

La Ville du Havre : Naufrage d'un bateau de sauvetage (26 mars 1882)

Numéro d'inventaire : 2015.8.5661

Auteur(s) : Georges Dascher

Digeon

Reymond

Type de document : couverture de cahier

Imprimeur : IMP. PAUL-AUGUSTE-GODCHAUX et Cie

Période de création : 4e quart 19e siècle

Collection : COLLECTION GODCHAUX

Inscriptions :

- lieu d'impression inscrit : 10, Rue de la Douane, PARIS

- tampon :

Matériau(x) et technique(s) : papier | chromolithographie

Description : Couverture de cahier en papier beige. Image chromolithographiée sur la 1ère de couverture. Photographie noir et blanc imprimée sur la 4e de couverture. À l'intérieur, 2 textes imprimés en noir.

Mesures : hauteur : 22,8 cm ; largeur : 17,5 cm

Notes : Couverture de cahier faisant partie d'une série non numérotée, imprimée par la maison d'édition parisienne Godchaux. La série montre les équipements communaux et portuaires de la ville du Havre. Les dessins sont de Georges Dascher (1851-1912), peintre et illustrateur scolaire. Il fut très présent dans la production de couvertures de cahier. Un tampon violet a été apposé sur la 1ère de couverture. 2 textes de Digeon se trouvent à l'intérieur : "Catastrophe du 26 mars 1882" et "Bateaux de Sauvetage". Sur la 4e de couverture, photographie des bateaux de sauvetage dans l'avant-port par Reymond.

Mots-clés : Protège-cahiers, couvertures de cahiers

Histoire et mythologie

Représentations : scène : naufrage

représentation d'objet : bateau

Donnez les différents pois que vous connaissez

LA VILLE

DU HAVRE

Ecole dirigée

Cahier appartenant

par M _____

à _____



NAUFRAGE D'UN BATEAU DE SAUVETAGE

25 Mars 1882

G. DASCHER, del.

Catastrophe du 26 mars 1882

Le soir du samedi 25 mars, un vent d'une grande violence, de la partie nord-nord-ouest, s'abattit sur le port du Havre. La nuit du samedi à dimanche fut affreuse, et vers le matin surtout, la mer était complètement démontée.

Par mesure de précaution, ordre avait été donné d'armer le bateau de sauvetage n° 4. A 7 heures 1/2, dix hommes, tous lamenours, commandés par le patron Lecroisey, y avaient pris place, il n'y avait en ce moment en vue que quelques barques de pêche qui faisaient route pour s'abriter dans le port.

Le bateau, complètement armé pour la mer, quitta son poste pour aller stationner dans les jetées, en face du brise-lames.

Une heure après, un bateau de pêche ayant éprouvé des avaries dans sa voilure et se trouvant ainsi désemparé, fut signalé à environ un mille du port, demandant du secours.

Comme ce bateau dérivait en Seine et que la mer continuait à baisser, le brave patron Lecroisey et les dix lamenours qu'il commandait n'hésitèrent pas à se porter à son secours. Ils sortirent assez facilement du port, à la voile, et, vers 9 heures 1/4, le canot de sauvetage alla mouiller à environ 100 mètres du bateau en détresse.

A ce moment, le vent soufflait en foudre et la mer était excessivement grosse. Sur le banc, on voyait les lames se soulever avec furie et déferler les unes sur les autres en immenses rouleaux.

Une foule, massée sur la jetée, suivait avec une profonde anxiété la marche du bateau de sauvetage.

Vers 10 heures 1/2, la mer commença à monter; le bateau de pêche allait toujours à la dérive, son ancre ne tenant pas. Le patron Lecroisey fit hisser sa voile pour se diriger sur lui. Quelques secondes après cette manœuvre, un cri d'horreur s'échappa de la poitrine oppressée des spectateurs; le canot venait de disparaître aux yeux de tous, il avait chaviré. Lorsqu'il se redressa, il était vide.

Du sémaphore de la Hève, on télégraphia au poste de la Jetée que l'on venait d'apercevoir des malheureux naufragés nageant tout autour du canot redressé sans pouvoir l'atteindre.

De l'avis du directeur du sauvetage, l'embarcation, se trouvant trop près de l'extrémité du banc d'Amfard, avait dû être roulée dans les brisants et dans les énormes paquets de mer

mêlés de sable et de galets qui déferlaient au moment de sa disparition.

Cependant, on pouvait espérer que les malheureux naufragés n'étaient pas tous morts; aussi, à peine le canot n° 4 était-il chaviré que le sous-patron Leblanc et ses lamenours n'hésitèrent pas à se porter au secours de leurs courageux compagnons. Leur vergue s'étant cassée à la sortie des jetées, ils avancèrent à l'aviron et explorèrent avec mille difficultés le lieu du sinistre. Ce fut en vain. La mer avait accompli son œuvre. Les infortunés sauveteurs étaient à tout jamais perdus.

