

## 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.

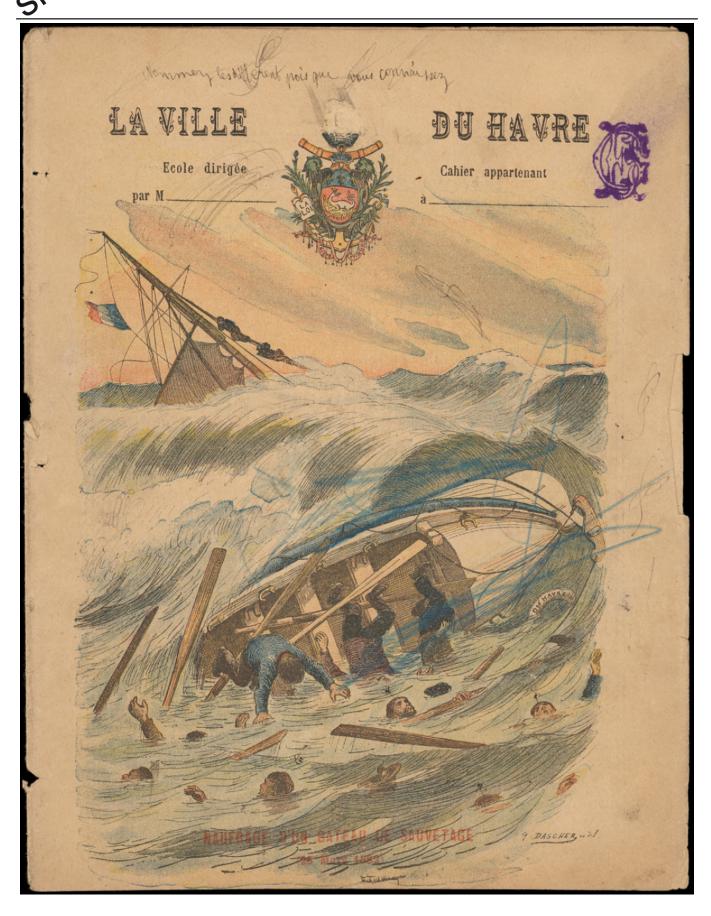
Mesures: hauteur: 22,8 cm; largeur: 17,5 cm

**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



Catastrophe du 26 mars 1882

Le soir du samedi 25 mars, un vent d'une grande violence, de la partie nord-nord-ouest, s'abattie une le port du l'arre. La nuit du samedi à dimanche fut afficuae, et vers le matin surrout, la mer étaite ou le précaution, ordre avait été donné d'armer le bateau de sauvetage n° 4. À heures 412, dis hommes, tous lamaneurs, commandés par le patron Lecroisey, y avaient pris place, il n'y avait en ce moment en vue que quelques barques de péche qui faisaient route pour s'abriter dans le port.

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

Une heure après, un bateau de pèche ayant éprouvé des avaries dans sa vollure et se trouvant du nord, dennadant du necours.

Comme ce bateau dérivait en Seine et que la mer continuait àbaisser, le barve patron Lecroisey et les dix lamaneurs qu'il commandait n'he sièrent pas à se porter à son secours. Il sortiernt assez facilement du port, à la volle, et, vers 9 heures 1½, le canot de sauvetage alla mouiller à environ 100 mètres da bateau en detresse.

A ce moment, le vent soufflait en fouder et la mer étail excessivement grosse. Sur le banc, or ovyait les lames se soulever avec turie et déference.

A ce moment, le vent soufflait en fouder et la mer étail excessivement grosse. Sur le banc, or ovyait les lames se soulever avec turie et déference de la mer de la leur vie, contre le dément de la mer de la leur vie, contre le déresse.

Vers 10 heures 1½, la mer commença à monter, le bateau de péche allait toujours à la dérive, son ancre ne teannt pas, Le patron Lecroise, de la mer de la leur vie, contre le le de leur du se vetage.

Vers 10 heures 1½, la mer commença à monter, le bateau de péche allait toujours à la dérive, son ancre ne teannt pas, Le patron Leveroise de specialeurs, le canot venant le pour se diriger sur lui. Quelques secondes après cette masseure, un cri d'horreur s'échappa de la poitrire oppresée des specialeurs, le canot venant de present de la very le la consume s

## Annumment and a second

On donne le nom de bateau de sauvetage à une embarcation construction et améngée spécialement pour prendre la mer pendant les tempêtes, et porter secours aux naufragés. La Chambre de commerce du Havre en posséde 3 du système Labure, construits en tôle d'acier, ellé en a fait placer 2 à l'anne des pilotes et le 3º en réserve dans le bassin de la prévision de sinistres; leur longueur est de 11º partie centrale, de 1º20.

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

Le canot de sauvetage est insubmersible il peut ser edresser et se vider seu i s'il vient à chavirer et à se remplir d'eau. A cet effet, on liné, de le relever en six secondes ; on a divisé l'espace situé au-dessous du pont en 18 compariments étanches séparés par des cloisons, de sorte que, le canot reste àflot en cas d'accident à l'une des chambres, et on a muni la coque de soupapes verticales avec clapets permetant à l'eau de sortie en 50 secondes, lors même que le canot serait complètement rempli.

Les agrès du canot de sauvetage es composent de soupapes verticales avec clapets permetant à l'eau de sortie en 50 secondes, lors même que le canot serait complètement rempli.

Les agrès du canot de sauvetage ex oupres ent de 2 maits et de 2 voiles ou d'un seul mui, et d'une soil dive de soupapes verticales avec clapets permetant à l'eau de sortie en 50 secondes, lors même que le canot serait complètement rempli.

Les agrès du canot de sauvetage des nun-regés entretient sur plusieurs points du littral français des canotae de nois construits aux chantiers Normand, différant de forme avec eux du Havre, mais offrant les mêmes dispositions de les mêmes avoulages. Ce hangers sonstruits sur le bord de la mer. Ils reposent sur des chariots à roues très larges, afin de ne pas enfoncer trop profondément dans le solvaeux ou sabloineux du rivage. En cas de l'accident de la mer. Ils reposent sur des chariots à roues très larges, cas hangers que le canot soine à flot. Avant d'être mises en se



