

**Archives et Souvenirs familiaux**

**Les Larrard et la mer**

Patrice de LARRARD

Août 2009

## Les Larrard et la mer



*Le port de Rochefort vu du magasin des colonies par Joseph Verne. 1762*



*Cet opuscule est uniquement à usage familial et ne peut être vendu*





Patrice de Larrard, octobre 2009  
A la mémoire de mon père





Les Larrard n'ont pas un fort atavisme maritime mais, ayant vécu pendant plus d'un siècle à proximité immédiate de l'Océan Atlantique, certains n'ont pas manqué de tenter d'en faire un métier. Rappelons que c'est en 1769 que la famille s'est ancrée en Saintonge lorsque le contrôleur ambulant des fermes du roi Jean Alexandre de Larrard a épousé Jeanne Aloès Fradet de Caubourg de Fonchambeau, fille d'un propriétaire terrien de Salignac. Cette commune est à moins de quinze kilomètres de l'estuaire de la Gironde et à une soixantaine de kilomètres du port militaire de Rochefort. Ainsi placés, ils ne sont pas dans le premier cercle de la population maritime mais assez proche pour avoir à en connaître.

Louis Elie Alexandre Edouard est le premier à avoir été attiré par ce métier et il est qualifié de capitaine au long cours lors de son mariage le 16 août 1843 à Rochefort avec Anne Sophie Lesueur et l'était encore le 9 juillet 1844, lors de la naissance de son premier enfant, Marie-Louise. En revanche il avait quitté cette profession lors de la naissance du deuxième, François Louis Georges qui vint au monde en Touraine où son père était chef de la station de chemin de fer de Port-Boulet à la compagnie d'Orléans. Nous ne savons rien de plus sur sa carrière maritime car, n'ayant pas servi dans la Royale, il n'a pas de dossier aux archives de la marine. En revanche ce mariage nous introduit dans le milieu maritime du Rochefort de l'époque avec ces deux témoins à son mariage qu'étaient son beau-frère François Félix Chéri Lesueur, chirurgien de marine, et un oncle de sa femme, François Gabriel Constant Bélenfant, sous-commissaire de marine.

C'est ce milieu social que nous allons découvrir en partant des Bélenfant sur lesquels j'ai trouvé huit dossiers aux archives de la marine. Nous y ajouterons le chirurgien de marine Lesueur, un autre chirurgien de marine, lui aussi beau-frère d'Edouard, Jacques Martin Duché et un proche parent des Bélenfant, Pierre Joseph Thibaut ainsi que quelques parents saintongais des Larrard :

- Charles Louis Guillaume Alefsen de Boisredon, neveu de Louise Elisabeth Alefsen

de Boisredon, épouse de Jean Alexandre de Larrard, fils de son homonyme cité au haut de cette page

- Charles René Joseph Edme de Bragelongne, époux de Marie Thérèse Denise de Larrard, troisième enfant d'Edouard
- Jean de Larrard, fils d'Alfred, frère d'Edouard.

La population maritime française est restreinte car elle ne concerne qu'une frange étroite du littoral. Même dans un port militaire à l'époque aussi important que Rochefort qui a l'avantage d'offrir la plus courte route vers les Antilles, les familles concernées sont peu nombreuses et rapidement imbriquées les unes dans les autres. L'exemple des Bélenfant des Lesueur et des Thibaut dans la première moitié du XIX siècle est frappant à cet égard car, comme illustré dans le schéma ci-contre, on notera le nombre des connections de ces familles entre elles et l'importance des professionnels de la mer chez chacune d'elles.

L'autre aspect important de la marine est la nette distinction des corps de métier, ce qui nous amènera à présenter de façon séparée :

- les officiers de pont de la marine de guerre
- les capitaines au long cours et marins de la flotte de commerce
- les officiers de l'administration maritime, dits commissaires de marine
- les chirurgiens et médecins de marine

Nous aurions pu y adjoindre les ingénieurs maritimes et officiers mécaniciens mais nous n'en avons pas dans notre échantillon. De même, nous ne parlerons pas des troupes de marine, devenues par la suite troupes coloniales.

## A - LES OFFICIERS DE PONT DE LA MARINE DE GUERRE

Nous n'avons que deux officiers de pont de la marine de guerre, tous les deux nés en 1790, tous les deux engagés à 13/14 ans l'un comme mousse, l'autre comme aide timonier et passés

ensuite aspirants. Tous les deux pendant leurs premières années de service ont défendu Rochefort contre la croisière anglaise qui bloquait le port. En effet la rade de Rochefort était difficile à garder car les canons de l'île d'Oléron n'avaient pas la portée suffisante pour croiser ceux de l'île d'Aix ; le trou ne sera comblé que dans la décennie 1850 avec la construction du Fort Boyard. Il fallait donc qu'une escadre soit en permanence prête à intervenir dans la rade, au mouillage sous les canons de l'île d'Aix.

