

## LES PONTONS (Prison Hulks) DES GUERRES RÉVOLUTIONNAIRES ET NAPOLÉONIENNES

Les pontons sont des navires démâtés reconvertis en prison flottante. Ils ont été créés au cours de la Guerre d'Indépendance des Etats-Unis pour palier au manque de places dans les prisons traditionnelles. Ils avaient l'avantage d'être opérationnels très rapidement.

Il en a existé au Royaume-Uni mais aussi en Espagne où les conditions de vie étaient nettement plus difficiles.

### LES PONTONS ANGLAIS

Au cours des guerres révolutionnaires et napoléoniennes, les pontons étaient répartis sur trois ports :

- Plymouth ;
- Portsmouth ;
- Chatham sur la rivière la Medway.



Dans chaque port, les pontons étaient amarrés les uns aux autres. Il devait en exister au moins cinquante. Le nom des pontons est connu grâce aux lettres envoyées aux prisonniers et aux livres écrits par des prisonniers y ayant séjourné comme Louis Garneray (« Mes pontons »), A. Lardier (« Histoire des pontons et des prisons d'Angleterre » 1845).



La vie sur ces pontons est très difficile du fait du grand nombre de prisonniers y séjournant, des conditions d'hygiène, du traitement inhumain des gardiens.

La revue « LE MAGASIN PITTORESQUE » de 1846 (pages 238 à 240) évoque les pontons et notamment les travaux de John HOWARD (John Howard, *L'État des prisons, des hôpitaux et des maisons de force en Europe au XVIIIe siècle. Publication posthume en 1792*), il écrit : « les pontons (hulks) ne devraient être que la punition des crimes les plus atroces. »

La revue cite la description d'un ponton par deux officiers français qui ont été prisonniers pendant plusieurs années dans la rade de Chatham :

« Les prisonniers occupaient la batterie basse et le faux-pont, dont on a retranché, à chaque extrémité, environ un quart d'étendue. La hauteur du faux-pont n'était toutefois pas suffisante pour qu'un homme de taille ordinaire ne pût s'y tenir entièrement debout. Le gaillard d'avant et le carré de la drome, que les Français avaient appelés le parc, étaient les seuls endroits où les prisonniers pouvaient se promener au grand air. Les cheminées des cuisines, qui passaient au gaillard d'avant, jetaient une fumée épaisse de charbon de terre qui rendaient souvent la promenade impossible.

Les deux extrémités du navire étaient occupées par les Anglais chargés de la garde des prisonniers ; le derrière par le lieutenant commandant le vaisseau, les officiers et quelques soldats, et le devant par les soldats seulement. Une forte cloison de planches séparait les Français des Anglais ; elle était renforcée de grosses têtes de clous et percés de meurtrières par lesquelles on pouvait faire feu sur les prisonniers lorsqu'on avait à réprimer une émeute ou une révolte.

L'espace de la prison proprement dite était d'environ 130 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur. On y logeait onze cents hommes. Dans les bâtiments de 74, il y avait huit cents hommes.

On recevait le jour par les sabords dans les batteries, et dans le faux pont par des hubleaux (*hublots*) d'un quart de la grandeur des sabords, pratiqués à cet effet. Ces ouvertures étaient

garnies de grilles en fonte épaisses de 2 pouces carrés, et à l'épreuve de la lime. On fermait tous les soirs les bubleaux (*hublots*) par des mantelets en madriers.... »

« ...Les neuf pontons de la rade de Chatham étaient placés à des distances qui ne permettaient pas aux prisonniers de communiquer ensemble par la voix ou par signes. Ils étaient amarrés par des chaînes aux deux extrémités, au milieu de vases fétides et stagnantes découvertes à chaque marée.

Une société de médecine de Londres, consultée sur l'insalubrité des pontons, avait répondu que des hommes qui auraient vécu pendant six années dans ces prisons ne pourraient espérer pour le restant de leur vie qu'une santé languissante.

Pendant la nuit, un officier, un sergent ou caporal et quelques matelots de quart faisaient continuellement la ronde pour observer s'il ne s'échappait personne. Tous les quarts d'heure les sentinelles criaient : All is well ; à six heures du soir en été, à deux heures en hiver, on venait avec des barres de fer frapper toutes les grilles et sonder tous les murs du bâtiment pour s'assurer si les uns et les autres n'avaient point été endommagés par quelques tentatives de désertion. Une heure après, des soldats armés venaient successivement dans chaque batterie pour faire monter tous les prisonniers sur le pont et les compter à mesure qu'ils redescendaient.

