ou de constitution pouvaient-elles augmenter ou diminuer les chances de sa mort ?  
– *L'homme venait de prendre son repas du soir.*



Document SHD Cherbourg.

Louis François Bourgain reçoit alors la demande suivante qui émane de l'Inscription Maritime de Boulogne-sur-Mer, le port d'attache

de la compagnie A. D. Bordes et Fils qui arme le quatre-mâts *Hélène* étant Dunkerque.

### DEMANDE OU RÉCLAMATION, AVIS OU OBSERVATIONS.

*Une dépêche ministérielle du 31 octobre 1898 prescrit aux capitaines, quand un homme est commandé pour exécuter une manœuvre à l'extérieur du navire, de le faire attacher ou de le munir d'une ceinture de sauvetage.*

*Le novice Bourgain François, 4322 Boulogne, ayant péri en dépassant une ligne de pêche d'un côté à l'autre du navire, je prierai mon collègue de Boulogne de vouloir bien faire demander au Capitaine au long cours Bourgain François commandant le 4-mâts *Hélène* de me fournir des explications sur les mesures de précaution qui avaient été prises à l'égard du novice disparu.*

DUNKERQUE, le 29 avril 1911

L'Administrateur de l'Inscription Maritime  
Signature illisible

*PS : Le Capitaine Bourgain voudra bien aussi me dire quel était l'officier qui était de quart, et si cet officier était présent sur le pont lors de l'accident.*

*Même signature*

### RÉPONSE

*Ci-joint les explications écrites du capitaine Bourgain*

Signature illisible

Le Portel, 11 Mai 1911

Monsieur l'Administrateur de l'Inscription  
Maritime de Boulogne-sur-Mer

Monsieur l'Administrateur,

*J'ai l'honneur de vous envoyer par la présente les renseignements que vous m'avez demandés concernant la disparition de mon neveu François Bourgain, novice sur le navire "*Hélène*" de Dunkerque.*

Avant de vous donner les détails de cette triste disparition, je tiens à vous donner de suite le renseignement demandé au sujet du service d'officier de quart. C'est moi qui, dans les beaux temps, et surtout au retour de campagne, remplis ce service dans l'après-midi, mais surtout de six à huit heures du soir afin de permettre à mon second de s'occuper librement sur le pont, de passer son inspection du soir et ensuite mettre toutes ses écritures en ordre. Au moment de l'accident, le second se trouvait ou sur le pont ou sur le château, partie milieu du navire, occupé tout à son service ; et moi sur la dunette, faisant le service d'officier de quart. Il est facile de voir que de cette façon nous sommes plutôt à ces heures citées plus haut deux officiers en service.

Voici maintenant comment est arrivé cet accident. Le 15 mars à 6 h 30 du soir je me trouvais sur la dunette, faisant comme de coutume mon quart dans les beaux parages. Il y avait à peine un quart d'heure que nous venions de man-

ger ; je cause avec mon neveu François Bourgain occupé à ses lignes de pêche dont lui seul s'occupait ; le matin il les jetait à la mer, le soir il les rentrait. C'était son bonheur, il aimait la pêche. Pour cela point n'était besoin de sortir à l'extérieur du bord.

Donc en rentrant la ligne de tribord mon neveu me dit : « Mon oncle, je t'annonce un poisson sur la ligne ». « Laisse-le haler, dis-je, mais avant, dépassons la ligne du côté de bâbord puisque le côté de tribord de la rotonde est fraîchement peint ». Cette opération fut faite avec les mousses heureux d'assister à cette prise d'un poisson qui est pour nous presque un événement. Cette dorade fut halée sur la dunette et de là jetée sur le pont. Pendant que je faisais installer ce poisson je dis à mon neveu : « jette voir ta ligne à