Jean Baptiste Xavier Bélenfant y passera tout le Premier Empire, dans ce rôle ingrat, surpris pendant « la nuit des brûlots » comme aspirant de seconde classe sur le vaisseau Ville de Varsovie, incendié en novembre 1809 lors des attaques anglaises ; l'année suivante sur la canonnière 191 il repoussera l'attaque des péniches ennemies et en 1813 son brick, le Sans Souci sera de nouveau incendié par les anglais.

Pierre Joseph Thibaut sera plus chanceux lorsqu'en 1808, aspirant sur le vaisseau Le Majestueux, il quitte Rochefort pour Toulon où l'histoire l'attendait. En effet le 13 février 1814, il est enseigne de vaisseau sur le Romulus qui fait partie d'une petite escadre française chargée d'occuper l'escadre anglaise pour laisser entrer le Scipion qui arrive de Gênes. Le Romulus, à la queue de l'escadre française, est accroché par les anglais, se défend vaillamment et parvient à se mettre à couvert des canons des forts. Notre enseigne est blessé au bras gauche. L'Empire est à l'agonie et a besoin de héros : Napoléon le nomme lieutenant de vaisseau...il n'a que 24 ans et la croix de la Légion d'Honneur suivra de près ! Il vient de creuser là un écart qui ne se comblera plus :

- pendant que Bélenfant reste à Rochefort et sa région dans des commandements de bateaux de service, gabarres ou canonnières, Thibaut multiplie les commandements flatteurs : en 1830, comme capitaine de frégate, il commande la flûte (bateau de guerre transportant du matériel) La Seine pour un périple qui le mène au Sénégal et au Brésil où l'Empereur Dom Pedro lui confie sa fille

Maria Gloria pour qu'elle revienne en Europe récupérer son trône du Portugal que son oncle Miguel, profitant de son jeune âge, lui a ravi. Arrivé en France, Dom Pedro lui envoie une lettre personnelle de remerciement. En avril 1838, il commande la corvette (le plus petit des bateaux de combat de haute mer) La Sapho et, en chemin pour le Rio de La Plata où l'escadre française est chargée de bloquer le port de Buenos Aires pour forcer le général Rosas à payer la dette due par l'Argentine à la France, il stationne devant Bahia en pleine révolte des esclaves, apportant sa protection à ceux qui la réclame et s'attirant un article élogieux du journal do Commercio.

- Bélenfant ne sera lieutenant de vaisseau (équivalent à capitaine dans l'armée de terre) qu'à 38 ans et plafonnera à ce grade, tandis que Thibaut atteindra celui de capitaine de vaisseau (équivalent à celui de colonel dans l'armée de terre). Il sera officier de la Légion d'Honneur et deviendra un collaborateur direct de l'amiral préfet maritime de Rochefort assurant auprès de lui par intérim la fonction de major général de la flotte et présidera le conseil de guerre.
- Cet écart se manifeste aussi à la retraite car Bélenfant partira tôt, à 45 ans, avec une pension de 1 459Fr alors que Thibaut attend la limite d'âge de son grade, 60 ans, et sa pension annuelle est plus du double, 3 000Fr, à laquelle il faut ajouter la pension de 500 Fr l'an d'officier de la Légion d'Honneur.
- Cette différence n'est pas compensée par la dot car Bélenfant, après la mort en couche de la demoiselle Thibaut, se remarie avec Clémence Tessereau qui ne lui amène qu'une dot de 15 000Fr tandis que 5 ans auparavant Eglée Lozeau a apporté 56 000Fr à Thibaut

Le résultat est que Pierre Joseph Thibaut est considéré par la famille et la marine comme le protecteur du « clan », rôle symbolisé en 1834 lorsque, capitaine de frégate, il est délégué par le préfet maritime de Rochefort à Royan pour y décorer de la Légion d'Honneur le sous commissaire François Gabriel Constant Bélenfant, son beau-frère.



#### **La nuit des Brûlots, le 11 avril 1809**

**C'est l'histoire d'une opération ratée. Une escadre française importante était bloquée dans la rade de Rochefort par l'escadre de l'amiral anglais Gambier qui avait décidé une attaque par brûlots pour anéantir les français qui ont par ailleurs préparé leur défense. Malheureusement le plan est défectueux car l'estacade supposée protéger la flotte était trop fragile (elle n'est même pas présentée sur la gravure), les huniers des vaisseaux ont été démontés et la voilure retirée comme figuré sur la gravure (ce qui enlève toute manoeuvrabilité aux bateaux), les vaisseaux sont côte à côte à l'ancre pour tirer au canon sur les brûlots qui doivent être détournés par des chaloupes. Le problème est que, prises entre les bombes et les canons, celles-ci ont pris du champ. Ce que voyant, la plupart des vaisseaux français ont coupé leurs amarres et ont dérivé sur des bancs de vase ou de rochers. En basculant par-dessus bord leur artillerie certains ont pu s'alléger et partir se réfugier dans la Charente mais 5, dont le Ville de Varsovie, ne le purent pas et furent brûlés.**

