

## RENE MASSON, CAPITAINE AU CABOTAGE

(1812 - 1891)

Il faut remonter au début du 17<sup>e</sup> siècle (des actes notariés en font foi) pour suivre toute l'histoire de cette lignée de caboteurs qui étaient de Porspoder, Argenton, Laber.

De père en fils, ils étaient, le plus souvent, commerçants et capitaines de navires. Ces navires leur appartenaient et leur servaient, comme une camionnette ou les transports routiers de nos jours, aux exportations et importations des marchandises.

Dernier de cette lignée, le seul qui ait laissé son journal (malheureusement écrit à la retraite), René Masson nous raconte ce qu'était cette vie de cabotage dont on ne sait, aux dires du capitaine Louis Lacroix, que peu de choses. Les caboteurs écrivaient peu, ne parlaient qu'entre eux de leurs voyages et des dangers qu'ils avaient surmontés si courageusement.

Ce journal voit le jour, grâce à la collaboration si efficace du Médecin Général Laurent, de Monsieur Georgelin, Administrateur Général de l'Inscription Maritime, et de Mlle Bruchet ; qu'ils en soient ici remerciés.

Nous avons voulu laisser au récit tout son sel. Cependant, les fautes d'orthographe étant par trop nombreuses, nous avons pensé qu'une rectification s'imposait, à l'exception de certains mots dérivant, directement, du breton ; il en est de même de la ponctuation par trop fantaisiste, et qui risquait de dénaturer le sens des phrases.

Nous avons pensé, également, qu'une explication de certains termes de marine, de certaines expressions qui n'ont plus cours aujourd'hui, pourraient intéresser quelques lecteurs ; c'est ce que nous avons fait à la fin de ce journal.

René Masson naquit à Porspoder le 15 mars 1812.

Au moment de sa naissance, son père, Jean-Marie, capitaine au cabotage, était alors en service à terre, comme guetteur de la Marine. Il ne gagnait que 50 F. par mois. C'étaient, il est vrai, des francs-or. La planche aux assignats avait été détruite, seize ans plus tôt. Le premier Consul avait rétabli la monnaie, mais depuis Trafalgar, il négligeait la Marine et payait mal ceux qui la servaient.

Le jeune René, jusqu'à 12 ans, vit, comme tous les enfants de son âge, dans sa famille, jouant avec des petits camarades.

Peu d'écoles à cette époque; une tante lui apprend le catéchisme et les prières. Un instituteur, dont le passage est rapide, ouvre une école, et il apprend à écrire sur du sable.

En 1824, il a douze ans; son père le prend comme mousse, à bord de sa goélette « La Clémence », et c'est le départ pour Malaga. Débuts bien durs pour un enfant de cet âge, mais il paraît y avoir fait face courageusement, sachant même voir les beautés du paysage, puisqu'il en oublie de faire la cuisine.

Toujours en mer, de petits ports en petits ports de France, d'Espagne, du Portugal, d'Angleterre, d'Ecosse, il s'accoutume à cette vie si dure.

A part un court séjour à l'école, au début de 1828 (il est novice), il est repris, par son père, comme second sur l'« Adèle-Désirée ».

L'hiver 1829-1830, il est à Rouen; le bateau est pris par les glaces; il s'émerveille de voir les ébats des patineurs, et il paraît s'amuser beaucoup.

La Révolution, qui survint en juillet 1830, ne semble lui avoir laissé aucun souvenir. Peut-être l'a-t-il ignorée? Il était alors, au service, à bord d'un lougre stationné à l'île de Batz, pour surveiller les arrivées d'Angleterre où régnait le choléra.

Son année terminée, il ne peut débarquer qu'après avoir trouvé un remplaçant. Les lois de l'Inscription Maritime n'étaient pas celles d'aujourd'hui. Ni René Masson, ni ses amis ne paraissent avoir manifesté un grand enthousiasme pour aller sur les navires de l'Etat. Et cependant, si la discipline y était plus stricte, la solde y était plus forte, car la Marine, après la prise d'Alger, avait retrouvé son prestige et ses équipages étaient mieux traités. Un matelot gagnait vingt-quatre francs par mois, alors que René Masson

se plaint, en 1832, de n'avoir touché, pour trois mois de navigation, sur un cabotage, que vingt-deux francs.

Quand il devint capitaine, en 1834, les armateurs lui donnaient, comme salaire, la libre disposition de six à douze tonneaux, ce qui lui rapportait, bon an mal an, de trois mille cinq-cents à quatre mille francs. Un second-maître, en 1914, n'en gagnait pas la moitié.

Après vingt ans de commandement, il avait donc pu faire de substantielles économies et acheter, à Lanildut, une maison confortable et un verger.

Sur ces maisons, nous devons au Médecin Général Laurent des renseignements fort intéressants. Voici ce qu'il écrit, dans la Chronique des Fureteurs et Curieux (*Cahiers de l'Iroise*, Juillet-Septembre 1955, p. 55) :

« Porspoder forme une enclave assez spéciale dans la  
» région de Plourin-Ploudalmézeau. Ses femmes portent la  
» coiffe d'artisane, et non de paysanne. Ses maisons présen-  
» tent certains caractères particuliers : nombre d'entre elles  
» forment, avec leurs dépendances réunies sur la face nord  
» par une sorte de petite courtine, un ensemble presque  
» fortifié. D'autres ont, accolée à la façade nord, une tour  
» carrée contenant l'escalier. Beaucoup enfin sont surmontées  
» des cheminées dont parle le Dr Dujardin, que l'on appelle  
» dans le pays des cheminées anglaises, je ne sais pourquoi,  
» et dont on ne rencontre dans les communes voisines que  
» de rares échantillons. Je crois que ces types de maisons  
» mériteraient une étude particulière, comme celles du  
» Conquet dont la conception est également originale.

» Ajouterai-je que les habitants de Porspoder m'ont tou-  
» jours paru avoir un sens commercial aiguisé ?

» Il n'est pas trop facile d'imaginer les causes de ce  
» particularisme dans une paroisse qui, a priori, ne devrait  
» guère différer de ses voisines. On peut cependant remarquer  
» que Porspoder, avec ses petits ports d'échouage d'Argenton  
» (en Landunvez, mais limitrophe), de Pors-Doun, de Pors-  
» poder, de Melon, de Laber-Ildut (qui n'a été détaché de  
» Porspoder et joint à Lanildut que vers 1840), avait une  
» grosse importance commerciale, du temps où les marchan-  
» dises étaient plus volontiers transportées par cabotage que  
» par roulage. Les marchands, les officiers au long cours y  
» étaient nombreux. L'examen des registres paroissiaux y  
» montre une forte proportion de noms étrangers à la région,  
» portés par les petits fonctionnaires, les employés des Fer-  
» mes du Roi, les douaniers, etc. ».

Mais avant d'avoir gagné « ses invalides », que de voyages, certains sans histoire, mais combien d'autres mouvements, où il se sauve par miracle, abandonnant parfois son navire.

Son dernier voyage le conduit au Maroc et, à son retour, la Marine nationale, une fois de plus, veut le récupérer comme quartier-maître. C'est la guerre de Crimée. Mais il a quarante-deux ans et, à cet âge où d'autres sont grands-pères, il se marie le 25 avril 1854 et échappe, ainsi, à l'enrôlement.

Il se retire dans sa maison de Rumorvan, en Lanildut, en janvier 1855. Cette maison existe toujours ; sur le fronton de la porte d'entrée se lit l'année 1630 ; elle appartient à Monsieur Peron, architecte à Brest.

Il parle très peu de sa femme, de ses enfants, pensant, sans doute, que cette partie de sa vie était sans intérêt pour le lecteur éventuel.

Aux dires de ceux qui l'ont connu, il fut très bon mari, lui qui disait en riant qu'il mettait sac à terre, car on ne pouvait commander à une femme et à un bateau en même temps. Il fut aussi bon père, peut-être trop bon, car il payait un volontaire chaque fois qu'un de ses deux fils était appelé au service. Il en fit des négociants, alors qu'ils désiraient faire le long cours, parce qu'il ne voulait pas que ses fils connussent une vie aussi dure que la sienne.

Son journal s'arrête donc en 1888. C'est cette année-là que sa fille épouse un « gourganier » ; bien que ce mariage ne lui eût pas plu, il fut, par la suite, conquis par son gendre et les petits-enfants qui naquirent de ce mariage.

De 1888 à 1891, année de sa mort, il continue sa vie de retraité.

Tous les soirs, il descendait au port de Laber retrouver ses amis les caboteurs ; ils parlaient de leurs campagnes et aussi de leurs bonnes fortunes ; on les entendait rire, car René Masson était joyeux compagnon et contaient fort bien.

Sa mort fut douce, il était armé pour ce dernier passage.

Peut-être, comme il se plaisait à le dire, ses vieux compagnons des bons et mauvais jours, se trouvèrent là, sur le dernier rivage, pour l'accueillir fraternellement, d'un « Sell ta Ronan » (Regarde donc, voilà Ronan qui arrive).

Odette DOURVER.

## JOURNAL DE RENÉ MASSON

1878, 21 octobre, *Rumorvan en Lanildut*.

J'ai eu 66 ans le 15 mars et vais écrire les passages les plus saillants de ma vie, et cela sans avoir jamais rien écrit. Aussi, je commettrai beaucoup d'erreurs et d'oublis, dont je prie de m'excuser, il y aura aussi des fautes d'orthographe, n'ayant jamais été qu'aux petites Ecoles. On me reprochera peut-être de prodiguer le papier en laissant en marge du vide, mais c'est à l'effet de le réserver pour mes oublis. Ce n'est donc pas par prodigalité, car j'ai toujours été pour l'ordre et l'économie, aussi ai-je souffert froid, faute de bonnes chaussures, et autres vêtements. Et aussi j'ai souffert de la faim, à terre et argent en poche. Je n'étais donc que trop conservateur.

Je suis né le quinze mars mil huit cent douze, à six heures et demie du soir, dans la maison la plus Ouest du village de Glizit [Gligit] (\*), au premier étage, alors commune de Porspoder, où j'ai été baptisé le lendemain.

Mon père, Jean-Marie Masson, né en février 1778, était capitaine au commerce, dit maître au cabotage. Nous étions en guerre et mon père était guetteur au fort de Garde Chine [Garchinn] près Porspoder, aux appointements de cinquante francs par mois. Le père de mon père s'appelait René-François, a perdu le sclop (sloop) (\*) la *Marie-Joséphine* sur la pointe de Kermorvan, près le Conquet. Tout le monde a été noyé. Il a été enterré à Ploumoguier vers 1780. Il était aussi maître au cabotage, Son navire est en ex-voto dans l'église de Porspoder, à gauche dans le chœur.

Sa femme se nommait Gabrielle Chuitton, ou Huitton, ou Whuitton; je l'ai vu écrit des trois, je ne sais lequel est bon.

Ma mère se nommait Marie Emilie Désirée Apolline Prat, née le 15 janvier 1789. Son père, Michel Marie Prat, capitaine au commerce; sa mère, Marie-Jeanne Tremén; mon parrain a été Mathieu Marie Masson, aussi capitaine au commerce, frère de mon père, mais plus âgé que lui. Mon père était le plus jeune de dix enfants, je crois, il a été seul marié.

\* L'astérisque renvoie aux *Notes explicatives, infra*, p. 134 et suiv.

Ma marraine, Annette Prat, veuve Bazil ; je crois qu'Annette veut dire Marianne ; elle habitait la maison la plus Est de Rumorvan, aujourd'hui habitée par mon frère Amédée.

J'oubliais de dire que mon parrain habitait Mezancou, la maison la plus Est de ce village, où il était avec ses sœurs, vieilles filles, et lui vieux garçon. Mon père est né en cette maison, et ma mère à Kerdrevor, la maison la plus Est ; tous les autres frères et sœurs de mon père sont nés à Laber-Ildut, petite maison près du puits, aujourd'hui habitée par Coat. Cette maison touche à celle d'Emilie Prat ; ces deux maisons ont appartenu aux Masson. A l'âge de six mois, c'est-à-dire à la Saint-Michel 1812, nous sommes allés demeurer à Kervezenc, dans la maison la plus S.-E., celle comprise dans le Mezou (\*) de ce nom. Je crois que nous sommes allés là pour approcher mon père de son service à Garde Chine. En ce temps, nous étions en guerre avec toutes les puissances à peu près, grâce à notre ambitieux Napoléon premier. Tous les hommes étaient appelés, sauf mon père et quelques pères de famille qui avaient pu obtenir une place ; ceux qui n'étaient pas à la guerre étaient en prison en Angleterre, tel que mon grand-père Michel Prat. Beaucoup sont morts dans ces prisons ou plutôt sur les pontons ou vieux navires où on les mettait. Oui, on peut dire que Napoléon 1<sup>er</sup> a fait tuer beaucoup de monde, surtout l'année que je suis né, 1812 ; débâcle de Moscou, lisez l'histoire ; aussi ai-je tous les Napoléons du monde en horreur. (1)

En 1815, je crois que c'est vers le mois de juin qu'une péniche anglaise a accosté l'île de Melon. Les hommes débarqués se sont mis à tirer du canon sur les alentours. Je crois encore entendre les boulets ronfler, tant j'ai été effrayé (je n'avais que trois ans et trois mois). Il m'en souvient que, par suite de ma peur, on m'a conduit à Mezancou avec ma bonne ; avant d'arriver, j'ai vu un soldat que j'ai pris pour un anglais, et me suis mis à crier et à serrer ma bonne par le cou, sur les épaules de laquelle j'étais. Nous étions près de Mezancou, c'est-à-dire dans le chemin qui conduit de Glizit à Mezargo ; ce soldat s'était égaré des siens qui, comme lui, venaient du camp Lanvennec où il y avait alors un camp de soldats.

Chez mes tantes, à Mezancou, il y avait deux hommes que l'on appelait gardes de côte (\*) ; c'était des paysans d'un

---

(1) C'est pourquoi l'auteur de ce journal avait, comme livre de chevet, « Les Mémoires de Sainte-Hélène ».

certain âge que l'on reprend ainsi sur nos côtes, craignant une descente des Anglais; triste temps, ce me semble. Quelque temps après 1815, le feu a pris dans la maison à four, attenante à la maison que nous habitions; la cloche de Saint-Ourzal sonnait le tocsin et beaucoup de monde travaillait pour éteindre le feu; seule notre maison à four a été la proie des flammes.

En 1816, pain très mauvais et très cher, la mie ne tenait pas à la croûte, la mie semblait être du faz (\*) de blé noir mal cuit; misère quoi ! Mon père avait quitté Garde-Chine en 1815 lors de la paix et commandait un petit chasse-marée de Châteaulin; il avait six tonneaux pour lui, je crois; pas beaucoup de gain, misère quoi ! Tôt après, il a commandé le brick le *Saint-Joseph*, de Port-Launay; pas riche encore, je crois qu'il avait encore six tonneaux. Vers 1818, il a fait construire la *Clémence*, goëlette de Brest, à M. Guilhem, et a pris une action, de l'argent emprunté; encore misère.

En 1818, à la Saint-Michel, nous sommes venus demeurer à Mes Gourmelon; Mes Gourmelon la maison la plus Est, après avoir passé dix ans à Kervezenc où j'ai passé ma plus tendre enfance et où j'ai fait la bouillie avec du pissat et la fiente de poules et mangé en guise de bonne bouillie, les autres enfants et moi; voyez donc de quoi sont capables les enfants ! Je m'en souviens que ma pauvre mère, m'ayant surpris en faisant ce repas frugal, m'a pris dans ses bras et m'a fait boire du lait doux, comme contre-poison disait-on.

Je continue le 4 novembre 1878.