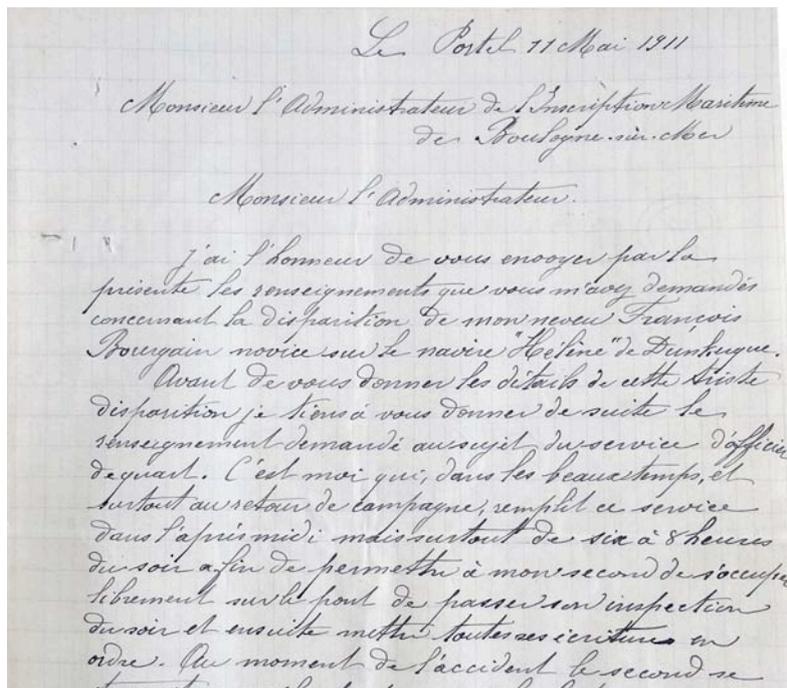
l'eau du côté de bâbord et ensuite renvoie-la du côté de tribord ». « Ah oui ! C'est vrai », me répond-il. Ce furent les dernières paroles qu'il me dit.

Quelques instants après, me trouvant dans l'échelle de dunette j'entendis crier : « Un homme à la mer ! ». Mes commandements précipités retentissent aussitôt : « la bouée à l'eau, loffez tout, un canot à la mer ». J'aidais moi-même à jeter cette bouée. Il était 6 h 40 du soir. En moins de 7 minutes le canot était mis à l'eau et volait vers l'endroit de l'accident. Mais déjà la nuit était venue, il faisait beau clair de lune, pas un nuage au ciel,

toutes les crêtes de vagues vues dans la direction de l'astre trompaient l'œil, on se figurait toujours voir la bouée et, malgré les recherches qui durèrent jusqu'à 9 h 1/2 du soir, mon canot revint mais hélas sans avoir rien vu. Du reste je n'avais plus le moindre doute sur la mort de mon neveu.

Malgré toute la vigilance apportée, la bouée est tombée à au moins 90 mètres

de lui, car il ne faut pas oublier que nous filions 7 milles à l'heure, c'est à dire 3 m 60 à la seconde, et que la victime est tombée non à l'avant du navire, non par le travers, mais hélas au plus mauvais endroit à l'arrière et en plein dans le sillage. Il reparut à une vingtaine de mètres du navire et disparut aussitôt. D'autres circonstances étaient encore contre lui, il venait de manger et ne savait pas nager. Je suis sûr que mon neveu n'a pu que se débattre, n'a pas fait un mètre en avant et qu'étourdi par sa chute dans les remous du sillage il n'a pas souffert. C'est du reste la seule consolation apportée à ma douleur. J'en ai une autre, c'est celle d'avoir fait tout ce qu'il est humainement possible de faire en cette circonstance ; aucun ordre n'a traîné et les manœuvres ont été toutes promptement exécutées.



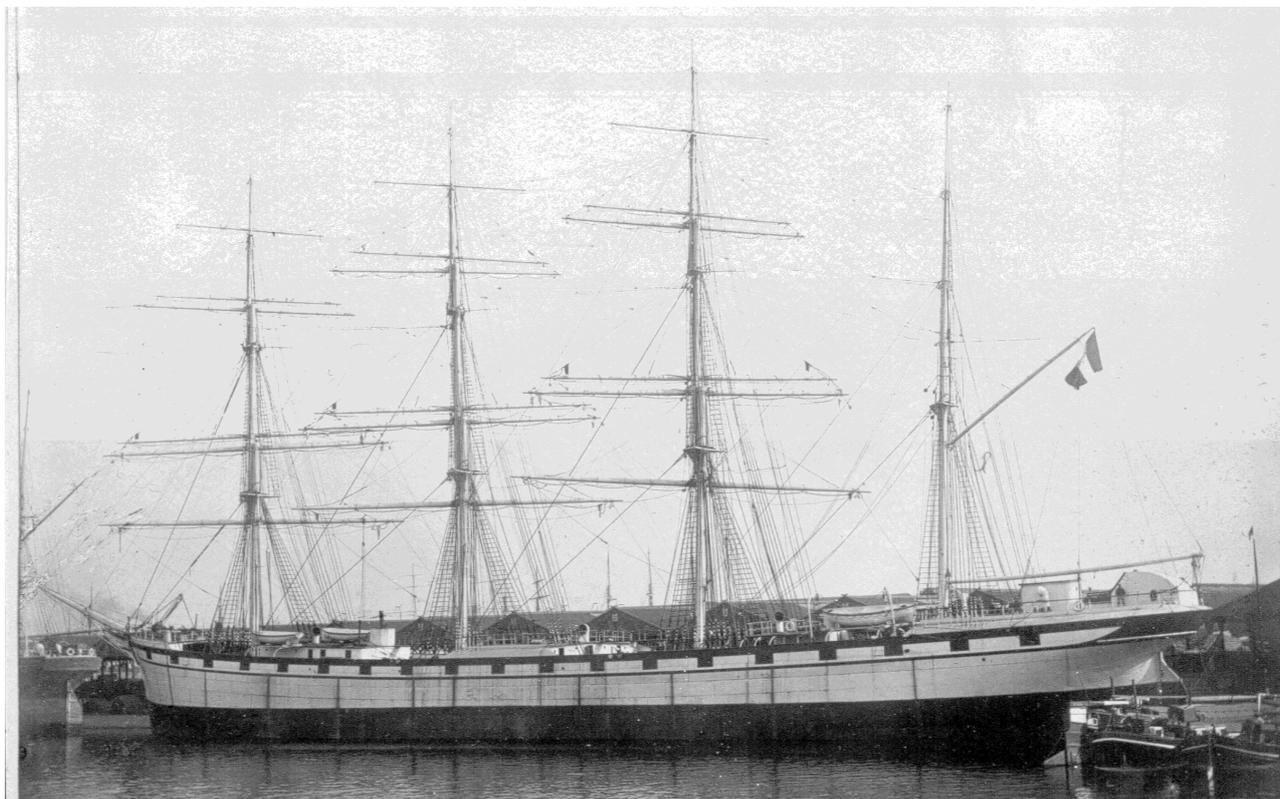
Explications fournies par Louis François Bourgain à l'Administrateur de l'Inscription Maritime de Boulogne-sur-Mer. Doc. SHD Cherbourg.

