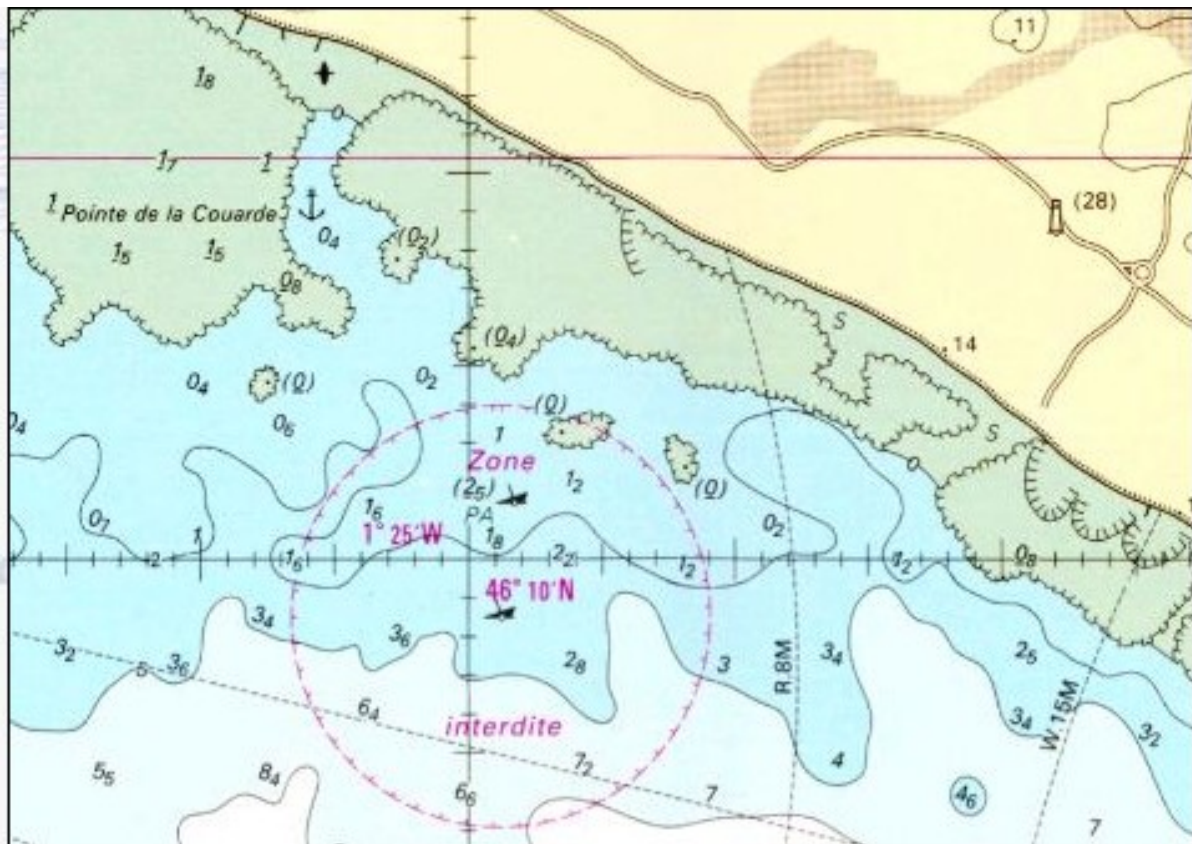


## Le Cristina Rueda



Canot de sauvetage du Cristina Rueda



**Latitude : 46° 10',1481 N**  
**Longitude : 001° 24',8294 W**

### **Pour la petite histoire :**

Cargo n° officiel 1065451, lancé le 2 décembre 1872, par le chantier Leslie, à Hebburn (yard 148), sous le nom de CARADOC pour Adamson & Co, pavillon anglais.

Vendu en 1899, il prend le nom de CITTA DI VENEZIA pour A.Parodi .

Revendu en 1901, il est renommé SEVILLA pour la Cia. Sevillana de Navegacion a Vapor puis en 1916, il passe à l'armement D. Ruada et prend le nom de CRISTINA RUEDA.

C'est un vapeur de 1353 tonnes brut de 73,3 x 9,3 mètres, propulsé par une machine compound. Au moment de son naufrage il est la propriété de Antonio Menchaca y de la Bodega, de Bilbao.

Le dimanche soir, 22 février un cargo espagnol le Cristina-Rueda, immatriculé à Bilbao quitte Paimboeuf, à destination de Pasajes avec un chargement de 1850 tonnes de superphosphates. A son bord se trouvent 19 marins espagnols sous le commandement du capitaine Marcelino Monasterio, agé de trente cinq ans.

Dans la journée du lundi, malgré une mer forte, le voyage se poursuit sans incident. Mais vers 20 heures, la tempête arrache le gouvernail du navire alors qu'il double la pointe nord de l'île de Ré. Ne pouvant plus gouverner, le CRISTINA RUADA dérive sur l'île. Il est drossé sur les rochers de la côte sauvage, au sud de l'île de Ré, au large de la pointe de la Couarde, dans la nuit du 23 au 24 février.

