

THOMAS JAN RAPION DE LA PLACELIÈRE

Capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes

Aude Dhailly

Lors de l'étude sur les seigneuries de Riantec, nous avons vu que l'un des propriétaires du manoir noble et métairie de Kersabiec était Thomas Rapon de la Placelière, capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes. Et si l'on faisait plus ample connaissance avec lui?

État civil



Thomas Rapon de la Placelière. 1750
Musée de la Compagnie des Indes.

Thomas Jan Rapon de la Placelière est né le 08 janvier 1713 et baptisé le 10 janvier à Lorient. Il a pour parrain l'écuyer Jan Baptiste Lepiare, chevalier de Saint-Doron, et pour marraine Thomasse Marguerite Levasseur de Merville.

Il est le fils d'écuyer François Toussaint Rapon de la Placelière, écrivain du roi¹ et major du gouvernement, et de dame Françoise Bataille.

Il a quatre sœurs nées aussi à Lorient: Françoise Pétronille le 13 juin 1706, Marguerite Claudine le 05 septembre 1708 (elle épousera le 24 novembre 1737 François Guillaume Le Fol de La Londe), Anne Françoise le 30 septembre 1709, et Marguerite Françoise le 13 avril 1711.

Le 19 mai 1749, Thomas Rapon se marie: *« mariage proposé entre monsieur Thomas Rapon de la Placelière capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes fils majeur de feu Mr François Rapon de la Placelière écrivain du Roy et de dame Françoise Bataille d'une part, et demoiselle Jeanne Céleste Pérault fille de noble homme Etienne Pérault Maire de la ville et communauté de l'orient² et de dame Jeanne Pépin tous deux habités de cette paroisse »*. Thomas Rapon a 36 ans et Jeanne Céleste 17 ans.

A ce mariage ont assisté d'importants personnages:

Écuyer François Guillaume Le Fol de la Londe, capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes, beau frère de l'époux,

¹Agent officier chargé de tenir les registres de ce qui est à bord et de tout ce qui se consomme

²Il en est le 1er maire

Écuyer Alain Flécher chevalier de l'ordre militaire de Saint Louis et commandant de la ville de l'Orient,

Écuyer Charles Robert de Godeheu directeur de la Compagnie des Indes et commandant du port de l'Orient,

Écuyer Armand François de la Pierre seigneur de Molinville, de Talhouët et autres lieux, chevalier de l'ordre militaire de Saint-Louis et de plusieurs autres.

Vu la qualité des témoins, Thomas Rapon n'a pas eu trop de problème pour avoir l'autorisation de se marier puisqu'une délibération du 3 septembre 1743 stipule: « *qu'aucun des officiers et employés de la Compagnie quelqu'il soit tant à L'Orient qu'aus Indes, aux Isles de Bourbon³ et de France⁴, et dans les autres concessions de la dite Compagnie ne pourra contracter de mariage sans au préalable en avoir obtenu la permission de la Compagnie ou des conseils des lieux ou ils voudront se marier, a peine contre les contrevenans d'être exclus pour toujours et sans retour du service de la Compagnie ...* »

Le couple habitera place d'Espréménil (aujourd'hui en haut du Cours de la Bôve).

De leur mariage sont nées trois filles: Jeanne Françoise (1750), Anne Céleste (1752) et Bonne Armande (1754).

- Jeanne Françoise née le 28 mai 1750 se mariera avec Pierre Jacques d'Acosta,

- Anne Céleste née le 28 mai 1752 se mariera le 4 septembre 1770 à Lorient avec Alexis Jacques Buisson de la Vigne, officier de la Compagnie des Indes. Leur fille Céleste épousera le 18 mars 1792 à Saint Malo François René de Chateaubriand.

- Bonne Armande née le 24 août 1754 (son père partira en mer pour la dernière fois le 28 août suivant: il ne reviendra pas) se mariera le 11 juillet 1774 à Lorient avec François André Buisson de la Vigne.

Alexis et François Buisson de la Vigne sont les fils de Jacques Pierre Guillaume Buisson de la Vigne, capitaine des vaisseaux de la Compagnie des Indes et commandant du port de Lorient, et de Marie Anne Thérèse Bécard. Après une carrière passée à bord des vaisseaux de la Compagnie des Indes, Thomas Rapon meurt en mer de fièvre maligne en revenant du Bengale, le 10 septembre 1755, âgé de 42 ans. Devenue veuve, Jeanne Céleste épouse le sieur de Ramsault. Elle décèdera le 3 décembre 1810 à Lorient à l'âge de 78 ans.

