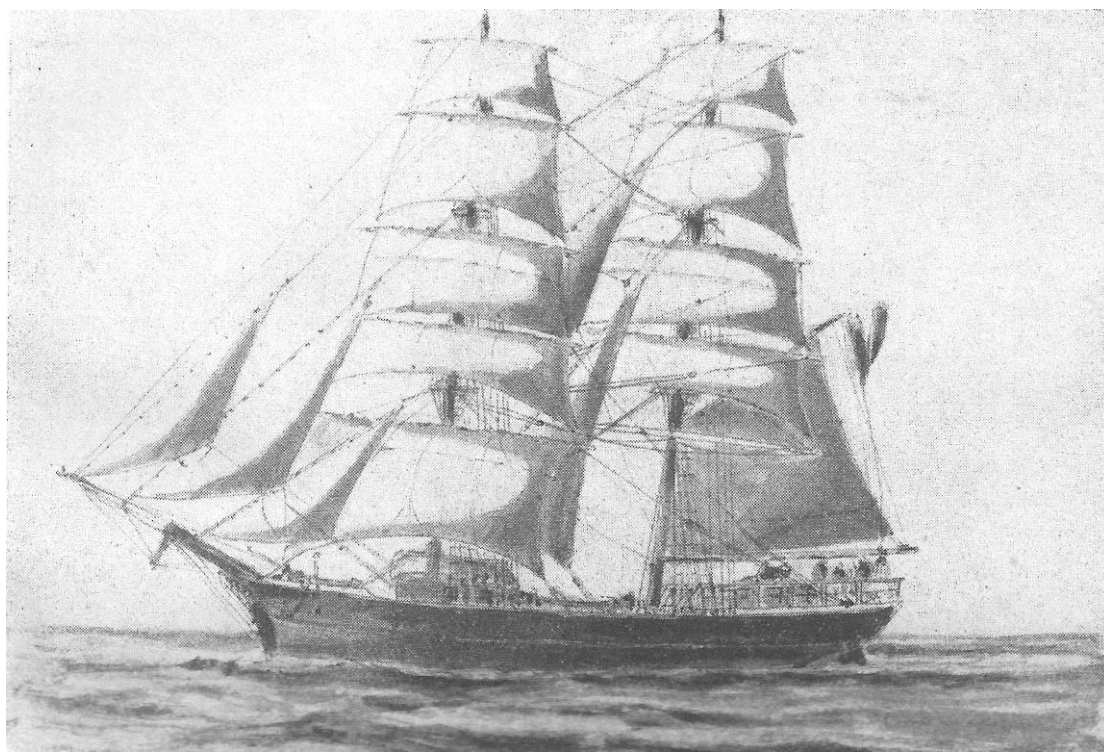




Histoire maritime de Bretagne Nord

Le 19 janvier 1901, la tempête à bord du brick Édouard



Le brick de cabotage Docteur Ollive ancien long courrier des Antilles chaque phares carré a basse-voile hunier fixe, hunier volant, perroquet et cacatois

Un naufrage devant Ouessant

Le brick français Édouard - Dans la tempête- Sauvé par un vapeur Anglais – Deux hommes grièvement blessés

La tempête qui a sévi avec tant de violence sur nos côtes, dans la nuit de vendredi à samedi, a causé un sinistre au large d'Ouessant.

Un brick français, l'Édouard, du port de Redon, jaugeant 134 tonneaux, capitaine Cohéléach, comprenant sept hommes d'équipage a pu être recueilli par un vapeur anglais qui se trouvait dans les parages, mais deux des hommes ont été grièvement blessés.

Nous avons pu voir, hier, dans la matinée, le capitaine de l'Édouard, qui nous a fait le récit suivant :

« Nous étions partis, le 14 janvier [1901], de Cardiff, avec des vents de sud-est, un assez beau temps et une jolie brise.

Du 14 au 18, nous avons eu des temps variables.

Tout à coup, les vents passèrent au sud avec grosse mer ; il était huit heures du soir et nous venions de relever le feu d'Armen (île de sein), le trouvant environ à dix milles au sud-est. Je fis serrer d'abord les perroquets, ensuite la grand-voile ; la brise fraîchissant de plus en plus et la mer devenant très grosse, vers neuf heures je fis serrer les volants puis le grand foc, et le navire resta sous cette voilure jusqu'à dix heures.

