Récits de naufrages, incendies, tempêtes et autres évènements de mer (2e édition) – Auteur : Levot Prosper 1808-1878 – Editeur : Challamel aîné (Paris) – 1878 – pages 139 à 148 -
sources : gallica.bnf.fr - – droits : domaine public

LE BRIG LA BRESSANE

EN DANGER PENDANT SEPT JOURS

Parti de Brest le 20 août 1830, le brig *la Bressane*, commandé par le lieutenant de vaisseau **LESPERT**, que nous avons vu figurer honorablement dans le naufrage de la *Caravane*, était arrivé le 16 septembre suivant à l'île Saint-Pierre de Terre-Neuve. Retenu sur cette rade jusqu'au 21 par des vents d'est et un coup de vent de la même partie, il appareilla le lendemain matin à la naissance d'une brise du N.-O. qui varia de l'ouest au O.-S.-O., bon frais et beau temps, ce qui lui permit de prolonger la terre à jolie distance et de prendre connaissance le lendemain de celle aux environs du cap Raze, d'où le capitaine **LESPERT** dirigea la route pour passer à une trentaine de milles dans l'est de l'île aux Oiseaux.

Le 25 septembre, au matin, le brig fut assailli par un violent coup de vent du N.-O. au N.-N.-O. ; la mer devint très grosse. *La Bressane*, qui jusqu'alors n'avait pas fait d'eau, fatiguait tellement qu'elle en faisait de six à huit pouces à l'heure. Le baromètre descendu très bas et l'état du ciel qui annonçait que le vent n'était pas encore dans toute sa force, décidèrent le capitaine **LESPERT** à réunir en conseil les officiers du brig. Il fut décidé unanimement qu'il fallait laisser arriver pour fuir devant le temps, sauf à revenir sur le croc une fois le coup de vent passé. Il était dix heures quand on laissa porter. *La Bressane* s'en trouva bien et ne faisait plus d'eau. Le grand hunier aux bas ris et la misaine étaient indispensables afin de rendre la vitesse du brig assez grande pour qu'il fût retiré des lames.

A midi, il ventait tempête ; la mer était monstrueuse. *La Bressane* fuyait très bien, lorsqu'à 2 heures elle se remplit par l'avant, et peu s'en fallut qu'elle ne sombrât. Les faux sabords, qui n'étaient point ouverts, furent défoncés. Le commandant ordonna aussitôt de jeter à la mer l'ancre du bossoir de bâbord qui se trouvait encore sur le bord. Deux caronades et deux canons de l'avant furent aussi jetés à la mer ; plusieurs pièces à eau, également de l'avant, furent vidées afin d'alléger cette partie du brig et de faciliter à se relever.

On put dès lors fuir avec avantage, et tout portait à croire que le bâtiment supporterait ainsi la force du temps, quand, vers les 6h 45, il reçut par sa hanche de bâbord un coup de mer si terrible qu'il enleva tout ce qui était sur son passage. Presque tout l'équipage fut emporté dans les débris sous le vent ou jeté à la mer. On regarda comme un bonheur de n'avoir à déplorer que la perte de huit hommes, parmi lesquels étaient quatre maîtres chargés, car plusieurs autres furent retirés de l'eau par les soins de l'état-major et de l'équipage. La roue, le gouvernail, l'habitacle furent brisés et emportés à la mer ; toutes les jambettes, les pavois, les bastingages des deux bords et une partie du plat bord de l'arrière à tribord furent aussi enlevés. Enfin le brig vint en travers bâbord au vent, et en raison de la grande quantité d'eau qui était sur le pont sous le vent et dans la cale du même bord, il menaçait de ne plus se relever. Une forte voie d'eau, qui le remplissait par l'arrière sous le vent, détermina le capitaine **LESPERT** à faire couper le mât de misaine dont la chute entraîna, comme il l'avait prévu, celle du grand mât de hune. Le bâtiment se redressa aussitôt assez pour permettre de faire jouer les pompes et d établir une chaîne pour vider l'eau par la claire-voie de l'arrière. La brigantine avec deux ris fut bordée pour ranger le navire au vent, et une heure trente minutes après, on s'était rendu maître de l'eau. Alors on s'occupa de couper tout ce qui pouvait retenir la mâture le long du bord et de déblayer le pont, autant que le permettaient l'obscurité et l'état de la mer qui le couvrait à tout moment de l'avant à l'arrière. M. **TURQUET**, chirurgien du brig, eut la jambe gauche cassée ; toutes les autres personnes de l'état major et de l'équipage, plus ou moins blessées, restèrent toute la nuit près du commandant sur une partie de l'avant du brig, seul endroit qui offrît un peu d'abri contre la fureur des lames.