A la St-Michel 1818, nous sommes venus habiter Mes Gourmelon, la maison la plus Est; mes tantes, sœurs de mon père, habitaient Mezancou, la maison la plus Est, et j'allais, ou nous allions, mon frère Michel, Hippolyte et moi, à chaque instant, surtout lorsque le dîner nous convenait mieux là que chez nous. Mon frère Michel restait presque toujours chez sa marraine, Françoise Masson, l'aînée des sœurs de mon père.

A cette époque, Mes Gourmelon, Mezancou et Glizit étaient habités par des personnes aisées, maintenant tout est changé.

Ma tante Marie Renée, aussi sœur à mon père, nous apprenait nos lettres et notre catéchisme; les dimanches et jours fériés, nous allions chez nos tantes faire la partie de manille : douze fèves (\*) pour un liard, ainsi on ne jouait pas

gros jeu. Nous restions coucher dans le même lit que mon parrain Mathieu; sa chambre était appelée la chambre du pavillon; elle est dans la partie la plus Sud de la maison de traverse et donne sur le chemin; il m'en souvient qu'un jour que l'on faisait la buée (2), on nous a laissés au lit, Michel et moi, et que nous sommes venus crier à la croisée, n'ayant pu ouvrir les portes. Les enfants Joseph Le Dreff nous ont entendus et nous ont jeté une corde que je tenais en dedans, pendant que mon frère Michel descendait et qu'au moment de l'opération, la tante Françoise est arrivée et nous avons été fouettés tous deux.

Quelque temps après notre arrivée à Mes Gourmelon, nous sommes allés à l'école chez M. Préau, brigadier des douanes à Laber. Il habitait Corn-ar-Mezou, maison au sud de Mes Gourmelon, et distante de deux champs seulement. A cette époque, il n'y avait pas d'instituteur, faisait qui pouvait ou qui voulait. M. Préau étant parti pour Camfrout, nous sommes restés quelque temps sans école, sauf la tante Marie Renée qui nous apprenait à lire le catéchisme. Plus tard est arrivé à Laber, un ivrogne, nommé Coïer, qui nous faisait école lorsqu'il n'était pas trop pris (3); il n'est pas resté longtemps.

Puis est venu M. Grénet, homme intelligent pour son époque; on apprenait à écrire sur du sable étendu sur une table; pour lire, il y avait des tableaux suspendus autour de la classe; quand on savait un peu écrire avec les doigts, on écrivait sur des ardoises avec un crayon dito; de manière, pas de livres, pas de papier et pas d'encre.

M. Grénet est parti pour Kerhais (4); plus d'école. A la fin, est venu à Kermerrien M. Toussaint; nous voilà encore partis, mais là, il fallait livres, papier, plumes et encre; tous les matins, nous partions vers sept heures, et à onze heures, nous allions dîner (\*) chez nos tantes Marie, Yvonne et Annette, aussi sœurs de mon père. Cette maison n'était qu'une succursale de celle de Mezancou, qui recevait toutes les rentes; une tante à elles était morte en cette maison, et depuis, les sœurs de mon père la conservaient en commun; celles de Mezancou allaient coucher le samedi soir pour la basse messe, et les personnes qui allaient à la grande messe y allaient dîner les dimanches et jours de fêtes. Plus tard, l'instituteur ou le prêtre manqué (\*) Toussaint est

---

(2) Expression employée en Bretagne pour « faire la lessive ».

(3) Par la boisson.

(4) Kerhaës, en breton, nom de Carhaix.

venu à Laber et nous mangions chez nous, et les enfants de Porspoder à leur tour venaient à Laber.

Celui-là aussi a quitté, et alors plus d'école que chez la tante Marie Renée, apprendre à lire le latin. L'aînée des tantes disait quand on savait lire la messe, on était assez habile (\*).

5 août 1879.

En 1823, mission à Porspoder. J'ai fait ma première communion à onze ans et quelques mois, au lieu de faire à douze ans, âge de rigueur à cette époque, sauf les années de mission. (\*)

En 1824, le mercredi des cendres, je suis parti à 2 heures du matin de la maison, pour aller naviguer avec mon père comme mousse. J'avais bonne envie d'aller, mais, lorsqu'il fut question de me lever au milieu de la nuit et d'embrasser ma bonne mère, j'avais le cœur gros.

Mon escorte consistait en un cheval pour porter mes effets et ceux d'un matelot habitant aussi Mes Gourmelon, le matelot, sa femme et le conducteur du cheval; temps gris et petite pluie; presque aussitôt sorti de la maison, rempli les souliers; la charge du cheval allait de côté, et le cheval au milieu d'une mare d'eau; un peu redressé la charge, et puis en route, noir comme taupe et des chemins épouvantables jusqu'au Roudous.

Enfin, à force de misère et de fatigue, nous arrivons à Brest sans grand accident. En descendant la Grande Rue et vers l'Intendance, quelque part, j'étais occupé à regarder les maisons et autres, allant en ville pour la première fois; je marche trop près du bord du ruisseau, me voilà déplanté et roulé dans le ruisseau où il passait pas mal d'eau; nous voilà sur le quai de Brest, appelant Clémence, ho ! (5) : c'était le nom du navire; on nous attend et l'on vient nous prendre. On envoie mes effets dans une maison sur le quai de Recouvrance, où mon père avait sa chambre; le navire étant en réparation, on faisait aussi la cuisine dans la même maison. Je me change de mon mieux, étant pour la première fois à prendre mes hardes moi-même; à la maison, c'était ma pauvre mère. Je me grattai un peu les oreilles; après avoir mis mes hardes de travail et mon bonnet, seule coiffure de cette époque, on me fait aller prendre de l'eau avec deux seaux, accom-

---

(5) Probablement un cri d'appel

pagné de l'autre mousse; ça alla bien, je reviens à ma soupe; l'autre, étant plus grand, était allé travailler à bord.

Le lendemain, encore prendre de l'eau, mais je ne savais pas qu'il fallait demander le tour. Je serais encore auprès de la pompe si une bonne femme n'avait pris pitié de moi; en venant avec l'eau, les enfants de Recouvrance se moquaient de moi; je n'étais pas très endurant, et quelquefois, plus tard, on me battait à coups de tête (6). Je ne connaissais pas cette méthode. Je m'y mis bientôt, m'appliquais au mur, et, lorsque je voyais mon bélier arriver la tête baissée, je me retirais et le bélier de Recouvrance frappait de la tête contre le mur; c'était un avis que mon père m'avait donné.

Le navire étant en réparation, on avait délivré quelques bordées ou même la quille; comme on ne s'est pas assez hâté de boucher le trou, voilà le navire rempli d'eau; mon père, pas de bonne humeur, crie au mousse: « Le grand, débarque » et me voilà mousse en pied et pas riche en connaissance. Cependant, j'avais quelques petites notions, car depuis quelque temps, je faisais mon tour de basse messe et étais obligé d'avoir le soin du ménage, pendant que les femmes, ma mère et la servante, étaient à la grande messe à Porspoder qui ne durait pas moins de quatre heures, car, à cette époque, la messe était longue (7); l'on y prêchait presque tous les dimanches. Cet exercice de basse messe m'avait fait quelque bien. C'est du reste un peu dans cette intention que ma chère mère me le faisait faire.

Laissons Brest et le reste tranquille et revenons à nos moutons. La goélette la *Clémence* prenait en lourd environ cent tonneaux, l'équipage composé de sept hommes, tout compris — mon père capitaine; et M. Demeule capitaine au long cours, comme « porteur » (\*) (les caboteurs ne pouvaient pas aller plus loin que le cap Finistère), trois matelots, un novice, et moi.

Le 18 mars 1824, on va en rade avec un temps pluvieux, vent du sud; des bateaux du port nous aidant. Aussitôt en rade, attrape à allumer le feu; là, il n'y avait ni paille ni genêt comme il y avait à la maison; attrape la boîte à tonti (8), une boîte en bois contenant de la toile brûlée ou plutôt

(6) Bagarre appelée « coup de boule » (coup de tête) qui était une pratique des garçons de Recouvrance.

(7) C'est-à-dire que, selon la coutume, un habitant de la maison allait de bonne heure à la basse messe et revenait garder la maison, tandis que tous les autres allaient à la grand'messe; bien entendu, il s'occupait de tout préparer pendant ce temps.

(8) Tontine ? = paillon; peut signifier de l'amadou.

bien roussie par le feu, que l'on mettait entre les jambes, un gros briquet appuyé dessus, sur lequel on frappait avec une pierre à feu; pas de soufflet autre que la bouche; enfin on a allumé le feu et on s'est mis en train de faire un rata de viande avec des pommes de terre; on a mouillé près du stationnaire, on a mangé le « souper » (9), ceux qui pouvaient le faire; quant à moi, je n'avais guère envie de manger, le mal de mer me prenait et je commençais à penser que j'aurais été mieux à la maison que là; mais on est en danse il faut danser; dans la nuit, les vents sautent au N.-E. et, au petit point du jour, nous voilà en route pour Malaga, sur lest et à l'aventure. Lorsque nous étions dans l'Iroise, j'étais déjà bien malade. Je regardais la terre, je vomissais. Je ne tenais plus. J'ai vu les hommes monter sur les vergues prendre un ris. Je me disais que je ne pourrais jamais monter comme eux. J'ai été malade huit jours de suite; heureusement que j'étais exempté de toute corvée; vers le huitième jour, nous arrivons sous le cap St-Vincent; là, pas de mer, regardant la terre de très près, aspirant cette odeur d'oranger, de citronnier, etc... Enfin, nous rentrons à Malaga, au bout de dix jours de mer. Quelques temps avant d'entrer, je voyais cette belle ville et aussi des navires allant et venant; j'en étais extasié. Aussitôt entré, on a dit de tremper la soupe, mais, hélas ! plus de feu, le mousse n'avait fait qu'admirer toutes ces beautés. J'ai été quitte pour quelques reproches et réallumer le feu.

Nous restons quatre jours à Malaga, pleins, nous allons à Adra prendre du plomb pour Rouen, à 65 F. par tonneau, je crois; nous mouillons le soir et, le lendemain au soir, nous partons avec 90 tonneaux de plomb, je crois; retournons à Malaga, où nous restons encore quatre jours prendre du vin, de l'huile, de la laine, des roseaux pour quenouilles et autres. Enfin, le 21 avril, nous rentrons en rade de Laber. Le soir, dans le port, vent E.-S.-E. Là, on débarque les marchandises achetées à Malaga, et puis l'on part pour Rouen, qui n'était pas chose facile à cette époque, la Rivière étant très mauvaise, et pas de bateau à vapeur à cette époque; en montant nous avons touché, et resté attendre le mascarin [mascaret] qui nous a fait flotter, en faisant craquer le navire, mais, sans accident, nous sommes venus nous amarrer au quai de Quillebeuf.

---

(9) On a dîné.

28 février 1882.

De Quillebeuf nous allons à La Vacquerie (10) où nous sommes restés quelques jours attendant la grande marée pour passer la traverse. Enfin nous atteignons l'île Lacroix, et en trempant la soupe à midi, je renverse toute la soupe bouillante sur ma jambe gauche; misère, il a fallu me couper le bas. Je voulais me jeter à l'eau, tant je souffrais. J'en ai été quitte pour quelques jours de repos. Enfin, arrivons à Rouen vers la fin du mois d'avril 1824; nous chargeons du bois de construction pour Brest. Le chargement s'est fait au chantier de M. Le Mir, au dessus du pont en bois, seul pont à cette époque, et qui ouvrait pour le passage des navires; arrivée à Brest vers la fin de mai, où le navire a été vendu.

Vers la fin de l'été, mon père est allé à Lorient faire construire une goélette, nommé l'*Adèle Désirée*, même grément que la *Clémence*. Mon père prit mon frère Michel pour mousse, et moi pas fâché.

Je suis resté à terre jusqu'au mercredi des cendres, encore 1826 que je pars pour Brest m'embarquer avec mon oncle Joseph Marzin sur le brick l'*Amélie*, nom de sa femme, ma tante Amélie Prat. Bien recommandé par sa mère, Honorée Trémen, belle-mère de mon nouveau capitaine; ce n'est que la honte qui m'a fait reprendre la navigation; mais, voyant mes camarades naviguer, je me suis décidé à faire comme eux. Nous partons de Brest, sur lest, pour Bordeaux. Aïe, mal de mer encore, ne tenant pas debout; enfin, arrivons à Bordeaux, où l'on charge pour Cadix (Espagne) : froment, farine et liquide; nous avons alors une garnison française là. (\*)

De Cadix, sur lest, à Malaga, où l'on s'engage pour aller à Almeria, La Roquette et Adra prendre du plomb pour Bordeaux, où nous arrivons après 58 jours de mer; de là, on charge vin blanc pour Jersey, à 15 F. par tonneau; puis, sur lest, à Laber, d'où nous ne partons qu'à la fin de septembre, sur lest, pour Bordeaux, où nous restons longtemps, en chargement pour Cadix et Gibraltar; de là, encore à Malaga, ensuite à Adra où il ne faisait pas beau; c'est une rade

---

(10) Propriété appartenant aux Vacquerie. (Léopoldine Hugo avait épousé Charles Vacquerie. Mariés depuis six mois, ils se noyèrent au cours d'une partie de bateau dans la Seine, le 4 septembre 1843).

foraine, et, en plein hiver, obligés de dérader plusieurs fois; enfin, nous pouvons terminer et partir, en y laissant la seconde ancre avec son câble; alors, il n'y avait pas de chaîne. Quelques jours après, ne pouvant doubler le cap St-Vincent par le gros vent d'Ouest, nous avons fait route pour Cadix, où nous avons passé les Gras 1827. Avec bien des misères, surtout pour le mousse, et éprouvé bien du mauvais temps, et avoir roulé autant qu'il est possible à un navire de le faire sans chavirer, nous avons pu arriver à Rouen (c'est à ces époques-là que mon oncle Gildas Corric, cousin germain de ma mère, s'est perdu corps et biens. On croit que c'est dans le Raz Blanchard). Vers la fin d'avril, nous arrivons chez nous à Laber, sur lest. Je prie ma pauvre mère de demander à mon capitaine de me débarquer pour rester à l'école. Ce qui a été fait. Au mois de mars 1828, j'embarque, novice, sur le même navire; nous chargeons des canons et autres à Quelern et Brest pour Dunkerque, à 15 F. par tonneau; là, nous chargeons pour Brest, charbon de terre à 6 F. par tonneau; nous avons eu 28 jours de mer. De là, nous allons, sur lest, à Toul ar Hiri (11) et Morlaix, charger pour Marseille où nous arrivons sans encombre à Marseille vers juillet. Rien à faire, on y chargeait pour le Havre à 13 F. par tonneau.

Conduits par un brick de guerre, ayant été à Cadix prendre le convoyeur. Nous étions 40 navires environ. En partant de Cette, nous nous sommes dirigés sur Marseille pour y prendre le convoyeur; nous trouvons juste, lorsque le convoi était près des îles Pomegues. On se faisait conduire par un navire de guerre, craignant les corsaires algériens.

La prise d'Alger 1830 nous a débarrassés de tout cela; plus de corsaires algériens.

Notre capitaine va par terre à Cette, où il s'affrète pour Rouen à 55 F.; dans le mois d'octobre, nous relâchons à Portsall où mon père me fit débarquer pour aller en second avec lui, sur la goélette *Adèle Désirée*. J'aurai voulu pouvoir refuser, mais les ordres du père étaient là. Je devais faire un bien triste second. Nous partons de Brest à la fin de décembre 1828 pour Requejada (Espagne). En arrivant sur les côtes d'Espagne, avec grand vent de Nord et N.N.O. neige abondante; nous avons failli nous perdre; heureusement que nous

---

(11) Toul ar Hery (le trou des charettes), en Plestin : petit port à l'embouchure du Douron, est devenu sur certaines cartes modernes Toul an Hery (le trou d'Herry).

nous sommes trouvés dans la baie de Santona (12), et sommes entrés dans le port. Quelques jours après, un pilote nous a conduits à la rivière San Martin de Carrena, au bout de laquelle se trouve le petit village de Requejada (13), où nous avons chargé du froment pour Marseille, à 40 F. par tonneau; mais il fallait venir à Brest, faire franciser le blé, décharger et recharger; c'est ce que nous avons fait, puis en route pour Marseille, vers la fin de février, avec vents du S.S.E. Dès que nous fûmes au large, vent de S.O. et Ouest, tempête, nous sommes cependant allés jusqu'au cap Finistère, même au sud. Mais les tempêtes se sont succédé, et nous avons dû venir en relâche à Brest, le navire prenant beaucoup d'eau; les hommes exténués de fatigue et ayant les jambes enflées par l'effet de la mer, étant toujours mouillées.

