



## Histoire maritime de Bretagne Nord

### **Le 01 juillet 1937, le naufrage du dundée Iris sur le Raoumeur à l'île de Batz**



Magnifique photo du dundée Iris manœuvrant tout dessus, dans le nouveau bassin du port de Roscoff en 1935 (Photo coll privée livre de CPA sur Pleubian )

#### **Un dundée heurte une roche et coule à Pic**

Ce matin à 3h30, le dundée Iris immatriculé à Tréguier sous le N°636, capitaine Meudal, revenait de Swansea avec 160 tonnes de charbon. Trompé par la brume il a heurté une roche située au nord de l'île de Batz. Le navire a coulé à pic. L'équipage qui est sain et sauf, est composé du capitaine Elézar Meudal, n°21879 à Tréguier ; Louis-René Lorgeré matelot n°7805 à Tréguier ; Romain Bonony, matelot n°7817 à Tréguier ; François-Marie André novice n°12439 inscrit provisoire ; Jean Labandé mousse n°12428 inscrit provisoire. Le matelot s'est blessé, en coupant les saisisines du canot. Au moyen du canot du bord, ils ont pu regagner le port de Roscoff. Le naufrage a été signalé par télégramme par le guetteur du sémaphore de l'île de Batz. Le télégramme a été adressé à M. Garnier président de la société de sauvetage des naufragés à Roscoff.

Le navire qui revenait de Swansea devrait rentrer dans notre port hier jeudi dans la matinée. Son chargement de charbon était pour Saint-Pol de Léon. Il a coulé en cinq minutes.

L'équipage qui était heureusement sur pied, sauf le mousse, n'a pu sauver que le rôle, le congé et les autres papiers du bord. Tous les vêtements et objets sont restés à bord.

M. Meudal qui commandait l'Iris, ayant comme second Louis Lorgeré est réputé très bon marin. Il est connu à Roscoff où durant l'année, il vient souvent avec des chargement de charbon. Souvent il charge aussi des oignons pour les Anglais.

Le capitaine Meudal est assuré, son navire est considéré comme perdu.

Dépêche de Brest du 2 juillet 1937

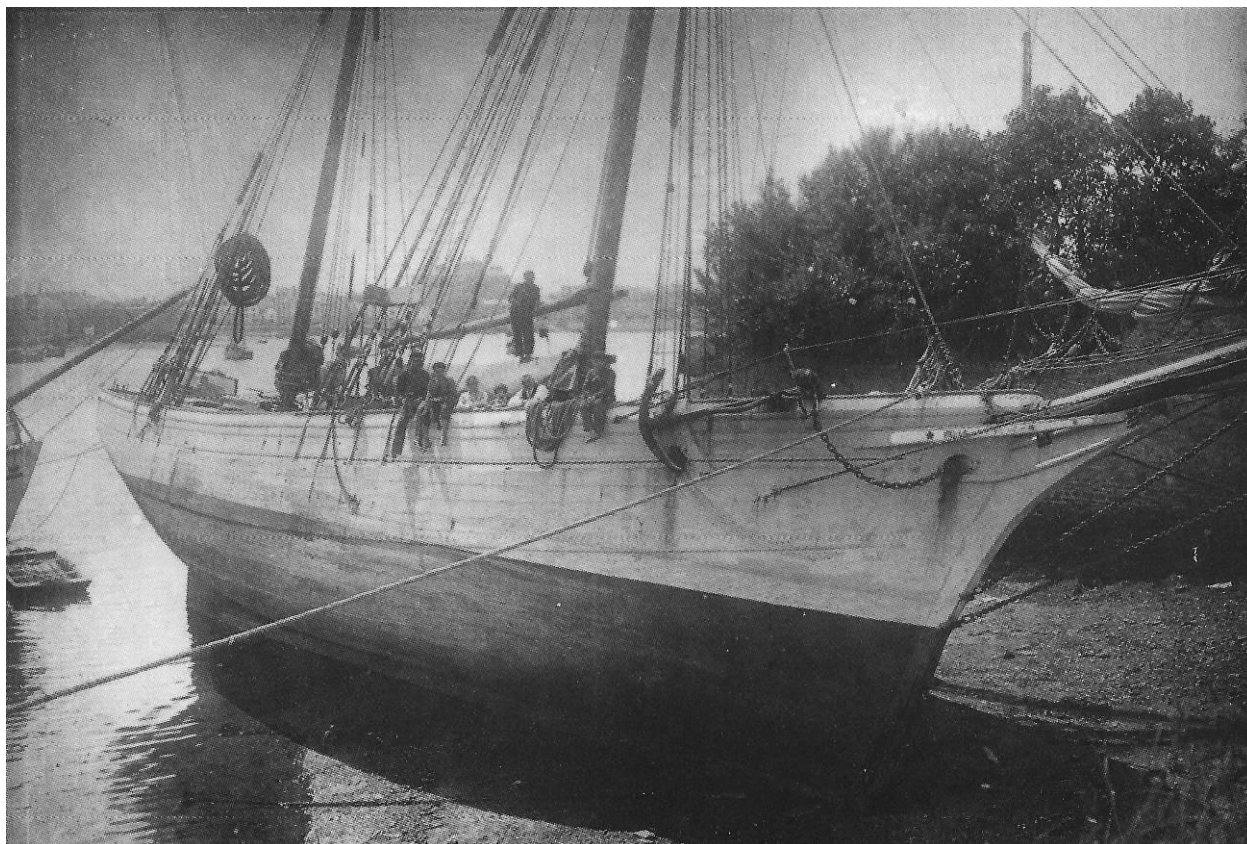
Avril 2014 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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





