

Les capitaines de commerce de l'île de Batz au temps de la marine à voile 1815-1880

Toutes les descriptions contemporaines de l'île de Batz la définissent comme une «île paysanne» ou un «jardin sur la mer» dont les habitants vivent de l'agriculture, de la pêche et du tourisme. Il en allait différemment voici deux siècles. En 1794, Jacques Cambry dans son tour du Finistère constate : «Les hommes sont tous marins ; les femmes travaillent la terre»¹. Ce propos, quoique exagéré, traduit une réalité bien vivante tout au long du XIX^e siècle où l'île compte dans sa population plus d'un quart de marins².

Parmi ces derniers, les capitaines de navires de commerce constituent un groupe original qui a profondément marqué l'île et dont le paysage conserve aujourd'hui encore les traces : du Vil au Ru, les hauts murs de pierre signalent les maisons de capitaines au long cours, tandis que leurs tombes, regroupées à l'entrée du cimetière, en constituent le noyau primitif. Dans les familles, des portraits des navires commandés³, quelques instruments de marine, manuels de navigation, bibelots exotiques rapportés d'Afrique ou

¹ CAMBRY, Jacques, *Voyage dans le Finistère ou état de ce département en 1794 et 1795*, édition critique avec commentaire par Dany Guillou-Beuzit, Société archéologique du Finistère, 1999, p. 64.

² 70 % des hommes actifs en 1846 (Arch. dép. Finistère, 527 E dépôt, art. 13). Voir aussi PAGE, Mireille, *Île de Batz : aspects démographiques et économiques au XIX^e siècle et au XX^e siècle*, maîtrise de géographie, Université de Bretagne occidentale, 1985 ; LE GUIRRIEC, Patrick, *Le pouvoir en campagne : formes locales du politique en Bretagne*, Rennes, Apogée, 1994 (en particulier le chapitre 2 : «Marins et cultivateurs à l'île de Batz»).

³ Souvent réalisés dans les ports pendant les escales, notamment au Havre où se sont rendus célèbres les peintres de marine Adam, Grandin, Koerner, Gamain, Roux ou Montardier (voir ROBICHON, Jean-Pierre, «Peintres et dessinateurs de marine havrais», *Chasse-Marée*, n°23, mai 1986, p. 64-77 et n°25, septembre 1986).

d'Extrême-Orient et photos jaunies prises dans les ports de relâche témoignent de ce temps où les Bretons couraient les mers⁴. Le dénombrement de population de 1846 ne recense pas moins de 43 capitaines de commerce domiciliés sur l'île en cette seule année, soit 15 % de la population masculine active⁵.

L'île de Batz était alors, à l'instar d'autres îles bretonnes comme Arz et l'île aux Moines, une véritable pépinière de capitaines pour la France entière⁶. C'est cette pépinière que j'évoquerai ci-après, entre 1815 et 1880, c'est-à-dire à l'âge d'or de la marine à voiles, entre la fin de l'Empire, où la marine marchande française était exsangue, et le début de l'hégémonie de la marine à vapeur.

J'examinerai successivement le profil démographique de ce groupe social, les modalités de son recrutement professionnel et les aspects marquants de la carrière de capitaine.

Méthodologie

Pour conduire cette étude, j'ai consulté les registres d'état civil de l'île de Batz⁷ et j'ai dépouillé aux Archives nationales et au Service historique de la Marine à Vincennes l'ensemble des dossiers individuels conservés pour les capitaines de commerce de l'île de Batz⁸, ainsi que les registres matricules du quartier de Morlaix⁹.

Au total, ce sont ainsi 130 capitaines de commerce que j'ai pu dénombrer et identifier¹⁰. Chiffre, particulièrement élevé, comme le confirme l'examen de la matricule du quartier de Morlaix qui regroupe une quinzaine de communes : plus du quart des capitaines de commerce de tout le

⁴ Au XIX^e siècle, trois marins sur quatre étaient bretons, voir LE BOUÉDEC, Gérard, *Les Bretons sur les mers*, Rennes, Ouest-France, 1999, p. 134.

⁵ À titre de comparaison les cultivateurs ne sont que 37 (Arch. dép. Finistère, 527 E dépôt art. 13).

⁶ Expression de C. Robert-Müller citée par LE BOUÉDEC, Gérard, *op. cit.*, p. 210 ; voir aussi BULOT, J., *L'île des capitaines. Chronique maritime et sociale d'une île du Ponant du XVII^e au XIX^e siècle* [Arz], J. Bulot, 1988.

⁷ Arch. dép. Finistère, état civil de l'île de Batz, 1793-1869 ; mairie de l'île de Batz, état civil, 1820-1920.

⁸ Arch. nat., fonds Marine : dossiers individuels des capitaines de commerce (CC/4/ 1761 à 2068). Service historique de la Marine, *idem* (CC/7/alpha 834-2395).

⁹ Arch. nat., fonds Marine : registres matricules des capitaines au long cours, quartier de Morlaix (CC/4/1632, 1695 et 1736) et sous-quartier de Roscoff (CC/4/1742) ; des maîtres au cabotage, quartier de Morlaix (CC/4/1717 et 1723) et sous-quartier de Roscoff (CC/4/1732).

¹⁰ Vivants en 1815 ou brevetés avant 1880.

quartier proviennent de l'île de Batz¹¹. Sur ces 130 capitaines de commerce, 1/3 sont des capitaines au long cours et 2/3 des maîtres au cabotage¹².

Il convient de définir ces deux termes qui différencient deux catégories d'emploi. Le Code de commerce, publié sous l'Empire¹³, oppose ainsi long cours et cabotage :

— «Sont réputés voyages de long cours ceux qui se font aux Indes orientales et occidentales, à la mer Pacifique, au Canada, à Terre-Neuve, au Groenland et aux autres côtes et îles de l'Amérique méridionale et septentrionale, aux Açores, aux Canaries et à Madère» (art. 377). Le long cours englobe donc tous les voyages au-delà de l'océan Atlantique. Ceux non compris dans cette énumération appartiennent à la catégorie des voyages de cabotage.

— Au sein du cabotage, que l'on peut définir comme une navigation marchande côtière, on distingue le *petit cabotage*, ou bornage, qui se déroule entre les ports de la même mer, du *grand cabotage*, reliant les ports de mers différentes, en deçà des limites du long cours. Ainsi, en Bretagne nord, les voyages vers les ports de l'Angleterre ou de l'Irlande sont du petit cabotage puisqu'il ne s'agit que de traverser la Manche, tandis que ceux vers la Méditerranée appartiennent au grand cabotage.

Les navires long-courriers sont commandés par des capitaines au long cours, les autres navires de commerce, au grand ou au petit cabotage, par des maîtres au cabotage. Les uns et les autres doivent, pour exercer, obtenir un brevet de capitaine au long cours ou de maître au cabotage, à l'issue d'examens plus ou moins difficiles selon le brevet visé (voir ci-dessous).

Le profil démographique des capitaines

Caractère autochtone

Compte tenu de l'insularité de Batz, le caractère autochtone de ses capitaines de commerce ne peut surprendre : 119 d'entre eux sont nés sur l'île, soit 91,5 %. Les non-îliens, au nombre de 11, y ont pris racine en épousant des îliennes et en élisant l'île de Batz pour domicile¹⁴. Leur recrutement

¹¹ 27 % exactement, tous confondus (soit 31 % des maîtres au cabotage et 22 % des capitaines au long cours).

¹² 42 capitaines au long cours et 88 maîtres au cabotage.

¹³ Code de commerce de 1808 (livre II, commerce maritime) ; voir aussi DALLOZ, *Répertoire de législation de doctrine et de jurisprudence*, t. XVIII, 1850, p. 349 et suivantes.

¹⁴ Allain (Brest), Baron (Mesquer), Bourdoulous (Morlaix), Guyader (Plouenan), Michel (Trézévidé), Noël (Billiers), Polard (2, Brest et Saint-Pol), Postic (Plouezoc'h), Robin (Roscoff), Rollandou (Ploubanalec).

reste néanmoins très local, 8 d'entre eux étant originaires du Nord-Finistère, 1 des Côtes-du-Nord, 1 du Morbihan et 1 de Loire-Inférieure.

Appelés à naviguer sur les mers les plus lointaines, les capitaines restent attachés à leur berceau natal et pratiquent peu la mobilité : au total, seuls 2 capitaines îliens choisissent de s'installer à Roscoff, 5 autres quittant le quartier de Morlaix pour s'inscrire dans d'autres ports de la Manche¹⁵. S'y ajoute, enfin, 1 renonciataire, abandonnant la mer pour le notariat à Plouescat. Le solde migratoire dans les trois premiers quarts du XIX^e siècle s'avère donc positif.

On peut s'interroger sur les causes de cette stabilité remarquable : aux raisons affectives aisées à imaginer, il conviendrait d'ajouter des facteurs professionnels et économiques qu'on ne développera pas ici comme la «navigation de clocher»¹⁶, c'est-à-dire la pratique du recrutement local pour composer les équipages des caboteurs, mais aussi la possession de la terre, les capitaines et leurs épouses détenant la propriété de la majorité des terres cultivables sur l'île.

Origines sociales

Si l'on examine les origines sociales de ce groupe, force est de constater la prégnance du milieu. Une majorité d'îliens sont marins, nos capitaines de commerce sont en quasi-totalité des fils de marins. 76 % des pères exercent cette profession ; chiffre qui s'élève à 80 % si on ne considère que les îliens de naissance, et même 86 % si on enlève les pères dont on ignore le métier. Les autres pères sont, par ordre décroissant, commerçants, douaniers et canoniers ; 1 seul capitaine a pour père un cultivateur.

