

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 24

Septembre 2020

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
 - DANS LA CHINE D'AUTREFOIS – Les « bateaux-fleurs » de la rivière des Perles..... 1
 - AVANT AZF, AVANT BEYROUTH – Les catastrophes maritimes de Texas City et de Brest, en 1947 9
 - SOUVENIRS DE MER – Le voyage inaugural du *Great Eastern*13
 - RUBRIQUES – Anniversaires – Philatélie – Livres lus – Environnement – Associations – Actualité – Insolite ! – Courrier des lecteurs – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot22
-
-

BONJOUR

Je suis heureux, chers amis, de vous retrouver après plusieurs semaines d'interruption. J'espère que la trêve estivale a été profitable à tous, malgré les menaces virales qui nous guettaient sournoisement.

Concernant *Sillages*, rien de changé. Je continue selon un principe qui semble convenir à beaucoup d'entre vous. À ceux qui se manifeste, en tout cas, car je ne connais pas le point de vue des autres. N'hésitez pas à m'écrire, à réagir à mes articles, à évoquer vos propres expériences, vos souvenirs personnels, vos centres d'intérêt. Jusqu'ici, vous n'êtes qu'une poignée à le faire. N'hésitez pas, lancez-vous !

Dans cette attente, bonne lecture à tous !

Dans la Chine d'autrefois

LES « BATEAUX-FLEURS » DE LA RIVIÈRE DES PERLES

La ville chinoise de Canton est située sur un bras du delta de la rivière des Perles. Ce port est fréquenté par les Occidentaux depuis le XVI^e siècle, et il a longtemps été le siège d'un commerce international intense. Les grands voiliers et les premiers vapeurs ne pouvaient pas atteindre la ville elle-même ; ils devaient jeter l'ancre un peu en aval, au mouillage de Whampoa. En ce lieu, marins et passagers découvraient une activité fluviale surprenante, que beaucoup se sont plus à décrire.

Ce qui les étonnait tous, c'était la multitude des bateaux. Certains tenaient lieu d'habitations flottantes, amarrées ou mobiles. On les appelait des *sampans*. À la grande surprise des marins occidentaux, les sampans étaient souvent manœuvrés par des femmes, qui poussaient sur de longues perches pour les faire avancer. Certaines avaient leur bébé

attaché sur le dos, d'autres sur le ventre pour pouvoir l'allaiter tout en pilotant l'embarcation. De nombreux sampans étaient des commerces ambulants où des vendeurs proposaient en criant toutes sortes d'objets, de denrées ou de services. Ils se faufilaient entre les barques des pêcheurs, les gênaient parfois et déclenchaient des protestations véhémentes. Des péniches et autres bateaux de charge assuraient le transport des marchandises entre Whampow et les villes de l'amont ; certains livraient du charbon aux vapeurs, du bois de chauffage ou des vivres aux navires au mouillage. De minuscules « bateaux de passage » transportaient les voyageurs d'un point à l'autre du delta, jusqu'à Macao. Parfois, un train de troncs d'arbres descendait le cours d'eau et semait la terreur parmi les sampans et les barques. Au cœur de cette cohue, la jonque des mandarins circulait en permanence et tentait d'imposer une police illusoire.

Tout au long de la rivière des Perles, de Whampoa à Canton, on voyait aussi de nombreux *bateaux-fleurs*. Il s'agissait de sampans spéciaux, à bord desquels de jeunes Chinoises faisaient le commerce de leurs charmes. Les bateaux-fleurs de Canton étaient réservés aux Chinois ; ceux de Whampoa accueillaient aussi la clientèle européenne.



Bateaux chinois sur rivière des Perles

Les bateaux-fleurs de Whampoa et de Loblob

Le commerce du sexe était pléthorique sur la rivière des Perles, au milieu du XIX^e siècle. Il s'exerçait de plusieurs manières.

De simples sampans familiaux accostaient parfois le long des navires au mouillage, et leurs propriétaires hélaien les matelots dans un sabir confus où l'on identifiait des mots anglais, portugais ou français : *love, amor, mademoiselle* et quelques autres, parfois plus expressifs. Lorsqu'un marin était intéressé, après négociation et règlement de la prestation, il accédait à la modeste cabine du sampan, où une jeune beauté l'attendait. Qui était-elle ? Une enfant de la famille ? Une domestique spécialement embauchée pour ce travail ? Personne n'a su répondre à cette question avec certitude. Ce que l'on sait, par contre, c'est que cette forme de prostitution était interdite ; le mandarin y veillait, mais sa complaisance était négociable. Cette forme quasi familiale de prostitution touchait les tranches les plus miséreuses de la population, ainsi que nous l'explique un voyageur de l'époque :

« Il y a quelques années, personne sauf les blanchisseuses n'était autorisé à monter à bord des navires. Ce n'est plus le cas aujourd'hui, où des rapports incontrôlés s'y déroulent, comme à Londres ou à Portsmouth. De nombreuses embarcations, avec l'autorisation des mandarins, rendent visite aux navires dès qu'il fait nuit, littéralement chargés de femmes [...] »

*La plupart [de ces prostituées] qui sont transportées la nuit, sont de pauvres filles que l'extrême misère de leur famille a obligé à vendre pour un certain nombre d'années. Elles sont esclaves pendant toute cette période. Tout l'argent qu'elles peuvent gagner appartient à leur maître. Celui-ci dispose d'elles comme bon lui semble. Il les frappe à son gré ; il les nourrit et les habille chichement. La coutume de vendre et d'acheter les enfants pendant un certain nombre d'années est la seule forme d'esclavage autorisée en Chine. » (Peter Dobell : *Travels in Kamtchatka and Siberia, with a narrative of a residence in China*. Londres, 1832 – Cité par Van Dyke).*