L'Édouard fatiguait énormément, il recevait beaucoup d'eau, le pont était complètement submergé et la pompe devenait absolument insuffisante.

septembre 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

C'est alors qu'en présence du danger de plus en plus menaçant, j'ai dû serrer la misaine et la brigantine et faire du vent arrière, c'est-à-dire fuir devant les éléments déchainés ; il était onze heures du soir.

Me trouvant à une distance d'environ quinze milles du phare d'Armen, je fis route au nord-nord-ouest, pour passer au large d'Ouessant.

A une heure du matin, le 19, nous étions près de cette île, mais le temps étant devenu très noir et la mer très grosse, il nous fut impossible d'apercevoir les feux.

Je fis gouverner au nord-est, de manière à fuir à la lame. Nous sommes restés pendant près de cinq heures dans cette position, attendant une embellie.

Notre but était de remettre le navire au cap de manière à ne pas perdre trop de chemin, mais le bateau recevant beaucoup d'eau et fatiguant énormément. Je dus reprendre la fuite une seconde fois.



A serrer un perroquet à bord d'un brick de commerce (National Maritime Museum)

A ce moment, les vents ayant passé à l'Ouest, je fis gouverner à l'Est jusqu'à huit heures du matin.

Deux hommes se trouvaient à la barre et un troisième derrière.

Le navire reçut un formidable paquet de mer par derrière qui défonça le tableau ; une cabine d'arrière fut complètement brisée, la barre réduite en miettes, la claire-voie défoncée et l'entrée de la chambre complètement enlevée.

Le petit panneau arrière fut décondamné entièrement, mais les deux hommes à la barre furent balayés sur le pont, où ils restèrent plus d'un quart d'heure pour ainsi dire sans connaissance, très grièvement blessés. Ils se débattaient dans l'eau rougie par leur sang.

L'eau envahit la chambre, puis la cale. La chambre, dans laquelle il y avait 1m40 d'eau, a été brisée ainsi que les cabines.

Rien n'a pu être sauvé que les effets dont les hommes étaient revêtus ;

septembre 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

Nous nous trouvions à la merci des flots. En présence de cette situation douloureuse et périlleuse, d'un commun accord avec l'équipage, je fis hisser le pavillon en berne pour demander du secours ;

Vers neuf heures, nous aperçûmes un vapeur dont il nous a été impossible de distinguer la nationalité.

Ce navire a poursuivi sa route au Sud-ouest sans se préoccuper autrement de nous, sans nous demander quoi que ce soit.

A neuf heures et demie, un second vapeur fut bientôt en vue dans la direction du nord.. Ayant remarqué nos signaux de détresse, il ne tarda pas à faire route sur nous.

Le danger était si grand que le capitaine hésita un moment à exposer la vie de ses hommes, mais après quelques pourparlers il se décida à mettre une baleinière de sauvetage à la mer.

Ce n'est qu'après de longs et périlleux efforts que l'embarcation put nous accoster.

Au bout de 1h ½, une petite accalmie de houle s'étant produite, nous pûmes embarquer au milieu des plus grandes difficultés, surtout pour les deux matelots blessés, qui ne pouvaient se servir d'aucun membre.

Il était exactement 11h1/2 lorsque nous fûmes recueillis à bord du vapeur Broadmaryne, du port de Londres, venant de Newcastle et allant à Constantinople sur lest.

Nous fûmes des mieux traités à bord. Nos effets étant trempés, on nous en remit de secs et on nous fit prendre des cordiaux, puis on soigna et pansa les deux hommes blessés, qu'on avait déposés sur des canapés aménagés pour la circonstance.

D'un commun accord, étant donné que nous aurions trop de jours à passer à bord, le capitaine résolut de faire route sur Brest, où nous mouillâmes sur rade samedi soir, vers 10h ½..

Dès notre arrivée, on s'occupa de nos pauvres blessés, nous hélâmes la Melpomène qui nous répondit qu'il n'y avait aucun médecin à bord.

Avec l'autorisation du capitaine anglais je sautai dans une embarcation et me rendis à bord du bateau de garde : le Courbet.