Cet enracinement maritime se vérifie au 3^e degré avec 64 % de marins chez les grands-pères paternels de nos capitaines, et même 76 % dans les lignées maternelles. Cette reproduction sociale très forte se confirme si l'on examine les fratries, composées en effet à 96 % de marins. Mieux encore, lorsque le père est marin, tous ses fils le sont. Je ne prendrai qu'un exemple, la famille de Michel Moal, pilote décédé en 1824 et qui laisse 9 enfants, 2 filles et 7 garçons, tous capitaines. On peut donc parler de véritables dynasties maritimes.

Ascenseur social

Au sein de ces lignées maritimes, l'ascenseur social va fonctionner tout au long du XIX^e siècle. La reconstitution des généalogies de

¹⁵ Lannion, Granville, Courseulles, Honfleur, Le Havre.

¹⁶ Expression de Gérard Le Bouëdec, *op. cit.*, p. 205.

70 familles de capitaines et l'examen, sur plusieurs générations, des métiers exercés par les hommes mettent en évidence le schéma suivant :

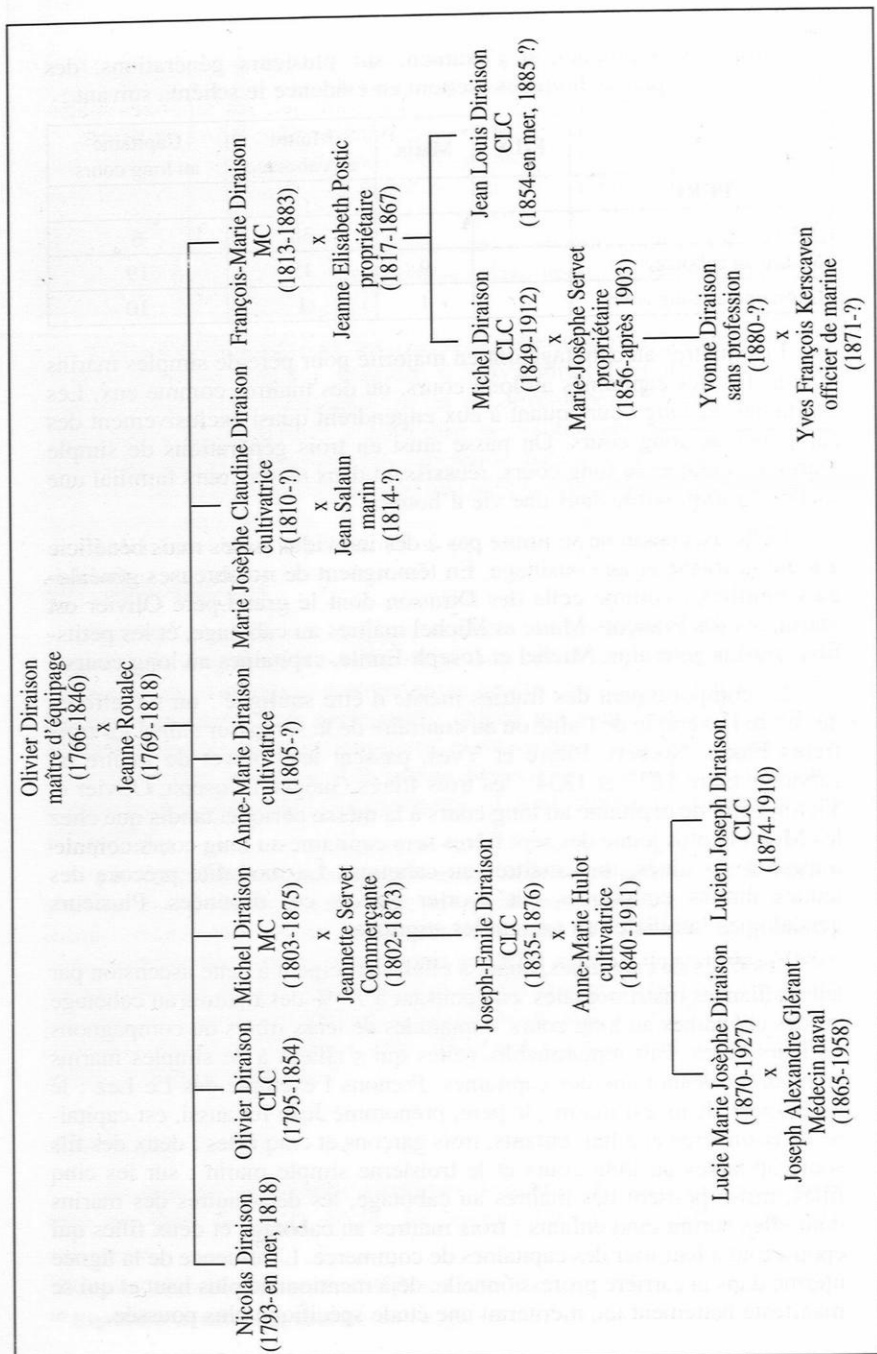
	FILS	Marin	Maître au cabotage	Capitaine au long cours
PÈRE				
Marin			38	6
Maître au cabotage		9	15	19
Capitaine au long cours		1	1	10

Les maîtres au cabotage ont en majorité pour père de simples marins et pour fils des capitaines au long cours, ou des maîtres comme eux. Les capitaines au long cours quant à eux engendrent quasi exclusivement des capitaines au long cours. On passe ainsi en trois générations de simple marin à capitaine au long cours, réussissant dans un parcours familial une ascension impossible dans une vie d'homme.

Cette ascension ne se limite pas à des individus isolés mais bénéficie à toute la fratrie et au cousinage. En témoignent de nombreuses généalogies familiales comme celle des Diraison dont le grand-père Olivier est marin, les fils François-Marie et Michel maîtres au cabotage, et les petits-fils, cousins germains, Michel et Joseph-Émile, capitaines au long cours.

Le comportement des fratries mérite d'être souligné : on s'y efforce de suivre l'exemple de l'aîné ou au contraire de le surpasser ; ainsi les trois frères Floch, Norbert, Pierre et Yves, passent leur brevet de maître au cabotage entre 1827 et 1834 ; les trois frères Guéguen, Joseph, Olivier et Victor, celui de capitaine au long cours à la même période, tandis que chez les Moal, le plus jeune des sept frères sera capitaine au long cours contrairement à ses aînés, tous maîtres au cabotage. La mortalité précoce des jeunes marins embarqués fait avorter parfois ces destinées. Plusieurs généalogies familiales en portent les stigmates.

Les filles de capitaines, quant à elles, participent à cette ascension par leurs alliances matrimoniales, en épousant à 75 % des maîtres au cabotage ou des capitaines au long cours, camarades de leurs frères ou compagnons de leurs pères. Fait remarquable, celles qui s'allient à de simples marins engendrent néanmoins des capitaines. Prenons l'exemple des Le Lez : le grand-père, Jean, est marin ; le père, prénommé Jean lui aussi, est capitaine de commerce et a huit enfants, trois garçons et cinq filles ; deux des fils sont capitaines au long cours et le troisième simple marin ; sur les cinq filles, trois épousent des maîtres au cabotage, les deux autres des marins dont elles auront cinq enfants : trois maîtres au cabotage et deux filles qui épouseront à leur tour des capitaines de commerce. L'influence de la lignée utérine dans la carrière professionnelle, déjà mentionnée plus haut et qui se manifeste nettement ici, mériterait une étude spécifique plus poussée.



Alliances matrimoniales

Si le milieu détermine le choix professionnel, les alliances matrimoniales des capitaines confortent la position sociale acquise par le diplôme.

Paradoxalement tous nos capitaines épousent des cultivatrices, qualifiées parfois de propriétaires. Ne nous y trompons pas : il ne s'agit pas de filles de cultivateurs, ceux-ci étant très peu représentés sur l'île jusqu'aux années 1860. Seuls trois capitaines épousent des filles de cultivateurs pour toute la période¹⁷. À 80 % les conjointes cultivatrices sont filles de marins (qu'il s'agisse de matelots ou de capitaines de commerce).

40 % des maîtres au cabotage épousent des filles de capitaines, pour 63 % des capitaines au long cours : l'endogamie qui prévaut dans cette catégorie permet la conservation et la transmission du patrimoine, en particulier des terres et des navires.

Progressivement se constitue une caste à la tête de la société îlienne. Prenons l'exemple des Le Lez : sur trois générations, ils sont alliés aux Philippe, aux Moal, aux Robin, aux Hulot, aux Bescond, aux Roualec, aux Trémintin, aux Traon, aux Péron, aux Even, aux Tanguy et aux Autret, soit douze familles de capitaines de commerce. Les Servet pour leur part, bien que de souche auvergnate, produisent trois générations de capitaines de commerce jusqu'au début du xx^e siècle et s'allient aux anciennes familles de maîtres de barques que sont les Roualec, les Diraison, les Ollivier, les Bescond, ou les Robin.

Au total, 40 % des capitaines de commerce appartiennent à sept familles unies par mariages, et qui occupent les fonctions municipales les plus élevées (huit des treize maires de l'île au xix^e siècle appartiennent à ce groupe). Figurent en tête les Floch (treize capitaines), les Moal (huit) et les Philippe (sept), suivis des Diraison (six), des Servet (six), des Trémintin (six) et des Le Lez (cinq)¹⁸.

Les capitaines au long cours se concentrent dans quatre familles : les Trémintin (six), les Philippe (cinq), les Diraison et les Servet (quatre chacune).

Ce groupe social souffre néanmoins de trois handicaps pour sa survie : en premier lieu, son repli sur lui-même mis ici en évidence ; en deuxième lieu, la faible nuptialité due à l'âge tardif au mariage, conséquence d'une carrière difficile et de l'éloignement prolongé : diplômés

¹⁷ Nicolas Philippe x Marie Meulemens ; Laurent Allain x Marie Le Cloarec ; François Gadouin x Marie Caroff.

