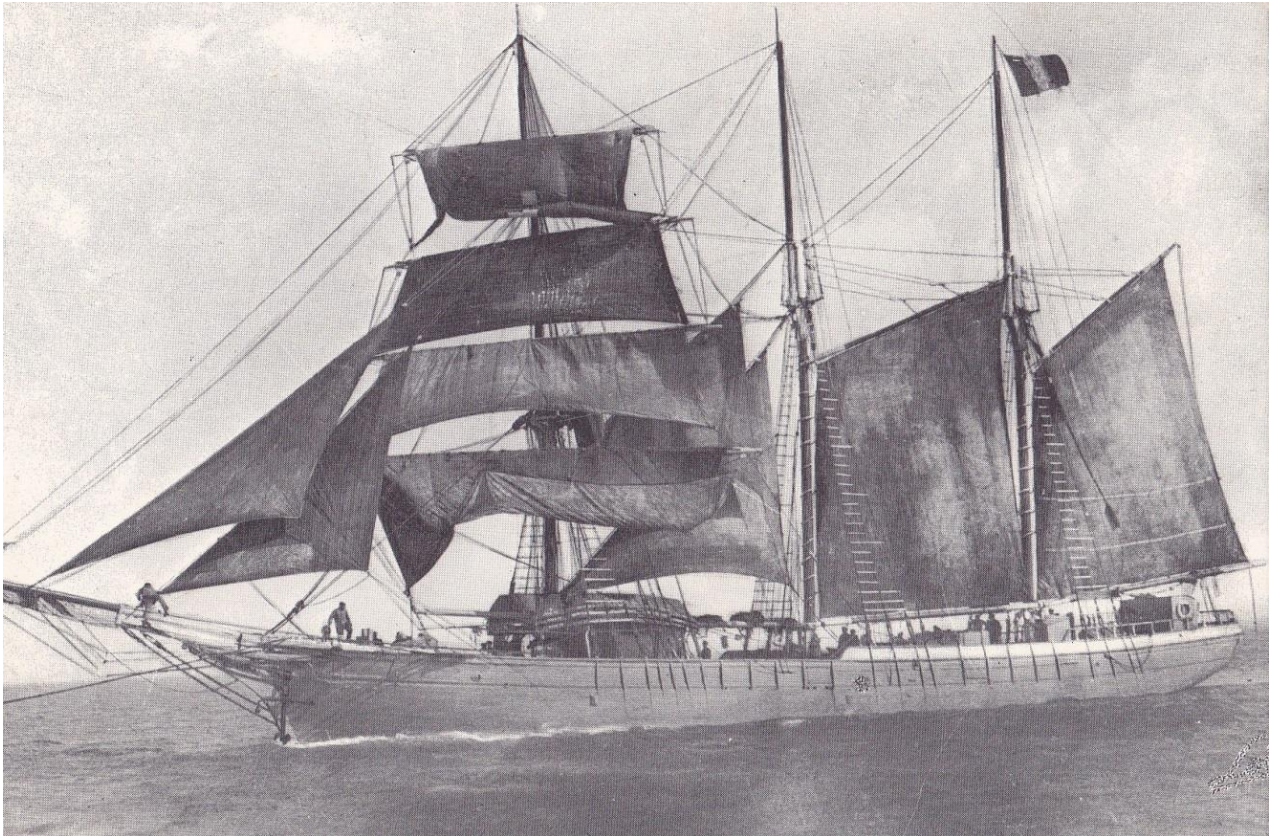




Histoire maritime de Bretagne Nord

1935, Le naufrage du terre-neuvier de Cancale « Deux Frères »



Trois-mâts goélette terre-neuvier quittant Saint-Malo voilure établie se préparant à larguer la remorque

Au retour du Groenland **Le trois-mâts goélette « Deux Frères » sombre au large d'Ouessant**

Sur 30 hommes d'équipage, 27 sont recueillis et ramenés à Brest
On est sans nouvelle d'un doris

Un trois-mâts-goélette terre-neuvas, Les deux Frères revenant des côtes du Groenland après une fructueuse campagne de pêche, a sombré lundi après-midi [14 octobre 1935], au grand large des côtes du nord Finistère. Une voie d'eau, qui s'était déclarée à bord, ayant mis en danger le navire, l'équipage fut obligé d'armer les doris pour tenter de gagner la terre. Le voilier fut incendié au moment de son évacuation.

Mars 2016 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

Hier soir, sur trente hommes qui composaient l'équipage des Deux Frères, seul trois manquaient à l'appel, mais on pensait qu'ils avaient été recueillis par un navire faisant route vers le nord.

Comment fut connue la nouvelle du naufrage

Nous avons dit que dimanche soir, vers 23 heures, le remorqueur de sauvetage Abeille 24 avait quitté Brest pour se porter au secours d'un pétrolier en feu entre le cap de la Hague et les côtes anglaises.

Quelques heures après, à 4 heures du matin, l'Iroise quittait également le port de Brest pour apporter son assistance au navire sinistré. Celui-ci avait été, entre temps, secouru par le contre-torpilleur britannique Wrestler et avait pu être ramené à Porland.

L'Iroise avait regagné Brest dans la journée de lundi, mais l'Abeille 24 avait poursuivi sa route jusqu'en Angleterre.

Le remorqueur se trouvait, hier matin, sur la route du retour lorsque, à 9h15, il émettait un radio annonçant qu'il avait recueilli à son bord trois hommes embarqués sur un doris appartenant à la goélette Les deux frères, qui avait sombré aux environs de 48°45 N et 4° 40 W.

Bientôt après, l'Iroise reprenait la mer. C'est ainsi que les hommes d'équipage de la goélette furent peu à peu retrouvés par les nombreux vapeurs envoyés à leur recherche ou alertés par les radios.

Un cargo hollandais l'Ariade, recueillit douze matelots, qui furent, par la suite transbordés sur l'Abeille 24.

L'Iroise en sauva également deux. Dans la matinée, l'avisos Aisne avait appareillé de Brest pour aider aux recherches. Puis le canot de sauvetage de la station d'Ouessant prit la mer, poussant jusqu'à cinq milles dans le N.-N.-O.

