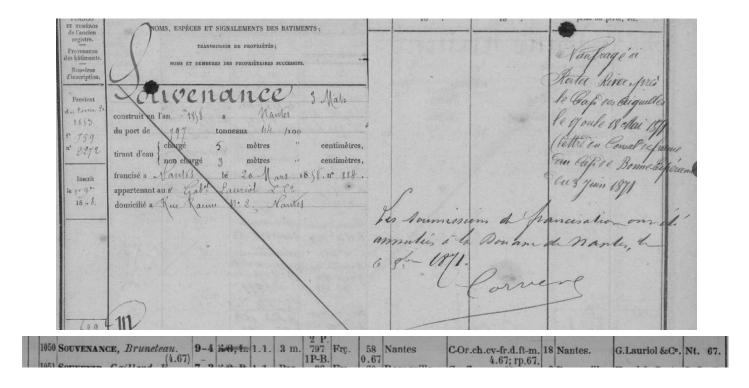
LE NAUFRAGE DU TROIS-MÂTS NANTAIS SOUVENANCE





"The Souvenance, French ship, from Pondicherry for Martinique, was totaly wecked near Bredaedrop, Cape of Good Hope previous to the 20th of May; more than 150 dead bodies washed ashore." The Times, July 11, 1871

La Souvenance armé par Lauriol, est expédié le 16 mai 1870 de à Saint-Nazaire sur lest pour Cardiff le 19 mai. L'équipage s'engage à suivre le navire dans toutes ses opérations commerciales légales. Conditions passées à Pondichéry, l'équipage s'engage à faire le voyage d'émigrants de Pondichéry à la Martinique moyennant une augmentation de salaires".

Le 11 juin, le capitaine Bruneteau et son équipage quittent Cardiff avec un chargement de charbon déposé à la Réunion le 14 septembre 1870. Le 7 septembre le navire se rend sur lest à Pondichéry où il mouille le 15 octobre. Le 28 décembre 1870 il est affrété, au nom du gouvernement français, pour transporter des coolies pour la Martinique touchant à Karikal. Le 19 mars 1871, le navire quitte Pondichéry pour Karikal avec à son bord, 225 passagers dont le médecin et l'infirmier interprète, originaire de Pondichéry, Sinnasamy. Le capitaine établit la liste des émigrants : 147 hommes de 16 à 36 ans, 63 femmes de 14 à 30 ans, 1 garçon de 11 à 15 ans, 13 enfants de 1 à 10 ans et 1 enfant d'1 an. Le 19 mars le navire parvient à Karikal avec 24 hommes d'équipages et embarque 153 émigrants supplémentaires puis repart le lendemain pour la Martinique avec à bord 378 émigrants.

Le navire relâche à Port-Maurice le 23 avril 1871 pour "faire de l'eau" puis est mis en quarantaine sans déposer ses papiers au Consulat.

Le 17 mai 1871, le pire des naufrages qu'est connu la côte Africaine se déroule en plein nuit. Le troismâts La Souvenance fait naufrage au Cap des Aiguilles.

Le journal L'Avenir d'Arcachon nous raconte : "l'épouvantable naufrage du navire français qui s'englouti près de Cap-Town, ayant à son bord 700 coolies chinois. Pas un seul de ces malheureux, ni aucun homme de l'équipage du bâtiment n'a échappé au sort commun. Tous ont péri.

"Le désastre ne vient d'être connu, il y a encore bien peu de temps que par les nombreuses épaves et les corps mutilés des malheureux chinois que le flot a rejetés sur la côte. Le navire avait fait étape à l'île Maurice. Le consul de France à Cap-Town, Monsieur Hugo, parcours le rivage pendant 23 jours en découvrant, à flot, des couvertures ayant appartenu à des coolies et des ballots de laine. Sur un rocher près de là, était venu s'échouer le flanc du navire presque tout entier, un assemblage de pièces de bois long de 30 pieds environ. Une autre partie du navire flottait plus loin à l'ouest. L'arrière du navire se trouvait un peu plus au large sur une petite ile, ile entourait de brisants et de courants violents.



C'est là que la Souvenance est venue se briser avec force terrible contre les rochers. Les trois mâts du navire ont étés retrouvés. Deux d'entre eux étaient brisés et portaient encore leurs voiles, le grand mât était intact. A la poupe du bâtiment tenaient encore les ancres et les chaines du navire.

