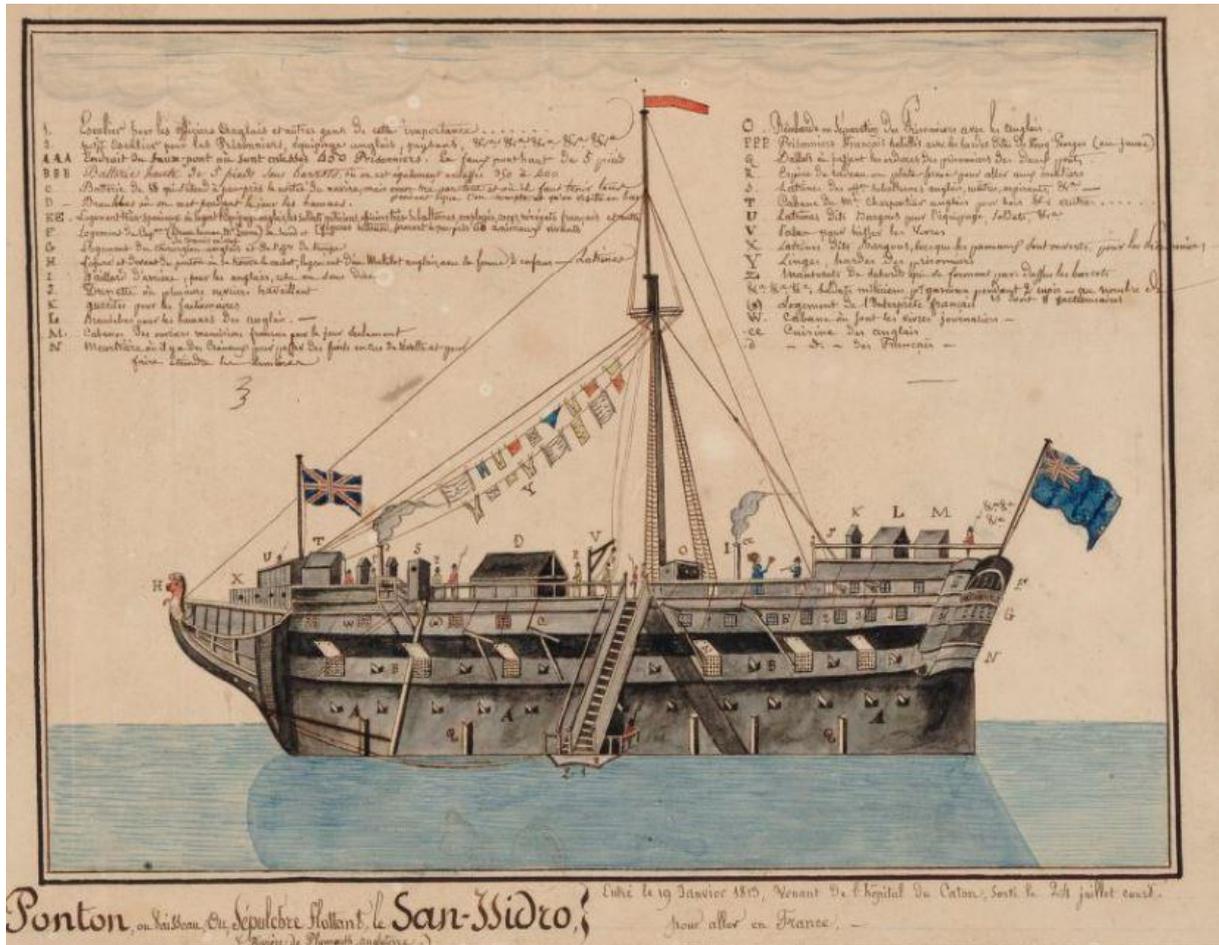




## Histoire maritime de Bretagne Nord

# Le 25 juin 1810, l'évasion du capitaine Hénon, d'un ponton anglais



*Dessin légendé d'un des sinistres pontons anglais, le San-Issidro à Plymouth réalisé par un prisonnier (source Gallica BNF)*

Parmi les beaux faits qui signalèrent, durant les guerres de l'empire, les tentatives audacieuses de nos prisonniers pour recouvrer leur liberté, nous choisissons, pour les transmettre à l'histoire, celle du capitaine François Joseph Hénon, de Saint Lunaire (petit bourg sur la côte, à 5 kilomètres de Saint-Malo). Si elles n'ont point été inscrites dans les fastes maritimes, elles n'en sont pas moins restées gravées dans la mémoire des contemporains comme des prodiges d'intrépidité.

Formé de bonne heure à la périlleuse navigation de nos côtes bretonnes, hérissées d'écueils, le jeune Hénon, par sa précoce expérience, avait été élevé au grade de second chef de timonerie ; il servait en cette qualité à bord de la frégate Le Président, en 1806, lorsqu'elle tomba au milieu d'une division anglaise : un combat opiniâtre s'ensuivit ; mais la frégate française se