**La gravure montre le début de l'attaque alors que le brûlot de tête des anglais, le Mediator, commandé par Lord Cochrane, a été mis à feu, que son équipage l'a abandonné dans deux chaloupes qui s'éloignent vers la gauche et qu'il percute le premier vaisseau français. Les bâtiments à l'arrière sont ceux de l'île d'Aix.**



#### **Le combat solitaire du Romulus février 1814**

**La gravure montre le Romulus au premier plan déjà suffisamment proche de la côte pour que les anglais ne puissent pas le prendre entre deux feux. Bientôt les canons de la côte prendront le HMS La Boyne sous leurs feux l'obligeant à s'éloigner. Il sera tellement atteint qu'il devra se retirer à la remorque d'une frégate. C'est le navire qui est bord à bord avec le Romulus. Les voiles à droite sont celles du gros de l'escadre anglaise qui bloque l'entrée de la rade de Toulon.**

## B - LES OFFICIERS DE LA MARINE DE COMMERCE

Les années préparatoires de François Xavier Stanislas Bélenfant, fils de Jean-Baptiste Xavier, à son examen de capitaine au long cours sont connues car évoquées dans un dossier aux archives de la Marine, puisqu'il a fait une grande partie de sa formation pratique sur des bâtiments de la Royale. Il est admis en 1829 à l'âge de 10 ans au Collège Royal Maritime d'Angoulême destiné aux enfants voulant faire une carrière de marin. Mais cette institution est fermée après la révolution de Juillet et dès février 31, il est envoyé à l'école de Lorient puis transféré au collège de Rochefort qui a pris le relais d'Angoulême dans cette spécialité. Toutefois à 14 ans son père le retire pour le mettre comme mousse sur la gabarre La Mayenne qu'il commande dans la baie d'Aix. A partir de 1838 (il a 18 ans) il enchaîne les engagements sur des bâtiments de commerce avant de rentrer aux équipages de la flotte de Rochefort en 1840. Sa première affectation est mémorable car il est sur la frégate Hermione lorsqu'elle est drossée sur la côte du Maroc par la tempête ! Il terminera cette période en 1844 comme second de la goélette La Louise fin 44 avant de réussir son examen de capitaine au long cours le 14 mai 1845, à 26 ans.

26 ans est également l'âge auquel Charles de Bragelongne est reçu comme capitaine au long cours en 1865 et demande à être admis dans la Royale comme enseigne auxiliaire, ce qu'il n'obtient pas. A cette occasion nous apprenons qu'il a, lui aussi, navigué comme matelot sur des bâtiments de commerce et sur des vaisseaux de guerre. En particulier il a participé en 1860/61 sur la frégate Impératrice Eugénie à l'expédition de prise de Pékin et de déblocage de la garnison de Saïgon et a gagné la médaille militaire en participant à la prise du fort de Kio Ka. En 1868, lorsqu'il est nommé chevalier de la Légion d'Honneur, il est lieutenant sur le paquebot Ville de Paris.

Outre Edouard de Larrard, déjà évoqué, il faut citer le jeune Jean qui s'est embarqué en 1878 à l'âge de 19 ans sur le Sainte-Croix au Havre avant qu'il ne s'abîme en mer.

## C - LES OFFICIERS D'ADMINISTRATION MARITIME

Les agents de l'administration maritime sont beaucoup plus nombreux dans notre échantillon : 6 Bélenfant et un Alefsen de Boisredon. L'attraction de la famille pour ce type de fonction tient au fait qu'il s'agit là d'emplois tout à fait bureaucratiques : tenue de livre d'inscrits maritimes (professionnels de la mer susceptibles d'être appelés en cas de besoin dans la marine de guerre), comptabilité matière dans des magasins du port ou, exceptionnellement, à bord. En effet 4 seulement ont servi en mer et brièvement : entre 5 et 18% de leur temps de service contre plus de 55% pour nos 2 officiers de pont. De plus, les deux types d'officiers naviguent surtout en début de carrière. Si nos officiers d'administration ne sont pas beaucoup en mer, ils sont cependant déplacés hors de Rochefort, soit affectés dans des ports dépendants de la préfecture maritime de Rochefort (Bordeaux, Saint Gilles, Marennes, Libourne...), soit appelés dans les services d'autres ports militaires (François Emile fut à Cherbourg et Lorient, François Jules au Havre, Charles Alefsen de Boisredon à Lorient) soit même appelés à l'administration centrale à Paris comme Constant Xavier Emile ou Paul Emile.

En dépit des limites apportées aux embarquements de ces marins administratifs, il faut cependant reconnaître que certains ont ainsi participé à des expéditions qui ont laissé des traces dans l'histoire de notre marine :

- en 1804/1805 François Gabriel Constant Bélenfant est agent comptable sur la frégate L'Infatigable qui part de Rochefort dans l'escadre chargée de ravitailler La Martinique, attaque l'île anglaise de La Dominique et parvient à rentrer sans dommage à Rochefort,
- en 1855/56 Charles Alefsen de Boisredon est officier d'administration sur La Lave, une des trois batteries flottantes blindées construites spécialement pour détruire la forteresse de Kinburn à l'embouchure du Dniepr afin de forcer le tsar à reconnaître sa défaite et à faire la paix avec les alliés (France, Angleterre et Empire Ottoman).