Dans l'après-midi d'hier, à 16h30, l'Abeille 24 ramenait vingt rescapés et une heure plus tard, l'Iroise en débarquait deux autres.

Cependant, on avait appris que deux naufragés avaient touché terre à Portsall et trois autres à l'Aberwrac'h dans la matinée. Ainsi dans la soirée d'hier, seuls trois hommes manquaient à l'appel : les matelots Le Calvez et le Gris et le novice Perquis.

Tous leurs camarades se trouvaient à l'inscription maritime de Brest, où le capitaine des Deux Frères déposait son rapport de mer entre les mains de l'administrateur en chef Mercier.

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse

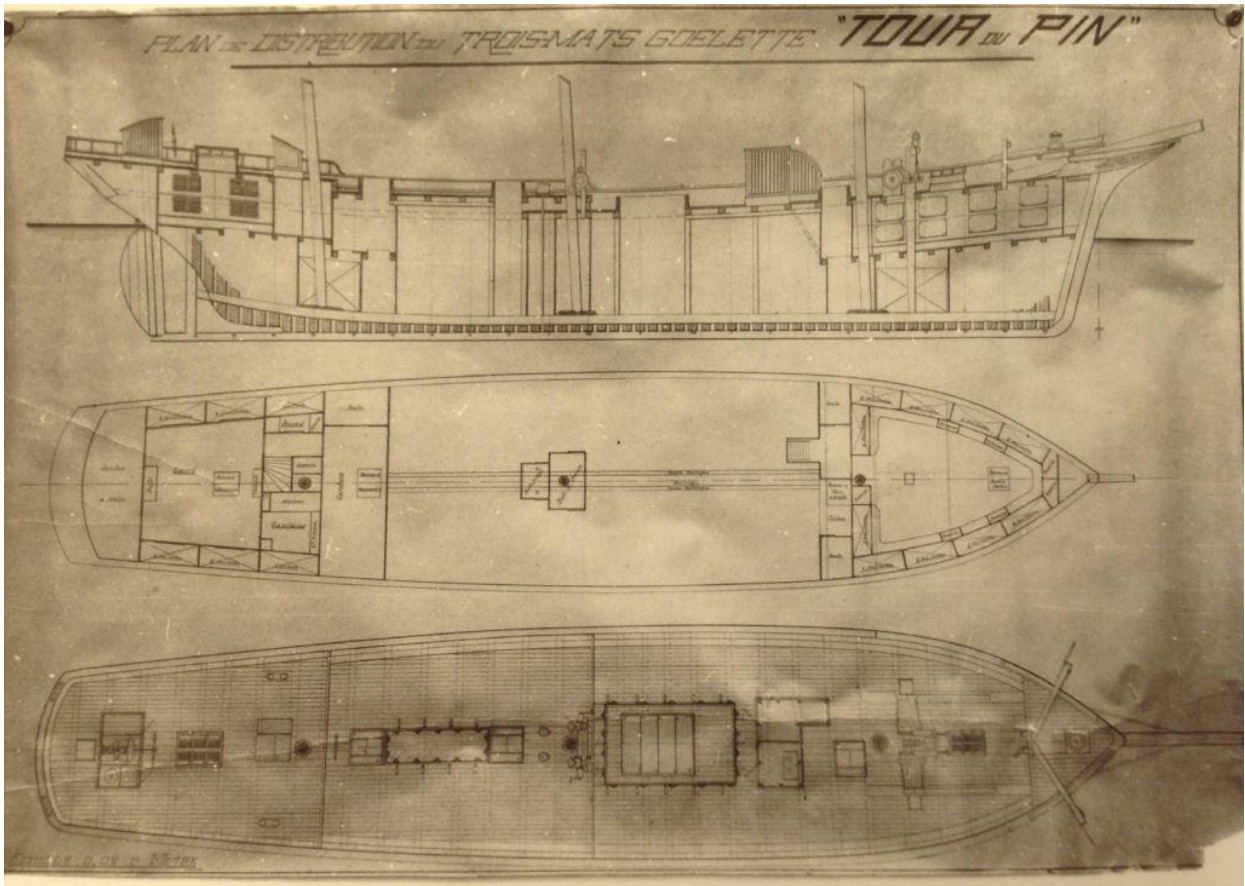
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





Histoire maritime de Bretagne Nord



Original du plan de distribution du Trois-mâts goélette « Tour du Pin » en arrière du grand mat l'archipompe un puits au milieu de la cale ou se situe les deux corps de pompe (coll Alain Marie Gautier)

Les deux frères

Le trois-mâts-goélette Les Deux Frères, ex La Tour du Pin, avait pour port d'attache Saint-Malo. Il appartenait à M. Lessard fils de Cancale.

Construit en 1921, il mesurait 34 m 16 de longueur et 8M 36 de largeur et jaugeait 268 tonneaux.

Ce navire, marchant à la voile et dépourvu de moteur auxiliaire, avait déjà fait de nombreuses campagnes de pêche à la morue sur les bancs de Terre-Neuve et au Groenland.

Le trois-mâts les Deux Frères était commandé par le capitaine Le Cossois avec pour second M. Marbou et pour lieutenant M. Quervarec .

Les trois premiers rescapés

Aussitôt connue la nouvelle du débarquement de trois rescapés, nous nous rendions à l'Aberwrac'h. Nous rencontrons d'abord M. Mériadec Menut, patron de l'Eole et M. Menut qui pilotèrent les naufragés jusqu'au port.

Mars 2016 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

- Nous nous trouvions, disent-ils sur les lieux de pêche, à un mille dans l'ouest de l'île Vierge, lorsque, vers 9h30 l'un de nous vit un petit bateau qui paraissait étranger au pays. Un doris ? Des naufragés, peut-être ?

- Alors, nous avons couru, dessus. Trois hommes montaient la barque. Ils nous demandèrent de leur indiquer la passe. Nous avons viré de bord pour les piloter, puis enfin, nous les avons pris en remorque. A 11h15, nous débarquons ici. Voici d'ailleurs nos trois amis. Trois solides gaillards aux figures franches, souriants, pas plus fatigués, semble-t-il que si rien d'anormal ne s'était passé. et pourtant, ils venaient de vivre des heures pénibles. Le lieutenant Emmanuel Quevarec est accompagné du matelot Louis Tilly et du mousse Joseph Blettry, tous trois de Cancale.

