



## Histoire maritime de Bretagne Nord

# 1861 Terre-Neuve, le sauvetage des passagers du paquebot Canadian par des terre-neuvas

---



*Iceberg à Terre-Neuve 1859* Frederic Edwin Smithsonian Cooper-Hewitt, National Design Museum

Le ministre de la marine et des colonies a adressé à l'Empereur [Napoléon III] le rapport suivant :

Paris, le 26 aout 1861

Sire.

J'ai l'honneur de rendre compte à votre Majesté d'un acte de sauvetage qui honore notre marine marchande.

Le 04 juin dernier, près de la côte de terre-Neuve, par un temps brumeux, par une mer très grosse et couverte de glaces flottantes, le paquebot transatlantique anglais Canadian aborda un banc de glace. Dans ce choc, l'avant du navire fut défoncé. la gravité de l'avarie et l'état de la mer firent immédiatement considérer la situation du bâtiment comme désespérée. le pavillon fut mis en berne pour appeler du secours, et le capitaine se hâta de répartir dans les huit embarcations su bord son équipage et ses nombreux passagers.

Une heure à peine après l'abordage, le Canadian avait, en effet, disparu sous les flots.

Quatre bâtiments, français se trouvaient en vue au moment du sinistre c'étaient :

L' « Héloïse » de Saint-Malo, commandé par le capitaine au long cours Halot Armand Marie, inscrit au même port ;

Le « Jules », également de Saint-Malo, capitaine Macé ;

avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

Le « Père de famille », de Saint-Brieuc, capitaine Revel, et la « Francine » de Paimpol, capitaine Geffroy.

ces navires que le mauvais temps avait forcés de mettre à la cape, et qui se trouvaient à quelques milles de distance, aperçurent heureusement les signaux de détresse du Canadien, le capitaine Halot se dirigea le premier sur le lieu du sinistre ; les trois autres capitaines le suivirent immédiatement. au moment où ils arrivèrent, le Canadien venait de sombrer, et les huit embarcations, encombrées de monde coulant bas d'eau, luttèrent péniblement contre une mer furieuse, à laquelle aucune d'elles n'aurait certainement pu résister longtemps.

Les navires français mirent alors en panne pour recueillir les naufragés, manœuvre extrêmement dangereuse à quelques encablures des bancs de glace où le Canadien s'était brisé et sur lesquels la direction du vent tendait à les entraîner à leur tour. cependant le sauvetage s'opérait malgré tous les obstacles, lorsque l'une des embarcations anglaises chavira. Nos marins n'hésitèrent pas à braver de nouveaux périls, en se jetant dans un canot pour secourir les infortunés qui avaient été précipités à la mer. ils sauvèrent ceux qui surnageaient ; mais vingt-six personnes avaient disparu.

Le reste des marins et passagers du Canadien, au nombre de cent soixante-dix-neuf, fut recueilli à bord des bâtiments français, qui se dirigèrent aussitôt vers la terre, et purent entrer le même jour dans la baie de Kirpon. Le lendemain, le capitaine Halot, muni des pleins pouvoirs de son armateur, auquel appartenant également le Jules, mit ce navire à la disposition des naufragés pour les transporter à Saint-Jean de Terre-Neuve.

Cet exposé fait assez ressortir le dévouement de tous les marins qui ont concouru à cet important sauvetage, et des dangers qu'ils ont affrontés. Ceux qui se sont particulièrement distingué recevront les récompenses qu'ils ont méritées, notamment les capitaines Macé, Revel et Geffroy, auxquels j'ai l'intention de décerner, au nom de Votre Majesté, des médailles de 1<sup>re</sup> classe, en or.

Quant au capitaine Halot, il me paraît digne d'une distinction plus grande. C'est lui qui a contribué de la manière la plus efficace au salut des cent soixante-dix-neuf personnes arrachées à une mort imminente. Il a donné l'exemple ; il a eu l'initiative de cette décision hardie qui a porté les navires français au-devant des glaces sur lesquelles le Canadien. Le capitaine Halot m'est, d'ailleurs, signalé comme un homme du caractère le plus digne d'estime, comme un marin intelligent qui a déjà rendu des services au commerce et à l'industrie des pêches par son esprit de progrès

J'ai en conséquence, l'honneur de proposer à Votre Majesté de le nommer chevalier de l'ordre impérial de la Légion d'Honneur et de récompenser ainsi, par cet éclatant témoignage de la satisfaction de l'Empereurs, une carrière honorable couronnée par un acte de dévouement.