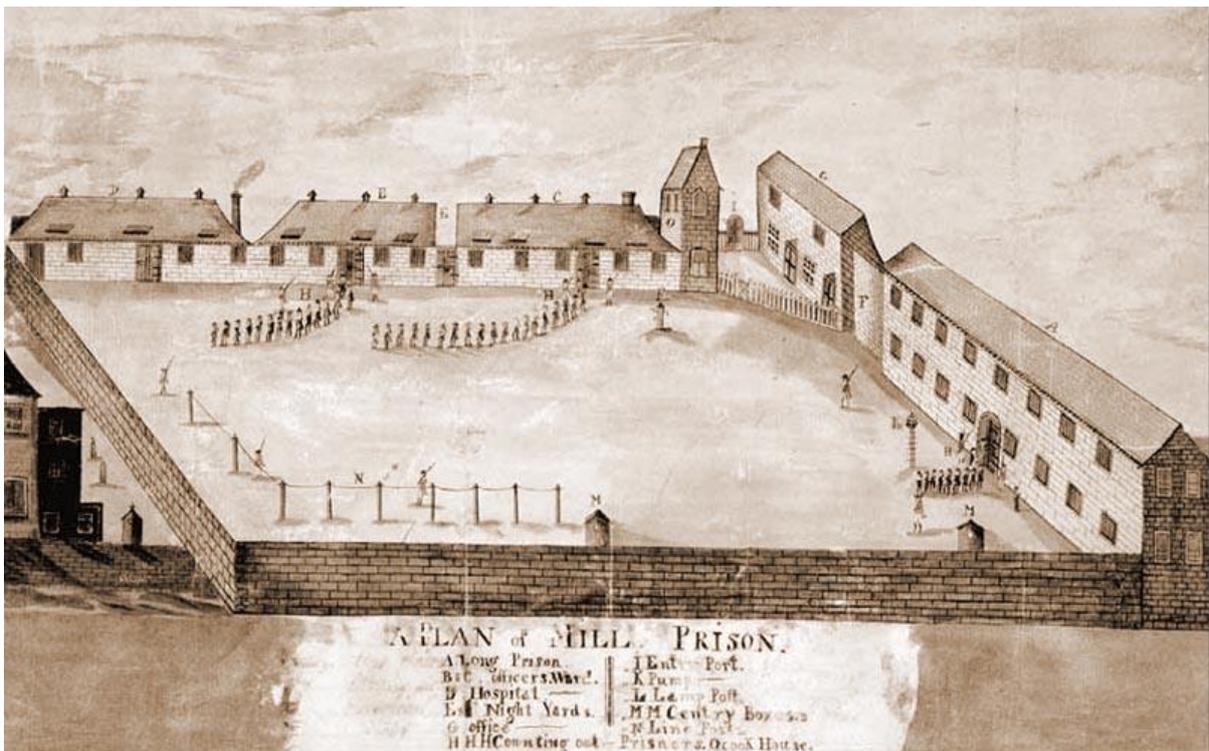


## Histoire maritime de Bretagne Nord

trouva dans la nécessité de céder à des forces si démesurément supérieures ; son équipage fut envoyé à Plymouth, et enfermé dans Mill-Prison, affreuse demeure, proche de la citadelle.

Il y avait trois années que François Hénon gémissait sous les verrous britanniques, et chacun des jours qui s'était écoulés avait rendu plus impérieux chez lui le besoin de recouvrer sa liberté. Il communiqua à quatre braves comme lui le projet qu'il avait formé de fuir, et ce projet, malgré les dangers qui l'environnaient, fut accueilli avec enthousiasme. Il fallait avant tout à ces énergiques l'indépendance qu'ils avaient rêvée sous les souffrances d'une cruelle détention.

Au milieu d'une nuit obscure, grâce à leur agilité, trompant la vigilance des soldats anglais, ils franchissent les obstacles, narguent les coups de fusil, et se trouvent dans les champs, libres de toutes entraves. Après avoir erré à l'aventure pendant quarante-huit heures, ils rallient, à la faveur de l'obscurité, une des criques de Cat Water et se jettent à la nage pour s'emparer d'un petit canot qui y était ancré, armé de quatre avirons. Malgré les faibles dimensions de l'embarcation, ils ne balancent point à prendre la pleine mer. Armés chacun d'un poignard qu'ils ont fabriqué eux-mêmes, ils sont décidés à aborder le premier navire qu'ils rencontreront « Réussir ou périr ! » disent-ils ; et ramant avec courage, leur esquif sortit avant le jour de la vaste baie de Plymouth.



*Mill Prison à Plymouth, cette prison destinée aux prisonniers de guerre se situait à proximité de l'actuel terminal de ferries de Plymouth à Mill Bay (Coll privé)*

Au lever du soleil, Hénon et ses camarades étaient à deux lieux au large de Weymoury, explorant l'horizon, lorsque, tout-à-coup, le vent qui était resté modéré de l'ouest, sauta au sud-ouest, et souffla avec une violence extrême. Les braves luttèrent néanmoins contre cette brise immodérée qui soulevait les flots ; mais tous leurs courageux efforts devinrent inutiles

Aout 2018 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

devant la tempête qui se déclara, et le bateau enlevé comme une algue, fut jeté sur les rochers de la côte, où il se brisa. Les anglais du lieu accoururent pour porter les secours que réclamaient les naufragés ; mais ayant reconnu en eux des français, ils restèrent sans pitié pour ces pauvres fugitifs. A peine purent-ils marcher, que ceux qui les avaient recueillis allèrent les livrer au commissaire préposé à la surveillance des prisons, qui leur remit le prix de leur capture. Ce chef impitoyable condamna chacun des cinq prisonniers à quarante jours de cachot, à bord du ponton le Généreux, ancré à 2 milles N.O de Mill-Prison, sur la rivière Tamar, qui se jette dans le sound de Plymouth. Là, durant six mois, ils ne reçurent qu'une demi ration ; l'autre portion fut vendue au profil du propriétaire du bateau, qui eut l'inhumanité de la recevoir. Pour qui connaît les affreux cachots des pontons et l'exiguïté de la ration du prisonnier, cette mesure atroce équivalait presque à un arrêt de mort. Quoi qu'il en fût, grâce à sa courageuse résignation et à sa robuste santé, Hénon supporta le surcroît de rigueur ajouté à la séquestration.