Récits de naufrages, incendies, tempêtes et autres évènements de mer (2e édition) – Auteur : Levot Prosper 1808-1878 – Editeur : Challamel aîné (Paris) – 1878 – pages 139 à 148 -
sources : gallica.bnf.fr - – droits : domaine public

Enfin le jour, qui ramena un peu de tranquillité dans l'atmosphère, vint éclairer le capitaine **LESPERT** sur sa malheureuse position, et le convaincre que si le brig était resté un peu plus longtemps couché sur le côté de tribord, il eût infailliblement coulé en se remplissant par une ouverture de plusieurs pieds qui existait dans le plat bord de tribord. Le commandant désigna un certain nombre d'hommes et des officiers pour sauver le plus possible des débris du grément, boucher toutes les issues par lesquelles l'eau pouvait entrer, puis il s'assura de l'état des vivres qui avaient peu souffert, après quoi il attendit un moment favorable pour mâter le brig. *La Bressane* était si peu élevée sur l'eau depuis la disparition des pavois que le pont était toujours couvert d'eau, ce qui obligeait à avoir tous les panneaux constamment condamnés.

Le 27 au matin, on put démarrer les drômes pour avoir le mât de hune qui fut assujetti au tronçon de celui de misaine, son pied portant sur le traversin des bittes. A peine cette opération fut-elle terminée, que le vent et la mer ; s'élevèrent de nouveau avec force, et qu'il tomba beaucoup de pluie, ce qui obligea à fermer partout et à attendre jusqu'au 28 au matin pour reprendre les travaux qui marchaient très lentement, vu le manque de travailleurs et les souffrances que tous éprouvaient.

Le 29, on eut la possibilité de guinder un mât de perroquet devant, de hisser la vergue, d'installer sa voile, et, balançant la voilure, on fit route pour l'Europe, les vents régnant étant presque toujours du S.-O. au N.-O. M. **HERVÉ**, chef de timonerie, embarqué comme officier, fit confectionner, avec l'agrément du commandant, un gouvernail de fortune à la traîne qui, provisoirement, fut très utile dès qu'il fut mis à l'eau, le 1er octobre, et au moyen duquel le brig tint à un quart d'un bord sur l'autre de la route. On installa un perroquet pour grand hunier, et l'on s'occupa alors de confectionner, avec toutes les ressources dont on pouvait disposer, des pavois et des garde-corps. Ainsi disposée, *la Bressane*, ayant le vent par le travers, avec un temps maniable et une mer ordinaire, filait encore de 4 à 5 nœuds. Mais le 2 octobre, à 11 heures du matin, par un temps couvert et pluvieux qui n'avait pourtant aucune mauvaise apparence — la brise était très maniable — elle fut assaillie tout à coup, sans que rien l'annonçât, par une violente tourmente de l'E.-N.-E. qui, bien que toutes les voiles eussent été carguées à temps, priva en un instant de toute sa nouvelle mâture le brig qui, n'ayant pas obéi à son gouvernail, était resté en travers au vent. Le mât de hune fut cassé, le mât de perroquet de l'arrière qui ne dépassait le chouque que de 3 pieds fut brisé, le petit foc fut mis en lambeaux. Enfin, le tourbillon était si fort que le brig était couché sur tribord, de manière à se remplir par les panneaux s'il n'avaient été constamment condamnés. Les nouveaux pavois sous le vent furent en grand ; partie enlevés, et, par ce dernier accident, *la Bressane* fut réduite à sa grande vergue que le commandant fit installer en mât à pible sur lequel furent de nouveau établis un perroquet et la vergue de hune que l'on avait sauvée ; un grand foc servit de grande voile d'étai, un perroquet de grande voile, et un artimon fut envergué sur la corne qui était rompue. Ainsi disposé, le brig, qui ne faisait que peu d'eau et avait pour près de deux mois de vivres, était de nouveau en état de faire route pour le premier port d'Europe.