Les véritables *bateaux-fleurs* ou *bateaux de fleurs* étaient des navires spécialisés, plus grands et aménagés pour cette activité. Plusieurs femmes y travaillaient simultanément, et l'établissement offrait parfois des services annexes : restaurant, salon de thé, fumerie d'opium, etc. François-Edmond Pâris, futur amiral, les avait découverts lors de son voyage autour du monde à bord de l'*Astrolabe* ; il en donne la description suivante :

« ... un grand nombre de ces habitations sont consacrées au plaisir, entre autres celles que les Européens nomment *bateaux de fleurs* ; ils sont plats, très longs (20 à 25 mètres de longueur et 4 à 5 de large), avec une plate-forme en avant et des côtés larges et saillants pour que les canotiers puissent marcher et pousser de fond ; au milieu se trouve une salle élégante entourée de sculptures à jour, dorées et peintes de couleurs éclatantes, dans laquelle se retrouvent la délicatesse et la bizarrerie de la menuiserie chinoise. Des tables et des sièges en porcelaine y sont placés, et des pots de fleurs l'ornent de toutes parts ; le haut du bateau, souvent entouré d'une balustrade découpée, est surmonté d'un petit kiosque où l'on sert les mets extraordinaires et dégoûtants du pays. Ces bateaux sont de véritables restaurants, semblables à ce qu'on trouve à terre [...] La partie arrière est moins ornée ; elle renferme, dit-on, des déesses auxquelles les Chinois aiment à rendre de fréquents hommages, et dont le nombre atteste une grande dépravation des mœurs. » (F.-E. Pâris : *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*, 1841, pp 62 et 63 – BnF, GALICA).



Maquette d'un bateau-fleur
(Musée de la Batellerie, à Conflans)

Le jeune officier de marine reste évasif sur les « déesses » qui œuvrent « dit-on » à l'arrière du navire. Pour en savoir plus, écoutons un autre voyageur qui, de toute évidence, a gardé un souvenir ému de sa visite :

« Les bateaux à fleurs sont une des plus charmantes inventions du génie chinois, et elle convient parfaitement aux mœurs de ce peuple, qui passe plus de la moitié de sa vie au milieu des eaux.

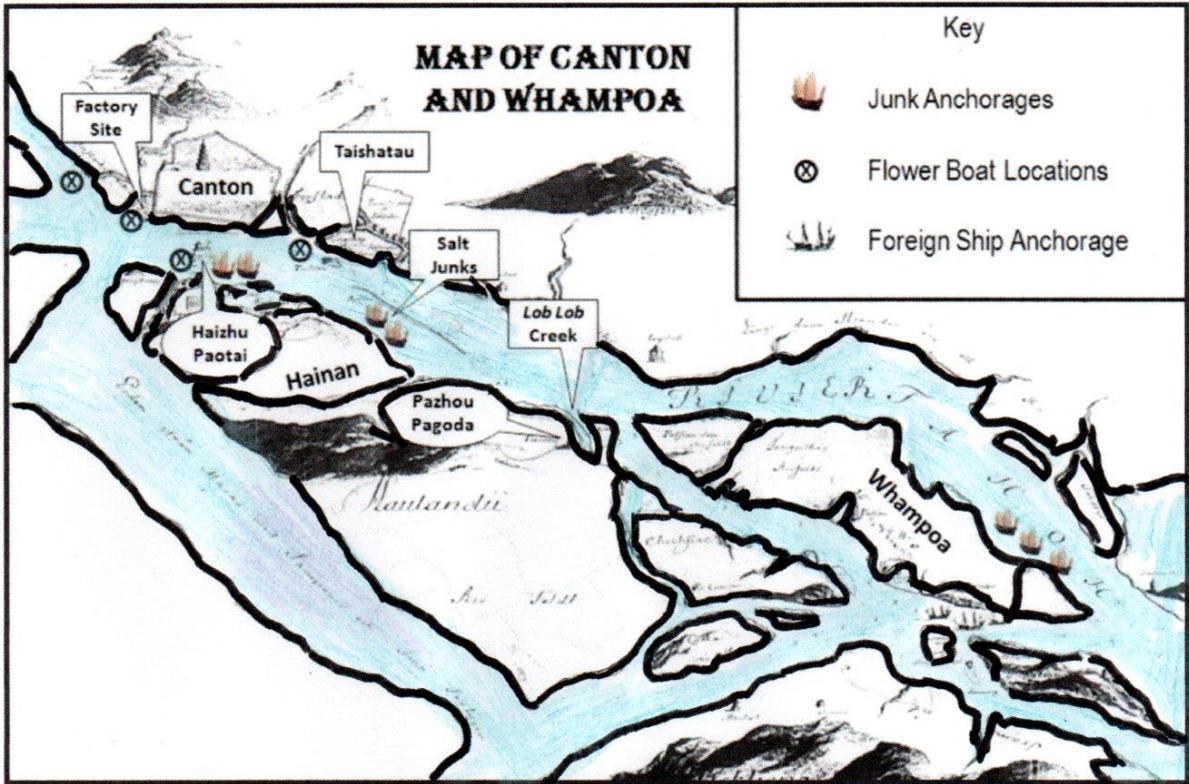
Qu'on se figure des embarcations, grandes ou petites selon l'occasion, ayant intérieurement la forme d'un œuf coupé par la moitié dans toute sa longueur et extérieurement ornées de toutes sortes d'images symboliques ou de fantaisie, peintes des couleurs les plus vives et les plus variées, et on aura à peu près l'aspect d'un bateau à fleurs, tel qu'il est avant d'être lancé à l'eau, c'est-à-dire avant d'être habité. Le premier soin du propriétaire, dès qu'on en a pris possession, est d'élever sur le milieu une espèce d'habitable en bambous. La toiture de cette habitation aquatique est d'ordinaire en feuilles de bambous, parfois aussi elle est en toile, ou formée de tuiles d'une excessive légèreté. Cette habitation n'a qu'une ouverture, une espèce de porte fermée par des tentures de soie qui laissent passer à travers les mailles de leur tissu la fraîcheur du fleuve et les émanations embaumées des fleurs. Tout autour de l'habitation règne un banc circulaire de bambous, quelquefois, mais rarement, recouvert de riches tapis. Le reste du bateau est encombré de fleurs.