A quelques temps de là, il tenta une nouvelle évasion ; mais elle échoua, et attira sur lui un nouveau et terrible châtement. Néanmoins, poussé par l'instinct de la liberté, qui donne au prisonnier ces mouvements impérieux qui le portent à braver la mort pour conquérir son indépendance, Hénon réunit sept autres prisonniers, aussi résolus que lui, et son plan adopté il va essayer une troisième fois de briser ses fers. Déterminés à affronter tous les périls qui se présenteront, ces huit braves se mettent à l'œuvre pour hâter le moment de leur délivrance. Après des travaux inouïs, et exécutés avec une patience qu'eux seuls pouvaient avoir, ils parvinrent à percer l'épaisse muraille du ponton. Les précautions qu'ils prenaient durant leur long et pénible ouvrage pour en cacher les progrès furent si ingénieuses, que les anglais, malgré une surveillance de chaque jour et même de chaque heure, ne purent s'en apercevoir. En même temps, ces travailleurs, qui se défiaient d'une dénonciation, toujours bien rétribuée par les agents du gouvernement britannique, menaçaient des effets de leur ressentiment quiconque d'entre les prisonniers oserait dévoiler aux anglais ce qu'ils avaient entrepris pour se soustraire à leur cruelle captivité, et nul n'osa s'exposer à les encourir : aussi, tant d'audacieux et persévérants efforts devaient-ils cette fois être couronnées de succès.



*Cette représentation d'un ponton anglais par Howard Cooke inspira François Bourgeon pour sa BD les Passagers du vent (Source Gallica)*

Aout 2018 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

Le 25 juin 1810, au soir, les huit captifs se disposèrent à quitter le Généreux, un de ces hideux pontons, opprobres de la Grande-Bretagne, et pour cela, chacun d'eux se munit d'un petit sac si bien suifé et si bien fermé, que l'eau n'y pouvait entrer ; ce sac contenait un rechange et un poignard. Hénon avait ajouté à ce bagage une petite boussole qu'il avait faite lui-même et qui devait servir à guider la petite troupe aventureuse au milieu de l'océan. A onze heures, l'obscurité étant devenue profonde sur les eaux de la Tamar, nos intrépides français démasquent le trou qu'ils ont pratiqué dans les flancs du Généreux ; bravant les balles des factionnaires et les terribles châtiments qui les attendaient, ils s'affalent doucement et l'un après l'autre dans le fleuve, afin de gagner à la nage la terre de Carbell-Point sur la rive droite, opposée à King's Dock : là, ils devaient se rallier au nombre de huit seulement, puisque aucun autre d'entre les 800 prisonniers du ponton n'avait osé les suivre dans leur périlleuse évasion. Ils trouvèrent bien plusieurs embarcations échouées au milieu des vases, mais toutes étaient démunies des objets essentiels pour les manœuvrer. Leur embarras étaient des plus grands, lorsque qu'Hénon et Dénéchaut, de Nantes, aperçurent près d'eux un chantier de construction, où ils prirent quatre morceaux de bois pour remplacer les avirons qui leur manquaient ; Degarabi, de Pleudihen et Jacques Brûlon, de Saint-Cast, accoururent à leur aide, et, munis de ces rames improvisées, ils se dirigèrent vers les embarcations. Leur choix s'arrêta sur le plus léger bateaux de ceux qu'ils avaient à leur disposition, et, le poussant au large, ils voguèrent tous les huit à la recherche d'un navire à leur convenance.



*Modèle de cotre pilote britannique du début du XIXème siècle (Source National Maritime Museum)*

Enveloppé dans l'ombre qui voilait la surface du fleuve, le canot sans être aperçu, put prendre connaissance de plusieurs reposant à l'ancrage de Hamowze (les français écrivent Hamoaze) ; l'étude qu'en firent les fugitifs leur révéla la nature de ces bâtiments, qui étaient tous des frégates ou des vaisseaux de guerre. En continuant leur investigation à la faveur des ténèbres, qui confondaient ensemble la terre, les navires, le ciel et les eaux, ils distinguèrent à quelques encablures du mouillage des vaisseaux de haut-bord, un cutter de 45 à 50 tonneaux ; c'était en effet l'Union, chargée en plein de poudre de guerre. Par l'apparence extérieure de ce

