

Le naufrage du Shieldrake

Extrait du Nord-Maritime du 18 avril 1905

Collision

Le steamer anglais «Shieldrake», allant de Liverpool à Anvers , fut abordé par un temps brumeux , le 16 courant, à 6 heures du matin par le travers de la machine à bâbord, au large du West Inder par le vapeur français «St-Mathieu» de la Société Navale de l'Ouest, qui se rendait d'Anvers à Lisbonne.

Le «Shieldrake», eut bientôt ses soutes, chaufferie et machine pleines d'eau et peu après la cale arrière était également inondée.

Toutes les embarcations furent alors mises à la mer et l'équipage y prit place en ayant soin de se munir de vivres.

Peu après, le steamer français «Turenne», allant d'Anvers à Dunkerque, rencontra le «Shieldrake» qu'il prit sous remorque et, vers midi, le 16, le «Baliseur» qui rencontra le «Turenne», remorquant le «Shieldrake», aus environs du Dyck, s'y attela également.

Aussitôt l'événement signalé à Dunkerque les remorqueurs «Armine», «Nord» et «Opposition», furent envoyés au secours du «Shieldrake».

Entre temps, l'équipage était retourné à bord du «Shieldrake» et le «Baliseur» revenu seul au port. Seul le «Turenne», continuait à remorquer le «Shieldrake» lorsque sa remorque se rompit.

Aussitôt les remorqueurs «Armine», «Opposition» et «Nord» s'attelèrent sur le vapeur «Shieldrake» et, en raison de ce que sa cale arrière était pleine d'eau, faisaient route pour la plage Est afin de l'y échouer.

De 6 à 9 heures du soir, les remorqueurs précités remorquèrent le «Shieldrake» avec succès. Malheureusement, à environ 200 mètres de la côte, l'eau qui envahissait de plus en plus la cale arrière en fit sauter les panneaux e et l'arrière du «Shieldrake» coula dans le prolongement de la jetée Est.

A la marée de ce matin, les remorqueurs «Commerce», «Armine», «Nord» et «Opposition» tentèrent encore de traîner le vapeur «Shieldrake» à la côte.

D'un autre côté l'on s'occupe d'aveugler si possible la voie d'eau et ce qui est plus difficile de boucher les panneaux afin de procéder au renflouement de ce vapeur.

DERNIERS DETAILS. - Quand les panneaux du «Shieldrake» sautèrent et que l'arrière du vapeur s'engloutit, l'équipage se réfugia à bord du remorqueur «Nord». A l'arrivée au port, vers onze heures du soir, on constata qu'un des marins du «Shieldrake» manquait. On l'a retrouvé ce matin endormi dans la porte avant de ce vapeur. Il ne s'était vraisemblablement pas douté de tout ce qui s'était produit à bord depuis la veille.

L'échouement du «Shieldrake»

L'échouement du «Shieldrake» à l'extrémité du chenal, à environ 400 mètres de la jetée Est dont nous avons raconté les émouvantes péripéties, a provoqué un incident que nous devons faire connaître.

On sait qu'indépendamment de la brèche qui existe par le travers bâbord du «Shieldrake», les panneaux des cales 3 et 4 sont défoncés ; afin d'éviter la perte totale de ce vapeur, l'on consolida les panneaux de l'avant, ce qui permit au navire d'être maintenu dans la même position.

Avisés de l'échouement du «Shieldrake», les armateurs et assureurs envoyèrent à Dunkerque des représentants qui s'abouchèrent avec les entrepreneurs dunkerquois pour procéder au sauvetage du navire.

Ceux-ci leur firent constater qu'ils possédaient tout le matériel nécessaire pour mener l'opération à bonne fin: Ils pouvaient en effet mettre à la disposition des représentants des armateurs et assureurs anglais, sept pompes d'un débit de plus de 2000 mètres cubes à l'heure, 10 remorqueurs et tous les appareils et outils nécessaires pour réussir.