Ces bateaux sont des antres du plaisir. De jeunes femmes, rappelant par leur beauté et la mollesse de leur vie les courtisanes de l'ancienne Grèce, y tiennent commerce permanent de galanterie. On les aperçoit rarement. Elles vivent dans l'espace caché par les portières de soie ; c'est là que s'accomplissent les doux mystères. Mais ce qu'on voit, pendant que la barque flotte sur l'onde azurée, ce sont les Chinois qui, avant d'avoir sacrifié à Vénus, ou après le sacrifice accompli, viennent s'accroupir sur le banc circulaire, et là humer le parfum des fleurs en aspirant le tabac opiacé et causant avec leurs compagnons de plaisir [...]

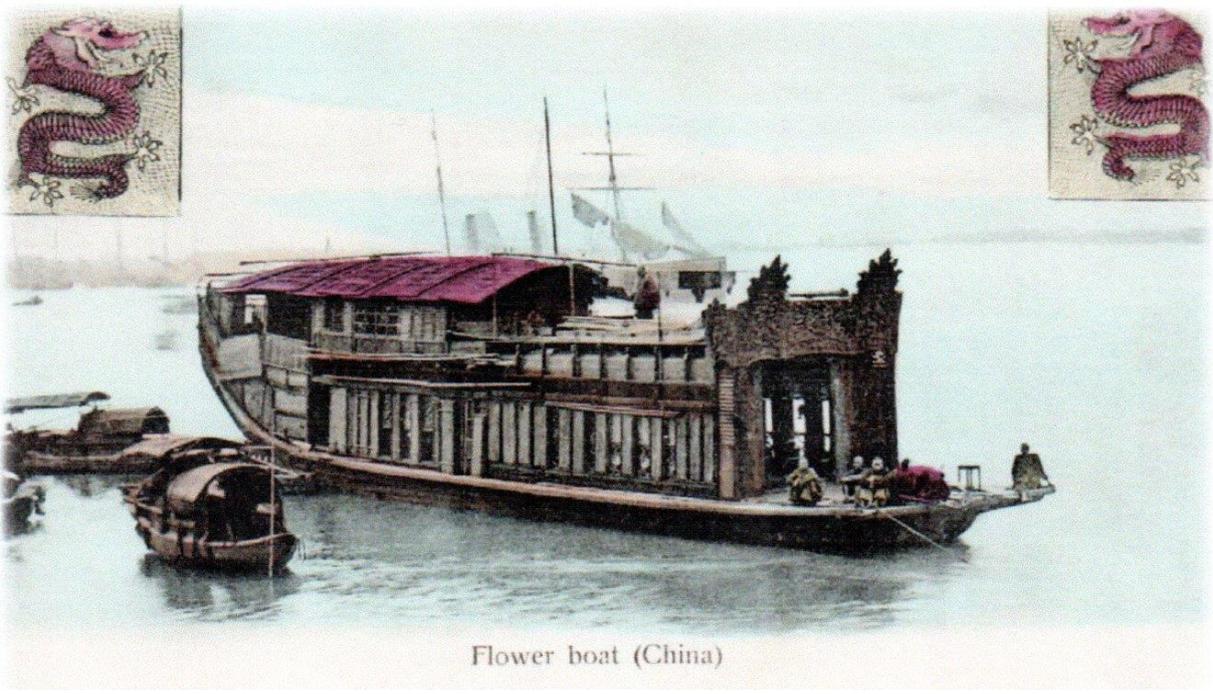
Je conserverai longtemps un doux souvenir de cette journée passée à bord des bateaux à fleurs. Elle reste dans ma mémoire comme l'image d'un de ces bonheurs envolés que le hasard a mis une fois sur la route de notre vie et qui ne doivent plus revenir. » (Auguste Montfort, Voyage en Chine, 1854. BnF, GALLICA).

Il existait un point de la berge où les bateaux-fleurs s'accumulaient en grand nombre, la crique de Loblob. Personne ne sait avec certitude d'où vient la curieuse appellation de cet endroit ; certains prétendent qu'il s'agit d'une déformation de *love-love*, mais l'explication est douteuse. Loblob, en tout cas, symbolisait la prostitution fluviale, au point que les bateaux-fleurs étaient appelés par certains *loblob boats*. Ce lieu de débauche était connu dès le XVIII^e siècle, car on lit, dans une relation de voyage de 1769, le passage suivant :

*« On nous a montré également, à mi-chemin environ entre Whampoa et Canton, une petite anse ou crique appelée crique de Lob Lob, d'où certaines femmes partent en sampan pour aller à bord des navires, lorsqu'on leur demande. Les femmes qui travaillent à la crique de Lob Lob sont supposées le faire avec discrétion. Je dis bien supposées car elles remettent, en fait, une partie de leurs gains au mandarin de service, lequel ignore alors l'entorse à la loi, cet officier public étant invariablement corrompu. » (Alfred Spencer : *Memories of William Hickey (1749-1775)*. Londres, 1913 – Cité par Van Dyke).*