Selon les indices on peu supposer que la Souvenance a fait naufrage vers le 15 ou le 17 mai 1871. En même temps qu'une multitude d'épaves, une quantité énorme de cadavres de coolies arrivaient également à la côte.

L'Equipage du SOUVENANCE :

BRUNETEAU Emmanuel Joseph, 23/12/1833, capitaine — SANGLIER Joseph Alfred, 26/03/1845, second — LEVAVASSEUR Marie Vincent, 27/02/1849, lieutenant — AUBINAIS Lucien Louis, 08/01/1943, maître d'équipage — QUENIL Joseph Alfred, 23/01/1832, maître charpentier — MAURICE Jérôme, 24/02/1838, matelot — FECHANT Charles Epiphane Désiré, 14/09/1850, matelot — L'HERMITE Joseph, 06/07/1850, matelot — CHANTREAU Joseph, 08/12/1849, matelot — MOUISSET Alfred Vincent, 27/09/1845, matelot — HERBRAUD Charles Auguste, 11/11/1850, matelot — CABDEVERT Jean-Marie, 12/07/1842 — PINARD Auguste, 15/08/1851, matelot — RABAS Joseph Maurice, 09/06/1841, matelot — HALGAND Pierre, 31/12/1841, matelot (disparu en mer, le 7 juillet 1870), matelot — MAILLARD Victor Narcisse, 21/12/1829, matelot — PISSARD Henri Abel, 26/02/1854, novice — LEGOUIC Jacques Marie, 06/04/1852, novice — CAMARET Théophile, 22/02/1853, novice — BERTHO François Louis, 09/11/1853, novice — BECA Auguste, 27 ans, cuisinier — VEZIN Camille, 26/03/1841, médecin — SINNASAMY, infirmier interprète

Vers la fin de mai, le nombre de corps des malheureux coolies s'élevaient à 200. Tout fait supposer que le naufrage a du avoir lieu la nuit car la plus grande partie des cadavres étaient nus. Chose horrible à dire ; ils étaient tous aussi aux trois quarts dévorés par les requins. Seuls les quatorze cadavres blancs qui ont été retrouvés n'ont pas été touchés. A Queen-Point, Monsieur Hugo a repêché une caisse de médicaments ayant appartenu au docteur du bord. Bientôt on retrouvait encore une caisse de biscuits. Sur l'un des côtés de cette caisse on lisait "Thébaut et fils, biscuit à l'équipage, Nantes, 148 kilos". Plus loin apparaissait une partie de la carène du navire : la quille.

Monsieur Hugo dit à ce sujet ; "c'est la quille qui a d'abord touché sur les rochers. L'empreinte de la pointe des rocs et la manière dont elle est brisée en font foi. Quant aux causes du naufrage pas un survivant n'a réchappé pour venir les raconter. Elles resteront toujours à l'état de mystère. En apprenant ce terrible désastre, la consternation la plus grande a régné pendant plusieurs jours au Cap., où jamais évènements de mer plus atroce n'avait été signalé".

Dans l'Union Bretonne du 13 juillet 1871, parait le courrier écrit par la seule maison Française du Cap, De Possel-Deydier, négociant au Cap de Bonne Espérance : "j'ai cru devoir prendre la liberté de vous écrire pour vous informer de la perte de votre navire Souvenance, capitaine Bruneteau. Une forte tempête du nord-est régnait sur la côte, lorsque votre navire s'est perdu. Cette tempête a forcé beaucoup de navires à rentrer en avaries. Un capitaine Norvégien m'a rapporté un coffre appartenant, sans doute, à un matelot, ainsi que le brevet du capitaine, qu'il avait recueilli en mer. J'ai remis le tout au consulat. La maison de Messieurs Barry et neveux, établie à Bredasdorps, a pris en charge des débris et a fait une vente qui, d'après ce que le chef de maison m'a rapporté ne couvrira pas les frais qu'elle a fait".

Caps-Towo, 5 juin.

Monsieur G. Lauriol, à Nantes. Etant au Cap la seule maison française, j'ai cru devoir prendre la liberié de vous écrire pour vous informer de la perte de votre navire Souvenance, capitaine E.

Brnneteau.

8 44, [mqu'an 483 and

Ce navire s'est pardu, il est tout prohabie, dans la nuit du 17 au 18 mai, à l'embouchure de la rivière Batel, Quoin's point, district de Bredesdorps, à environ

90 milles du Cape Towa.