¹⁸ Quarante-trois patronymes sont représentés, dont trente-quatre îliens.

seulement entre 26 et 29 ans, les capitaines naviguent quelques années avant de pouvoir fonder une famille. Ils se marient en moyenne à 35 ans avec des femmes de 28 ans, 23 % d'entre eux restant célibataires ; en troisième lieu leur fécondité est médiocre, du fait de la mortalité précoce des capitaines et de la brièveté des unions : un quart d'entre eux meurt avant 40 ans, la durée de vie moyenne d'un couple n'étant que de douze ans, temps d'embarquement compris.

La famille Moal, déjà citée, illustre parfaitement ce tarissement. Sur les sept fils capitaines de commerce, seuls quatre se marieront, sans avoir pour autant de postérité. Même constat chez les Guéguen où, des trois frères capitaines au long cours, deux se marieront mais un seul aura une fille.

Le recrutement des capitaines de commerce

Si le milieu favorise l'accession à la situation enviable de capitaine de commerce, il ne suffit pas. La loi, en effet, réglemente la profession et a fixé les conditions d'obtention du brevet de capitaine¹⁹. Trois conditions sont requises :

- il faut être âgé d'au moins 24 ans ;
- avoir effectué au moins 60 mois de navigation, dont 12 au moins sur les bâtiments de l'État ;
- avoir satisfait aux examens pratiques et théoriques de navigation prouvant l'aptitude à diriger un bâtiment de commerce à voiles.

Le critère d'âge n'appelle pas de commentaire particulier. Tout au plus remarquerons nous que les capitaines au long cours obtiennent leur brevet à 26 ans en moyenne contre 29 pour les maîtres au cabotage, l'environnement familial des premiers facilitant vraisemblablement leur réussite précoce.

États de service en mer

La loi requiert, par ailleurs, une expérience minimale de 60 mois de navigation, soit 5 ans de mer, dont 12 au moins sur les bâtiments de l'État.

ÉTATS DE SERVICE COMMERCIAUX

Tout marin qui n'est pas commandé pour le service est libre de s'embarquer sur les navires marchands ou bateaux de pêche ou d'aller dans les

¹⁹ Art. 21 de l'ordonnance du roi sur les écoles d'hydrographie et sur la réception des capitaines de commerce, Saint-Cloud, 7 août 1825.

différents ports de l'État travailler ou y embarquer, à condition, bien sûr d'être enregistré à l'inscription maritime.

Le métier de marin s'apprend «sur le tas», c'est-à-dire en naviguant et en acquérant les grades successifs de la hiérarchie maritime. Pour tout futur capitaine de commerce, les étapes de l'apprentissage sont les suivantes. Un garçon peut commencer à naviguer dès l'âge de dix ans comme *mousse*. À quinze ans il devient automatiquement *novice*. Cette appellation vaut aussi pour tout marin âgé de quinze ans au moins qui commence à naviguer. Mousses et novices peuvent après chaque voyage renoncer à la carrière maritime, mais ils sont tenus d'accomplir jusqu'au bout le voyage pour lequel ils se sont engagés. À seize ans, le novice devient *matelot* s'il a au moins un an de navigation.

La plupart des marins au commerce resteront matelots toute leur vie, certains néanmoins pouvant être choisis par le capitaine pour remplir l'office de maître d'équipage, chargé de faire exécuter les manœuvres.

Les meilleurs des matelots peuvent s'embarquer à partir de dix-huit ans comme *lieutenant*, c'est-à-dire adjoint du second capitaine, à condition d'avoir accompli douze mois de navigation. À partir de 21 ans, ils peuvent devenir *second*, appelés à remplacer le capitaine quand celui-ci est absent ou empêché, à condition d'avoir à leur actif 48 mois de navigation.

Quel que soit le rang, les engagements sont limités à la durée de chaque voyage : s'ils peuvent être repris sur le même bateau, nos marins effectuent en réalité de nombreux embarquements. Sur un échantillon de trente-sept dossiers que j'ai examinés précisément²⁰, j'ai dénombré 180 bateaux sur lesquels ils ont navigué dans leurs jeunes années, ce qui représente une moyenne de cinq navires par marin pour les seules années de formation au commerce.

Comme a pu le constater Gérard Le Bouëdec, il existe une «navigation de clocher», parfaitement intégrée à la société littorale, qui se traduit par le recrutement local des équipages et par un renouvellement fréquent de ceux-ci, offrant un embarquement à un maximum d'hommes²¹. Ce système communautaire permet aux mousses et novices de se former en famille ou dans leur communauté villageoise. Les capitaines de commerce de l'île de Batz nous en fournissent maints exemples : Claude Nicolas, futur maître au cabotage, sert pendant un mois et demi comme mousse sur le brick *John* dont son frère Prosper est le second (cabotage en mars-avril

²⁰ Dossiers conservés aux Archives nationales (voir note 8).

²¹ LE BOUËDEC, Gérard, *op. cit.*, p. 208.

1856) ; Louis et Thomas Philippe, futurs capitaines au long cours, sont mousse et matelot ensemble sur le trois-mâts *Stéphanie*.

Les capitaines ont le choix de leur équipage et les capitaines de l'île de Batz favorisent leurs congénères. Au moins six futurs capitaines de commerce îliens auront fait leur apprentissage sur le brick *Aglaé* de Roscoff que commande le capitaine Joseph Guéguen ; même constat pour les bricks *Alexandre* et *Marianna* commandés par le capitaine Joseph Tanguy, le brick goélette *Hortense* du capitaine Moal ou le brick *Thétis* du capitaine Jean Ollivier.

Dans l'intervalle des embarquements au commerce, les futurs capitaines vont parfois à la petite pêche, ou pêche au poisson frais.

SERVICE À L'ÉTAT

À partir de 18 ans, tout marin est requis pour le service de l'État.

La loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795) a instauré l'inscription maritime, système de recensement de tous les gens de mer âgés de 18 à 50 ans, susceptibles d'être «levés», c'est-à-dire d'être requis pour le service de la marine d'État²². Le service militaire à bord des bâtiments de l'État est obligatoire pour tous les citoyens se destinant à la navigation ; sa compensation consiste en une pension de retraite versée à tout marin après 50 ans, en proportion des services accomplis à l'État et au commerce²³.

Des exemptions sont admises pour ceux qui ont été détenus au moins deux ans par l'ennemi ou pour ceux qui ont été jugés inaptes au service de la marine nationale pour raison de santé. Nous en avons trouvé deux exemples : Yves-François-Marie Floch et Jean Le Traon, qui deviendront néanmoins maîtres au cabotage.

La durée du service a varié au cours du XIX^e siècle en fonction des nécessités, oscillant souvent autour de trois ans²⁴. Les futurs capitaines de commerce, qui peuvent être requis à n'importe quel moment, doivent avoir

²² L'inscription maritime ne sera supprimée qu'en 1952.

²³ Acquise par tout inscrit maritime de plus de 50 ans et comptant 25 ans de navigation, elle est dite pension de demi-solde. Elle est majorée pour tout service à l'État. Sous le Second Empire elle s'élève à environ 726 F par an pour un capitaine au long cours ayant effectué six années de commandement ; elle est réversible au profit des veuves et orphelins (voir BATESTI, Michèle, *La marine de Napoléon III*, Service historique de la Marine, 1997, 2 vol., tome I, p. 441 ss).

²⁴ La circulaire du 9 avril 1835 prescrivit la levée permanente ; en réalité ce fut un service d'environ trois ans entre 20 et 40 ans pour les marins et entre 20 et 45 ans pour les officiers. En 1860, six années de service à l'État étaient requises dans les équipages de la flotte ; il était possible de s'en acquitter en une fois dès l'âge de 18 ans ou de tronçonner le restant après trois ans de service pour s'adonner dans l'intervalle à la navigation commerciale. Voir HENWOOD, Philippe, «La Bretagne maritime aux XVIII^e et XIX^e siècles», *Mém. SHAB*, t. LXIV, 1987, p. 64-113 et BATESTI, Michèle, *op. cit.*, tome I, p. 446-447.

accompli au moins douze mois pour l'État, avant de se présenter à l'examen de capitaine. Dans la réalité, ils en effectuent bien davantage. Le service à l'État apparaît, en effet, comme une façon excellente et économique de se former et d'acquérir l'instruction élémentaire et la théorie nautique indispensables pour prétendre passer les examens de capitaine au commerce.

Engagés comme matelot de troisième classe, nombre d'entre eux passeront deuxième classe, voire première classe²⁵, principalement les futurs capitaines au long cours, et se formeront comme canonnier, gabier ou timonier²⁶ ; certains seront même choisis comme quartier-maître²⁷. La contrepartie de cet avancement, assorti de primes, est l'obligation de servir l'État deux années supplémentaires.

Ces marins qualifiés ont la possibilité de se faire réembaucher dans la marine pour des contrats de trois ans en alternance avec des embarquements au commerce : Michel Roualec, par exemple, effectue ainsi trois périodes comme matelot de l'État, entrecoupées de cabotage et de long cours ; il termine matelot de première classe.

À côté de ce service obligatoire, le marin peut s'engager comme volontaire, ayant rang après les officiers subalternes. Les candidats, âgés de 18 à 22 ans, doivent avoir accompli une année de navigation, savoir parler et écrire correctement le français et avoir satisfait à un examen oral d'arithmétique, de géométrie élémentaire et de navigation. Le volontariat s'adresse à des apprentis marins se destinant en principe à la marine de commerce. Nous n'en avons trouvé qu'un seul exemple, Jacques Trémintin, volontaire de 1847 à 1850, qui deviendra par la suite capitaine au long cours.

