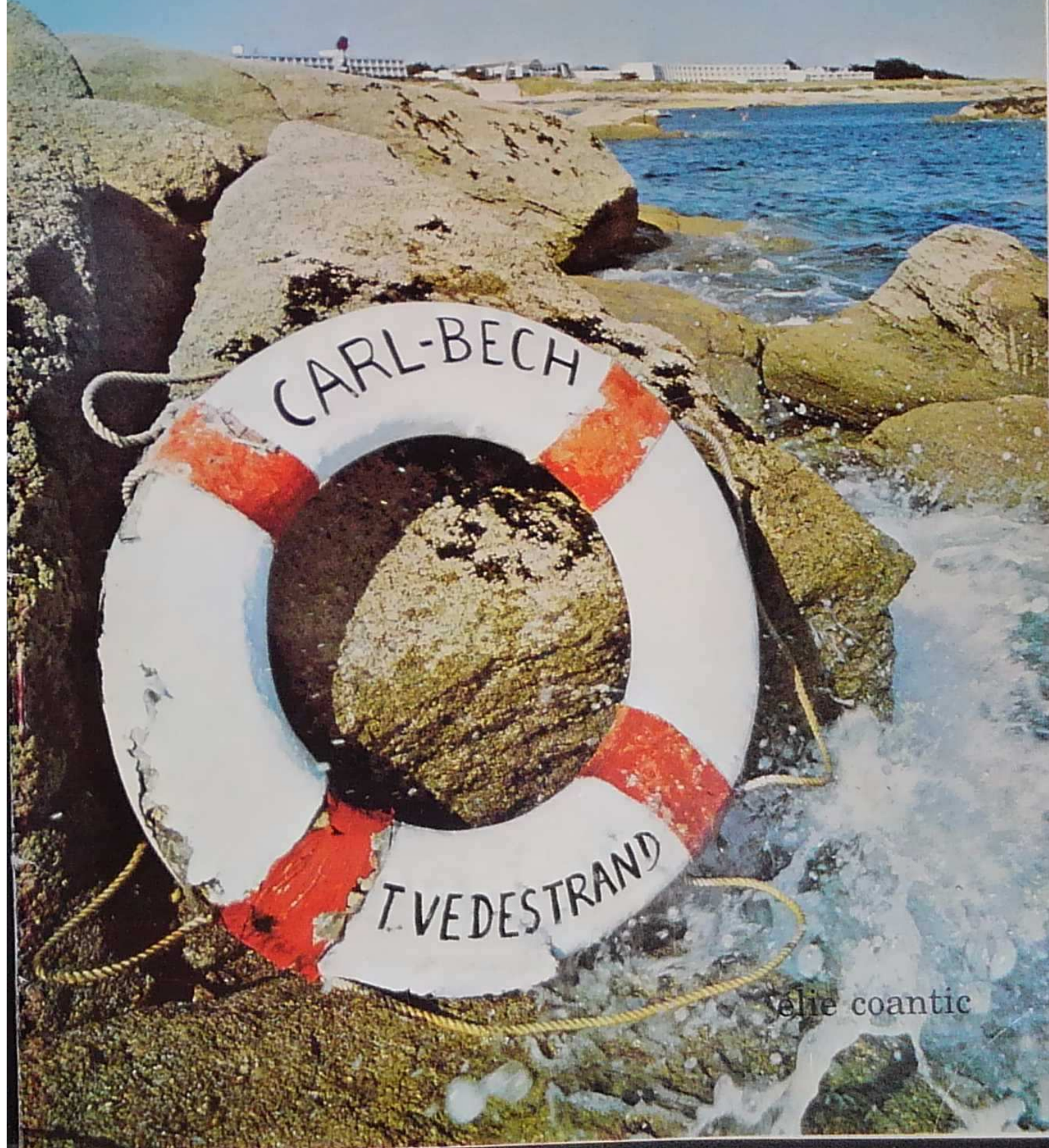


le naufrage d'un trois-mâts à quiberon



Delie coantic

Elie Coantic

*Le naufrage d'un trois-mâts
à Quiberon*

Auteur-Editeur

Tous droits de reproduction, d'adaptation et de traduction réservés pour tous
pays, sauf la Norvège.
Auteur-Editeur : Elie Coantic - 123 bis, rue de Port-Haliguen
56170 QUIBERON

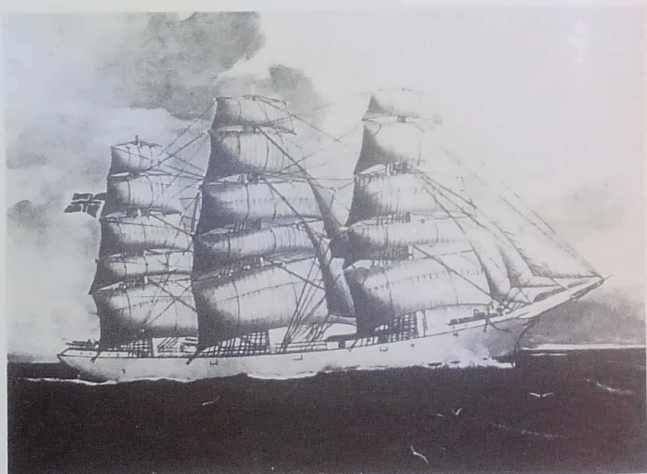
2

IMPRIMERIE TYPOFFSET LA MINERVE 56300 PONTIVY

Ah, qu'il semblait atroce, Seigneur, de se noyer.
Quels spectacles hideux de mort devant mes yeux...
Shakespeare - Richard III -