**La Lave, surnommée « La Boîte à Savon »**

**La Lave, La Dévastation et La Tonnante sont les trois batteries flottantes construites par les français pour venir à bout de la forteresse de Kinburn en Crimée. Ce sont des bateaux en bois à fond plat disposant d'une chaudière à vapeur et de 3 mats démontés pendant les combats. Elles ont surtout 2 batteries et un épais blindage. Pouvant s'approcher plus près de leur cible, elles firent la preuve de leur efficacité et lancèrent la mode des cuirassés.**

**Le cliché montre La Lave en construction à Lorient qu'elle a quitté en remorque le 5-6-1855 pour être à pied d'œuvre le 15-10-1855, date de la destruction en quelques heures de la forteresse. Elle était de retour à Toulon le 10-7-1856.**

La participation à ces campagnes est de nature réellement militaire mais il n'en n'est pas toujours de même pour les fonctions occupées à terre. Par exemple, il est symptomatique que les notes de François Jules Bélenfant pour l'année 1839 soulignent le zèle de ce commis de 2ème classe au quartier de Marennes pour la propagation de l'ostréiculture, ce qui n'est guère une fonction guerrière ! De même Charles Alefsen de Boisredon, lorsqu'il est commissaire adjoint à Bordeaux en 1880, siège à la commission permanente de surveillance des paquebots... Le XXème siècle y mettra bon ordre en confiant ces tâches civiles à l'administration des affaires maritimes et en cantonnant le commissariat de la marine à des fonctions proprement militaires.

La formation de base de ces officiers administratifs ressemble à celle de François Xavier Stanislas que nous avons décrite au paragraphe précédent : François Jules a été jusqu'à 13 ans au collège de Rochefort puis mousse, notamment sur la gabare La Gironde que commandait à l'île d'Aix son oncle Jean-Baptiste Xavier, puis va faire une année scolaire au Collège Royal Maritime d'Angoulême pendant sa 17ème année, tandis que plus tard dans le siècle Paul Emile fait ses études au collège de Rochefort qu'il quitte à 17 ans pour s'engager dans un régiment de marine pendant la guerre de 70. Seul Charles Louis Guillaume Alefsen de Boisredon se distingue par une formation secondaire complète, il est bachelier es lettres. Tous rentrent dans la carrière avec un emploi précaire, en général celui d'écrivain à un

âge médian de 18 ans. Ils ne sont vraiment intégrés au corps que quand ils passent commis entretenu, ce qui peut prendre jusqu'à 7 ans. Ils n'accèdent aux postes d'officiers que lorsqu'ils sont nommés aide commissaire, ce qui advient vers 36/38 ans pour les non bacheliers. Cette étape passe par un concours : en 1832 François Jules est admis 16ème sur 32 au concours de commis de 3ème classe, en 1853 Constant Xavier Emile est reçu 4ème au concours d'aide commissaire et Charles Louis Guillaume Alefsen de Boisredon 69ème sur 74 au même concours deux ans plus tard. Mais avant d'aller plus loin il faut préciser l'équivalence des grades d'officiers dans la marine.

Armée de terre	Officier de pont	Officier d'administration maritime	Chirurgien de marine
Lieutenant	Enseigne de Vaisseau	Aide commissaire	Chirurgien de 2ème classe
Capitaine	Lieutenant de Vaisseau	Sous commissaire	Chirurgien de 1ère classe
Commandant	Capitaine de Frégate	Commissaire adjoint	Chirurgien principal
Colonel	Capitaine de Vaisseau	Commissaire	Chirurgien chef

En excluant de la statistique François Bélenfant qui n'est entré dans l'administration maritime que sous la Révolution après une carrière fiscale sous l'Ancien Régime et qui n'a été assimilé à un sous commissaire que lors de sa retraite quand il fallait faire rentrer dans un cadre réglementaire ce greffier chef du tribunal maritime de Rochefort, l'âge médian d'accès au grade de sous commissaire est de 39 ans. Soulignons que c'est à peu près à l'âge médian

d'accès au grade de capitaine des officiers de l'armée de terre montés par le rang. De plus comme pour les capitaines de l'armée de terre, ils terminent tous chevalier de la Légion d'Honneur. François Jules Bélenfant et Alefsen de Boisredon sont passés officiers supérieurs en atteignant le grade de commissaire adjoint, ce qui est très rares dans l'armée de terre pour les officiers du rang. François Jules seul aura la rosette de la Légion d'Honneur, 15 ans après sa croix de chevalier, ce qui est dans la norme.