Examens pratique et théorique de navigation

Dernière condition pour devenir capitaine de commerce : réussir les examens pratique et théorique de navigation institués par la loi²⁸.

²⁵ Les grades dans la marine pour les inscrits maritimes sont les suivants : matelot de 3^e classe à 18 ans, avec soit deux campagnes au long cours, dix-huit mois de navigation, ou deux ans de petite pêche ; matelot de 2^e classe après six mois de service comme matelot de 3^e classe ou quarante-huit mois de navigation à l'État, au long cours ou au grand cabotage ; matelot de 1^{re} classe après six mois comme matelot 2^e classe.

²⁶ Gabier : matelot chargé du gréement et de la manœuvre des voiles ; timonier : matelot s'occupant de la surveillance de la route, de la sonde, des signaux.

²⁷ Pour notre échantillon : douze matelots de 3^e classe, dix de 2^e classe, neuf de 1^{re}, deux quartiers-maîtres, trois exemptés et un volontaire.

²⁸ Ces examens sont régis par une ordonnance royale de 1825, révisée à plusieurs reprises pendant le XIX^e siècle (ordonnance du roi sur les écoles d'hydrographie et sur la réception des capitaines de commerce, Saint-Cloud, 7 août 1825 ; décrets des 26 janvier 1857, 2 octobre 1880 et 10 décembre 1885).

L'examen théorique se prépare dans l'une des quarante-quatre écoles d'hydrographie des ports français. Il convient pour y être admis d'avoir au moins treize ans, de savoir lire et écrire le français, de connaître les quatre opérations, d'avoir été vacciné contre la variole et d'être enregistré auprès de l'inscription maritime. Dans la pratique nos candidats à l'examen semblent avoir suivi sur le tard ces cours, en général à l'issue d'une longue période de navigation et dans l'année qui précède leur inscription à l'examen : les débarquements à l'automne pour rejoindre l'école d'hydrographie sont quasiment de règle.

Les candidats s'inscrivent dans le port de leur choix²⁹. Les îliens candidats au long cours choisissent Brest pour l'immense majorité d'entre eux ; en revanche les futurs maîtres au cabotage s'inscrivent aussi bien à Nantes, à Marseille, au Havre ou à Rochefort, ports de leurs futurs embarquements.

L'examen comprend deux volets : une partie pratique et, pour les admissibles, une partie théorique dix jours plus tard. Les examens sont oraux et publics. L'examen pratique a pour examinateur un officier de la marine, l'examen théorique un professeur d'hydrographie ; ces deux examinateurs sont désignés annuellement par le ministre de la Marine pour faire la tournée des ports et y recevoir les candidats³⁰. Cette ingérence de l'État dans la désignation des capitaines de commerce est très critiquée au XIX^e siècle, mais elle s'explique par le fait que le capitaine de commerce étant investi, comme on le verra, d'une véritable magistrature, celle-ci ne peut lui être dévolue que par une délégation expresse de l'État.

Les épreuves sont de difficulté progressive selon que l'on souhaite devenir maître au cabotage ou capitaine au long cours. Si les deux examens comportent une partie pratique et une partie théorique, l'accent est mis sur la théorie chez les candidats au long cours et sur la pratique chez les maîtres au cabotage. Aux interrogations sur le gréement et la manœuvre des bâtiments, communes aux deux examens, s'ajoutent pour les candidats au long cours le canonage, l'arithmétique, la géométrie élémentaire, la trigonométrie, la théorie de la navigation, l'usage des instruments de navigation et le calcul des observations.

²⁹ On ne peut s'inscrire chaque année que pour un seul port (dépêche ministérielle du 25 août 1842). Composition type du dossier d'inscription : un extrait d'acte de naissance ; l'état de service à l'État et au commerce établi par le bureau de l'inscription maritime où est enregistré le marin (Morlaix ou Roscoff suivant la période pour l'île de Batz) ; un certificat de moralité du maire de la commune de résidence ; des certificats d'aptitude délivrés par les capitaines des bâtiments à bord desquels le candidat a navigué.

³⁰ Un officier et un professeur sont désignés pour la tournée nord, deux autres pour la tournée sud. La tournée du nord comprend, dans l'ordre suivi par les examinateurs, les ports de Dunkerque, Le Havre, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Lorient et Nantes, tandis qu'appartient à la tournée du sud les ports de Toulon, Marseille, Sète, Bayonne, Bordeaux et Rochefort.

Les examens des maîtres au cabotage sont plus concrets et adaptés au cadre géographique dans lequel ces marins sont appelés à évoluer : on les interroge sur les sondes, la connaissance des fonds marins, des écueils, des courants et des marées des côtes de l'océan, ou de celles de la Méditerranée, l'usage de la boussole, des cartes, des instruments nautiques et la pratique des calculs.

Si la loi prévoit la possibilité de passer sur dix jours l'intégralité des examens, dans la réalité un certain nombre de candidats échouent à l'examen théorique. Dans ce cas, ils peuvent se rembarquer à la belle saison et reprendre le chemin de l'école d'hydrographie à l'automne : ainsi Yves Floch débarqué une première fois en 1863, est reçu à l'examen pratique en février 1864 à Brest ; recalé à l'examen théorique, il reprend la mer de mai à septembre 1864 puis rejoint le cours d'hydrographie et passe avec succès l'examen de maître au cabotage en avril 1865. Certains doivent s'y reprendre à plusieurs fois sans toujours parvenir à leurs fins : Désiré Servet, reçu à l'examen pratique de capitaine au long cours en 1859 à Nantes, mais recalé à la théorie, échoue à nouveau à Brest en 1862, avant de tenter et de réussir l'année suivante l'examen de maître au cabotage. Les lauréats reçoivent par décision ministérielle leur brevet de capitaine au long cours ou de maître au cabotage.

La carrière de capitaine de commerce

Les brevetés cherchent à s'embarquer comme capitaine, c'est-à-dire comme commandant de navire marchand, dans leur catégorie, le long cours ou le cabotage. C'est au propriétaire du navire qu'appartient le choix du capitaine. Certains brevetés sont engagés sur des navires dans lequel leur famille ou eux-mêmes ont des parts, ainsi Nicolas Bescond sur le *Bomer*.

À défaut de commandement, le marin breveté capitaine de commerce peut naviguer comme second, voire comme simple lieutenant : Joseph Tanguy, second sur le brick *Neptune* en 1829, le reste après son succès à l'examen de maître au cabotage, en avril 1832 ; à la fin de cette même année, il remplace provisoirement son capitaine, Nicolas Philippe, qui meurt dans un voyage au long cours au large du Cap ; on retrouve ensuite Joseph Tanguy capitaine des bricks *Alexandre* et *Marianna* de Roscoff. Les brevetés au long cours peuvent quant à eux s'embarquer au grand cabotage, ainsi Joseph Guéguen, diplômé en 1834, commande le brick *Aglaré* de Roscoff armé au cabotage pendant les années 1839-1841. Les cloisons entre les deux qualifications ne sont donc pas aussi rigides qu'on pourrait le croire au premier abord.

Embarquements et routes maritimes.

De même, le type de navires de commerce commandés n'est pas toujours discriminant. Si comme simples matelots nos marins ont navigué au petit cabotage à bord de chasse-marée et de sloops, ou de goélettes et de lougres, devenus capitaines ils commandent en priorité des bricks ou des bricks-goélettes.

Navire de cent à trois cents tonneaux, portant deux mâts à voiles carrées, le brick est un bateau relativement rapide qui autorise les grosses cargaisons. Il est employé durant tout le XIX^e siècle au grand cabotage et parfois même au long cours : ainsi le *Bomer*, déjà plusieurs fois cité et qui fait régulièrement le voyage des Antilles. L'équipage varie de cinq à dix hommes : ainsi on dénombre sur le *Bomer* le capitaine, un second (matelot première classe), quatre matelots de troisième classe, deux novices et un mousse. Le brick *Atlantique* employé au grand cabotage compte neuf hommes d'équipage dont le capitaine, maître au cabotage.

Pour la circumnavigation, le brick cède la place au trois-mâts, qui accueille une vingtaine d'hommes d'équipage. Commandés exclusivement par des capitaines au long cours, les trois-mâts peuvent avoir des maîtres au cabotage comme seconds capitaines. À l'inverse des bricks souvent armés à Roscoff ou Morlaix³¹, les trois-mâts sont rattachés le plus souvent à des ports normands comme Le Havre ou Rouen, à l'exception du *Creisquear*, de Saint-Pol-de-Léon.

Les routes suivies par les voiliers sont bien entendu fonction des frets disponibles et des acheteurs potentiels. Je laisserai de côté le cabotage pour évoquer le long cours. Les Amériques et l'Extrême-Orient sont des objectifs privilégiés : on va chercher du sucre de canne aux Antilles, du riz en Cochinchine, du blé et de la laine en Australie, du minerai de cuivre et du nitrate au Chili, du nickel en Nouvelle-Calédonie... Les frets aller proviennent quant à eux de France, bien sûr, mais aussi des ports d'Europe du nord où l'on charge du charbon, des rails, des briques ou de la ferraille.

Le *Bomer*, qui effectue le trajet des Antilles, charge en 1850 des rails à Cardiff, à destination de Cuba où il embarque du sucre, livré ensuite à Nantes ; en 1852, son périple le conduit de Liverpool à Port-au-Prince puis Hambourg, le café ayant remplacé le sucre.