Aout 2018 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

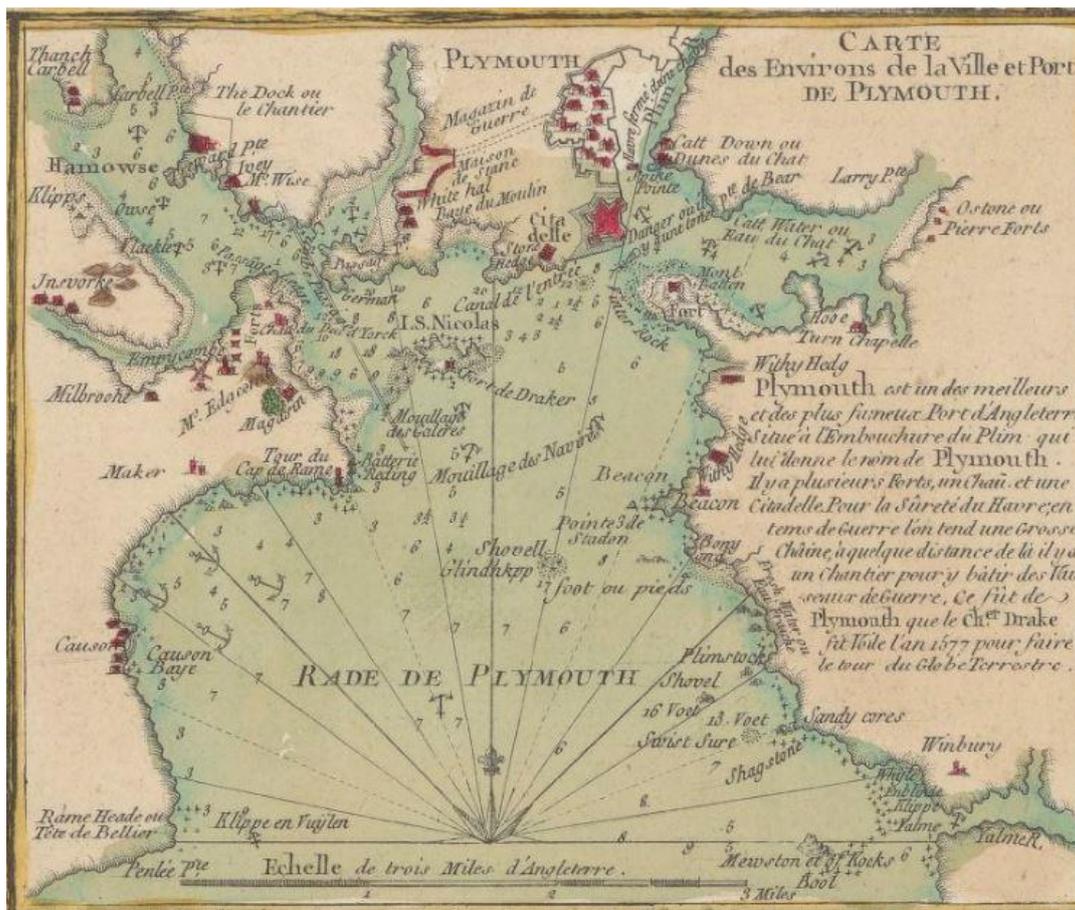




## Histoire maritime de Bretagne Nord

navire, qui joignait à des formes rases et élancées un gréement léger et bien tenu, ils présumèrent que ce pouvait être une des mouches de l'escadre, ou un des bâtiments armés par la douane, et, dans un premier moment, ils hésitèrent à l'accoster. Cependant, à la réflexion qu'il ne pouvait avoir, par ses dimensions, plus de trente hommes d'équipage, ils se sentirent tous les huit de taille à pouvoir l'enlever à l'abordage. Là-dessus, Hénon et les braves qui l'avaient suivi, pleins d'enthousiasme et ne reculant devant aucune difficulté ni aucun danger, décident à l'unanimité qu'ils tenteront de se rendre maître du cutter, quoiqu'il soit au fond du port, sous les batteries de l'escadre et sous celles de la forteresse formidable qui protège la rade. Disposant aussitôt pour ce coup de main audacieux leurs poignards, ils poussent vers l'anglais, en assignant à chacun d'entre eux le poste qu'il doit occuper dans cette attaque nocturne, et prennent pour leurs mots d'ordre et de ralliement ceux de Liberté et Patrie.

Ainsi disposé, ils accostent l'Union et l'abordent de long en long, déterminés à triompher ou à périr ; mais en franchissant ses plats bords ils reconnaissent, à leur grande surprise, que ce cutter n'était pas armé en guerre. En effet, l'Union était un des transports affectés au service des vaisseaux du roi, et quoiqu'il fût chargé de poudre, il restait confié à la garde d'un homme ; le capitaine et les matelots formant son équipage étaient allés coucher à terre, d'où ils ne devaient revenir qu'avec le jour et apporter les provisions nécessaires pour le temps de leur expédition, qui durait rarement plus de quarante-huit heures.



Carte française de la baie de Plymouth de 1757 (Source Gallica BNF)