Le 10 octobre, il fut accosté par un trois-mâts anglais, *l'Endeavour*, qui ne put lui donner aucun secours en mâture. Trois jours après, le brig *L'Augia*, de Jersey, capitaine **Gédéon Le BAS**, qui était au vent, s'étant aperçu de l'état de détresse où était *la Bressane*, laissa porter sur elle et vint offrir ses services au capitaine **LESPERT** qui lui donna une reconnaissance de 200 francs en échange d'une vergue et d'un mât de hune. Les jours suivants, d'autres navires anglais vinrent aussi faire leurs offres de services au capitaine qui, mettant à profit les ressources dont il pouvait disposer, fit le plus de chemin qu'il put à l'est. Arrivé à l'entrée du golfe, c'est-à-dire par les 16° de longitude nord, il trouva des vents presque constants du N.-E. à l'est, ce qui l'obligea d'aller plus au sud qu'il ne l'aurait voulu ; mais il lui était impossible de prendre la bordée du nord, parce que tout ce que *la Bressane* pouvait faire c'était de gouverner à sept quarts et demi du vent, ayant de 15 à 20° de dérive dès que la mer était un peu grosse. Le 28, le brig se trouvant par 43° de latitude observée et 12° 49' de longitude ouest, le vent soufflant bon frais et paraissant vouloir se maintenir en amont, le commandant assembla de nouveau ses officiers, et après leur avoir fait part de ses observations sur

la situation du bâtiment, il leur exposa que, vu la saison avancée et l'impossibilité de gagner au nord, tant que les vents tiendraient de la même partie, il lui semblait convenable d'atterrir au plus tôt, en quelque endroit que ce fût. On décida unanimement qu'il fallait faire route pour Porto puisqu'on ne pouvait atteindre Vigo, et que, dans le cas où l'on serait sous-venté de Porto, on se dirigerait sur Lisbonne. Dans la nuit, la terre fut aperçue, et au jour on la prolongea, par une jolie brise de N.-N.-E. qui conduisit le brig jusque devant Vianna, où il fut pris de calme, à 8h 30m du matin. Apercevant de forts brigs au mouillage, le capitaine **LESPERT** fit arborer nos couleurs et tirer un coup de canon qui fit venir un pêcheur, lequel donna l'assurance d'entrer le brig, en attestant que la barre de Porto était souvent impraticable. Le commandant s'étant alors décidé à manœuvrer pour entrer à Vianna, le pêcheur lui fit observer qu'il serait préférable *qu'il arborât pavillon anglais*, ce à quoi il se refusa. Vers les 10 heures, le pilote du roi vint se mettre au vent pour rallier le bord. Mais, dès qu'il eut reconnu les couleurs du brig, et malgré les signaux qu'on lui faisait pour le décider à accoster, il s'enfuit en criant au pêcheur qu'il ne devait pas entrer le brig, que tels étaient ses ordres. Comme le vent prenait de nouveau faveur du N.-O. au N.-N.-O., qu'il ventait déjà bon frais, que le temps se couvrait beaucoup dans cette partie de l'horizon, qu'enfin l'on pouvait présumer que l'entrée de Porto serait refusée également, en admettant que la barre fut praticable, le commandant se détermina à faire route pour Lisbonne où il entra sans pilote dans la nuit du 30 au 31, et d'où il adressa le jour même au ministre de la marine un rapport circonstancié de sa périlleuse navigation, rapport signalant les services qu'avaient rendus en ces pénibles circonstances M. le lieutenant de vaisseau **LECONTE**, passager à bord ; M. **MANCEL**, officier chargé du détail[1] ; M. **KEROCH**, enseigne auxiliaire d'administration, et M. **VOUVÉ**, chirurgien non entretenu, qui, bien que passager et grièvement blessé aux deux pieds, n'en avait pas moins prodigué ses soins aux nombreux malades et blessés, notamment à son confrère M. **TURQUET**, lequel aurait vraisemblablement succombé sans lui. L'équipage fut aussi recommandé à la bienveillance du ministre, mais plus spécialement le quartier-maître de manœuvre **LALLEMAND** et le matelot **JOUAN**, qui s'étaient exposés pour assurer la conservation du grand mât, dernière ressource du brig. Le ministre eut égards à toutes les demandes du capitaine **LESPERT** ; seul il fut oublié dans la distribution des récompenses.

---

1 Cet officier, excellent observateur, et qui, d'après le rapport du capitaine Lespert, avait déterminé de bonnes longitudes, avait, pendant la traversée de la Bressane, fait confectionner, avec les débris de sa mâture, un gouvernail à la Packenham qui avait rendu tous les services qu'on en pouvait attendre.