Lorsque la nouvelle de cet affreux malheur est arrivée en ville, je comptais envoyer l'un de mes commis sur es lieux du sinistre : mais ayant reçu une seconde dépêche qui m'apprenait que le navire était entièrement perdu, de même que l'équipage et les coolies indiens, j'ai cru qu'il était tent-à-fait mulle de l'envoyer, attenda que l'on avait plus besoin de se-

Une forte tempéte du N.E. régazit sur la côte, lorsque votre navire s'est perdu. Cette tempête a forcé beaucoup de navires

à rentrer en avaries.

Un capitaine norwégien, arrivé au Cap quelque jours après le sinistre, m'a rapporté un coffre appartenant, sans doute, à un matelot, ainsi que le brevet du capitaine, qu'il avait recueilli à la mer ; j'ai remis le tout au consulat.

Environ 450 Indiens ont été tronvés morts sur la plage, de même que 14 hommes blancs. 25 25 0E.

lis ont été tous enterrés.

Les suites du naufrage

Le musée des naufrages à Bredasdorp conserve un extrait du rapport du consul Hugo "Nous avons trouvé dans l'épave le corps d'un homme qui était couvert de poils telle une vache". Quelques jours plus tard le consul rectifie son écrit et indique : "il s'agissait en fait d'un ourang-outan". Le naufrage eut un retentissement national et international comme l'indique les articles du Journal Lyonnais du 15 juillet 1871, de l'Univers du 13 juillet 1871, et du Petit Journal de Paris.



Et enfin les journaux Australiens :

The Sydney Morning Herald du 31 aout 1871, qui donne une toute autre lecture du naufrage, accusant les autorités Françaises d'avoir enfreint la convention entre Britannique et Français. La convention d'émigration ayant expirée, le gouverneur de Pondichéry donne cependant son accord pour un départ de la Souvenance pour la Martinique malgré le refus du gouvernement de Madras. D'autres périodiques Australiens relayent la rumeur en septembre 1871.

The Goulburn Herald and Chronicle et le Telegraphic Intelligence de Melbourne du 6 septembre 1871, écrivent : "Loss of a ship and 450 coolies. We regret to learn by special telegram that the Souvenance, which sailed from Pondicherry some months ago with 450 coolies on board, from the Antilles, foundered off the Cape of Good Hope, at the end of May, and that all on board were lost. The term of the convention between the French and English governments regarding coolie emigration having expired before the departure of the Souvenance, an application was made by M. Bontemps, the Governor of Pondicherry, for an extension, but the Madras governement are understood to have refused their assent to the proposal. Where upon M. Bontemps made a private reference to Lord Napier, and it is alleged obtained his Lordship's sanction to the evasion of the convention. If these rumours are correct, the secretary of state for India will have to call upon his Excellency for an explanation of the evasion which has virtually resulted in the loss of nearly 500 lives.". - Perte d'un navire et de 450 coolies. Nous avons le regret d'apprendre par un télégramme spécial que le Souvenance, parti de Pondichéry il y a quelques mois avec 450 coolies à bord, en provenance des Antilles, a sombré au large du cap de Bonne-Espérance, à la fin du mois de mai, et que tous ceux qui se trouvaient à bord ont péri. Le terme de la convention entre les gouvernements français et anglais concernant l'émigration des coolies ayant expiré avant le départ du Souvenance, une demande a été faite par M. Bontemps, le gouverneur de Pondichéry, pour une prolongation,

mais le gouvernement de Madras est censé avoir refusé son assentiment à la proposition. M. Bontemps s'est alors adressé en privé à Lord Napier et aurait obtenu la sanction de ce dernier pour se soustraire à la convention. Si ces rumeurs sont exactes, le secrétaire d'État à l'Inde devra demander à son Excellence des explications sur cette évasion qui a entraîné la perte de près de 500 vies humaines."

En quarante ans d'immigration indienne aux colonies françaises, il n'y eu que deux naufrages, celui de la Souvenance et celui du Sans-Souci qui coula en 1851, avec à son bord, 187 passagers à destination de la Réunion, le capitaine ayant placé d'importantes quantités d'eau sur le pont déséquilibrant le navire. Les navigateurs connaissent la dangerosité au large du Cap, entre le 15 mai et la fin du mois d'août, les hivers australs et leurs vents d'ouest rendent pratiquement impossible la navigation.