A Brest, il a fallu décharger, et on a reconnu beaucoup de blé mouillé; la cargaison est restée là et le voyage rompu; il a fallu faire de grandes réparations au navire, quoique n'ayant que 3 ans. C'est pendant que l'on réparait le navire, le 3 avril, que ma sœur Gabrielle est née. On est venu chercher mon père, et moi resté seul surveiller les réparations, ce qui ne m'arrangeait guère, mais les ordres du père étaient là.

Après les réparations, nous allons prendre du charbon à Swansea pour Brest. Après le voyage de Swansea, nous avons fait un voyage à Bordeaux où nous avons chargé de vin pour le Gouvernement à 16 F. par tonneau de 4 barriques, et après cela le voyage de Quimper à Brest. De Brest, nous allons à Quimper charger du bois de construction pour Brest, rais de charrettes et autres bois. On a pris à Quimper ce qu'il y avait de bois, nous sommes descendus à Bénodet compléter; aussitôt arrivés, mon père me fit descendre avec lui pour demander une personne pour me conduire à un manoir des environs, pour annoncer notre arrivée et prier d'envoyer les bois. Mon père entra dans la cour d'un boulanger nommé Leclinge (ou Le Clinch) et demanda au garçon boulanger qui s'y trouvait s'il ne connaissait pas une personne quelconque pour me conduire au manoir, ou château, où demeurait le chargeur; le garçon fut malhonnête à l'égard de mon père; voilà qu'ils se crochent tous deux; le garçon attrape une bûche et allait frapper mon père; j'arrache la bûche de la main du garçon et le pousse dur contre un mur;

---

(12) Petit port à une trentaine de kms à l'est de Santander.

(13) Petit port à 22 kms à l'ouest de Santander, sur la rive droite de la Ría du Saja.

voilà un tapage infernal et mon homme fait le malade; l'affaire va à Quimper, au tribunal correctionnel. Nous partons pour Brest, et en arrivant, il y avait une signification pour mon père, à paraître en mon lieu et place au tribunal de Quimper, où il a obtenu pour moi une condamnation à une amende; les autres sont décorés pour sauver leurs semblables, et moi, j'ai été avili pour avoir sauvé mon père; après, on vient nous dire que l'univers envie nos institutions, surtout en justice, et moi, je dirai et prouverai par ce récit qu'il n'y a nulle part des injustices plus flagrantes qu'en France; aussi je répète assez souvent : « Triste France, avec tes injustices ! »

Pendant notre voyage à Quimper, Joseph Prat, frère aîné de ma mère, est mort. Ma pauvre mère, par suite de chagrin, a eu des moments d'aliénation; aussi, lorsque je suis allé de Brest la voir, et l'ayant vue dans un état de surexcitation, ai-je pleuré comme je n'avais jamais fait jusqu'à là, car j'aimais infiniment ma mère; après cela et jusqu'à sa mort, elle a eu des moments lucides. Triste sort, hein ?

Je reprends le 8 mars 1883.

Le 27 septembre 1829, mon père fit embarquer le capitaine Jacobin, de Pratpoul, en Porspoder, comme « porteur » avec moi; je lui ai observé de mon mieux que j'étais trop jeune pour conduire un navire, et de plus, je n'avais pas les connaissances voulues. Il fut donc convenu que Jacobin ferait les affaires de terre et conduirait le navire; pour cela, il avait pour appointement six tonneaux (\*). Notre premier voyage fut : partir de Brest pour Swansea (Angleterre), prendre charbon pour Brest, destiné à Monsieur Barazer, armateur du navire; 1.400 F. en travers pour 120 tonneaux environ, de Brest à Newport (Angleterre), prendre la fonte pour Rouen, 30 F. par tonneau. En partant de Newport, relâche à l'Aber Wrac'h par suite de gros vent d'amont. Vers le commencement de décembre, arrivons à Honfleur pour attendre la marée, pour monter; alors, il n'y avait pas de bateau à vapeur, avons monté à la voile, accompagnés d'un bateau d'aide de Quillebeuf; nous avons monté la Seine jusqu'à Quillebeuf, le long de la côte Sud, avons fait plusieurs posées pour atteindre Quillebeuf, et de là, à Villequier; arrivés à Rouen vers le 15 décembre; la glace prenait, et après,

plus aucun navire n'a monté, nous avons pu juste monter avant que la rivière ne fût prise; la glace est devenue si forte que, vers Noël, nous traversions la Seine de Rouen à Saint-Sever, sans le recours des ponts; plus tard, les voitures y passaient, et on a établi sur les glaces des restaurants, des petits théâtres pour les dimanches, ainsi que des boutiques de marchandes de fruits et des baraques pour louer des patins. C'est quelque chose de merveilleux que de voir patiner les personnes qui savent se servir des patins.

Vers la fin de janvier, dégel; nous descendons La Bouille, lesté. En arrivant, et par l'obscurité, notre bout-dehors de beaupré rentre dans une croisée de 1<sup>er</sup> étage d'une maison; cela était vers minuit. Grande frayeur pour les habitants. J'ai eu les pieds dans la croisée, ainsi qu'un autre du bord, pour pousser le navire, et avons réussi de le pousser au large et, une fois au milieu de la rivière, avons mouillé sans bruit; alors, il n'y avait pas de chaîne, tout câble; enfin, personne ne nous a vus, le brouillard étant si intense; après avoir lesté, avons descendu jusqu'à Villequier; nous étions mouillés vis-à-vis la ville. Vers 10 heures du soir, des glaçons ont commencé à tomber sur nous; nous avons commencé à virer vers 11 heures, afin d'aller contre la côte et nous retirer des glaçons. Il était 10 heures du matin avant que nous avons pu avoir notre ancre : le câble ne faisait que glisser sur le guindeau, puis le câble ne passait plus dans l'écubier tant il était gros de glace qu'il fallait casser avec une masse; quelle misère pour tenir cette masse avec un pareil froid ! quelle nuit de misère ! Etant contre la côte, on s'est garé de son mieux, tantôt avec des vergues de rechange, tantôt avec des forts glaçons que nous percions avec une pince.

Cette année-là, comme les autres, Carnaval est arrivé. On m'a engagé à me déguiser en fille, ce qui a eu lieu, et les jeunes filles du pays se sont mises en garçons; nous dansions tous ensemble dans un petit café, chez M. Dubeuf, où le patron jouait du violon. On est venu nous inviter à traverser la rue et à aller danser chez M. Recher, qui tenait aussi un café; tôt après, on nous conduit dans une salle où la table était servie, et copieusement servie. Nous avons bien bu et bien mangé, et puis, attrape à danser. Après la danse finie, les demoiselles du pays, qui étaient en garçons, sont venues me conduire jusqu'à bord, puisque j'étais déguisé en fille; quelle nuit de plaisir ! Je crois, si ce n'est pas la plus belle nuit de mon existence, c'est du moins une des plus belles; conduit par tout ce qu'il y avait de bien en fait de demoi-

selle, à Villequier. Je ne sais comment ces jeunes filles m'ont pris en amitié, attendu que je n'étais pas très riche en français, et que je bégayais d'une manière extraordinaire. Je n'ai jamais pu dire mon nom qu'en épelant. Quelle fatalité, hein, pour un homme si vif que moi; misère, quoi !

Je reprends le 11 février 1884. Quel paresseux je fais ! plus on est vieux, plus on est entraîné à la paresse, il paraît.

Vers la fin de février, le navire, poussé par les glaces à la côte, flotte à la fin, nous faisons route pour Newport (Angleterre), chargeons de fonte pour Rouen. Pendant le chargement, nous allions le soir chez notre boucher Striou, qui avait plusieurs demoiselles de notre âge; nous étions tous jeunes gens, à bord de la goélette *Adèle Désirée*, plus tard nommée *Clémence*. Nous dansions le soir, et étions très bien venus du père Striou, de sa dame et de ses demoiselles; aussi avais-je hâte de voir le soir arriver. En mars, nous montions la Seine avant d'arriver à Quillebeuf. Brume, et nous voilà échoués au milieu de la rivière, à une lieue environ en aval de Quillebeuf; la morte eau arrivée, impossible de faire renflouer le navire; on a débarqué sur une allège près de la moitié de la fonte, mais peine inutile, le navire est resté là. Au réveille (14), (\*), le grand flot et le mascaret sont venus, le navire était à moitié chaviré vers l'Ouest; lorsque le mascaret arrivait, nous étions obligés de monter dans les haubans, et la lame déferlait parfois sur nous; enfin, un jour, nous flottons, ou plutôt une nuit; arrivons à Quillebeuf, où nous prenons les marchandises que nos allèges y avaient déposées; après, embarquement, route pour Rouen.

Vers le mois de mai, nous partons de Rouen, encore pour Newport, et faisons notre voyage sans accident.

De Rouen, nous venons à Brest charger du blé pour Marseille, d'où nous allons, après déchargement, à Bandol, charger du vin pour Rouen, 65 F. par tonneau. Nous arrivons à Rouen en novembre, et après, nous allons à Argenton, voir à trouver fret aux environs. Etant arrivé, mon père me dit : « Tu vas débarquer, ton frère aîné Michel va te remplacer et toi, tu vas au service, ta place est faite pour aller second sur le lougre le *Trementin*, capitaine Coulebeau, appointement 45 F., 24 de paie et 21 de supplément ». Quelques jours après, me voilà second sur un lougre de Sa Ma-

---

(14) Revive-reverdi : en breton grande marée.

jesté Louis-Philippe, mon vieil et regretté ami et Roi. En partant de Brest pour Rochefort, premier voyage, je remarque, en entrant dans le pertuis breton, que mon capitaine était saoul et avait saoulé aussi les hommes de son quart. Je conduis le navire sur la rade de l'île d'Aix. Lorsque mon capitaine s'est dégrisé, nous avons monté à Rochefort; de là, nous sommes revenus sur Brest, où nous sommes allés en rade envoyer la poudre à la frégate la *Melpomène*, puis charger pour Cherbourg.

Dans la traversée, ri autant qu'on rit avec un ivre tel qu'était mon capitaine; de retour à Brest, craignant d'être compromis dans les farces de mon patron, je demande à permuter et j'ai réussi à trouver une place de matelot sur le *Bisson*, capitaine Yves Morel, brave et digne homme. Le *Bisson* était aussi un lougre et tout-à-fait semblable au *Trementin*, mais le capitaine était un homme sage; seulement, étant second, j'étais exempt de corvée, tandis que, matelot, j'allais comme les autres travailler à la garniture (\*) et autres magasins, quelquefois traîner des charrettes chargées de goudron ou autre.

J'ai fait mon premier voyage à Lorient, puis un à Cherbourg et, à la fin de l'année, on nous a envoyés sur la rade de l'île de Bas, en station de huit hommes que nous étions, tout compris; on a mis 4 autres, soit 12 en tout; nous devons rester longtemps, disait-on, sur cette rade, surveiller les arrivées d'Angleterre, où le choléra régnait alors. Avant de partir de Brest, j'ai demandé et obtenu, pas sans peine, de M. Giquel-Destouches, directeur du Port de Brest, l'autorisation de débarquer à Roscoff (p. 33), mon année de service finie. Il a exigé de moi de fournir un remplaçant, au goût de mon capitaine; c'est ce que j'ai trouvé à l'île de Bas, le nommé Michel Moal. Allons avec le capitaine à Roscoff, avec mon capitaine et mon remplaçant; me voilà débarqué du service, mon année faite, et assez de service pour passer mon examen (15); débarqué le 2 janvier 1832.

---

(15) L'examen de maître au cabotage.

Je reprends le 12 novembre 1885.

C'était donc le 2 janvier 1831. Après être débarqué, j'offre à mon capitaine, ou lui m'offre je ne sais trop, une chopine de vin, ainsi qu'on dénommait à cette époque le 1/2 litre. Là étant, vint le capitaine de la patache des douanes, qui me dit qu'il partait, le lendemain matin, pour l'Aber Wrac'h et qu'il m'offrirait passage, qu'il me prendrait en passant, sur la rade de l'île de Bas; ce qui fut convenu fut fait, et le 3 au soir, nous étions à L'Aber Wrac'h, prendre mes effets sur le dos, et fus coucher chez une cousine de ma mère, Monique Corric, mariée à Tonton Quentin, sous-brigadier des douanes, demeurant à L'Aber Benoit. Le lendemain, route pour la maison, ayant laissé mes effets chez ma tante, qui me sont envoyés par des meuniers. Une fois bien ancré, j'allais à l'école d'hydrographie (\*) chez M. Loublé, ancien lieutenant de vaisseau. En juin, levée pour service (\*) pour les marins non embarqués. J'embarque ou nous embarquons, presque tous les jeunes gens qui étaient chez eux, moi et Kerneau Yves, sur le chasse-marée « *Marie-Renée* » de Quimper, capitaine Kerreneur Joseph, à Argenton, d'où nous allons à Marennes prendre du sel pour Caen (13 F. par 11.000 kilogs, pas fort, hein ?). Arrivés à Marennes, on nous fait aller au chenal St Martin du Gua (16), d'où nous étions distants d'un kilomètre environ; on charge, le bateau était vieux et faisait eau; enfin nous étions jeunes et nous pompions de notre mieux; en passant ici, nous relâchons à Argenton (\*). A cette époque, nous avions beaucoup de navires commandés par des capitaines de chez nous, et d'habitude, on venait au pays en passant, ce qui a nui beaucoup à notre pays, c'est-à-dire que ça a empêché des fonds de rentrer; enfin, c'était la mode; il fallait passer par là. Nous partons pour Caen et déchargeons le sel, et nous descendons la rivière et faisons route pour Argenton; chemin faisant, on a établi le compte, et il nous revenait à chaque matelot 22 F.; pas riche, hein ! pour trois mois environ; nous étions à la part (\*); allez dire après que la navigation d'autrefois était lucrative... Après cela, je suis resté à terre jusqu'au mois de décembre, que je suis embarqué en second à bord du brick le *Prosper* de Brest, capitaine Masson Dominique, de

(16) Ce canal, long de 3,5 kms, relie le petit port de Marennes à l'estuaire de la Seudre.

Molène. Le navire était très vieux, et après les réparations les plus urgentes faites, le navire affrété pour aller charger du froment au Pont L'Abbé pour Marseille, 25 F. par tonneau, relâche à Poul-ar-Velin, rivière de Landerneau; sommes entrés à l'île Tudy, vers la fin de février, après être chargés, et reçu notre cargaison par allèges, le navire ne pouvant monter au Pont L'Abbé, d'où nous étions partis au commencement de janvier; nous avons fait plusieurs sorties de Brest, relâché à Camaret, une fois ou deux fois.

Le 26 mars, nous mettons à la voile pour Marseille; vent de sud, beau temps, qui présage presque toujours mauvais temps; au fait, après huit jours de mer, nous sommes obligés de relâcher à Brest, ne pouvant plus lutter contre le mauvais temps, la fatigue du navire, qui prenait beaucoup d'eau. Nous sommes arrivés en rade de Brest esquinés, n'ayant pas eu aucun repos depuis quelques jours; enfin, on dormait debout; d'autres avaient les bras ou jambes enflés, et ne pouvant plus rien faire.