États de service

Le 25 décembre 1729, à l'âge de 17 ans, Thomas Rapon embarque comme matelot à bord du « Neptune » pour l'Inde et les Mascareignes⁵ en passant par Cadix avec une solde de 15 livres par mois. Il est inscrit comme étant petit et châtain. De nombreux passagers montent à bord pour Pondichéry, l'Île Bourbon ou l'Île de France. Parmi ces passagers se trouvent des femmes accompagnées de leurs enfants, des soldats français et étrangers, des membres du clergé, des domestiques. Ce voyage n'est pas une banale croisière car il y eut 11 morts: soit par accident (« tombé à la mer de dessus la vergue du petit hunier, la nuit », ou noyé), soit le plus souvent par maladie (scorbut, flux de sang accompagné de fièvre, fièvre avec dysenterie).

L'année suivante il retourne en Inde et aux Mascareignes en passant par Cadix et Anjouan⁶ à bord de la frégate⁷ « Atalante » mais cette fois comme pilotin⁸ avec une solde de 21 livres par mois.

³ Île de la Réunion

⁴ Île Maurice

⁵ Archipel de l'Océan indien regroupant l'île de France (île Maurice), l'île Bourbon (île de la Réunion) et les îles Rodrigues

⁶ Île de l'archipel des Comores

⁷ Bâtiment de guerre très rapide, fin, à 3 mâts

⁸ Apprenti pilote

A Pondichéry, des soldats sont débarqués et remplacés par d'autres pour Lorient. Le second lieutenant, malade, a dû débarquer à l'Île Bourbon comme beaucoup d'autres, victimes du scorbut. Également à Pondichéry, deux chirurgiens, père et fils, sont embarqués pour l'Île Bourbon mais le père décèdera après un mois de navigation. Des membres d'équipage d'autres vaisseaux sont récupérés pour rentrer en France.

En juillet 1734 il part pour le Sénégal et Gorée puis Fernando de Noronha⁹ en tant qu'enseigne surnuméraire¹⁰ et donc sans solde à bord de la frégate « Néréide ».

Le 27 août 1735, il quitte le port de Lorient à bord de la frégate « Courrier d'Orléans » en tant que passager à la table du capitaine. Après une escale à Gorée, il débarque à Fernando de Noronha le 24 décembre 1735 comme douze autres passagers (un autre officier, un chirurgien major, un charpentier et calfat, un boulanger, un cuisinier, deux matelots, un mousse et quatre soldats). Cette île (île Dauphine) occupée par la Société française des Indes orientales sera reprise par les Portugais en 1737, date à laquelle Thomas Rapon de la Placelière sera fait prisonnier jusqu'en 1738.

Le 24 décembre 1742, il embarque comme officier major¹¹ 1^{er} enseigne à bord de la flûte¹² la « Baleine » pour se rendre en Inde, en Chine, aux Mascareignes, à l'Ascension puis Louisbourg¹³ avant de revenir à Lorient le 29 décembre 1744.

Au premier semestre 1745, il fait du cabotage sur les côtes françaises à bord du brigantin¹⁴ « Saint Pierre » comme second lieutenant assurant les fonctions de capitaine.

En juin 1745, il se rend en Inde puis à Saint-Domingue comme second lieutenant. Il devient capitaine après le décès du capitaine Julien Du Tertre-Michel sur la frégate « la Gloire » de 350 tonneaux, sans doute lors de sa prise au 48° nord en revenant de Saint-Domingue le 5 mars 1746 pendant la guerre de succession d'Autriche (1740-1748) où les Français se trouvaient en conflit avec les Anglais.

Aucun journal de bord n'a été conservé puisque le bateau a coulé comme l'atteste la délibération de la Compagnie des Indes donnant une promotion à Thomas Rapon de la Placelière :

*« Cejourd'huy 24 october 1746 dans l'assemblée d'administration
Sur les bons témoignages de la bravoure et ?
La capacité du S(ieu)r de la Placelière second lieu(tenan)t
dans la Marine (mot rayé et illisible) de la Compagnie
sur les preuves qu'il en a donné dans toute
les occasions ou il a été employer et
decement en qualité de commandant
la frégate la Gloire dans le long combat
qu'il a soutenu contre un navire anglais
beaucoup plus fort [que lui] ny la vigoureuse
[défense] qu'il a fait au point que les
Anglois n'ont pu profiter de la prise
de son vaisseau et qu'ils long vue couler
bas sans pouvoir rien retirer; et
encore sur le zèle et la fermeté qu'il a fait
paraître en dernier lieu dans le poste qui*