3

*Carl Bech au Tredestrand
1272 Tonn, à Liverpool 1876.*



1 - Le "Carl-Bech" toutes voiles dehors

LOBOS DE AFUERA - AOUT 1911

Une petite île dans l'océan Pacifique, non loin des côtes du Pérou. Au mouillage, un trois-mâts battant pavillon norvégien, le "Carl-Bech". Il y a déjà plusieurs semaines qu'il charge du guano qu'il livrera à Nantes.

Ethymologiquement, le "huano" est espagnol, ou, plus exactement quetchua, langue parlée par les Indiens du Pérou. Les Incas, peuple d'avant-garde, en connaissaient les propriétés fertilisantes et l'utilisaient pour enrichir leurs terres.

Ecologistes bien avant la lettre, ils protégeaient les "guanages" ces cormorans qui produisent le guano, et condamnaient à la peine de mort celui qui osait tuer un de ces oiseaux.

Les eaux calmes, froides et, de ce fait, surabondantes en anchois, attirent ici des myriades de "guanages". Leurs excréments, leurs squellettes, s'accumulent depuis des siècles sur ces îlots bordant la côte péruvienne, et, les précipitations y étant pratiquement nulles, la couche de guano atteint plusieurs dizaines de mètres de hauteur. Il y en aurait ainsi, selon les estimations, plus de trente millions de tonnes sur les îles Chinchas, Guanape, Ballesta, Macavi et Lobos, où nous sommes en ce moment.

Les propriétés ammoniacales de cet engrais interdisent toute vie, végétale ou animale. A la règle, deux exceptions : les lézards et les mouches... Avec un tel fret, il est impossible de faire vivre à bord un animal domestique, qu'il soit compagnon de voyage, comme les chiens et les chats, ou qu'il soit destiné à améliorer l'ordinaire, comme les volailles que l'on place dans le gaillard d'avant. Quant aux rats, ces passagers clandestins présents sur tous les navires, ils s'empressent de désertir lorsqu'apparaît le guano. C'est dans une poussière blanche, aveuglante, irrespirable, que les matelots du "Carl-Bech" chargent les cales... à la pelle. L'odorat est soumis à rude épreuve et il est certes plus agréable de transporter des résineux norvégiens.

Les 1900 tonnes de guano sont destinées à l'armement Brunellière de Nantes. Au Pérou, la cargaison est payée sur la base de 200 F la tonne, soit un total de 380.000 F.

A l'arrivée à Nantes, elle sera négociée le double environ. Le bénéfice de l'armement n'atteindra toutefois que la somme de 190.000 F car il faut tenir compte des dépenses d'exploitation du navire, qui se divisent, très schématiquement, en :

- dépenses à l'année.
- dépenses au voyage.
- dépenses au tonneau embarqué.
- dépenses proportionnelles au fret.

Chaque année, plus de 600 voiliers chargent du guano destiné aux terres européennes et aussi à celles de l'océan Indien.

En combien de temps sera-t-il épuisé ce gisement qui a mis des siècles à se former?

Les panneaux étant refermés sur la cargaison de guano, faisons connaissance avec le navire avant l'appareillage.

Le "Carl-Bech" est un trois-mâts carré ou trois-mâts franc, ainsi nommé car il porte des vergues à chacun des mâts. Sa coque, en fer, mesure 68 mètres de longueur, 11 mètres de largeur et 6 mètres de creux, dimensions qui lui donnent une jauge brute de 1273 tonneaux et une jauge nette de 1226 tonneaux.

Sorti des formes des chantiers T. Royden et Fils de Liverpool, en 1876, ses armateurs, Hughes et Cie, l'avaient baptisé "Flintshire". Le maître à bord était alors W. Lewis.

En 1903, il est acheté par l'armement Aktielskabet Carl Bech, dont le gérant est Carl Davidsen de Tvedestrand, petit port au sud de la Norvège, à environ 200 kilomètres d'Oslo. En 1906 il est réenregistré à Tvedestrand, mais appartient cette fois à l'armement Alexander Bech et associés, dont la flotte compte plus de 40 navires. Le nom change aussi : il s'appelle désormais "Carl-Bech". Comme bon nombre de navires à voiles de l'époque, il est ceinturé d'une large bande de faux sabords, imitant ainsi un navire à batterie.

Malgré ses 35 ans de bons et loyaux services, le navire est en excellente condition. Le capitaine G.O. Broekke et son équipage sont à l'image du navire.

HISSE LE GRAND FOC ET TOUT EST PAYE

Selon la tradition les créanciers ne peuvent plus rien réclamer aux marins qui ont laissé des dettes à terre, à la condition que le grand foc soit hissé.

