



Joyeuse devra arborer le drapeau blanc le 24 Février La garnison est conduite jusqu'à la baie de Quiberon pour être échangée, mais Napoléon I<sup>er</sup> refuse les termes de l'échange et seul l'état-major de Villaret-Joyeuse et l'amiral lui-même sont débarqués ; le reste de la garnison est conduit en Angleterre.

### **Bilan**

Les frégates de 18

« L'Amphitrite » brulera dans la baie du carénage à Fort-de-France, « La Vénus » s'échappera et ira à l'île de France, « La Junon » sera capturée le 10 février 1809

Les bricks

« Le Papillon » sera capturé par le HSM Rosamond, « Le Cygne » suite à la lâcheté du pilote jetant le brick sur les rochers de la Garenne, Defresne décide d'abandonner le navire il le vide de ces marchandises et essaiera dit mettre le feu. Nous sommes le 13 décembre 1808, il aura perdu aucun hommes par conte il aura infligé de grosses pertes en hommes et en matériel aux anglais.

### **Conséquence au Fort de la Hougue, commune de St Vaast la Hougue**

Décès de Cauffé Jacques François matelot embarqué sur la frégate l'Amphitrite commandée par Denis Trobriand armée à Cherbourg et mort en mer en courant décembre 1808 suite à une blessure au talon acte et déposé le 29 novembre 1809 et inscrit 5 décembre. Sur l'état civil de la commune de St Vaast la Hougue le 24 février 1810

Décès de Richebé Louis novice sur la frégate l'Amphitrite commandé par Denis Trobriand armé à Cherbourg mort le 10 février en Martinique de la fièvre jaune déposé le 29 novembre sur les rôle d'équipage et inscrit le 5 décembre 1809. Sur l'état civil de la commune de St Vaast la Hougue le 10 février 1810.

Décès de Dagoury Jean sur la frégate l'Amphitrite commandé par Denis Trobriand armé à Cherbourg mort le 29 janvier 1809 en Martinique de la fièvre jaune déposé le 29 novembre sur les rôle d'équipage et inscrit le 5 décembre 1809 novice. Sur l'état civil de la commune de St Vaast la Hougue le 29 janvier 1809.

Décès de Cottebrune François second maitre charpentier sur la frégate l'Amphitrite commandé par Denis Trobriand armé à Cherbourg mort le 29 janvier 1809 en Martinique de la fièvre jaune déposé le 29 novembre sur les rôle d'équipage et inscrit le 5 décembre 1809. Acte déposé en maire le 24 février 1810.

Décès de Martin Louis matelot sur la frégate l'Amphitrite commandé par Denis Trobriand armé à Cherbourg mort le 29 janvier 1809 en Martinique de la fièvre jaune déposé le 29 novembre sur les rôle d'équipage et inscrit le 5 décembre 1809. Acte déposé en maire le 24 février 1810.

Décès de Vicel François matelot sur la frégate l'Amphitrite commandé par Denis Trobriand armé à Cherbourg mort le 29 janvier 1809 en Martinique de la fièvre jaune déposé le 29 novembre sur les rôle d'équipage et inscrit le 5 décembre 1809.

Décès de Lepresle Louis François Marie matelot sur la frégate l'Amphitrite commandé par Denis Trobriand armé à Cherbourg mort le 29 janvier 1809 en Martinique de la fièvre jaune déposé le 29 novembre sur les rôle d'équipage et inscrit le 5 décembre 1809.

Transcription de l'hôpital royal de guerre de Dartmoor : Je soussigné chirurgien en chef de cet hôpital certifie que Bernard Leveillé natif de St Vaast provenant de la frégate l'Amphitrite est mort le 19 novembre 1809 des suites d'énésie étant âgé de 22 ans.

## **LES EFFETS PHYSIOLOGIQUES DE L'EAU SUR LES MARINS**

Par Clément Talbot

Ancien stagiaire au Musée de l'Empéri

Extrait d'un mémoire de Master I soutenu à Montpellier III en 2011/2012

L'eau embarquée, ayant subie ses « trois maladies »<sup>1</sup>, est considérée comme potable par l'ensemble des marins, et bue en conséquence. Mais, en réalité, l'eau ne pourra jamais plus retrouver sa potabilité. Les raisons de ces croyances, outre l'insuffisante connaissance de la science dans ce domaine, sont un ancrage important des mentalités dans la doctrine philosophique des sciences du XVIIIe. L'opinion que pouvaient avoir les marins sur cette eau repose sur son apparence physique, en effet, elle a moins d'odeur, est quasiment clair et a un goût acceptable, de plus elle repose sur une conception théorique en vogue à l'époque : la régénération suivant la décomposition.