Canton et Whampoa sur la rivière des Perles



Flower boat (China)
Un « bateau-fleur » sur la rivière des Perles

Les herbes magiques du barbier

Le commerce sexuel incontrôlé sur la rivière des Perles n'était pas sans dangers : les maladies vénériennes s'y transmettaient facilement, et le risque était d'autant plus grand qu'au XVIII^e et au XIX^e siècle, les rapports étaient rarement « protégés ». À cette époque, la médecine occidentale était quasi-désarmée contre ces maladies, et ce n'est pas à son bord qu'un marin contaminé pouvait bénéficier de soins efficaces. À Whampoa, heureusement, les barbiers disposaient, dans ce domaine (et dans beaucoup d'autres), d'herbes miraculeuses !

Quand un navire étranger jetait l'ancre à Whampoa, son capitaine et ses marins étaient immédiatement assaillis par trois catégories de prestataires de services (de « quémandeurs », disaient certains voyageurs) : les *compradores*, les blanchisseuses et les barbiers. Les *compradores* proposaient leur aide au capitaine pour lui servir d'intermédiaires avec les établissements financiers et les milieux d'affaires locaux ; ils agissaient, en quelque sorte, comme des agents commerciaux indépendants. Les blanchisseuses proposaient aux marins de laver leur linge, ce qui n'était pas du luxe après plusieurs mois de mer où l'eau douce était précieuse, et le lavage à l'eau de mer très imparfait. Les services proposés par les barbiers allaient bien au-delà de la simple coupe de cheveux ou du rasage.

Chaque navire arrivant à Whampoa louait les services d'au moins un barbier chinois, pendant la durée de son escale. Parfois le capitaine en embauchait un à plein temps pour tous les besoins de l'équipage ; dans d'autres cas, le barbier était employé pour des tâches ponctuelles, et rémunéré à la journée, à la semaine ou à la tâche.

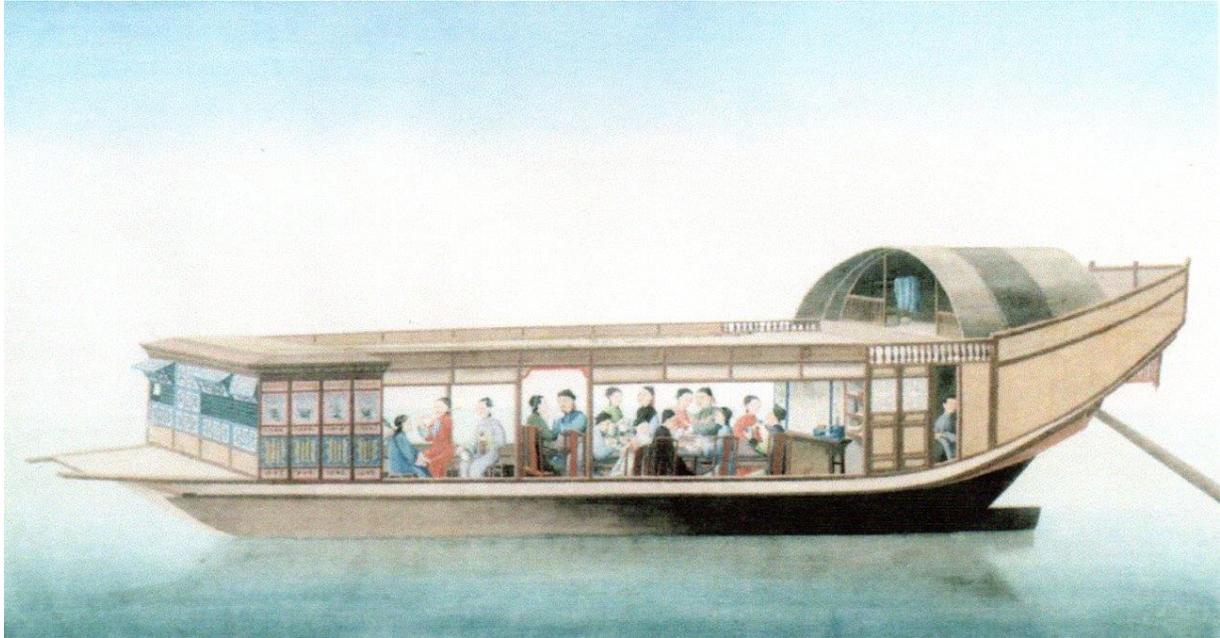
Les barbiers chinois avaient la réputation d'être des « journaux ambulants » colportant les nouvelles et les potins d'un navire à un autre. Les voyageurs chinois, eux-mêmes, quand ils venaient à Canton, commençaient toujours par se faire couper les cheveux afin d'être mis au courant des choses essentielles. Les marins étrangers faisaient appel à leur barbier pour acheter divers objets de la vie courante : une paire de chaussures, une chemise, un petit souvenir à rapporter à la maison.

Les barbiers de Whampoa avaient une autre spécialité : les herbes médicinales. Quelle que soit la maladie dont un marin pouvait être atteint, ils possédaient la plante miraculeuse censée le guérir. Y compris les maladies vénériennes attrapées dans les *loblob boats*. Ils avaient également une action préventive, sans doute plus efficace : à force de soigner et d'interroger les malades, ils connaissaient les foyers d'infection ; ceci leur permettait, moyennant quelques pièces, d'orienter leurs clients vers des femmes « saines ».