Ce *tramping*, c'est-à-dire cette navigation de port en port pour trouver du fret, par opposition au voyage en droiture, allonge considérablement le temps de voyage et par conséquent la durée d'embarquement. Yves Servet, capitaine du trois-mâts *Saint-Pierre*, effectue ainsi en 1879 et 1880 un voya-

³¹ Bricks Aglaé, Alexandre, Bon-Père, Élise, Enez Batz, Hortense, Jean-Jacques, Marianna, Marianne, Thétis, Union.

ge qui le conduit de Bordeaux à Montevideo, de Montevideo au Cap, du Cap à Adélaïde, d'Adélaïde au Cap, et du Cap à Belle-Isle. Vingt ans plus tôt alors qu'il n'était que matelot, le même avait accompli un voyage de trente-trois mois en Chine et Cochinchine sur le trois-mâts *Lucie* de Dieppe.

Droits et devoirs du capitaine

Le capitaine recruté pour un voyage reçoit une lettre de commandement. Celle-ci lui confère des pouvoirs très étendus, communs aux maîtres au cabotage et aux capitaines au long cours.

En premier lieu, maître du navire, le capitaine est pourvu des droits du commandement sur son bord et à la mer : tout ce qu'il ordonne pour le service intérieur ou extérieur doit être exécuté ; il est investi d'un pouvoir absolu pour la direction des manœuvres.

Préposé de l'armateur, le capitaine de commerce doit assurer la défense des intérêts de ce dernier, mais aussi des chargeurs : il lui revient, parfois, aux escales de discuter le prix du fret, par exemple.

Enfin, officier public il est chargé d'une mission de police, d'état civil et de notaire. Officier de police, il exerce à bord une autorité disciplinaire et doit faire respecter la loi : il est autorisé à sanctionner les actes d'indiscipline en mer, mais aussi dans les ports, avant le départ ou après l'arrivée, y compris à l'égard des passagers. En revanche, en cas de délit, crime ou contravention à terre ou dans le port, le capitaine doit dénoncer le fait au ministère public en France ou au consul de France à l'étranger. De même, il ne peut laisser dans un port étranger des hommes d'équipage malades qu'avec l'accord du consul. Officier d'état civil, s'il arrive en pleine mer quelque naissance ou décès sur le navire, il doit en dresser les actes. Enfin, notaire par nécessité, il peut recevoir les testaments des moribonds.

Les capitaines n'acceptent pas toujours de gaieté de cœur leur office public. En 1880, par exemple, un blâme est infligé au capitaine au long cours Yves Servet pour avoir injurié le consul de France au Cap. Invité à faire descendre de son navire une mineure qui refusait de suivre sa mère, Servet s'y était soustrait sous prétexte «qu'il n'était pas policeman»³².

Sur le plan maritime, il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau car il est le mieux placé pour juger de la capacité des hommes, de leur ardeur pour le service et de leur caractère ou humeur. Le capitaine a tout intérêt à faire le bon choix car il doit répondre des faits et délits de l'équipage. Cette lourde responsabilité favorise le recrutement local de marins bien connus du capitaine ou qui lui ont été recommandés. Nicolas Philippe, capitaine du brick *Neptune*, a ainsi à son bord quatre

³² Arch. nat., fonds Marine, CC/4/2046.

iliens : deux Tanguy, le second et un matelot, et deux Moal, un matelot et le mousse³³.

Les marins recrutés doivent être inscrits au rôle d'équipage qui tient lieu de contrat de travail³⁴. Y sont indiquées les conditions d'engagement des marins : identité, fonction à bord, rémunération en salaire ou en parts. Le capitaine doit faire contrôler ce registre à chaque embarquement ou débarquement, ce qui n'est pas toujours bien respecté : en 1854 il est reproché à Jean-Eugène Philippe, commandant du brick l'*Union*, de s'être rendu à Gorée avec un rôle de cabotage, et d'avoir poursuivi sa route pour Buenos Aires sans s'être mis en règle³⁵.

Autre obligation pour le capitaine, celle de présenter ses hommes à la revue du commissaire des classes, ou en pays étranger à celle du consul. Cette disposition peut aboutir à la réquisition pour le service de l'État d'hommes de l'équipage, au détriment du navire marchand et au grand déplaisir de son capitaine : en 1853, Eugène Graveriau, capitaine au long cours, commandant le trois-mâts *Creisquear* déplore ainsi la perte de son matelot Victor Servet, obligé de quitter le navire «parce que la frégate *Galatée* ayant besoin de monde, le commandant de ce navire complète ses cadres en prenant d'office des hommes à bord des navires de commerce mouillés en rade de Montevideo»³⁶.

Autre sujet de tension, avec les autorités civiles cette fois, les passagers embarqués. Nous en avons vu un exemple plus haut. Le capitaine ne peut prendre à bord de passagers qui ne soient porteurs de passeports ; il doit, en outre, les inscrire sur le rôle d'équipage, sous peine d'amende en cas de contravention. Le capitaine au long cours Nicolas Bescond, commandant du brick le *Bomer*, est ainsi condamné à 60 F d'amende par le tribunal de Boulogne pour avoir ramené en France, sans autorisation, un mulâtre d'Haïti, dont il doit, en outre, payer le retour dans son pays : ce jeune homme, embarqué à Jacmel comme cuisinier, n'a, en effet, pas été inscrit sur le rôle comme homme d'équipage ni comme passager.

Le capitaine doit s'occuper de l'équipement et du ravitaillement de son navire. Il doit veiller à ce qu'il y ait à bord des vivres d'une qualité conve-

³³ Capitaine, Nicolas Philippe, maître au cabotage ; second, Joseph Tanguy, maître au cabotage ; matelot à 29 F, François-Pierre Tanguy, 31 ans ; matelot à 24 F, Michel Moal, 22 ans ; mousse, Nicolas Moal, 10 ans. Même recrutement de clocher à bord des premiers vapeurs : lors de son lancement en 1839, le *Morlaisien*, vapeur assurant la liaison entre Morlaix et Le Havre, compte dans son équipage six natifs de l'île de Batz sur les dix-sept membres d'équipage (voir TANNEAU, P., «La Compagnie des Paquebots du Finistère (1839-1921)», *Bull. Soc. archéo. et hist. du Finistère*, 1993, p. 435).

³⁴ Tenu en double original (l'un au commissaire des classes, l'autre remis au capitaine) ; un par voyage pour le long cours ; un par an pour le cabotage.

³⁵ Arch. nat., fonds Marine, CC/4/1736.

³⁶ Arch. nat., fonds Marine, CC/4/2046.

nable et en quantité suffisante pour la durée du voyage. En cas de manquement, le tribunal de commerce peut intervenir à la demande des marins. Le capitaine Nicolas Bescond aura ainsi à faire face à la fronde de son équipage qui, profitant d'une escale à Calais sur sa route d'Haïti à Hambourg, porte plainte auprès du commissaire de l'inscription maritime, notamment pour défaut de nourriture, ayant été privé de vivres frais et n'ayant eu pour viande que des cœurs de bœuf de rebut. Interrogé sur ces faits par le commissaire, le capitaine reconnaîtra qu'il a «négligé de s'approvisionner de ce qui était nécessaire en fait de viande, beurre, vin et légumes, mais que jamais on n'avait manqué à bord de pain ni de biscuit»³⁷. Ce comportement irresponsable, expliqué par une ivresse quasi-continue durant le voyage, entraînera la suspension temporaire du capitaine du *Bomer*, privé pendant trois mois de son brevet et de sa lettre de commandement³⁸ ; ceci malgré les interventions nombreuses réclamant l'indulgence en la faveur de ce jeune capitaine, soutien de sa mère veuve et de six jeunes frères et sœurs. Quoique sévère, la sanction aura été de brève durée, le ministère de la Marine devant concilier la liberté du commerce avec les exigences nécessaires d'une forte discipline³⁹.

Fin de l'engagement

Sauf cas de force majeure, le capitaine est obligé d'accomplir le voyage commencé : ses fonctions de capitaine ne prennent fin qu'après l'achèvement du voyage pour lequel il a été engagé. Il lui est ainsi interdit d'abandonner le navire pour cause de danger, sans l'avis des principaux officiers et il ne peut le faire qu'à la dernière extrémité.

Parmi les cas de force majeure mettant un terme à l'engagement du capitaine on trouve bien évidemment la maladie et la mort. La dangerosité de leur vie en mer, l'exposition aux maladies tropicales, l'absence de soins à bord compromettent la longévité des marins. L'âge moyen au décès est de 53 ans pour les capitaines, alors qu'il oscille autour de 69 ans pour les cultivateurs îliens. Sur nos cent trente capitaines, trente-six ne reposent pas dans le cimetière de l'île de Batz. Celui-ci en conserve néanmoins le souvenir par des plaques à la mémoire des disparus.

Les capitaines au long cours meurent davantage de maladies, les maîtres au cabotage d'accidents en mer. Il n'y a pas de médecin à bord et les malades sont débarqués, lorsque cela est possible, dans un port de relâche : Jacques Hulot, capitaine au long cours, commandant le navire

³⁷ Arch. nat., fonds Marine, CC/4/1790.

³⁸ Suspendu par décision ministérielle du 12 août 1851 ; rétabli par décision du 26 novembre 1851.

³⁹ Dalloz, *op. cit.*, p. 459, § 607.

Le Chimiste, meurt ainsi de fièvre jaune à l'infirmierie de la station navale de Saint-Domingue, le 4 juillet 1864, et est enterré dans le cimetière de Samana⁴⁰. Jean-Eugène Philippe, capitaine au long cours commandant le brick *Union*, décède à la maison de santé de la Gamboa à Rio de Janeiro, le 10 mai 1860. Certains capitaines au long cours meurent pendant une relâche comme Nicolas Floch à l'auberge de la veuve Aubert, à Honfleur, ou Nicolas Moal à Sète.