⁹ Archipel au large du Brésil, nommé île Delphine par les Français

¹⁰ En surnombre, sans appointements

¹¹ Sous officier

¹² Bâtiment de guerre pour le transport des vivres et des munitions, 3 mâts

¹³ Île à l'entrée du Saint Laurent au Canada (aujourd'hui Cap Breton)

¹⁴ Navire à deux mâts

*luy avoit été confié pour la defence de
la ville de L'Orient: il a été délivré
de la probation de Mr le contrleur général
de confesser des a present a cet officier le
grade et les appointements de premier lieu(enan)t
sans attendre la promotion prochaine »*

(Extrait du registre général des délibérations de la Compagnie des Indes)

Le deuxième semestre 1746, il reprend le cabotage, comme capitaine (120 livres de solde par mois) d'abord sur la frégate « Valeur » de 380 tonneaux avec 28 canons pour une durée de deux mois à Bordeaux, puis sur la frégate « Cybèle » de 170 tonneaux avec 18 canons, pour quinze jours seulement. A la fin de l'année 1746, l'équipage de la « Cybèle » est reversé sur la frégate « Valeur » pour aller à Nantes (le capitaine perçoit alors une solde de 150 livres par mois). A Lorient, il récupère deux naufragés de Belle-Île provenant du « Prince de Conti » et qu'il débarque à Nantes.

A la fin de février 1747, il est à nouveau capitaine de la « Cybèle » mais pour se rendre cette fois en Inde et en Mascareignes. A son bord, le chirurgien major François Ollivier « affaibli par plusieurs voyages est fort malade », doit donc débarquer à l'Île de France sur le chemin du retour de Pondichéry. Il est remplacé par Jacques Alexandre Vergoz chirurgien major lui aussi qui est bien content, après un séjour de cinq ans, de quitter l'île pour retrouver sa Bretagne natale (Quimper). Mais celui-ci repartira en 1750 pour l'Île Bourbon où il se mariera, aura cinq enfants et y décèdera en 1765.

Le 19 mai 1749, soit un mois après son retour, Thomas Rapon de la Placelière épouse Jeanne Céleste Pérault.

En février 1750, il repart pour l'Inde, sur la « Reine » jaugeant 600 tonneaux avec 20 canons, toujours comme capitaine avec 200 livres de solde. Un religieux (cordelier du couvent de Vannes), Jean Vincent Hervin, monté à Lorient et trouvé caché, est débarqué à Pondichéry le 20 août 1750 alors que les autres passagers ont débarqué un mois plus tôt. Dans les rôles d'embarquement les capitaines promettent « *de ne recevoir aucune autre personne dans [leur] bord que les dénommez audit rôle* »

Le capitaine dresse alors un procès verbal et le religieux, « *malade et hors d'état de s'embarquer* » ne rentrera en France qu'en janvier 1751.

Des passagers embarquèrent aussi à Lorient:

- deux missionnaires, prêtres des Missions Étrangères seront à la table du capitaine aux frais de la Compagnie. Ils débarqueront à Pondichéry
- deux dames passagères seront « à la table en s'accommodant avec le capitaine » et elles aussi débarqueront à Pondichéry
- un noir domestique, prénommé Xavier, mousse sans solde sera « à ration simple » et « à la charge de son maître de payer la dépense ». Il débarquera à Chandernagor.

A Chandernagor, des passagers embarqueront pour Lorient:

- un sous marchand, aux frais de la Compagnie, accompagné de son « noir domestique » à ration simple
- un passager fait le voyage avec sa fille, aux frais de la Compagnie, le père ayant un « noir domestique », et la fille un esclave
- un capitaine d'infanterie pour porter les paquets de M. Dupleix en Europe, accompagné d'un « soldat domestique »

La « Reine » arrivera à Lorient en août 1751 où Rapon apprendra la naissance de sa fille, Jeanne Françoise, le 28 mai 1750.

En février 1752 il repart en mer, toujours comme capitaine, mais sur un vaisseau plus important: la « Paix », jaugeant 700 tonneaux, à destination de la Chine en passant par les Mascareignes.

A son bord se trouve, fait rarissime un maître (officier marinier) de 74 ans alors que les membres d'équipage les plus âgés ont une cinquantaine d'années. En passant à l'île Bourbon, un « nègre » domestique du capitaine prénommé Jacques est embarqué.

Là aussi deux clandestins montent à bord: l'un nommé Joseph Padellec, originaire de Ploemeur est trouvé caché au départ de l'Île de France ; l'autre, un mousse de 16 ans, originaire d'Erquy, est trouvé caché au départ de Saint-Paul en l'Île Bourbon.