## Histoire maritime de Bretagne Nord



Le dundée Iris à l'échouage, pour le carénage ou quelques réparations (Photo coll privée livre de CPA sur Pleubian )

On lit également dans la dépêche du 03 juillet :

### **Après le naufrage de l' « Iris »**

Le dundée Iris a coulé on le sait sur le plateau de la roche de Raoumeur situé à environ 1 mille au nord de l'île de batz. Les parages de cet endroit sont très dangereux, par conséquent, on peut considérer le navire comme perdu. Les membres de l'équipage, dont nous avons donné la composition, ont dû quitter Roscoff pour rejoindre leur domicile respectif à Pleubian (côtes du Nord)

M Meudal, le sympathique capitaine du dundée Iris est seul resté à Roscoff.

M. Arthur le Mat, pilote, a dû le conduire cet après midi sur les lieux du naufrage afin qu'il puisse se rendre compte de la position de son bateau.

Avril 2014 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 lieux du naufrage, le Raoumeur dans le nord d'Enez ar prat est particulièrement dangereux, le ressac y déferle par houle et le courant de marée y est important

### Rapport de mer du capitaine du l' « Iris »

Je soussigné E. Meudal, capitaine du navire Iris immatriculé à Tréguier, jaugeant net 86 tonnes 28, déclare être parti de Swansea le 29 juin à 9 heures du matin, avec un entier chargement de houille crue, à destination de Roscoff.

A part un temps brumeux à partir de Longship la navigation s'est effectuée par bonne brise de O.-N.-O.-T. , mer agitée et houleuse sans incident notables, jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet à 1 heure du matin. A ce moment la brume s'épaissit. Comme l'estime me plaçait à une distance de 18 milles de l'île de batz, par mesure de prudence, j'ai mis en cape bâbord amure au nord O.-T . J'ai sondé à ce moment et cette dernière confirmait sensiblement le point estimé.

A 3h 10 du matin légère éclaircie, même sonde. La brise faiblissant. J'ai remis en route prudemment pour approcher un peu du port par l'est de l'île de Batz.

A ce moment, on entend les sifflets de trois vapeurs faisant les signaux de brume réglementaires.

J'ai sondé à 3h 25 de nouveau.