Le docteur de ce cuirassé d'escadre vint à bord dans sa baleinière avec deux cadres pour le transport des hommes, qui ont été envoyés à l'hospice civil dans la matinée. Leur blessures ont été trouvées très graves.

L'un des deux matelots, Jean-Louis Youdre, âgé de 30 ans, originaire de Kerrarden en Séné, du quartier de Vannes a le crane fendu, un bras de fracturé ; il se plaint beaucoup des côtes.

L'autre René Denis, âgé de 39 ans, originaire de l'île aux Moines, quartier de Vannes, a la figure complètement en compote, tout à fait hachée, un bras et une jambe fracturés, il se plaint beaucoup de la poitrine et des côtes. Il lui a été impossible de prendre aucun breuvage.

Les docteur Civel et Bonnain ont prodigué leur soins aux deux blessés.

Le vapeur anglais a repris la mer dimanche matin, vers 7h20, après avoir débarqué les cinq hommes de l'Édouard qui sont hébergés chez M. Le Pape, au port de commerce.

Ce mati, le capitaine Le Cohéléach se rendra aux bureaux de l'inscription maritime pour déposer son rapport.

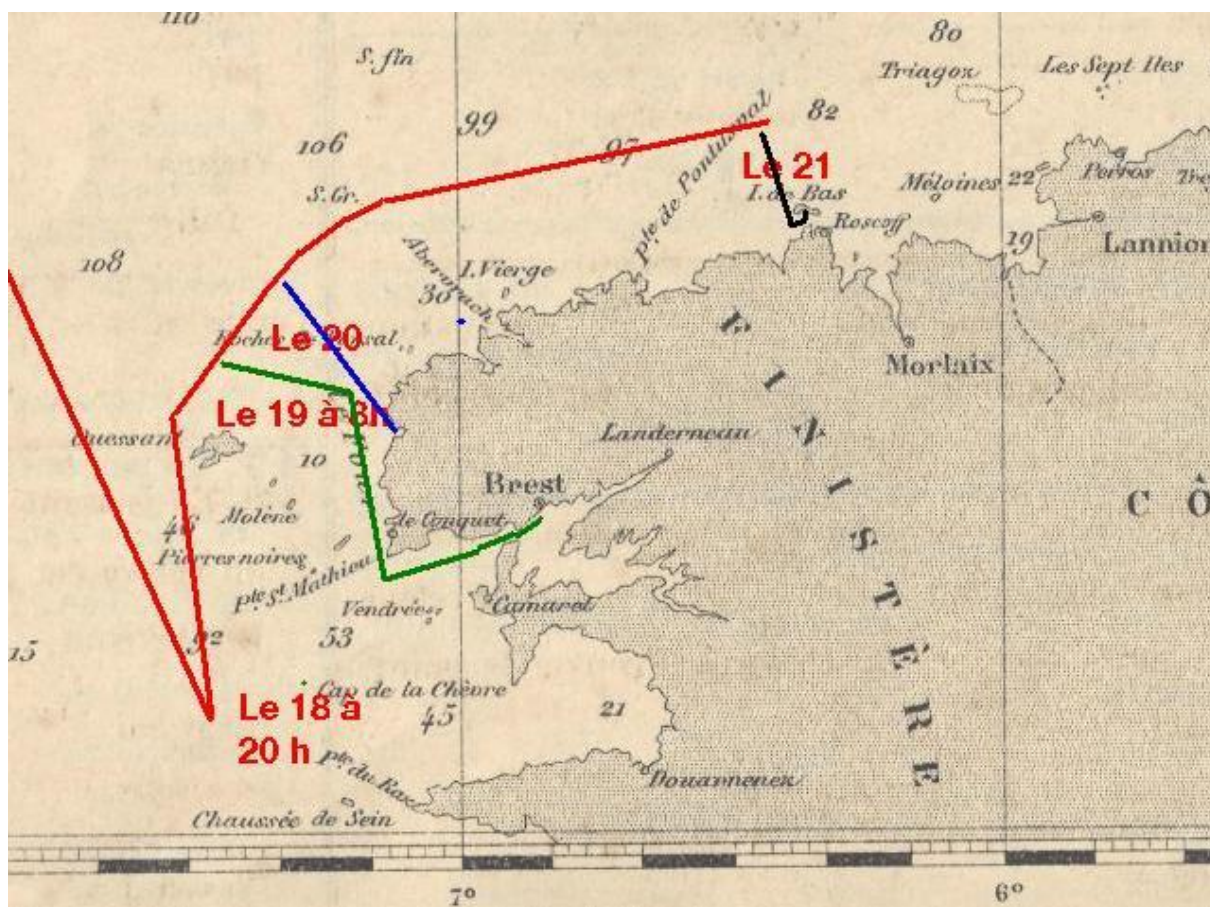
Seul, les papiers du bord ont été sauvés.

