



Histoire maritime de Bretagne Nord

Le 21 mai 1917, 21 naufragés arrivent au phare de Kéréon



Le phare de Kéréon, le dernier phare français construit en mer entre 1907 et 1916 dans le chenal du Fromveur au courants particulièrement forts (photo Frédéric Le Mouillour site Survol de France)

Île Molène
22 Mai 1917

Hier matin, vers 6 heures du matin, un pavillon français supérieur à une boule noire, était aperçu sur le phare en mer de Kéréon. En même temps, la corne de brume émettait des sons contrairement au rythme habituel. Le patron Tual Théophile, du bateau ravitailleur du phare est prévenu en même temps que le patron du canot de sauvetage. Délibérément Delarue met l' « Amiral Roussin » à la mer et se porte en même temps que l' « Yves-Marie » sur les lieux. Il est 6h15, et quelques instants après, grâce à une bonne brise de O.S.O ils parvenaient au phare de Kéréon. Le chef gardien Sévéléder Henri met les sauveteurs au courant des faits qui ont motivé ses signaux. 21 naufragés sont venus vers 5 heures, accoster le phare dans deux embarcations. Il les a recueillis et leur a procuré du café chaud et un peu de pain pour les réconforter, car la plupart étaient mouillées, à demi-vêtus et pieds nus.

Leur navire, car deux d'entre eux parlent français, le vapeur brésilien « Tijuca », a été torpillé hier soir à 22 heures par un sous-marin allemand. Trois minutes ont suffi pour que le « Tijuca » disparaisse dans les flots, et ils n'ont pu rien sauver ayant été en majeure partie surpris dans leur sommeil. Tual prend ses précautions pour faire embarquer les 21 naufragés dans son bateau ; il en prend 14 à son bord, et en donne 7 au canot de sauvetage.



Histoire maritime de Bretagne Nord

A leur arrivée à Molène, les naufragés sont remis au syndic qui les fait transborder pour les diriger sur Brest, sur le torpilleur 267, envoyé par le vice-amiral préfet maritime.

Le syndic des gens de mer

Lelouey

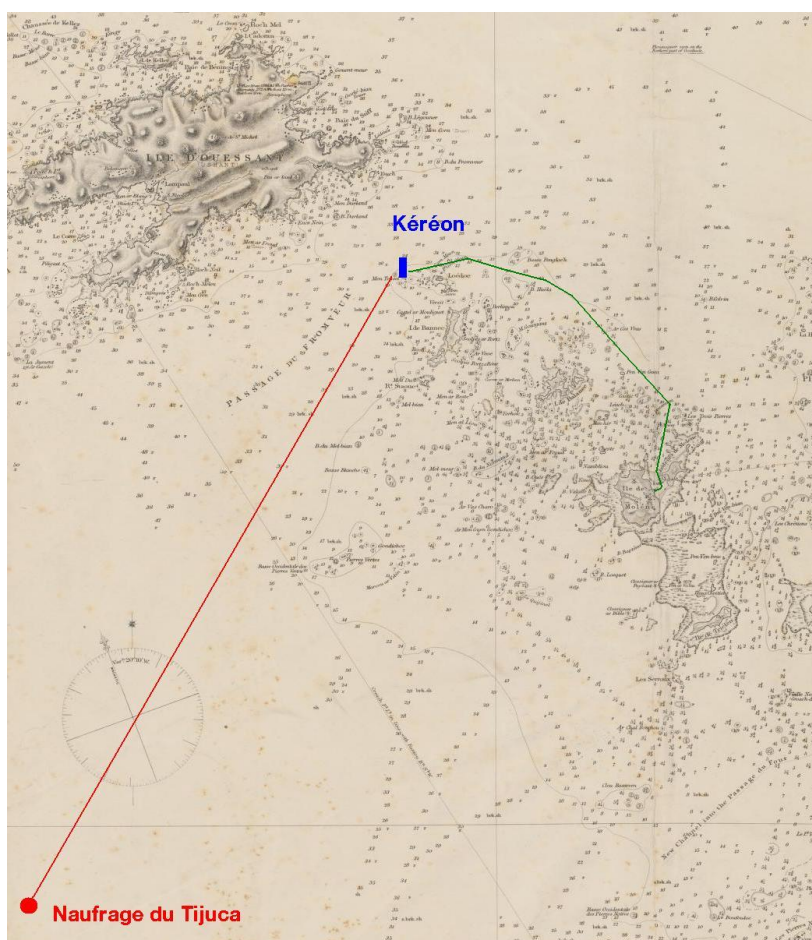
Secrétaire du comité de sauvetage

Brest le 25 mai 1917

Le capitaine du transport brésilien Tijuca coulé par un sous-marin allemand fait les déclarations suivantes :