Les bateaux-fleurs de Canton

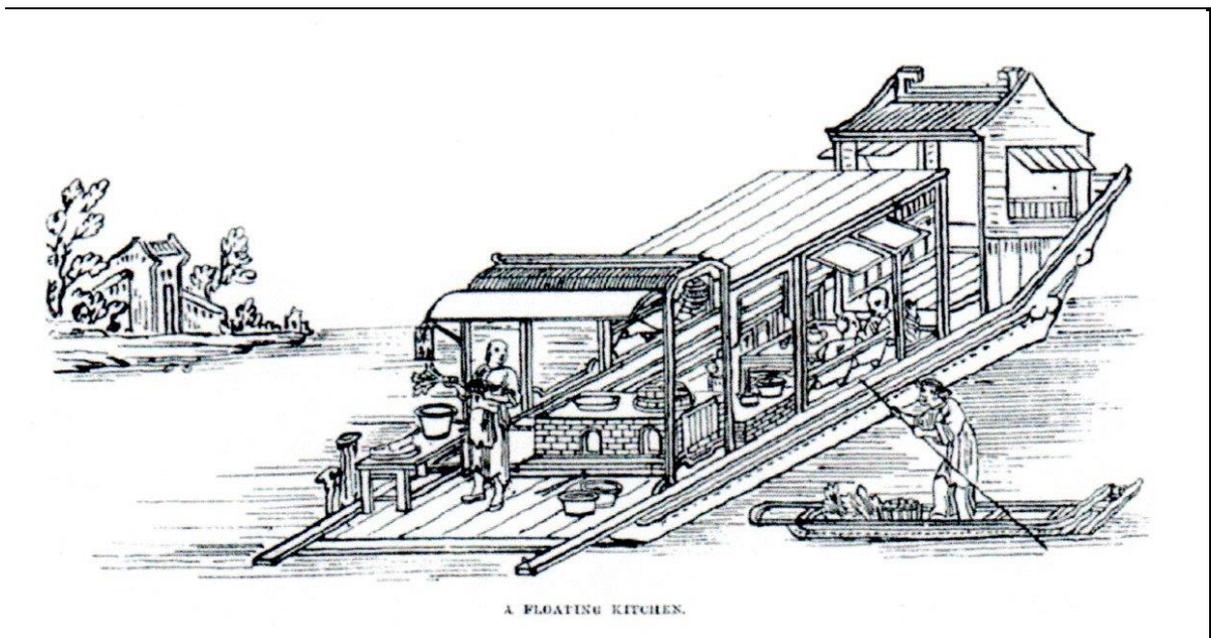
À quelques kilomètres en amont de Whampoa, d'autres bateaux-fleurs s'alignaient le long des quais de la ville de Canton, elle-même. Il en existait de plusieurs types : des grands, des moins grands, certains avec de vastes cabines en superstructure. La pratique de la prostitution n'était pas la même qu'à Whampoa. Paul Van Dyke¹ distingue trois différences principales : d'abord, les filles des bateaux-fleurs de Canton ne recevaient que des Chinois, alors que celles de Whampoa se prostituaient avec tout le monde ; ensuite, les prostituées de Canton travaillaient uniquement avec l'élite aisée de la société chinoise, alors que leurs collègues de Whampoa n'attachaient aucune importance au statut social de leur client, du moment qu'ils avaient l'argent nécessaire pour les payer. En troisième lieu, les prostituées de Canton avaient les pieds bandés, pas celles de Whampoa.

¹ Voir bibliographie, *in fine*.



Coupe d'un bateau-fleur de Canton

Dans la partie centrale du bateau, six hommes Chinois sont à table, chacun avec une fille du bateau-fleur. Sur la gauche, trois musiciens égaient le repas. Un serveur, ou le propriétaire, est visible sur la droite, à la porte de service. C'est par cette porte que passe la nourriture apportée par les cuisines flottantes. En haut, à droite, se trouve une zone couverte où les occupants pouvaient dormir.



Une cuisine flottante à Canton vers 1878

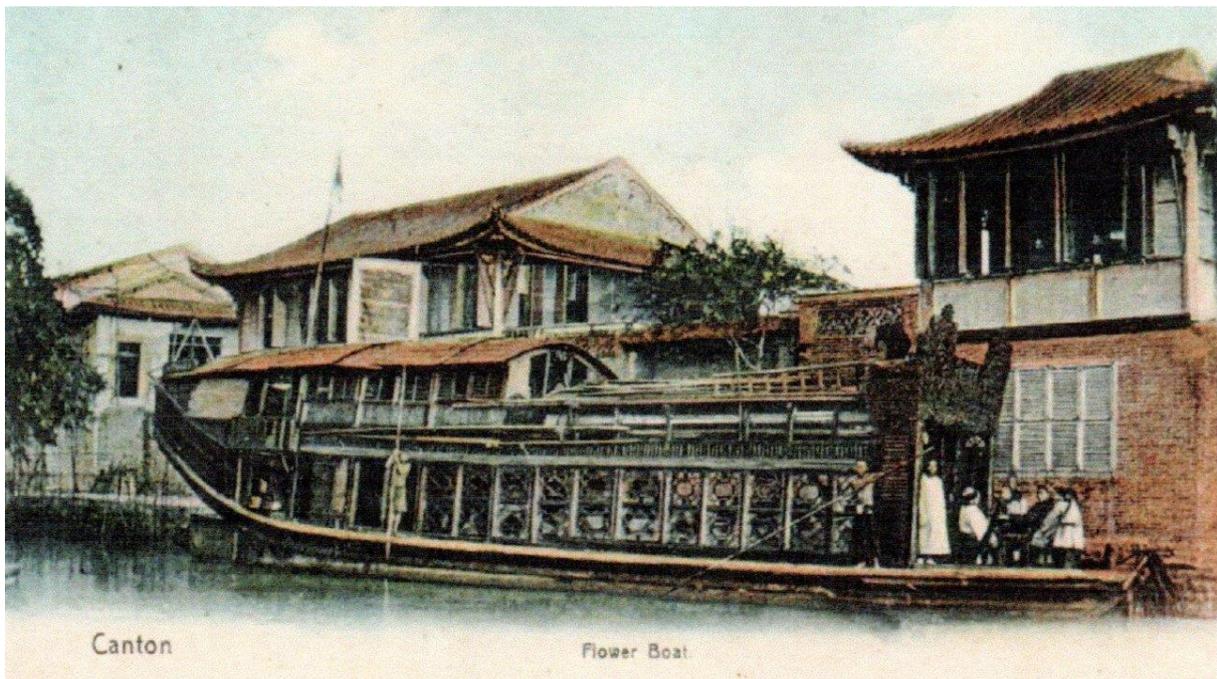
Sur ce bateau sont confectionnés les mets que de petites embarcations vont livrer aux bateaux-fleurs aménagés en restaurants. Gravure extraite de l'ouvrage de John Henry Gray : *China – A History of the Laws, Manners and Customs of the People*. Londres, 1878.