-Nous avons, disent-ils, quitté Saint-Malo le 13 mars, pour Terre-Neuve. Sur le grand banc, la pêche fut bonne, mais la mer était assez mauvaise. Nous avons pu débarquer 1000 quintaux de poisson à Saint-Pierre.

Puis en route pour le Groenland. Quelques coups de temps, mais rien de bien mauvais. Pêche moyenne : 15 à 20 quintaux par jours, parfois plus. Vers le 24 septembre, il fallut songer à rentrer en France, avec environ 3800 quintaux de morues.

Une voie d'eau, d'abord bien minime se déclara. Il fallait pomper dix minutes à chaque quart. Huit jours plus tard, il fallut actionner les pompes 20' dans le même temps. la situation devint par la suite plus critique et finalement, ce derniers jours, les pompes marchèrent 2h30 par quart.

Dimanche 13, nous avons croisé des chalutier il n'y avait plus moyen de franchir les pompes, c'est-à-dire qu'il entraient autant d'eau dans le navire que nous en pouvions tirer.

Nous étions à 50 milles de terre, sur la Grande Sole, lundi vers 15h30 lorsque le capitaine ordonna d'évacuer le navire. Il y avait 2 m 50 d'eau dans les cales.

L'épave, avant d'être abandonnée, fut incendiée afin qu'elle ne puisse présenter aucun danger pour la navigation.

Dispersées dans les doris nous avons fait route tant à la voile qu'aux avirons, pour trouver le feu d'Ouessant.

D'autres rescapés précisèrent que pendant les cinq derniers jours l'équipage dut pomper sans arrêt. Les renseignements recueillis auprès des naufragés sont parfois quelque peu contradictoires. Certains des rescapés seraient en désaccord sur plusieurs points avec leurs camarades.

Le navire avait au cours de sa campagne, connu quelques mauvais jours et son escale à Saint-Pierre, disent certains, avait été imposée par ce fait que toutes les chaînes du bord étaient en avarie.

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse

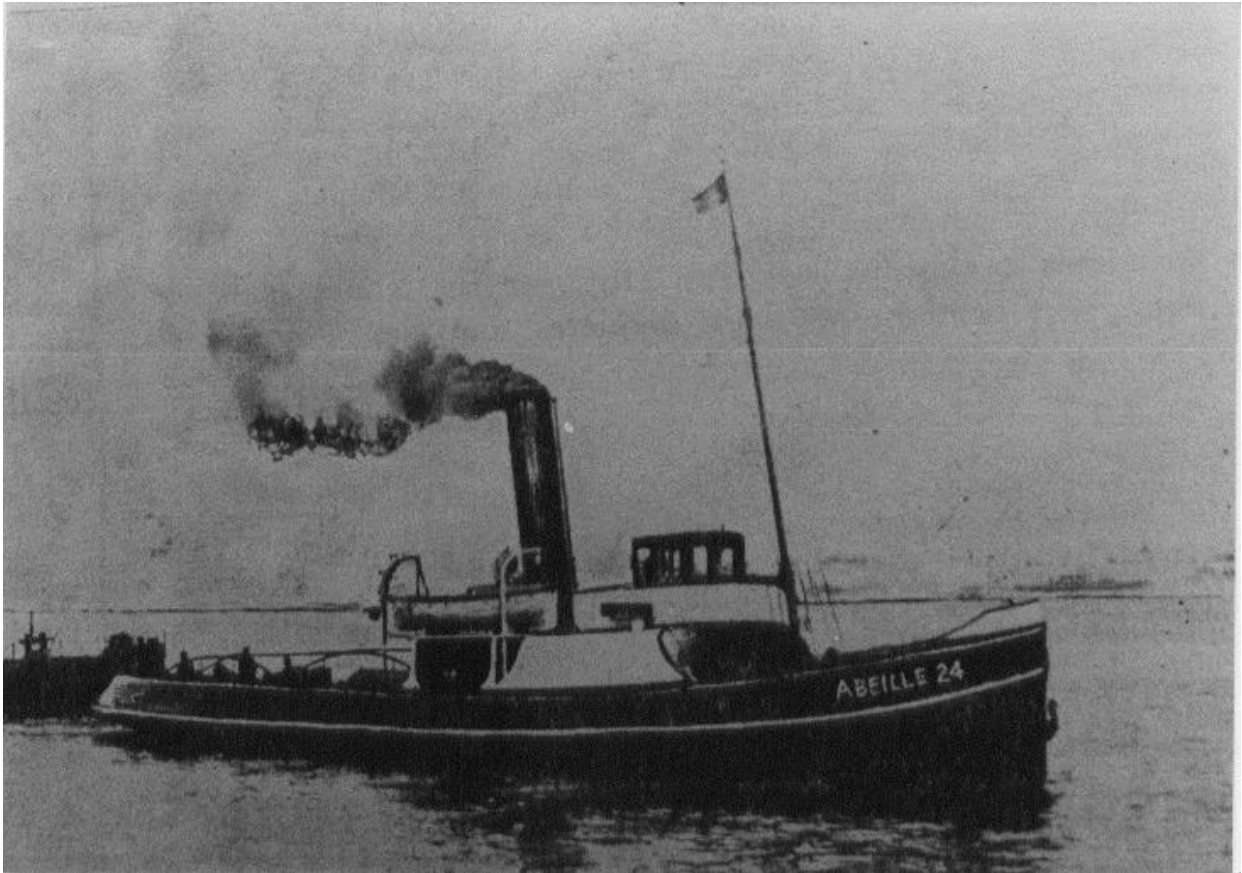
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





Histoire maritime de Bretagne Nord



Le remorqueur à vapeur Abeille 24, basé à Brest, est de taille modeste par rapport au fameux remorqueur Iroise

Le récit du commandant Fabre de l'Abeille 24

Nous avons rencontré, dans la soirée, sur les quais du port de commerce, le commandant Fabre de l'Abeille 24, qui nous dit dans quelles circonstances il recueillit la plus grande partie de l'équipage de la goélette naufragée.

