

Disparitions maritimes

Pirateries, ouragans, cyclones, vagues scélérates, de nombreuses disparitions en mer sont restées inexplicées ... En voici quelques-unes de la première moitié du XIX^{ème} siècle :

En plein Océan Atlantique , la frégate « **Fraternité** » , ex-Aglaré, disparaît corps et biens en 1802, avec son capitaine Bernard et son équipage ;

L'Aglaré est une frégate de 32 canons de la Marine française ; lancée en 1788, elle commence sa carrière pendant les guerres de la Révolution française, elle sert alors de navire de transport de troupes à destination des Indes occidentales. Elle est stationnée pendant deux ans à Saint-Domingue. En 1793, elle est radoubée et renommée Fraternité.

Sous les ordres du lieutenant de vaisseau Gourrège, elle croise au large des côtes d'Espagne, et prend part plus tard à la bataille de Groix le 23 juin 1795 sous les ordres du lieutenant de vaisseau Florinville.

Pendant l'hiver 1796, elle fait partie de la Croisière du Grand Hiver sous les ordres du vice-amiral Morard de Galles. Le 30 décembre, elle aide La Révolution à porter secours à l'équipage du Scevola, qui s'était abîmé après une tempête au large de l'Irlande. La Fraternité rentre à Rochefort le 14 janvier 1797.

Elle est perdue en mer en août 1802, alors qu'elle revenait de Saint-Domingue vers la France. (source Wikipédia)

Au Groenland, le brick « **La Lilloise** » disparaît en 1833, sous les ordres du Lieutenant de Blosseville.

Jules Alphonse René Poret, baron de Blosseville, né à Rouen le 29 juillet 1802 et mort après 1833, est un navigateur et explorateur français. Nommé capitaine du brick de 8 canons La Lilloise, il part ainsi en 1833 pour explorer la côte orientale du Groenland. Il relève la côte du Groenland du 68°34' au 68°55' de latitude nord. Bloqué par les glaces, il doit relâcher au nord-est de l'Islande (Vopnafjörð). Dans une dernière lettre datée du 5 août 1833, il indique son intention de retourner « avec prudence » parfaire ses découvertes. Il disparaît sans laisser la moindre trace. En 1835, le navire La Recherche est envoyé en Islande pour le retrouver, mais en vain.

Il est rayé des rôles de la Marine française en 1836.

Sa disparition marque fortement Jules Verne qui le mentionne dans ses romans Le Sphinx des glaces (partie 1, chapitre VI), Les Aventures du capitaine Hatteras (partie 1, chapitre VI) et Voyage au centre de la Terre (chapitre X).

(source Wikipédia)



Maison à Rouen 24 rue Charles Lenepveu

Le brick « **Le Faber** » en 1835, capitaine Pardeilhan ;

Jean Pardeilhan : né le 14 floréal An V Pau (64), + 16/08/1838 en mer au large des Bahamas, lors du naufrage du brick le Faber, qu'il commandait. Lieutenant de vaisseau. Entré en service 18/02/1812, Ecole impériale de la Marine à Toulon, enseigne de vaisseau 1821, lieutenant de vaisseau de première classe. «Certains témoignages de patients, comme l'officier de marine Pardeilhan Mézin, qui rédigea un poème en l'honneur du personnel de santé mort pendant l'épidémie antillaise de 1822, contiennent des propos suffisamment explicites :

« O Vierges du seigneur! Des bords lointains du monde,
Vous marchez sur les flots vers cette terre immonde,
Apportant pour secours à l'appel des douleurs
L'arme de la prière et le baume des pleurs (...)
Teint de leur noble sang, le monstre inexorable
Relevait, plus ardent, la faux infatigable,
Et poursuivant le cours de ses hideux forfaits,
Il semblait se venger de leurs doctes bienfaits».