Nous laisserons L. Fournier nous éclairer sur la véritable opinion à avoir de cette eau putréfiée : « L'eau, après un laps de temps pouvant aller de quelques jours à deux mois, commençait à « se faire » selon le langage des marins, c'est-à-dire qu'elle acquérait une odeur et un goût repoussant, devenait « glaireuse, rousse, lactescente ou plus noire que l'encre » ; parfois même, « il s'y engendrait une infinité de vers de la grosseur d'une paille ». Elle reprenait par la suite un aspect à peu près normal, mais le phénomène avait tendance à se renouveler et l'on prétendait que l'eau devait pourrir trois fois avant d'être potable. En fait, elle ne le devenait jamais plus et était ainsi à l'origine des « fièvres putrides » qui décimaient alors les équipages. En effet, si, comme on le croyait à l'époque, « les principes gommeux, salins, mucilagineux et autres » inclus dans le bois des barriques jouaient un rôle dans ce pourrissement, on sait maintenant que celui-ci était essentiellement le fait des bactéries contenues dans l'eau elle-même et, surtout, proliférant dans les fissures des douves (interstices des planches composant une futaille en bois). »

L'étude des maladies présentes et imputables à l'eau à bord des navires pose différents problèmes ; premièrement celui des archives :

En effet lors de la consultation des archives médicales, à Rochefort ou à Vincennes, nous n'avons pu constater quelque lien que ce soit entre l'eau et ces mêmes maladies, pourtant existantes et virulentes à bord des navires du XIXe. L'une des raisons à cela est que les rapports des médecins ne font pas - et ne pouvaient- pas faire de liaisons entre l'eau croupissante et les maladies. Pourtant, d'après les mémoires pharmaceutiques de l'époque, l'eau des marais typique des aiguades et très proche de la qualité des eaux embarquées, était portant fortement déconseillée à la consommation.

<sup>1</sup> « ...au bout de 2 mois que cette eau est embarquée... elle devient rousse et tellement puante qu'il faut se boucher le nez. Elle reste 9 à 10 jours dans cet état ; après cela, elle s'éclaircit peu à peu, mais en s'éclaircissant elle conserve un goût très fade qui reste 8 ou 6 jours à se dissiper. Elle reste dans sa nouvelle pureté 3 semaines ou 20 jours. Sa roussure la reprend, mais moins forte que la première fois. Il s'y engendre pour lors des vers gros comme la plus grosse paille vers la racine du blé...On passe cette eau et le linge les retient. Cela dure environ 8 jours. Ces vers meurent dans l'eau qui devient blanchâtre, à peu près comme du petit-lait. Cette eau se répure peu à peu, et redevient belle et claire, sans aucune mauvaise odeur ni dégoût que celui d'être remplie de petits vers un peu longs qu'on voit remuer comme des anguilles. Ils sont blancs, extrêmement vifs et si menus et si déliés qu'ils passent à travers tout et ne sont pas retenus par la plus fine mousseline pliés en 8 doubles, c'est-à-dire, 16 lits l'un sur l'autre... Voilà ce que les marins appellent les 3 maladies de l'eau... »

Deuxièmement, la dénomination des maladies constatées à bord se regroupe principalement sous le nom relativement large de « fièvres ». Se pose alors le problème de savoir, de quel type de fièvre s'agit-il ? Quid encore des infections intestinales ou des gastro-entérites que nous pouvons sans trop de risques d'erreurs, attribuer justement à l'eau, de manière directe.

N'ayant malheureusement pas les connaissances médicales suffisantes pour décrypter ces expressions de « fièvres », nous préférons faire confiance à l'expertise de J. Gay qui nous explique de quoi il en retourne :

« Cette appellation recouvre essentiellement les fièvres « putrides » (connues aujourd'hui sous le nom de fièvres typhoïdes) et la fièvre maligne pestilentielle (le typhus actuel, transmis par les poux), et même le paludisme transmis par les moustiques.

Il fallait arriver à discerner les causes de ses diverses maladies, pour ensuite les éviter par le respect d'une hygiène appropriée, et enfin les guérir. Faisant le relevé de thèses en médecine et pharmacie soutenues de 1800 à 1873, le Dr Niauxat constate que « les travaux sur les fièvres et leur cause hypothétique, les « miasmes », sont très nombreux : au bas mot 250 publications. (nous ne pouvons que confirmer cette tendance, le très grand nombre d'ouvrages, de réflexions et de rapports faisant mention des fièvres est accablant durant le premier XIXe, près de 80% des documents ayant trait à la santé maritime que nous avons consulté). Les affections diarrhéiformes et les syndromes dysentériques font l'objet de 184 mises au point. On note 22 travaux sur les fièvres typhoïdes..... »

