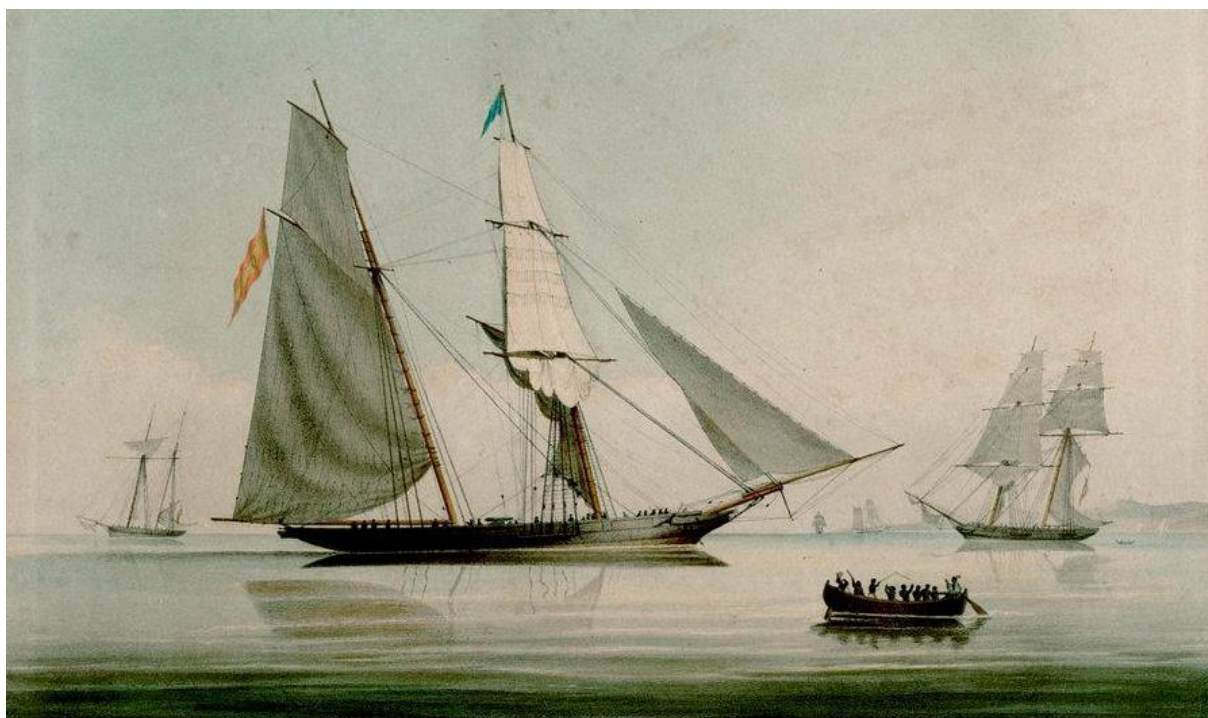




Histoire maritime de Bretagne Nord

1852, Un négrier à Islande



Brick goélette négrier espagnol l'Antonio au mouillage (National Maritime Museum)

Le Trovoada

L'épopée de la pêche islandaise de Paimpol commence en 1852 par la première campagne à Islande au départ de Paimpol d'un navire nommée l'Occasion. Mais ce navire avant de pêcher de la morue dans les eaux froides de l'Islande a eu un passé singulier.

Le certificat suivant l'atteste ::

« Monsieur Louis Morand demeurant en la ville de Paimpol a dit et affirmé par serment que le navire « l'Occasion » appartenant au port de Paimpol et jaugeant 94 tonneaux 35 centièmes... nommé précédemment « le Trovoada » provenant de prise brésilienne, opérée par le brick-aviso de l'État « le papillon » le 18 juin 1846 ; la dite prise déclarée valable par l'ordonnance du 23 novembre 1847 après avis du Conseil d'état et mise en adjudication à Brest le 18 décembre 1848.. en vertu de laquelle il est devenu ... propriétaire unique. »

Revenons sur la prise du Trovoada Quelles sont les circonstances qui ont portées la marine Française à capturer ce navire brésilien.