Les capitaines au grand cabotage sont davantage victimes de naufrages : entre 1827 et 1881 nous avons recensé huit naufrages ayant entraîné la perte des navires et de leurs équipages⁴¹. Parmi ceux-ci, quatre ont lieu en Méditerranée, un au large de Concarneau et deux dans la Manche. La famille Servet est particulièrement éprouvée qui perd trois maîtres au cabotage : Jean au large d'Algésiras en 1835, Pierre-Étienne tombé à la mer en 1854, Victor-Désiré au large de Concarneau en 1865, tandis qu'Yves-Marie, capitaine au long cours meurt à 45 ans⁴².

Contrairement aux longs-courriers, les navires au cabotage ne sont pas astreints à une visite de contrôle avant leur départ afin de vérifier qu'ils sont en état de tenir la mer. Le mauvais état du navire est souvent la cause du désastre. Nous en avons l'illustration avec le naufrage, en 1835, au large d'Algésiras (Espagne), du brick goélette *Marianne* de Roscoff, commandé par Jean Servet : « Au mois d'octobre de ladite année ce bâtiment se trouvait à Sète où il prit un chargement pour Brest. Les vents contraires l'ayant obligé à relâcher sur la rade d'Algésiras, il y fut vu par le capitaine Guéguen, commandant le *Jean-Jacques* de Roscoff. La *Marianne* faisait beaucoup d'eau et le capitaine Guéguen envoya même une partie de son équipage pour aider la *Marianne* dans le travail des pompes... Le vent étant devenu favorable, bien qu'il fit très gros temps, le capitaine Guéguen appareilla et vit également appareiller le capitaine Servet qu'il ne tarda pas à perdre de vue... Peu de jours après, la *Marianne* fut rencontrée en mer par le capitaine Marzin : elle coulait bas d'eau, avait son pavillon en berne et se trouvait dans la dernière détresse. Un temps affreux, une mer horri-

⁴⁰ Côte nord-est de l'actuelle républicaine dominicaine.

⁴¹ Fin novembre 1827, naufrage à l'embouchure de la Seine du brick *Union* de Roscoff, commandé par Jean Philippe ; 1835, naufrage au large d'Algésiras (Espagne) du brick goélette *Marianne* de Roscoff, commandé par Jean Servet ; le 19 décembre 1846, naufrage à Formtera (Baléares) du *Courrier* de Rouen, commandé par Jacques-Guillaume Floch ; décembre 1853, naufrage en mer entre Morlaix et Sète du brick le *Bon-Père* de Roscoff, commandé par Paul Trémintin ; 13 janvier 1862, naufrage au large de Swansea (Pays de Galles) du brick *Élise* de Roscoff commandé par Eugène Robin ; 1862, naufrage du *Malvina Cézard* commandé par Jacques Trémintin qui en réchappe ; 20 novembre 1865, naufrage au large de Concarneau de la goélette *Éléonore* de Bordeaux commandée par Victor-Désiré Servet ; 24-25 janvier 1881, naufrage au large de Sète du brick *Atlantique* du Havre, commandé par Claude-Marie Nicolas.

⁴² Jean, Pierre-Étienne et Yves-Marie sont frères ; Victor-Désiré est le fils d'Yves-Marie.

blement agitée ne permirent pas de porter secours à la *Marianne* qui par suite a nécessairement péri corps et biens»⁴³.

Conclusion

Il resterait beaucoup d'aspects à étudier, comme la fortune des capitaines de commerce, leurs liens avec les armements, leur vie à terre et notamment leur rôle d'édiles, etc. Ces sujets nombreux nécessiteraient de nombreuses recherches qui excèdent le cadre de cet article. Au terme de celui-ci j'évoquerai succinctement l'évolution économique qui a conduit progressivement à la disparition de ce groupe social, constitué puis dissous en moins d'un siècle.

Les guerres de la Révolution, et surtout de l'Empire, avaient mis un terme au grand négoce maritime, symbolisé, au XVIII^e siècle, par la compagnie des Indes. En 1815, la suprématie anglaise sur les mers était définitivement assise et, au début de la Restauration, l'activité de la marine marchande française se réduisait au petit cabotage⁴⁴. La reprise qui s'opère sous la Restauration, et qui connaît son apogée avec l'armement au long cours de grands voiliers dans les dernières années du XIX^e siècle, est de courte durée⁴⁵, arrêtée net par la domination de la navigation à vapeur, tandis que le développement du chemin de fer met un terme au cabotage. Ces évolutions entraînent une chute sérieuse des effectifs nécessaires à la navigation traditionnelle. Les petits ports sont abandonnés.

À la fin du XIX^e siècle, nombre de marins bretons vont s'embaucher loin de la Bretagne, au Havre ou à Marseille sur les vapeurs des Chargeurs réunis, des Messageries maritimes ou de la Compagnie générale transatlantique. Ils sont aussi de plus en plus nombreux à entrer au service de l'État, dans la Royale, quant ils n'abandonnent pas la marine⁴⁶. L'île de Batz connaît cette évolution, perdant plus de la moitié de ses capitaines en moins d'un siècle. À la veille de la première guerre mondiale, ils auront quasiment disparu : le temps des capitaines est achevé⁴⁷.

Christine CHAPALAIN-NOUGARET

⁴³ Mairie de l'île de Batz, registre des décès, 1843.

⁴⁴ En 1828, la France compte 2 297 navires de plus de 100 tonneaux, contre 25 000 pour l'Angleterre, chiffres donnés par Jean Marie, *Demi-siècles : évolution de la marine marchande depuis le XIII^e siècle*, p. 42.

⁴⁵ LACROIX, Louis, *Les derniers grands voiliers : histoire des long-courriers nantais de 1893 à 1931*, Éditions maritime et d'Outre-Mer, 1967.

⁴⁶ LE BOUËDEC, Gérard, *op. cit.*, p. 137.

⁴⁷ Trente-six capitaines en 1841, quarante-trois en 1846, quinze en 1883, six en 1906.

*Liste alphabétique des capitaines de commerce de l'île de Batz
(1815-1880)**

Allain Laurent (Brest, 1826 - île de Batz, 4 juin 1885), MC x Marie-Anne Even.

Allain Laurent-Jean (île de Batz, 28 août 1851 - île de Batz, 18 mars 1889), MC (Granville, 16 mars 1877) x Marie-Josèphe Le Cloarec.

Autret André-Nicolas (île de Batz, 15 mars 1845 - île de Batz, 20 mars 1917), MC (Saint-Malo, 28 mars 1874) x Marceline-Anne-Joséphine Leroux.

Baron Désiré (Mesquer, 3 septembre 1826 - île de Batz, 15 janvier 1874), MC (Nantes, 23 mai 1854) x Marie-Anne Ollivier.

Bescond Jean (île de Batz, 22 mars 1806 - Lannion, 24 septembre 1843), MC (Le Havre, 30 juin 1834).

Bescond, Jean (île de Batz, 28 septembre 1822 - Graye ?, 24 décembre 1886), MC (Dunkerque, 11 juillet 1848).

Bescond Nicolas (île de Batz, 3 juillet 1776 - île de Batz, 23 juillet 1834), MC (s. l., 2 fructidor an VIII) x Marie-Geneviève-Yvonne Bazil.

Bescond Nicolas (île de Batz, 26 juillet 1820 - île de Batz, 14 mars 1883), CLC (Lorient, 12 mai 1848), célibataire.

Bonny Charles-Joseph (île de Batz, 26 juin 1820 - disparu vers 1850), MC (Bayonne, 26 mai 1847) x Anne Traon.

Bourdoulous Paul-Jean-Marie (Morlaix, 25 janvier 1808 - Brest, hôpital maritime, 26 novembre 1855), MC (Brest, 4 avril 1833) x Anne Lavel.

Brien Félix-Anne (île de Batz, 13 janvier 1836 - île de Batz, 2 décembre 1883), MC (Brest, 21 avril 1865) x Marie Bourdoulous.

Caroff Yves (île de Batz, 16 décembre 1811 - vivant en 1845), MC (Lorient, 3 mai 1841) x Marie Moulin.

* En gras les capitaines dont le dossier individuel est conservé ; en italiques ceux connus par la matricule ; en romain minuscule ceux connus par l'état civil seul.

Pour chaque capitaine sont donnés : son nom, son prénom, ses lieu et date de naissance et de mort, sa profession (CLC pour les capitaines au long cours ; MC pour les maîtres au cabotage), le lieu et la date d'obtention du brevet de capitaine, le nom de l'épouse ou la mention célibataire quand cet état est attesté au décès. Les maires et les chevaliers de la légion d'honneur (LH) sont signalés.

Diraison François-Marie (île de Batz, 22 mars 1813 - île de Batz, 1^{er} mars 1883), MC (Rochefort, 16 mai 1838) x Jeanne-Élisabeth Postic.

Diraison Jean-Louis-Nicolas (ou bien Ludovic ?), (île de Batz, 4 octobre 1854 - en mer, avril 1885 ?), CLC.

Diraison Joseph-Émile (île de Batz, 10 avril 1835 - île de Batz, 23 août 1876), CLC (Brest, 1^{er} mai 1860) x Anne-Marie Hulot.

Diraison Michel (île de Batz, 27 septembre 1803 - île de Batz, 22 avril 1875), MC (Nantes, 13 mai 1829) x Jeannette Servet.

Diraison Michel (île de Batz, 27 avril 1849 - île de Batz, 11 septembre 1912), CLC (Le Havre, 27 mai 1875) x Marie-Josèphe Servet.