Aout 2018 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

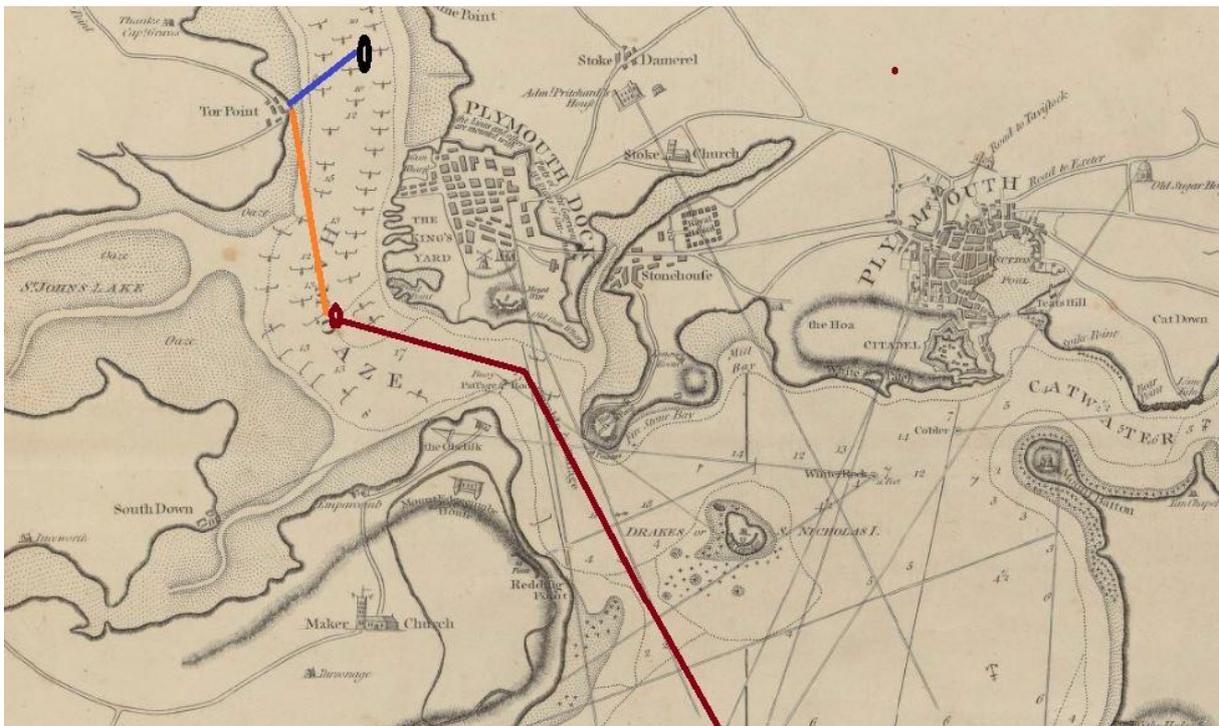
Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France





## Histoire maritime de Bretagne Nord

Il n'était encore qu'une heure du matin, et nos hardis français ne pouvait pas appareiller avant que le coup de canon tiré par le vaisseau amiral eût permis les communications. En attendant ce signal, ils avaient fait descendre l'anglais prisonnier dans la chambre du cutter, où deux des leurs le gardaient à vue, en le menaçant de le tuer s'il proférait une seule parole qui pût compromettre leur sureté. A deux heures trois quarts du matin, aux premières lueurs du firmament, le canon retentit du bord de l'amiral, et les échos d'alentour répercutèrent sa forte détonation. La circulation permise sur la rade et dans le port, nos gens coupèrent le câble de l'Union pour appareiller plus vite, et déployant les voiles sous un joli frais de nord qui favorisait la route qu'ils avaient à suivre, ils s'éloignèrent de l'ancrage que le cutter avait occupé.



*La précision de cette description permet de retracer le parcours de nos évadés, en bleu à la nage au départ du ponton, en orange à l'aviron avec le canot et en rouge à la voile avec le cotre*

Mais quel audacieux sang-froid, quelle admirable présence d'esprit et quelle intelligence présidaient à la fois l'exécution de cette entreprise ! Maintenant il leur fallait sortir du fond du port de Plymouth, dont ils n'avaient pu étudier qu'imparfaitement, sous les verrous, la partie appelée le Sound, avec ses canaux et les écueils qui les avoisinent ; il leur fallait passer et repasser le long des vaisseaux de guerre répandus sur l'espace qu'il parcouraient, évoluer durant plusieurs heures parmi les navires qui avaient mis sous voiles pour prendre le large, prolonger les uns, lofer ou arriver pour les autres, sans aucune hésitation, sans qu'aucune fausse manœuvre vint dévoiler ce qu'ils étaient : eh bien ! Ils firent tout cela ! Cependant leurs cœurs se serrèrent lorsqu'ils passèrent devant Mill Prison, cette fétide demeure où leurs compatriotes entassés gémissaient sous les verrous de l'inhumaine et implacable Angleterre, refusant tout échange de prisonniers, tandis qu'eux touchaient l'instant de leur délivrance.

Aout 2018 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

Ayant fait le chenal entre l'île Saint-Nicolas (nommé aussi l'île Drake) et la citadelle, ils laissèrent arriver au sud afin de courir entre les hauts fonds de la Panther et du Kemp à l'ouest, et ceux de Showel et du Tinker à l'est, dangers qu'indiquaient de grosses bouées. par cette direction hardie que prenait Hénon, qui depuis l'appareillage, n'avait pas quitté la barre, le cutter évitait les divisions anglaises mouillées dans l'anse Causon, c'était en outre le chemin le plus court pour s'éloigner du port, où, d'un instant à l'autre, la disparition de l'Union allait être signalée à tous les bâtiments légers de la flotte qui s'acharneraient à sa poursuite. La Providence veillait sur eux, et à six heures, ils purent relever, à leur grande satisfaction, Rame Head au O.-S.-O., et Newstone, à E.-S.-E. ; les montagnes de Moor dominaient alors les falaises grises de Salcombe, ce qui les mettait au large de tout danger de la baie et les rendait indépendants dans leur manœuvres. Hénon donna le S.-S.-O pour l'aire de vent à suivre, car il avait pris définitivement le commandement de l'Union et grâce à la petite boussole, que, par une habile prévoyance, il avait confectionnée et mise dans son sac, il put guider le navire au milieu des flots ; le cutter ; ne faisant que la navigation des havres de la Tamar à ceux de la grande rade de Plymouth, était démuné de compas, de lampe et de provision de toute espèce.