La traite des noirs, cet odieux commerce, a été dès 1807 condamné par l'Angleterre devenue abolitionniste. Sous la restauration la France rejoint l'Angleterre sur ce point et Louis XVIII interdit la traite en 1818 mais reste partisan de mesures progressives. La France adopte une attitude de façade, mais n'engage pas de moyens pour réprimer la traite. De nombreux armements français en particulier de Nantes continuent ce « commerce » illicite Des conflits

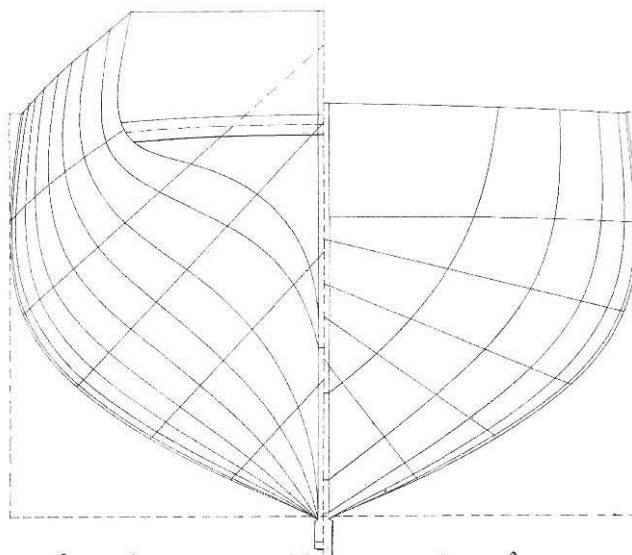
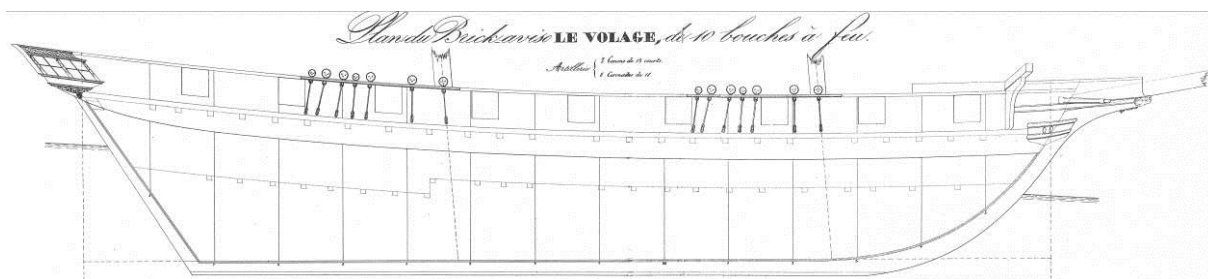


Histoire maritime de Bretagne Nord

avec le Royaume Unis apparaissent sur les droits de visites des navires. Chaque nation ne pouvant en théorie contrôler que les navires naviguant sous son pavillon.