Les étrangers étaient interdits dans les bateaux-fleurs de Canton, et cette règle n'a connu que de rares exceptions : des invitations exceptionnelles d'Occidentaux par des notables chinois, apparemment sans pratiques sexuelles. Les bateaux-fleurs de Canton, en effet, n'étaient pas que des bordels. De riches Chinois y invitaient leurs hôtes de marque pour venir y passer une agréable soirée. On y mangeait d'abord, parfois en charmante compagnie. Il n'y avait pas de cuisine à bord ; les mets étaient préparés sur des cuisines flottantes qui venaient jeter l'ancre à proximité du bateau-fleur. Quand les mets étaient prêts, ils étaient livrés par de petites embarcations qui faisaient la navette entre les deux bateaux. Un historien de la société chinoise raconte :

« Un gentleman chinois ne considérait pas comme bienséant d'inviter des amis à dîner à la maison, sauf pour le mariage d'un fils ou d'une fille ou pour fêter l'anniversaire d'un membre de la famille. Il préférait envoyer des cartes d'invitation à ses amis pour les prier de le rejoindre à bord de tel ou tel bateau-fleur. Le dîner était préparé dans une vaste cuisine flottante ancrée à côté. Lors d'un tel banquet, il y avait toujours un certain nombre de chanteuse professionnelles, richement vêtues et fortement maquillées. Certaines d'entre elles étaient employées pour remplir de vin les verres des invités, tandis que d'autres chantaient ou jouaient de la musique sur divers instruments¹. »

Et après le repas ? Un autre auteur nous laisse imaginer la suite de la soirée :

« Tard dans la soirée, certains dîneurs se dirigeaient vers les chambres à l'extérieur ; d'autres traversaient le sentier vers de petits endroits semi-circulaires parfois isolés par une palissade devant chaque bateau. Là, les hommes et les dames s'asseyaient sur des bancs en plein air, autour de petites tables, et dégustaient des liqueurs en fumant. Parfois les filles chantaient et quatre ou cinq musiciens étaient loués pour se joindre à elles². »



¹ John Henry GRAY : *China – A History of the Laws, Manners and Customs of the People*. Londres, 1878.

² Florence O'DRISCOLL : *Scenes in Canton – The punishment of criminals and the river population* (In "The Century Illustrated Monthly Magazine", Janvier 1895).

Les bateaux-fleurs de Canton disparurent progressivement au début du xx^e siècle. La mentalité chinoise était devenue moins tolérante à l'égard de la prostitution, et deux événements hâtèrent leur déclin : un grand nombre d'entre eux furent endommagés par un typhon en juillet 1908 ; l'année suivante, un incendie se déclara à bord d'un bateau-fleur et se propagea aux autres. Quand on parvint à éteindre les flammes, un millier de personnes avaient perdu la vie et quarante bateaux étaient complètement incendiés. On ne les reconstruisit pas. Durant les années 1920, parmi les derniers bateaux-fleur, beaucoup furent transformés en hôtels bon marché. À la fin des années 1930, il n'en restait plus aucun. GL

Références bibliographiques

- MONTFORT, Auguste : *Voyage en Chine*. 1854 – BnF, site Gallica.
- PÂRIS, François-Edmond : *Essai sur la construction navale des peuples extra-européens*. Paris, Arthus Bertrand Libraire, 1841 – BnF, site Gallica.
- VAN DYKE, Paul A. : *Floating Brothels and the Canton Flower Boats – 1750-1930*. In "Revista de Cultura" – 37 – 2011.



Avant Toulouse-AZF... Avant Beyrouth... EN 1947, DEUX CATASTROPHES MARITIMES DUES AU NITRATE D'AMMONIUM : TEXAS CITY ET BREST

Le 4 août dernier, une terrible explosion a ravagé la ville de Beyrouth, au Liban. Le bilan en est encore incertain : près de 200 morts, 6 500 blessés, des dizaines de milliers de sans-abris. Cette catastrophe a été causée par l'incendie et l'explosion d'un entrepôt de nitrate d'ammonium situé dans le port. Ce n'est pas la première fois que ce produit chimique, utilisé dans l'agriculture, fait des ravages. Tout le monde, en France, se souvient de l'explosion de l'usine AZF de Toulouse, en 2001, due à cette matière extrêmement dangereuse. Le présent article est consacré à deux explosions de navires, transportant du nitrate d'ammonium, qui firent des dégâts terribles en 1947, l'une dans le port de Texas City, l'autre dans le port de Brest.