-Ainsi que vous l'annonciez hier, nous avons appareillé dimanche soir de Brest pour nous porter au secours du pétrolier norvégien Barjonn, en feu dans la Manche. Quand nous arrivâmes sur les lieux, le navire sinistré était déjà assisté d'un destroyer anglais qui le convoyait à Portland. Nous allâmes jusqu'à ce port, puis lundi soir, nous fîmes route sur Brest.

Hier, vers 8h30 nous nous trouvions à environ sept milles dans le nord de l'île Vierge, lorsque nous aperçûmes un doris monté par trois hommes, qui nous firent des signaux de détresse. Je m'approchai et recueillis les naufragés de fatigue.

Parmi eux se trouvait le second capitaine Eugène l'Hermtte qui me raconta comment la veille, vers 15H30, avec tous les autres membres de l'équipage, ils avaient été obligés de quitter la goélette Les Deux Frères dans onze doris, ayant chacun à bord deux ou trois hommes.

Mars 2016 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

J'alertais immédiatement par T.S.F tous les navires se trouvant dans les parages, ainsi que l'Iroise, puis je commençai les recherches et bientôt, je rencontrai deux autres doris, l'un monté par trois hommes, l'autre par deux.

Toute la matinée nous croisâmes au large de l'île Vierge et d'Ouessant. En revenant vers midi, je rencontrai le cargo hollandais Ariade qui me signe d'approcher. Le cargo avait recueilli douze hommes que je pris à mon bord.

Ensuite je continuai à croiser dans les environs, dans l'espoir de découvrir d'autres naufragés. L'avisos Aisne, ainsi que l'Iroise et un bateau anglais poursuivaient également les recherches, tandis que par radio, je m'empressais de faire rassurer les familles des rescapés que j'avais à mon bord.



De gauche à droite, après leur débarquement à Laber-Wrach : MM. QUERVAREC, MÉRIADÉC, BLETRY, ENUT et TILLY. (Ph. Dépêche)

Ce que nous dit le capitaine Le Cossois

Le capitaine Le Cossois se présentait dans la soirée à l'inscription maritime où il devait être reçu par M. Mercier, l'administrateur en chef.

-C'est, nous précise-t-il, le 14 septembre, alors que nous pêchions sur les bancs du Groenland, que la voie d'eau se déclara, Elle était due, après plusieurs coups de temps à la fatigue du navire et au mauvais état de la louve du gouvernail.

Mars 2016 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

J'ai alors voulu rallier au plus vite les côtes de France.

La voie d'eau était située dans un endroit inaccessible. Au moment de l'abandon du navire, il n'y avait plus rien à faire. 2 m 30 d'eau dans les cales. Les pompes n'étaient plus. Nous étions par 49°7 de latitude et 6°10 de longitude.

J'ai quitté le bord le dernier, après avoir incendié l'épave ; j'étais accompagné de deux matelots, les frères Hardoui.

L'assurance du navire ? Elle est de 100 000 francs et représente les trois quarts de la valeur réelle.

Maintenant ce que nous voudrions c'est avoir des nouvelles de Le Calvez Le Gris et Perquis.

L'équipage

Le 27 hommes réunis jusqu'à présent à Brest sont : MM. Francis Le Cossois (Capitaine), Louis Bouillon, Louis Hervé, Alexis Gallais, Ollivier Harnouin, Jean Duchesne, Eugène Ihermitte, Jean Donetil, Abel Flory, Bletry (2eme lieutenant), Francis Fourcin, Henri Rey, Louis Christel, Jean-Baptiste Alix, François Landrin, Charles Mercel, Auguste Le Bas, Kervarec, Désiré Le Cossois, Louyis Tilly, Jean Bourel, Henri Chevalier, Georges Le Clerc, Marcel Laveuve, Eugène Bauvat, Joseph Bletry (Novice) et Marbon.

Tous ont fait une première déclaration à l'inscription maritime et ont été hébergés dans différents hôtels de Brest. Ils seront entendus, ce matin plus longuement, par M. Mercier.

Article de la dépêche de Brest du 16 octobre 1935



Les doris, outils de travail du quotidien des terre-neuvas sont aussi d'efficaces moyens de sauvetage pour en cas de naufrage

Mars 2016 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



LES NAUFRAGÉS TRINQUENT DANS UN CAFÉ DU PORT DE COMMERCE
(Ph. Dépêche).

Après le naufrage du trois-mâts goélette « Les Deux Frères »

Le capitaine Le Cossois a déposé hier son rapport à l'inscription maritime

Les trois hommes dont on était sans nouvelles ont touché terre à Plouescat

On pourrait retrouver, dans cette malheureuse affaire de naufrage du trois-mâts-goélette Les Deux Frères l'atmosphère d'un roman de Jack London, qui lui aussi, vécut bien des années sur les voiliers du Nord.

Mais il semble bien qu'il faut ici se borner aux constatations.

Nous donnions, hier les premiers renseignements susceptibles d'être recueillis à l'arrivée des naufragés, tant à l'Aberwrac'h qu'à Brest. La journée de mercredi devait cependant permettre d'apporter plus de lumière sur cette affaire, sans doute plus simple qu'elle ne le parut au premier abord.

Dès hier matin, les 27 rescapés des Deux Frères se trouvaient réunis dans les bureaux de l'inscription maritime, au port de commerce, où fonctionnait la première commission d'enquête, présidés par M. Mercier, administrateur en chef, assisté de MM. Rosé, inspecteur de la navigation à Saint-Malo et Vaillant, assistant technique.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Tour à tour, plusieurs hommes furent interrogés, dont le lieutenant, Emmanuel Quervarec. Cependant certaines têtes commençaient à s'échauffer et force fut de ne recueillir qu'une physionomie hâtive de l'affaire.

Toutefois, à l'issue de ces divers interrogatoires, M. Mercier pouvait situer les faits avec une suffisante précision pour permettre aux membres de l'équipage de prendre à 14h30 le train qui devait les ramener à Cancale, où les attendaient des familles anxieuses.