Il n'y avait point d'autre meuble qu'un banc autour des parois. Chaque prisonnier, officier ou soldat, recevait seulement à son entrée au ponton un hamac, une couverture de laine et un mince matelas de bourre pesant deux ou trois livres. Les hamacs étaient suspendus à des raquets contre les barreaux.

L'habillement de chaque prisonnier consistait en un gilet, une petite veste et un pantalon, deux chemises de coton bleu, une paire de bas de laine, et une paire de souliers de lisière avec des semelles de bois. La couleur des vêtements était jaune, à la marque du transport office, afin qu'il fût plus facile de reconnaître les prisonniers en cas de désertion.

La nourriture était loin d'être suffisante. Les sept jours de la semaine étaient divisés en cinq jours gras et deux jours maigres. (le mercredi et le vendredi). La ration de chaque prisonnier se composait d'une livre et demie de pain bis et d'une demi-livre de viande ; on donnait de la soupe à midi et trois onces de gruau (orge mondé) par homme, ou une demi-livre de légumes verts et une once d'orge, une once d'oignons et sel pour quatre hommes, ou une once de poireaux pour trois hommes. Les deux jours maigres, à la place de la soupe et de viande, la ration se composait, savoir : le mercredi, d'une livre de hareng saur et d'une livre de pommes de terre ; le vendredi, d'une livre de morue sèche et d'une livre de pommes de terre. La livre anglaise n'équivalait qu'à quatorze onces poids de marc. On ne recevait, du reste jamais cette quantité complète pour les légumes. De plus, les prisonniers s'imposaient forcément des retenues pour que la nourriture fût partagée également entre eux tous, malgré la suppression d'une partie des aliments imposée chaque jour comme châtiment à plusieurs d'entre eux. On n'avait d'autre ustensile pour prendre la nourriture qu'un bidon en fer blanc ; on n'avait ni cuillers, ni couteau, ni plat. Quelque fois le pain était d'une qualité si mauvaise, que les prisonniers, malgré leur faim, étaient obligés de le refuser.

L'eau était portée le long des pontons dans des barques ; les prisonniers étaient obligés de hisser les barriques les mettre dans la cale du ponton et de descendre les barriques vides.

A bord de chaque ponton, il y avait un certain espace de logement des prisonniers séparés du reste de la prison par une simple cloison : c'était l'hôpital. Il était extrêmement difficile à un prisonnier d'obtenir la permission d'aller visiter un parent ou un ami malade.

Les prisonniers avaient établi entre eux une sorte de police pour punir les vols, les actes d'immoralité, l'espionnage. Mais les punitions étaient très rares. C'était surtout le crime de trahison qui excitait au plus haut degré l'irritation des prisonniers. On cite plusieurs Français qui, ayant dénoncé pour quelques shillings leurs compagnons de captivité prêts à s'évader, furent châtiés de la manière suivante : on leur écrivit sur le visage, en grosses lettres imprimées sur la peau, et marquées avec des pointes d'aiguilles très fines trempées dans l'encre de Chine : « J'ai trahi mes frères, et je les ai « vendus aux Anglais dans les prisons d'Angleterre. »

Pour s'évader, on avait recours à un grand nombre de stratagèmes. Le plus ordinaire consistait à pratiquer des trous dans le faux point, à fleur d'eau, sous les pieds des sentinelles : on se mettait à l'eau sans vêtements, emportant seulement un sac de forte toile très épaisse, goudronnée et graissée en dehors pour empêcher l'eau de pénétrer. Une fois parvenu à terre, on s'habillait le plus proprement possible. Mais souvent les fusils des sentinelles, les canons des pontons, avertissaient les habitants, qui sortaient armés de fourches ou de fusils, et on leur échappât rarement. Quelques prisonniers ont réussi à s'évader en plein jour et s'embarquant sous le costume soit d'ouvriers, soit de fournisseurs, ou en s'enfermant dans des barriques vides. Une fois, à bord du Canada, un prisonnier se mit dans un cercueil, à la place d'un homme mort à bord. Il fut porté à terre et descendu dans une grande fosse dont le fond était plein d'eau. Le pauvre homme défonça le couvercle, prit la fuite au grand effroi des Anglais ; mais malheureusement il ne tarda pas à être repris. .... »