Explosion du cargo français *Grandcamp* à Texas City (16 avril 1947 – Près de 600 morts))

Au lendemain de la guerre, les Américains cèdent à leurs alliés européens de nombreux « liberty-ships » devenus inutiles aux U.S.A. Ce sont des cargos de conception assez rudimentaire, longs de 134 mètres et pouvant transporter 10 000 tonnes de marchandises. La

France en reçoit soixante-quinze, en compensation des navires réquisitionnés par le gouvernement américain et perdus pendant le conflit. Parmi eux se trouve le *Grandcamp*, destiné à la Compagnie Générale Transatlantique. Un équipage français le prend en charge durant l'été 1946 et le navire, après quelques réparations, quitte les Etats-Unis pour la France, un peu avant Noël. Il arrive à Cherbourg le 7 janvier, fait une brève escale à Rouen, remplit ses cales à Anvers et quitte ce port le 4 février, à destination du Venezuela, de la Colombie, de Cuba, puis des ports texans du golfe du Mexique.

Passons sur les péripéties de ce voyage et arrivons tout de suite au Texas. Le *Grandcamp* fait escale à Houston le 4 avril, et y charge des sacs de cacahuètes, de coton et de tabac, ainsi que du matériel lourd pour l'agriculture et l'industrie. Il quitte Houston le 10 avril pour Texas City, où il arrive le soir même. Il doit y embarquer du nitrate d'ammonium, un produit chimique à risque. Le chargement commence le 14, après une visite de routine de la Coast Guard qui ne signale rien d'anormal dans les conditions de stockage à bord. L'embarquement de la cargaison se poursuit le 15, perturbé seulement par la pluie.



Le 16 avril à 8 h, les dockers qui commencent leur journée détectent une odeur de fumée dans la cale, puis des flammes. L'équipage tente de maîtriser le feu au moyen d'extincteurs et de la manche à incendie, mais n'y parviennent pas. Le commandant ordonne de refermer les panneaux de cale et de les recouvrir d'un prélat humide, afin de tenter d'étouffer l'incendie. Cette tentative est également infructueuse. A 8 h 30, les pompiers de Texas City sont alertés et prennent la direction des opérations. L'équipage quitte le bord et se regroupe au bout du wharf, laissant agir les pompiers. L'incendie prend de l'ampleur, et des curieux se rassemblent sur les quais ou aux fenêtres de l'usine chimique Monsanto, toute proche. A 9 h, la chaleur qui

se dégage du *Grandcamp* est si intense que l'eau des lances d'incendie se vaporise en touchant le pont et que celle du bassin bout autour de la ligne de flottaison.

L'explosion a lieu à 9 h 12, et sa violence est phénoménale. Le navire se désintègre ; une boule de feu monte dans le ciel ; le sol vibre et ce tremblement de terre est enregistré par des sismographes distants de 1 500 km ; des corps humains sont projetés en l'air ; deux avions de tourisme sont touchés par le souffle et s'écrasent ; une vague énorme déferle sur le rivage et balaie tout sur son passage ; une barge de 1 500 tonnes est soulevée et projetée sur la terre ferme ; une ancre du *Grandcamp* et son hélice effectuent un vol de plusieurs centaines de mètres avant de retomber au sol.

Bien entendu, tous les pompiers travaillant à bord sont tués dans l'explosion. L'équipage, qui s'était rassemblé sur le quai près du navire, subit le même sort. Seuls quelques matelots échappent à la mort : ils avaient choisi de se rendre dans une buvette toute proche, pour acheter des cigarettes ou boire un coca-cola. A Texas City et dans les villes voisines, les hôpitaux sont débordés par l'afflux des blessés, des mourants et des morts. Pour aggraver la situation, un second navire chargé de nitrate d'ammonium prend feu et explose à son tour ; il s'agit du cargo américain *High Flyer*. Le bilan total de la catastrophe est dramatique : près de six cents morts, quatre à cinq mille blessés.