Pour comble de malheur, on apprenait quelques heures après que le sloop s'était, lui aussi, perdu corps et bien sur le banc d'Amfard. Après avoir quelque temps talonné, il avait coulé, engloutissant avec lui son équipage de cinq ou six hommes.

Il n'en reste pas moins acquis que le brave patron Lecroisey et ses dignes camarades ont vaillamment lutté, au péril de leur vie, contre les éléments déchaînés pour sauver l'équipage du bateau de pêche en péril.

Découvrons-nous devant ces modestes héros que le danger n'a pu faire reculer et que l'accomplissement du devoir a conduits à la mort. Honorons respectueusement leur mémoire et gardons profondément dans notre cœur le souvenir de leur sang-froid et de leur dévouement.

Cette catastrophe épouvantable mit tout le Havre en deuil; elle laissa huit veuves et vingt orphelins à qui la Chambre de commerce assura une pension. Pour perpétuer le souvenir de ce malheur, un buste a été élevé au patron Lecroisey à la partie centrale du magasin de sauvetage du Havre, et une plaque commémorative, posée sur le même bâtiment, rappelle les noms des autres héros de ce drame maritime du 26 mars 1882.

La Chambre de commerce poura trouver d'aussi bons marins, dit le Directeur du sauvetage, mais elle n'en trouvera pas de plus braves. C'était l'élite de l'armement du canot de sauvetage. En première ligne se place le patron Lecroisey, homme énergique, modeste, plein de sang-froid, qui avait déjà donné tant de preuves de son courage; puis viennent Moncus Ernest, Perost René, Desoyer Paul, Varescot, Fossé Henri, Cardine, Ménéclon Alphonse, Leblanc Edmond, Olivier Jacquot, tous gens de grand cœur.

DICROX.

Bateaux de Sauvetage

On donne le nom de bateau de sauvetage à une embarcation construite et aménagée spécialement pour prendre la mer pendant les tempêtes, et porter secours aux naufragés. La Chambre de commerce du Havre en possède 3 du système Lahure, construits en tôle d'acier, elle en a fait placer 2 à l'anse des pilotes et le 3^e en réserve dans le bassin de la Floride. Ils sont toujours à flot et armés en prévision de sinistres; leur longueur est de 11^m, leur largeur de 2^m 20 et leur profondeur, à la partie centrale, de 1^m 20.

Le canot de sauvetage est monté par dix hommes et un patron qui les commande, en même temps qu'il dirige l'embarcation.

Le canot de sauvetage est insubmersible; il peut se redresser et se vider seul s'il vient à chavirer et à se remplir d'eau. A cet effet, on a placé à l'avant et à l'arrière 2 caissons à air, destinés à le relever en six secondes; on a divisé l'espace situé au-dessous du pont en 18 compartiments étanches séparés par des cloisons, de sorte que, le canot resté à flot en cas d'accident à l'une des chambres, et on a muni la coque de soupapes verticales avec clapets permettant à l'eau de sortir en 50 secondes, lors même que le canot serait complètement rempli.

Les agrès du canot de sauvetage se composent de 2 mâts et de 2 voiles ou d'un seul mât et d'une seule voile, d'un solide gouvernail qui, en cas d'accident, peut être remplacé par un aviron spécial, semblable à ceux des baigneurs des pêcheurs et appelé aviron de queue. Chaque canot pèse environ 3170 kil.

La Société centrale de sauvetage des naufragés entretient sur plusieurs points du littoral français des canots en bois construits aux chantiers Normand, différant de forme avec ceux du Havre, mais offrant les mêmes dispositions et les mêmes avantages. Ces canots sont remis sur les côtes dans des hangars construits sur le bord de la mer. Ils reposent sur des chariots à roues très larges, afin de ne pas enfoncer trop profondément dans le sol vaseux ou sablonneux du rivage. En cas de sinistre, ces chariots sont retirés de leurs remises et conduits à bras d'hommes ou par des chevaux, jusqu'à ce que les canots soient à flot.

Avant d'être mises en service, les barques de sauvetage du Havre subissent des épreuves rigoureuses, ayant pour but de constater si elles remplissent exactement toutes les conditions de submersibilité et de redressement exigées d'elles.

Chaque année, elles sont alternativement et minutieusement visitées dans les chantiers de

construction. C'est assez dire le soin que l'on prend pour épargner toute chance de danger aux hommes courageux qui, souvent au péril de leur vie, vont sauver leurs semblables. Si malheureusement, un accident survient, ce n'est qu'après avoir épuisé toutes les ressources de la prudence humaine.

Tout canot de sauvetage comporte un armement complet dont voici les accessoires:

Un cablot de 170^m de long servant à le retener à l'ancre.

Des ceintures de sauvetage pour tous les hommes de l'équipage. Elles se composent de larges bandes de toile recouvertes de liège et s'attachent autour de la poitrine et du dos; des courroies en cuir passant sous les bras et au-dessus des épaules les maintiennent solidement.

Une boussole faisant corps avec une lampe spéciale qui l'éclaire la nuit; système ingénieux, d'un éclairage intense et d'une solidité parfaite.