On décharge le navire à Brest; on évente un peu la cargaison, on la rembarque, et faisons route pour Marseille. De Marseille, nous allons sur lest à Port-Vendres charger pour Rouen, 50 F. A Rouen, on a voulu vendre le navire; n'ayant pas trouvé d'acquéreur, nous sommes venus à Brest, ayant 10 mois et 10 jours de voyage. Là, le navire a été vendu pour L'Orient, et me voilà encore à terre et à l'école (\*), attendant de trouver une place de second ou autre.

Je reprends le 19 novembre 1885.

A la fin d'avril 1834, j'allais conduire un bateau au moulin de Bel Air, chargé de pierres meulières. Auprès de Guerbrian, le bateau coule. Je prends mon aviron et nage jusqu'à terre, mais Mahé Adolphe, qui était resté où le bateau avait coulé, se met à crier qu'il se noyait. Je nage vers lui, et suis assez heureux de lui donner l'aviron que j'avais conservé et placé sous sa poitrine; le voilà hors de danger, mais je me fatiguais et étais sur le point de couler lorsqu'un bateau est arrivé; les hommes m'ont pris par les cheveux; me voilà sauvé, mais j'ai eu une forte indisposition, ayant avalé plusieurs bouchées d'eau de mer.

Dans le courant du mois de mai, mon père me fait aller à Brest prendre le commandement de sa goélette la *Clémence*, avec un capitaine comme porteur ou prête-nom. De Brest,

nous allons à Lannion charger du froment pour Toulon, à 25 F., où nous arrivons au mois d'août. J'oubliais de dire qu'en partant de Lannion, le navire fit eau; nous venons à L'Aber tâcher d'étancher la voie d'eau; quelques jours après notre départ de L'Aber, encore une voie d'eau, et sommes arrivés à Toulon miraculeusement, ayant pompé toute la traversée.

Rien dans ce port pour charger le navire. Je fus par terre à Marseille et engage le navire pour aller à Bandol charger du vin pour Rouen à 20 F. par tonneau. Triste fret, hein ! A Rouen, nous ne trouvons rien et venons à L'Aber attendre fret. Au mois de février, nous partons de L'Aber-Ildut pour L'Aber-Benoît charger du bois d'acajou, café et sucre d'un navire en avarie, pour Le Havre, à 13 F. par tonneau.

Du Havre, relevons sur lest pour Dunkerque; pris du charbon pour Brest à 11 F. De Brest, route au lest pour Setubal (Portugal) prendre sel pour Dunkerque à 25 F. Le 12 mai, je tombe à la mer, par le travers des Berlingues; au bout de 10 à 15 minutes, le navire ayant viré de bord, on m'a jeté un bout de corde, et me voilà encore une autre fois sauvé. Nous arrivons à Dunkerque vers la mi-juin; encore du charbon pour Brest, à 6 F. cette fois. De Brest, ne trouvant pas de fret, venons désarmer à L'Aber-Ildut, et vers le mois d'août, je débarque et reste pour me disposer à passer l'examen, que j'ai passé le 12 et 18 mars 1836; admis maître au cabotage (\*). Pour mes examens, j'étais, même nous étions trois candidats d'ici, chez Françoise Perrot, vieille fille; payons pour pension, 24 F. par mois, nourris et couchés, pain, beurre le matin, bonne soupe et bon bouilli le midi, le soir, un très bon rata, avec le restant de bouilli et pommes de terre, très bien préparé, plus bonne figure d'hôtesse. Nous étions sur le quai de Brest, au 3<sup>e</sup> étage à gauche de la Grande rue, 3<sup>e</sup> maison. Ah ! ce qu'il faisait beau vivre en ce temps !

Reste la question d'avoir une place de second ou de capitaine. Cette dernière ne s'étant pas présentée, j'embarque en mai en second sur le brick *L'Auguste*, de Brest, capitaine Le Ven Tanguy, brave et digne garçon; nous partons de L'Aber Wrac'h pour Marseille vers la fin de mai. De Marseille, nous allons à Palerme (Sicile) prendre des ordres; on nous envoie à Licata prendre du soufre pour Rouen, où nous arrivons vers la fin d'août; à Rouen, nous chargeons de la farine et venons compléter au Havre notre cargaison farine, pour Cette, à 35 F. De là à Rouen avec vin et autres,

à 55 F. Arrivés à Rouen en janvier ou février, ordre de la part de M. Bersolle, armateur, de me diriger sur Saint-Valery s/S, prendre commandement du brick la *Bonne Mère*, en remplacement du capitaine au long cours Prat Michel, malade, avec ordre de venir le conduire à L'Aber Wrac'h; c'est ce que je n'ai pas pu réaliser, le pauvre diable de cousin est mort à Saint-Valery; misère, quoi ! Mon cousin était de Kerharan, en Porspoder. Le navire était chargé de froment à 30 F., pour Marseille. La sortie de Saint Valery est très difficile pour les navires calant d'eau; aussi n'ai-je pu sortir qu'à la fin de mars. J'attendais avoir des reproches, mais il n'y avait rien de ma faute. J'arrive à Marseille au courant d'avril où j'ai pu trouver fret pour aller à Girgenti (Sicile) (\*) prendre soufre pour retour à Marseille; le voyage se fit assez prompt, et au lieu de reproches, j'eus quelques petits compliments de mon armateur.

Etant à Marseille avec mon vieux brick, la *Bonne Mère*, pas possible de charger sur cette place. Mon ami Robert, mon courtier, me procura une charte partie pour aller à Naples sur lest, prendre charge pour Dunkerque, soufre, suc de réglisse et os, 50 F. pour soufre, 60 F. pour réglisse et 70 F. pour os. Le choléra était très fort à Naples; il en mourait de 1000 à 1200 par jour. J'arrivai vers le 20 juillet et fis mon testament, la nuit qui précéda mon entrée en ce port, mais, heureusement, personne ne fut atteint dans le port. Je fis une traversée assez heureuse; parti de Naples le 15 août, arrivé à Dunkerque le 8 octobre, où j'appris la mort de M. Auguste Bersolle, mon armateur. Pendant que je commandais la *Bonne Mère*, j'ai envoyé à mes parents, père et mère, 2.500 F., qui ont été bien réduits par la perte du brick-goélette l'*Union*.

J'écrivis un peu partout, pour demander à venir sur la côte de Bretagne prendre blé ou avoine pour la Méditerranée : même réponse de partout, votre navire trop vieux, et ne peut charger ici.

Il m'a donc fallu accepter d'aller à Newcastle prendre charbon pour Marseille, 21 livres sterling par Keel (17) : 21 tonneaux 1/2 environ chaque Keel. Avant mon départ de Dunkerque et à mon départ, vers le 10 novembre, un point de côté à la hanche droite et toux sèche; très secoué dans les mers du Nord. J'arrive à Newcastle vers le 18; parti vers le

---

(17) Keel : chaland charbonnier, chaland de charbon de 21.518 kg. La keel fait donc 21.518 kg. Keel est un mot anglais.

30; pendant mon séjour, brume froide et toussant toujours; sorti des mers du Nord, assez bien. Le navire prenant un peu d'eau, une fois hors la Manche, fais route pour la côte de Portugal; le temps vient très mauvais, vent contraire, et le navire prenant beaucoup d'eau, route pour Brest, où j'arrive vers le 20 décembre. Il fut décidé de décharger le navire et de le caréner. Pendant ces opérations, je souffrais de mon point de côté; enfin, le 30 décembre, je fus consulter M. Le Guen, médecin, qui m'ordonna de me mettre au lit, qu'il viendrait le lendemain me voir. De fait, il arriva le matin; lorsqu'il vit ma maigreur, il me dit que j'aurais dû être au lit depuis longtemps; des sangsues au côté droit, vésicatoire au bras, aïe, me voilà pris oppression et ne tenant plus sur mes jambes. Le navire rechargé et réparé, il fallait partir; il a fallu me faire remplacer par Salaun Prosper, mari de Victoire Cloitre; enfin, au bout d'un mois, j'ai dû venir à la maison, encore très essoufflé; le printemps venu, j'étais un peu mieux.

En octobre, j'ai pris le commandement du vieux brick-goélette l'*Union*, appartenant à M. Alexandre Bouët, chargé de froment à Landerneau pour Le Havre; mis en route vers le 15 novembre; vent contraire; relâche à Camaret, puis à L'Aber-Ildut; parti le 21 ou environ; fait route, grosse mer; le navire prenant beaucoup d'eau; le lendemain, les pompes engagées ne pouvant plus fonctionner, puisons par les logements; deux jours dans cette position, sans pouvoir attraper aucune terre, par les vents variables; voulu aller à Perros: impossible, vent de sud; fait route pour la côte anglaise; au milieu de la Manche, passé une bien triste nuit, l'eau augmentant toujours; vu un trois-mâts, fait route dessus, le pavillon en berne; le trois-mâts en panne, mis la chaloupe à la mer et envoyé la chaloupe près du bord. Retour rapide et me suis embarqué, les larmes aux yeux, abandonnant mon navire au gré des flots, vers le 24 novembre, et engloutissant environ 1.800 F. tant pour les 5/16 que j'avais dedans, 1.250 F., plus 500 F., dépenses faites. Ce navire se nommait le *Héros du Havre*, capitaine Le Thiou, allant à Rio de Janeiro. Le capitaine, monsieur on ne peut mieux. (Le capitaine Le Thiou m'a donné 50 F. et un chapeau, en le quittant; plus tard, j'eus le plaisir de le voir au Havre et à Honfleur, et lui ai remis les 50 F., et me suis promené avec lui, me montrant à sa famille, où j'ai reçu le meilleur accueil possible).

Le lendemain, rencontrons une goélette belge, *Diligence d'Anvers*, capitaine Gaspard Simons, allant à Setubal (Portugal) qui a bien voulu me prendre à son bord, mes quatre hommes d'équipage et mon passager, car je ne tenais pas à aller à Rio, à cause du chagrin que j'aurais donné à mes parents.

Je reprends le 12 mai. On remarquera que je suis un peu comme la tortue.

Mon belge, mon capitaine était aussi un digne homme. Nous arrivons à Setubal vers le 10 décembre, après avoir essuyé des temps atroces; nous avons sauvé quatre norvégiens qui étaient sur un navire rempli d'eau, mais chargé de bois; ce brick avait été chaviré du coup de mer; les quatre personnes qui étaient couchées ont été noyées; enfin le sauvetage de ces quatre marins était quelque chose d'épouvantable; sont venus sur une ligne chacun à leur tour, et halés par nous comme du poisson, et cela la nuit, et une tempête affreuse; nous étions en cape, avec la grande voile au bas ris; le capitaine Simons a eu bien du mérite en sauvant ces pauvres naufragés.

Nous voilà donc sur les sables de la grève de Setubal; pas de patente de santé, ni moi, ni les Norvégiens, document dont les Portugais sont très avarés; après nous avoir fait courir et examiner par les médecins, on s'est décidé à nous admettre en libre pratique.

Je vais trouver le vice-consul français, qui était le représentant de la grande maison commerciale portugaise Torladós et C<sup>ie</sup>, représentée par M. Silva, que j'avais connu en 1835, lorsque je commandais avec un porteur. Me voilà donc en pleine connaissance et ce brave et digne homme reçut mes papiers du bord. Il m'engagea à aller à Lisbonne trouver le consul qui me mettrait mieux en règle que lui. Je fis placer mes hommes sur les navires français qui se trouvaient sur la rade de Setubal.

Dans la journée, M. Silva s'arrangea avec le facteur ou le courrier de la poste, me donna 8 piastres, m'embrassa et me souhaita bon voyage.

Vers la fin du jour, je dînai avec mon capitaine belge; je pouvais le régaler avec l'argent de M. Silva.

Puis, le soir, je monte sur une espèce d'âne ou de mule, armé jusqu'aux dents; nous avons voyagé une forte partie de la nuit. A la fin, nous arrivons sur le bord du Tage, vis-à-vis Lisbonne, mangeons un morceau, et puis, nous allons dans une barque, et arrivons à Lisbonne, où je me

suis occupé à me mettre en règle par notre consul. Je me suis égaré dans les rues et étais mort de faim; j'ai vu des petits gâteaux dans une maison et suis rentré, demandant « agoriente » ou eau-de-vie, puis un couple de gâteaux. Je fis rencontre d'une personne qui comprit que j'étais égaré dans les rues, me conduisit sur le port, où je trouvai le capitaine Crozo qui commandait le brick-paquebot *Rose du Tage*; il me dit de me dépêcher, qu'il partait le soir ou le lendemain matin pour Le Havre. Je fis diligence près du consul; tout étant terminé, je le remerciai et lui dis que je souffrais de la faim; il me donna un conducteur pour me conduire à un hôtel, où j'ai plutôt dévoré que mangé ! De là, on me conduisit à bord de la *Rose du Tage*; en arrivant, je trouve Stephan Christophe, de l'île d'Ouessant, que j'avais connu plusieurs années avant, lorsque nous étions mousses à Rouen; me voilà donc en pleine connaissance. Il me dit que le capitaine Crozo reste à Lisbonne pour affaires, et que ce serait lui qui conduirait le navire au Havre, avec le lieutenant pour porteur (capitaine au long cours), Stephan n'étant pas reçu. Il nous a très bien conduits, et dans douze jours, nous arrivons au Havre, vers le 28 décembre 1838. Depuis longtemps, on me croyait mort. J'avais écrit de Portugal; craignant que ma lettre ne fût pas arrivée, j'écrivis à mon frère Hippolyte, canotier du Préfet de Brest; aussitôt reçue, pris un cheval pour la maison, annoncer que je n'étais pas mort ou que j'étais ressuscité.

La première personne de connaissance que je rencontre au Havre, sur le pont de la Citadelle, a été Cloître Alexis, camarade de service sur le lougre le *Bisson*; me croyant mort, il fut surpris très agréablement; invitation à aller déjeuner avec lui; pas de refus. Puis je fus au bureau de la Marine, avec le reçu de mes papiers de bord, restés au consulat à Lisbonne; ensuite aux bureaux des deux journaux maritimes du Havre, priant les rédacteurs de faire part de l'abandon de mon navire, et surtout de faire connaître le bon accueil du capitaine Le Thiou, ainsi que du capitaine belge. Tout en me promenant au Havre, je rencontre des connaissances; entre autres, le capitaine Le Ven Budoc, de Porspoder. Je logeais chez la mère Baillier, rue du Galion, connaissance à mon père, où j'ai rencontré le capitaine Kerneau Yves, l'un de mes amis; le capitaine Le Ven m'engagea à rester un jour de plus, afin de faire route ensemble.

Nous prenons le bateau à vapeur pour Caen le 29 ou 30 ou 31; nous couchons à Caen, et fûmes arrêter des places à

la diligence pour Rennes ; pas de place que sur la banquette où nous nous logeons ; avec nous était le capitaine Péau, des Sables d'Olonne, venant aussi de perdre son navire, la *Claire*, sur les côtes anglaises ; il neigeait, il faisait froid ; oh ! quelle nuit de misère ! alors, on ne connaissait pas les pardessus. En arrivant à Rennes, M. Péau trouva place pour Nantes, mais nous, nous dûmes attendre au lendemain 1<sup>er</sup> janvier 1830. Dans la journée nous partons et arrivons à Brest dans la nuit du 2, vers deux heures du matin, à demi-gelés. Aussi, descendu, je fus frapper à la porte d'une auberge, à l'enseigne *La Vierge*. (Ho, Ho, L'enseigne de la Vierge). On a demandé « Qui est là ? » J'ai décliné mon nom ; on a répondu : « Il est mort. » « Non, mais je suis gelé ; dépêchez-vous de nous donner un lit pour mon compagnon et moi. »

Nous nous sommes couchés dans le lit des propriétaires, qui se sont levés pour nous faire place, et avons trouvé bien agréable de trouver un lit tout chaud.