Au mois de février dernier [1900] l'Édouard avait été jeté à la côte, par suite de rupture de chaînes, et il avait subi de ce fait de très graves avaries.

La dépêche de Brest du 21 janvier 1901



Histoire maritime de Bretagne Nord



En rouge la route du brick Édouard à partir de Ouessant sa route est certainement plus chaotique en vert celle possible vers Brest par le chenal du Four du vapeur sauveteur Broadmaryne. Bleu la route du canot de sauvetage d'Argenton et en noir celle du canot de sauvetage de l'île de Batz

Le brick Édouard est abandonné de son équipage et poursuit sa route à la dérive, à la hauteur du phare du four le vapeur Limnet tente de le remorquer sans succès, le canot de sauvetage du port d'Argenton va à sa rencontre. Plus tard le , le sémaphore de l'île de Batz aperçoit, à 6 milles dans le nord le brick partiellement démâté, le canot de sauvetage de l'île de Batz est alerté et part à sa rencontre. Par la suite on ne signal plus le brick, les gardiens des phares des Triagoz et des Sept îles ne l'on pas vu, il a certainement coulé dans l'est de cette position à 6 milles au nord de l'île de Batz .

Voici les rapports des canots de sauvetage d'Argenton et de l'île de Batz



Histoire maritime de Bretagne Nord

Rapport du canot de sauvetage de Argenton
29 janvier 1900

Monsieur le Président,

Comme suite à mes dépêches et pas lesquelles, je vous faisais connaître la sorte du canot de sauvetage « Marie Russe » j'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur cette sortie.

A onze heures du mati, dimanche 20, les guetteurs du sémaphore de la pointe de landunvez remarquaient un brick en détresse dans le N-O à environ 15 milles au large et le pavillon en berne faisant le cap au sud.

Les guetteurs avertirent aussitôt le patron Vidamant qui réunit son équipage et, à midi, le bateau prit la mer.

Il avait suffi de dix minutes, pour mettre le canot à l'eau et aussitôt, notre brave équipage s'est dirigé sur le navire signalé par le sémaphore.

Malgré la grosse mer et le vent contraire, le canot de sauvetage réussit à accoster le navire vers quatre heures : mais depuis deux heures un vapeur anglais nommé « Limnet » de Londres avait jeté une remorque à bord du bateau en détresse « Édouard » de Redon, malgré cela, les canotiers ont continué et ils ont constaté que le brick « Édouard » était abandonné.

Après avoir constaté qu'il n'y avait personne à bord et voyant que le vapeur anglais continuait à remorquer l'épave le patron l'a abandonné, n'ayant à s'occuper que de sauver les hommes et non le navire.

Le bateau « Marie Russe » est rentré à minuit au port et n'a été mis dans son abri, que le lendemain matin, la mer étant basse et surtout, la nuit très noire.

Hier, j'ai félicité tout l'équipage de son dévouement ; ces malheureux partis sans manger étaient arrivés à minuit exténués.

Le président du comité local
Victor Marzin

Armement du canot « Marie Russe » : Vidament Roland, patron ; Creac'h Jean-Marie sous-patron ; Salou François, Guéna Joseph, Hélias Alexandre, Guillerm Louis, Provost Yves , Gourmel Jean-Marie, Coatanéa Victor, Quivoron Jean-Marie Brénéol Pierre, Fariau François



Histoire maritime de Bretagne Nord



Brick de cabotage à l'échouage, leur allure de grand-voilier leur donnait du prestige dans la population maritime

Rapport du canot de sauvetage de l'île de Batz

22 janvier 1901

Monsieur le Président ,

J'ai l'honneur de vous informer que hier matin [lundi 21 janvier], vers neuf heures, M Fogeron, chef guetteur à l'île de Batz, m'a fait avertir qu'un brick complètement désemparé se trouvait dans le N.-O. de l'île et faisait route à l'est.

