



La « Petite Gironde » du 3 mai 1889, page 3
Chronique Maritime
L'Abordage du « Château-Margaux ».

Nous empruntons à l'intéressant rapport du capitaine Sensine le récit complet des circonstances et des suites de l'abordage dont le **Château-Margaux** a été victime dans la nuit du 27 au 28 avril (1889) :

« Le temps menaçant de s'embrumer, je pris le parti de me diriger sur la rade de **Dungeness** pour y chercher un pilote d'**Anvers**. Dans ce but, je pris la route de **Th---son**, ayant ainsi des chances d'apercevoir le feu de **Beachy-Head**, si le temps devenait plus clair.

« A 1 heure 30 du matin, nous voyons les feux de trois bateaux pêcheurs que nous laissons par tribord. Le temps se bouche de nouveau, la pluie tombe ; la brise souffle du sud-est. La vue s'étend à environ 2 milles. Nous réduisons notre vitesse à 41 ou 42 tours, et nous répétons nos signaux phoniques.

« La vitesse est ainsi maintenue jusqu'à 2 heures 50, heure à laquelle l'homme de bossoir signale un feu blanc à environ un quart par tribord.

« Nos feux de position sont clairs. Indépendamment de l'homme de veille sur le gaillard d'avant, la surveillance est faite sur la passerelle par le premier lieutenant, le deuxième maître de manœuvre et moi.

« Quelques instants après que le feu blanc nous fut signalé, nous apercevons un feu vert.

« Je fus obligé de venir sur bâbord pour bien parer ce vapeur, qui nous passa à tribord à petite distance sans doute car, malgré la pluie, nous avons pu très bien distinguer sa coque.

« De 2 heures 50 à 3 heures, la vitesse fut encore ralentie à 36 tours. Le navire pour lequel nous venions de nous déranger de notre route était alors paré. A trois heures, il était par notre travers. La pluie tombait toujours. Nous faisons marcher le sifflet.

« A peine étions-nous parés du vapeur en question qu'un autre feu blanc nous est signalé par tribord, et aussitôt nous apercevons un feu rouge qui grossissait rapidement.

« Revenir en grand sur tribord alors que nous étions déjà bien arrivé sur notre route, parvenir à opposer notre feu rouge à celui que nous avons en vue, me parut être en ce moment, non seulement une manœuvre imprudente mais téméraire qui devait fatalement entraîner un désastre pour les deux bateaux.

« Je continuai donc ma route jusqu'à trois heures cinq, appuyant sur bâbord et en indiquant ma manœuvre par les signaux phoniques réglementaires. Par deux fois, je fis entendre deux coups brefs de sifflet à intervalle suffisamment prolongé pour qu'il n'y ait pas de fausses interprétations. Les signaux indiquant ma manœuvre n'amèneront aucun changement dans la route que faisait ce vapeur, qui s'était tellement rapproché de nous en quelques instants, que l'abordage devenait inévitable quoi qu'on pût faire.

« Je donnai aussitôt l'ordre de stopper qui fut exécuté, et avant que j'aie eu le temps de faire machine en arrière l'abordage a eu lieu. Il était environ 3 heures 7 ou 8 minutes. Le **Château-Margaux** fut abordé à tribord par le travers du mât de misaine.

« Il y eut deux chocs, dont le premier très violent. Quant au second, je l'attribue à ce fait que l'ancre de l'abordeur est tombée à notre bord aussitôt la collision, et que la chaîne ayant résisté tout

Source document :

Corsaire d'Ango - René TAMARELLE pour publication site internet du G.R.I.E.M.E.

Septembre 2007



d'abord, l'avant de l'abordeur aura dû être ramené sur nous. Cette ancre était prise par une patte sur notre bastingage, restant ainsi pendue le long du bord.

« Après avoir glissé sur la lisse, elle était venue s'étaler sur le banc de ----- de l'avant du rouf juste au-dessous de la passerelle dont le côté tribord était brisé. C'est alors que la chaîne commença à filer rapidement. L'abordeur nous élogea et vint sur notre arrière. Puis il revint à l'avant à une distance suffisante.

« C'est alors qu'il put enfin réussir à démailler sa chaîne. L'ancre nous restait donc à bord avec six maillons, dont il fallut bien se débarrasser.

« Entre temps, le petit jour se faisait. Pendant la dernière heure écoulée, c'est-à-dire tant que les deux navires ont été liés par la chaîne, que l'abordeur se trouvait à l'arrière de nous, le **Château-Margaux** n'a pu manœuvrer afin de ne pas compromettre le propulseur et le gouvernail.

« Les premières sondes faites aussitôt après l'abordage, furent satisfaisantes pour toutes les cales, sauf la cale n°1. Dans celle-ci, l'eau avait légèrement augmenté. Toutefois rien n'indiquait un péril immédiat.

« Dès qu'il fut possible d'y voir un peu clair, nous avons amené une embarcation à la mer, et je suis allé moi-même le long du bord constater le dommage.