Le retour des trois derniers naufragés

On avait appris, dans la matinée, que les trois hommes qui manquaient à l'appel depuis la veille, les matelots Le Calvez et le Gris et le novice Perquis, avaient touché terre à Plouescat. Tous trois devaient arriver à Brest, au début de l'après-midi dans un état de fatigue considérable. après quelques heures passés sur les quais du port de commerce, ils purent fournir de renseignements utiles à la commission d'enquête.



Mars 2016 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 rapport du capitaine Le Cossois

Le capitaine Le Cossois, dont nous avons déjà la veille donné une déclaration, voulut bien nous accorder une longue interview.

-Laissez-moi d'abord vous dire, commence-t-i, combien je suis heureux de savoir que les trois derniers hommes qui manquaient dans mon équipage ont été recueillis sains et saufs à Plouescat. Le principal est que ce malheureux naufrage n'ait fait aucune victime.

Je sais que certains de mes hommes ont tenu des propos qui me sont défavorables, mais je ne puis traiter de telles paroles, que par le mépris. D'ailleurs, en de tels moments, ce ne sont pas des déclarations d'ordre sentimental qui sont de mise, mais bien des arguments de fait. et je ne puis faire mieux que de vous montrer ici mon rapport de mer le voici :

Le Cossois Francis, capitaine au long-cours, armateur et capitaine du voilier Les Deux Frères, déclare avoir quitté Saint-Pierre et Miquelon le 5 juin, ayant livré une partie de ma pêche du printemps et fait route pour les bancs de Terre-Neuve après avoir fait marée sur le banc de Saint-Pierre.

J'appareille le 0 juin pour les bancs du Groenland où, après une traversée sans incidents, je mets en pêche du 2 juillet au 23 septembre inclus sans interruption.

Pendant notre séjour sur les côtes de Groenland, nous avons eu à subir de nombreuses tempêtes, durant lesquelles le navire a beaucoup souffert. Dans les parages, la mer était très dure.

Le capitaine Le Cossois nous précise que c'est à ce moment que le Saint-Coulomb, voilier de Saint-Malo sombra. Puis il reprend la lecture de son rapport :

Le 14 septembre, mauvais temps, vent du N.-E. Le navire fatigue surtout au travers de la lame ; Rappels de roulis très violents, ce qui nous oblige à virer l'artimon pour maintenir un peu le navire. Le bateau donne aussi de forts coups d'aculage qui ébranlent le gouvernail.

Au soir, les pompes accusent un peu d'eau (1/4 heure de pompes). Du 14 au 23 septembre, à peu près même eau. Nous pompons environs 15 à 20 minutes matin et soir.

Les vents prenant au N.-E, dans l'après-midi du 23 rappelé les doris plus tôt. Appareillé à 16 heures pour faire un peu de sud. Le 24, à 16h30, par E ; -O d'Holstenborg (Latitude 66° 55 N, longitude 54°30 Ouest) , nous ne rencontrons pas de navires. Toujours à peu près la même eau dans les cales : dix minutes aux pompes par quart de cinq heure.

Le 25, le vent fraichit Vent E.-N.-E. mer agitée. Commencé à dégager le pont et fait route vers la France. Point de départ à 6 heures : 66° 6 N et 55° O.

L'avarie

L'eau rentre par la partie inférieure de la louve du gouvernail et par le travers du grand mât où, au roulis, les barreaux jouent de 5 à 8 centimètres. Les coutures s'entrouvrent. Il m'est impossible d'y remédier.

26 septembre Beau temps. Changé l'écoute de grand-voile et l'écoute tribord d'artimon, Affalé la chaîne. Vérifié ou changé les empointures des voiles.

Mars 2016 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

27 septembre Vents de suroit au S.-S.-E. force 2 à 4. Serré les petites voiles.

28 septembre. Vent de S.-E à E force variable. Mise en cape sèche, bâbord amure. Un quart d'heure de pompe par quart

29 septembre. Vent N.E et N.-N.-E force 3 à 4

30 septembre Vent du N. à E. force 2 à 3

L'eau monte

1^{er} octobre. Vents E. S.-E. sale temps bouché. Averses, Mer très grosse venant de tous côtés. Obligés de prendre la cape bâbord amure, à 22 heures. Vingt minutes de pompe par quart.

2 octobre. Vent de N. force 5 à 2

3 octobre. Raidi les haubans tribord. La brise prend et hâle le sud en fraichissant dans la nuit.

4 octobre. Temps douteux. Averses continuelles, vents variables en force et en direction, qui nous oblige à manœuvrer continuellement.

5 octobre. Très grosse mer. Le navire roule panne sur panne et fatigue. Les pompes accusent toujours de l'eau mais pas pour gêner. Fait petites toiles pendant la nuit, établi partout le jour et laissé porter d'un quart.

7 octobre. Forte brise W.-S.-W. Force 5 à 6. Grosse mer. Fait route avec deux ris dans l'artimon et perroquet serré. Le navire fatigue et les pompes accusent davantage d'eau. il faut les actionner 40 minutes par quart. Fait pomper toutes les deux heures. Essayé encore une fois, mais en vain, de remédier à l'avarie de la louve ; l'eau vient aussi sous la membrure bâbord arrière, où l'on ne peut accéder.

Tempête

8 octobre Vent W.-N.-W. force 8. Très grosse mer, surtout la nuit. Nombreux paquets de mer. Ceux-ci arrachent la porte de la cuisine et une partie des pavois de tribord par le travers. La voie d'eau augmente. Rien à faire pour y remédier. Nous pompons 50 minutes par quart.

9 octobre. Vent W.-N.-W. au N ; -E. force 4. Mer houleuse. Les voies d'eau ont augmenté de façon inquiétante. Nous pompons de 25 à 30 minutes pour franchir les pompes. Démoli une partie du vaigrage dans la cale pour essayer de voir quelque chose. Egalement pour la voie arrière.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Sur le pont, grande rue, quelques jambettes sont complètement démunie d'étoupe. Je les fais calfater, ainsi que le fronton de la première dunette sur la moitié de sa longueur. Les étoupes ne tiennent pas, le navire joue trop.

Nouvelle avarie

10 octobre Vents N.O. force 4. Continué route sur phare carré. Le navire ne fatigue pas trop. Nous pompons une demi-heure par heure. Au matin nous avons découvert un trou dans le sel à bâbord avant. Fait dégager le sel pour essayer de voir quelque chose.