Nul ne saura jamais si l'équipage du "Carl-Bech" a "oublié" de régler certains verres de chicha dans les tripots de Lobos de Afuera. Quant à l'avitaillement, la douane et autres formalités habituelles, tout a été effectué régulièrement et, le 10 septembre 1911, le "Carl-Bech" est paré à lever l'ancre.

Huniers et perroquets ont été établis; les gabiers sont maintenant occupés à déferler les voiles basses.

Ce matin la brise de terre facilite l'appareillage. Dans le sillage qui s'éloigne, ces îles, toile de fond d'un blanc délavé, contrastent avec le bleu de l'océan.

A bâbord, au loin, la majestueuse cordillère des Andes. Jusqu'au Cap Horn, la navigation n'est pas de tout repos et plus d'un navire a ter-

miné ses jours sur les écueils de la côte chilienne. De plus il faut remonter le courant de Humboldt, et il n'est pas négligeable.

A bord la vie s'organise pour une traversée qui va durer, d'après les plans de route habituels, environ deux mois et demi. Avant toute chose, le navire doit subir le jugement du Horn, et, tous les marins le savent, il n'est pas aisé de forcer, à la voile, le verrou de la Terre de Feu. Le "Carl-Bech" louvoie vers les hautes falaises de Patagonie voilées par la brume, puis vers le Sud, mais en se limitant aux abords de 60°, car, plus bas, il risque de se retrouver environné de glaces flottantes.

L'équipage souffre beaucoup du froid et les mains paient un lourd tribut aux cordages de chanvre, mais, comme l'a si bien écrit Jean Berthault, capitaine au long-cours, "quand on a signé avec le diable, il faut naviguer avec le diable..."

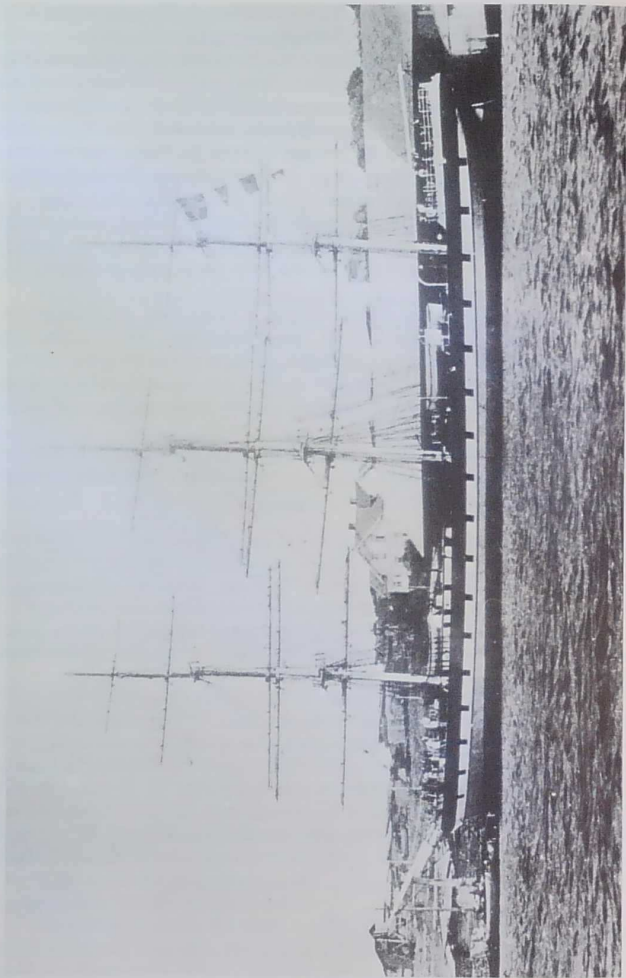
L'océan Atlantique est atteint et, à bord, tout est bien réglé au rythme des quarts. Le plus difficile, par gros temps, c'est de lutter contre le sommeil. En dehors des opérations de manœuvre et d'entretien, les matelots s'occupent autour de leur coffre : ils raccommodent ou alors figent leur chef-d'œuvre personnel, bateau en bouteille, sculpture au couteau...

Chaque fin de semaine est attendue avec impatience : le dimanche est en effet le jour du "boujaron", où les six rations d'alcool de la semaine sont consommées d'un seul coup.

Il paraît (mais c'est une plaisanterie!) que c'est une excellente prévention contre le scorbut. Les matelots profitent aussi du dimanche pour faire leur lessive sur le pont. Chandails, caleçons longs et chaussettes qui séchent sur les cartahus composent un grand pavois peu conforme...

Après une douzaine de semaines durant lesquelles calme et mauvais temps se sont succédés, le "Carl-Bech" est en vue des côtes britanniques. Quelle joie de voir se profiler la verdure à l'horizon!

Malheureusement les conditions atmosphériques ne sont pas des meilleures et la vigilance reste de règle, surtout à l'approche des îles Sorlingues, véritable cimetière de bateaux. Une très courte escale permet au capitaine Broekke d'envoyer un câblogramme à l'armement Brunellière pour lui annoncer son arrivée à Nantes, à partir du 19 décembre. Les hommes sont impatients de se débarrasser de ce guano, impatients aussi de revoir leurs familles qui s'apprentent à fêter Noël. Si les éléments sont favorables, ils atteindront peut-être la Norvège pour la Saint-Sylvestre.