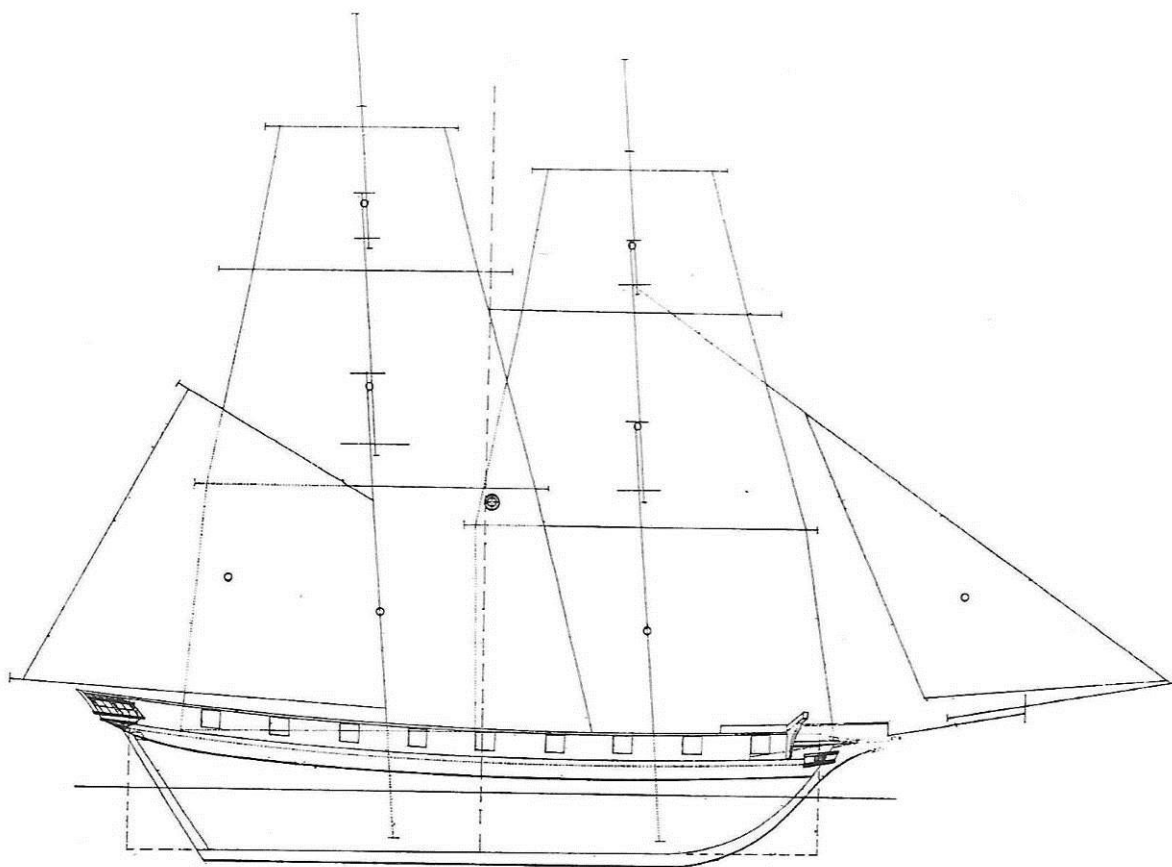
C'est seulement à partir des années 1840 que la France met en place une flotte importante avec des instructions claires pour réprimer la traite entre les côtes d'Afrique et l'Amérique du Sud. A cette époque la traite interlope n'existe quasiment plus en France, par contre elle reste pratiquée par d'autres pays, au rang desquels se trouve, le Danemark, La Sardaigne, Le Portugal ou le Brésil.

Un grand marin, Édouard Bouët-Willaumez envoyé pour différentes missions sur les côtes d'Afrique à partir de 1834, il devient gouverneur du Sénégal de 1842 et 1845 Il est embarqué à bord de la frégate Pénélope comme commandant des quatorze bâtiments de la division navale des côtes occidentales d'Afrique de 1848 à 1850. Il est le héros français de la répression de la traite des noirs.





Histoire maritime de Bretagne Nord



Plan du brick aviso Volage par tracé par Le Marestier, le Papillon est construit sur le même plan (plan de l'atlas du génie maritime)

En 1846, une frégate, des corvettes, des bricks, des goélettes et quelques petites unités à vapeurs composent la flotte de la division navale d'Afrique. Pour les bricks aviso et goélette aviso, la recherche de vitesse est manifeste, les formes sont fines, le maître couple est en V profond, la voilure est généreuse. Ils sont bien proche des navires négriers interlopes, les chassés et les chasseurs se ressemblent.