11 octobre. Vent N.-W. N.-N.-E. force 3. Continué route tout dessus. Même eau dans les cales. Aperçu par bâbord un vapeur faisant route à l'Est

12 octobre. Vents N.-W.-N.-W. Vu trois vapeurs, faisant route à l'Est. Nous mettons plus de temps à franchir les pompes. Malgré mes encouragements, les hommes se plaignent d'être fatigués. Le sel fond toujours un peu dans la cale avant.



Trois-mâts goélette terre-neuvier appelant au secours au moyen de son pavillon national en berne (hissé à mi-mât) il semble bien enfoncé dans l'eau il est peut-être victime d'une voie d'eau comme les Deux-Frères

Mars 2016 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

La fin d'un beau voilier

13 octobre- Vent W. –S.-W. Continué route pour atterrir sur Ouessant. Depuis trois heures on ne franchit plus les pompes.

4h30 : Laissé trois chalutiers par bâbord

9h : prévenu équipage de se préparer à toute éventualité et d'avoir à disposer les doris

12 h : Les pompes ne sont pas franchies et l'eau reste sur bâbord le navire étant à la gîte de ce côté

14 octobre – Pompé sans arrêt. L'eau nous gagne rapidement. les hommes très fatigués, mènent les pompes avec moins de vigueur. A 14h l'eau ayant atteint 2 m 20 dans l'archi pompe elle affleure le parquet des logements. Les doris sont prêts et armés. Chaque homme a son poste d'évacuation désigné.

Le matelot Gallais vient me trouver et me dit qu'il est grand temps d'évacuer le navire.

Délibération avait d'ailleurs été prise au préalable avec les principaux de l'équipage. Procès-verbal en est consigné au journal de bord.

Mais je temporisais pour me rapprocher le plus de terre ou essayer de trouver un navire qui eût pu nous assister.

A 15heures, je mets en panne tribord amure. Commandé de débarquer les doris et de s'éloigner. Route au compas. Position 49° 07 N et 6° 10 O.

A 16 heures, je quitte le bord, le dernier, emportant mes papiers, après avoir mis le feu aux logements afin que l'épave ne présente pas de dangers pour la navigation.

Resté sur les lieux jusqu'à 18h 50, heure à laquelle mon navire a sombré. La manœuvre d'abandon s'est effectuée de façon parfaite. Les doris ont fait route par groupes toute la nuit.

Moi-même je conduisais un groupe de trois doris, monté par neuf hommes.

Nous avons été recueillis le 15 vers 7h30 par le cargo hollandais Ariadne à bord duquel nous reçûmes un accueil cordial et sympathique tant du commandant que des officiers et de l'équipage.

Le commandant voulut bien suspendre sa route pour effectuer des recherches. Il nous débarqua ensuite sur l'Abeille 24, qui nous ramena à Brest au nombre de vingt. A bord de ce remorqueur nous fumes également l'objet du plus chaleureux accueil.

Tel est mon rapport, que je déclare sincère et véridique dans tout son contenu me réservant toutefois le droit de le compléter si besoin était.

Dans cette pénible aventure, il y aura eu un détail romanesque, un rayon de soleil : au moment de son naufrage le capitaine Le Cossois devenait père d'une petite fille gage de bonheur dans un foyer fondé depuis treize ans.

Le capitaine Le Cossois appartient à une vieille famille de marins, fort estimée à Cancale. A 37 ans il compte onze ans de commandement et 22 ans de navigation.

Il franchit en effet, au cours d'une carrière laborieuse tous les grades depuis celui de mousse jusqu'à celui de capitaine au long-cours.

- J'ai, nous dit le capitaine Le Cossois, commandé huit ans pour le compte du même armateur.

Mars 2016 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

Querelles

Certes, la campagne du trois-mâts goélette Les Deux Frères ne fut pas heureuse. Non seulement le navire eût à subir les assauts d'une mer déchainée, mais à bord des querelles se firent jour, querelles qui, trop souvent, furent motivées sans doute par des rivalités inopportunes.

Quervarec, le lieutenant et certains hommes de sa bordée ont fait à l'inscription maritime des déclarations qui sur plusieurs points, sont en opposition avec celles du capitaine et de la majorité de l'équipage.

Les arguments présentés par Quervarec ne paraissent pas toutefois devoir résister à une enquête approfondie. Il soutient cependant que « l'on aurait pu tenir encore 24 heures ». Les dépositions reçues hier font allusion à quelques incidents violents qui se seraient déroulés à bord, mais l'état de plusieurs témoins n'a pas permis de pousser l'enquête. Les têtes étaient chez plusieurs membres de l'équipage, assez échauffées.

Il est toutefois, dès à présent, vraisemblable que cet accident de mer ne réservera pas de surprise intéressante.



Carte du trajet des naufragés en doris, presque 100 milles parcouru (Carte géologique de la Manche relevée en 1921 par le Pourquoi Pas ?)

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

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





Histoire maritime de Bretagne Nord

Les rescapés de Plouescat

Nous avons dit, dans notre précédent article, que deux des naufragés, Jean Bourel et Henri Chevalier avait touché terre à Portsall, où ils furent l'objet de soins pressés de la part de M. Jézéquel, sous brigadier des douanes, qui les conduisit ensuite devant le représentant de l'inscription maritime.

Voici maintenant ce que déclarèrent à notre correspondant de Plouescat, à leur débarquement, Louis le Calvez de Cancale, François Le gris d'Hirel et Francis Perquis de Dinan, qui, dans leur doris avaient franchi près de 100 milles au cours d'une journée et de deux nuits de navigation :

-Lorsque nous eûmes quitté notre bateau en perdition, nous résolûmes de gagner, à force de rames, la côte d'Ouessant ; mais le courant était très fort dans les parages de l'île. Bien vite, nous nous sommes rendu compte que tous nos efforts étaient vains. Nous étions déportés vers le large.

