

Hippolyte Énout

(1817 - 1872)

L'intégralité de cet article est réservé à nos adhérents

Même si beaucoup de nos ancêtres sont restés dans un périmètre restreint, certains aventuriers n'hésitaient pas à partir et cela même très jeune. C'est le cas d'Hippolyte Énout, né le 26 novembre 1817 à Pleumartin. Il était le fils de Pierre Hippolyte Énout, qui fut maire de Pleumartin du 25.09.1830 au 27.11.1830, et de Sophie Angélique Sexé.

En 1832, alors qu'il n'a que 14 ans, il s'inscrit dans la marine, à Brest. Il devient élève de 2^e classe (aspirant) le 15 octobre 1833.

C'est avec un grade de 1^{ère} classe qu'il s'embarque sur la frégate « La Vénus » pour un tour du monde qui durera trois ans, de 1836 à 1839. Pendant ce voyage, il fait montre de zèle et d'une grande aptitude pour le service. Il se porte au secours d'un matelot tombé à la mer par un gros temps alors que la frégate filait à près de dix milles à l'heure. (Extrait du *Voyage autour du monde sur la frégate "la Vénus"*, tome 3, par Abel Du Petit-Thouars.)

En outre, il a calculé la position de la frégate lors de différents mouillages en déterminant les distances de la lune au soleil. Ses observations ont permis d'établir les cartes des îles des Galapagos, des îles Marquises de Mandana et de rectifier celles de quelques îles de l'Océanie.



Les Îles Marquises

FRÉGATE LA VÉNUS,
 DÉTERMINÉES PENDANT LES ANNÉES 1837, 1838 ET 1839,
 pour servir à la construction des cartes de l'archipel des Iles Galapagos et de celui des Iles Marquises de Mandana, ainsi qu'à la rectification de quelques positions d'Iles dans l'Océanie.

OBSERVATIONS DE M. DU PETIT-THOUARS,
 capitaine de vaisseau;
 CALCULÉES PAR M. ENOUT,
 élève de 1^{re} classe.

DATES. 1837.	LATITUDES australes.	DIFFÉRENCE en latitude.		LONGITUDES occidentales.		DIFFÉRENCE en longitude.		OBSERVATIONS.
		N.	S.	E.	O.			
26 janv. 9 h. du matin	3°36'25"	*	14'00"	Séries.				Près de Fernando de Noronha, Ramenée à midi.
				1	31° 57' 18"			
				2	31 56 17			
				3	31 55 33			
				Somme.	107 06	1'30"	*	
Moy.	34 56 22							
Différ.	1 36							
Longit.	31° 54' 46"							
26 janv. à midi.	3°36'25"	*	*	*	31° 54' 46"			Moyen des longitudes du matin ramenées à midi.
26 mars 9 h. 30' du matin.	50°50'30"	0'00"	0'00"	Séries.				Dans les parages de l'île douteuse de Chris- tian. Ramenée à midi.
				1	82° 35' 15"			
				2	82 36 00			
				3	82 36 10			
				Somme.	107 25	0'00"	0'00"	
Moy.	82° 36 28							
Chang.	0 00							
Longit.	82° 36' 28"							
26 mars à midi.	50°50'30"	*	*	Longit.	82°36'28"			Moy. des longitudes du matin ramenées à midi.

À son retour en rade de Brest, il est promu enseigne de vaisseau le 21 août 1839.

Au vu de son comportement exemplaire et de ses capacités, sur le témoignage de satisfaction du baron Roussin, ministre, il est fait chevalier de la Légion d'honneur, par ordonnance du roi Louis-Philippe du 25 septembre 1840.



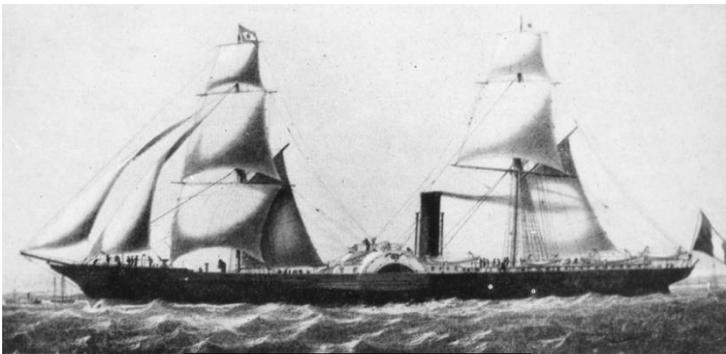
Le Trident : vaisseau de 80 canons

Au 1^{er} janvier 1841, il embarque en Méditerranée avec la 88^e compagnie, sur un vaisseau de 80 canons qui se nomme le « Trident », (Cdt Louis De Ricaudy). Il devient lieutenant de vaisseau le 8 septembre 1846. Après différentes affectations, il est de retour au port de Toulon au 1^{er} janvier 1857.