Enfin nos trois sous commissaires et commissaires adjoint ont pris leur retraite quand ils ont été atteints par la limite d'âge, à 58 ans. En revanche Constant Xavier Emile qui n'a pas dépassé le grade d'aide commissaire est parti à 48 ans, dès qu'il a atteint ses 30 ans de service. Il faut dire qu'il était alors en non activité pour raison médicale. Enfin François Emile est mort subitement à 42 ans sans avoir les annuités suffisantes pour la retraite et son fils Paul Emile a quitté le corps à 30 ans pour devenir chef comptable de l'administration pénitentiaire de La Nouvelle Calédonie.

## C- LES CHIRURGIENS DE MARINE

Le chirurgien de marine est un praticien à part car il opère dans un milieu particulier qui l'oblige à travailler dans l'urgence avec des moyens souvent insuffisants et dans un contexte inconnu quand il doit faire face à des maux exotiques. Il en résulte que la Royale a longtemps préféré le former elle-même et a été plus lente que l'armée de terre à exiger de lui un doctorat en médecine, ce qu'elle n'a fait qu'en 1865. Le maintien du titre de chirurgien a témoigné longtemps de ce particularisme. La création de l'Ecole de Santé Militaire Navale à Bordeaux en 1890 a marqué la fin de cette situation d'autant que cette école formait également des médecins du service de santé des troupes coloniales qui ne dépendaient plus du ministère de la marine. Jean de Larrard a fait Santé Navale au XXème siècle mais il est trop récent pour que j'ai accès à son dossier et j'ignore s'il a choisi la voie navale ou celle des troupes coloniales.

Le corps des chirurgiens de marine sera donc évoqué à travers François Félix Lesueur et son beau-frère Jacques Martin Duché. Tous les deux sont entrés jeunes (à 20 ans) comme élèves chirurgiens. En moins de 3 ans, ils sont promus chirurgiens de 3ème classe et embarqué sur quelque vaisseau pour apprendre la dure vie qu'ils ont choisie. Envoyé en station aux Antilles sur la frégate l'Antigone, Duché y attrapera la fièvre jaune qui se rappellera à son bon souvenir toute sa vie. Tous les deux auront le souci de parfaire leur formation en passant leur thèse de doctorat en médecine, Duché à 31 ans à Paris et Lesueur à 27 ans à Montpellier.

Ensuite leur carrière divergera un peu, Duché se spécialisant dans la médecine embarquée alors que Lesueur alternera sa présence à bord avec des affectations au service de régiment d'infanterie de marine, si bien que Duché a un taux d'embarquement proche de celui d'un officier de pont (43%) alors que Lesueur se rapproche plutôt de celui d'un officier d'administration (20%). Mais la différence est quelquefois ténue car, lorsque Duché a abandonné son poste de major sur La Caravane, corvette hôpital en station aux Antilles, en 1849, il a été remplacé pendant 3 mois par Lesueur qui occupait le poste de major du régiment d'infanterie de marine en garnison à La Guadeloupe.

Un rapport de Duché sur sa croisière à La Réunion en 1842 nous permet d'avoir une idée précise de son métier. Il est major (médecin responsable) sur la frégate L'Andromède chargée de transporter des troupes à La Réunion. Elle part de Toulon le 2 mars et fait sa première escale à Gorée, une île au large du Sénégal, le 30 mars. Pour des questions de vents, la frégate traverse alors l'Atlantique sur sa plus petite largeur pour faire escale à Sainte-Catherine au Brésil le 2 mai. Puis passant le Cap de Bonne Espérance, elle atteint la Réunion le 1er juillet sans avoir à déplorer de décès. Fort de ce succès Duché se fend d'un rapport pour expliquer que l'on réduirait sensiblement le taux de sinistre en faisant passer avant le départ aux troupes embarquées un examen buccal approfondi qui permettrait de dépister les éléments les

plus fragiles. Inutile de dire que l'administration avait déjà trop de peine à trouver des « marsouins » (soldat d'infanterie de marine) pour se montrer exigeante et les suggestions du chirurgien restèrent lettres mortes. D'ailleurs le retour fut plus rapide (départ le 19 août et arrivée à Toulon le 20 novembre) mais plus meurtrier avec la chute d'un gabier (matelot opérant dans le gréement), une pneumonie et une entérite.

Dans les deux cas nos chirurgiens quittent la Royale à 50 ans avec leurs 30 ans de service, même si la raison de leur démission est différente ; Duché est épuisé par ses crises d'entérites consécutives à sa fièvre jaune tandis que Lesueur refuse de quitter Rochefort pour aller assurer le service de santé des forges de La Chaussade en plein Limousin bien qu'elles fussent spécialisées dans la fourniture d'ancres, chaînes et cabestans pour la marine. Certes Lesueur a un grade de plus puisqu'il est chirurgien principal (équivalent de commandant) alors que son beau-frère est chirurgien de 1ère classe (équivalent à capitaine). Mais à la fin du compte ils sont tous les deux chevaliers de la Légion d'Honneur et leur pension annuelle proches : 2 290 Francs pour Lesueur contre 2 092 Francs pour Duché (hors les 250 Fr liés à leur grade de chevaliers de la Légion d'Honneur).