Diraison Olivier (île de Batz, 8 août 1795 - Roscoff ?, 4^e trimestre 1854), CLC (Le Havre, 2 mars 1824), syndic des marins de Roscoff (26 mars 1845).

Even Julien (île de Batz, 5 avril 1814 - île de Batz, 28 novembre 1847), MC (Marseille, 15 mai 1844), célibataire.

Even Yves (île de Batz, 4 juin 1820 - île de Batz, 14 novembre 1887), MC (Brest, 16 avril 1849) x Marie Bescond.

Floch Jacques-Guillaume (île de Batz, 19 mai 1806 - au large des Baléares, 19 décembre 1846), CLC (Brest, 9 avril 1838).

Floch Jean-François (île de Batz, 19 septembre 1786 - île de Batz, 8 octobre 1843), MC (Brest, 22 avril 1820).

Floch Nicolas (île de Batz, 23 avril 1749 - naufrage du lougre le Pèlerin de Roscoff, 15-16 novembre 1819), MC (Brest, 26 septembre 1777).

Floch Nicolas (île de Batz, 9 janvier 1791 - en mer, 25 février 1853), MC (Le Havre, 2 mars 1822) x 1) Marie-Jeanne Postic, 2) Anne Bihan.

Floch Nicolas (île de Batz, 5 juin 1793 - Honfleur, 15 décembre 1832), MC (Nantes, 16 mai 1827), célibataire.

Floch Nicolas (île de Batz, 11 mars 1833 - île de Batz, 29 mars 1867), MC (Brest, 1^{er} mai 1860), célibataire.

Floch Norbert-Marie (île de Batz, 15 août 1800 - Nouvelle-Orléans, 16 mai 1837), MC (Nantes, 16 mai 1827).

Floch Pierre (île de Batz, 1 janvier 1803 - Gonaïves, à bord du brick l'Absinthe, 25 septembre 1843), MC (Rochefort, 27 juin 1833) x Perrine Lhoseillier.

Floch Yves (île de Batz, 8 novembre 1773 - île de Batz, 20 février 1841), MC (Brest, 20 fructidor an X) x Anne Moulin.

Floch Yves (île de Batz, 15 mai 1792 - île de Batz, 8 février 1865), MC (Le Havre, 1 mars 1823) x Jeanne Autret.

Floch, Yves-François-Marie (île de Batz, 1^{er} septembre 1804 - île de Batz, 9 octobre 1887), MC (Brest, 12 avril 1832), LH, célibataire.

Floch Yves (île de Batz, 27 avril 1805 - Toulon, 1 août 1841), MC (Marseille, 9 mai 1834) x Marie Moal.

Floch Yves (île de Batz, 18 janvier 1837 - Saint-Ouen, 26 avril 1876), MC (Brest, 21 avril 1865) x Anne Autret.

Floch Yves (île de Batz, 20 février 1837 - île de Batz, 9 janvier 1907), CLC (Granville, 16 mars 1863), maire île de Batz (1892-1896) x Marie Floch.

Gadouin François-Marie (île de Batz, 2 avril 1810 - en mer, 2 janvier 1855), MC (Rochefort, 30 juin 1842) x Marie-Anne Caroff.

Glérant Jean-Marie (île de Batz, 11 juillet 1834 - île de Batz, 5 novembre 1871 ?), MC (Brest, 1^{er} mai 1860) x Jeanne Péron.

Guéguen Joseph-Marie-Anne (île de Batz, 15 décembre 1809 - île de Batz, 22 août 1857), CLC (Brest, 11 avril 1834), maire île de Batz (1848-1857) x Françoise Philippe.

Guéguen Olivier-Désiré (île de Batz, 14 septembre 1808 - île de Batz, 20 février 1865), CLC (Brest, 4 avril 1833) x Annette Floch.

Guéguen Victor-Eugène (île de Batz, 28 décembre 1805 - île de Batz, 18 septembre 1864), CLC (Brest, 14 avril 1830), célibataire.

Guillou Jean (île de Batz, 22 mai 1810 - en mer (?), 27 mai 1867), MC (Marseille, 24 avril 1837) x Marie-Michèle Tanguy.

Guillou Pierre-Toussaint (île de Batz, 24 juin 1826 - île de Batz, 16 novembre 1877), MC (Lorient, 22 avril 1853) et CLC (Dunkerque, 24 juillet 1860), célibataire.

Guyader Jean-Pierre (île de Batz, 20 août 1854 - après 1890), CLC (Granville, 18 mars 1880).

Guyader Pierre (Plouenan, 6 septembre 1815 - île de Batz, 3 août 1888), MC x Marie Roualec.

Hulot François (île de Batz, 16 novembre 1773 - île de Batz, 7 juin 1840), MC (s. l., 2 fructidor an VIII), adjoint au maire x Gabrielle Floch.

Hulot Jacques (île de Batz, 18 janvier 1793 - île de Batz, 25 décembre 1868), MC (Lorient, 6 mai 1820) x Marie Le Lez.

Hulot Jacques (île de Batz, 5 juin 1825 - Saint-Domingue, 3 juillet 1864), CLC (Brest, 5 avril 1853).

Hulot, Jean (île de Batz, 4 avril 1822 - île de Batz, 19 novembre 1897), CLC (Nantes, 19 mai 1847) x 1) Annette Trémintin, 2) Constance-Anne-Marie Hulot.

Hulot Joseph (île de Batz, 27 juin 1782 - île de Batz, 6 septembre 1846), CLC (Brest, 15 septembre 1812) x Marie-Michèle Floch.

Hulot, Joseph-Michel (île de Batz, 12 mai 1836 - île de Batz, 25 décembre 1892), CLC (Dunkerque, 24 juillet 1860).

Hulot Martin (île de Batz, 3 février 1797 - vivant en 1827), MC (Saint-Servan, 5 avril 1823).

Laurent Pierre (île de Batz, 13 octobre 1844 - dans la Seine, 24 novembre 1878), MC (Brest, 3 avril 1871).

Lavel Yves (île de Batz, 30 septembre 1764 - île de Batz, 3 septembre 1852), MC (Saint-Pol, 20 août 1792) x Jeanne Moal.

Le Breton Nicolas (île de Batz, 19 novembre 1778 - île de Batz, 9 mars 1843), MC (Nantes, 17 juillet 1806) x Marie Philippe.

Le Lea Jean (île de Batz, 30 juin 1806 - vivant en 1850), MC (Lorient, 21 avril 1836) x Marie-Anne Tanguy (?).

Le Lez Jean (île de Batz, 7 décembre 1749 - île de Batz, 31 mars 1836), MC x Anne Philippe.

Le Lez Jean-Généreux (île de Batz, 28 février 1787 - île de Batz, 31 mars 1836 ?), CLC (Toulon, 15 novembre 1812).

Le Lez Jérôme-Nicolas (île de Batz, 23 juin 1791 - Honfleur, 24 octobre 1845), CLC (Le Havre, 1 mars 1823) passé à Honfleur (1836) ; syndic des gens de mer de Pont-Audemer (12 septembre 1845).

Le Lez Yves (île de Batz, 12 mars 1764 - île de Batz, 8 décembre 1832), MC (Morlaix, 24 octobre 1789) x Françoise Autret.

Le Lez Yves (île de Batz, 16 avril 1794 -) CLC (Brest, 21 avril 1821).

Le Roux Jérôme-Pierre (île de Batz, 15 août 1823 - île de Batz, 2 décembre 1871) MC (Brest, 16 avril 1849) x Jeannette Guillou.

Le Roux Pierre-Marie (île de Batz, 12 août 1825 - en mer, automne 1866), MC (Brest, 5 avril 1853) x Marie Moncus.

Mesmeur Joseph-Nicolas (île de Batz, 28 septembre 1848 - île de Batz, 22 juillet 1879), CLC (Granville, 17 mars 1875), célibataire.

Michel Justin-Christien (Trézélidé, 15 novembre 1818 - en mer, 2 septembre 1860), MC (Brest, 4 avril 1846) x 1) Mélanie Buors 2) Émilie Buors.

Moal Jacob (île de Batz, 2 août 1811 - île de Batz, 27 juin 1844), MC (Lorient, 21 avril 1836), célibataire.

Moal Jean-Michel (île de Batz, 29 janvier 1816 - île de Batz, 22 juin 1861), MC (Bayonne, 3 juin 1843), célibataire.

Moal Michel (île de Batz, 5 décembre 1810 - île de Batz, 27 octobre 1868), MC (Marseille, 23 avril 1838), célibataire.

Moal Michel (île de Batz, 7 mai 1814 - île de Batz, 19 décembre 1871), MC (Rochefort, 10 juin 1839), célibataire.

Moal Nicolas (île de Batz, 1^{er} avril 1804 - Sète, 7 octobre 1846), MC (Le Havre, 9 juin 1831) x Barbe Laurent.

Moal Nicolas (île de Batz, 21 septembre 1822 - île de Batz, 22 novembre 1910), CLC (Nantes, 4 mai 1849) x Annette Michèle Trémintin.

Moal Paul (île de Batz, 4 janvier 1820 - île de Batz, 28 décembre 1880), MC (Nantes, 2 mai 1846) x Anne Marie Yvonne Brien.

Moal Philippe (île de Batz, 19 avril 1813 - île de Batz, 13 février 1857), MC (Dunkerque, 28 juin 1843), célibataire.

Moal Yves (île de Batz, 6 juillet 1802 - île de Batz, 21 avril 1873), MC (Le Havre, 9 juin 1830) x Marie-Anne-Françoise Floch.

Moncus Jean (île de Batz, 17 février 1812 - île de Batz, 1^{er} novembre 1861), MC (Brest, 9 avril 1838) x Marie-Anne Tanguy.