« ....La misère à bord était si grande à bord des pontons, qu'un prisonnier s'estimait heureux s'il pouvait gagner quatre ou cinq sous par jour au moyen d'une industrie quelconque. Officiers, soldats, tous s'ingéniaient pour travailler lucrativement. Plusieurs étaient parvenus à sculpter l'os admirablement. Ils faisaient de petits vaisseaux, des jeux d'échecs, des dés, des cuillers, des fourchettes, des bijoux de toute sorte..... »

### **La liste des pontons**

A Plymouth (18)

- \* le Bienfaisant
- \* l'Oiseau
- \* le San Nicolas
- \* le Samson
- \* le Généreux
- \* la Brave
- \* Panthier
- \* San Ysidro
- \* le Caton
- \* Royal Oak renommé Assistance à Portsmouth
- \* Hector
- \* Ganges
- \* Renown (utilisé de temps en temps comme ponton hôpital)



- \* l'Europe (idem)
- \* San Rafael
- \* Prudent
- \* Prince (uniquement de décembre 1807 à avril 1808)
- \* Vanguard

Le San Nicolas est un navire espagnol de 80 canons capturé par Nelson lors de la bataille du Cap Saint Vincent en 1797.

A Porthmouth (20)

- le Prothée
- la Vengeance
- la Princess Sophia
- Le Guilford
- la Vigilante
- le San Damaso
- la Fortitude
- la Couronne (Crown)
- le Sultan devenu le Suffolk en 1805
- l'Arve Princen
- Le Captivity
- Le Diamond
- Le Négro
- Le San Antonio
- le Marengo
- La Kron Pinessa
- Le Veterant
- Le Walemar
- L'Assistance (anciennement Royal Oak de Plymouth)
- Le Marengo
- Le Pegasus (1)

Le Brave était un navire français de 90 canons capturé lors de sa fuite après la bataille de Trafalgar.

Le Royal Oak (renommé l'Assistance et transféré de Plymouth à Porsmouth) eut quatre femmes prisonnières au cours de la bataille de Fishguard lors de le tentative de débarquement d'un détachement français (THE LAST INVASION) de l'Armée d'Angleterre ainsi que leurs maris : deux officiers et deux soldats dont le Colonel Tate commandant la brigade dite « la Légion noire » composant ce détachement.

Ce débarquement fut un véritable fiasco. Le Colonel Tate fut abusé par les Anglais qui lui firent croire qu'ils étaient plus de 10000 afin de s'opposer aux 1400 soldats français et étrangers composant la petite armée d'invasion. Le Colonel Tate se rendit sans aucun coup de feu. En réalité, les troupes anglaises ne dépassaient pas 500 hommes.

Le Prothée eut comme prisonnier Louis Garneray auteur d'un livre « MES PONTONS-NEUF ANNÉES DE CAPTIVITÉ » qui raconta sa vie sur les pontons ainsi que celle de ses

compatriotes.

Il fut aussi un artiste peintre renommé dont l'une des œuvres est exposée au Musée maritime de Londres. Son tableau représente les pontons au large de Portsmouth.

#### A Chatham (23)

- le Sandwich
- le Canada
- le Buckingham
- le Rochester
- le Prince Royal
- le Bahama
- le Brunswick
- le Gelykheid
- le Nassau
- le Southwick
- le Kyen (1)
- le Belliqueux
- le Cape St Vincent
- l'Eagle
- l'Hero
- le Trusty
- le Bristol
- le Camperdown
- le Glory
- le Cornwall
- l'Irrésistible
- le Sampson
- le Vryheid.

Le Vryheid était un navire hollandais de 72 canons de l'Amiral de Winter capturé lors de la bataille de Camperdown en 1797.