## CONCLUSION

En 1688, François de Larrard meurt de maladie sur son chemin vers Tonneins, de retour de Gênes où il était allé pour son commerce. Il avait sûrement navigué, au moins en Méditerranée, durant son voyage. Mais il n'en est pas pour autant un marin ni même un armateur.

En 1760, Alexandre de Larrard, secrétaire du roi et intéressé aux fermes, meurt à Bordeaux où il était pour affaire. Son notaire fait alors un inventaire après décès des papiers trouvés à son domicile parisien. Il y trouve deux contrats en cours de participation à des armements de navire :

- une part de 18 938 livres dans une société dirigée par Merlet et Magon Delalande de Saint-Malo pour la traite,
- un prêt à la grosse aventure (prêt donnant droit à une part importante des bénéfices mais non remboursé en cas de naufrage) de 14 000 piastres sur la Santaroja pour le voyage de Cadix à Cartagène (en Colombie) pour ramener de l'argent métal.

Ce ne sont que détails dans son portefeuille constitué d'intérêts divers dans les fermes du roi (société chargée de la collecte des impôts) et les prêts personnels consentis à des personnes physiques et lettres de change. De plus grâce à l'inventaire des papiers concernant des opérations terminées, nous savons qu'il a travaillé avec plus de dix armateurs installés à Bordeaux, Nantes, Marseille, Saint Malo, Séville et Cadix et que les bateaux concernés partaient vers les Amériques (Nord et Sud), le Sénégal et les Antilles. Quelle que soit l'ampleur de ses participations à l'armement maritime, il est un financier utilisant tous les supports de placement existant à son époque, mais pas un professionnel de la mer.

Enfin le grand père de Bon Papa, Alexandre de Larrard, épousa à Bordeaux en 1884 Cécile Basse, fille d'Edmond négociant de vins et spiritueux mais pas armateur, et petite fille d'Henri Batet-Basse qui, bien que président de la chambre de commerce de Bordeaux en 1845/46 puis de 1860 à 1867, ne fut pas plus armateur que son fils ou que les Larrard négociants à Barcelone. Il faut aller loin dans leur parentèle pour trouver des armateurs qui ne furent d'ailleurs actifs qu'au XVIIIème siècle : Antoine Peyronnet au début du siècle, Pierre Boyer-Fonfrède un spécialiste du prêt à la grosse aventure à la fin du siècle et surtout Bonaventure Journu qui arma pour les Antilles jusqu'à l'aube de la Révolution, avec d'éventuels passages préalables par la côte africaine.

Notre passé semble donc plus terrien que marin et Edouard fut bien le premier du nom à choisir le métier de la navigation...même si ce ne fut que pour quelques années. Il était le deuxième garçon d'une famille de onze enfants

survivants, son père ayant fait exploser le taux de reproduction moyen de la famille avec son épouse, Louise Elisabeth Alefsen de Boisredon. Tous ses frères ont choisi la fonction publique : un juge, un conseiller de préfecture, un télégraphiste, un prêtre et deux receveurs de l'enregistrement, dont notre aïeul, Octave, le dernier des garçons. Qu'est-ce donc qui a poussé Edouard hors des chemins habituels de la famille ?

- Le désir d'avoir un métier plus technique ? Mais intellectuellement le plus doué des frères était Jules, l'aîné, qui avait réussi brillamment le concours de Polytechnique mais n'avait pas intégré l'école à cause du rôle actif joué par celle-ci dans la Révolution de juillet alors que les Larrard avait de forts liens avec le cousin Peyronnet ministre de l'intérieur déchu par la révolution de Juillet ; Jules choisira finalement la magistrature.

- Un désir d'aventure, de découverte d'un monde nouveau plus large que le paysage apaisant de la Saintonge ? Une vie plus incertaine que celle d'un fonctionnaire ou d'un propriétaire terrien ? « Homme libre, toujours tu chériras la mer » comme l'a écrit Baudelaire.

Les embarquements de ses parents les ont menés loin mais pas sans danger à cause des « infortunes de mer » : son neveu Jean de Larrard est mort en 1878 dans le naufrage du Sainte Croix et le cousin de sa femme, François Xavier Stanislas Bélenfant, a dû se souvenir longtemps de la tempête qui a poussé sur la côte d'Afrique l'Hermione en 1840... D'autres ont rapporté des maux étranges de leurs périples. Outre le cas déjà évoqué de Jacques Martin Duché, on peut citer :

- celui de son beau-frère Chéri Lesueur qui a dû lui conter son rapatriement d'urgence de

Guyane en 1838 pour des troubles ophtalmiques qu'il avait récoltés lorsqu'il était chirurgien major sur la goélette La Daphné basée à Cayenne

- celui de Charles Alefsen de Boisredon qui gardait le souvenir de sa dysenterie qu'il avait rapportée de sa virée en Crimée sur La Lave en 1855 et de la mauvaise fièvre qui le tint malade quatre mois, héritage de son passage au Mexique lorsqu'il servait sur le transport Le Finistère en 1864.

