



1859, l'incendie du brick Félicie de Roscoff dans le bassin du Havre



Navires au bassin du Commerce au Havre vers 1865, on comprend bien les risques de propagation d'un incendie entre des navires (Coll. privée)

« Les incendies de navires dans les ports sont heureusement fort rares, grâce à la sévérité des prescriptions réglementaires. Cependant, dit le Journal du Havre, de temps à autre encore des sinistres de ce genre viennent répandre l'alarme et redoubler la surveillance exercée pour les prévenir.

On a pu redouter un instant, hier au soir, dans le port du Havre, une seconde édition de l'incendie du Gilchrest, qui a brûlé, on se le rappelle, pendant vingt-quatre heures, dans le canal Vauban. Cette fois pourtant ce n'est pas un cotonnier que le feu s'était déclaré. Aussi les secours ont-ils été eu plus d'efficacité et les dégâts n'ont-ils été que de médiocre importance, relativement à ce qu'on pouvait craindre. Le navire menacé est le brick Félicie de Roscoff



Histoire maritime de Bretagne Nord

armateur M. Deschamps, capitaine Trémintin, en chargement pour Trieste, ayant déjà à bord sa cargaison complète en sucres en pains et sucres cassés, et n'attendant plus pour appareiller qu'une centaine de sacs de café qui devraient être embarqués aujourd'hui.

C'est vers sept heure et demie, pendant l'absence de l'équipage, que le second, assure t'on s'est aperçu qu'une assez épaisse fumée sortait du panneau d'avant. Après avoir reconnu la présence du feu, il s'empessa de refermer le panneau et de courir demander du secours.

Quelques minutes plus tard, les pompiers arrivaient en toute hâte avec une pompe et un tonneau, aussitôt mis en manœuvre. Bientôt, à ces secours, s'adjoignait un détachement de la douane, commandé par M. Le capitaine Oger, avec ses deux pompes, que l'on mit également en manœuvre. des ouvriers de la manufacture des tabacs accoururent aussi avec une pompe, mais l'incendie céda à la prompte attaque du commandant Ragourd. Bref, à huit heures trois quarts, on était maître du feu.

Toutes les autorités s'étaient rendues, dès la première alerte sur le théâtre du sinistre. A dix heure un quart, le commandant Ragourd s'est retiré, après s'être assuré que tout était terminé. Par surcroit de précautions, un caporal et trois sapeurs sont restés en surveillance jusqu'à quatre heure du matin auprès du brick avec une pompe établie prête à fonctionner.