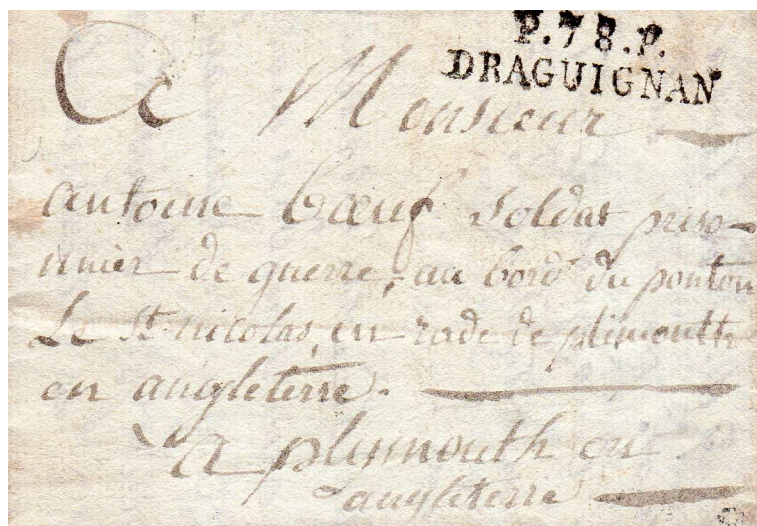
(1) ponton utilisé comme hôpital.

Les prisonniers séjournant sur les pontons étaient des militaires de la base ou des particuliers faits prisonniers lors de la prise de bateaux de commerce. Il y avait aussi des officiers ou sous-officiers qui n'avaient pas accepté de donner leur parole de ne pas s'évader ou encore des prisonniers ayant séjourné dans des prisons classiques ou sur parole mais qui avaient tenté de s'enfuir.

Tel est le cas d'un prisonnier (sans doute un irlandais enrôlé dans les armées napoléoniennes) sur parole ayant séjourné à Ashby de la Zouch province de Leicestershire, qui s'est évadé deux fois et qui finit par être envoyé sur un ponton à Chatham le 24 octobre 1810.

## PLYMOUTH

Lettre envoyée de Draguignan peu après le Décret de Berlin du 21 novembre 1806 mettant en place le Blocus continental interdisant toute relation avec l'Angleterre. Cette lettre envoyée en port dû affranchie au tarif militaire ne comporte pas au verso un cachet d'arrivée ou toute preuve de son arrivée à Plymouth. Il est fort probable qu'elle ait été bloquée en France comme un grand nombre d'autres.



Lettre du 25 novembre 1806 de Draguignan à Monsieur Antoine Bœuf, soldat prisonnier de guerre à bord du ponton Le St Nicolas en rade de Plimouth en Angleterre à Plimouth angleterre. Au verso, la taxe de 15 décimes selon le tarif militaire en vigueur du 1<sup>er</sup> Vendémiaire an IX (application de la loi du 27 juin 1792 – tarif intérieur pour toutes les lettres de et pour les militaires où qu'ils se trouvent – et de celle du 5 nivôse an V.

A small rectangular piece of aged paper with handwritten text in brown ink. The text reads "Draynignon Le 25 90e 1806." The paper shows signs of age, including some staining and a slightly uneven texture.

*« .. :je me suis porté chez la femme de votre ami et lui ai fait part de vos nouvelles lesquelles lui ont fortement plu de plaisir qu'elle n'avait reçu aucune lettre de son mari, elle déplore son triste sort mais elle s'en console puisqu'il est encore en vie. Elle m'a prié de lui témoigner toutes les affections en attendant de pouvoir l'embrasser.*

*Je voudrais bien m'entretenir plus longtems avec vous dans ma réponse mais tout ce que je pourrais vous dire ne vaut pas l'impatience de vous revoir en attendant cette douce joie, je vus embrasse un million de fois ainsi que votre cher ami.*

*Vos frères, vos parents et vos amis.*

*Bernard Bæuf »*

Lettre adressée à un prisonnier de guerre détenu sur le ponton Renown (utilisé de temps en temps comme ponton hôpital)

Lettre du 23 frimaire (13 novembre 1798) an 7 de Port Malo adressée à Mr Joseph Cor prisonnier de guerre militaire sur « Prison Hospital » à Plymouth. La lettre a été envoyée en port payé soit 11 sous (tarif du 5 nivôse an V d'un département à un autre pour une distance comprise entre 80 et 100 lieues) pour le trajet de Port Malo à Calais.

Elle a été contrôlée à Londres par le Transport Office qui l'a remise au GPO le 5 janvier 1799 d'où elle est partie en port dû de 8 pence pour Plymouth.

A noter la marque de censure du Transport Office. sans doute à Morlaix puis 1 s 1d en Angleterre. Elle a été reçue le 2 floréal an VII (13 avril 1799).

La lettre a donc mis 5 mois pour arriver à destination.