Puis vient le dernier voyage à bord de la « Diane ».

Le dernier voyage

Le 21 août 1754, est signé par Georges Nicolas Godeheu Digeville, directeur de la Compagnie des Indes, un certificat demandant à M. de la Placelière de se rendre aux Indes à bord de la « Diane »

Les journaux de bord¹⁵ sont tenus par le pilote Jean Marie Thomas Drieux, originaire de Saint Malo, surnommé Jean Baptiste, âgé de 33 ans, taille moyenne et cheveu châtain.

L'un est tenu au jour le jour avec les informations concernant la navigation (météo, longitude, latitude, cap ...), l'autre donne aussi des informations sur la navigation mais également transcrit quelques anecdotes (rencontre de navires, décès ...). Ces journaux vont de midi à midi.

La « Diane » ne quitte Lorient qu'une semaine après avoir reçu le certificat. Habituellement les navires en partance pour les Indes quittent le port de Lorient entre les mois de décembre et mars pour profiter de la mousson SW qui souffle d'avril à octobre dans l'Océan indien.

Pourquoi cette date de départ? Problème avec M. Dupleix? (M. Dupleix quitte Pondichéry pour la France le 10 octobre 1754). Il est remplacé par Charles Godeheu (ex-directeur de la Compagnie à Lorient) qui quitte Pondichéry le 10 février 1755 en laissant derrière lui un comptoir ruiné et ravagé par une épidémie de variole.

Le 10 octobre 1754, la « Diane » est sur la route du Cap et le 10 février 1755 sur la route de Pondichéry. Elle arrive donc à Pondichéry après ces deux départs.

La « Diane » quitte la rade de Lorient le mercredi 28 août 1754 ... alors prenons la mer avec eux:

« le vent du Nord joly frais beau tems toute lequipage etant rangée à bord. le cap(itai)ne et pilote du port y etant sur les 8h du matin la mer etant à un tier de flot on a largué les amares du port et avons apareillé de la rade de pelmanek sous la misainne le petit hunier et peroquet de fougue et avons passé à l'E de lisle St Michel et

à 9h nous etions en dehors de la citadelle du port louis à 9h1/2 etant en chenal et doublé tous les dangers nous avons mis en pane tribord au vent et avons embarqué nos bateaux les ayant embarqué nous avons fait servir toute voille dehors et fait route pour passer à ouest de grois on a fait lapel de lequipage »

¹⁵ Prescrit par ordonnance royale du 19 avril 1685

Le journal fait mention de cinq hommes absents à l'embarquement (mais quatre matelots d'après le rôle).

Jusqu'au 9 septembre le temps est beau et la mer belle ou grosse.

A 1h1/2 ils aperçoivent la terre qui leur paraît très haute et la prennent pour l'île de Ténériffe. Mais le lendemain, le jour s'étant levé, il s'avère qu'il s'agit de la Grande Canarie. Le pilote se trouve confronté à deux cartes marines différentes: la carte française et la carte hollandaise de Pieter Goos. Il dessine donc dans la marge du journal ce qu'il a réellement vu:



Extrait du journal de bord de la « Diane »

Le vaisseau poursuit sa route et les 21 et 22 septembre le temps devient orageux avec grains.

Le 22 septembre ils rencontrent un vaisseau français se dirigeant vers Juda en Guinée: il s'agit d'un vaisseau de Nantes le « Duc de Bourgogne » commandé par M. de Villeroy, vraisemblablement pour le trafic d'esclaves

Pour le mois d'octobre, le pilote ne trouve *matière de journal* si ce n'est le temps inégal. Le début du mois de novembre est marqué par des vents variables, un temps sombre et une mer houleuse. Le 9 novembre ils ont vu un *loup marin* (phoque) et le lendemain, *quantité d'oiseaux de plusieurs espèces*

Le 10 novembre le pilote mesure la longitude selon la longitude occidentale de Paris 4°40 et selon celle de Ténériffe 13°10. Pour calculer la longitude, les navigateurs avaient pris comme référence le méridien de Ténériffe puis celui de Paris en 1667 avant le méridien de Greenwich en 1884. Le méridien de Ténériffe est placé arbitrairement à 20° à l'ouest du méridien de Paris.

Le 1^{er} décembre 1754, ils ont vu quantité de « *goimon* »¹⁶ et « *manche de velours* »¹⁷.

Le vent est fort, la mer grosse, il faut donc prendre des ris dans les huniers. C'est alors que le vaisseau connaît sa première mésaventure: en prenant un second ris dans le grand hunier, Jean Marie Gillet, pilotin natif de Redon et âgé de 28 ans, est tombé à la mer. Malgré des cages qui lui ont été jetées, il a été perdu de vue et n'a pu être récupéré.