Je me rendis aussitôt au sémaphore, mais il était tout à fait impossible, à cause du brouillard, de pouvoir distinguer si ce navire faisait des signaux de détresse. Néanmoins, comme je jugeai sa position très critique, je fis sortir le canot de sauvetage, d'autant plus que je craignais que, par suite de la dernière tempête, l'équipage de ce navire se trouvât dans l'impossibilité de demander du secours.

Le canot lancé à dix heures du matin avec une très grande célérité n'est rentré qu'à huit heures et demie du soir après avoir reconnu que le navire l'Édouard du port de Redon, n'était qu'une épave abandonnée par son équipage et qui se trouve encore dans nos parages ayant son mât de misaine et son beaupré avec leur gréements le long du bord.

Le président du Comité Local
Floc'h

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

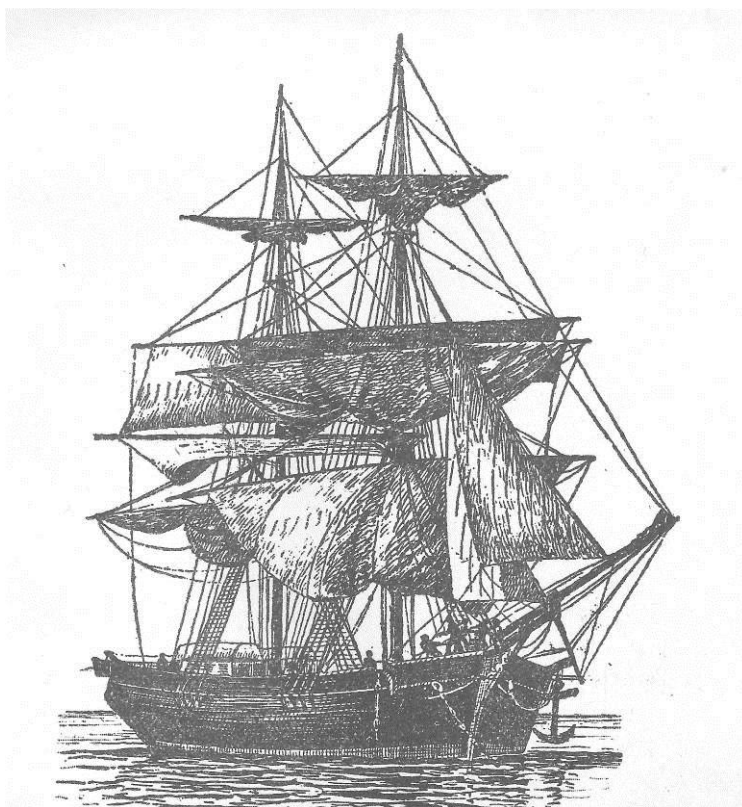
[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





Histoire maritime de Bretagne Nord

Armement du canot « Sainte-madeleine et sainte-Victoire de saint-Faron » : Robin Yves, Cordier Louis, Moncus Nicolas, Moncus Pierre, Castel Pierre Le Gall Albert, Péron François, Glidic Yves, Crenn Nicolas, Combot Eugène, Bonny Joseph, Menut Nicolas



Brick Docteur Ollive appareillant sur rade

La dépêche de Brest nous apporte quelques précisions sur la chronologie des événements en reprenant les informations des sémaphores qui observent à distance

Landunvez,

dimanche, 11h20 matin un brick dans le nord 40° ouest, à environ 10 milles est en panne. Il a son pavillon en berne, ses deux huniers sur le mât, le cap vers le sud paraît avoir son petit foc et son petit hunier déchirés. On ne peut distinguer les couleurs ; les perroquets serrés, misaine, grand voile et brigantine carguée. Pas de navire dans les environs

11h54 On est parti à Argenton prévenir le canot de sauvetage, le brick est toujours dans la même situation.