Il se marie le 22 juin 1858 à Toulon (Var) avec Adélaïde Louise Marguerite Octavie de Vallavielle, fille d'un commissaire impérial près les tribunaux maritimes en retraite, chevalier de la Légion d'honneur.

Le 21 juin 1859, à Toulon, ils ont un fils, Louis Hippolyte Victor. Adélaïde meurt le 29 juin 1859 à Toulon des suites de son accouchement. Son mari est alors toujours lieutenant de vaisseau.

Leur fils se mariera le 27 mars 1889 à Toulon avec Anne Marie Gabrielle Rallier du Baty, fille d'un contre-amiral, grand officier de la Légion d'honneur.



Paquebot « La Guienne »

En 1860, il ne figure plus sur les effectifs de la Marine nationale.

Nous le retrouvons dans la compagnie des services maritimes des messageries impériales. Le 24 mai, il prend le commandement de « La Guienne », un paquebot à vapeur à roues de 500 chevaux. Il part de Bordeaux à destination de Rio de Janeiro. Il mouillera dans les ports suivants : Lisbonne, Saint-Vincent (Cap Vert) et Bahia.

Il se remarie à Bordeaux le 25 février 1862 avec Marie Eugénie Charlotte Alexandrine Véron, en présence de Charles Raoul Edmond Duval, président de la cour impériale de Bordeaux, commandeur de la Légion d'honneur, d'Alphonse de Tournadre, lieutenant de vaisseau en retraite, chevalier de la Légion d'honneur et de Pierre Fourcade. Le père de la mariée est maire de Saint-Laurent-Médoc.

Ils s'installent au château Barateau, où naîtra leur fille le 6 décembre 1862, à Saint-Laurent-Médoc, Gironde. Celle-ci se mariera avec un négociant en vin, Daniel Jean Tandonnet.

L'année 1865 sera une année noire pour Hyppolite Énout. En effet, le 27 février, alors qu'il est aux commandes du paquebot « Le Béarn », il fait naufrage au large du Brésil, à 5 milles de Bahia.

Un des passagers témoigne :

« Vers le soir, nous perdîmes la terre de vue ; le vent assez fort, soufflait du large, et une pluie battante rendait la nuit plus obscure : on voyait à peine à deux pas de soi. À neuf heures, nous ressentîmes un violent choc, et le cri : « Nous touchons ! » s'éleva de toutes parts. Figurez-vous, monsieur, la confusion qui se mit en un instant parmi nous. Nous étions à peu près quatre cents personnes, passagers et équipage. La voix du commandant pouvait à peine se faire entendre au milieu des cris de détresse des passagers ; le mouvement d'arrière fut aussitôt imprimé à la machine, mais en vain ; des ancres furent jetées au large, également en vain. « Le Béarn » devait périr.

Le tumulte et le désespoir de la plupart des passagers augmentèrent ; [...] avec sang-froid, le commandant exhorta au calme. Les femmes et les enfants se réfugièrent alors au salon, éperdus de terreur. « Ne bougez pas, leur dit le capitaine, où voulez-vous aller avec cette obscurité ? Vous serez tous sauvés, je vous le garantis, mais attendons le jour ; je périrai, s'il le faut, mais vous serez tous sauvés, je vous en donne ma parole. »

[...] Vers minuit, le talonnement du « Béarn » sur la roche augmentait ; à chacun de ces coups effroyables, les cris de désespoir se renouvelaient. Le petit jour venait, et nous reconnûmes que nous n'étions qu'à une portée de canon de la terre. La mer était toujours grosse, et le sauvetage n'était pas sans danger. Le commandant, du haut de l'escalier, donna l'ordre d'embarquer les femmes et les enfants.

Un journaliste de *La Patrie* continue en racontant ce sauvetage, qui, « grâce au dévouement des braves gens composant l'équipage, put se faire heureusement, mais non sans peine ni fatigue. À neuf heures du matin, tout le monde était à terre, mais sous une pluie battante. En quelques heures, au moyen de voiles et de mâts des canots, une baraque fut dressée, et les naufragés eurent un abri et des vivres.