Le 3 décembre, ils arrivent dans la baie du Cap Bonne Espérance et ont connaissance de l'Île Robin¹⁸ qu'ils ont passée au sud.

Le pilote fait le point en prenant pour amers les reliefs remarquables de la baie: montagne de la Table, croupe du lion, pointe des pendus. Ils ont salué la terre de 7 coups de canons. Le lendemain, le capitaine descend à terre, salué de 5 coups de canons. Huit malades atteints de scorbut sont également débarqués.

Le 12 décembre, cinq déserteurs leur sont envoyés : quatre soldats du vaisseau Le Dauphin et un matelot du vaisseau La Renommée.

¹⁶Goémon

¹⁷Fou masqué (*Sula dactylacta*), commun vers le Cap de Bonne Espérance. Ils ont le bout des ailes noir et le reste du corps blanc. Leur envergure est de 86 à 152 cm.

¹⁸Robben Island (robber = phoques en afrikaans)

Le 14 décembre au soir ils rencontrent un vaisseau hollandais qui a donné un coup de canon auquel ils répondent en mettant un feu à la gaule d'enseigne¹⁹. Le vaisseau hollandais répond en en mettant alors un à son grand mât. Il a quitté l'Europe six mois plutôt et son capitaine est mort. Les jours suivants, l'équipage modifie souvent le mouillage du vaisseau selon les caprices du vent et ce n'est que le 19 décembre qu'il quitte le Cap de Bonne Espérance en saluant la terre de sept coups de canon auxquels le commandant de la rade rend le salut de cinq coups de canon.

Le 31 décembre, ils passent au nord d'un « banc de roche découvert par les Hollandais en 1748 », vraisemblablement l'île Amsterdam, aujourd'hui française et dépendant de Madagascar.

Dans la première moitié du mois de janvier 1755, la mer est grosse avec orage ou tempête. Il faut dire que leur latitude (entre 38° et 39°) avoisinait les Quarantièmes rugissants (de 40° à 50°). En remontant vers le nord, la deuxième moitié du mois le temps est plus clément avec mer belle.

Au mois de février, ils traversent la zone dite « Pot au Noir » avec *« quantité d'éclair et tonnerre qui a tourné tout autour de l'horizon le tems très inégal pluie continuelle et calme tout plat »*

Début mars, le même type de temps continue et le pilote note *« il a passé plusieurs ras de marées très violents, nous avons vu plusieurs morceaux de bois passer le long du bord et au large »*

Le 11 mars, un vaisseau anglais a dévié de sa route et envoyé un canot pour venir vers la « Diane ». Il s'agit d'un vaisseau de côte nommé George ayant pour capitaine Monsieur Surherland de Madras *« l'officier a dit qu'il étoit party en 9bre pour aller au pegu qu'il avoit reçu le houragan au large et qu'il avoit dematé de tous mats et perdu son gouvernail et qu'il venoit de galle en lisle de coeylon ou il setoit rematé et qu'il y avoit cinquante jours qu'il en étoit party toujours contrarié par les vents qu'il navoient plus de vivre ny deau on luy a donné un baril de farine et trois barrique deau ledit vaisseau vat à madras »*

Le 15 mars, ils ont vu des couleuvres passer le long du bord puis ils ont cru voir des vaisseaux alors que ce n'étaient que des arbres, sans doute arrachés par une tempête. La terre ne semble donc pas être très éloignée: en effet, le lendemain, ils ont « eu connaissance » des pagodes²⁰ de Chalambron, des pavillons de Trinquebar, de Goudelour (port anglais au sud de Pondichéry), de Portonovo et enfin celui de Pondichéry. Ils ont mouillé par un fond de sable vaseux et noir puis salué la terre de onze coups de canons. C'est alors qu'ils ont appris le départ pour la France de M. Dupleix et sa femme le 10 octobre 1754 à bord du « Duc d'Orléans » ainsi que celui de M. Godeheu (ex-directeur de la Compagnie à Lorient), commissaire du roi, le 10 février 1755 à bord de la « Compagnie des Indes ».

A bord du « Duc d'Orléans », M. Dupleix était accompagné d'une « négresse avec deux enfants pour le service de Madame », 10 esclaves ou serviteurs, 7 domestiques et 4 gardes.

A bord de la « Compagnie des Indes », M. Godeheu était accompagné de son maître d'hôtel et de 6 domestiques.