### LE COMBAT ENTRE LA CANONNIERE ET L'HINDOUISTAN LAVIS DE LOUIS-PHILIPPE CREPIN

Par Pierre-Baptiste Guillemot, titulaire d'un master II d'histoire  
Membre de la SEHRI, administrateur  
<https://sehrileblog.wordpress.com/>



Le 21 novembre 1805, la frégate de 40 canons la Canonnière – commandée par le capitaine de vaisseau César De Bourayne – appareilla du port de Cherbourg et mit le cap sur l'Île-de-France – l'actuelle île Maurice -, afin d'y rejoindre l'escadre de l'amiral Linois. Néanmoins, lorsque la frégate arriva à destination, Linois croisait au large du cap de Bonne-Espérance. Bourayne décida de l'y rejoindre.

Vers 6h du matin, le 21 avril 1806, les vigies de la Canonnière repèrent un convoi de 11 navires de la Compagnie des Indes, escortés par 2 vaisseaux anglais, l'Hindouistan (60 canons, capitaine Alexander Fraser) et le Tremendous (74 canons, capitaine John Osborn). Vers 10h, ce dernier se

détacha du convoi avec l'intention évidente d'intercepter la Canonnière. Vers 15h40, les deux adversaires hissèrent leur pavillon et leur flamme et le combat s'ouvrit par un duel d'artillerie à courte portée.

Une vingtaine de minutes plus tard, le Tremendous parvint à une demi-portée de fusil de la frégate française. Tandis que les canons – mal pointés – du Tremendous causaient d'infimes dommages à son adversaire, De Bourayne mit son navire en ralingue et fit envoyer une bordée aux effets dévastateurs.

Peu après, la Canonnière fut elle-même accablée par un déluge de boulets et de projectiles. Simultanément, l'habileté des canonnières français contribua à démâter le Tremendous. Miné par de multiples avaries, celui-ci dut se replier sur son convoi.

« A peine la Canonnière était-elle débarrassée du vaisseau, qu'elle se vit obligée de faire les préparatifs d'un nouveau combat. Un bâtiment, qui avait l'apparence d'une grande frégate [il s'agit de l'Hindouistan], se dirigeait à pleines voiles sur elle, et bientôt il se trouva au vent, à portée de canon ». Après avoir lâché une volée sur tribord, l'Hindouistan fit feu avec sa batterie de bâbord avant de s'enfuir, vent arrière.

Profitant de l'agilité que lui assurait le petit gabarit de sa frégate, César De Bourayne sortit vainqueur de ce combat. Les pertes françaises s'avéraient minimes : elles s'élevaient à 4 marins tués et 25 autres blessés, dont 7 grièvement.

En outre, ce combat – l'un des rares succès enregistrés par la marine française sous l'Empire – suscita l'intérêt des historiens et, surtout, des peintres de la Marine. Louis-Philippe Crépin en tira en effet une toile exposée au Salon de 1808. Son élève, Pierre-Julien Gilbert, fit de même.

Dans l'hypothèse où notre lavis représente effectivement ce combat, un constat préalable s'impose : Crépin a ensuite fortement remanié l'organisation de sa composition, pour aboutir à l'oeuvre aujourd'hui exposée à Paris, au Musée de la Marine. Par ailleurs, notons qu'il a simplifié le déroulement chronologique de l'engagement, puisqu'il juxtaposa les deux phases du combat :

- Le duel d'artillerie opposant la Canonnière au Tremendous.  
- Le combat avorté avec l'Hindouistan. On repère les vaisseaux de la Compagnie des Indes à l'arrière-plan.



Matelot en tenue d'abordage. Matelot aide-canonnier.  
Premier maître de manoeuvre. Quartier-maître de canonage.

## LETTRE D'UN CONSCRIT MARITIME BELGE

Lettre timbrée de Toulon à l'adresse de Monsieur Jean Snekht demeurant à Furne département de la Lys, pour remettre à Mr P. Vanthighem à Furnes

« Toulon le 19 Juin 1813

chers père, mère et sœur

Celui est pour vous faire savoir l'état de ma santé et j'espère de vous le même s'il ferait autrement cela me ferait un déplaisir ; je vous fais savoir, que je suis entré à l'hôpital de Lyon le 10 mai, sans que personne l'a su que j'étais entré à l'hôpital, alors ils m'ont déclaré comme déserteur, où j'ai été parfaitement guéri de ma maladie. Je suis heureusement arrivée le 9 juin à Toulon, mais je ne suis pas encore accepté abord de mon navire, car les autorités ne savent pas encore si je suis destiné pour le 49<sup>e</sup> équipage ou non, en attendant je suis abord du 49<sup>e</sup> équipage jusqu'à ce qu'ils aient décidé de l'un ou de l'autre manière. J'y suis très bien pour la nourriture, je vous fais savoir que mon argent est volé en route. Ayez la bonté de m'en envoyer, s'il est possible, quelque argent. Nous avons été très mal traité par nos conducteurs, à cause qu'ils ont beaucoup volé de mon prêt, je suis actuellement en très bonne santé.