2 - Le "Carl-Bech" à quai.

LE TROIS-MATS DANS LA TEMPETE

Nous sommes maintenant en mer, au sud de la Cornouailles. Il y a déjà plusieurs heures que le "Carl-Bech" a doublé le cap Lizard. Le temps est très médiocre, la pression atmosphérique assez basse et les vents bien orientés pour atteindre Nantes dans les meilleurs délais. A bord - sans radio (nous sommes en 1911) - on ignore que toute l'Europe se trouve dans une zone de basses pressions. En quelques heures le baromètre du bord fait une chute spectaculaire. La mer se creuse dans la Manche. La toile avait déjà été réduite, mais il faut à présent mettre en fuite.

Le navire et son équipage ont souvent affronté les éléments en furie, mais, aujourd'hui, la tempête est d'une rare violence et, terriblement malmené, le navire roule beaucoup car le guano est un fret qui ne "charge pas lourd".

Filant ses 10 à 12 nœuds alors qu'il est toujours en fuite, le "Carl-Bech" atteint la pointe de Bretagne.

Dès lors une série de malheurs s'abat sur le navire. Ainsi, à quelques heures d'intervalle, les baleinières sont emportées par la mer. Peu de temps après, une avarie de gouvernail est provoquée par les manœuvres qui s'y engagent. A l'époque c'est un incident qui n'est pas rare, tant les cordages sont nombreux à bord d'un voilier. Le navire se trouve dans les parages de l'île de Groix. Les Norvégiens ignorent le dicton "qui voit Groix voit sa joie" et il en serait autrement qu'ils ne seraient pas plus optimistes. Afin d'éviter le pire, le capitaine fait mouiller les deux ancres de bossoir pour immobiliser le navire.

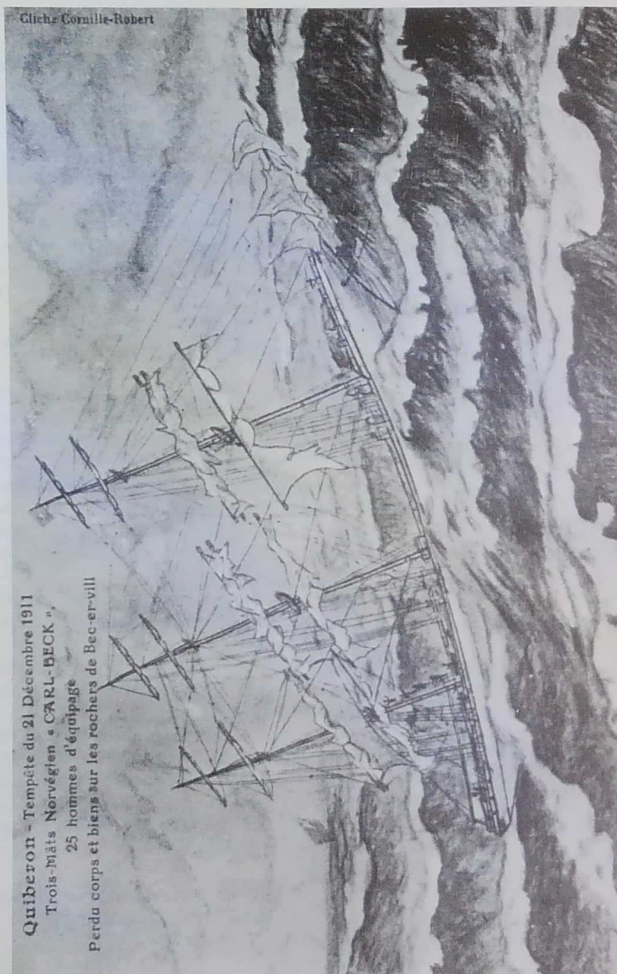
Cependant la tempête redouble de violence et les deux grosses chaînes à étais ne résistent pas; brisées à la sortie des écubiers, elles retombent au fond, libérant à nouveau le navire.

Dans la nuit du 20 au 21 décembre, entraîné par le vent et par l'énorme houle de nord-ouest, il prend la direction de la presqu'île de Quiberon et passe sur le plateau des Birvideaux.

Er Birvidew (les remous) était le nom d'une île habitée, il y a très longtemps, selon la légende. "A peine plus haute que le dos des marées, elle fut engloutie par un cataclysme et devint le plateau submergé des Birvideaux". Par gros temps, les vagues y sont gigantesques et plus d'un navire y sombra. C'est pourquoi, depuis 1905, les services des Phares et Balises y ont entrepris la construction d'une plateforme qui servira à l'édification d'un phare.

Le "Carl-Bech", gouvernail toujours bloqué, talonne sur ces hauts-fonds. Il échappe au naufrage mais y laisse le safran du gouvernail.

A présent, le seul maître à bord est le destin.



3 - Le "Carl-Beck" dans la tempête.