Le ministre de la marine et des colonies  
Comte P. De Chasseloup-Laudat

lettre reproduite dans le journal « La Presse »



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Brick le Mentor de Saint Malo 1842, les navires de la pêche au french shore étaient souvent des bricks ou des trois-mâts en bois (Musée de Saint Malo)

Le Canadian était un paquebot anglais à vapeur et à voile neuf de 1926 Tx, lancé en 1861 au chantier Robert Steele & Co à Greenock pour Allan Line S. S. Co. - Allan J. A. & Co. - Montreal Ocean S.S. Co, London & Glasgow ce navire à une longueur de 86,9m par 10,4m de bau

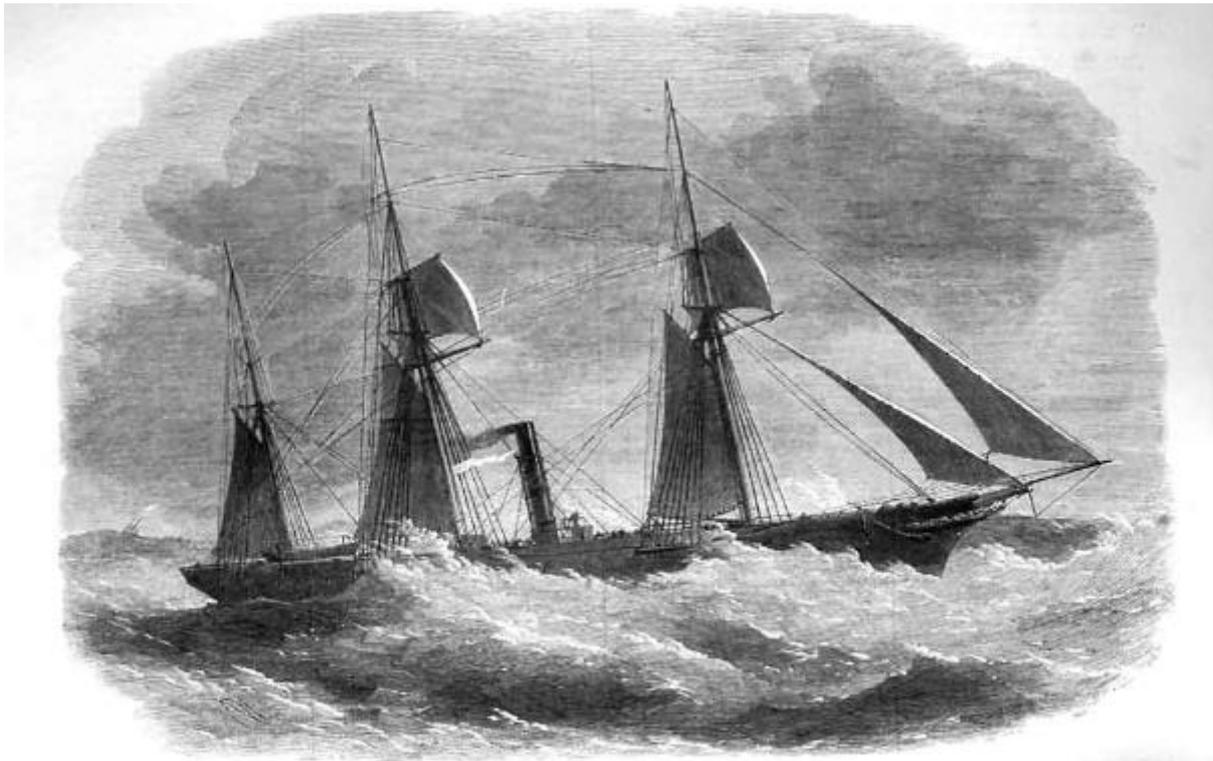
Il assurait la ligne de passagers Québec, Liverpool incluant la liaison postale

D'après les articles de presse de l'époque et le rapport du naufrage édité dans « the mercantile marine magazine » de septembre 1861 voici des précisions sur les circonstances du naufrage

Le Canadian est parti le 1<sup>er</sup> juin de Québec pour Liverpool, avec 112 passagers 51 de cabines et 61 d'entrepont, les passagers d'entrepont sont nettement moins nombreux que pour les voyages d'Angleterre vers le Canada, et un chargement de blé et de farine. Il est commandé par John Graham capitaine diplômé de la marine marchande anglaise depuis 1851. L'équipage est de 96 personnes.



