

# Naufrage du Port Caledonia

*Impuissants, de nombreux témoins assistent le 2 décembre 1924, dans le pertuis d'Antioche, au naufrage du Port Caledonia. L'auteur du "Bateau de sauvetage" fait ici revivre ce tragique épisode maritime.*

**D**e tous les naufrages sur Antioche, celui du Port Caledonia est sans conteste le plus digne de mémoire. De cette mémoire qui transforme un événement en fable et, jamais lasse de raboubs, l'histoire en légende.

Nous tâcherons donc, dans un premier temps, de reprendre le récit des faits tels qu'ils se produisirent, pour après suivre, de chanson en commémoration, le travail de la fable et, pour tout dire, de l'affabulation. Car la réalité, comme le quatre-mâts finlandais ce 2 décembre 1924, s'éloigne d'autant plus qu'on l'approche - ce qu'a pu vérifier par deux fois le Louise-et-Amélie, le canot de sauvetage que la mer ce matin-là ramena à la côte.

N'étant pas là ce 2 décembre 1924, nous puiserons aux sources, et particulièrement dans les numéros de la revue publiée par l'association LOCAL, les Cahiers d'Oléron, consacrés tous deux à Antioche. Nous y trouvons, en effet, la chronologie, établie par Roger Bithonneau, président du foyer rural de Saint-Denis, et les souvenirs d'un témoin, Nelson Bétizeau, pilote de la Gironde à partir de 1938, actuellement en retraite à Royan.

Le 1<sup>er</sup> décembre au soir, c'est-à-dire la veille du naufrage, il était novice sur l'Argonne, un navire qui revenait d'Angleterre et devançait le Port Caledonia à son entrée dans le pertuis d'Antioche. Il se rappelle parfaitement que le quatre-mâts louvoyait pour arriver en rade de la Pallice. On sait aussi que son port d'attache était Nystad, en Finlande, et qu'il était parti le 8 août de Mejillones, au Chili, avec 4 000 tonnes de nitrate de soude. Il jaugeait 2 241 tonneaux. Il était affrété par la compagnie Bordes de Nantes, qui possédait elle-même une centaine de voiliers et avait le quasi monopole du transport de nitrate du Chili vers la France.

Ce soir-là, Nelson Bétizeau s'en souvient,

la remontée contre le courant était difficile, avec une mer creusée, le vent allant contre le courant, et un vent de nord-ouest peu favorable. Et le souvenir à peine entrevu s'éloigne ; la réalité se dissout, bue par la brume, noyée par le songe.

Le Port Caledonia aurait alors voulu suivre l'Argonne dans sa remontée, mais, n'y parvenant pas, il aurait rebroussé chemin et tenté de regagner le large : cela s'appelle un *virement de bord vent devant*. Nelson Bétizeau connaît la manoeuvre, il sait qu'il faut *veiller un embellie de mer, donner bonne erre au navire, mettre la barre dessous en douceur, filer les focs et border la brigandine* ; il sait surtout que ce soir-là, la difficulté devait être énorme et la manoeuvre impossible. D'autant que les hommes - le rôle d'équipage donne vingt-cinq marins embarqués, huit Finlandais, sept Allemands, deux Anglais, deux Danois, deux Suédois, un Roumain, un Hongrois, un Norvégien et un Hollandais, commandés par le capitaine Karlsson - étaient épuisés et que le *bougeron de tafia*, le quart de rhum que l'on servait aux marins pour leur donner force et courage, ne faisait plus d'effet.

## VINGT-TROIS CORPS REJETÉS PAR LA MER

Le Port Caledonia aurait donc cherché à sortir du pertuis mais en vain. L'échouage était inéluctable.

Le 2 décembre à sept heures, les responsables du canot de sauvetage le Louise-et-Amélie en sont avertis par le sémaphore. L'alarme est aussitôt donnée et l'équipage rassemblé. Il est 8h45. La mer est très grosse et repousse le canot, tandis que le Port Caledonia perd le grand mât arrière, à 10h15, le grand mât avant, à 10h30, puis à dix minutes d'intervalle, le mât d'artimon et le mât de misaine.

A 11h45, après deux tentatives malheu-

reuses, le Louise-et-Amélie peut enfin prendre la mer et, malgré des creux importants et des déferlantes, accoste le rocher d'Antioche vers 13h. L'équipage s'avance le plus près possible du navire naufragé, mais il ne parvient pas à s'approcher suffisamment pour être en mesure de sauver les quinze ou seize hommes restés à l'arrière du navire qui est couché sur tribord. L'étrave est encore hors de l'eau sur sept à huit mètres, mais on n'y aperçoit aucun marin. Les sauveteurs assistent donc, impuissants, à l'agonie du bateau : les uns après les autres disparaissent les marins. A 16h, il n'en subsiste plus que trois. Le soir, le sémaphore indique que le dernier s'est jeté à la mer à 16h25.

Le canot de sauvetage de Chaucre-Domino et celui de la Rochelle n'eurent pas plus de succès : l'océan déchaîné eut raison des fragiles avirons et les canotiers - paysans pour la plupart et téméraires comme les marins de métier ne sauraient l'être, conscients qu'ils sont des dangers et discutant plus les ordres - faillirent connaître de sort de ceux qui, un an plus tard, périrent en tentant de secourir le Cristina Rueda.

Il n'y eut donc de ce drame que des acteurs malheureux - vingt-trois corps rejetés par la mer avec le *sart d'épave* et qui reposent aujourd'hui dans le cimetière de Saint-Denis - et des témoins affligés. Ces derniers racontent ce qu'ils ont de leurs yeux vu, ou de leurs oreilles entendu, et c'est bateau qui va, selon l'expression utilisée au Moyen Age, à *lagan*, qui court "à sa perte", choses et bêtes épaves, varech humain, tout ce que la mer apporte et qu'on ramasse sur la plage, qu'on cueille et recueille, c'est un texte que sa ruine augmente, qui s'accroît de son morcellement, un texte qui s'écrit (comme le blé qu'on moissonne, le vin qu'on verse) à *lagan*, à *grand lagan*.

Denis Montebello