A Quiberon, la nouvelle s'est rapidement répandue qu'un trois-mâts d'allure étrangère, les voiles en lambeaux, n'est plus maître de sa manœuvre et dérive vers le suet. En effet, dès la pointe du jour, comme chaque matin, un habitant du village de Kerboulevin est allé voir, à la côte, si la tempête lui a apporté quelque morceau de bois qui alimentera sa cheminée; à Quiberon le bois est rare et la mer est la "grande pourvoyeuse".

Chaque village a été averti et il y a du monde sur la falaise. Pêcheurs, restés à terre à cause du mauvais temps, femmes, enfants - c'est le premier jour des vacances de Noël - suivent, le long de la côte sauvage, le navire désemparé.

Il n'est pas facile de fixer longtemps la mer, tant le vent cribble le visage, arrache les larmes des yeux, et déséquilibre. Les flocons d'écume, mêlés au sable arraché à la dune, volent de toutes parts.

En fin de matinée, alors que la tempête sévit encore, le "Carl-Beck", littéralement soulevé puis rejeté par l'énorme houle qui le prend par le travers, atteint la pointe de Beg-er-Lann; on se demande comment il ne se brise pas sur les rochers qui prolongent cette pointe en mer.

Arrivé devant Port-Maria, il marque un temps d'arrêt. Les témoins ont l'impression qu'il a mouillé une ancre pour stopper sa dérive. Serait-ce l'ancre de miséricorde, la dernière des trois ancres principales? Les deux bouts de chaîne qui se balancent à la sortie des écubiers infirment, hélas, cette hypothèse. Il est d'ailleurs impossible, dans une telle furie, de mettre au bossoir cette ancre de miséricorde car elle est arrimée dans le faux pont avant.

Au Port-Maria, le grand môle est sans cesse balayé par des vagues qui en s'y brisant, s'élancent dans les airs tel un geyser. Un pêcheur décide pourtant, au péril de sa vie, de courir jusqu'à l'extrémité. Un pavillon à la main, il fait signe aux étrangers de faire cap sur la Grande Plage, afin de s'y échouer. Les étrangers ont certainement aperçu les signaux de ce brave homme car ils répondent à la corne de brume et font des gestes désespérés.

Épuisés par le manque de sommeil et la fatigue, terrorisés par les éléments hostiles, impuissants devant l'adversité qui s'est acharnée sur eux, ils sont tous réfugiés dans les bas haubans, leur seule planche de salut; en effet, la baignoire, entre le gaillard d'avant et la dunette, disparaît sous plusieurs dizaines de tonnes d'eau à chaque lame et, cette énorme masse d'eau n'est pas encore épuisée par les dalots et les sabords de décharge quand la lame suivante arrive à l'assaut.

Il est midi et le soleil apparaît, comme s'il voulait donner une note d'espoir à ce drame qui se joue juste devant le port. A cette heure, il y a beaucoup de monde à Port-Maria.



4 - Le canot de sauvetage "Georges et Marie Copin" de la station de Quiberon

CHEZ LES SAUVETEURS, A TERRE

Les cloches de l'église ont sonné le tocsin; au sémaphore le pavillon noir de détresse a été hissé et le canon, un 45 mm a tonné comme à chaque fois qu'un bateau se trouve en difficulté dans les parages. La solidarité entre les gens de mer n'est pas un vain mot et chacun est prêt à participer à un sauvetage. Certaines femmes ont même apporté du café et des couvertures pour réchauffer les marins qui arriveront à terre.

Au port, le canot de sauvetage, à poste sur son chariot, est prêt à glisser jusqu'à la mer. Dans son abri, de l'autre côté de la rue qui longe le port, le "Georges et Marie Copin II" vient justement d'être réceptionné. Son prédécesseur, le "Georges et Marie Copin I" avait été condamné, après six années de services. Sa coque en fer, sur quille en bois, le rendait trop lourd - environ trois tonnes - et de ce fait difficile à manœuvrer à l'aviron.

Le "Georges et Marie Copin II" est en bois, donc moins lourd. Les dix canotiers savent souquer ferme sur leurs avirons quand des vies humaines sont en péril. Ils sont tous présents sur le quai et fermement décidés à ramener à terre les marins du trois-mâts en perdition.

Monsieur Le Port, le patron du canot de sauvetage, se rend à Kervozès, chez Monsieur Fortuné Le Quellec, le président de la Société de Sauvetage, afin de se faire remettre la clef du local. Celui-ci refuse. La sagesse interdit de toute évidence une tentative de sauvetage. Les dix canotiers, n'écouterant que leur courage, protestent très énergiquement; l'un d'eux veut même défoncer la porte de l'abri du canot à coups de hache.

Pourquoi ajouter des victimes à cette tragédie?

Chacun se résigne.

Le dévouement est aveugle.

LE NAUFRAGE

Le trois-mâts, qui a déjà évité de nombreuses roches, aura peut-être la chance de rentrer dans la baie de Quiberon où il sera à l'abri.

Malheureusement, sur sa trajectoire, se trouve la Basse Saint-Clément, un petit plateau rocheux en face de Beg-er-Vil (la pointe mauvaïse).