Je suis votre très humble serviteur

Signé François Vantighem

Des compliments à Pao Me et à sa soeur ainsi qu'à ma très chère Jeanne Claire et à tous mes amis.

mon adresse est à Monsieur François Vantighem

soldat marin abord de la Licorne, le 5<sup>e</sup> Equipage du haut Bord 2<sup>e</sup> compagnie à Toulon caserné abord de la licorne

Pour copie conforme traduite de idiome flamand, le Maire de Furne

Ollier »

## DEUX OBJETS DE MESURE : L'OCTANT ET LA BOUSSOLE D'ARPENTAGE

Tout le monde connaît le sextant en tant qu'instrument emblématique du marin et, surtout du capitaine de navire, dont il a été longtemps l'apanage. On disait autrefois que l'utilisation de l'octant ou du sextant était jalousement préservée par les capitaines de navires afin, disaient-ils, de pouvoir demeurer indispensables en cas de mutinerie, car étant les seuls à pouvoir faire le point en mer. Fantôme ou réalité ? On ne sait, mais cette anecdote illustre bien le mystère et le prestige qui entourait et accompagne encore l'usage de ces instruments.

Ce type d'instrument fut utilisé pour la navigation astronomique à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle et jusqu'aux débuts du XX<sup>e</sup> siècle. A partir du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle il fut cependant utilisé concurremment avec le sextant qui finit par le

supplanter au XX<sup>e</sup> siècle.

L'octant et son dérivé, le sextant, ont progressivement supplanté tout un ensemble d'instruments de navigation en usage depuis la Renaissance ou même le Moyen Âge. Parmi ceux-ci on peut citer l'astrolabe, héritée des Arabes, le bâton de Jacob, le quartier ou quart de cercle. Tous ces instruments ont un point commun, ils servent à mesurer l'angle fait par un astre, le point d'observation et l'horizon, dans le but de déterminer par le calcul les coordonnées du lieu où l'on se trouve.

L'introduction de chaque instrument et la disparition progressive des autres se sont faites très lentement, au gré des avancées technologiques, de la diffusion des techniques de calcul et de la fortune des capitaines. Car, pour remplir correctement leur office, tous ces instruments devaient être fabriqués avec soin et dans des matériaux adaptés aux agressions du milieu marin. Il s'agit donc d'instruments de prix, dont les techniques de fabrication, issues des techniques de l'orfèvrerie et de l'horlogerie, réunissent un ensemble de savoir-faire rares et de matériaux coûteux.

### L'octant.

Issu de l'évolution des instruments scientifiques décrits plus haut, l'octant a été inventé par Baradelle et amélioré par J. Hadley en 1731, à partir des travaux de Newton sur la double réflexion. Le petit miroir, face à la lunette, est constitué d'une partie réfléchissante et d'une partie transparente. Un grand miroir est situé sur l'extrémité supérieure du limbe, il pivote avec l'alidade.

L'octant permettait de mesurer 90°, d'où son nom, tiré du latin *octo*, « huit ». En effet, 90° est égal à 1/8 de 720° (720° = 360° X 2 : la multiplication par 2 des 360° qui divisent traditionnellement un cercle correspond à la nécessité de compenser la double réflexion par les deux miroirs de l'instrument de l'image de l'astre visé).

### Le sextant :

Inventé en 1731 par John Hadley à partir de l'octant, puis perfectionné à partir de 1732 par J.P. Granjean de Fouchy, le sextant permet des mesures d'angles jusqu'à 120°. Il possède les mêmes aménagements que l'octant et fonctionne sur le même principe que celui-ci : la double réflexion.

Il supplante progressivement l'octant à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle et définitivement au XX<sup>e</sup> siècle. Le sextant connaît une ultime amélioration après la seconde guerre mondiale par le remplacement du vernier, d'une lecture parfois difficile, par un tambour permettant des lectures plus claires et plus précises.



## LE COIN DU COLLECTIONNEUR : SABRE D'ABORDAGE TYPE AN IX

Collection particulière

Ce sabre d'abordage type an IX est monté avec une lame à la Montmorency et sa garde ne possède pas la fameuse cuillère qui apparaît sur le sabre modèle an IX et qui est popularisée avec le modèle 1833. Ce type de sabre, sans cuillère, est de celui utilisé par les corsaires ou les équipages civils durant le 1<sup>er</sup> quart du XIX<sup>e</sup> siècle