Nous avons fait contre mauvaise fortune bon cœur. Nous avons mis à la voile, persuadés d'ailleurs que nous serions aperçus par des navires qui naviguent dans la Manche. Nous avons une boussole, 30 litres d'eau et quelques biscuits : avec cela, on pouvait voir venir. de fait, au cours de la nuit de lundi à mardi et pendant la journée de mardi, nous avons avisé plusieurs vapeurs. Nous avons fait les signaux réglementaires. Sans doute, n'ont-ils point été vus. En tout cas, personne n'est venu à notre secours.

C'est mardi, dans la soirée, que nous avons aperçu la côte du Finistère pour la première fois. Mais l'obscurité vient vite, et nous savions que, dans ces parages, les brisants sont nombreux. Nous avons préféré attendre le jour pour aborder. Ce matin, nous avons découverts la petite baie de Pors-Gwen et son abri, où nous avons débarqué.

Nous étions d'ailleurs sans inquiétudes. Nous n'étions pas trop fatigués, et si nous n'avions pas trouvé dans le Finistère un point d'atterrissage, nous aurions poussé jusqu'aux environs de la baie de Saint-Brieuc.

Nous n'avons guère souffert que du froid qui, dans la nuit de mardi à mercredi, fut assez vif.

Dans l'après-midi d'hier, à 14h30, les membres de l'équipage des Deux Frères, à l'exception de l'un d'eux égaré en ville, ont pris le train pour Saint-Malo

Hier soir, le capitaine Le Cossois, qui ne partira pas aujourd'hui remis à l'inscription maritime son rapport de mer et ses cartes marines.

P.M. Lannou

Article de la Dépêche de Brest du 17 octobre 1935

Mars 2016 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



Cancale le port de la Houle dans les années 30, il reste encore trois navires terre-neuvières désarmés pendant l'hiver

Commentaires :

Organisation des secours en 1935

Au-delà des polémiques autour de ce naufrage, ce récit détaillé nous permet de voir les moyens dédiés et l'organisation du sauvetage à cette époque. En 1935 nous sommes à une époque charnière pour ce qui est des communications et pour l'organisation des secours à la mer. Nous avons d'un côté le trois-mâts goélette avec sa voie d'eau. Il n'a aucun moyen de communication, aucun moyen de demander du secours à part mettre son pavillon en berne. Il fonctionne en autonomie totale ne comptant que sur son équipage, des heures de pompe épuisent l'équipage. L'équipage évacue le navire avec les doris, ils ont l'habitude de tirer sur les avirons et de faire route au compas dans les brumes des bancs, faire 100 miles en Manche ne leur pose pas de gros problème. Toutefois la situation qui s'est bien terminée aurait pu tourner aux drames si le vent avait forcé au secteur NE ou E et où les doris auraient été envoyés vers le large. C'est le schéma classique du XIX^{ème} siècle.

De l'autre côté les moyens de sauvetage sont modernes, le remorqueur qui découvre les premiers doris prévient par radio les autres navires sur zone et prévient le puissant remorqueur de sauvetage Iroise, le canot de sauvetage motorisé de Ouessant est également prévenu pour se mettre en recherche. Cela permet d'augmenter les moyens de recherche. Le commandant du remorqueur Abeille 24 fait prévenir les familles des marins sauvés certainement par téléphone par l'intermédiaire des sémaphores. Les familles des terre-neuvas ont des nouvelles des marins par les lettres postées à l'escale à Saint-Pierre ou collectées par le Saint-Yves

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse

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

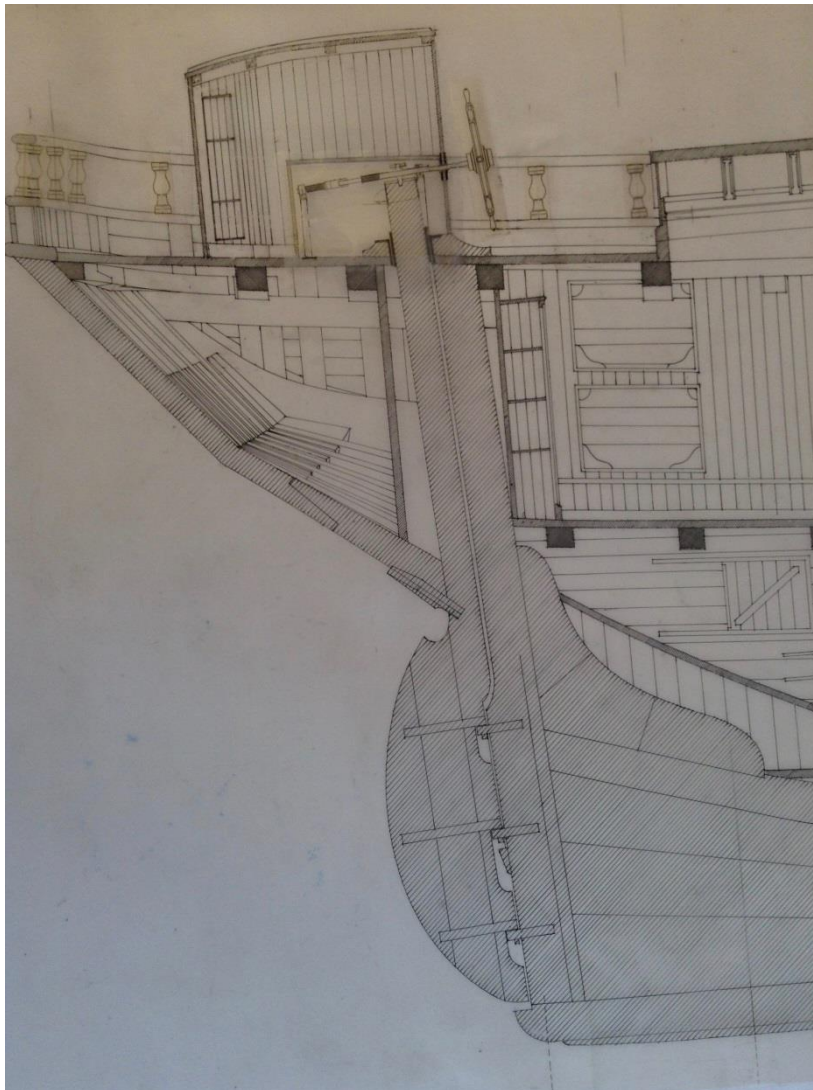
[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

navire d'assistance médicale Les autres navires de retour donnent des nouvelles des navires croisés.