« Le papillon, de 20 canons est armé à Rochefort [...], il appareille de ce port pour rallier les côtes d'Afrique le 11 janvier 1846, il touche l'île de Gorée(Dakar) le 23 février et en repart le 17 avril. Le 22 mai, il est dans les parages de St Paul de Luanda (Angola), point extrême de sa croisière »

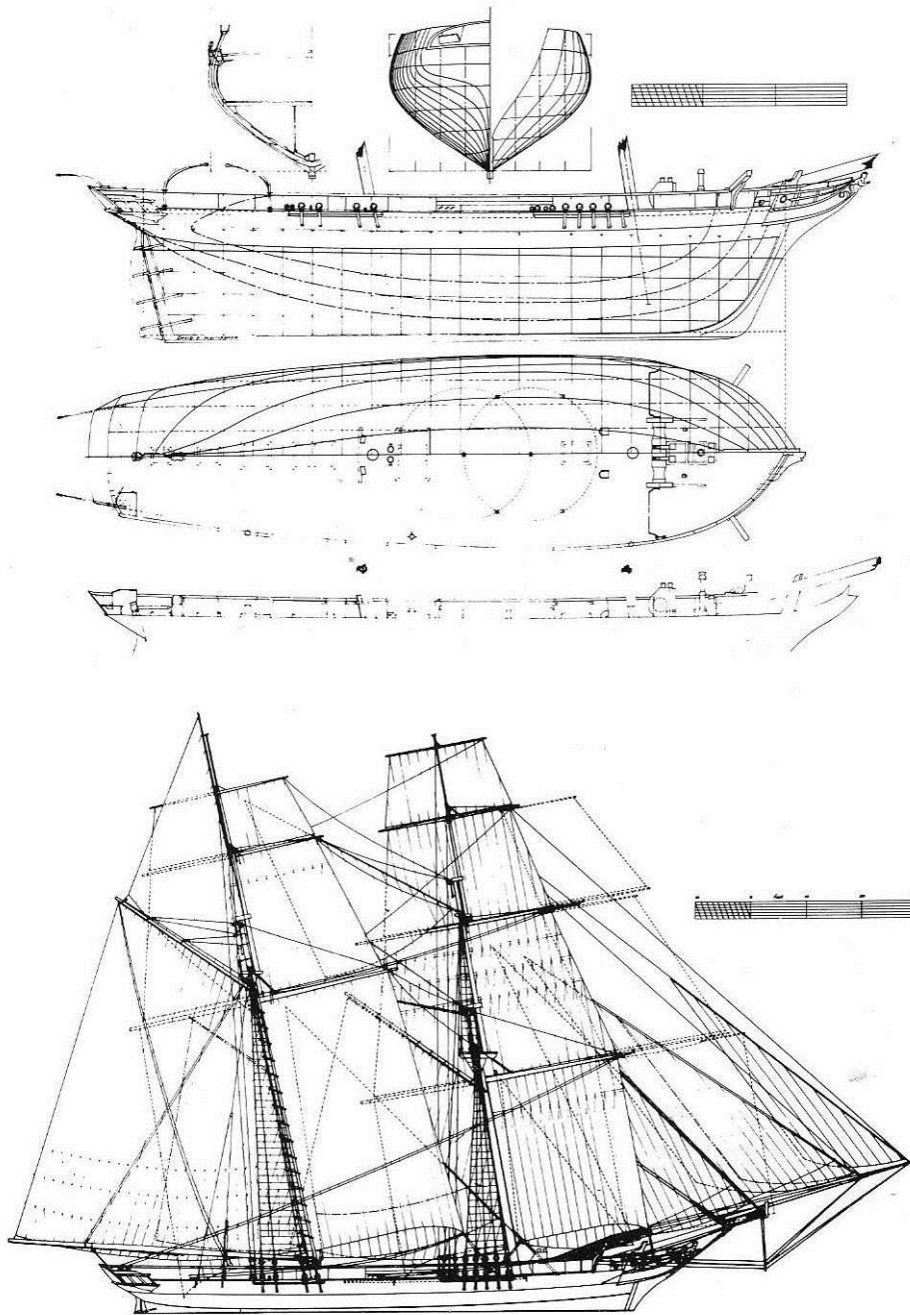
Le Brésil est en 1846, bien qu'ayant une loi interdisant la traite depuis 1830, pratique la traite à une très grande échelle. Un rapport de la marine Française publié dans les Annales Maritime et coloniale de 1849 indique qu'en 1847 155 000 esclaves ont été importé d'Afrique, 55 000 pour Rio de Janeiro, 50 000 à Bahia, 20 000 à Pernambouc et à Pararibo, 20 000 à Saint Paul et 10 000 à Rio Grande du sud.