A 22h40 un sous-marin allemand, que nous n'avons pas vu, nous lança une torpille. Celle-ci, perçant la coque, pénétra dans la chambre des machines, provoquant une explosion. L'eau envahit immédiatement la cale et le vapeur donna une forte bande. Nous avons dû abandonner en toute hâte le Tijuca, qui ne tarda pas à couler. Un des marins a péri. Secouru aux abords du phare de Kéréon par des canots de sauvetage, nous avons été plus tard rejoints par un torpilleur, qui nous pris a son bord »

Ouest éclair du 26 mai 1917



Carte des parages d'Ouessant en rouge : la route parcourue par les chaloupes du Tijuca, en vert : la route parcourue par le canot de sauvetage Amiral Roussin et le sloop de Tual



Histoire maritime de Bretagne Nord

Commentaires

Le phare de Kéréon a été allumé, pour la première fois, quelques mois avant cette mésaventure, le 25 octobre 1916. En ce matin de 1917, vers l'heure d'extinction du phare, les deux gardiens accueillent les 21 naufragés qui grimpent certainement à l'échelle du phare en abandonnant leur deux embarcations. La place dans le phare est certainement très réduite pour ses 21 naufragés plus les deux gardiens, mais heureusement ils n'y restent que très peu de temps. Le sauvetage ne fait pas parti des missions des gardiens de phare et leur moyens de communication avec la terre sont très réduits mais lorsque les circonstances obligent la solidarité des gens de mer est la.

En 1917 le ravitaillement des phares en mer, et le transport des gardiens se fait par l'intermédiaire de bateau de pêche, dont le patron est en contrat avec les phares et balises ; Le patron Théophile Tual,, a certainement un solide sloup creux, comme ceux pratiquant la pêche aux casiers dans l'archipel de molène.

Le Tijuca est un steamer de 2304 tonnes de 92m le long 11,3m de large et 7,4m de creux construit en 1883 par Leslie Andrew and Co à Newcastle au Royaume Unis. Il fut coulé par le sous-marin allemand l'UC36 de type UCII commandé par Gustav Buch. Ce sous marin, après avoir coulé d'autres navires fut, lui-même, coulé par abordage le lendemain, le 21 mai 1917 par le steamer français Molière, alors que le sous-marin attaquait un convois de plusieurs navires



Les deux gardiens en 1949 Michel Malgorn et René Ami dans la cuisine du Phare de Kéréon, l'arrivée des naufragés en 1917 a dut rompre la monotonie des gardiens



Histoire maritime de Bretagne Nord

Mais revenons, sur les circonstances de ce sauvetage. Le Tijuca coule le 20 mai 1917 à 22h40 à 5 milles dans le S.O. des Pierres-noires. Ce jour, la basse mer est à 22h52 à Ouessant, les deux embarcations se font entrainer par le courant de flot dans le Fromveur, elles parcourent 9 milles et arrivent près du phare de Kéréon avant 5 h du matin du 21 mai. Juste avant la pleine mer d'Ouessant qui est à 5h 01 avec un coefficient de 89 . En ce matin du 21 mai, la brise O.S.O est bonne, durant la nuit le courant de flot du Fromveur est dans le même sens que le vent, et la mer ne doit pas être trop formée. Cette une grande chance pour l'équipage d'avoir pu aborder et débarquer au phare à temps car si les deux embarcations étaient restées dans le Fromveur quelques heures de plus, alors que le courant de jusant portant au S.O. s'établissait ils auraient rencontré des conditions de mer très difficiles, d'un courant de jusant au alentour des 7 nœuds opposé à une bonne brise de S.O. L'état de la mer dans le Fromveur aurait pu leur être fatal.



L'équipage du canot de sauvetage de l'île Molène : Amiral Roussin en 1930, on y trouve le patron Aimable Delarue dit Tonton Mab et Théophile Tual comme canotier.

Sources et liens

Annales du sauvetage maritime 1917 premier semestre (Gallica)

Ouest éclair (Gallica)

Site de molène avec l'histoire de la station de sauvetage

http://www.molene.fr/histoire_snm.htm

Description maritime de Ouessant et de ses parages dans l'almanach du marin breton 1902

<http://www.marinbreton.com/medias/4/21/1296807296.pdf>

29 août 2013 Pierre-Yves Decosse

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





Histoire maritime de Bretagne Nord

Site sur les sous-marins la fin du sous-marin UC36

<http://www.uboat.net/articles/index.html?article=68>



Par ce temps là, les chaloupes du Tijuca n'auraient pas pu aborder le phare de Kéréon (photo Yannick le Gall)

29 août 2013 Pierre-Yves Decosse

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