La guerre franco-allemande en Europe retarde le départ de la Souvenance qui aurait dû avoir lieu avant le 15 mars ; le gouverneur français ne souhaitant pas payer de frais énormes dus au report du voyage, autorise, avec l'accord de l'administration de Pondichéry, le gouvernement de Madras et le consul britannique, un départ de Pondichéry après le 15 mars. Le trois-mâts quitte Karikal, situé dans le sud de l'Inde, seulement le 19 mars 1871.

La condition des coolies dans les colonies

Les agents recruteurs en Inde masquaient bien évidement la réalité aux coolies ; la difficulté des travaux qui les attendaient et les relations délicates avec les habitants, les grands propriétaires et les anciens esclaves. Les recruteurs étaient payés, au moment de l'embarquement, deux roupies pour un homme, six pour un couple, la moitié pour les enfants de 10 à 16 ans. Le navire parvient à Pondichéry le 15 octobre 1870 et on peut se demander la raison pour laquelle il ne repart que le 19 mars 1871. En réalité, les immigrants restaient près de trois mois au dépôt de la colonie dans l'attente d'atteindre les quotas demandés par les propriétaires des plantations sans compter les négociations entre le capitaine du navire, le ministère des colonies et l'autorité anglaise. Le transport par « coolieship" s'effectue dans des navires aménagés sommairement pour le transport des coolies. Le voyage dure entre 3 mois et 4 mois en fonction de la météorologie. La compagnie générale maritime va profiter largement de ces transports ... L'armateur, Gabriel Lauriol, comme les autres armateurs, même si la quantité est en général présente, n'offre aux migrants qu'une nourriture qualitativement très pauvre, repas à base de curry, brisures de viandes, produits frais absents, 4 litres et demi litres d'eau par personne. Malgré les difficultés rencontrées le taux de mortalité reste faible lors des transports, il n'en est pas de même sur les plantations.



A l'arrivée sur les îles, c'est l'attraction assurée pour les locaux et parfois le début des injures raciales Par groupe, les coolies rejoignent les engagistes. Conscient des sévices et brimades subis par les nouveaux arrivants aux Antilles, le gouvernement britannique impose un arrêt de la migration en 1888. L'administration Française va cautionner pendant des décennies, la violence, la brutalité sur les exploitations, protégeant même les propriétaires meurtriers. L'esclavage ne fut pas aboli en 1848....

La tragédie de la Souvenance ne se termine qu'en 1873 lorsque Gabriel Lauriol obtient gain de cause quant aux montants des salaires à payer aux héritiers des marins décédés. L'administration de la marine demandait à Gabriel Lauriol d'arrêter le cours des salaires au 15 mars 1871, jour où le navire a pris la mer pour la dernière fois. Gabriel Lauriol souhaite quant à lui, que les salaires soient arrêtés le jour de l'affrètement des coolies, le 28 décembre 1870. La loi maritime, en effet, indique, que si les marins perdent le droit à salaires en cas de naufrage, l'armateur perd de son côté son fret.

L'armateur Gabriel Lauriol

153	L'AN mit huit cent quatre cingt neuf, to chire Juillet, à clin heures du mondin : decant nous, noussigné, Bonjanger Mantencary Adjoint et Officier de l'Etat-Civil, délégué de M. le Maire de Nantes, ont comparu Prosper Louis Charet, Chef de bureau en cette
Gabriel	de M. le Maire de Nantes, ont comparu Trosper Vouis Choures, Chef de bureau on alle Mairie, age de Soixante un ans, dememant Chaussie May? eleino
Lauriol	et Mathurin Bodinier enhepreneur des pornques functies, agé de
Verf-81 ans	quarante sept ours, demenant quai Brancas; laquels nons
/	out dictare que ce jour, à trois heures du matin Gabriel
D	Sauriol, propriétaire, ancien Adjoint au houre de Mantes
	ancien Conseiller Général, agé de quatre vingt un ans, me à
	Morlaise, (Timistere) veuf de Jara Vucie Anne Hardouin,
	Jourse Denise Duquesne, son épouse, propriétaire, est décèté en
	Sa demoure diserve du Calvaire numeio vingt tept. ce dont nous sommes
	anure; Les declarom hout dique avec nous le présent acte oprès lecture "que que ant, renova aprimate
	Sa demoure discrie du Calvoire numeis vingt tept, ce dont nous tommes assure; Les Déclaros hont signe avec nous le présontactopres lecture, qui gouant, renson assures . Martinea.