« Il pouvait être environ 5 heures du matin.

« De son côté, le navire abordeur m'envoyait un de ses canots, sous le commandement du deuxième capitaine, pour me demander le nom de notre vapeur, celui de notre port d'attache, et savoir aussi quelle était la situation actuelle. Les renseignements furent fournis.

« Au sujet de notre situation, je lui répondis que le navire faisait de l'eau, que nous avions trois déchirures au-dessus de la flottaison, dont une verticale et les deux autres horizontales, plus quelques rivets qui avaient cédé.

« Par cet officier, j'appris que c'était le **Manora**, de la **British India Company**, venant de Londres, qui nous avait abordé, que lui-même avait des avaries sérieuses à son avant, qu'il y avait 19 pieds d'eau dans le compartiment d'avant, mais que, par ailleurs, il ne faisait point d'eau.

« Un instant, j'avais pensé à faire mettre une partie de mon équipage à bord du **Manora**, si toutefois il devait y être en plus de sécurité ; mais, d'après les renseignements fournis, j'abandonnai cette idée. D'ailleurs de nouvelles sondes faites dans la cale n°1, la seule qui fut endommagée, n'avaient point donné des résultats inquiétants.

« L'embarcation du **Manora** nous quitta vers 5 heures et demie. Nos embarcations furent disposées pour être amenées à la mer. Les pompes à bras et à vapeur furent armées et mises rapidement en activité par le personnel de la machine et le personnel civil.

« Par ailleurs, nous nous occupions d'aveugler les déchirures des tôles et de boucher tous les trous dont les rivets étaient partis.

« Ce travail terminé le long du bord, on prit les dispositions à l'intérieur, dans la cale, l'eau n'augmentant ----- rapidement pour ne point tenter de faire route vers les côtes de France.

« Un steamer de **Glasgow**, dont le nom n'a pu être relevé, avait stoppé près de nous. Je lui ai proposé de nous escorter, mais il n'a pu accepter.

« Le 28 avril, vers 5 heures trente du matin, notre position, estimée à ce moment, devant être à 31 milles dans le nord et 20 degrés ouest du cap d'**Ailly**, nous avons commencé à faire route à une vitesse modérée, la machine faisant 32 tours par minute.



« Le temps était encore couvert et l'horizon un peu chargé. Les vents avaient tendance à prendre l'est sud-est, et de cette direction nous ressentions un léger clapotis. Cette dernière circonstance était du nombre de celles qui m'avaient le plus engagé à me diriger vers le sud.

« Vers 9 heures, les pompes fonctionnant bien et l'eau ne gagnant pas trop rapidement, l'ordre fut donné au chef mécanicien d'augmenter la vitesse jusqu'à 36 ou 37 tours.

« Vers 10 heures du matin la cale 2 n'accusait point encore d'eau, et le coqueron d'avant était toujours étanche. La cloison de séparation des cales 1 et 2 étant appelée à supporter à un moment donné une forte pression, fut solidement dépontillée dans toutes ses parties au moyen de forts madriers fixés dans la cale n°2.

« En même temps, on s'occupait à boucher la déchirure supérieure des tôles qui correspondait dans la première cabine de passager et dans le water-closet, juste au niveau du premier pont. Enfin, on condamnait le panneau de la cale n°1, où l'eau commençait à augmenter, vers 11 heures, d'une manière assez rapide.

« A 11 heures 15, l'horizon se dégage, nous apercevons la terre devant nous.

« A midi, d'après divers calculs faits dans la matinée, nous obtenons pour notre position observée 10 degrés 10'30 nord, et 1 degré 28'ouest. Ce qui nous met à environ 19 milles de Dieppe.

« A midi quinze, la pompe, mue par le treuil à vapeur, est désemparée. Jusqu'alors, elle nous avait été d'un grand secours.

« Privés de ce moyen d'action, l'eau augmente et envahit l'entrepont. Le navire a apiqué sensiblement ; c'est au point que je suis obligé de faire monter tout le monde et de tout faire disposer pour l'abandon. On stoppe, puis on évacue la chambre des machines et des chauffeurs, après avoir pris les dispositions utiles en pareil cas, tant pour les machines que pour les chaudières.

« La cloison de la cale n°2, fortement consolidée, résiste encore, ainsi que celle du coqueron avant. L'eau nous gagne toujours, il est vrai, mais nous tentons encore de nous rapprocher de la côte, et nous remettons la machine en marche en avant à petite vitesse.

« Malheureusement, le navire ne gouverne plus qu'avec difficulté.

« On entend bientôt un bruit sourd suivi d'une certaine trépidation : c'est la cloison du coqueron qui cède. Le coqueron est envahi et, par ailleurs, la cloison de la cale °2 fatigue et l'eau pénètre dans cette cale par les virures du haut.

« A ce moment, il est environ 1 heure $\frac{1}{4}$, et il vente petite brise du sud. Le temps s'est éclairci. Nous distinguons très bien la côte dont nous nous sommes rapprochés encore de cinq à six milles depuis midi.