Le matin, tellement enrhumé que je ne pouvais me lever. Fais prévenir mon frère Hippolyte à la Préfecture, qui s'est hâté de venir embrasser son frère (revenant) ; lorsque j'ai pu me lever, je suis allé voir M. Bouët Alexandre, armateur du navire que j'avais abandonné, puis chercher ma conduite (18) à la Marine, et à 4 heures soir, monté en voiture pour la maison, où j'ai embrassé avec un bien grand plaisir père, mère, frère et sœurs. Voilà, chers lecteurs, bien des misères. Je n'étais pas très fort en partant, par suite de ma fluxion de poitrine, fraîchement disparue, et ayant été forcé d'abandonner le vésicatoire que le docteur m'avait conseillé de garder longtemps ; mais dans la perte du navire, il m'a fallu tout abandonner.

24 juin 1886. Je continue et me traite de paresseux. Il y a plusieurs mois que je n'ai pas écrit.

Quelques jours après, je fus à Brest, au Bureau des classes, remettre mon permis du Havre. Triste réception : on voulait me donner un bulletin pour aller à Cayenne et rentrer au service à nouveau. J'avais beau leur dire que j'avais fait assez de service pour pouvoir me présenter aux examens de capitaine : tout fut inutile. J'ai répondu que, si j'étais malade ou plutôt incapable de servir, pour cause de faiblesse

---

(18) Frais de « rapatriement et de conduite » après naufrage.

de tempérament, que feriez-vous de moi ? Vous faire passer au Conseil de santé. — Eh bien, donnez-moi un bulletin pour m'y présenter.

Résultat : quatre mois de convalescence, et après cela, quatre autres mois. J'étais bien ennuyé, car je ne pouvais embarquer sur les navires de commerce; on m'offrait des commandements; lorsque j'allais à ce vil bureau des classes, demander à être embarqué, toujours même répétition : « Puisque vous n'êtes pas assez fort en santé pour aller sur les navires de guerre, vous ne devez pas non plus l'être pour commander au commerce ». Inutile de leur dire que, comme capitaine, je pouvais me donner des douceurs que je ne pouvais pas prétendre, comme quartier-maître au service. Je me débattais comme un diable dans un bénitier. Je criais fort, et on se moquait de moi. J'avais beaucoup de protecteurs, auxquels j'ai exposé que j'étais le fils aîné, non marié, que mon père et ma mère étaient vieux et très malades. « Allez chez vous, prenez un certificat du maire de votre commune. » C'est ce que je fis; mon oncle, J.-F. Bazil était notre maire, et me donna un bon certificat qui, cependant, ne contenait que l'exacte vérité. Je présente ce certificat à MM. Bazil jeune et Kerros, qui le déposèrent au Commissaire général, qui mit pour apostille : « Le titulaire est exempté du service par position de famille ». Cette pièce est restée au Bureau de l'Inscription Maritime, et égarée probablement. Plus tard, étant pris à nouveau pour le service, je l'ai demandée; on m'a répondu comme on a l'habitude de répondre dans les bureaux de France : « Inconnu ». Triste pays, hein ! que j'ai maudit plusieurs fois. Pourquoi ne pas laisser libres, et cela pour l'intérêt de la France et des Français, ceux qui veulent rester au commerce, et prendre pour le service ceux qui désirent y aller ?

En 1839, au mois d'août, n'ayant pas trouvé à commander, je me suis embarqué en second, à bord du brick le *Roilon de Bouin* (19), capitaine Alexis Cloitre, celui que j'ai rencontré comme première connaissance au Havre, en arrivant de Setubal, camarade de service, né à Landerneau, mais ses parents étaient de Porspoder; capitaine au long cours, brave et digne homme. De Brest, nous allons à Malaga, mon ancien pays, c'est-à-dire que j'avais été plusieurs fois. Je pouvais donc servir de pilote. De Malaga, nous venons au Havre avec du plomb, caisses de raisin, oranges et figues,

---

(19) Bouin, ancien port aujourd'hui envasé à la limite de la Loire-Atlantique et de la Vendée.

à 25 F. le plomb, 50 F. les autres marchandises. Du Havre à Brest, avec du plâtre, nous prenons futailles vides pour aller remplir à Cette, mais, avant de partir, la maison Kerros père m'envoie au Havre prendre le commandement de leur brick, la *Léocadie*. J'obtiens, mais difficilement, le permis pour aller au Havre, toujours pour ce maudit service, où l'on veut m'y mettre et m'enterrer, je crois, mais j'étais là, entêté comme mule; ils me prendront encore plusieurs fois, mais ils ne me tiendront pas.

J'arrivai au Havre vers les premiers jours de 1840. Quelques jours après, on me fit installer le navire, et peu après, M. et Mme Kerros, armateurs, nous invitent à déjeuner, et après, on nous débita un petit chapelet plus ou moins ridicule. On dit à M. Labado, capitaine au long cours, qui commandait le navire : « Labado, nous avons fait venir Masson pour prendre commandement de votre navire, mais nous nous sommes décidés de vous laisser le commandement; et vous, Masson, vous serez le second; vous avez de l'ordre, vous tiendrez la bourse; et vous, Labado, vous êtes bon marin, vous conduirez le navire. » Nous sommes restés consternés tous les deux. Labado, ne voyant pas d'autre commandement, accepte, et je suis obligé de le faire aussi, ne voyant rien en vue; et retourner à Brest, je serais pris pour le service. On me demanda les appointements des navires qui allaient aux colonies. Labado dit : « 120 F. par mois était le cours ». — « Eh bien, Masson vous les aurez. » A quoi je réponds que je ne puis pas prendre la bourse, puisque M. Labado était le capitaine. Enfin, du Havre, nous allons à Trieste (Autriche). Je crois que l'armateur a cru qu'un capitaine au cabotage n'était pas aussi capable de conduire un navire à Trieste qu'un capitaine au long cours. Nous faisons le voyage à Trieste, amis comme cochons. Lorsque mon capitaine avait une invitation à dîner en ville, il me faisait toujours inviter aussi. Du Havre à Trieste, diverses marchandises : balles de coton surtout; nous faisons un petit fret de 5.000 F. environ, pas fort pour un navire qui jauge 230 tonneaux environ. De Trieste à Fiume, sur lest, prendre des merrains pour douvelles et pour Marseille, environ 4.000 F. de fret. M. Labado affréta le navire pour aller à Almeria prendre ordres, pour prendre du plomb pour Nantes, à 27 F. par tonneau. Quelque temps après, je me promenais le soir avec des capitaines de Rouen, je rencontre mon capitaine, qui me demande s'il n'était pas temps d'aller à bord. N'étant pas habitué à ces sortes de reproches, ni à d'autres, trouvant mon capitaine de

côté, je lui demande ce que cela voulait dire. « Bien sûr que quelqu'un vous a fait un rapport contre moi. — Oui, me dit-il, vous étiez venu au Havre pour me démonter. — Oui, car les armateurs me disent que, si je n'allais pas, un autre irait; sans cela, je n'aurais pas accepté. Vous avez dit qu'il y a 27 jours que je ne suis pas allé à bord, et autres rapports si mensongers que ces derniers. » Ennuyé de toutes ces observations, je lui dis : « La chaloupe m'attend à la cale Rebour pour aller à bord. A cet effet, je vous souhaite le bonsoir, mais avant de vous quitter, je vous offre ma main ou ma figure pour cracher dedans. — Oh, je vous donne une poignée de main, Monsieur Masson. — Je vous remercie, Monsieur Labado. Tout a été amical entre nous jusqu'à présent. Je n'ai pas contesté la décision de M. Kerros au Havre de vous laisser le commandement; cependant, je crois que j'étais en droit de l'exiger, puisqu'on m'avait fait partir de Brest pour Le Havre pour commander et non pour naviguer en second. Je vous prévient que, demain, j'écris à M. Kerros pour lui demander s'il veut me donner le commandement, que je ne veux plus rester en second. »

Quelques jours après, je reçois une lettre de Brest pour débarquer mon capitaine, avec une lettre à remettre au correspondant, à cet effet. Nous allâmes tous deux chez le consignataire ou correspondant, qui régla avec mon capitaine, qui fut débarqué, et moi embarqué comme capitaine. A cette époque, Brest était loin de Marseille, il fallait 10 à 12 jours pour avoir une réponse, et chaque lettre coûtait un franc 60 centimes.

De Marseille, je me suis dirigé sur Almeria; ordre d'aller à Adra charger du plomb. Je fus assez heureux sur cette rade, et pus faire le chargement sans dérader, ce qu'on est obligé de faire lorsque le vent vient à souffler de l'Ouest; 50, encore pis. Enfin, j'arrive à Paimbœuf sans accident, quoiqu'on ait roulé comme on roule avec les cargaisons de plomb. J'ai été bien contrarié pour monter la rivière : tirant d'eau du navire, 14 pieds; obligés d'alléger 80 tonneaux, manqués les premiers gros d'eau (20), par vent contraire, et pas de remorqueur à cette époque; enfin, nous arrivons avant les glaces, vers la fin de novembre 1840.

---

(20) Marée montante, haute mer.

22 septembre. Je recommence.

Les armateurs m'ont demandé à prendre pour 6.000 F. d'actions dans le navire, que j'ai accepté, quoique pas d'argent, mais mon cousin, Victor Marzin, m'avait promis de me prêter si je trouvais un commandement. Je lui ai écrit à Bayonne où il était commandant des *Cinq Frères*, de Brest; il a accepté. J'ai fait part aux armateurs que j'étais à leur disposition; leur réponse a été que les actionnaires voulaient se défaire de leurs actions, et qu'on allait mettre le navire en vente: et de fait, il a été vendu et acheté par MM. Bazil jeune et Kerros. J'ai remercié Marzin de sa bonne volonté à mon égard, que je n'avais pas besoin de son argent, puisqu'on ne me parlait plus de prendre actions dans le navire. Toutes ces ventes et tergiversations ont demandé beaucoup de temps, et pas de chargement sur place. Je n'ai quitté la Loire qu'en mai 1841, chargé pour Marseille à vil prix, depuis 10 F. par tonneau jusqu'à 18 F. Quelques jours après notre départ de la Loire pour Marseille, un matelot nommé Cadier, de Mean, tombe du bout dehors de grand foc, et reste en travers sur la sous-barbe; on crie; je cours sur le gaillard d'avant, prends un bout de corde, et descends sur lui, et puis le hâler à bord sans accident. Arrivé à Marseille, il fait écrire au commissaire de marine, qui m'appela à son bureau, me félicita, et après avoir causé quelque temps, me donna une bonne lettre pour me servir à l'avenir.

J'arrive à Marseille les premiers jours d'avril. Les armateurs m'avaient recommandé de tâcher de naviguer dans la mer Méditerranée; j'ai cherché et attendu, mais ne trouvant rien, et ne voulant pas rester indéfiniment là, et manger barque, j'ai trouvé pour Le Havre, 210 tonneaux de vin en demi-muid, à 21 F. par tonneau, quelques cuites (21) de savon à 30 F.; la cuite contient 80 à 100 caisses; le chargement se faisait à cueillette. Pour compléter, je ne suis parti qu'en août de Marseille avec un fret de 6.000 F. environ. Quelque temps après mon arrivée, ordre de mettre le navire en vente; on n'a pas trouvé le prix assez élevé; ce n'est que vers le mois de novembre que le navire a été vendu de gré à gré à une maison de Saint-Brieuc pour 35.000 F. Me voilà donc encore une fois sans place. Quelle chance, hein !

---

(21) Industriellement, c'est ce qu'on cuit en une seule fois : une cuite de briques.

26 décembre. Je continue.

Avant mon départ du Havre, le brave capitaine Le Thiou, qui m'avait recueilli à son bord en 1838, lorsque mon navire allait couler, est venu me prendre pour aller passer quelques jours avec lui à Honfleur, où il me présenta à sa bonne famille, où la réception la plus chaleureuse me fut faite. A mon arrivée au Havre, on me dit que M. Dufiol, mon courtier, me demandait; il me dit : « J'ai pensé à vous. On vient d'acheter le bateau à vapeur le *Gaulois* pour Bastia (Corse). Le capitaine Cimedèi qui le commande veut quelqu'un pour conduire le navire jusqu'à Brest. Puisque vous allez chez vous, j'ai pensé que cela vous conviendrait. Plusieurs capitaines sont venus me faire leurs offres de services; j'ai prié M. Berlingeri, armateur, de vous attendre et de vous donner la préférence. » Enfin l'affaire fut conclue à 200 F. Quelque temps après, nous partons avec vent de S.O. Dans la nuit, le bateau prend beaucoup d'eau, ne pouvant à peine maintenir les pompes franches. Le lendemain matin, nous entrons à Cherbourg, où on a mis le navire en réparation. Pendant que l'on réparait le *Gaulois* à Cherbourg, je couchais au Café des Amis, chez Mme Ligerot, situé sur l'avant-port. Un soir, je sortais à la porte avant d'aller me coucher. On crie : « Un homme à l'eau ! » Je cours et vois un homme qui se débat près du quai. L'eau était environ un mètre plus bas que le quai. Je prie mon voisin de faire comme moi, de retirer son paletot, ce qu'il fit. Je les ai noués ensemble, et les dirige vers celui qui allait infailliblement se noyer; il saisit la manche, et par ce moyen, je puis le conduire le long du quai, jusqu'aux escaliers qui se trouvent auprès du quai du bassin du commerce. Après avoir fait de 20 à 30 mètres, étant descendu sur les marches pour le tirer de l'eau, j'ai failli être précipité à l'eau par les curieux qui voulaient voir; c'était un dimanche, et beaucoup d'hommes saouls. Enfin, j'ai pu le sauver. Un officier de marine s'est trouvé là et a demandé mon nom. Le lendemain, je quitte Cherbourg et pars pour Rouen.

L'armateur du *Gaulois*, M. Berlingeri, et le capitaine, M. Cimedèi, m'engageaient fortement à conduire le bateau jusqu'en Corse, que là on me trouverait pension pour rien, que je travaillerais pour le long cours, et que je serais assurément reçu. L'examineur était logé chez M. Berlingeri, ainsi qu'un frère du capitaine Cimedèi, procureur du roi. J'ai toujours refusé, sachant que le *Gaulois* n'irait jamais

jusqu'en Corse, trop vieux et trop mauvais; du reste, à quoi bon se faire recevoir pour le long cours, puisque nous n'avions à Brest aucun armateur pour cette navigation; aussi les capitaines au long cours étaient obligés de faire comme nous le grand cabotage, qui, du reste, était peut-être plus lucratif pour eux, qui avaient navire convenable et conditions passables.

Dans l'intervalle, je reçois de mon brave courtier, M. Denis, une lettre où il m'engageait à aller le voir à Rouen, prendre commandement de la *Chérie*, brick-goélette, navire très court, qu'on devait couper en deux pour être allongé et mis à trois mâts, et après les réparations, je me serais intéressé pour 7.000 F. Je fis part à l'armateur du *Gaulois*; il consentit, moyennant cent francs au lieu de deux, si j'avais conduit le navire jusqu'à Brest. Arrivé à Rouen, je fus avec M. Denis voir l'armateur, dont j'ai oublié le nom; je sais que c'était un Dieppois. Nous parlâmes de l'affaire et des conditions de navigation. Tous d'accord, sauf la figure de mon patron, qui ne m'allait guère.

« Eh bien, capitaine, nous allons mettre le navire en charge ici pour Bayonne. » Je lui ai observé que nous étions en plein hiver, mauvaise saison pour la barre de Bayonne; de plus un navire si court, un vrai geromon (22), ne devait pas bien naviguer. « Eh bien, dit-il, c'est à prendre ou à laisser. » — « Eh bien, mon cher monsieur, je laisse. » On a bien cherché pour moi un autre navire, mais rien ne s'est présenté. En route par terre pour la maison, mais j'étais logé chez Argent Court (23), et emprunté cent francs au collègue Poumelec.