Issu d'une famille d'Ancien Régime, ayant acquis sa position par le service du roi, ses alliances nobiliaires et le négoce, Gabriel Lauriol, est l'une des grandes figures de la société nantaise du XIXe siècle, tenant un rôle de premier plan dans l'armement et le commerce.

D'abord initié pendant sept ans dans les bureaux de son père, il fait ses armes en tant que capitaine sur les navires de celui-ci. Il dirige notamment "L'Arpenteur", trois mâts naufragé à Pondichéry en 1828, remplacé par un trois mâts encore plus grand, "Mascarenhas", toujours sous sa conduite, qui s'abîme en 1835 devant Saint Nazaire, à son retour de Pondichéry.

Vers 1830, il commence à armer des navires à son compte et réussit à imposer la société dont il prend la suite comme la maison d'armement la plus importante de toutes les maisons nantaises. Celle-ci comptera en effet environ 50 navires de sa fondation en 1820 jusqu'à 1870, pour la grande majorité armés par Gabriel Lauriol. A la mort de son père en 1831, Gabriel Lauriol développe les affaires de la société avec son frère Jean-Victor, jusqu'à la mort de celui-ci en 1854, puis reste seul administrateur de la maison qui prend le nom de "G. Lauriol et Cie". Deux de ses autres frères, Denis et Joseph prennent part à la société, dans une dimension moindre que Gabriel, en tant que membre du Tribunal de Commerce pour le premier, garantissant la défense des intérêts des négociants, et comme marin puis capitaine au long cours sur les navires de son frère pour le second.

Gabriel Lauriol, suivant les préceptes de son père, navigue sur ses propres navires avant d'en confier le commandement à des capitaines expérimentés et des équipages aguerris. Il ne conserve que des navires d'excellente facture, qui tiennent bien la mer, assurant ainsi la sécurité à ses affaires. Toujours en contact étroit avec ses cosignataires aux colonies, il en connait les besoins qu'il fait en sorte de satisfaire.

Gabriel et Jean-Victor Lauriol affrètent des voiliers affectés au cabotage, à la pêche à la baleine, au commerce avec l'étranger, et font construire des vapeurs : "Il n'est, pour bien dire, pas de genre de commerce maritime que nous n'ayons essayé" (G. Lauriol). En 1837, leur bateau à vapeur "Nantes et Bordeaux" assure le service des messageries et des passagers entre les deux ports, et avec Marseille. D'autres navires à vapeur sont affectés au grand cabotage comme le "Trim" et le "Reine" à destination du Québec notamment, ou au remorquage comme le "Haleur" et l'Expéditif".

La réussite de Gabriel Lauriol provient ainsi pour une large part du négoce, de la traite, du commerce du sucre, et de la spéculation (achat et revente de navires avec bénéfice). Si ses débuts comme armateur et négociant coïncident avec la fin de la traite, le répertoire de T.-J.-F. Denis, courtier de navires à Nantes, fait mention de relations fréquentes avec le milieu négrier. En effet, après 1830, une nouvelle forme de commerce commence à s'établir à Nantes : La traite indirecte. Il s'agit pour les armateurs d'envoyer des marchandises sur la côte ou dans un pays étranger sans impliquer directement leurs navires dans la traite. Navires qui sont par la suite vendus, par exemple à Madère, pour cause d'innavigabilité, phénomène spécialement nantais. Ainsi, l'un des navires de Gabriel Lauriol, Le Vagabond, est inscrit au répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale en 1830. Dans les observations, il est noté que ce bâtiment de 150 tonneaux, placé sous les ordres du capitaine Damoiselle, appareille de Nantes le 5 octobre 1830 pour Tampico au Brésil. Or, il est vendu le 24 novembre 1830 à Madère, six semaines seulement après son départ. L'auteur des observations s'interroge donc sur la réalité d'une destination déclarée si "fantaisiste".

Néanmoins, le sucre reste l'activité la plus importante de la compagnie, ce qui explique le tonnage des navires (en 1860 il arme 3 373 tonneaux), et la destination des expéditions : Bourbon, Batavia, la Côte Coromandel aux Indes...

http://www.archives.nantes.fr/PAGES/DOSSIERS DOCS/cimetieres/celebrites/lauriol_gabriel.html