## PORTSMOUTH



Lettre du 26 novembre 1806 de Souze adressée à un soldat prisonnier de guerre sur le ponton au **Guilfort** (76<sup>ème</sup> régiment d'infanterie) en PPPP (port payé en passe pour Paris)



Affranchissement à 15 centimes suivant le tarif militaire conformément à la circulaire LXXIII du 18 pluviôse an XII. Pas de marque d'arrivée.

La lettre était envoyée à Paris au cabinet noir pour contrôle. Il est fort probable que la lettre n'ait jamais été reçue par son destinataire. Le 21 novembre 1806, Napoléon 1<sup>er</sup> signe le Décret de Berlin qui prévoit dans son article 2 : « tout commerce et toute correspondance avec les îles britanniques sont interdits. En conséquence, les lettres ou paquets adressés ou en Angleterre, ou à un Anglais, ou écrits en langue anglaise, n'auront pas cours aux postes, et seront saisis. »

Louis Garneray artiste peintre fut fait prisonnier et séjourna sur la ponton Le Prothée. Il réalisa un certain nombre de tableaux dont celui présenté après qui montre les différents pontons en rade de Portsmouth. Son œuvre est la propriété du Muséum Maritim of London.



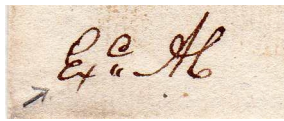


## **LE PROTHÉE**

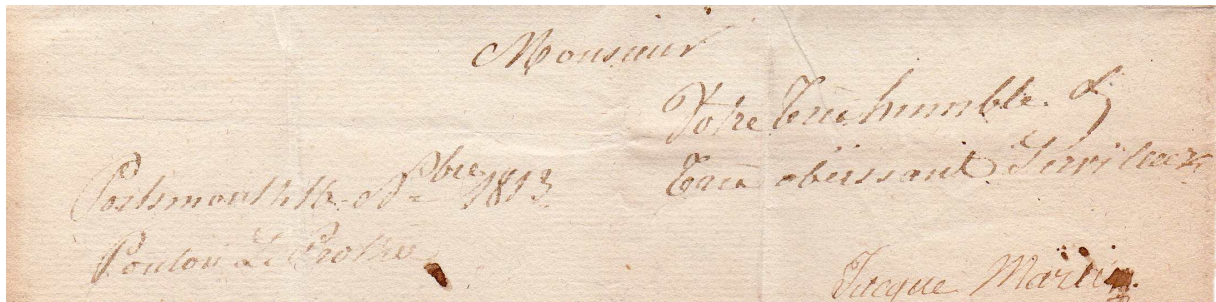
L'auteur de la lettre, prisonnier de guerre sur un ponton, le Porthée, écrit au maire de Toulon afin de percevoir ce qui lui est dû (sans doute sa part de prise d'un corsaire). Il a dû joindre

une procuration.

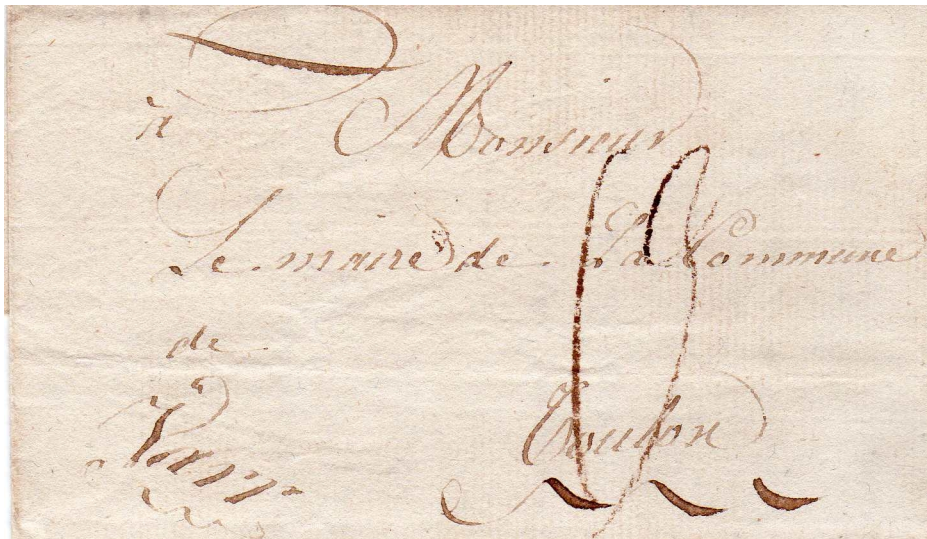
Sa lettre porte le visa de censure.