Les délégués reconnurent que ce matériel était largement suffisant et se montrèrent disposés à traiter avec les entrepreneurs dunkerquois, lorsque le vapeur suédois «Belos» entra en scène et enleva l'affaire, car dans l'intervalle, des instructions venues de Londres avaient mis les représentants des armateurs et des assureurs dans l'obligation de traiter avec la société suédoise «Neptune» à laquelle appartient le «Belos».

Remarquons en passant que le «Belos» est loin de représenter l'équivalent des moyens que mettaient à la disposition du «Shieldrake», M. Victor Rose, l'entrepreneur maritime bien connu, et le Directeur de la Société Dunkerquoise de remorquage.

En effet, seul le remorqueur «Atlas» est supérieur au «Belos» et, si à l'«Atlas», on ajoute tout le matériel de M. V. Rose et les 9 autres unités de la Société Dunkerquoise de remorquage, l'on arrive à une supériorité évidente, incontestable.

Mais en droit, les délégués des armateurs et assureurs du «Shieldrake» pouvaient-ils traiter avec une compagnie étrangère pour des opérations de sauvetage de ce steamer ?

Le Directeur de la Société Dunkerquoise de remorquage et M. Victor Rose ne l'ont pas pensé et ont adressé à M. le directeur de l'administration des douanes la lettre suivante:

Dunkerque, 19 avril 1905

Monsieur le Directeur de l'administration des Douanes.

Nous prenons la liberté de vous informer que l'opération de sauvetage du vapeur anglais «Shieldrake» qui se trouve dans les eaux territoriales françaises, vient d'être confié à une compagnie suédoise.

Cette compagnie étrangère va donc opérer en opposition avec le décret-loi du 21 septembre 1793, puisqu'elle va employer des engins étrangers, entr'autres le vapeur suédois «Belos» qui va se livrer, non seulement à des opérations de cabotage mais encore à une navigation de bornage d'où est exclu le pavillon étranger.

Nous portons ces faits à votre connaissance en vous priant de bien tenir compte que nous possédons tout le matériel nécessaire pour mener à bien cette opération (ceci a été constaté et reconnu par les délégués des assureurs et armateurs du vapeur anglais «Shieldrake» MM. les capitaines Sutherley et Horejel) que ce n'est qu'une question de rabais provoqué par la concurrence illégalement faite par des étrangers qui nous a évincés.

En notre qualité de Français, nous vous prions de bien vouloir appliquer la loi et nous en donner toute la protection comme nous en supportons les charges.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos dévoués et respectueux sentiments.

En effet, le décret-loi du 21 septembre 1793 interdit aux navires étrangers la navigation dans les eaux françaises. Or le «Shieldrake» se trouve à moins de 3 milles de la laisse de basse mer ; il est donc dans les eaux françaises et toutes les opérations que fera le vapeur suédois «Belos» tombent sous le coup de la loi du 21 septembre 1793.

Ne lui faudra-t-il pas entrer et sortir fréquemment du port de Dunkerque, transporter de la marchandise et remorquer le «Shieldrake», de l'endroit où il se trouve dans les bassins de notre port ?

Aucun armateur, aucun capitaine étranger, n'a jamais songé à violer la loi relative au cabotage, c'est-à-dire au transport des marchandises d'un port français à un autre port français ; pourquoi la Société à laquelle appartient le «Belos» commettrait-elle une infraction à cette loi ? Et pourquoi l'administration française tolérerait-elle un pareil sans-gêne ?

La loi est une ; doit être appliquée dans toute sa rigueur, partout et toujours.

Et nous ajouterons : Comment veut-on que l'outillage français puisse se développer puisque, non seulement on ne le favorise pas, mais encore on ne le protège même pas contre la concurrence étrangère qui se pratique ouvertement au mépris des lois ?