A 3h 40, nous arrivons dans un rideau de brume très épaisse. J'allais manœuvrer pour mettre à la cape bâbord amures et sonder, mais en même temps l'homme de bossoir signale roches à tribord et à bâbord. Avant que j'aie eu le temps de tenter aucune manœuvre pour les éviter le navire talonnait fortement entre les deux roches et s'arrêta presque aussitôt.

Nous dûmes en toute hâte dégager l'embarcation qui flottait dans les brisants.

Secoué par la houle, qui le fait rouler et pivoter, le navire coula en moins de 5 minutes.

Avril 2014 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

Après avoir réussi non sans danger à prendre les principaux papier du bord , seules choses sauvées, j'ai pu m'embarquer dans le canot, où l'équipage précédé du mousse avait déjà pris place.

Nous restâmes à proximité, environ trois-quarts d'heure, mais le matelot Bobony, blessé au bras se plaignait de douleurs et la position parmi ses brisants devenait critique, aussi nous décidâmes de faire route, nous guidant de roche en roche dans la brume épaisse. Nous arrivâmes à l'entrée du port de Roscoff à 6 heures du matin. Le matelot blessé fut soigné aussitôt.

J'ai avisé l'inscription maritime dès l'ouverture de la perte de mon navire et déposé les papiers du bord.

Quand la brume se leva on put constater que le navire se trouvait sur le plateau de Raoumeur. L'eau à mi-mât et à cet endroit dangereux, peut être considéré comme complètement perdu.

En foi de quoi je rédige le présent rapport que j'affirme sincère et véritable, signé par moi et les principaux de l'équipage après qu'il leur en a été donné lecture.

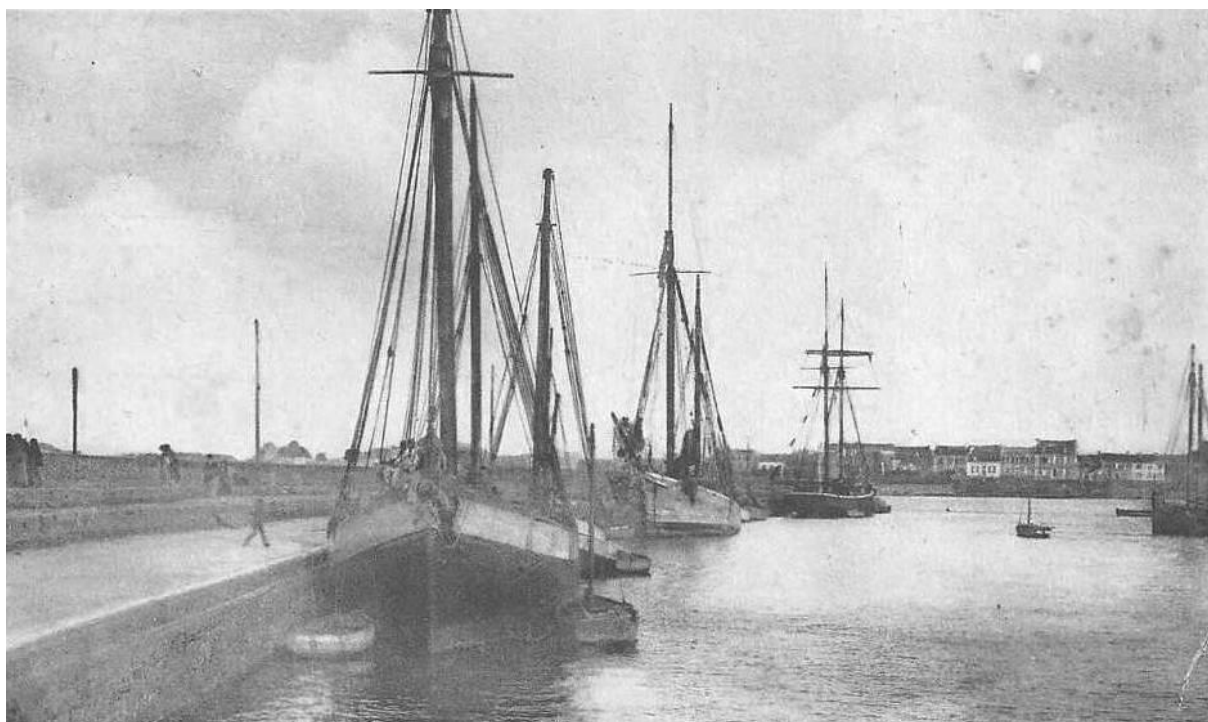
Je me réserve le droit de l'amplifier su besoin est.

