

Zeitschrift: Le pays du dimanche
Herausgeber: Le pays du dimanche
Band: [8] (1905)
Heft: 25

Artikel: A fond de cale
Autor: Wœstyn, H.-R.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-255306>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

A FOND DE CALE

Les souffrances de l'agonie morale d'un homme quand il est enterré vivant nous rendent malgré nous rêveurs, car de semblables accidents, bien qu'assez rares, se produisent encore quelquefois.

Mais il est vrai de dire aussi que dans ces cas l'asphyxie a lieu dans un espace de temps relativement court et que la mort se montre assez clémentine pour mettre fin à l'angoissant supplice des malheureux emprisonnés vivants dans un cercueil.

Que penser cependant des souffrances morales d'un homme retenu prisonnier dans la cabine d'un navire qui vient soudain à chavirer et se trouve en pleine mer, quille en l'air? C'est là le cas de Hans Engellandt, capitaine du „Erndte” un sloop de 80 tonnes environ.

Le 16 avril 1903, l'„Erndte” quittait Memel avec une cargaison de bois, à destination de Brême. L'équipage se composait du capitaine, de son beau-frère et de deux matelots.

Dès le début du voyage, le vent se leva, mais était favorable, et le capitaine espérait faire un passage rapide. Vers midi, cependant, le temps changeait subitement, et, avec le vent dont la force allait en croissant, tombaient aussi des averses d'eau glacée et de neige.

Lourdement chargé à l'intérieur et avec ses piles de bois garnissant le pont d'une hauteur de plus d'un mètre, le sloop avançait difficilement dans la tourmente qui, à minuit, était devenue une véritable tempête et continua jusque vers 5 heures du matin.

Le capitaine Engellandt n'avait pas quitté le gouvernail, et, voyant que malgré le temps il n'y avait point danger imminent, il en profita pour laisser le

premier-maître prendre sa place pendant qu'il irait lui-même changer ses vêtements trempés et prendre un peu de repos.

Il était donc descendu dans sa cabine et avait à peine remis des vêtements secs, lorsque le navire eut soudain un soubresaut terrible qui fit perdre pied au capitaine, l'enleva de terre et l'envoya rouler dans un coin de la cabine.

En se relevant, Engellandt jeta les yeux autour de lui avec effroi. Qu'était-il donc arrivé? Que se passait-il dans sa cabine? Soudain, il comprit tout: il se trouvait les pieds sur le plafond de la cabine et le plancher était au-dessus de sa tête! En constatant cet état de choses, il en reconnut aussi la cause: le navire avait chaviré et flottait maintenant la quille en l'air! Et lui se trouvait comme dans une cage, pris sous le bateau, comme un rat dans un piège!

L'eau, maintenant, coulait le long des parois extérieures de la cabine, y pénétrant par ce qui avait été le plafond, et montait avec rapidité.

L'équipage avait dû être balayé du pont et noyé dans le coup de mer qui avait retourné le navire.

Tout autre que lui eût perdu la tête en se voyant en semblable position. Il n'en était pas ainsi du capitaine Engellandt, qui, tout d'abord, se mit à grimper de façon à se trouver le plus près possible de la quille du navire, à l'abri de l'eau qui se trouvait à une hauteur de plusieurs pieds dans la cabine, ne montant toutefois pas davantage en raison de la cargaison de bois permettant au navire de flotter.

La mer était toujours très forte, et les coups de roulis projetaient d'un bout de la cabine à l'autre tous les objets nageant dans l'eau.

Le capitaine calcula qu'il lui restait quatre pieds d'espace libre entre la quille et l'eau. Au moyen de quelques planches, il construisit un échafaudage sur lequel il se trouvait à l'abri de l'eau.

Il songea aussi à sa nourriture, et, dans un placard à demi rempli d'eau, trouva trois livres de raisins secs, trois livres de riz et autant de sucre. Il transporta le tout à l'abri de l'eau sur son échafaudage et le divisa en rations, car il ne savait pas combien de temps il resterait ainsi avant qu'on vienne à son secours ou que la mort le délivrât de son agonie.

L'abri et la nourriture assurés, il fallait trouver un moyen de faire connaître sa détresse aux navires qui viendraient à passer à proximité. Ceci, d'ailleurs, était encore assez problématique, car, d'ordinaire, les navires qui



Pontonniers japonais construisant un pont.

Les pontonniers japonais.

Les pontonniers japonais ont eu, durant la campagne présente, maintes occasions de montrer leurs capacités. Non seulement devant l'ennemi mais le plus souvent de nuit et dans le temps de brouillard, les pontonniers furent obligés de jeter des ponts derrière le front des troupes, lorsque les matériaux de construction devaient être à l'avant. La vallée du Liao parcourue par de nombreux cours d'eau a donné beaucoup de besogne à ces pontonniers. Heureusement que pour les ponts élevés pour le passage des troupes, l'on avait du matériel préparé d'avance, bien agencé et qui permettait un travail rapide. Les ponts sur les derrières des troupes, en revanche, étaient formés de matériaux disparates, ramassés de droite et de gauche. Notre gravure représente un pont presque terminé auquel les pontonniers donnent le dernier coup de main et que la troupe va traverser.