Hissé par le travers sur la crête de chaque lame, le navire aborde ces têtes de roches où la houle est encore plus forte.

Dès lors, les témoins massés sur la côte savent quel sort est réservé aux étrangers. Le drame va se jouer très rapidement.

Le "Carl-Bech" se soulève, talonne en retombant, puis s'immobilise à plat sur bâbord, engluant tous les marins crispés dans les haubans.



5 - Le naufrage du "Carl-Bech".

La lame qui suit est encore plus gigantesque et elle redresse le navire à la verticale, sur sa quille. La torture continue et une autre vague rabat le trois-mâts sur tribord. Cette fois il se casse en deux en coiffant la roche la plus haute de la Basse Saint-Clément. Dans de sinistres craquements, mâts, vergues, haubans s'entremêlent.

Il ne reste plus rien du navire que la mer recouvre d'un grand lin-cueil d'écume. Seule une fumée blanchâtre s'élève au-dessus des vagues : c'est le guano péruvien qui se volatilise.

Nous sommes le jeudi 21 décembre de l'année 1911.

Il est 12 heures 45.

Le "Carl-Bech" n'est plus.

APRES LE NAUFRAGE

Le naufrage a eu lieu à quelques encablures de la côte et les Quiberonnais sont très amers d'avoir assisté, impuissants, à cette vision d'Apocalypse.

A cette heure, chacun ignore et le nom et la nationalité du trois-mâts. Le lendemain, vendredi, il est trouvé sur le rivage de nombreux débris du naufrage. Parmi les objets les plus divers mélangés au goémon, on remarque un sac marin portant l'inscription "Nils Svenningsen - Aerendal".

Il est donc vraisemblable que le navire a pour nom "Nils Svenningsen" et que son port d'attache est Aerendal, en Norvège.

Les autorités envoient aussitôt un câble à Londres, au Lloyds, où sont enregistrés presque tous les navires.

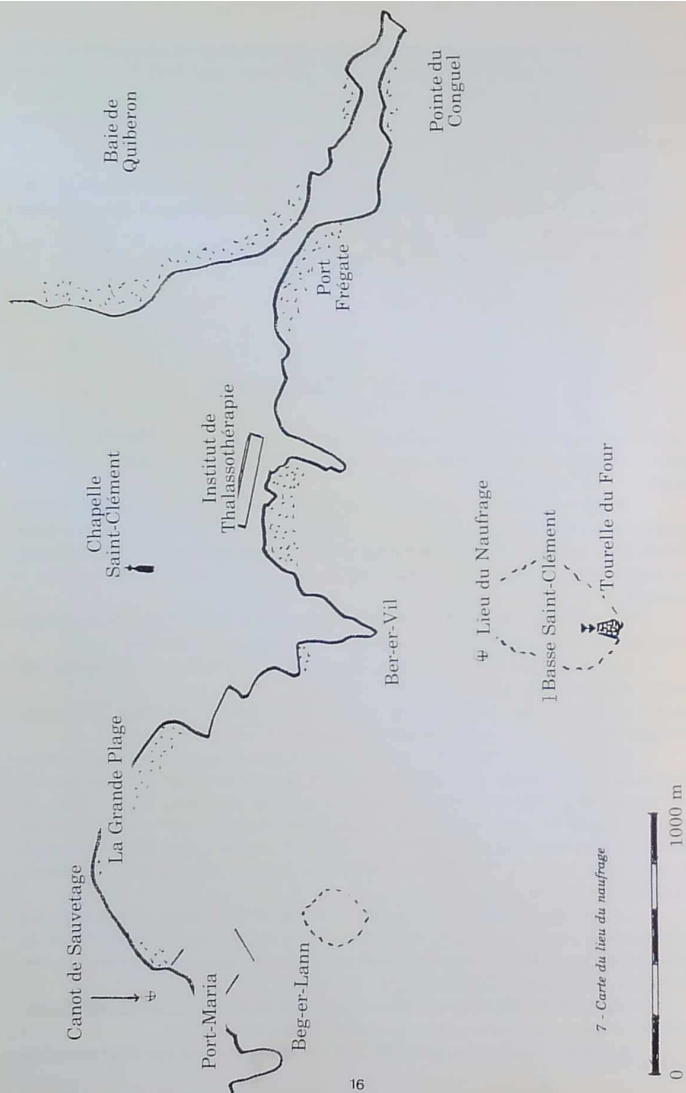
"Lorient, 22 déc. 6h30 de l'après-midi - trois-mâts norvégien Nillsvenning (sic) jeté à la côte à Quiberon; a coulé, équipage perdu".

Le matin un cornailleur (c'est ainsi que l'on nomme les goémonniers) découvre aussi, à la pointe du Conguel, trois corps flottant parmi les énormes paquets d'algues arrachés par la tempête. L'un d'eux, le maître de manœuvre, cheveux blonds, barbe blonde, pantalon et veston de drap noir, bottes de cuir; il a encore dans la poche son sifflet en nickel. A quelques mètres de lui, deux matelots, vêtus, eux aussi, du même ensemble de drap noir.