En arrivant à Brest, on me dit au bureau : « Nous allons vous faire votre ordre de service; nous allons vous envoyer à la Cayenne (24). — Mais pour que faire ? vous avez à Recouvrance des quartiers-mâtres qui meurent de faim, eux et leurs familles. Je vous enverrai demain, si vous le désirez, 4 à 5 au lieu d'un. — Du tout, c'est vous qui êtes sous la loi, ainsi conçue : Tout capitaine au cabotage sans commandement sera pris pour le service comme quartier-maître. Je montre mes certificats du médecin et du maire de ma commune, constatant la maladie que j'avais faite en 1837 et 1838,

---

(22) Expression du Sud-Finistère employée pour toupie.

(23) Probablement un jeu de mot sur le nom de l'aubergiste et désignant une auberge à bas prix.

(24) Dépôt des équipages.

mais rien n'y faisait. En me grattant ma tête, et pas content, je demande à passer au conseil de santé, et on me donne mon bulletin pour me présenter au jour fixé, le vendredi, je crois; mais en attendant, je cours la ville pour chercher des protecteurs. J'en trouve, et de très bons, mes armateurs de la *Léocadie*, que je venais de quitter au Havre; ces MM. Bazil jeune et J. Kerros parleraient aux médecins de l'hôpital pour moi. Au fait, on s'en est occupé, et j'ai obtenu 4 mois de convalescence. A leur expiration, je me suis présenté à nouveau : encore 4 mois de convalescence. Je devais être réformé, d'après ce que ces messieurs m'ont dit, mais on s'est trompé de nom, un autre l'a été pour moi, et peut-être qu'il ne voulait pas être; enfin, ça se pratiquait comme ça, dans notre triste France : on mettait au service ceux qui n'avaient pas besoin d'aller, et on laissait mourir de faim ceux qui faisaient métier de ça, que nous appellions des « gourganiers (25) (\*) ».

J'oubliai ce qui m'était arrivé dans l'intervalle de mes quatre premiers mois de convalescence.

L'un de mes grands amis et collègues, Jean Le Scunff, avait son navire en relâche à L'Aber Wrac'h, chargé de sel pour Dunkerque, et lui, très malade, désirait que je fusse mis comme capitaine sur son navire, et le conduire à destination. A force d'appui de mes protecteurs, je fus mis sur le rôle (\*) par M. Salaün, syndic des gens de mer à Lannilis, avec apostille, pour être dirigé sur Cherbourg, à l'arrivée du navire à Dunkerque; je crois que c'était vers les Jours Gras. Après cinq jours d'embarquement, et lorsque j'étais à souper chez mon cousin, Constant Perrin, à Mezan-cou, arrive un de mes matelots me dire qu'un autre capitaine était arrivé de Dunkerque, et de la part de M. Fatome, armateur, ordre de me rendre le lendemain à Lannilis, où je fus remplacé par le capitaine Nissen; cinq à six jours de plus de commandement pour moi; l'armateur n'avait pas encore reçu la lettre de mon embarquement; les lettres circulaient si lentement à cette époque; ici, nous n'avions courrier que tous les deux jours.

Mé voilà encore donc sous les griffes de cette marine, et toujours en convalescence. Enfin, vers la fin de juillet 1841, je dînais chez mon frère Michel, où je venais d'être parrain de son fils aîné, Michel aussi, lorsqu'arriva M. Denouel Michel, constructeur à Brest, me disant : « Je suis venu

---

(25) Actuellement on dirait fayot.

vous demander si vous voulez aller à Guernesey, avec l'argent et l'autorisation voulus pour régler les avaries de la goélette *La Jeune Catherine*; le capitaine Lepape ayant été débarqué d'office par le consul. » Je lui demande si enfin la Marine me laisserait m'embarquer au commerce. « Venez avec moi à Brest, et nous verrons. Je vais vous donner effets et demain, j'irai à pied à Brest. Soyez là vers 10 heures, et nous mangerons un bifteck chez M. Duclos, demeurant alors sur le quai du port ancien de commerce. » Déjeuner mangé, nous allons chez MM. Marfille, armateurs de la dite goélette; de là, au bureau de la Marine, on me donne un permis sans observation; la seule fois peut-être que cette sale Marine n'y a pas mis entrave dans mes entreprises !

Me voilà donc en route pour Saint-Malo avec argent en malle, et lettres de crédit illimité. J'arrive à Saint-Malo sans encombre; je crois que c'était un vendredi; le bateau pour Guernesey ne partait que le mardi. En me promenant, je vois des navires en construction et m'approche, et trouve le capitaine Rozé Joseph, de Saint-Enogat, l'un de mes meilleurs amis. Le lendemain samedi, il va chez lui, et moi aussi, voir sa jeune femme, dont il m'avait parlé assez souvent. Le dimanche, à la messe, on n'avait pas assez d'yeux pour me regarder, comme étranger à la localité. Après dîner, nous allons aux communes voisines, Pleurtuit et La Richardais, puis souper, et me promener sur les mielles ou dunes, avec le fils de mon ami. Il se nommait Théophile.

Le mardi arrive. Je demande mon compte à Mme Dehaie, où j'étais descendu : 5,50 F. Observe à la brave dame qu'elle doit se tromper. « Comment ! vous trouvez que c'est trop cher ? — Au contraire, Madame, je trouve que c'est à bien bon compte. » Me voilà donc en route pour ma destination. En passant près de Jersey, des passagers débarquent, d'autres les remplacent. Peu de temps après, l'un des arrivants me fixe et m'aborde. Nous, capitaines, sommes toujours faciles à connaître. Il me demande si je n'étais pas le capitaine qui devait prendre le commandement de *La Jeune Catherine* et régler les avaries. Sur ma réponse affirmative, il me dit qu'il était le correspondant de mes nouveaux armateurs. « Très bien, monsieur, j'ose espérer que je ne subirai pas le sort du capitaine Lepape. — Tranquilisez-vous, mon capitaine, nous arrangeons tout cela au mieux dans les intérêts de vos armateurs. Cependant, je ne vous cacherai pas qu'il y aura beaucoup à faire, mais ne nous effrayons pas. » Dans huit jours environ, tout a été fait, remplacé ancre et chaîne perdues,

voiles déchirées et autres; et me voilà en route pour Rouen, lieu de la destination, avec un chargement de vin, pris à Libourne. On avait dit qu'il y avait beaucoup de dégâts dans la cargaison, mais non; tout s'est bien passé à Rouen; chacun a contribué pour sa quote-part; on a signé sans rapporter à l'opération, que ferait le dispatcher (26) absent, qui réglerait à son entrée; ce qui fut fait plus tard, au gré de tous.

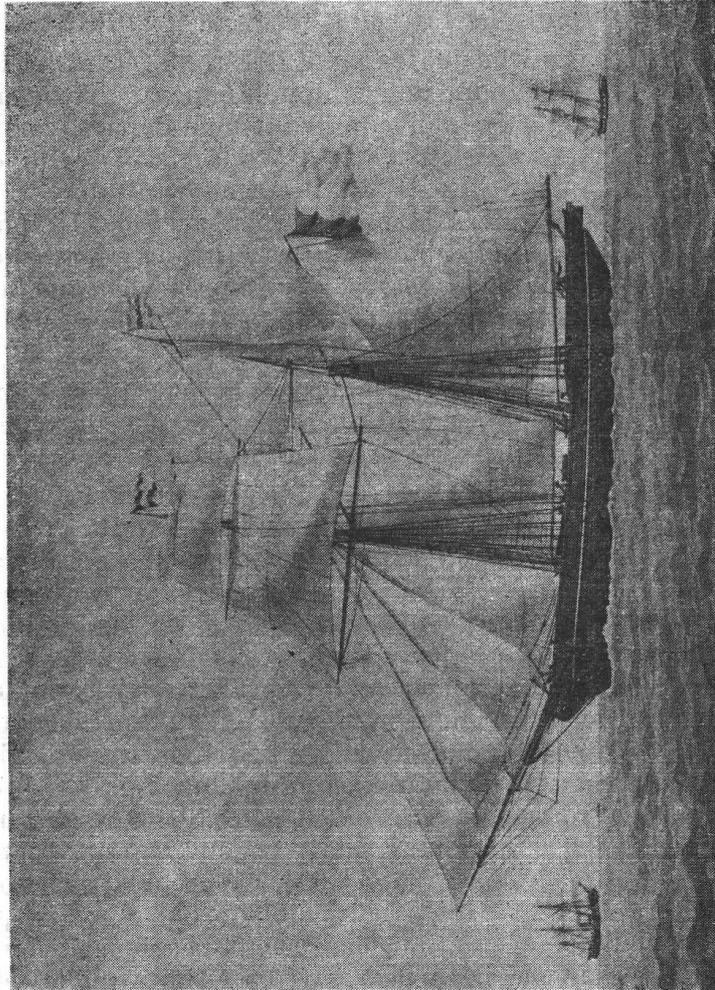
Acheté une cargaison plâtre pour Brest, où, étant arrivé, l'armateur me demande quels appointements j'exigeais. « Comme rien n'avait été convenu avant mon départ, comme votre navire n'a pas fait un voyage avantageux; je lui dis 3 F. par jour, appointements d'un second capitaine. » — « Vous trop raisonnable. Ainsi je vous les accorde. De plus, je désire que vous restiez à bord. Faites faire les réparations nécessaires, et pendant ce temps, vous aurez vos appointements. Votre navire est vieux et trop petit. » (je crois, 45 tonneaux de jauge).

Je charge avoine pour Bayonne, 14 F. par 1.000 kilogs (\*), où j'arrive heureusement sans avoir vu la barre ronfler. On y charge, pour Brest et Lannion, 1648 F.

De Lannion, je fus par terre à Morlaix chercher fret, et m'engage à venir prendre avoine, beurre et barrils graisse, à 15 F., pour Fécamp; de là à Rochefort, avec culasses farine, morues sèches, harengs saurs et en saumure. A Rochefort, rien. Je pars par terre à La Rochelle, où je m'engage pour venir me mettre en charge pour Dieppe, eau-de-vie à 23,50 F., où, étant à hâler les barriques eau-de-vie à terre, un banquier, M. Chapmann, je crois, me donne une lettre. Après l'avoir lue, on me proposait d'aller à Saint-Valery-sur-S. faire construire une goélette de 90 tonneaux de jauge, mais réduite au-dessous de 80 tonneaux, en prenant pour 10.000 F. actions. J'en avais 2 à 3.000, pas plus, mais cousin Marzin Victor avait promis de m'en donner 5 à 6.000, même plus, si besoin arrivait. Me voilà donc fort, je réponds « oui », mais que j'allais à Swansea acheter un chargement charbon de terre pour mon frère Joson, négociant à L'Aber-Ildut, où je pensais arriver dans une quinzaine. Au fait, j'arrive, et une lettre m'attendait. Dès que je fus débarrassé, je me mis en route pour Saint-Valery, où la quille et quelques varangues étaient mises. J'écris à mon cousin Marzin pour lui demander la somme promise. Réponse : que sa femme avait acheté

---

(26) Agent maritime spécialisé dans le travail de répartition des frais d'avance.



**La Nelly Godquin**  
(d'après une aquarelle appartenant à Mlle Dourver).

des fermes. Mon armateur, Godquin Le Roux, me vit pâlir en lisant, me demanda ce que j'avais : « Lisez ! » Il trouva surtout un passage, que mon armateur était bien rafalé (27) (\*), s'il ne pouvait avancer pour moi 5 à 6.000 F. ! J'avais les larmes aux yeux, et lui dis : « Cela ne finira donc pas pour moi ! toujours des contrariétés. Il faudra donc que je m'en retourne chez moi, ne pouvant pas remplir mes engagements. » — « Du tout, dit-il, vous resterez ; je vous ferai les avances, avec le ferme espoir que vous serez plus convenable et plus poli que votre cousin. »

16 mars. Hier, j'ai eu 76 ans. J'ai perdu, le 12 courant, mon bien aimé frère Hippolyte ; ayant 74 ans le 15 janvier, il avait 22 mois de moins que moi. Que c'est triste, mais il faut s'y résoudre.

J'ai oublié de porter un voyage, en 1845, de Cette à Saint-Valery et à Abbeville. Je crois que c'est ce voyage-là que j'ai été au Tréport voir l'arrivée de la reine Victoria, reine d'Angleterre, où j'ai vu de près le bien regretté Louis-Philippe, ses braves enfants et ses petits-enfants, Comte de Paris et son frère, alors jeunes.

Me voilà donc surveillant la construction de la *Nelly Godquin*, mon brave armateur s'appelant Godquin Le Roux ; ce dernier est le nom de son épouse, brave et digne femme, et lui, excellent homme, peut-être trop bon pour certaines personnes.

Le navire a été mis en chantier en juillet, je crois, et après avoir eu bien des chicanes pendant la construction, j'ai fini par partir, le 2 février 1844, sur lest ; suis venu de Portsall pour chercher fret aux environs de Brest, et fini par aller au Port-Launay prendre avoine pour Cette, à 14 F. par 1.000 kilogs. A Cette, chargé pour Dunkerque, à 35 F. A Dunkerque, chargé charbon pour Marseille, à 10 F. le charbon, et 20 F. pour huile ; pas fort, hein !

A Marseille, grâce à mon ami Robert, courtier, chargé pour Saint-Valery, à 30 F. par tonneau de savon ; encore triste, n'est-ce pas ?

Le 6 août, je pars pour Newcastle avec une lettre de mon armateur, de prendre charbon pour lui, si je ne trouvais pas mieux. Ne trouvant rien d'avantageux, et aimant Saint-Valery, où j'étais comme un dieu : bals, campagnes, et toute

---

(27) Très bas financièrement.

espèce de parties de plaisir, je charge pour ce port, où j'arrivai le 13 au soir ; beau temps, vent arrière, petite brise ; ayant à bord le pilote de la mer, celui et même ceux du port (\*) (trop de pilotes, peut-être), toujours est-il que, lorsque hissée la bonnette basse, pour traverser du Crotoy à Saint-Valery, voilà échoué sur un banc. Lorsque la mer a descendu, tout a craqué ; prendre allège et débarquer charbon. Le lendemain, avant la marée, enfin, nous avons conduit le navire à quai, où on l'a déchargé, et aperçu que la carlingue était cassée, et par conséquent, la quille aussi ; occasionna deux mois de réparation, et dépenses 6.500 F. : voilà le déboire !