Histoire maritime de Bretagne Nord

Ce trafic est pratiqué par un nombre estimé de 150 navires transportant de 350 à 400 noirs et même 1000 pour des navires à vapeur. Ces navires sont armés par des grosses compagnie, la compagnie Ramos en possède 30.

« Ce sont, en général, des navires élégamment construits et solidement grésés, parmi lesquels figurent même depuis quelque temps un certain nombre de bateaux à vapeur »



Plan du brick négrier Dolphin capturé en 1836, les formes de son maitre couple sont particulièrement élégantes

septembre 2014 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

L'Occasion :

« La Trovoada, brick-goélette, brésilienne, arrêtée le 18 juin (1846) non loin du cap Padron (Congo), après une chasse qui a duré plusieurs heures, par le brick-aviso le Papillon, commandé par M. Gressien, capitaine de corvette. La Trovoada est arrivée à Brest le 17 septembre dernier. »

Le Trovoada n'a pas d'esclaves à bord, mais il est suspect les papier du bord ne sont pas à jour, et l'équipage est nettement plus nombreux que sur le rôle d'équipage, lors de la poursuite des armes ont été jetées par-dessus bord. Il est donc arraisonné pour piraterie.

Le brick goélette Trovoada est ramené au Cap Padron le 24 juin, et expédié à l'île de Gorée le 24 juin avec un équipage de prise et par pour Brest le 29 juin ou il arrive seulement le 17 septembre.

Le capitaine du Trovoada le brésilien Cardoza da Silva protesta le 15 janvier 1847 contre la prise de son navire, le capitaine et l'équipage ne semble pas avoir été fait prisonnier

Le 26 mars 1847, le sort du navire passe devant la Commission des prises qui déclare « le fait de piraterie imputé au dit navire Le trovoada n'existe pas et ... dès lors la prise de ce navire ne saurait être déclarée valable ». Mais cette décision est cassée par le Conseil d'état le 23 novembre 1847 « Considérant ... que le navire ... était armé et qu'en outre le rôle d'équipage portait un nombre inférieur à celui des hommes dont la présence a été constatée au moment de l'arrestation »

Conservé à Brest par la marine, le navire est mis en adjudication le 18 décembre 1848, cela fait 2 ans et demi qu'il a été arraisonné, il ne doit pas être en bon état et a certainement pas été vendu cher. D'autre sources indique que ce brick-goélette a été construit en 1843 en Norvège, cela peut paraître étonnant, la Norvège n'ayant pas une tradition négrière contrairement au Danemark. Louis Morand armateur à Paimpol l'achète et le renomme Occasion et l'arme au cabotage de 1849 à 1851

Louis Morand, est instruit par M Faudacq (le père du peintre) alors capitaine des douanes à Dunkerque, sur l'intérêt de la pêche à la morue sur les côtes islandaises. Cette pêche est régulièrement pratiqué par les pêcheurs de Dunkerque.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Arraisonnement en 1817 du brick-goélette Espagnol Esperance par les péniches du brick anglais HMS Morgiana (National Maritime Museum)

Cet armateur prend l'initiative d'armer le Brick Goélette Occasion pour la pêche à Islande sous le commandement d'un capitaine dunkerquois qui formera l'équipage local au technique de pêche en dérive. C'est en 1852 le premier navire de Paimpol armé pour Islande, et commence cette épopée.