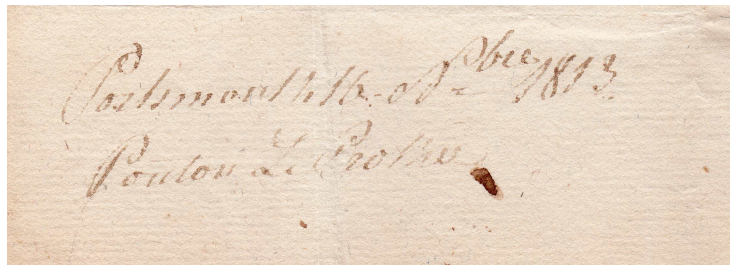
Marque de censure AL



« Portsmouth, 16 novembre 1813 Ponton le Prothée »

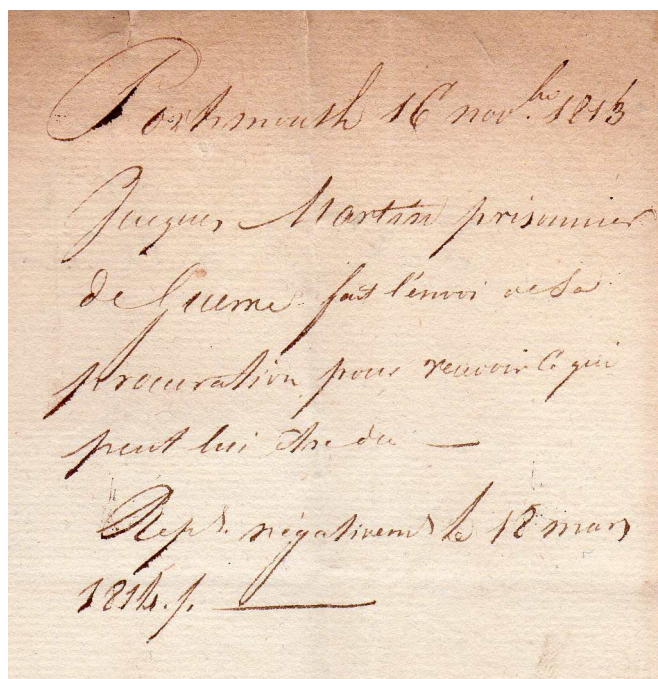


Taxe de 19 décimes. Aucune trace de marque postale anglaise



Portsmouth le 16 novembre 1813  
Ponton le Prothée





Portsmouth 16 nov<sup>bre</sup> 1813  
Jacques Martin prisonnier  
de guerre fait l'envoi de sa  
procuracion pour recevoir ce qui  
peut lui être dû —  
Rép. négative le 18 mars  
1814. J. \_\_\_\_\_

Au verso : « Portsmouth 16 novembre 1813. Jacques Martin prisonnier de guerre fait l'envoi de sa procuracion pour recevoir ce qui peut lui être dû. Réponse négative le 18 mars 1814.

« A Monsieur le maire de Toulon

Monsieur

*Les évènements malheureux de guerre m'ont condamné à être prisonnier de guerre, cette situation m'entraîne avec elle la misère et le manque de secours se fait d'autant mieux sentir.*

*Je vous prie donc de vous intéresser pour moi, et me faire faire toucher au moyen ici au moyen de la pièce cy-jointe ce qu'il m'est dû.*