Fait à Roscoff le 1<sup>er</sup> juillet 1937

Le capitaine E. Meudal

Les témoins : L. Lorgère, F. Bonony, A. François

Rapport publié dans la Dépêche de Brest du 6 juillet



Roscoff port de cabotage dans les années 30, sloup, dundée et goélettes, le grand dundée blanc est peut être l'Iris et la goélette noire l'Herman

Avril 2014 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

### Commentaires :

Le dundée Iris a été construit en 1913 au chantier Bonne Lesueur pour Eléazar Meudal. Ce beau dundée de 109 tx 45 de jauge brute et 86 tx 28 de jauge net a eu une carrière heureuse entre les mains de son patron armateur, sans mésaventure notable. Pendant la guerre de 14 il échappe au sous-marin allemand qui font pourtant de nombreuses victimes parmi les voiliers de cabotage.

C'est un habitué du port de Roscoff où il apporte régulièrement 170 tonnes de charbon du pays de Galles pour monsieur Moal marchand de matériaux à St Pol de Léon. Il transporte des oignons et aussi des pommes de terre vers la Grande-Bretagne à Plymouth, Falmouth ou même vers l'Écosse à Leith ou Newcastle chargeant souvent de 40 à 65 tonnes d'oignon et embarquant des johnnies comme passager. Le 24 juillet 1931 il part de Roscoff pour Swansea avec un nombre exceptionnel de 39 passagers qui ne sont bien souvent qu'une dizaine. Mais il ne fait pas que Roscoff il transporte par exemple en 1924 de la roque depuis Ostende vers Douarnenez..

Le capitaine Eléazar Meudal fait parti des capitaines armateurs de la presqu'île de Pleubian. Ces capitaines ont particulièrement marqué le monde maritime des dernières années de la voile au travail par leurs compétences pour mener leur goélettes et leur dundées par tous les temps dans les parages difficiles des petits ports des deux cotés de la manche. (Site de l'inventaire des archives départementale des côtes d'Armor Bateau de travail de Pleubian [http://patrimoine.region-bretagne.fr/sdx/sribzh/main.xsp?execute=show\\_document&id=PALISSYIM22005976](http://patrimoine.region-bretagne.fr/sdx/sribzh/main.xsp?execute=show_document&id=PALISSYIM22005976) )

Le jour du naufrage les conditions de marée était les suivantes : Le 1<sup>er</sup> juillet 1937 la basse mer de Roscoff est à 4h47 (UT+1) h=2.51m la pleine mer est à 10h45 h=7,57 m coeff 61

Dans la transcription du rapport de mer je ne comprends pas la notation du relèvement au compas O.-N.-O.-T que signifie le -T, O.-N.-O signifiant bien sur Ouest- Nord-Ouest, un lecteur de ce site me fournira peut être des explications.

Des morceaux de l'épave du dundée Iris existe encore. Quand j'étais enfant j'allais souvent à la grève de Pors Gwen ou à celle de Pors ar Gored, Sur le chemin, j'étais intrigué par les barrières de champs faite de morceaux de bois courbe de fort échantillon avec de clous de navire rouillé. Les anciens m'avait raconté que ces bouts de bois provenais d'une épave d'un caboteur, échouée du coté du raoumeur juste avant la guerre. Beaucoup de ces bout de bois on disparu il en reste toutefois au moins un dans un talus à la pointe de Bigole, certainement un morceau de la carlingue, la pièce de charpente doublant la quille en dedans des membrure



## Histoire maritime de Bretagne Nord



Un morceau de l'épave de l'Iris est encore présent dans un talus de champ à Bigole île de Batz

Avril 2014 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

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