On apprend sur le site du musée mémoire d'Islande

Pour cette campagne de 1852, l'équipage de 15 hommes est le suivant :

François Druel, capitaine de Dunkerque
Jean-Marie Caous second de Ploubazlanec
Pierre Floury, lieutenant de Ploubazlanec
Hervé Poirier, saleur de Paimpol
Yves Thas, décolleur. De Paimpol
Joseph Guillou, décolleur de Ploubazlanec
Augustin Georgelin, matelot habilleur de saint Briec
Jacques Pivert, pêcheur de Ploubazlanec
Yves Lidou, pêcheur de Ploubazlanec
René Mâle, pêcheur de Ploubazlanec
Jean Le Roux, pêcheur de Ploubazlanec
Rolland Tanguy, pêcheur de Ploubazlanec
Pierre Quéréel, novice de Ploubazlanec
Jean-Marie Bocher, novice de Ploubazlanec
François Loguivy, mousse de Ploubazlanec

septembre 2014 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

Cette première campagne est couronnée de succès, partie le 1^{er} avril , elle sera de retour le 23 septembre 1852 en ayant pris 29 577 morues, et en ramenant 21 barriques d'huile.

Pour la seconde campagne en 1853, l'Occasion est sous les ordres du capitaine Caous, et revient le 12 septembre 1853. Elle est accompagnée de l'Argus de 62 tonneaux, avec 16 hommes sous les ordres des capitaines Le Page, puis Hamon. L'Abeille de 61 tonneaux, avec 6 hommes fera office de chasseur.



Brick goélette négrier brésilien Esmeralda capturé en 1864

Suspicion de baraterie

En 1854, L'Occasion repart à Islande sur le commandement du capitaine Caous, on apprend d'après le récit du capitaine Hamon de l'Argus de Paimpol que l'Occasion se perdit en baie de NordFiord le 16 mai 1854 « un ouragan au fond de la baie le fit chasser sur ses ancrs et il fit côte où, en peu d'instant, il fut défoncé »

Le canot de l'Argus leur porte secours et son équipage « contribua beaucoup à faire sauver la pêche du navire » L'équipage de l'Occasion et le capitaine Caous rentra en France à bord du navire chasseur le lougre « la jeune Louise » de l'armement Morand.

Le capitaine de Frégate Barlatier-Demas, commandant la corvette à voile de l'État « Expéditive » en station en Islande émet des doutes sur la perte de l'Occasion.

septembre 2014 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 écrit dans un rapport pour le ministère de la marine

«20 aout 1854... Dans mon rapport... expédié de Reykiavik par la voie de Liverpool, je rendais compte à votre Excellence [ministre de la marine] de la perte de la goélette de Paimpol « l'Occasion ». Ce navire complètement défoncé et à moitié rempli de sable et de graviers avait été abandonné par son patron et déclaré innavigable par les autorités danoises... J'avais envoyé un officier visiter le bâtiment, bien décidé, au cas où il eut été réparable, à le remettre en état de retourner en France... il est fâcheux que le patron ait fait ainsi complètement abandon de son navire. Il me savait sur la côte et son armateur avait sur place un autre navire qui m'eût rencontré pour peu qu'il m'eût cherché : j'étais alors à réparer les pêcheurs à 6 lieues de là, à Farkenfiord et si j'eusse été prévenu à temps, j'eusse pu au moins sauver la mature, la voilure et tous les objets de quelques valeur »

Dans une autres correspondance datée du 10 octobre

« Je dois appeler l'attention de votre excellence sur la facilité avec laquelle les capitaines et les équipages abandonnent leurs navires. Ces deux bâtiments [La Marie de dunkerque est venue à la côte dans le même coup de vent] ont fait côte dans des baies fermées où il ne peut jamais y avoir de mer de manière à compromettre le salut d'un équipage ... Dès qu'un navire est échoué, chacun s'occupe de ses effets... Une fois tout ce qui leur appartient en sécurité, ils ne s'occupent pas le moins du monde des navires qui, pour la plupart du temps, pourraient êtres renfloués par leur propre moyens »

En marge de ce document la note suivante « c'est de la baraterie déguisée sous un autre nom »

La baraterie est une fraude aux assurances, par destruction volontaire d'un navire et fausse déclaration de naufrage. Elle est lourdement condamné.