Le lendemain, les hommes des chelingues²¹ sont venus à bord pour débarquer l'argent de la Compagnie.

Les jours suivants, ils ont procédé au déchargement du vaisseau et à l'embarquement de bois rouge et d'eau. Puis le pilote relate les différents mouvements de vaisseau dans le port ainsi que les salutations d'usage (coups de canons et pavillons hissés dans les mâts). L'un de

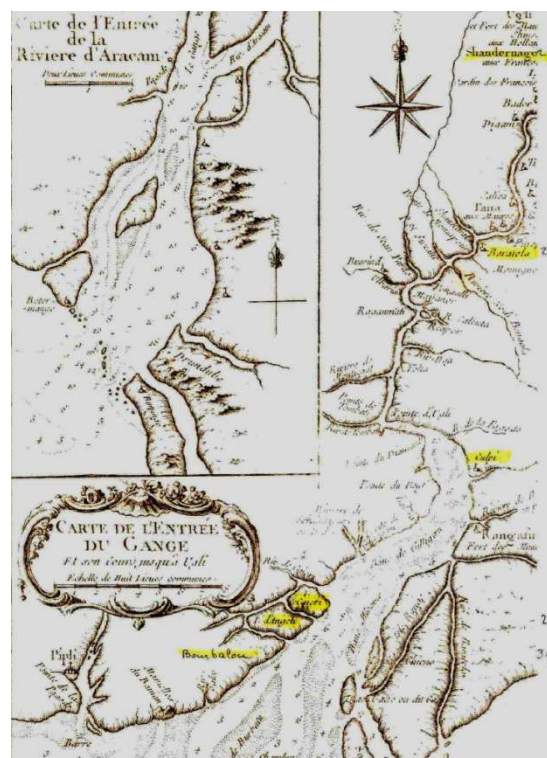
¹⁹Gaule d'enseigne: petit mât qui porte l'enseigne (à la poupe du vaisseau)

²⁰Lieu de culte

²¹Embarcation à fond plat utilisée pour débarquer



Carte de la Mer des Indes



Carte de l'entrée du Gange

ces vaisseaux, portant un pavillon carré dans le grand mât, venant du Bengale et transportant à son bord M. de Lery, gouverneur général de l'Inde pour la Compagnie, la « Diane » l'a salué de quinze coups de canons. Il a alors salué la terre de quinze coups de canons qui lui a répondu par vingt et un coups de canons.

Après avoir embarqué de l'argent pour le Bengale ainsi que cinq passagers pour Chandernagor (un enseigne des troupes de la Compagnie et un chirurgien aux frais de la Compagnie ainsi qu'un autre passager avec son épouse et un officier surnuméraire, ces derniers à leurs frais) et trente neuf matelots dont treize étrangers (en remplacement et en supplément), la « Diane » appareille le 6 avril 1755: le temps est beau et la mer belle. A partir de Karapar jusqu'à la Pointe des Palmiers, le pilote fait de nombreux sondages pour connaître les fonds sous-marins (vase, sable rougeâtre, coquillages rompus, grains comme poivre pillé). Il décrit aussi la côte: « butte de sable élevée plus haut que la terre cotoyant la terre jusqu'à la fausse pointe le terrain est fort égal à une lieue dicelle il y a un plateau élevé qui paroits un bosquet de bois étendu assez reconnoissable », « on a connoissance de la fausse p(oin)te laquelle...paroits comme une isle détachée de la grande terre par une séparation comme l'entrée dune rivière ou un deffaut de terre la fausse p(oin)te paroits assez boisée »

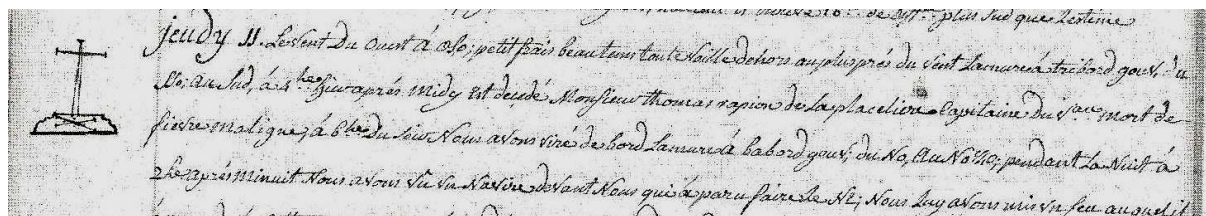
Le 13 avril, ils arrivent à l'entrée du delta du Gange et pour continuer leur route ils doivent faire appel à un *panchoué*²² qui les emmène à Goulpy. Le 16, ils passent devant Calcutta, comptoir anglais qu'ils saluent de 7 coups de canon. Le 19, ils mouillent devant Chandernagor qu'ils ont salué le lendemain de 7 coups de canon. Ils ont ainsi mis 13 jours pour aller de Pondichéry à Chandernagor dont 6 jours pour remonter le Gange, par un temps orageux.