« Plusieurs petits bateaux sont en vue, et l'on aperçoit au loin, dans l'est nord-est, la fumée d'un vapeur.

« Les couleurs sont hissées à blocs ainsi que le pavillon de la Compagnie. Le signal « je demande du secours » fut mis au mât de misaine, un peu amené pour être plus apparent.

« Un des bateaux en vue sur lequel j'avais mis le cap, nous hissa bientôt le pavillon français. C'était un pilote du Havre qui se dirigeait vers nous.

« L'eau nous gagnait de plus en plus. Le faux-pont de la cale était presque plein. On voyait bien que le navire continuait à apiquer.

« Le moment était donc venu de songer à l'abandon. La machine fut de nouveau stoppée. Les précautions furent prises immédiatement pour prévenir tout accident, soit dans les chaudières, soit dans les machines. L'appel général fut fit.

Source document :

Corsaire d'Ango - René TAMARELLE pour publication site internet du G.R.I.E.M.E.

Septembre 2007



« Quand tout le monde fut présent sur le pont supérieur, et que je vis que le bateau-pilote n'était plus qu'à petite distance, je fis amener les embarcations avec leur armement complet. Puis on procéda à l'embarquement des divers personnels. Tout se passa avec beaucoup d'ordre et sans bruit.

« Vers 1 heure 30, les embarcations poussèrent, et peu après, le bateau-pilote accostait. C'était le n°35. Le pilote Guerrier monta à bord. Il fut convenu avec lui qu'il prendrait l'équipage sur son bateau et nos embarcations à la remorque. Dans les canots chargés de vivres et de bagages, il ne restait que le personnel strictement nécessaire.

« Le pilote est resté à bord du **Château-Margaux** avec moi. Le second capitaine m'attendait le long du bord, dans la dernière chaloupe, surveillant le navire qui continuait à apiquer.

« Vers 2 heures 20, le steamer hollandais **Othello**, stoppe près de nous et offre ses services que j'accepte. Le deuxième capitaine, M. Biron, remonte à bord avec ses hommes pour donner la remorque, en même temps qu'une de nos embarcations est rappelée pour aider à la porter à l'**Othello**.

« La pression nous manquant, deux chauffeurs mirent de nouveau deux chaudières en action.

« Malgré les efforts du capitaine Heck, la tentative de remorquage resta sans résultat.

« Vers 3 heures, le vapeur **Lyon** vint se joindre à l'**Othello** pour essayer de nouveau de nous remorquer. Ce fut en vain ; les remorques cassèrent. Il était d'ailleurs impossible de faire gouverner le navire.

« A six heures, le **Lyon** continua sa route, ne pouvant plus nous être d'aucune utilité. Je prie son capitaine de donner avis de notre rencontre à notre Compagnie à son arrivée en **Angleterre**.

« L'**Othello** attend jusqu'à 8 heures ½.

« J'avais quitté le navire à 8 heures, alors que l'eau commençait à pénétrer dans les aménagements de la 1^{ère} classe. Je me suis embarqué sur le bateau-pilote, qui vient ensuite se placer à une distance convenable du **Château-Margaux**.

« A 8 heures ½, l'**Othello** voyant que le moment de la disparition approchait continua sa route vers **Le Havre**.

« Vers 9 heures, je retourne à bord pour me rendre compte de la situation. Le navire gîtait sur tribord et l'eau entraît par les hublots d'avant. Les écubiers étaient à fleur d'eau ; le spardeck d'avant s'emplissait : la cale n° 2 était à moitié pleine. Il y avait un pied d'eau dans le salon.

« Les quelques matelots qui m'avaient suivi furent rappelés. J'ai quitté pour la dernière fois le **Château-Margaux** à 9 heures 15.

« Je rembarquai sur le bateau-pilote, puis nous avons attendu.

« A 1 heure 30 du matin, le 29, le **Château-Margaux** sombrait.

« Nous avons passé la nuit dans le bateau-pilote où nous avons trouvé bonne hospitalité. Le lendemain l'**Abeille 8**, ayant à bord M. **Le Huby**, nous a rejoint et nous a pris à la remorque.

« Le **Tourville** avait été également commandé par la Compagnie pour venir à notre recherche, et il rentra au **Havre** porter de nos nouvelles.

« MM. Les officiers et l'équipage m'ont, dans cette fâcheuse circonstance, donné tout leur concours et tout leur dévouement. Chacun a fait son devoir. Je me réserve de revenir à ce sujet.

« Nous sommes arrivés vers 4 heures au **Havre**.

« En foi de quoi, j'ai dressé le présent rapport de mer, protestant de tout ce que je dois protester pour ma décharge, contre le navire abordeur, pour la réparation des dommages résultant de la perte du navire, ainsi que de son chargement. »

Source document :

Corsaire d'Ango - René TAMARELLE pour publication site internet du G.R.I.E.M.E.

Septembre 2007