Coupe longitudinale du navire terre-neuvier Père-Pierre (détail de la monographie de Alain Marie Gautier)

Les causes du naufrage

Revenons sur les causes de ce naufrage, le trois-mâts goélette Deux Frères appelait avant son rachat par le capitaine Le Cossois La Tour du Pin, il a été construit en 1921 au fameux chantier Gautier de Saint-Malo. Les constructions du chantier Gautier étaient réputées et l'on ne peut avoir aucun doute sur la qualité de la construction de ce trois-mâts goélette. En 1935, ce navire à 14 ans et a une carrière bien rempli de campagnes sur les bancs de Terre-Neuve, dans des conditions particulièrement dures. 14 ans cela commence à faire de l'âge pour un navire en bois. Durant cette campagne il subit des jours de grosse mer alors qu'il est mouillage sur les bancs du Groenland, la voute à l'arrière et l'ensemble du gouvernail sont soumis à des efforts important, au roulis le poids de la mature fait travailler le navire.

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

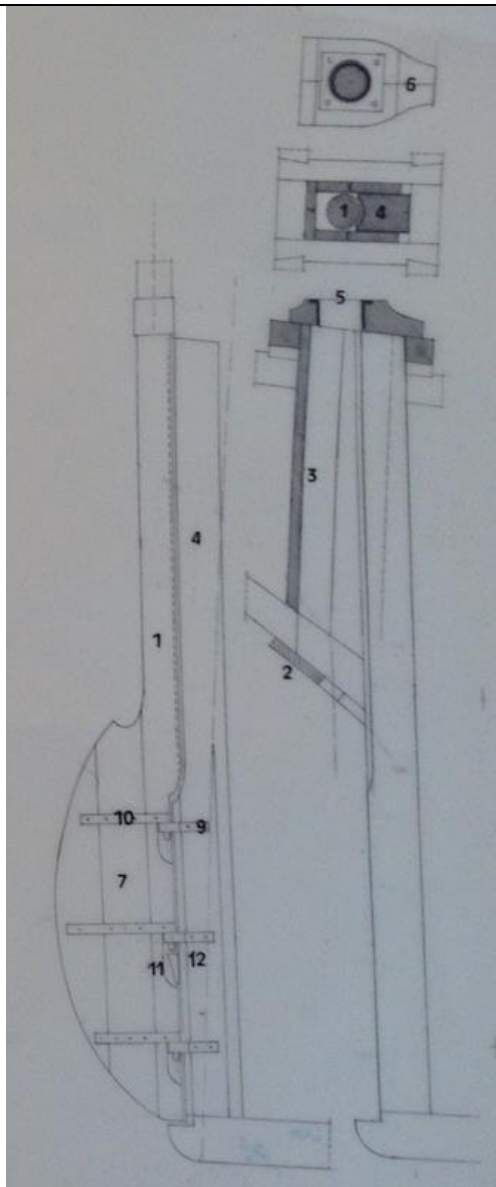
[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

A son départ du Groenland et sur la route du retour il a une voie d'eau à la louve, puits étanche ou passe la mèche de gouvernail, c'est un point fragile du bateau et difficilement accessible pour d'éventuelles réparations, toutefois ce point délicat est bien connu des charpentiers et est toujours réalisé et calfaté avec soin. Les Deux Frères a également des voies d'eau par le travers les mâts, les barreaux jouent de 5 à 8 cm comme on peut le lire dans le rapport du capitaine, ce qui est énorme, le navire semble en partie délié, les assemblages ont pris du jeu et n'assure plus la cohésion de la coque. Un navire délié fait de l'eau lorsqu'il est soumis aux efforts des mouvements de la mer. Il n'est pas étonnant que les voies d'eau s'aggravent et provoque le naufrage du navire.



Plan Alain Gautier

Gouvernail d'un navire terre-neuvier :

1. Mèche
2. Chapeau d'évêque
3. Louve
4. Etambot
5. Bijoute
6. Etambrais
7. Safran
8. Raignure (sur l'arrière du safran)
9. Femellot (Ferrure femelle))
10. Aiguillot (Ferrure male)
11. Evidement pour la épose du gouvernail
12. Pièce en coin facilitant la dépose par un mouvement vers le haut



Histoire maritime de Bretagne Nord

Sources et liens :

Je remercie particulièrement Alain-Marie Gautier petit fil du constructeur pour m'avoir donnée une photo du plan original de chantier du trois-mâts goélette « La tour du Pin » et de nombreux plan des structures arrière des navires terre-neuvier et l'autorisation de publier un extrait de plan de sa monographie du terre-Neuvier Père-Pierre

Dépêche de Brest du 17 octobre 1935

http://tools.yoolib.com/Yviewer/index.php?current_image_id=3&user=letelegramme&filemedia_id=19797&background=ffffff&pdf_type=external&url_css=&menu_left_visible=1&menu_left_type=search&search=Cancale&lang=&url_return=http%3A%2F%2Fwww.ladepechedebrest.fr%2Fcollection%2F19730-la-depeche-de-brest%2F%3Fn%3D2&sid=vojn9krpksn1pj8572i2n5fj43&fullscreen=1

Dépêche de Brest du 16 octobre

http://tools.yoolib.com/Yviewer/index.php?current_image_id=2&user=letelegramme&filemedia_id=19796&background=ffffff&pdf_type=external&url_css=&menu_left_visible=1&menu_left_type=search&search=Cancale&lang=&url_return=http%3A%2F%2Fwww.ladepechedebrest.fr%2Fcollection%2F19729-la-depeche-de-brest%2F%3Fn%3D3&sid=vojn9krpksn1pj8572i2n5fj43&fullscreen=1

Ouest Eclair du 16 octobre

<http://www.retronews.fr/reader/#77/130423/5>

Le remorqueur Iroise

<http://uim.marine.free.fr/hisnav/archives/carpas/iroise.htm>



Les marins de Cancale, rescapés du naufrage de retour au pays, pourront raconter leur mésaventure à bord des « Deux Frères » assis sur un banc du port de la Houle

Mars 2016 Pierre-Yves Decosse
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France