Dans l'après-midi de ce même vendredi, trois autres corps échouent à Port-Frégate, petite plage à l'endroit le plus étroit de la pointe du Conguel, trois grands gaillards blonds aux avant-bras tatoués, qui d'un navire, qui d'un lion avec écusson.

Le maire de Quiberon, Monsieur Chanard, a demandé de photographier tous ces malheureux pour les faire reconnaître.

A l'école des Sœurs, près de l'église, les corps ont été exposés et la



7 - Carte du lieu du naufrage

population vient se recueillir. Le samedi 23 décembre, ils sont inhumés au cimetière à côté du reliquaire. Sur le registre des décès, le vicaire, J.M. Brennac, mentionnera aussi l'inhumation, le 30 décembre, d'une autre victime du naufrage.

Pendant ce temps, dans les bureaux du Lloyd's à Londres, on est très perplexé : il n'existe actuellement, sur les listes, aucun navire norvégien portant le nom de "Nills-Svenning". Jusqu'à présent aucun indice n'a permis d'apporter des précisions supplémentaires.

Une semaine après le naufrage, le jeudi 29 décembre, "trois cadavres habillés en effets de marins et paraissant âgés de 18 à 25 ans" sont découverts sur le rivage, au lieu-dit le Grand-Mont, près de Saint-Gildas de Rhuys. Leur ceinture de sauvetage indique "Carl-Bech-Tvedestrand". Tvedestrand, nous l'avons vu, est un petit port au sud de la Norvège, à côté d'Aerendal...

L'énigme est enfin résolue.

Le navire norvégien qui a sombré à Quiberon est le "Carl-Bech" et son port d'attache Tvedestrand. On apprendra par la suite que "Nils Svenning" était le nom de l'officier principal du "Carl-Bech", et que Aerendal est la localité où il demeurait.

D'autres corps seront découverts à Saint-Jacques en Sarzeau et jusqu'à l'île aux Moines; à l'île Longue, encore dans le golfe du Morbihan, arrivera à la côte un coffre de marin contenant quelques journaux norvégiens.

Enfin, le 8 janvier 1912, le curé de Saint-Pierre Quiberon inhumera deux marins supposés faire partie de l'équipage du trois-mâts; ils avaient été trouvés par le patron-pêcheur Bouger de Lomener, flottant sur l'eau au large du phare de La Teignouse; leurs effets étaient de la même facture que ceux des naufragés de Port-Frégate.

Ainsi, chacun des marins norvégiens a été inhumé en terre bénite. Certes un membre de l'équipage ne sera jamais retrouvé mais il en est ainsi, hélas, dans nombre de naufrages.

Quant au navire, sa proue est orientée vers la pointe de Beg-er-Vil et elle émerge; la poupe, elle, est de l'autre côté de la roche qui a cassé le navire, dans la direction de Houat.

Nous sommes le 3 janvier et la mer s'est un peu calmée.

A la demande des pêcheurs de Port-Maria qui empruntent la passe de Beg-er-Vil comprise entre la Basse-Saint-Clément et la roche de la Voleuse, le conducteur des Ponts et Chaussées de Belle-Ile, Monsieur Le Goffic, se rend sur les lieux du naufrage pour examiner la situation de l'épave. Les gréments et les mâts qui sortent de l'eau gênent légèrement la navigation. Il est décidé de couper les haubans. Quelques vergues en très beau bois de pitchpin sont même ramenées à terre. Le reste de l'épave du trois-mâts est livré à la mer.



6 - Vue aérienne de la "pointe mauvaise".

Pendant plusieurs années, on verra encore émerger la proue, puis, petit à petit, la corrosion et les tempêtes tasseront le navire sous l'eau.

A la suite du naufrage, une enquête fut ouverte par les autorités norvégiennes. Le dossier fut refermé le 13 février 1912 avec la conclusion : "Naufrage par fortune de mer, en risques de paix". On coucha alors le "Carl-Bech" sur la longue liste du "Lloyd's Register of Shipping", dont le siège est à Londres. Cet organisme tient à jour les naufrages dans le monde depuis l'année 1726.

A Quiberon on n'oubliera jamais cette tragédie.

On entendra même, dans les rues du bourg, la complainte du "Carl-Bech". A l'époque, il était d'usage de "chanter" les faits divers; on vendait les feuillets des complaintes pour quelques sous.

La veuve d'un capitaine au long-cours de Kerné m'a encore fredonné les couplets dont elle se souvient :

"Sur les roches de Beg-er-Vil
Le navire rentre sur les brisants
Alors il se démâte, il se chavire
Et tout celà, en un instant.
Oh, vierge Marie, adorez-les
Patronne des braves matelots
Pour tant de familles éplorées
Venez apaiser les sanglots."