*Vous obligerez sensiblement celui qui a l'honneur d'être votre*

Monsieur

*Votre très humble et très obéissant serviteur*

*Portsmouth 16 novembre 1813*

*Ponton Le Prothée*

*Jacques Martin »*

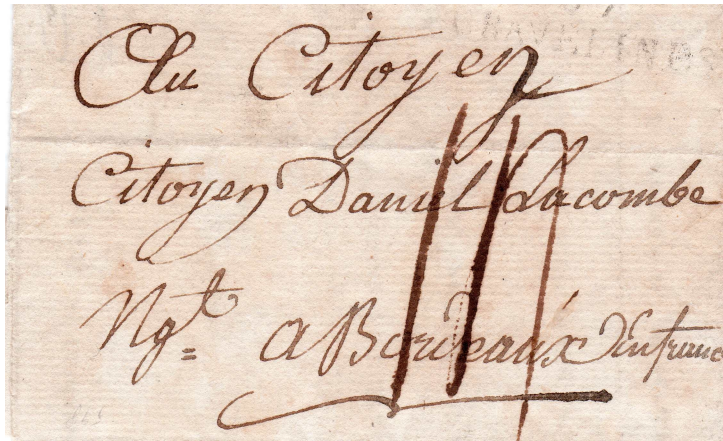
**LETTRE DU 8 JUIN 1798 D'UN PRISONNIER DE GUERRE DÉTENU SUR LE PONTON LE PORTAND (en rade de PORTSMOUTH) A DESTINATION DE BORDEAUX. IL EN EST DANS SIXIÈME ANNÉE DE DÉTENTION**

L'auteur de la lettre écrit du ponton « LE PORTLAND » pour réclamer du secours à Monsieur Daniel LACOMBE, négociant à Bordeaux. Selon l'indication du verso de la lettre, il est détenu prisonnier depuis environ six ans, c'est-à-dire au cours du 1<sup>er</sup> semestre de l'année 1793. La lettre a été censurée au château de PORCHESTER CASTLE qui se trouve au fond de la baie de PORTSMOUTH.

Le ponton le PORTLAND était en fait situé à Langstone près du port de PORTSMOUTH. (1)



*Cachet de censure au verso de la lettre : « EXAMINED/GFB/PORCHESTER CASTLE ». ce cachet existe en noir et en rouge.*



La lettre, écrite par F. Dury, prisonnier de guerre à Porchester Castle, a été acheminée par un bateau privé en France où elle a été mise à la poste à Gravelines (Nord) Cachet de départ en France 57 GRAVELINES à destination de Bordeaux. La lettre a été taxée 14 sous (tarif du 5 nivôse an V pour une distance comprise entre 150 et 180 lieues)

« Portsmouth, le 8 juin 1798

119 régiment 602.8.9

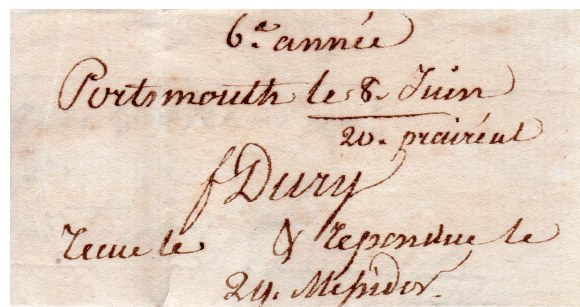
Monsieur

*Celle cy est pour la sixième que je vous est écrit est meme je vous est envoyé ma seur pour que vous m'esiez (me faisiez) passer quelque secour a prochester à bord du vesseaux le porlant (le ponton le Portland) jespère monsieur que vous ne négligerez pas de mefaire (me le faire) passer veux que je suis dans un très grand besoin.*

*Ce faisant vous obligere votre très humble obéisant serviteur.*

*F. Dury »*

TRADUCTION : Celle-ci est pour la sixième que je vous ai écrite, et même je vous ai envoyé ma sœur, pour que vous me fassiez passer quelque secours à Porchester à bord du vaisseau Le Portland. J'espère que vous ne négligerez pas de me le faire passer vu que je suis dans un très grand besoin. Ce faisant vous obligerez votre très humble serviteur.



« 6<sup>ème</sup> année

Portsmouth le 8 juin

20 prairial

F. Dury

Reçu le 9 Répondue le 24 Messidor »



## CHATHAM

La rade de Chatham est située sur la Medway à Gillingham Reach où le nombre de pontons était de neuf en 1813. Le plus célèbre d'entre eux fut le Brunswick où étaient entassés la nuit 460 prisonniers dans un espace de 125\*40 pieds haut de 4 pieds 10 pouces.

La population de Chatham fut érigé un monument en mémoire des prisonniers français de la Révolution et de l'Empire morts et enterrés là-bas.