Les réparations finies, pars pour Marennes prendre sel pour Saint-Valery, à 18 F. Voyage assez prompt ; puis de Saint-Valery à Seaham, charger pour Nantes, 1,50 F. par hectolitre, encore assez bien. Là, charger pour Gloucester à 17 F., encore assez bien ; de Gloucester à Newport, lest ; chargé là pour Cette 110 tonneaux fonte, n'en trouvant pas davantage. Heureux de ne pas avoir trouvé à charger en plein, car, en partant de là, nous eûmes dans le golfe de Gascogne bourrasque sur bourrasque ; si nous avions été à morte charge, il est probable que je ne serais pas à écrire ici, à présent ! Enfin, nous avons quitté Newport le 13 janvier, un vendredi ; arrivons à l'entrée du golfe du Lion vers le 30, où étant, avons été pris par mistral, le vent fougueux du golfe de ce nom. Rentrés dans le golfe de Rosas nous abriter contre le mistral furieux, avec peu de voile et aux bas ris, enfin, à force de tournailles dans ce golfe, nous voilà à la côte, sur le sable, à Saint-Pierre-Pescatore, au fond du golfe. Jeté fonte à la mer, mais inutile ; demandé aide de Rosas, et reçu ; la mer marne (28) un peu, et gonfle avec le lever de la lune, disaient les Espagnols ; de fait, à un moment donné de la nuit, on vire sur le câble allongé à cet effet ; nous voilà partis pour Rosas, remorqués par les Espagnols. Le navire n'a pas souffert, étant échoué sur le sable. Nous voilà arrivés à Cette. Déchargé et réglé les avaries, mais rien à faire. Je me mets, ou je mets le navire en charge pour Saint-Valery, mon pays de prédilection. Cela ne marchait pas, le trois-six (alcool) à 40 F. par tonneau, trop cher pour cette époque. Je prends une résolution, et pars par le bateau à vapeur pour Marseille, où j'apprends en arrivant qu'il y manquait navires. J'arrive le samedi soir,

---

(28) Le niveau de la mer s'élève. Il y a de faibles marées en Méditerranée.

et le dimanche matin, je fus voir si mon ami Robert fils était en son bureau. Je lui demande s'il avait un fret à me donner. « Oui, un bon fret, pour aller à Cannes charger pour Rouen, savons, huile, et faculté à toi de prendre de la parfumerie; si tu veux nous pouvons aller voir un négociant. »

Je continue le 29 mars.

Nous y allons et faisons affaire, 55 F. pour savon, 70 F. pour huile. Je croyais avoir fait une bonne affaire : pas du tout ! Je vais déjeuner chez Julien, mon boucher. Chemin faisant, je rencontre des collègues qui me disent que j'aurais obtenu plus que cela, si j'eusse bien tenu. Me voilà contrarié, et après déjeuner, au lieu de rester attendre le bateau à vapeur deux jours, je pars pour Nîmes et autres, où j'ai visité à Nîmes la Maison Carrée et autres curiosités, mais rien ne m'amusait. Enfin j'arrive à Cette fort désappointé, mais les collègues se mirent à me dire que je faisais une très jolie affaire, et me voilà un peu remis.

Etant à Cannes, on me propose de prendre de la parfumerie, et j'accepte, à 100 F. par tonneau. Enfin, je faisais environ 9.000 F. de fret; très beau pour moi, surtout, qui n'en avais pas l'habitude, mais je mis 78 jours pour me rendre au Havre, plus monter à Rouen; voilà une partie de mon beau fret absorbée.

De Rouen, je suis allé sur lest à Séville prendre de la laine en suint, 90 F. par 1.000 kilogs, beau fret. De retour à Rouen, affrété pour aller à Newcastle charger charbon pour Alger à 25 F.; de là, aller à Terranova (Sicile) (29) prendre soufre pour Rouen, à 45 F., encore joli voyage. Je commence à flotter, c'est-à-dire diminuer mes dettes; mon voyage fut très prompt à Rouen.

Le 2 mars 1848, j'arrive en rade du Havre, venant de Séville, après avoir essuyé la plus grande tempête que j'aie jamais vue, en date des 23 et 24 février, sur la côte du Portugal. Comme d'usage, je demande au pilote ce qui se passait en France ou ailleurs, par un temps si déchaîné; il me dit : « Nous sommes en République; notre roi est allé en Angleterre. » Je me mis à pleurer, car je voyais les

---

(29) Terranova s'appelait Gela jusqu'au 13<sup>e</sup> siècle, puis Terranova, et reprit ensuite le nom de Gela.

malheurs de la France; avoir renvoyé une famille si estimable que la famille d'Orléans, cela nous portera malheur. C'était bien la vérité, car, depuis, qu'avons-nous fait ? faire des guerres absurdes, détruire notre population, et ruiner notre pauvre France : guerre de Crimée, guerre du Mexique, guerre d'Italie, et cette malheureuse guerre de Prusse 1870. Celle-là a fini d'anéantir la France, ou à peu près, je le crains fort.

A Rouen, j'ai acheté plâtre pour Brest; le déchargement fait, plus rien en vue. Route pour L'Aber-Ildut sur lest, le mois de mai venu, et rien en vue. J'écris à mon armateur, M. Godquin-Le Roux, à Saint-Valery-s/S. Je reçois une lettre pour aller à Sunderland, m'adresser à M. Lee. Dès qu'il lut la lettre, il me dit : « Nous n'avons plus de confiance dans les Français. » Je m'adresse à une commise de M. Joseph Lomston, qui me donne en mon nom, et seul responsable, un chargement charbon, ancres et chaînes pour navire. En arrivant à Saint-Valery, on me prévient que mon armateur était au-dessous de ses affaires; je n'y tiens aucun compte; c'est le tort que j'ai eu, car je n'ai pu recevoir qu'une partie du fret, à 11 F. par tonneau, et j'ai été obligé de tenir mes engagements envers mon brave Anglais Lomston, en l'autorisant à se faire solder par M. Edmond Denis, mon courtier à Rouen, brave et digne homme, chez lequel j'avais quelque argent.

Je retourne à Sunderland et prends charbon pour Brest à 12 F.

Septembre 1848. Je pars de Brest pour aller prendre charbon pour Toulon à 22 F. par tonneau. Je suis rentré à la Tyne le 22 septembre, on peut dire sans voir, et par une tempête de Sud-est, et brume très épaisse; enfin, j'ai trouvé l'entrée et suis entré sans accroc, mais non sans craindre; mais il fallait trouver l'entrée ou se noyer.

Là y étant, en allant prendre le chemin de fer pour aller à Newcastle, que je rencontre Joseph Lomston, m'apprenant qu'il n'était pas payé par M. Godquin pour le charbon et autres qu'il m'avait [fournis] que M. Godquin était en faillite. « Eh bien, mon brave, consolez-vous; je vous paierai; voulez-vous un bon sur M. Denis, courtier maritime à Rouen ? » Réponse : Oui. « Eh bien, allons déjeuner à Newcastle, chez Maître Thomas, suisse et restaurateur parlant un peu français. » Nous déjeunâmes tous ensemble, Jean Philippe, Paul Trementin, et Tanguy de l'île de Batz, tous mes collègues, et tout fut réglé instantanément et au [vu]

de tous. Ces pauvres capitaines et amis de l'île de Batz sont morts. Je ne sais si Lomston a eu un meilleur sort.

Parti de Newcastle le 10 octobre, arrivé à Toulon le 4 novembre; de Toulon, parti sur Cette vers le 20, je crois. Vent de sud-est, beau temps; en approchant de Cette, encore tempête; il fallait [entrer] ou aller à la côte; nous tenterions au petit jour, par une furie de vent; étant entrés, c'est avec peine que nous avons pu arrêter le navire. Aussi on voit le monde courir sur la jetée, où l'on voyait le navire à la côte, un navire d'Agde; le navire broyé, ainsi que les hommes. Vous remarquerez 1848 a été méchante pour moi; par trois fois, je me suis sauvé par miracle. J'ai plus vu cette année-là que dans toute ma navigation, c'est-à-dire que j'ai été plus maltraité, février 1848, coup de vent épouvantable, côte du Portugal au Havre, entrée Newcastle septembre, entrée de Cette fin novembre.

Je reprends. Au lieu de charger pour Saint-Valery, je charge pour Rouen, 32,50 F. Parti de Cette le 26 décembre 1848, arrivé à Rouen le 10 février 1849. Chargé pour Cette différentes marchandises, à divers prix, surtout crée (30) en barriques. A Cette, je charge pour Saint-Valery et Abbeville, Saint-Valery surtout, où j'avais tant de plaisir autrefois. Mon brave armateur, M. Godquin, parti pour Paris. Là, j'avais pour recevoir mes comptes M. Louis Boulanger, liquidateur de la faillite. Après avoir terminé le déchargement à Abbeville, la pauvre *Nelly Godquin* — c'était le nom du navire — les actions de M. Godquin furent mises en vente 31/64. J'en ai acheté 26, 2.900 F. environ, versé 2.000 F. et le reste à payer plus tard, et cela sans intérêt. Me voilà donc propriétaire de la *Nelly*, pour le 19/64 que j'avais lors de la construction, et 26/64, soit 45/64, par la vente d'août.

Après la vente des actions de M. Godquin, dont 26/64 acquis par moi, le mandat d'armateur a été réservé par M. Godquin; plus tard, il me l'a cédé, moyennant acquittement de 3.600 F. environ, qu'il restait à me devoir.

J'étais donc possesseur de 45/64, ne sachant où aller gagner de quoi payer les 900 F. reste dû sur mon acquisition.

Je pars de Saint-Valery sur lest, en y laissant tant de connaissances et tant de bons souvenirs, que je ne verrai plus, hélas !

---

(30) Il peut s'agir de craie, mais tout aussi bien de toiles créées.

J'ai cependant rencontré depuis Désiré, de Nolléval (31), dans les Ponts et Chaussées, à Duclair, près Rouen, où il venait me voir quand il pouvait. J'allais aussi le voir souvent; le capitaine Bonjonner, que j'ai rencontré à Rouen, et Ismaël Houdant, riche cultivateur à Saint-Valery, au Cap Cornu, qui est venu me voir à Rouen, et prendre livraison de six moutons qu'il m'avait chargé par lettre à lui acheter à Séville, cela en 1853, avril ou mars.

Revenons à nos moutons, et continuons, depuis mon départ de Saint-Valery, et sur lest. Je viens à L'Aber-Ildut voir ma famille, où j'arrive en septembre. Après avoir nettoyé le navire, et approprié, je ne savais plus que faire avec. J'allais à Brest, si je trouverais à l'occuper, mais rien. Un après-midi, me promenant sur le quai de Recouvrance, j'entends crier : « Embarque pour Lanvaux » (32). Je demande à celui qui criait s'il avait une occasion de Lanvaux à Douarnenez. Sur sa réponse affirmative, je cours demander une couverture, pour me couvrir en voiture, les nuits d'octobre commençant à être fraîches. Rendus à Lanvaux, on mange un morceau chez un nommé Lartigue, servis par sa nièce, une demoiselle Jamault; cette demoiselle me connut de suite par mon bégaiement, car je bégayais beaucoup à cette époque

A la Lieue de grève, vers une heure du matin, nous mangeons des sardines fraîches, et arrivons à Douarnenez, à l'Hôtel de France, tenu par la brave Mme Vve Menez. Dès mon lever, je me dirige vers le port, ne sachant où aller, ne connaissant personne. Je rencontre des capitaines de mes connaissances, avec lesquels se trouvait un ancien capitaine, nommé Le Bot, duquel j'ai entendu parler. Je lui fis part du motif de mon passage à Douarnenez, s'il ne pensait pas que je puisse trouver un chargement sardines pour Cette. Il me conduisit dans plusieurs maisons; partout, même réponse : « on pêche beaucoup de sardines, mais nous avons nos habitués, avec lesquels nous avons quelques actions dans leur navire. Si vous voulez venir ici et attendre, nous pensons que nous pourrions vous charger pour Cette, mais nous ne nous engageons en rien; seulement nous promettons que nous vous donnerons la préférence, après avoir nos habitués, qui commandent les navires du pays. Mais il ne faut rien dire, car vous attireriez des concurrents. » Le lendemain, j'arrive à la maison, préviens mon second Trehoret Eugène d'avoir

---

(31) Petite ville de Seine-Inférieure.

(32) Prononciation brestoïse de Lanvéoc.

à rallier les hommes pour, dans la nuit du lendemain, partir à la marée, ce qui eut lieu. Partir d'ici, la nuit, arriver en rade de Douarnenez le soir, mouiller pour attendre la marée, rentrer dès qu'il y avait de l'eau; nous voilà au quai de Douarnenez, le navire très propre et très gentil, ayant été peint à Laber. Les négociants venaient admirer le navire dans toutes ses gentillesse; ils voulaient voir le navire, et tous me faisaient compliments; c'est déjà une très bonne recommandation pour moi, qui n'en avais pas d'autres.

Mes hommes sont partis chez eux, moins le mousse et un homme. Le navire était bien là, à quai, mais nous n'étions pas trop. Le choléra se déclare et fait beaucoup de victimes : 38 décès le même jour à l'hôpital; heureusement que les autres ne lui ont pas ressemblé ! Enfin j'étais jeune, et avais vu déjà le choléra à Naples, de manière que je n'ai pas eu grande peur.

En cette année de 1849, la sardine fut très abondante, et après avoir chargé les navires du pays, mon tour arrive de charger pour Cette, 40 F. par tonneau de 16 barils, plus quinze centimes par baril; chapeau au capitaine (33). En signant mes connaissements, Mademoiselle Francine Grivart me dit : « Vous ne nous déplaitez pas, capitaine. » Et elle me demande si j'avais une navigation connue. « Hélas ! non, mademoiselle. — Eh bien, si vous voulez aller à Bergen (Norvège) l'été prochain, prendre de la rogue pour ici, je pense que moi et ma famille pourrons vous fournir ou procurer un chargement pour ici. »

De Cette, je charge pour Dunkerque, à 30 F. par tonneau; pas riche, hein ! En avril 1850, je pars pour Christiansand prendre bois pour mon frère Joseph, négociant ici, à 2.760 F. Le voyage ne fut pas long. Tôt après mon arrivée, route en personne pour Douarnenez, où on me donne plusieurs lettres de recommandation. A Bergen (Norvège) encore obligé d'attendre quelque temps, beaucoup de protégés chargeant avant moi. A la fin, mon tour arrive, et charge de la rogue. Je fis environ 3.000 F. de fret, mais pas de frais. Je fis des connaissances à Bergen, qui m'ont servi plus tard. Quand c'était la saison des expéditions, je n'avais qu'à aller à Bergen, et mon affaire était faite.

---

(33) Bonification accordée dans certains cas au capitaine sur le fret transporté.

J'arrive à Douarnenez le 30 juillet 1850, et suis resté là, attendre la sardine pour Cette. Parti de Douarnenez le 20 octobre, seulement; arrivé à Cette en 18 jours; chargé à Cette pour Brest, où je suis arrivé le 30 janvier 1851; resté à Brest jusqu'au mois d'avril. Ne sachant où aller, je fus à Quimper en personne, et là, je traitai avec M. Frochen, norvégien, mais négociant à Quimper, pour aller à Christian-sand, près Drontheim (34), prendre bois et rogues pour Douarnenez, à 3.000 F. Parti de Brest 15 avril, arrivé à Douarnenez fin mai; parti de Douarnenez en juin; arrivé en août avec rogue, venant de Bergen, 3.300 F. de fret. Toujours en 1851, parti de Douarnenez en août pour Gothenbourg (35) prendre bois pour mon frère Joseph, appelé Joson; arrivé à L'Aber le 16 septembre. De L'Aber, allé sur lest à Douarnenez, où j'ai pris deux tiers de charge de sardines pour Cette; la pêche mauvaise en 1852.

A Cette, chargé pour Nantes, à 30 F.; pas riche! A Nantes, chargé mélasse pour Bergen, 18 F., où j'ai chargé rogue pour Douarnenez; pas de sardines; parti pour Brest, caréner le navire, et puis parti pour L'Aber le nettoyer, et faire reposer mes hommes, qui étaient presque tous mariés.

En septembre, parti pour Cardiff charger charbon pour Toulon, à 18 F. A Toulon, chargé vins pour Rouen, à 32 F. et 10 %. Je suis arrivé le 17 septembre 1852.

Je continue le 7 décembre 1888, où je reprends, après une grande posée; que les vieux sont paresseux! honte à eux!

De Rouen, parti sur lest pour Séville (Espagne); chargé laine en suint, 6.261 F. fret brut. Beaucoup de frais pour arrimer. Parti de la rivière Gualdalquivir, ou c'était de Séville, le 1<sup>er</sup> mars 1853. Arrivé à Rouen, le 7 avril, éprouvé des grands vents d'amont à l'atterrage (\*). Resté une dizaine de jours au large de Ouessant, tempête Nord-est à Est; neige et très froid; relâché à L'Aber Wrac'h, lorsque nous avons pu crocher terre.