*Cotre britannique de l'époque de l'empire, on peut remarquer la vergue pour envoyer une fortune carrée, l'Union avait-il une fortune carrée, si oui elle a été certainement bien utile pour faire route avec un vent du nord (Source National Maritime Museum)*

Aout 2018 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

Le vent, qui s'était maintenu au nord, avait augmenté de force, et l'Union, sous toutes voiles, traversait rapidement l'espace entre Plymouth et la côte bretonne ; à la vérité Hénon avait l'œil à tout et ne négligeait aucun changement atmosphérique pour obtenir de l'embarcation britannique la plus grande vitesse possible ; mourant de faim, ils avaient tous hâte d'atteindre un port ami, où ils devaient se procurer les aliments dont l'absence se faisait vivement sentir à leur estomacs affamés L'activité déployée par Hénon eut les plus heureux résultats, puisque le lendemain, à l'aube matinale, l'Union était si près des rochers qui bordent l'île de Batz, qu'aucun ennemi ne pouvait intercepter son atterrissage ; cette circonstance fut d'autant plus heureuse qu'elle ne se trouvait plus qu'à une lieue seulement d'un des nombreux bâtiments légers dépêchés à ses trousses. Dagarrabi et Brulon le reconnurent pour un ancien corsaire de Saint-Malo tombé au pouvoir des anglais et qui avait été armé par eux, vu sa grande marche. Ce croiseur ennemi eut un moment l'espoir de s'emparer du cutter ou au moins de le contraindre à se jeter à la côte, en lui coupant l'entrée du havre, dans lequel celui-ci cherchait à donner à pleine voile. La chasse que l'anglais appuya n'eut aucun résultat ; il vira de bord pour regagner le port de Plymouth, d'où il était sorti la veille, et alla raconter l'insuccès de sa course.

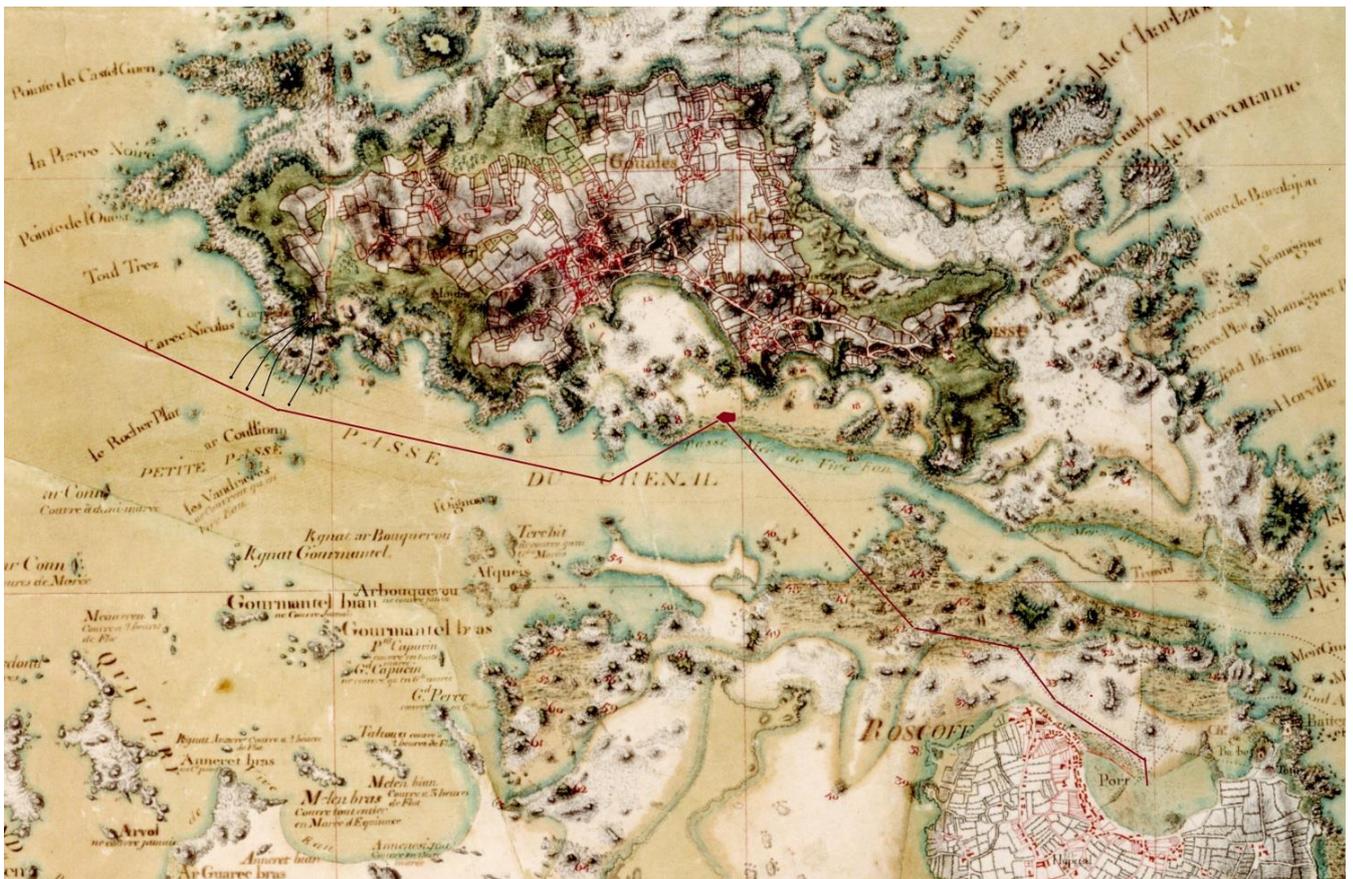


*La route de Plymouth à l'île de Batz est simple, cap au sud du monde (détail carte marine française de la Manche de 1800, source Gallica)*