On peut émettre l'hypothèse suivante : malgré, un beau succès des deux campagnes de pêche à Islande du brick-goélette Occasion, le capitaine Caous , c'est bien aperçu que le navire n'était pas adapté aux tempête de l'atlantique nord, les formes de l'ancien négrier sont certainement trop fines, l'élève t'il bien à la lame, tient il bien la cape, sa mature est certainement trop élancée et que sa perte, en sauvant l'équipage et la pêche pouvait être une bonne chose. Toutefois ce navire différent des caboteurs et des terre-neuviers de l'époque influencera

Une demande d'information est demandé par le ministère de la marine au près de l'inscription maritime de Paimpol pour savoir si le navire était assuré au dessus de sa valeur.

Mais, apparemment, l'affaire ne va pas plus loin, et ni le capitaine Caous ni l'armateur Louis Morand ne seront pas inquiété. L'Occasion restera dans les mémoire comme le premier Islandais de Paimpol et Louis Morand restera dans les mémoire l'armateur pionnier de cette épopée Islandaise et comme maire de Paimpol qui a considérablement développé le port et la ville de Paimpol.



Histoire maritime de Bretagne Nord



Le capitaine de frégate Barlatier-Demas 1810 1888

Sources et liens :

L'article d'André Louaver intitulé « à propos de l'Occasion » paru dans les Carnets du Goélo N°11 1995

<http://sehag.over-blog.com/>

Musée mémoire d'Islande à Ploubazlanec

http://memoire-dislande.over-blog.com/pages/Histoires_de_bateaux-8880765.html

Le brick aviso papillon

http://dossiersmarine.free.fr/fs_s_s5.html

Annales maritimes et coloniales de 1847

<http://books.google.fr/books?id=gKdAAAAAcAAJ&pg=PA279&lpg=PA279&dq=division+navale+des+c%C3%B4tes+occidentales+d%27Afrique+1846&source=bl&ots=kTnxtAoukd&sig=SZcgJx6->

[_QWiLVjlzQmwDnUOl8o&hl=fr&sa=X&ei=8ZsSVO_EGPHbsATk_YL4Ag&ved=0CDkQ6AEwBQ#v=onepage&q&f=false](http://books.google.fr/books?id=gKdAAAAAcAAJ&pg=PA279&lpg=PA279&dq=division+navale+des+c%C3%B4tes+occidentales+d%27Afrique+1846&source=bl&ots=kTnxtAoukd&sig=SZcgJx6-_QWiLVjlzQmwDnUOl8o&hl=fr&sa=X&ei=8ZsSVO_EGPHbsATk_YL4Ag&ved=0CDkQ6AEwBQ#v=onepage&q&f=false)

Annales maritimes et coloniales de 1849

<http://books.google.fr/books?id=ChLqig9->

[zLQC&pg=PA138&dq=n%C3%A9grier+trovoada&hl=fr&sa=X&ei=u2IQVNYTJvf9sATKIIHYDg&ved=0CCIQ6AEwAA#v=onepage&q=n%C3%A9grier%20trovoada&f=false](http://books.google.fr/books?id=ChLqig9-zLQC&pg=PA138&dq=n%C3%A9grier+trovoada&hl=fr&sa=X&ei=u2IQVNYTJvf9sATKIIHYDg&ved=0CCIQ6AEwAA#v=onepage&q=n%C3%A9grier%20trovoada&f=false)