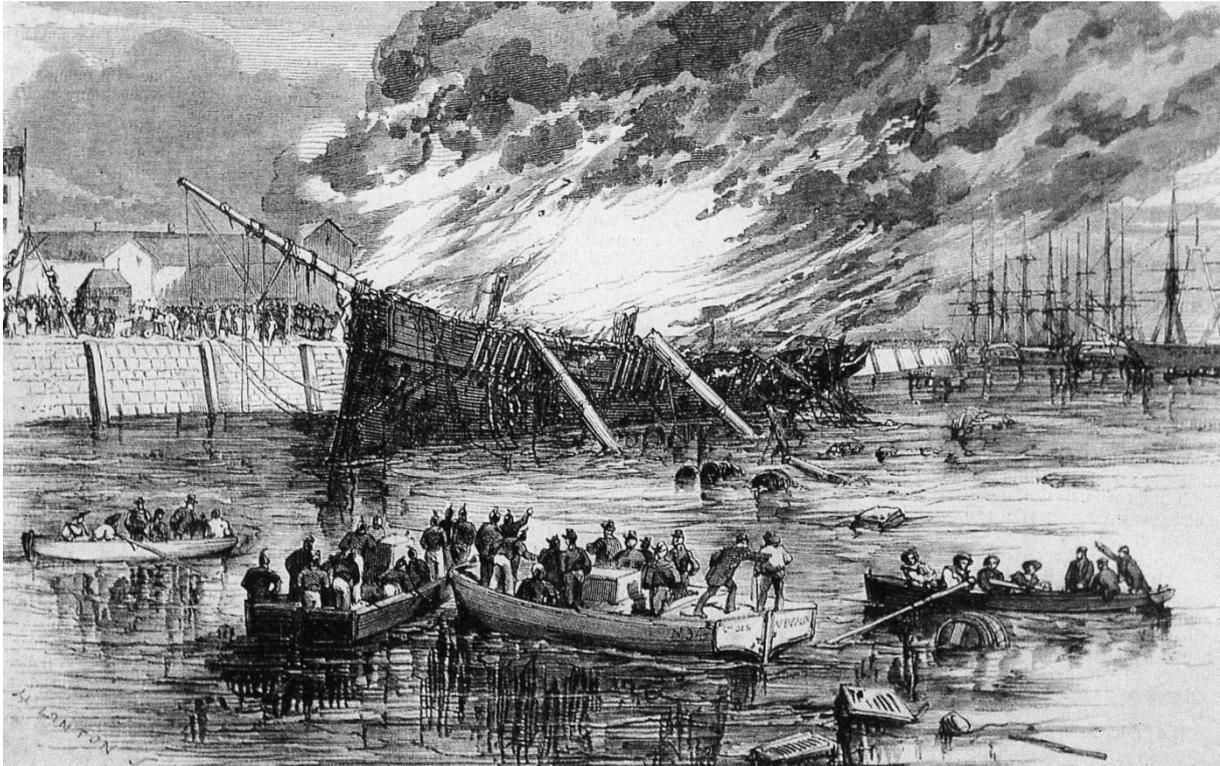
Comme nous l'avons dit, le feu s'était déclaré à l'avant du navire, du côté de tribord, près du mât de misaine, dans la paille où étaient arrivée les sucres. Quelle est l'origine du sinistre, c'est ce qu'il sera difficile d'établir. Toujours est-il que l'on évalue à 6 tonneaux la quantité de sucre atteint par le feu, sans compter les avaries occasionnées par l'eau. De plus, une partie du pont a été calcinée sur un espace de cinq mètre carrés. En somme, on estime que les dégâts se montent environ à 7 500 fr. pour marchandise avariées et 1000 fr. pour réparation à faire au navire.

La Félicie n'est pas assurée, dit-on ; quant aux marchandises, on n'en sait rien

Journal « Le siècle » du 27 mars 1859



Histoire maritime de Bretagne Nord



Incendie en 1858 du trois mât Gilchrest au Havre, le navire en feu a pu être isolé dans le canal Vauban (livre Claude et Jacqueline Briot Clippers Français)

Commentaires :

Les incendies au port sont des calamités au temps de la voile, les marins se méfient du feu les cordages en chanvre blanc et chanvre goudronné sont inflammable. Dans les bassins du havre les feux à bord sont très réglementés, à une époque il a même été interdit dans les bassins du Havre d'allumer les poêles et cuisinières pour faire à manger à bord et les équipages étaient réduits à manger dans les auberges du port.

Au Havre, le service incendie était organisé et muni de pompes à main, ce devait être juste efficace si le feu était pris à temps, dans le cas d'un incendie plus important la préoccupation du maître du port était de déplacer les autres navires pour éviter que le feu se propage et ne provoque un incendie en chaîne.

L'article indique que le navire n'était pas assuré, ce qui était assez courant au XIX^{ème} siècle pour les voiliers caboteurs, la propriété du navire étant répartie sur plusieurs propriétaires pour minimiser les pertes en cas de sinistres. Par contre les marchandises transportées étaient généralement assurées.

D'après les recherches de Jacques Blanken dans les archives des douanes de Roscoff la Félicie est un brick de 144 tonneaux construit en 1845 à Bordeaux pour l'armateur de Roscoff Yves Marie François Deschamps à la hauteur de 52/80° conjointement avec Nicolas