Outre ces dangers du métier, il faut bien reconnaître que les embarquements de nos officiers n'avaient pas toujours de quoi griser ces jeunes aventureux. Rappelons que 4 des membres de notre échantillon ont servi sur La Mayenne et 3 sur La Gironde, gabarres préposées à la station de l'île d'Aix, c'est-à-dire en sentinelle en face de Rochefort !

Ces dangers et les difficultés à combiner son métier avec une vie de famille ont fait opter Edouard pour la carrière de chef de gare dont les perspectives pouvaient sembler plus prometteuses. Et il a eu raison car il a participé à la grande aventure de l'implantation du réseau ferré en France (500 Km de lignes en 1849, 16 000 en 1870) et a pu atteindre le grade d'inspecteur principal à la Compagnie de Paris Orléans qui lui donnait la main sur l'exploitation de la compagnie pour la Touraine.

Finalement les professionnels de la mer dans notre famille sont rares, à l'image de notre pays qui, sauf à quelques moments de son histoire, a négligé son implication maritime au profit de ses avancées continentales. Bref le français comme le Larrard préfère généralement sa propriété campagnarde de Caubourg au spectacle des navires dans la rade de Rochefort.

### ***Caubourg vers 1910***



***La rade de Rochefort  
avec les îles d'Oléron et Aix  
(gravure du XVIIIème)***



***La place de Rochefort sur la Charente  
(gravure du XVIIIème)***

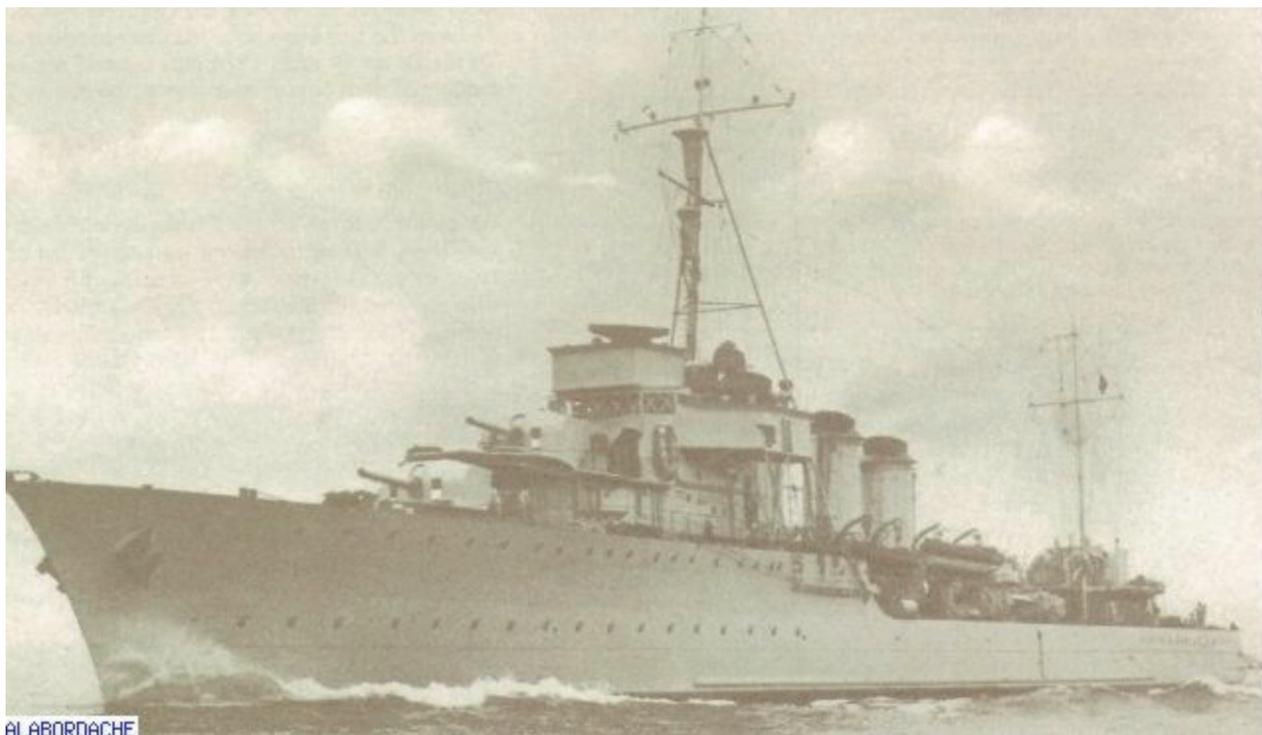


## POSTFACE SUR HUGUES DE BRAGELONGNE

Parce que je ne pouvais pas rester sur ce monde clos de la marine de la première moitié du XIXème siècle, parce que me fallait un point de fuite indiquant la tendance, j'ai choisi de parler d'un neveu éloigné de Charles de Bragelongne, qui appartient à la dernière génération de l'échantillon précédent. Ce lien est un peu factice car il nous éloigne des Larrard mais permet de passer dans un autre siècle, dans un monde dominé par la technologie et sélectionnant ses officiers sur leurs capacités intellectuelles.