septembre 2014 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

« La répression de la traite des Noirs au XIXe siècle » Serge Daget

http://books.google.fr/books?id=4OkEmW3YJpwC&pg=PA11&lpg=PA11&dq=La+r%C3%A9pression+de+la+traite+des+Noirs+au+XIXe+si%C3%A8cle&source=bl&ots=LIVNv3-91U&sig=cAM5qsOfVXdKtKIHRVEGNI70KFA&hl=fr&sa=X&ei=uLESVM_YMYbhsASVq4LwCA&ved=0CCwQ6AEwAg#v=onepage&q=trouvada&f=false

la traite illégale dans l'histoire en images

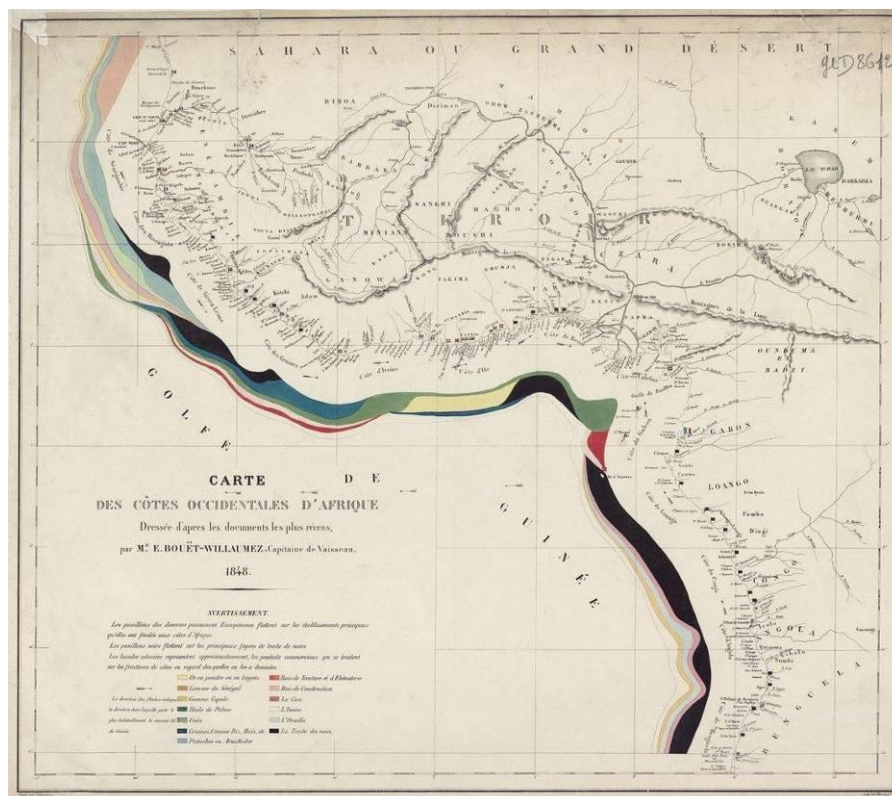
<http://www.histoire-image.org/pleincadre/index.php?i=788>

description nautique des côtes occidentales d'Afrique Bouet Willaumez

http://books.google.fr/books?id=w8QRAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=inauthor:willaumez&hl=fr&sa=X&ei=SP0SVO7MF6_GsQSDooGwDQ&ved=0CDMQ6AEwAw#v=onepage&q&f=false

Commerce et traite des noirs aux côtes occidentales d'Afrique Bouet willaumez

http://books.google.fr/books?id=NEIAAAAYAAJ&printsec=frontcover&dq=inauthor:willaumez&hl=fr&sa=X&ei=SP0SVO7MF6_GsQSDooGwDQ&ved=0CEYQ6AEwBg#v=onepage&q=Br%C3%A9sil&f=false



Carte des côtes Occidentales d'Afrique Bouet Willaumez 1848 en noir les côtes où sont pratiquées la traite

septembre 2014 Pierre-Yves Decosse

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

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