## Histoire maritime de Bretagne Nord



*Paquebot anglais à vapeur et à voile, le Canadian était peut être semblable à ce navire*

Jusqu'au 3 juin, la descente de l'estuaire du Saint-Laurent se déroule sans problème, le vapeur marche à 12 nœuds. Le 3 juin au soir la visibilité chute et la présence de glace devient importante, le navire réduit sa vitesse, juste pour être manœuvrant, cap à l'ouest en restant toute la nuit en vue du phare du Point d'Amour sur la côte du Labrador. Le 4 juin au lever du jour, il reprend sa route dans le détroit de Belle Isle séparant le Labrador de Terre Neuve, en évitant des grosses masses de glace. A 8h30 le navire arrive en vue de Belle Isle. A 9h30 le vent du sud monte en coup de vent. Devant lui et sur bâbord le pack de glace est dense, sur tribord plusieurs icebergs, la veille est particulièrement attentive. Il reste un étroit chenal entre le pack et les icebergs, Le capitaine prend la décision de l'empreinte, pour éviter le risque de se faire prendre en étau entre les icebergs et le pack de banquise. Le navire marche à la vitesse déduite 5 nœuds. A 11h30 la largeur du chenal se réduit, il doit passer le long d'une plaque de glace. Le navire touche la plaque sur bâbord au niveau du mât de misaine, la plaque de glace glisse le long du bord sur une vingtaine de mètres, le choc n'est pas très violent.

Le capitaine pense que le bateau n'est pas endommagé et que les avaries ne sont pas importantes, il fait aussitôt examiner la coque de l'intérieur, le choc avec la glace a été fatal pour la coque, la glace a littéralement découpé la coque en acier sur 20 à quelques mètres sous la flottaison, la coque est cloisonnée mais l'eau pénètre simultanément dans quatre compartiments. Après être descendu, lui-même, dans l'entrepont constater la gravité des dégâts, le capitaine remonte donner les ordres d'évacuation immédiate du navire. Le navire est en train de couler. Sa position estimée est à 5 milles dans le NE du cap Bault

Le Canadian a huit embarcations de sauvetage, les opérations de mise à l'eau et d'évacuation sont opérées promptement. toutefois l'embarcation N°8 coule en passant sous l'arrière du

avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

navire, les passagers et l'équipage embarquent donc sur les sept embarcations restantes. En en dizaine de minute le paquebot Canadian coule. L'embarcation N°6 surchargée, est entraînée dans le tourbillon du navire et coule à son tour, certaines victimes sont repêchées.

Une première estimation du nombre des victimes est de 29 personnes

Les six embarcations sont sauvées par quatre bateaux de pêche français, le rapport officiel ne donne aucun détails sur l'action des sauveteurs, et souligne uniquement le comportement remarquable du commandant du Canadian.

Les autorités maritimes s'interrogent sur l'opportunité d'emprunter le détroit de belle isle, la route la plus courte par le nord de Terre-neuve à cette date, l'habitude de l'époque des navires à vapeurs est de l'emprunter après le 20 mai.



*Iceberg par un coup de vent, on imagine les difficultés des voiliers français pour s'approcher de la zone du naufrage et secourir les 6 chaloupes*

Le témoignage de Mr Johnson passager de cabine à bord du Canadian nous apporte quelques précisions rapatriement à Saint-Jean de Terre-Neuve.