Actuellement le port de Dunkerque est doté - grâce à l'initiative d'entreprises privées de moyens puissants qui manquent à d'autres grands ports, et, si l'administration supérieure n'y veille, ces moyens seront rendus inutiles grâce à la concurrence étrangère qui vient immobiliser un matériel acquis à grands frais et paralyser les efforts de Français qui, comptant sur l'application intégrale des lois de leur pays se voient injustement dépossédés d'un travail sur lequel ils étaient en droit de compter.

G. DELMAS

Extrait du Nord Maritime du 21 avril 1905

A propos de l'échouement du «Shieldrake»

M. Martin, conducteur des Ponts et Chaussées, chargé du service des balisages nous prie de dire que le «Baliseur», capitaine Gens, qui a prêté assistance au remorquage du «Shieldrake» dans l'après-midi du 16 avril, a coopéré avec le «Turenne» à la mise à la côte du navire anglais à la demande du pilote du vapeur abordé et à 600 mètres à l'Est de la bouée 14.

Lorsque le «Shieldrake» arriva à la côte, la remorque du «Turenne» cassa, le «Turenne» alla reprendre son mouillage en rade et le «Baliseur» largua alors sa remorque.

Le «Baliseur» tourna le «Shieldrake» pour parler au pilote à qui M. Martin offrit ses services, le pilote refusa se bornant à le prier de demander au port des moyens d'épuisement. M. Martin rentra à Dunkerque ayant à la remorque du «Baliseur» un canot du «Shieldrake» monté par 4 hommes. C'est après son départ que les remorqueurs arrivèrent.

L'épave du «Shieldrake»

L'épave du steamer anglais «Shieldrake» est toujours à la même place sans que la Compagnie suédoise avec laquelle les armateurs et assureurs ont traité paraisse avoir fait le moindre effort soit pour renflouer le navire, soit pour le faire sauter.

On a bien vu le «Belos» tourner autour du «Shieldrake» cherchant le moyen d'accomplir la mission qui lui avait été confiée, mais jusqu'ici, il n'a rien tenté.

Le mauvais temps qui règne depuis quelques jours est sans doute cause de cette abstention; mais si l'épave reste longtemps encore exposée aux coups de la mer et aux rafales du vent du Nord, elle se désagrègera et la coque enfoncée dans le sable deviendra un nouvel écueil qu'il faudra faire sauter au moyen de la dynamite pour dégager le chenal.

Mais une question se pose : Puisque l'Administration n'a pas jugé à propos ni d'en tenir compte des protestations de MM. Henri Merlen et Victor Rose, ni d'appliquer le décret-loi du 21 septembre 1793, ainsi qu'ils le demandaient par leur lettre du 19 avril, que nous avons publiée, pourquoi n'imposerait-elle pas aux armateurs et assureurs du «Shieldrake» un délai passé lequel, si l'épave n'avait pas disparu, l'Administration aurait le droit d'y procéder elle-même.

Car enfin, si le mauvais temps continue, le «Belos» pourra tourner indéfiniment autour du «Shieldrake», sans qu'il lui soit possible d'accomplir la mission dont il a été chargé; et, d'autre part si on est obligé d'attendre que lèvent et la mer aient accompli leur œuvre de destruction, l'entrée du chenal sera exposée à demeurer longtemps obstruée.

Il est évident que l'obstruction n'est pas complète puisque les navires peuvent évoluer sans trop de peine, soit à l'entrée, soit à la sortie ; mais, cependant , si un gros cargo-boat voulait enter ou sortir pendant la nuit, par gros temps, cette épave pourrait lui faire obstacle et gêner sa manœuvre.

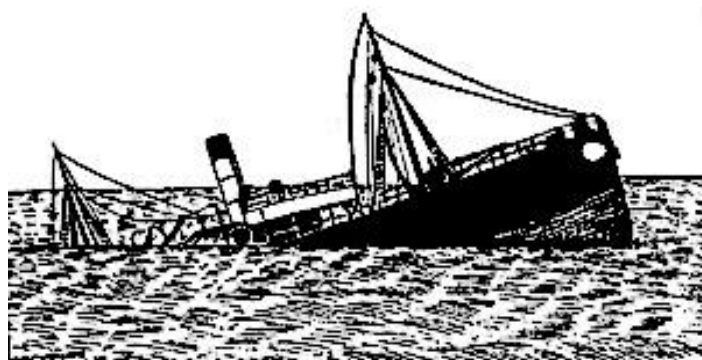
Par conséquent, l'intérêt du port de Dunkerque, exige impérieusement que l'on débarasse promptement les abords du chenal d'une épave gênante et qui , à la longue, pourrait bien devenir dangereuse.