Moncus Nicolas (île de Batz, 3 octobre 1791 - vivant en 1828), MC (Brest, 22 avril 1820).

Nédelec Yves (île de Batz, 26 juin 1816 - île de Batz, 13 janvier 1893), MC (Brest, 15 avril 1843), conseiller municipal x Marie-Yvonne Saout.

Nicolas Claude-Marie (île de Batz, 29 mai 1840 - au large de Sète, 24 janvier 1881), MC (Brest, 3 avril 1871).

Nicolas Prosper (île de Batz, 14 avril 1830 - île de Batz, 30 décembre 1894), MC (Dunkerque, 24 juin 1861) x Barbe Diraison.

Noël Jean-François (Billiers, 5 février 1831 - île de Batz, 26 septembre 1881), MC (Lorient, 5 mai 1857) x Marie-Anne Beyer.

Ollivier Jean (île de Batz, 27 juin 1804 - île de Batz, 21 juillet 1867), MC (Rochefort, 23 juin 1831) x Marie Moal.

Péron Jacques (île de Batz, 4 février 1819 - île de Batz, 6 novembre 1863)
MC (Brest, 16 avril 1849) x Marie Hulot.

Philippe Jean (île de Batz, 31 décembre 1775 - en mer, 1^{er} décembre 1827), CLC (Morlaix, 28 août 1806) x Françoise Grall.

Philippe Jean-Eugène (île de Batz, 15 octobre 1819 - Rio de Janeiro, 10 mai 1860), CLC (Brest, 13 avril 1844), célibataire.

Philippe Louis-Jean (île de Batz, 11 janvier 1846 - Pointe-à-Pitre, 16 juin 1886), CLC (Granville, 19 mars 1872) x Anne-Marie-Barbe-Félicie Trémintin.

Philippe Louis-Nicolas (île de Batz, 11 décembre 1786 - île de Batz, 26 août 1873), CLC (Brest, 18 février 1815) x Marie-Jeanne Saout.

Philippe Nicolas (île de Batz, 21 novembre 1773 - à bord du Neptune, 21 novembre 1832), MC (Brest, 14 vendémiaire an V) x Jeanne Ollivier.

Philippe Nicolas (île de Batz, 2 mai 1815 - île de Batz, 26 février 1867), CLC (Rochefort, 8 juillet 1843) x Anne-Marie Meulemens.

Philippe Paul (île de Batz, 24 février 1791 -), CLC (Brest, 24 juin 1816).

Philippe Paul (île de Batz, 28 octobre 1821 - île de Batz, 22 mai 1866), CLC (Brest, 29 avril 1848), maire île de Batz (1858-1866) x Jeannette-Amélie Bescond.

Philippe Thomas-François-Louis (île de Batz, 23 janvier 1838 - île de Batz, 7 mars 1899), CLC (Granville, 26 mars 1864), célibataire.

Polard Emile (Saint-Pol-de-Léon, 31 octobre 1822 -) MC (Brest, 6 avril 1852).

Polard Gabriel-François (Brest, 3 mai 1813 - île de Batz, 22 août 1868)
MC (Rochefort, 29 juin 1840) x Marie Roualec.

Postic Guillaume (Plouezoch, 27 septembre 1774 - île de Batz, 20 novembre 1840), MC (Brest, 20 fructidor an X) x 1) Marie-Josèphe Forestier 2) Marie-Anne Le Breton.

Robin Eugène (île de Batz, 24 août 1824 - au large de Swansea, 13 janvier 1862), MC (Brest, 11 avril 1851) x Jeanne-Eulalie Servet.

Robin Jean (île de Batz, 20 juin 1790 - île de Batz, 14 mars 1837), MC (Le Havre, 14 février 1824) x Anne Moal.

Robin Jean-Marie (Roscoff, 25 février 1766 - île de Batz, 12 avril 1838), MC (Morlaix, 7 novembre 1793) x Françoise Floch.

Robin Jean-Marie (île de Batz, 13 février 1835 - île de Batz, 20 août 1894), CLC (Brest, 28 avril 1859) x Mathilde Villemer.

Robin Jean-Philippe (île de Batz, 23 août 1824 - île de Batz, 3 janvier 1898), MC (Nantes, 26 mai 1857) x Marie Autret.

Robin Yves (île de Batz, 4 juin 1798 - île de Batz, 19 décembre 1860), MC (Brest, 15 avril 1829) x Anne Bescond.

Rollandou René-Marie (Ploubalanec, 27 janvier 1823 - en mer, 13 septembre 1859), MC (Brest, 4 avril 1856) x Marie Jeanne Cocaïgn.

Roualec Michel-Olivier (île de Batz, 23 novembre 1843 - île de Batz, 3 octobre 1899), CLC (Granville, 13 mars 1876) x Victoire-Couronne Servet.

Roualec Nicolas (île de Batz, 8 septembre 1819 - île de Batz, 25 juin 1870), MC (Bayonne, 5 juin 1844) x Adèle-Joséphine Hulot.

Roualec Pierre (île de Batz, 16 mai 1825 - vit à Lannion en 1869), MC (Brest, 26 avril 1859).

Roualec Yves-Jean (île de Batz, 11 mai 1804 - vivant en 1878), MC (Rochefort, 23 juin 1831) x Anne Le Lez.

Salaun Jacques (île de Batz, 22 décembre 1794 - Roscoff, après 1851 ?), CLC (Brest, 22 avril 1820), marié.

Salaun Olivier (île de Batz, 24 janvier 1791 - île de Batz, 21 juin 1829), CLC (Brest, 24 juin 1816).

Saout Thomas (île de Batz, 29 novembre 1816 - en mer, 28 avril 1854), MC (Brest, 29 avril 1848) célibataire.

Servet Jean (île de Batz, 30 juin 1796 - en mer, décembre 1835), MC (Nantes, 16 mai 1823) x 1) Marie-Anne Olivier, x 2) Marie-Anne Bescond.

Servet Pierre-Étienne (île de Batz, 24 juin 1798 - en mer, 3 janvier 1854), MC (Nantes, 16 mai 1827) x Marie-Yvonne Postic.

Servet Victor-Désiré (île de Batz, 2 mars 1834 - en mer, 20 novembre 1865), MC (Brest, 27 avril 1863), célibataire.

Servet Yves-Marie (île de Batz, 13 avril 1800 - île de Batz, 20 mars 1845), CLC (Nantes, 26 avril 1826) x Anne Roualec.

Servet Yves-Joseph (île de Batz, 16 novembre 1840 - vivant en 1880), CLC (Saint-Malo, 6 avril 1866).

Tanguy Joseph (île de Batz, 6 septembre 1802 - île de Batz, 24 décembre 1872), MC (Brest, 12 avril 1832) x Annette Trémintin.

Tanguy Philippe (île de Batz, 9 octobre 1812 - île de Batz, 21 mars 1869), MC (Marseille, 14 mai 1845) x Anne Hulot.

Tanguy Thomas (île de Batz, 22 novembre 1809 - île de Batz, 10 mars 1840), MC (Marseille, 23 avril 1838).

Traon Claude-Jacob (île de Batz, 7 novembre 1793 -en mer, 6 février 1825), MC (Nantes, 16 mai 1823) x Marguerite Bescond.

Traon Claude-Jean-Marie (île de Batz, 17 avril 1834 - île de Batz, 26 juillet 1862), CLC (Brest, 28 avril 1859).

Traon Jacob (île de Batz, 31 décembre 1816 - île de Batz, 5 décembre 1897), MC (Bayonne, 6 juin 1846), célibataire.

Traon Jean (île de Batz, 12 novembre 1831 - vivant en 1862), MC (Dunkerque, 17 août 1858).

Traon Philippe (île de Batz, 26 septembre 1816 - Newport (Angleterre)- 5 février 1847), MC (Nantes, 11 mai 1844).

Traon Pierre (île de Batz, 25 décembre 1813 - île de Batz, 29 septembre 1861), MC (Rochefort, 10 juin 1839) x Marie-Anne Le Lez.

Trémintin Jacques-Marie (île de Batz, 9 novembre 1774 - île de Batz, 24 mars 1807), CLC (Morlaix, 6 août 1806).

Trémintin Jacques (île de Batz, 16 avril 1827 - île de Batz, 7 avril 1894), CLC (Brest, 6 avril 1852), conseiller municipal x Adeline Brien.

Trémintin Jérôme (île de Batz, 1 octobre 1785 - île de Batz, 26 août 1826), MC (Brest, 23 mars 1822).

Trémintin Joseph-Victor-Félix (île de Batz, 21 mai 1833 -), CLC (Brest, 26 mai 1857) renoncitaire : 6 octobre 1862, notaire à Plouescat.

Trémintin Nicolas (île de Batz, 22 novembre 1782 - île de Batz, 25 décembre 1840) MC (Brest, 24 juin 1816) x Marie-Jeanne-Josèphe Tanguy.

Trémintin Nicolas (île de Batz, 11 avril 1786 - île de Batz, 5 mai 1872) CLC (Brest, 27 août 1810) x Barbe Philippe.

Trémintin Nicolas (île de Batz, 3 mars 1817 - île de Batz, 24 février 1848), CLC (Lorient, 3 mai 1841) x Anne Moal

Trémintin Nicolas (île de Batz, 30 août 1851 -), CLC (Granville, 18 mars 1878).

Trémintin Paul (île de Batz, 31 mars 1821 - au large d'Agde, 8 décembre 1853), CLC (Brest, 16 avril 1845) x Anne Bescond.

Trémintin Yves (île de Batz, 17 février 1778 - île de Batz, 4 juin 1862), MC (Lorient, 30 octobre 1806), CLH x 1) Anne Robin x 2) Françoise Le Lez.