« Nous avons été très bientôt secouru par quatre navires de pêche français, et conduits à Quirpon Bay. Le capitaine Graham a affrété l'un d'entre eux, la barque Jules à 400 livres

avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimetretenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

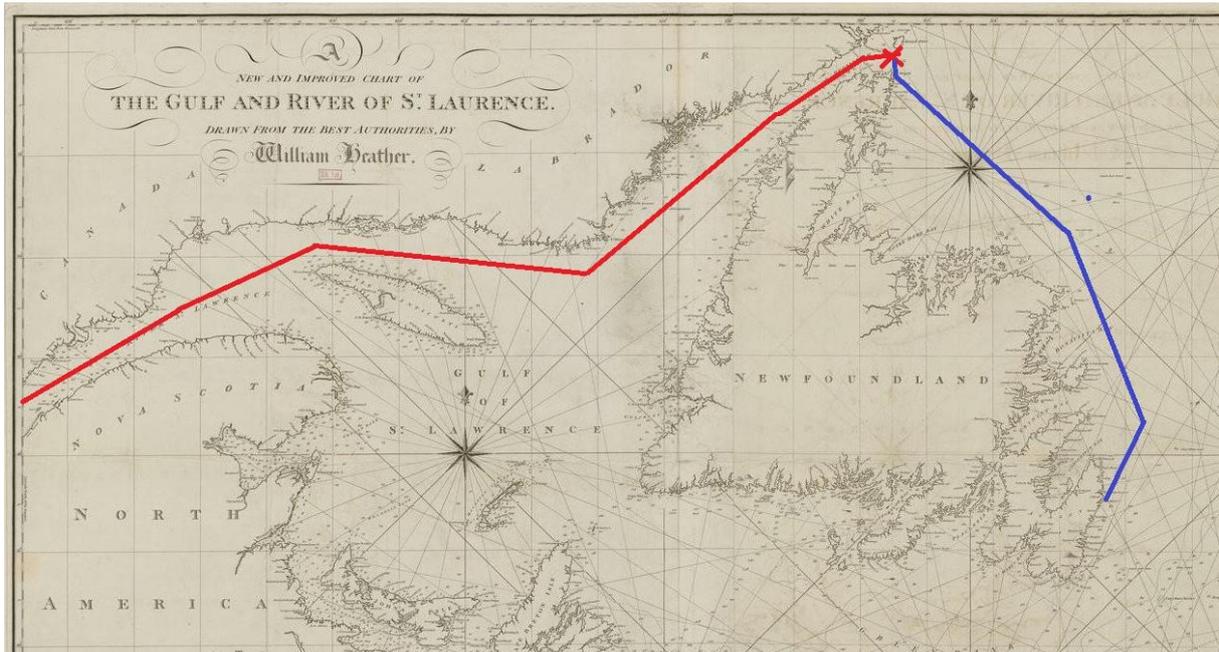




## Histoire maritime de Bretagne Nord

sterling, pour nous emmener à St. Johns; et nous avons tous été transférés à bord. Personne ne peut décrire nos souffrances vécues à bord. Nous n'avions que du biscuits durs pour le petit déjeuner, la même chose avec du lard salée pour le dîner, idem sans porc pour le thé. Nous avons dormi sur la cargaison de sel, avec juste une voile sous nous comme tapis, et un autre sur nous. Aucun des passagers avaient leurs vêtements pendant dix jours. »

Les autorités anglaises ne semblent pas avoir été très reconnaissante envers les équipages sauveteurs français.



Carte de Terre-Neuve, en rouge la route du Canadian, en bleu la route du Jules avec les naufragés du nord de Terre-Neuve à Saint John, les vents étaient contraires et cette route n'a pas du être si directe pour durer 10 jours

### Liens :

site Wreck <http://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?135870>

Article de journal : <http://www.robertsewell.ca/canadian.html>

Article avec la liste des passagers : <http://www3.gendisasters.com/ship-disasters/15991/belle-isle-strait-nf-steamer-canadian-wrecked-june-1861?page=0,0>

Rapport officiel du naufrage « the mercantile marine magazine » de septembre 1861 » :

<https://books.google.fr/books?id=Z3wEAAAQAAJ&pg=PA281&dq=1861+Ship+Canadian&hl=fr&sa=X&ei=rpjsVlrxEabPsQT9IAE&ved=0CE4Q6AEwBDgK#v=onepage&q=1861%20Ship%20Canadian&f=false>

avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/fr/)





## Histoire maritime de Bretagne Nord



Le bassin de St Servan vers 1900, deux navires terre-neuviens de type ancien avec leur peinture à batterie noir et blanc, l'un est gréé en trois mâts l'autre en brick, les navires de Saint-Malo, Saint Brieuc, Paimpol armés au french shore avaient cette allure

avril 2015 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