De Rouen, parti pour Bergen (Norvège) où, étant arrivé, des messieurs négociants m'ont prévenu que j'étais trop tôt; alors mon ami, M. Wingoord, me propose d'aller à Grange-

---

(34) Drontheim ou Trondhiem sous sa forme danoise, autrefois Nidaros, nom repris depuis quelque temps.

(35) Autrefois Gothenbourg, ou Borg, actuellement Göteborg.

mouth et Bo'Ness (36) prendre charbon et fonte pour son usine; accepté; parti de Bo'Ness le 28 mai; arrivé à Bergen le 10 juin, avec un petit fret de 1.400 F. Chargé à Bergen rogue pour Douarnenez, fret exceptionnel 4.123 F.; parti le 24 juin, arrivé à Douarnenez le 18 juillet. De Douarnenez, reparti sur lest à Bergen, 650 barils assurés à 3,50 F.; trouvé le pein (37) à Bergen, formant fret brut 3.622 F.; parti de Bergen le 16 août; arrivé à Douarnenez le 5 septembre, puis venu à L'Aber-Ildut approprier le navire, où je me suis fait remplacer par mon frère aîné. Je suis resté à terre pour aider à régler les affaires de mon frère Joseph, décédé.

7 mars 1854. Reçu mon bulletin pour aller au service, ainsi que mon frère Hippolyte. Guerre avec la Russie, dite guerre honteuse de Crimée. Je me croyais pourtant assez vieux pour me marier, 42 ans, et cette sale marine française voulait autrement ! Enfin, nous nous sommes débrouillés de notre mieux, et tous deux, nous avons obtenu un sursis, Hippolyte, marchand de vins et autres, et moi armateur et propriétaire de la majeure partie de la *Nelly Godquin*.

Tout en m'occupant de chercher à rentrer une partie des sommes dues à mon défunt frère, triste résultat, je me suis mis à demander une femme, et le 26 avril 1854, je me suis marié avec Marie Louis Désirée Thirion, orpheline, et demeurant au Dreff, en Porspoder, chez Marie Thomas, sœur de sa défunte mère, Marie Françoise Thomas.

Le 1<sup>er</sup> juin, la *Nelly* est arrivée à L'Aber, sous le commandement de mon aîné, nommé Michel; chargé pour Barcelone (Espagne). Après avoir déchargé à Barcelone, je suis parti pour Casablanca (Maroc) prendre des ordres. Ces ordres ont été de me rendre à Rabat; après avoir pris une partie du chargement, se composant de laine, on m'a fait relever pour Tanger, y compléter. Parti de Tanger le 15 août, le 31, sauvé l'équipage du brick anglais Caro, de Salcombe (38), capitaine Edouard Fenimour, six hommes, tous compris. Arrivé au Havre vers le 15 septembre; débarqué mes naufragés et monté la Seine à Rouen. Après être déchargé et affrété le navire pour aller à Blyth (Angleterre), retour à Rouen. Je me suis fait remplacer par mon second, Trehoret; pris le bateau à vapeur *Stephanie*, capitaine Boulant, l'un des porteurs maritimes. Arrivé à Morlaix le 26 septembre; pris une

---

(36) Deux ports charbonniers très actifs d'Ecosse.

(37) Serait-ce peinchebec : minerai de zinc et de cuivre ?

(38) Petite station balnéaire dans le Devonshire (Angleterre).



Maison du capitaine Masson à Lanildut

voiture pour me conduire avec mes bagages (j'ai payé pour la voiture, Morlaix à Porspoder, 22 F., pas cher, hein ? car j'avais beaucoup de bagages) au Dreff, en Porspoder, où je suis arrivé le même jour, vers 11 heures du soir, où j'ai trouvé ma femme bien portante, ainsi que sa famille.

Je reprends le 18 juillet 1889.

En janvier 1855, je m'achète, au tribunal de Brest, une maison contiguë à celle de ma chère mère, où je suis venu demeurer le 26 mars 1855. Le 17 mai, ma femme est accouchée d'un garçon qui est décédé le 30 même mois. Le 7 mai 1856, une fille est née, décédée le 31 même mois. Les dates des décès de ces deux enfants ne sont pas certaines.

Le 28 avril 1857 est né un garçon, nommé Albert Désiré. Le 3 juillet 1850, un garçon nommé Adolphe Michel. Le 14 avril 1863, une fille, nommée Marie Emilie, mariée le 24 septembre 1888 à M. Dourver, enseigne de vaisseau.

Je m'arrête, peut-être pour toujours. Puisse mon griffonnage être utile et agréable à quelqu'un. (39)

---

(39)Manuscrit : 36 cm x 23,50 cm, sans pagination, bonne écriture de primaire, marges indiquées au crayon, non relié, non rayé, en mauvais état, appartenant à Mlle Dourver, sera remis à M. Roger Stephan, professeur au lycée de Brest.

NOTES EXPLICATIVES DE MONSIEUR GEORGELIN,  
ADMINISTRATEUR GENERAL  
DE L'INSCRIPTION MARITIME

---

*Glizit.* — René Masson dit être né au Glizit, alors commune de Porspoder.

En 1516, on trouve comme paroisses : Landunvez, avec sa trêve Kersaint-Trémazan, Porspoder, avec sa trêve Argenton (trêves disparues en 1789), Lanildut.

Le 1<sup>er</sup> février 1793, par arrêté du district de Brest, Porspoder est paroisse avec Landunvez comme succursale; Lanildut, avec Flourin, est succursale de Brélès.

*Sloop.* — Dans le registre de délibérations du Conseil Municipal de Landeda, relevé le texte suivant, complémentaire au 7 (21-9-1799) : « Devant nous, agent municipal de Landeda, s'est présenté le citoyen Jean-Baptiste Say, capitaine du scouble « L'Industrie ».

L'usage s'est maintenu jusqu'à nos jours, à Logona-Daoulas, d'appeler « scloups » les côtres sabliers.

*Mez-Mezou.* — Champs ouverts.

*Mez-Ankou.* — Champs de la mort.

*Mezou-ar-go.* — Les champs du forgeron.

*Les Gardes-Côtes* signalent les naufrages, existent encore à Ré et Oléron, survivance du « guet de la mer » (Ordonnance du 13-12-1778, et surtout Ordonnance 1681).

*Faz.* — Orthographe de far en breton.

*La Fève.* — La fève a toujours été cultivée en Europe. Le haricot est importé d'Amérique, mais, sous Louis XIV, la Marine englobait, sous la désignation de febvre, à la fois, la faba major, ou fève des marais, ou gourgane, et la petite fève, ou haricot. Nourriture des bateaux et des prisons, d'où les expressions : gourgane : aller en prison, gourgane : geôlier, gourgane : fayot (dérivé de fève), rengagé.

Dans le Léon, il y avait de grosses productions de fèves et de pois, qui font l'objet de réquisitions sous la Révolution.

En 1207, les églises de Lesneven percevaient les deux tiers des dîmes en fèves et pois des paroisses de Guisseny, Plouneour et Ploudiner (aujourd'hui Lannilis et Landeda).

*Prêtre manqué.* — Traduit du breton : Heman en devo market mont da velek : Celui-ci a manqué aller à prêtre, celui-ci a failli se faire prêtre. « Prêtre manqué » ne paraît pas péjoratif. A l'époque, il s'agissait d'étudiants des collèges ecclésiastiques ou même de séminaristes que les troubles de la Révolution avaient rendus à la vie ordinaire et qui avaient fini par se marier. Beaucoup de ces prêtres devenaient instituteurs.

*Dîner.* — Repas de midi. Dans la marine moderne, on déjeune le matin, on dîne à midi, on soupe le soir.

*Habile.* — Heman zo abil awalh : celui-ci est habile assez, celui-ci en connaît suffisamment (en parlant d'un élève).

*Mission.* — C'était encore exact au début du siècle. Les missions qui duraient deux semaines (mission des enfants, des jeunes gens, des hommes, des femmes, à trois jours par catégorie) avaient lieu tous les onze ans. C'était une période solennelle, toute la paroisse était dominée par la vie religieuse. La communion était alors avancée d'un an, comme d'ailleurs, les années de confirmation (tous les quatre ans).

*Porteur.* — Un maître au cabotage, suivant la route qu'il voulait suivre, devait s'adjoindre un capitaine au long cours.

Cela se pratique encore sur les chalutiers de grande pêche, commandés, en fait, par un patron spécialiste, et officiellement par un breveté, dit capitaine porteur, dont le rôle à bord est secondaire.

D'après l'ordonnance du 18 octobre 1740, le règlement du 20 août 1762, l'article 8 des lettres patentes de 1770, l'article 377 du Code de commerce, le capitaine au cabotage ne pouvait dépasser au sud le 30° degré de latitude nord, et au nord le 72° degré de latitude septentrionale, et devait se tenir entre le 15° degré de longitude ouest, et le 44° degré de longitude est du méridien de Paris. Ce qui permettait d'aller jusqu'en Mer Blanche, en passant au large du Cap Nord de Norvège, dans l'Est de l'Europe, d'atteindre les ports norvégiens, suédois, danois, finlandais, allemands, belges et hollandais, de trafiquer avec le Royaume Uni, l'Espagne, le Portugal, l'Italie, la Grèce, la Turquie d'Asie, les côtes africaines de la Méditerranée, les Echelles du Levant, et tous les ports de la Mer Noire. (Louis Lacroix : « Les écraseurs de crabes sur les derniers voiliers caboteurs », p. 11 et 12).

*Garnison Française à Cadix.* — L'expédition d'Espagne dure d'avril 1823 (août, capitulation de Cadix, après la chute du fort du Trocadero) à novembre 1823. On s'étonne de voir la présence d'une garnison française à Cadix en 1826.

*Il avait comme appointement six tonneaux.* — L'Armateur ne le payait pas, mais laissait à sa disposition l'espace de cale correspondant à six tonneaux pour sa propre pacotille.

*Revive : Reverdi.* En breton, grande marée. Au Moyen Age, « reverdie » signifiait poème en l'honneur du printemps. (Equinoxe : grande marée).

*Garnitures et autres magasins.* — Il y avait un magasin où l'on garnissait (protégeait) les cordages. Evocation des corvées à l'Arsenal.

Roscoff était, à l'époque, quartier d'Inscription Maritime. René Masson se rend au bureau, avec son capitaine et son remplaçant, pour effectuer les opérations administratives de débarquement et d'embarquement. En sortant du bureau, on va prendre le verre traditionnel, c'est là qu'on rencontre le capitaine de la patache.

*Levée pour le service.* — Les Inscrits maritimes pouvaient être rappelés au service à l'improviste selon les besoins de la Flotte, mais le syndic des Gens de mer, comme le commissaire, tenait compte de la situation du marin; il faut lire ici : apprenant que les marins non embarqués allaient être levés, tous les jeunes gens se trouvant chez eux s'empresaient de trouver un embarquement au commerce pour éviter la levée.

*Escale à Argenton.* — Très peu prisée par les armateurs, parce que improductive et non prévue, mais que les capitaines de Lanildut s'offraient chaque fois qu'ils passaient le Four.

*La Part.* — Equipage payé non au mois, mais selon le profit de l'expédition et la fonction à bord.

*Examen de Maître au Cabotage.* — Règlement du 1<sup>er</sup> janvier 1786, concernant les Ecoles d'hydrographie et la réception des capitaines, maîtres et patrons.

Art. 37. — Les Gens de mer qui auront navigué pendant quatre ans sur les navires des sujets de Sa Majesté, pourront être reçus maîtres au petit cabotage, conformément à l'article 6 de l'Ordonnance du 18 octobre 1740, après avoir été examinés sur la connaissance des Côtes, Ports, Havres et Parages compris dans l'étendue de la dite navigation au petit cabotage, par deux anciens maîtres qui seront nommés par les officiers de l'Amirauté, mais ne seront néanmoins reçus en la susdite qualité que ceux qui sauront lire et écrire, et qui auront atteint l'âge de vingt-cinq ans.

*Girgenti.* — La région de Girgenti exporte des grains et du soufre. En 1839, sur 75 bâtiments entrés au port, 16 sont français.

*Cayenne.* — Il s'agit de la Division, actuellement le Dépôt des Equipages, que l'on appelait alors La Cayenne, sans aucun rapport avec le bague de la Guyane, qui ne fut créé que plus tard. (« Bulletin de la Société Archéologique de Brest » 2<sup>e</sup> série, t. XXXVIII, 1902-1903. A. Kerneis, Etymologie du mot Cayenne, p. 179-189).

*Inscription au rôle d'un navire.* — René Masson veut dire qu'à défaut de commandement effectif, il a quand même figuré 5 ou 6 jours au rôle du navire dans les fonctions de capitaine, ce qui sera apostillé à son article matriculaire pour sa pension.

Mais c'est là une réflexion a posteriori. Le fait se passait, croit-il, vers les Gras 1841, quelque temps donc avant la parution de l'Ordonnance du 10 mai 1841, qui révolutionna le système des pensions des capitaines. Jusque là, pour les marins du commerce, officiers compris, soit la pension, sur l'Etablissement national des Invalides de la Marine, soit la retraite, était réglée d'après la dernière paye obtenue sur les Navires de la Flotte (la levée pouvant être prononcée à des âges divers, surtout pour les célibataires, selon les besoins de la Marine de guerre). L'Ordonnance décide, au contraire, que désormais, la pension ne serait plus basée sur cette paye, mais les maîtres au cabotage auraient droit, après douze ans de commandement au commerce, à la même pension que les pilotes-côtiers de 1<sup>re</sup> classe de la Flotte. Donc, René Masson a intérêt à arriver le plus vite possible aux douze années prévues, et cinq jours de gagnés, c'est toujours autant de pris.

Le Règlement sur les Payes et les Avancements des Gens de mer, du 1<sup>er</sup> janvier 1786, attribuait aux pilotes-côtiers de 1<sup>re</sup> classe une solde mensuelle de 65 livres, aux matelots vétérans, 24 livres. La retraite égalait la 1/2 solde.

On comprend qu'une telle réforme ait valu, à Louis-Philippe, la reconnaissance des capitaines marchands.

*Rafalé.* — Il y a ici une confusion entre deux verbes (voir Gruss, *Petit Dictionnaire de Marine*).

— Affaler : faire descendre (utilisé pour mettre les embarcations sur leurs chantiers). Au figuré : Je l'ai trouvé tout affalé : je l'ai trouvé bien bas.

— Rafalé : poussé par un vent violent à la côte; au sens figuré, signifie ici que l'armateur est « à la côte » financièrement.

*Tonne-Tonneau.* — On doit, ici, bien distinguer entre tonne et tonneau.

D'une part, avoine à 14 F. les 1.000 kilogs, de l'autre,

savon à 50 F. par tonneau. Ce taux de fût est inférieur au premier, d'où « encore triste, n'est-ce pas ? ».

Le tonneau : 2,83 m<sup>3</sup>, soit 3 tonnes de savon.

*Pilotage.* — Dans certains ports, il existait deux sortes de pilotes, les uns chargés de conduire les navires du large à l'entrée du port, les autres, de les manœuvrer et les amarrer dans le port.

Aujourd'hui encore, à Bordeaux, par exemple, on distingue le pilote de mer (du large à Pauillac) et le pilote de rivière (de Pauillac à Bordeaux).

*Atterrage.* — René Masson emploie, très justement, le terme « atterrage » : les atterrages d'Ouessant = les passages d'Ouessant.

« L'atterrissage est facile lorsque l'atterrage est sans écueil » (*Dictionnaire de Marine* de Gruss).

D'autre part, tenu par la tempête de N.-E. au large d'Ouessant, il ne peut embouquer la Manche et vient se réfugier à L'Aber Wrac'h, port de refuge classique de tous les voiliers en pareil cas.