Une torche à essence pour signaler le canot et un fanal lenticulaire pour en éclairer d'une façon permanente la position.

Un bâton plombé long d'environ 6^m 50, muni d'une ligne ou cordage, qui peut se jeter très loin et permet d'établir à distance, par vu et vent, une communication entre le canot de sauvetage et un bâtiment naufragé difficile à approcher.

Une ligne de traine de 30^m environ, munie de flotteurs de distance en distance; on la place à l'arrière du canot afin de permettre aux naufragés de s'accrocher et de se sauver.

Deux ballons en toile remplis de liège servant à protéger la barque de sauvetage contre tout abordage.

Un caisson de provisions garni de biscuits, conserves, rhum, etc.

Une bouée de sauvetage pouvant être jetée au besoin à un naufragé.

Plusieurs sacs pour le filage de l'huile afin d'apaiser la mer, l'huile ayant pour effet de se répandre en une couche très mince sur l'eau, ce qui empêche les lames de déferler et les transforme en une houle inoffensive.

En cas de sinistre, tous les sémaphores de la région sont reliés au Havre par voie télégraphique. Cela permet au Directeur des signaux et du sauvetage d'envoyer rapidement aux navires en détresse, ou un remorqueur ou un canot.

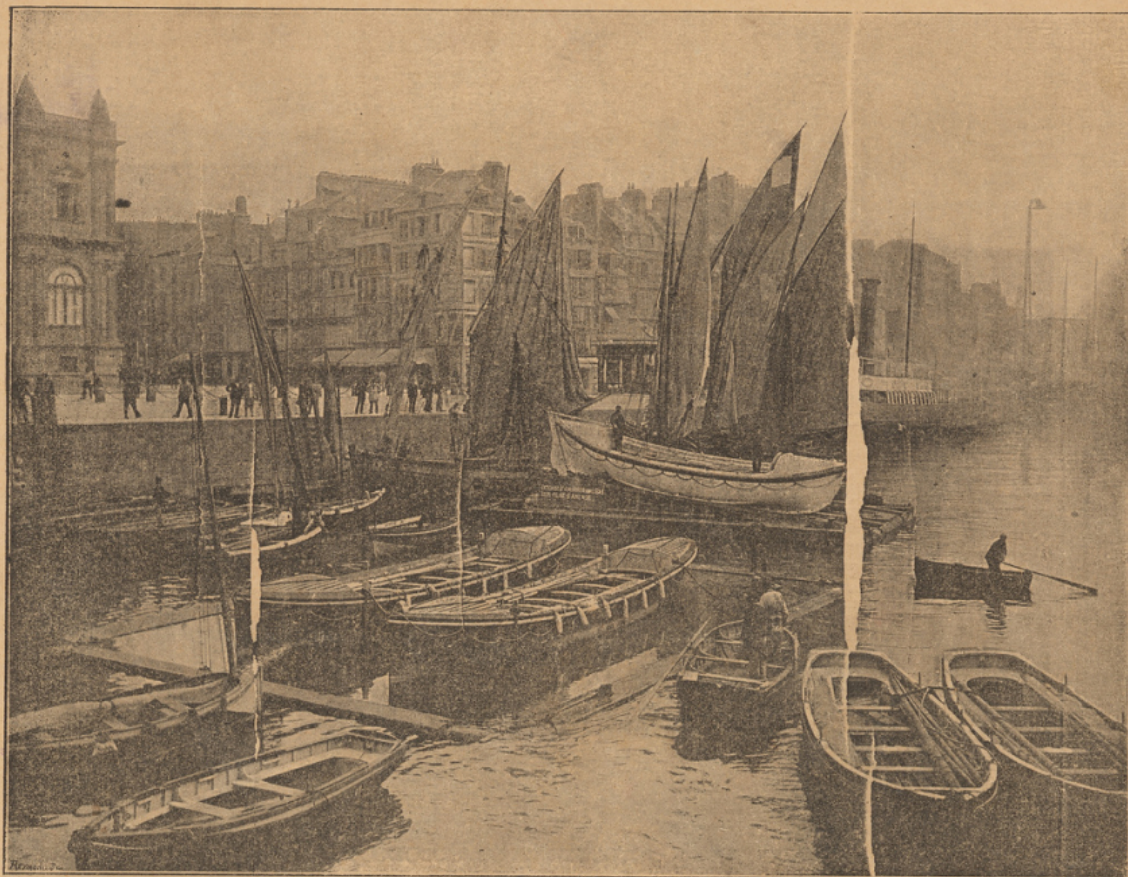
Le port du Havre est reconnu comme possédant l'outillage le plus complet au point de vue du sauvetage. Il faut reconnaître là un sentiment d'humanité qui fait honneur à la Chambre de commerce.

DICROX.

DICROX

Imr. PAUL-AMBERT-GODCHAUX et Co., 10, Rue de la Douane, PARIS

COLLECTION GODCHAUX



LES BATEAUX DE SAUVETAGE DANS L'AVANT-PORT