

## Échouement de la goélette «Ada»

*Le 4 juillet 1919, la goélette «Ada», chargée de houille, est drossée sur la plage du Tréport où elle s'échoue. Le capitaine aura attendu en vain l'aide du pilote du port qui n'a pas répondu à ses demandes.*

Le 04 juillet 1919 en début d'après-midi, assistés de Monsieur Thouvenin, interprète et courtier juré, le capitaine Philippe Legros, commandant la goélette anglaise «Ada», son second William James Owens et le matelot Georges Collins se présentent au greffe du Tribunal de Commerce d'Eu et du Tréport afin de déposer une déclaration sous serment.

À l'aube du 28 juin 1919, vers 8 heures, par une légère brise du Nord-Ouest, la goélette anglaise «Ada» quitte le port de Swansea (pays de Galles) avec une pleine cargaison de houille à destination du Tréport.

Commandé par le capitaine Philippe Legros, ce voilier, propriété en 1919 de Richard Loane et de John Williams de Cardiff, est enregistré au port de Barrow sous pavillon britannique ; lancé en juillet 1876, il s'agit du dernier bâtiment construit dans les chantiers de Richard et William Charnley à Ulverston (Cumbria).

Ce voilier déplace 133 tonneaux de jauge brute, soit 94 tonneaux 89 centièmes nets, pour une longueur de 27 mètres, une largeur de 6,80 mètres et un creux de 3,50 mètres. Ainsi la goélette «Ada» quitte les eaux de la baie de Swansea et du Canal de Bristol, laisse l'île de Lundy sur bâbord pour mettre le cap au Sud-Ouest. Après avoir doublé les îles Scilly et quitté la Mer Celtique, elle met le cap à l'Est pour pénétrer dans la Manche ; le 29 juin, à 1 heure du matin, le vent passe d'Ouest-Sud-Ouest à Nord-Ouest avec une mer grosse couvrant le navire qui fatigue beaucoup. Ayant essayé les pompes, l'équipage trouve que le navire fait de l'eau.

### Pas de pilote en vue

Le 30 juin, l'équipage constate que le navire fait plus d'eau que la veille. Le capitaine Legros décide de maintenir les pompes jusqu'au Tréport et en conséquence il fait pomper continuellement jour et nuit par l'équipage ; on peut aisément imaginer la peine qu'endure l'équipage.

Au cours de la journée du 1<sup>er</sup> juillet, le niveau de l'eau ne cesse de monter en dépit de tous les efforts déployés par l'équipage. Enfin le 02 juillet, à 8 heures, la goélette «Ada»



arrive en vue du Tréport. Resté au large une demi-heure avant la pleine mer qui est fixée à 16 heures, le capitaine Legros approche du port, ayant son pavillon de pilote flottant en tête de mât. À ce moment l'eau dans la cale présente une hauteur de trois pieds six pouces (1,10 mètre). Toutefois aucun pilote ne vient au-devant de la goélette, bien que les pilotes se trouvent, selon le témoignage du capitaine Legros, sur la jetée à ce moment-là. En conséquence la goélette reprend le large jusqu'à une distance d'environ cinq milles, lorsque le commandant en second William James Owens fait savoir au capitaine Legros qu'il y a alors quatre pieds (1,22 mètre) d'eau dans la cale.

### Des risques à prendre

En observant sur le côté de la carène la marque de flottaison du navire, le capitaine Legros constate que les marques sont submergées d'environ six pouces (15 centimètres). Le capitaine Legros décide alors de rapprocher à nouveau son bâtiment du port ayant toujours son pavillon de pilote en tête de mât. Mais n'ayant toujours aucun secours des pilotes, quoiqu'étant venu aussi

près que possible des jetées, le capitaine Legros se résout alors à tous risques de tenter l'entrée du port. Mais alors que la goélette approche de la jetée, la marée pousse le navire en dehors de la jetée Ouest. Immédiatement le capitaine Legros fait mouiller son ancre, mais la goélette se trouve rapidement drossée sur la plage où elle reste échouée. Le 3 juillet 1919, à 2 heures 30 du matin, la goélette «Ada» est dégagée de cette mauvaise position par un remorqueur français et conduite dans l'avant-port. La goélette joue une nouvelle fois de malchance ; en effet, en cours de route, ce remorqueur lui fait subir quelques avaries en abordant un autre vapeur dans le port.

Intimement persuadés d'avoir manœuvré au mieux dans l'unique espoir de sauver le navire, la cargaison et l'équipage, le capitaine Philippe Legros, le second William James Owens et le matelot Georges Collins, devant le greffier du Tribunal Monsieur Truelle, la main droite levée affirment sincère et véritable le présent rapport et l'ont signé le 4 juillet 1919 à 16 heures.

Jérôme Maes

Remerciements à Monsieur François Devismes pour l'illustration.