## Histoire maritime de Bretagne Nord

Hénon, au gouvernail, faisait route pour entrer par la passe de l'ouest. Mais là, de nouveaux dangers attendaient les huit valeureux français, et ils faillirent périr au terme de leur entreprise. Obligés d'Arborer un pavillon, ils ne pouvaient hisser en tête du mât que le seul pavillon qu'ils eussent à bord. Ce pavillon à fond rouge, avec trois canons blancs superposés, les uns aux autres, était le signal distinctif pour le cutter chargé du transport des poudres dans un port anglais, et il mit en émoi les canonnières des batteries de la côte. Ne le trouvant pas inscrit à leur série, ces militaires firent feu sur l'Union, qui sillonnait alors les flots que soulevait le vent fraichissant à mesure que le soleil montait au-dessus de l'horizon. Malgré la pluie de fer qui vint les assaillir à l'entrée d'un port ami et mettre leur courage à une nouvelle épreuve, malgré les projectiles battant la mer si près du cutter que l'eau qui rejaillissait sur sous leur choc couvrait son pont, les braves s'en émurent que faiblement, et Hénon, avec le même sang-froid qui avait présidé à l'entreprise, gouvernait l'Union au fond du port. Cependant cette résolution de la part de ceux qui montaient le cutter imposa aux artilleurs ; elle les porta à réfléchir qu'une si faible embarcation ; dont ils n'avaient rien à redouter pour eux-mêmes, ne pouvait pas venir affronter aussi impunément leurs boulets sans autre motif que celui d'une agression qui ne lui offrait que des chances de destruction ; ils cessèrent de tirer, et un pilote breton se hasarda à aborder l'Union.



*Route supposée du cotre Union sous les boulets de batterie de l'ouest.  
Détail de la magnifique carte manuscrite de l'île de Bas des Ingénieurs du Roi vers 1780  
(Source SHD Vincennes)*



## Histoire maritime de Bretagne Nord

Ce pratique, après avoir fait faire une station au cutter dans un lieu abrité durant la basse mer, le fit entrer avec le retour du flot dans le petit port de Roscoff, sur la côte armoricaine, vis-à-vis l'extrémité de l'île de Bas ; là , avant de céder leur conquête à l'autorité qui vint s'en saisir, nos français eurent à subir un long interrogatoire du commissaire de marine du lieu. Ce fonctionnaire, qui ne pouvait s'empêcher d'admirer l'audacieuse entreprise et l'incroyable présence d'esprit qui l'avait conduite là, oubliait sous le charme que lui causait le récit des fugitifs, que ces hommes mourraient de faim ; cependant, lorsqu'il eut terminé les formalités prescrites par la loi, cet administrateur envoya Hénon et ses compagnons dans une auberge où on leur servit à manger, et ils en avait le plus grand besoin ; il y avait quarante-six heures qu'ils n'avaient rien pris.

En Angleterre, l'enlèvement de l'Union fit beaucoup de bruit, et il le méritait par sa hardiesse. Là, en effet, on s'expliquait difficilement comment une poignée de français avait pu se rendre maîtres d'un bâtiment de l'Etat, chargé de poudre, et d'une grande valeur, devant King's Dock, l'une des annexe royales du port et de la rade de Plymouth, qui l'abritent, et cela, à portée de voix de plusieurs vaisseaux du roi, sous la sauvegarde desquels il était placé. On, ne concevait pas non plus que le cutter eût pu mettre sous voiles et gagner le large, sans que les nombreux bâtiments de guerre et de commerce qui sortaient en même temps de la Tamar, ainsi que de Cat Water, et au milieu desquels il avait été forcé d'évoluer, soit au passage difficile du Crimble, soit dans les eaux du Sound de Plymouth, fussent restés sans s'apercevoir qu'il n'était plus manœuvré par des anglais pratiques de la localité. La gazette de ce port militaire rapporta à ce sujet que les dames anglaises furent si vivement émues de cet acte étonnant d'audace, que lorsqu'elles apprirent que plusieurs navires de l'escadre s'étaient mis à la poursuite des braves français qui l'avaient osé, elles firent hautement des vœux pour l'insuccès de leur course.



*Cotre britannique par bonne brise (source National Maritime Museum)*

Aout 2018 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)





## Histoire maritime de Bretagne Nord

En France au contraire, loin d'avoir le retentissement qui lui était dû, cette action héroïque fut étouffée ; nos journaux, qui consacraient leurs colonnes à retracer les marches de nos armées poursuivant le cours de leurs triomphes à travers le continent européen, dédaignèrent de reproduire les détails que les feuilles quotidiennes de la Grande-Bretagne donnaient sur le fait incroyable de l'enlèvement de l'Union. Aussi, il résultait de ce silence que cet exploit qui honorait notre marine resta oublié du pays, et que les intrépides matelots qui l'avait accompli, après avoir livré à la patrie leur dépouilles opimes, furent par ordre du ministre, renvoyés dans leur famille, non seulement sans aucune des récompenses dues au courage, mais encore sans qu'aucun mot bienveillant n'arrivât jusqu'à eux.