Le journal de bord reprend le 20 août avec la montée à bord de M. Placelière et la levée de l'ancre. Puis la descente du Gange se fait en plusieurs étapes sous un temps à grains avec mouillage tous les soirs (Baratola, Lavery, Ingely, Bourbalou) pour ne naviguer que le jour. En effet, la navigation est tributaire des courants et des bancs de sable. Il faut donc aussi

²²Pilote de port

sonder souvent. Cette descente a été marquée par quatre décès : celui du premier enseigne le sieur Jean de Sainte Colombe, 28 ans *natif* de Toulouse, celui du pilotin Jean François Lafond, 12 ans *natif* de Pontivy, celui du second lieutenant le sieur Pierre la Fond de Braud, de Lorient, tous trois morts de fièvre maligne (cette fièvre est due au manque d'hygiène : promiscuité, nuisance apportée par les animaux vivants, vomissures des passagers et de l'équipage). Le quatrième décès est celui du matelot novice Jean Auguste Briquer, 19 à 20 ans, *natif* de Saint Malo, mort du flux de sang²³. Notons aussi qu'à Chandernagor il y eut quatre morts (deux mousses, un matelot et l'aumônier) et que trois malades sont restés à l'hôpital (un contremaître et deux matelots dont un hollandais). Deux matelots étrangers, un Hollandais et un Anglais, ont déserté à Goulpy.

Le 2 septembre, la « Diane » étant sortie du delta et la profondeur de la mer plus rassurante, le pilote local a quitté le vaisseau. Le 4 septembre, le pilotin Anthoine Lidec, âgé de 18 à 19 ans et natif de Pont-Scorff, décède de fièvre maligne. A midi, ils arrivent au large de la Pointe des Palmiers puis continuent leur route avec vent petit frais et mer belle. Le 10 septembre, à 4 heures de l'après-midi, décède « *Monsieur Thomas Rapon de la Placelière capitaine du vaisseau mort de fièvre maligne* » avant d'arriver au large de la Pointe de Gadavary située à mi-route entre la Pointe des Palmiers et Pondichéry.



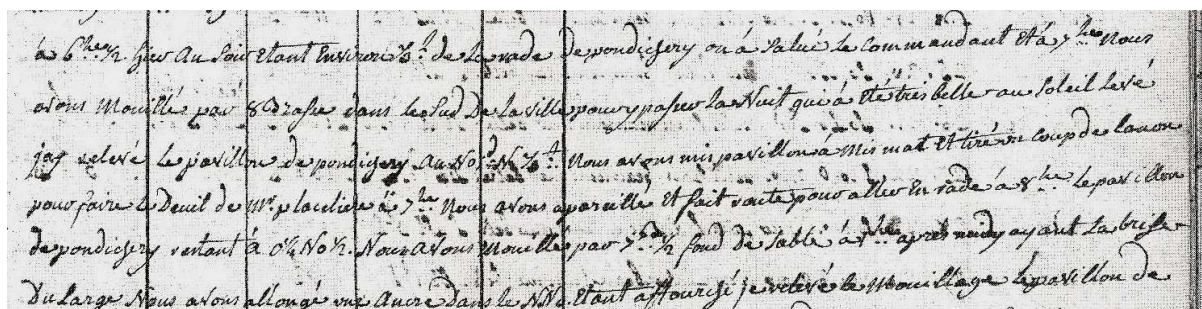
Extrait du journal de bord de la « Diane »

(Notons que la nuit la signalisation se fait par un feu dans la mâture au lieu des coups de canon)

Le 13 septembre à 3 heures du matin, le mousse Jean Sciou, âgé de 13 à 14 ans originaire de Lorient, décède « *d'un flux de sang et de fièvre* ».

Puis la « Diane » poursuit sa route jusqu'à Pondichéry où elle arrive le 21 septembre à sept heures du soir. Sept coups de canons sont tirés pour saluer le commandant de la rade.

Le lendemain, à l'arrivée à Pondichéry et au lever du soleil « *nous avons mis pavillon à mis mat et tiré un coup de canon pour faire le deuil de Mr Placelière* ».