1h25 Le canot de sauvetage fait route sur le navire. Deux vapeurs ont stoppé à ses côtés et ont continué leur route sans le prendre à la remorque, Le brick a toujours son pavillon en berne et a la même situation



Histoire maritime de Bretagne Nord

2h15 Un vapeur est à ses côtés depuis dix minutes. Un second vapeur fait de même route sur lui le canot de sauvetage s'approche du bateau

3h30 Le vapeur a pris les remorques du brick. Le bateau de sauvetage se trouve à environ un mille derrière le brick. Le vapeur fait cap au sud ouest et retourne à l'est

Aberwrach

3h50 un vapeur de commerce remorquant un brick qui a son beaupré cassé, six milles nord-ouest ; font route Est

Le vapeur vient d'abandonner le brick signalé et fait route est. Le brick court en ce moment vers la terre sous ses deux huniers. Il ne parait pas bien gouverner



Grand brick de commerce anglais, le Brick Édouard était certainement plus modeste

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

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



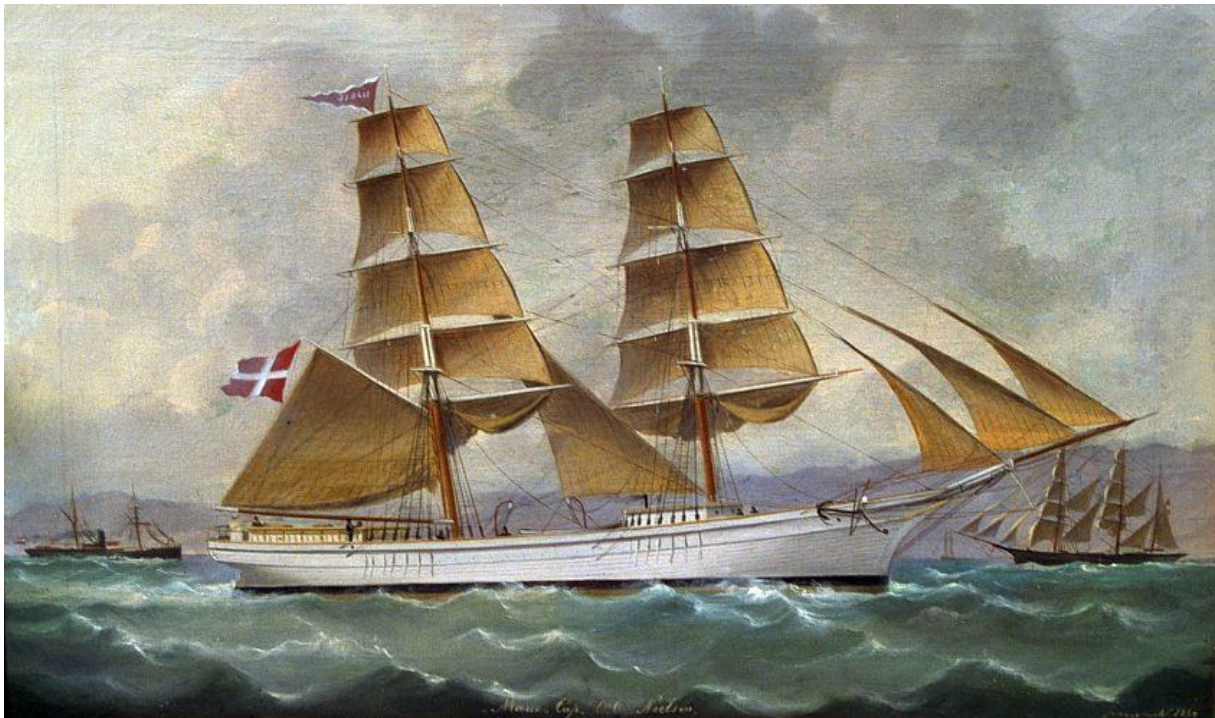


Histoire maritime de Bretagne Nord

Commentaires

Capitaine Yves Floch est le père de mon arrière grand père. En 1901, capitaine au long-cours en retraite il est le premier président du Comité local de sauvetage de l'île de Batz créée en 1893, il laissera quelque années plus tard sa place à Fogeron le veilleur sémaphoriste

Le Brick Édouard était en 1901 un vieux navire construit n 1858 à Saint-Malo, il avait souffert l'hiver précédent d'un échouement dans une forte tempête suite à la rupture de ses chaînes de mouillage à Camaret qui toutefois n'a pas nécessité de réparations particulières.



Ce grand brick de cabotage Danois a fière allure