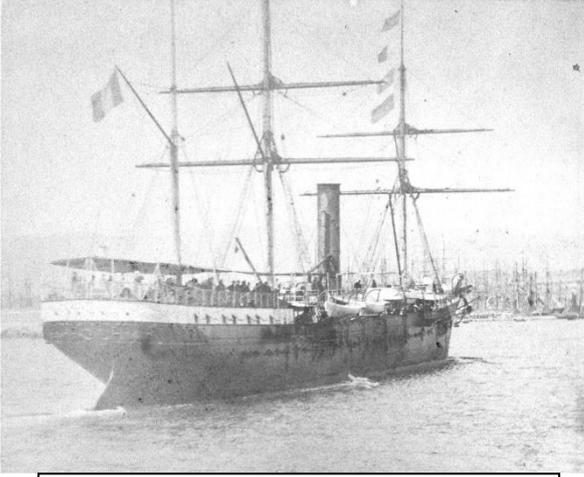


Le 2 mars, le sauvetage était terminé. Comme il l'avait promis aux passagers, le capitaine ne quitta le vaisseau que quand la vie de tout le monde fut sauvée. L'agent comptable chargé de la poste, avait, de son côté, mis en sûreté toutes les valeurs dont il était dépositaire, ainsi que l'immense correspondance dont il était chargé. Les garçons de service sur le vaisseau, avec la plus admirable probité, restituaient à chacun ce qui avait été abandonné dans les cabines. Ainsi fut remis, sans qu'il en fût distrait un denier, un paquet contenant 500 £, dont un passager déplorait déjà la perte.

Un des plus admirables exemples de dévouement fut donné, dans le cours de ce triste naufrage, par le boulanger du vaisseau. Ce brave homme voulut continuer son travail à bord, malgré d'effroyables coups de mer, afin d'assurer la subsistance des naufragés, et ce n'est qu'à la dernière minute en quelque sorte qu'il consentit à se rendre à terre. Peu d'instant après, « Le Béarn » disparaissait sous les flots. Le maître d'hôtel continuait à servir régulièrement les repas comme si on s'était trouvés à bord. »

Pendant le déménagement du bateau, un navire de commerce est passé en vue et est allé annoncer la catastrophe au consul de France à Bahia qui a affrété de suite un petit vapeur pour venir au secours des naufragés. Trois jours après, le petit bateau est arrivé et a embarqué tous les passagers, les dépêches et les bagages. Le commandant, l'état-major et l'équipage sont restés sur le lieu du sinistre pour sauver, non pas le navire, mais tout ce qu'il a été possible.

Les passagers du « Béarn » ont écrit au capitaine une lettre touchante pour le remercier de leur avoir sauvé la vie par son courage et sa présence d'esprit et ont fait une collecte en faveur du brave équipage (1 600 fr) au dévouement duquel ils doivent de n'avoir pas perdu tout ce qu'ils possédaient.



« Le Moeris » dans le port de Marseille

Le 7 août 1865, il est capitaine du paquebot à vapeur de la Marine impériale, « Le Moeris ». Après avoir passé une quarantaine dans le port du Frioul, il tente de rejoindre le port de la Joliette par gros temps. Malheureusement, la passe du port de la Joliette était obstruée par un brick autrichien. En cherchant à éviter la collision, il fut jeté sur la côte près du fort Saint-Jean. Malgré les efforts de « L'Aréthuse » et du « Vatican », de la Messagerie impériale, et d'un remorqueur, « L'Express », le paquebot n'a pu être déséchoué avant le lendemain. « L'Express » a, lui aussi, été jeté sur la côte à l'entrée du Vieux-Port.

« Le Moeris » a eu une voie d'eau et sa cargaison de soieries, qui venait d'Alexandrie, aura sûrement été endommagée. Il y en avait pour une valeur de plusieurs millions.

Hyppolyte Énout décède le 30 juin 1872 au château Barateau, à Saint-Laurent-Médoc, en Gironde.

Nous pouvons dès à présent aller déguster les fruits de ce château :

<http://www.chateau-barateau.com/propriete.html>



CHATEAU
BARATEAU



Remerciements à MM Bernard Dulou, Stéphane Giran, Jean-Christophe Rouxel.

Remerciements à Gilles Jogerst / Généamar pour ses recherches et la mise à disposition de ses données.

Pour vous abonner, rendez-vous sur Mémoire de Pleumartin : mdp86450@gmail.com