Juillet 2016 Pierre-Yves Decosse

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

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





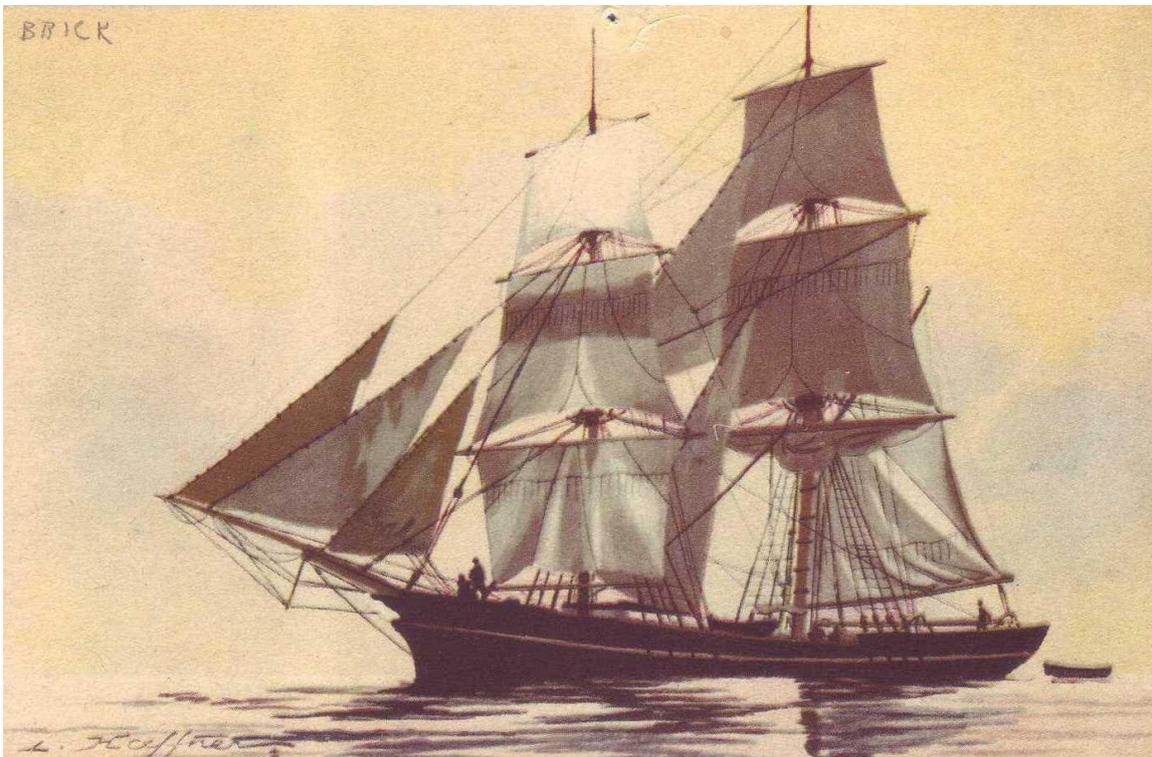
Histoire maritime de Bretagne Nord

Trémintin de l'île de Batz pour 21/80° et 7/_0° pour Limoussin fils le constructeur du navire à Bordeaux .

Ses caractéristiques selon la douane sont les suivantes : navire à deux mâts avec serrage et vaigrage sans faux tillac sa longueur au pont est de 22,15 m sa largeur 6,53 m et son creux de 3,80 m. Il est doublé en zinc à Rouen en 1857, il est réparé suite à son incendie et continue à naviguer pour le négociant Léopold Deschamps jusqu'au 26 juin 1873 ou il est vendu par Léopold Deschamps et la veuve du capitaine Trémintin à Hanton Hansen capitaine norvégien de Sandefjord.

Il y a eu à l'île de Batz plusieurs capitaines au long-cours portant comme nom et prénom Nicolas Trémintin, Le capitaine de la Félicie est celui né le 11 avril 1786, époux de Barbe Philippe et père de Jacques Trémintin capitaine au long-cours qui commanda également des navires pour le compte de Léopold Deschamps, le fils du précédent. Nicolas Trémintin a 72 ans lors de l'incendie au Havre et commande toujours le brick Félicie, il décèdera à l'île de Batz en 1872 à l'âge de 86 ans.

Les liens entre la famille Deschamps, négociants et armateurs de Roscoff sur trois générations et les capitaines et équipage de l'île de Batz était très importants, Jacques Blanken en parle dans le chapitre sur la saga Deschamps de son livre « Contrebandiers ! : Smogleurs en Manche » aux Editions Locus Solus. Une grande étude sur les marins de l'île de Batz au cabotage et au long-cours au XIXème siècle reste à faire.



Brick de cabotage encalminé, ou plus exactement senault car il a une grand-voile carrée et une brigantine peinture de Léon Haffner, la taille du navire, les huniers pleins évoquent bien les bricks des années 1850 comme la Félicie

Juillet 2016 Pierre-Yves Decosse

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

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