Maintenant, pour vous renseigner, Monsieur l'Administrateur, sur les mesures de précautions qui doivent être prises par un homme qui s'expose à l'extérieur, revenons à l'exécution de mon ordre donné à mon neveu.

L'ordre que je lui ai donné ne nécessitait nullement de se porter à l'extérieur. Il s'agissait tout simplement de rejeter à l'eau une ligne de pêche du côté de bâbord (celle qui a été dépassée

cette circonstance, mon pauvre neveu a payé trop cher son imprudence, il aurait dû écouter le vieux matelot qui lui disait de faire attention. Mais à 18 ans, quand on est bien bâti, bien portant, de quoi a-t-on peur ? Et ne commet-on pas toujours des imprudences ?

Pour vous mettre entièrement au courant du drame, je tiens à vous dire que nous sommes restés en panne jusqu'au lendemain matin, mais



Quatre-mâts *Hélène* de la compagnie Bordes à quai à Dunkerque. Coll. Bordes.

et dont le bout était attaché à tribord), ensuite de la haler à tribord en la prenant par le bout attaché. Mais c'est la fatalité qui a voulu que l'hameçon aille s'engager dans l'écoute du gui et que mon neveu se voit ainsi forcé de passer à l'extérieur. À ce moment un matelot, Scieller occupé sur la chambre de veille, lui crie : « faites attention François, la rotonde est peinte ». « Oh, pas de pétard », répond le jeune homme. L'un des mousses, Jourdan, lui offre un coup de main. « Oui, dit-il, passe de l'autre côté ». Mais sans plus attendre (ça se passe en 3 secondes) il passe sous la rambarde pour décrocher son hameçon.

Tout à coup on entend un cri, c'était mon neveu qui tombait droit dans le sillage. D'après ce qui précède, je ne puis en toute conscience me reprocher de ne pas avoir deviné que l'hameçon s'engagerait à l'extérieur et qu'alors, en prévision de cela, je devais exiger que le novice fut amarré et garni d'une bouée de sauvetage. En

que, le vent ayant fraîchi, nous décidâmes après avis de mon état-major de poursuivre notre route. L'accident est donc survenu le 15 mars 1911 à 6 h 40 du soir par latitude 3° 32' Nord, longitude 32° 40' Ouest.

Le matelot Menguy, qui a signé que l'officier de quart n'était pas sur le pont, ne pouvait nullement le savoir puisqu'il n'était pas de quart et par suite se trouvait tout à fait à l'avant. Je répète ici que l'officier de quart en chef c'était moi.

Me mettant à vos ordres pour de plus amples détails si c'est nécessaire, je reste, Monsieur l'Administrateur, votre tout dévoué serviteur,

F. Bourgain,  
capitaine du 4/m "*Hélène*"

Ajout dans la marge : Le matelot Menguy était de bâbord. Le matelot Scieller de tribord. Ce dernier étant sur la chambre de veille était de quart et l'autre dans le poste ou ailleurs, mais non de quart.