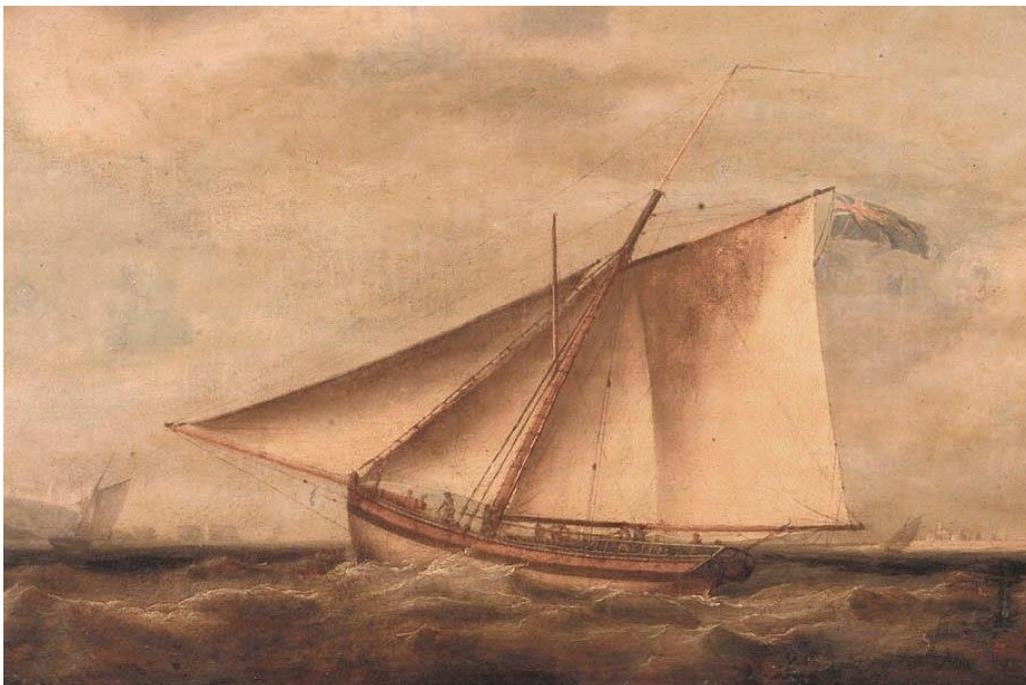
Le jeune Hénon, qui après en avoir été l'âme, avait dirigé l'opération, demanda l'unique faveur de passer un examen particulier de capitaine au long-cours. Le duc Decrès, loin d'avoir égard à sa pétition, ne lui répondit même pas. Il crut sans doute s'acquitter envers ce brave en lui envoyant un bon de répartition de 3500 fr. , tandis que celui-ci avait si puissamment contribué à doter la caisse de son département de plus de 120 000 fr. Voilà de quelle manière ce ministre oublieux, chargé par la nation de déverser sur les marins les récompenses qu'ils méritaient, accomplit envers huit d'entre eux le mandat qu'il avait accepté du pays.

En donnant de la publicité à cet exploit presque ignoré, et qui fut accompli par quelques-uns de nos marins, nous avons cru remplir un devoir de conscience, et nous serons heureux si nous avons réussi à le venger de l'oubli où l'avait laissé la partialité de l'histoire.

Depuis l'époque où l'Union entrât dans le port de Roscoff, le brave et modeste François Hénon, l'un des capitaines les plus distingués du port de Saint-Malo attend toujours la récompense que sa belle action lui a méritée.

CH. C.

Dans la Diligence Journal des Voyageurs de janvier 1849



*Cotre des douanes britanniques vers 1800 (source National Maritime Museum)*

Aout 2018 Pierre-Yves Decosse

<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France





## Histoire maritime de Bretagne Nord

### Commentaires :

J'ignore qui se cache derrière les initiales de l'auteur CH. C. . Cette description de l'évasion est remarquablement précise et certainement écrite par un marin qui connaît les lieux de la rade de Plymouth. Cette évasion de huit prisonniers français a également été décrite par Napoléon Gallois le tome 2 « Les corsaires français sous la République et l'Empire » d'après le témoignage de M. Cunat on y apprend les noms de 3 compagnons de François Hénon, Dénéchant de Nantes, Dégarabi de Pleudihen et Jacques Brûhon de Saint Cast et que le capitaine Hénon devient par la suite un capitaine au long-cours renommé de de Saint-Malo et qu'il était toujours en vie en 1845.

Le cotre HMS Union a été construit en 1806, il est pratiquement neuf lorsque les prisonniers français l'enlève en 1810.

Le ponton le Généreux est vaisseau français de 74 canons, construit en 1785 à Rochefort, à la bataille des convois de Malte en 1800 il est capturé par les anglais qui le convoient de méditerranée en Grande Bretagne qui le transforment en prison flottante au mouillage dans la Tamar à Plymouth.

En regardant un calendrier lunaire de juin 1810, nous pouvons voir que le 25 et 26 juin nous sommes en morte-eau et prévoir approximativement les horaires de marée. Au matin du 26 l'Union arrive dans le chenal de l'île de Batz dans le chenal de l'île à basse-mer, le pilote lamaneur de l'île qui grimpe à bord le fait certainement mouiller au sud de l'anse de Pors Kernoc pour attendre la pleine mer vers midi afin d'entrer au port de Roscoff vers midi. Le cotre s'est fait certainement canonner par la batterie du chenal de l'île de Batz.

L'auteur utilise l'orthographe ancienne pour l'île de Batz et écrit « île de Bas », cette orthographe perdurera dans une utilisation nautique sur les documents et cartes marine jusqu'au début du XXème siècle.



## Histoire maritime de Bretagne Nord



*Petit cotre britannique de la fin du XVIIIème non armé avec un pavois ajouré et un arrière en luth (Source national Maritime Museum)*

Aout 2018 Pierre-Yves Decosse  
<http://www.histoiremaritimebretagnenord.fr/>

[Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Partage dans les Mêmes Conditions 2.0 France](#)