Hugues de Bragelongne est né en 1899 en Dordogne, près de Bergerac, dans la propriété de son grand père maternel et son père était officier de cavalerie, bref un milieu peu marin. Il a embrassé la carrière parce qu'il a réussi le concours de naval et en début de carrière ses supérieurs se plaindront de son manque d'esprit marin et de son peu d'intérêt pour le service. Mais il est intelligent, s'adapte et se spécialise dans les torpilles, n'hésitant pas à ajouter le diplôme très « civil » de Supélec à son palmarès pour maîtriser les moteurs électriques qui sont l'âme de ces engins de mort. Il appliquera cette spécialité sur toutes sortes de bâtiments, y compris sur un sous-marin, un ancien U Boot récupéré en Allemagne comme prise de guerre. Mais son apogée sera quand il prendra le commandement d'un torpilleur, un de ces bâtiments légers et rapides capables de couler de gros vaisseaux par torpille.

Son jour de gloire sera le 8 novembre 1942 alors qu'il commande l'Alcyon dans la flottille des torpilleurs qui défend le Port de Casablanca. Dans le cadre de l'opération « Torch » montée par les anglo-saxons pour amorcer la libération de l'Europe par le sud, les américains sont chargés de prendre le contrôle du port. Ils ont des moyens énormes, porte-avions, cuirassés...et nous le Jean Bart, un cuirassé non terminé, un croiseur léger et notre flottille de torpilleurs. L'amiral Michelier et le résident général Noguès ont donné l'ordre de résister et toute la flotte sort au petit matin affronter les intrus, sauf le Jean Bart immobilisé dans le port. Tous nos bateaux seront gravement touchés, voire coulés...sauf l'Alcyon qui échappera à tout et continuera d'importuner la flotte américaine même durant l'après-midi !



***Le Basque, un torpilleur de la même classe et même série que l'Alcyon***

Hugues de Bragelongne sera bien récompensé pour sa conduite : croix de guerre avec palme, promotion au grade de capitaine de frégate et de Lattre de Tassigny, futur maréchal de France, l'appellera dans son état-major pour participer au débarquement de Provence et à la campagne de France.

Mais il reste que ces honneurs avaient un goût de cendre et beaucoup n'admettaient pas que le nouveau gouvernement de la France avalise des récompenses pour faits d'armes contre des alliés. A Edouard Herriot qui l'attaquait sur ce point, le général de Gaulle répondit le 16 janvier 1946 « Il n'est pas question d'arracher des cercueils des pauvres morts et de la poitrine des malheureux mutilés les croix qu'on leur a décernées 3 ans plus tôt, pour avoir combattu suivant les ordres de leurs chefs et bien que ces ordres aient été donnés à tort ».

Néanmoins dès le 1er mai 1946, notre courageux capitaine démissionnait du service actif à 47 ans pour devenir le secrétaire général d'une société industrielle, La Centrale de Dynamite, où il fit une seconde carrière. Les techniciens de la marine trouvaient là une nouvelle vie, d'autant que les « trente glorieuses » prenaient leur envol et ouvraient une ère de perméabilité entre l'armée et l'industrie.

Une chose cependant n'avait pas changé entre lui et les représentants de l'échantillon précédent : comme Pierre Joseph Thibaut et Jean Baptiste Xavier Bélenfant il a passé en mer plus de 55% de son temps de service ; le destin d'un officier de pont était toujours d'être embarqué ! En est-il de même aujourd'hui, alors que les économies budgétaires pèsent sur le renouvellement de la flotte ?

En effet cette période de la première moitié du XXème siècle apparaît comme une phase de renforcement de la marine militaire française, d'une plus grande popularité de la littérature marine (Pierre Loti, Paul Chack, Alain Gerbault...) et d'un plus grand prestige de l'Ecole Navale. Si celle-ci attire plus de candidats, ceux-ci découvrent après coup que leur nouveau métier ne leur convient pas, ce qui arrivait plus rarement lorsque leur famille et leur milieu les avaient instruits de ses contraintes. Ceci apparaîtra avec deux exemples pris dans la parentèle élargie de la famille :

- Julien Bougues est entré à Navale en 1896 pour donner sa démission, jeune enseigne de vaisseau, en janvier 1900, préférant retourner auprès de son père pour diriger le moulin commingeois et jouer son rôle sur la scène politique radicale de Saint-Gaudens.
- Robert Blanchard, né le 3 novembre 1913 d'un père officier cartographe lui aussi commingeois et de Paule Couderc de Fonlongue, n'a pas réussi à intégrer Navale et s'est rabattu sur le diplôme de capitaine au long cours. Sa carrière a toutefois été écourtée par le mal héréditaire de sa grand-mère maternelle Fabre de Cahuzac, la tuberculose.





Imprimé en France par Fortin le Progrès  
A Clichy la Garenne