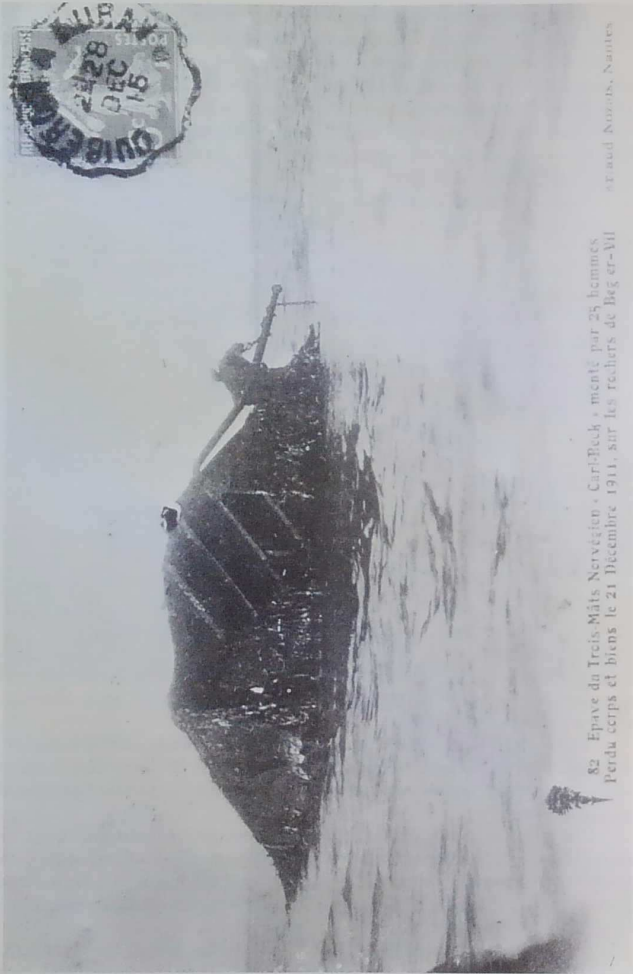
L'ÉPAVE DU TROIS-MATS

En 1982, plus de 70 ans après le naufrage, les sanglots des familles norvégiennes sont apaisés, mais, si les marins reposent en paix, il n'en est pas de même de leur navire.

On peut encore visiter, à quelques mètres de la surface des eaux, les restes du "Carl-Bech"; parmi l'amas informe de ferrailles torturées par les tempêtes apparaissent encore le cabestan, le mât de beaupré, des varangues, etc...

La poupe est renversée et à l'intérieur les membrures sont visibles, le vaigrage ayant disparu. Au pied d'une partie du garde-corps (bastingage) encore intact, la mèche du gouvernail tordue et brisée au niveau du secteur. Sur l'étambot les femelots sont vides, le safran étant resté sur le plateau des Birvideaux.

En période de vives eaux et à l'étape de basse-mer on peut remarquer un morceau de ce qui fut la proue, encore faut-il avoir l'œil exercé car la nature déguise rapidement en roche concrétionnée tout corps étranger.



82 Epave du Trois-Mâts Norvégien « Carl-Bech » mené par 25 hommes.
Perdu corps et biens le 21 Décembre 1911, sur les rochers de Beg er-Vil

er and Nouris, Nantes

8 - L'épave du "Carl-Bech", à l'époque où elle émergait.

A peu de distance du lieu où repose l'épave s'est édifié un célèbre complexe de thalassothérapie. Les nombreux curistes qui s'y détendent dans un site privilégié ignorent, en admirant ces roches où la mer se brise, qu'elles sont devenues les pierres tombales d'un trois-mâts le 21 décembre de l'année 1911.

Qu'ils se souviennent que ce jour là des montagnes d'eau engloutissaient le navire et les 16 hommes qui venaient de vivre de longues heures de cauchemar.

Ce récit authentique est dédié à la mémoire de ces Norvégiens.



9 - Sous quatre mètres d'eau, l'intérieur de la poupe du "Carl-Bech".

BIBLIOGRAPHIE ET REMERCIEMENTS

- Monsieur Carl-Adam Bech - Oslo - (Petit-fils de l'armateur du "Carl-Bech")
- Madame Bech, son épouse, traductrice du récit pour le quotidien local de Tvedestrand en Norvège.
- Sjøfartsmuseum - Oslo.
- Monsieur Estienne, conservateur des Archives du Port de Lorient. P5/41.
- La Bibliothèque Municipale de Nantes.
- Le Nouvelliste du Morbihan. 1911 et 1912.
- The Guildhall Library, Londres.
- La Société Nationale de Sauvetage en Mer.
- "Quiberon" de Claude Dervenn.
- Monsieur le Curé de Quiberon. Registre des décès de 1911.
- Monsieur Le Mentec. Archives des Phares et Balises. Lorient.
- Le Docteur Tacher, Médecin-Chef de l'École Nationale de Voile de Beg-Rohu
- Monsieur Grouhel, Capitaine au Long-Cours. Quiberon.
- Les Quiberonnais qui ont assisté au naufrage.

CREDIT PHOTOGRAPHIQUE

- Sjøfartsmuseum - Oslo - (Photographie et gravure du "Carl-Bech").
- Collection Cornille Robert.
- Collection H. Laurent. Port-Louis.
- Collection Artaud-Nozais. Nantes.
- Photographie sous-marine. Christian Hamard. Brest.
- Photographie de couverture et vue aérienne du site du naufrage Daniel Cariou. Quiberon.

En préparation, d'autres récits de naufrages.