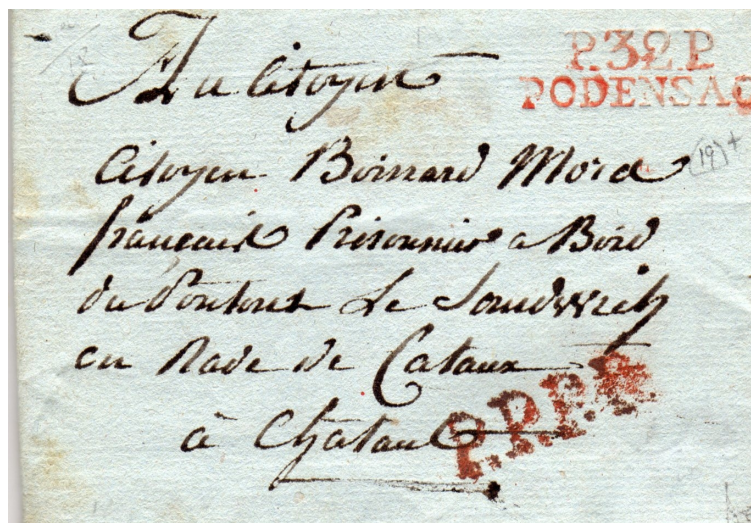
Sur ce monument, il est inscrit :

« Ici sont réunis, ensemble, les restes de nombreux braves soldats et marins qui, après avoir été les ennemis puis les captifs de l'Angleterre ont trouvé maintenant le repos sur son sol. Ne se rappelant plus l'animosité de la guerre et la tristesse de l'emprisonnement., ils furent privés de la consolation de fermer les yeux parmi les compatriotes qu'ils aimaient mais ont été déposés dans une tombe honorable par une nation qui sait honorer la valeur et compatir à la malchance. »

(extrait du Magasin Pittoresque n°1833 de 1846 page 238)

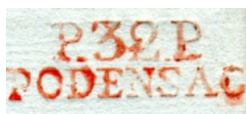


Trajet suivi par la lettre de Podensac (Gironde) à Chatham



lettre du 10 novembre 1806 de Podensac en port payé en passe par Paris envoyée au citoyen Boinard Mora français prisonnier à bord du ponton le Sandwich en rade de Catam à Chatam

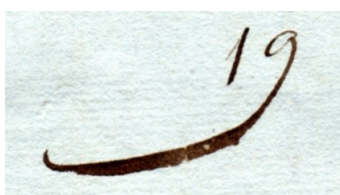
(Chatham). Le ponton était situé sur la Medway.



marque rouge de port payé à Podensac

Au recto, aucune taxe britannique n'apparaît. A la date de la lettre, les relations postales ne sont pas interrompues.

Au verso, le montant de la taxe payée au départ soit 19 décimes. En principe, le tarif qui aurait dû être appliqué est le même que la lettre envoyée à Portsmouth suivant la circulaire du 18 pluviôse an XII.



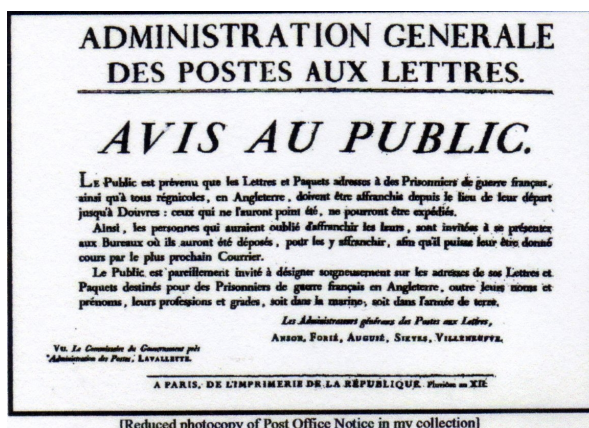
Le trajet Douvres à Chatham n'a pas donné lieu à taxation.

La lettre a été écrite avant la décision de mise en place du blocus continental (Décret de Berlin du 21 novembre 1806).

Le présent « avis au public » daté de pluviôse an XII (janvier 1804) informe que « les lettres et paquets dressés à des prisonniers de guerre français ainsi qu'à tous régnicoles, doivent être affranchis **depuis le lieu de leur départ jusqu'à Douvres** ; ceux qui ne l'auront point été, ne pourront être expédiés. »

Les expéditeurs devaient donner des informations très précises sur le destinataire : « Le Public est pareillement invité à désigner soigneusement sur les adresses de ses lettres et Paquets

destinés pour des Prisonniers de guerre français en Angleterre, outre leurs noms et prénoms, leurs professions et grades, soit dans la marine, soit dans l'armée de terre ; »



[Reduced photocopy of Post Office Notice in my collection]