La tempête bat son plein et une série de déboires vont s'enchaîner.

L'équipage du cargo tente de mettre, malgré la nuit, ses deux baleinières à l'eau. Elles sont emportées par les vagues alors que, dans chacune, deux hommes seulement ont pris place. La première chavire aussitôt noyant immédiatement l'un des occupants alors que le second emporté par la mer s'échoue sur la grève où l'on le retrouve évanoui le lendemain. La seconde atterrit sur la plage mais l'un deux occupants a été emporté par une lame, l'autre arrive à gagner le hameau du Bois et donne l'alarme.

Les stations de sauvetage de la Pallice, La Rochelle et les Baleines sont alertés. La population se rend sur les lieux, mais la mer démontée rend la tâche impossible. Pourtant deux les patrons pêcheurs, Guérande-La-Fleur et Cochard père & fils, à bord de leurs barques de pêche, tentent d'aller porter secours aux Espagnols. Ils ne peuvent atteindre le navire, mais recueillent deux matelots réfugiés sur un radeau de fortune. Un troisième marin qui avait pris place sur se radeau est mort d'épuisement en tentant de regagner la côte à la nage.

A 13 heures, les témoins aperçoivent trois hommes qui sautent dans un radeau. Celui-ci chavire à moins d'une centaine de mètres de la plage. Une chaîne humaine se compose pour venir au secours des malheureux. Ils sont hissés sur la plage, l'un deux est sans vie. Les deux autres sont le second mécanicien et le capitaine du CRISTINA RUEDA, Marcelino Monasterio. Le bateau de sauvetage de La Rochelle, le canot à moteur, Commandant-Viort (1) prend la mer, tandis que celui de La Pallice heurte un chaland lors de

sa mise à l'eau et doit être immobilisé. Le canot à rames de Saint-Denis-d'Oléron doit rebrousser chemin devant la violence de la tempête. Arrivé sur les lieux du naufrage, le canot de sauvetage de Ré trouve une épave presque complètement submergée et ne voit aucun signe de vie. Estimant qu'il n'y a plus d'espoir, il fait demi-tour et transmet l'information au canot Commandant-Viort de La Rochelle qu'il croise. Celui-ci retourne à sa base qu'il atteint à la nuit de mardi.

Mais dans la nuit, les douaniers de surveillance aperçoivent des feux sur l'épave. Les marins ne peuvent en effet se signaler que lorsque la marée découvre suffisamment la coque disloquée. Les bateaux de sauvetage sont de nouveau sollicités. Seul celui de La Rochelle répond à l'appel mais le patron Le Hécho n'a que la moitié de ses hommes : le sous-patron Tabourin, le mécanicien Jaeger et le matelot-pilote Tonnerre. Il recrute alors des volontaires sur le port. Quatre hommes se présentent, deux du Fleur d'Alsace des Sables-d'Olonne Jules Barbot et Cadoret, et deux du Gloire-à-Dieu de Lorient, Louis Le Pen et Joachim Uhel.

Le 25 février au matin. La tempête est toujours aussi violente. Le bateau, vent debout ne peut progresser qu'au moteur, les hommes d'équipage sont amarrés à leur banc. Il arrive quatre heures plus tard sur les lieux du naufrage. Les témoins aperçoivent une agitation à bord de Cristina Rueda. Des marins jettent un radeau à la mer et quatre d'entre eux s'y jette. Les vagues les arrachent bientôt de leur frêle esquif...

Le Commandant-Viort, lui, est brutalement pris par une vague énorme qui le retourne. Le canot quille en l'air se rapproche de la côte. Une chaîne s'organise pour tenter de récupérer les hommes agrippés à la coque. Elle pourra en repêcher deux et le patron Le Hécho qui s'efforçait de gagner la terre à la nage. Le canot, réputé insubmersible n'arrivera pas à se redresser. Il finira par s'échouer, quille en l'air, livrant alors les corps de deux matelots, dont Le Pen, qui n'avaient pu se libérer de leurs liens. Les corps des autres naufragés du bateau de sauvetage et du cargo dont la coque s'est rompue au matin du 26 février, seront retrouvés sur les plages de l'île, au gré des courants..

"Texte et photos : Jean Clair-Guyot

Le bilan final de ce naufrage est très lourd : 5 survivants sur 19 pour le cargo; 3 sur 8 pour le canot (dont un seul des volontaires). Les cercueils de Joachim Uhel et de Louis Le Pen furent ramenés à Port-Louis par le "Gloire-à-Dieu" le 3 mars 1925."

Sources :

B3-Rochebonne ; S.H.O.M. France 2006 ; "Le terrible naufrage du Cristina Rueda", Les Cahiers de la Mémoire", groupement d'étude Rétaises ; L'illustration (7 mars 1925) ; The National Archives, Kew (BT 110/14/80 : Ship Caradoc, official number: 65451. When built: 1873. Registry closed: 1899) ; Miramar Ship Index, R.B. Haworth, Wellington, New Zealand, 2006 ; " Recuerdos y pequeñas historias de Leioa" de Segundo de Jauregizuria, 2001 ;