Si le «Belos» ne peut remplir sa mission vite et bien fait, qu'on oblige les armateurs du «Shieldrake» à prendre des mesures appropriées à l'importance et à la difficulté du travail.

Parce qu'il a plu à ces Messieurs de procéder au sauvetage du «Shieldrake» en dépensant le moins d'argent possible, ce n'est pas une raison pour que le trafic de notre port en supporte les conséquences.

Il est du devoir de l'administration compétente d'y veiller avec soin.

G. DELMAS



Steamer anglais coulé en face et à 400 m des jetées. (Cliché Malfait et fils)

Extrait du Wanganui Herald du 8 juin 1905

A sailor aboard the Cork steamer Shieldrake nearly lost his life, writes the Dunkirk correspondent of a London paper thought going to sleep while the vessel was sinking. The french steamer St Mathieu struck the Shieldrake admidships during a fog, penetrating her engiroom, and she began to fill with water. Three tugs went to the rescue, and were towing the Shieldrake in when she sank by the stern near the pier. Soon after wards a man was seen on the upraised bows making frantic signal to the shore. When taken off he explained that he felt so sleepy when the accident occured that he could not resist having a nap. He woke up to find the steamer deserted, and only a few feet of her bows out the water.

Un matelot à bord du vapeur de Cork «Shieldrake» à failli perdre la vie, il était parti dormir alors que le navire coulait écrit le correspondant d'un journal de Londres à Dunkerque. Le vapeur français «St Mathieu» a heurté dans le brouillard le milieu du navire «Shieldrake», pénétrant la salle des machines qui commença à se remplir d'eau. Trois remorqueurs sont allés à la rescousse, pour le remorquage du «Shieldrake» quand il a coulé par l'arrière près de la jetée. Peu après au loin, un homme a été vu debout sur la proue faire de frénétiques signaux à terre. Une fois récupéré il a expliqué qu'il s'est senti si fatigué quand l'accident s'est produit qu'il n'a pu résister à faire une sieste. Il s'est réveillé pour trouver le bateau abandonné, et à seulement quelques mètres de sa proue hors de l'eau.

Traduction : dkepaves

Extrait de la Voix du Nord 20 novembre 1956

Les Abeilles «exhument» une épave datant de 1905

Nous venons de dire que la compagnie des Abeilles achevait, à l'heure actuelle, le démantèlement d'une épave repérée à 50 mètres de l'extrémité de la jetée Est. Il s'agit des vestiges d'un cargo anglais, du nom de «Shieldrake», qui coula dans ces parages en 1905, dans des circonstances qu'on ignore. Les scaphandriers découvrirent le cargo, amputé de ses superstructures, le flanc bâbord déchiré. Ces destructions datent sans doute de l'époque où la création de la nouvelle jetée Est nécessita le nettoyage sommaire des fonds encombrés d'épaves.

Dans les cales du navire, on découvrit un gros tonnage de brai qu'il fallut extraire en attaquant la masse à la dynamite. On trouva encore, une grande quantité de peaux de bêtes, dont beaucoup, encore intactes, sont parfaitement utilisables. Enfin, une cale contenait des fûts de graisse de palme. Durant les travaux de démolition, de nombreux fûts emportés par les flots, devaient être rejetés sur la plage. Voilà l'explication des découvertes faites à Malo, laissant croire à quelque naufrage récent.

Les «Abeilles» ont pratiquement achevé le dépeçage de cette antique carène.

M. B.