Extrait du journal de bord de la « Diane »

Le 6 octobre, M. Jacques Rosbo de Kerlero, originaire de Pont-Scorff, prend le commandement du vaisseau pour le ramener à Lorient où il sera désarmé le 10 avril 1756.

²³ Dysenterie amibienne

En 1754, Thomas Rapon avait signé un contrat d'acquêt pour le « *manoir noble et métairie de Kersabiec, cour, jardin, chapelle, colombier, faye boistallis et de haute futaie avec les droits de pééminance en l'église paroissiales de Riantec, en l'eglise Saint pierre et celle de la vraye croix de port louis Et en la chapelle de Sainte Catherine sur le Blavet, avec les droits de justice et de juridiction attaché a laditte m(étai)rie Et rente convenances et contrats y attaches le tout en laditte paroisse de Riantec* ». Sa veuve fera un aveu en 1758 pour ce manoir et métairie.

États de service

Du 25/12/1729 au 03/08/1731 <i>Lorient/ Cadix/ Inde et Mascareignes/ Lorient</i>	Neptune 600 Tx	Matelot	18 ans, petit, châtain	15 l/ mois
Du 14/01/1732 au 04/05/1733 <i>Lorient/ Cadix/ Ténériffe/ Anjouan/ Inde et Mascareignes/ Lorient</i>	Atalante Frégate 500 Tx	Pilotin (officier marinier)	17 ans, moyen, brun	21 l/mois
Du 10/07/1734 au 28/02/1735 <i>Lorient/ Sénégal et Gorée/ Fernando de Noronha/ Lorient</i>	Néréide Frégate 200 Tx	Enseigne surnuméraire (officier)	23 ans, moyen châtain	Sans solde
Du 27/08/1735 au 24/12/1735 <i>Lorient/ Fernando de Noronha</i>	Courrier d'Orléans Frégate 120 Tx	Passager		
1742-1744 <i>Lorient/ Inde/ Chine/ Mascareignes/ Ascension/ Louisbourg/ Lorient</i>	Baleine 800 Tx	Officier major 1er enseigne		60 s/mois
Du 26/02/1745 au 14/03/1745 <i>Lorient/ Bordeaux ? / Lorient</i>	Saint-Pierre Brigandin 60 Tx	Capitaine		
Du 23/03/1745 au 15/05/1745 <i>Lorient/ ?/ Lorient</i>	Saint-Pierre Brigandin 60 Tx	Capitaine Second lieutenant assurant fonction capitaine		90 l/mois
Du 10/06/1745 au 05/03/1746 <i>Lorient/ Indes/ Saint Domingue</i>	Gloire Frégate 350 Tx	Second lieutenant assurant fonction capitaine après décès du capitaine		
Du 12/08/1746 au 16/10/1746 <i>Lorient/ Bordeaux/ Lorient</i>	Valeur Frégate 380 Tx	Capitaine		120 l/mois
Du 02/11/1746 au 14/11/1746 <i>Lorient/ Nantes?/ Lorient</i>	Cybèle Frégate 170 Tx	Capitaine		120 l/mois
Du 28/02/1747 au 25/04/1749 <i>Lorient/ Inde et Mascareignes/ Lorient</i>	Cybèle Frégate 170 Tx	Capitaine		150 l/mois
Du 27/02/1750 au 19/08/1751 <i>Lorient/ Inde/ Sainte- Hélène/ Ascension/ Lorient</i>	Reine 600 Tx	Capitaine		200 l/mois
Du 13/02/1752 au 02/08/1753 <i>Lorient/ Mascareignes/ Chine/ Mascareignes/ Ascension/ Lorient</i>	Paix 700 Tx	Capitaine		200 l/mois
Du 28/08/1754 au 09/04/1756 <i>Lorient/ Cap Bonne Espérance/ Inde/ Cap Bonne Espérance/ Lorient</i>	Diane Frégate 400 Tx	Capitaine <i>Mort en mer le 10/09/1755</i>		200 l/mois

BIBLIOGRAPHIE

Archives nationales
Archives départementales du Morbihan
Service historique de la défense à Lorient
Musée de la Compagnie des Indes à Port-Louis

Gallica (Bibliothèque numérique) pour les cartes page 90

HAUDRERE Philippe: « Les grandes compagnies de commerce et de navigation au XVIII^e siècle ».

HAUDRERE Philippe et Le BOUËDEC Gérard : « Les Compagnies des Indes XVII^e .XVIII^e siècles ».

ROMIEUX Yves P.: « Médicaments et médications à bord des vaisseaux de la Compagnie française des Indes ».

WEBERT Henry: « La compagnie des Indes 1604-1875 » ,1904.

Slackline