Il y a eu, en 1838, dans le canal de Bahamas, à ce que l'on présume, un terrible naufrage dont personne n'a parlé : celui du brick de la marine royale le Faber, commandé par M. Pardeilhan, lieutenant de vaisseau. Ce brick venait de dépasser neuf mois en station à Port-Royal, à la Jamaïque, où M. Pardeilhan avait été chargé par le ministre de la marine d'aller étudier la question de l'émancipation des noirs. Après ces neuf mois de séjour, le commandant du Faber appareilla. Il essaya pendant deux ou trois jours de s'élever vers les Caïques pour débouquer ; mais le vent contraire et la tempête le forcèrent à rétrograder ; il parut alors avoir pris le parti de doubler l'île de Cuba sous le vent, afin d'aller gagner le canal de Bahamas ; et les pêcheurs de la Jamaïque le virent pendant deux jours luttant contre la lame, ainsi que des navires marchands partis de Kingston avec lui : depuis ce moment, on n'en a jamais plus entendu parler. Quarante-quatre matelots, trois enseignes, un chirurgien-major, un commis d'administration de marine et un lieutenant de vaisseau, ont donc été engloutis par la mer, qui n'en a pas rendu le moindre vestige. Le Faber a-t-il fait côte sur les bancs de Bahamas, s'est-il brisé sur quelque vigie inconnue, ou a-t-il sombré en plein Océan? Nul ne le sait, et probablement nul ne le saura jamais. J'ai vu chez M. le commodore Douglas, commandant les forces navales anglaises à la Jamaïque, des officiers de la marine britannique qui attribuaient la perte du Faber à une tempête violente, déchaînée, à cette époque, sur les Antilles voisines des îles Bahamas, laquelle dut prendre le brick français à son arrivée dans les débouquements. Les mulâtresses de Port-Royal et de Kingston se souvenaient fort des officiers du Faber, et quelques-unes d'entre elles avaient de bonnes raisons pour cela, des raisons portant des cheveux blondins, et faisant un

tapage tout français dans leurs chambrettes. Je me suis laissé entraîner, par manière de digression, à conter au lecteur tout ce qu'on sait du naufrage du brick du roi le Faber, et de la disparition terrible et mystérieuse des braves marins qui le montaient."

(source : <https://docplayer.fr/151387570-Pardeilhan-famille-originaire-du-lot-et-garonne.html>)

En novembre 1840, « **Le Rosalie** », un navire français trouvé à la dérive au large des côtes de Cuba, dans le triangle des Bermudes, sans équipage, les voiles déployées, les canots de sauvetage en place et sa cargaison intacte.

D'après le Journal Le Times du 6 Novembre 1840 : le Rosalie, un grand navire français faisant la route de Hambourg à la Havane, fut retrouvé par les gardes côtes près de Nassau (dans les Bermudes) le 27 août de la même année, complètement désert excepté un chat, des volailles et quelques canaries à moitié mort. Le bateau était parfaitement en ordre, ne souffrait d'aucuns dégâts et était encore rempli de cadeaux destinés aux marchand de la Havane. Il n'y a jamais eu de nouvelles de l'équipage.

Mais, par la suite, la société Lloyd's enregistre pour sa part un bateau nommé le Rossinni ... Les passagers du Rossinni ayant été secourus puis le bateau abandonné, s'il s'agit d'un seul et même bateau, il n'y a pas de mystère à déplorer ...

Le brick-aviso « **Le Dunois** » en 1842, capitaine Vrignaud ; ce navire faisait partie de la station du golfe du Mexique ; il fut rappelé en France à la fin du mois d'août 1842. Le 3 septembre 1842, il appareilla de Pensacola (Floride - États-Unis) pour rallier Brest.

D'après un rapport du capitaine de corvette Regnard commandant la corvette Brillante et la station du golfe du Mexique, un très violent ouragan survenu dans le canal des Bahamas le 4 septembre aurait entraîné la perte du brick anglais Victor. Tout porte à croire que le Dunois a également sombré sous voile ce jour-là car on ne reçut aucune nouvelle de ce bâtiment.

(source : Mémorial des Officiers de Marine)

Y.D.F. janvier 2023