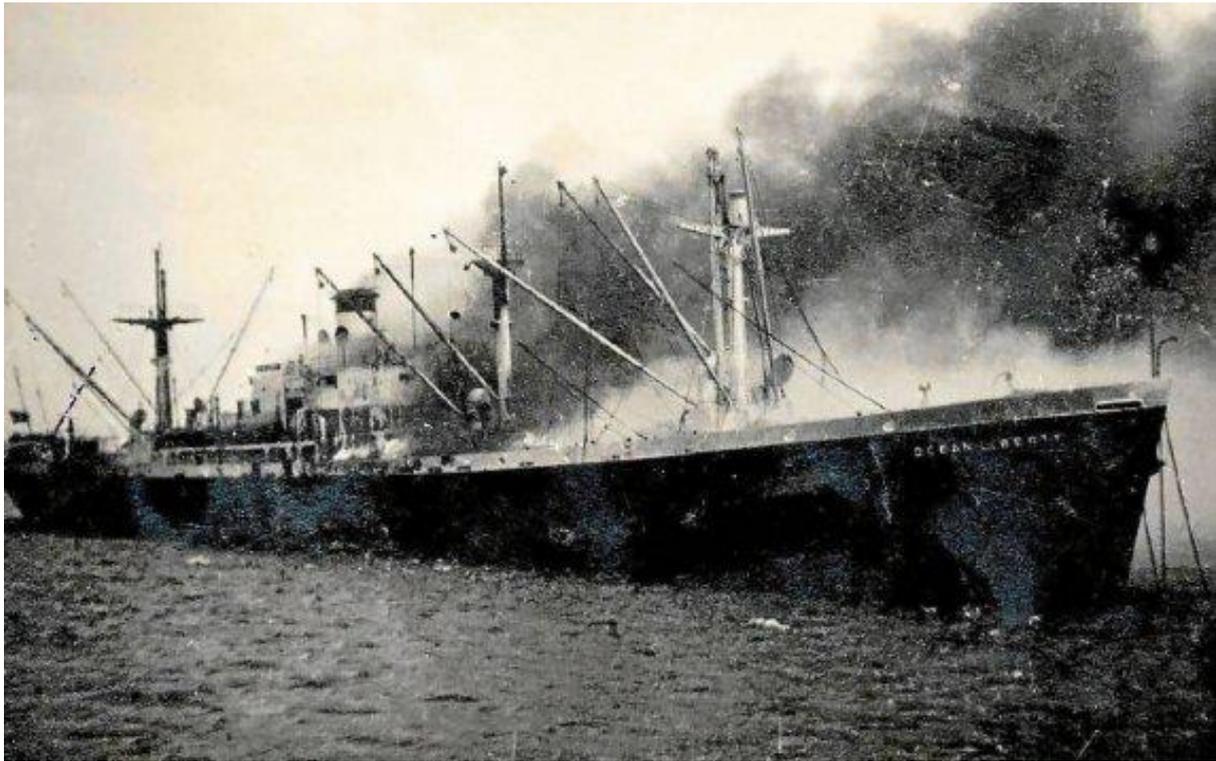
Plusieurs hypothèses ont été avancées pour expliquer l'incendie du *Grandcamp*, sans qu'aucune d'elles ne soit vraiment convaincante : cigarette mal éteinte, réaction chimique entre le nitrate d'ammonium et son emballage, feu spontané dû à la chaleur d'une cale fermée sous des latitudes tropicales, tuyaux de vapeur brûlants traversant la cale, et même... acte de sabotage. Un long procès se déroule aux Etats-Unis, qui disculpe le commandant et l'équipage du *Grandcamp*, et condamne le gouvernement américain à indemniser les familles des victimes, ce qui sera fait... une dizaine d'années après la catastrophe.

Explosion du cargo norvégien *Ocean Liberty* à Brest (28 juillet 1947 – 26 morts)

La ville de Brest a été entièrement ravagée par la guerre. A peine commence-t-on à la reconstruire qu'une nouvelle catastrophe réduit à néant le travail des bâtisseurs : l'explosion dans le port d'un liberty-ship chargé de produits chimiques. Le bilan est de vingt-six morts, plus de quatre mille logements détruits, cinq cents familles sans abri.

Quand l'*Ocean Liberty* quitte New York, quelques jours plus tôt, il n'est pas prévu qu'il vienne à Brest. Sa destination initiale est Anvers mais, en raison d'une grève des dockers belges, ses armateurs le déroutent au dernier moment vers le port breton. C'est là qu'il devra donc débarquer sa cargaison de marchandises diverses, dont plus de 3 000 tonnes de nitrate d'ammonium

Les opérations de déchargement commencent sans incident, dans le port de commerce de Brest. Soudain, le 28 juillet à midi et demie, une épaisse fumée s'échappe d'un panneau de cale et se répand sur le port et sur l'arsenal : un incendie s'est déclaré à bord et se communique bientôt aux installations portuaires les plus proches. Les autorités, qui ont en mémoire la récente explosion du *Grandcamp* à Texas City (16/4/47), décident d'éloigner le navire de la ville. Deux remorqueurs entreprennent de déhaler l'*Ocean Liberty*, mais la manœuvre est délicate et le bâtiment s'échoue non loin du rivage. Le bateau-pompe des marins pompiers tente de noyer l'incendie mais n'y parvient pas. Il reste une solution : couler le navire en feu. Plusieurs tentatives sont faites durant l'après-midi, sans succès.



L'Ocean Liberty

L'explosion tant redoutée se produit à 17 h 25. Sa violence est phénoménale. Un navire croisant à plus de cinquante milles au large affirme avoir entendu la détonation. Des vitres sont brisées jusqu'à Morlaix, à soixante kilomètres du lieu de l'accident. L'explosion est ressentie au sud de l'Angleterre. Il va sans dire que, sur place, les dégâts sont considérables. Un mini raz de marée se brise sur le rivage. Des objets métalliques parfois très lourds sont projetés en l'air et s'abattent sur la ville en provoquant des dommages importants.

Les premières victimes se trouvent parmi les sauveteurs et les marins. Le commandant de l'*Ocean Liberty*, qui avait pris place sur l'une des vedettes, est tué sur le coup. A terre, les dégâts sont importants et des centaines de personnes sont blessées. L'hôpital de la ville, gravement touché par l'explosion, n'est pas en état d'accueillir les victimes. Celles-ci sont transportées à l'hôpital de la marine ou évacuées vers les cliniques de l'arrière-pays. Les habitations détruites se chiffrent par milliers, les sans-abri par centaines. Comme toujours en pareilles circonstances, la solidarité nationale se met en action mais, devant l'ampleur de la catastrophe, il faudra des mois, voire des années, avant que Brest puisse à nouveau renaître de ses ruines.

Un dernier mot sur les suites judiciaires de l'explosion. L'enquête entreprise après la catastrophe révèle un vice de fabrication du nitrate d'ammonium. L'armateur de l'*Ocean Liberty* est relaxé ainsi que l'affrèteur norvégien. Les sociétés productrices américaines sont condamnées par le tribunal français mais refuseront toujours de reconnaître la validité du jugement et d'honorer les conséquences financières de leur imprudence. GL¹

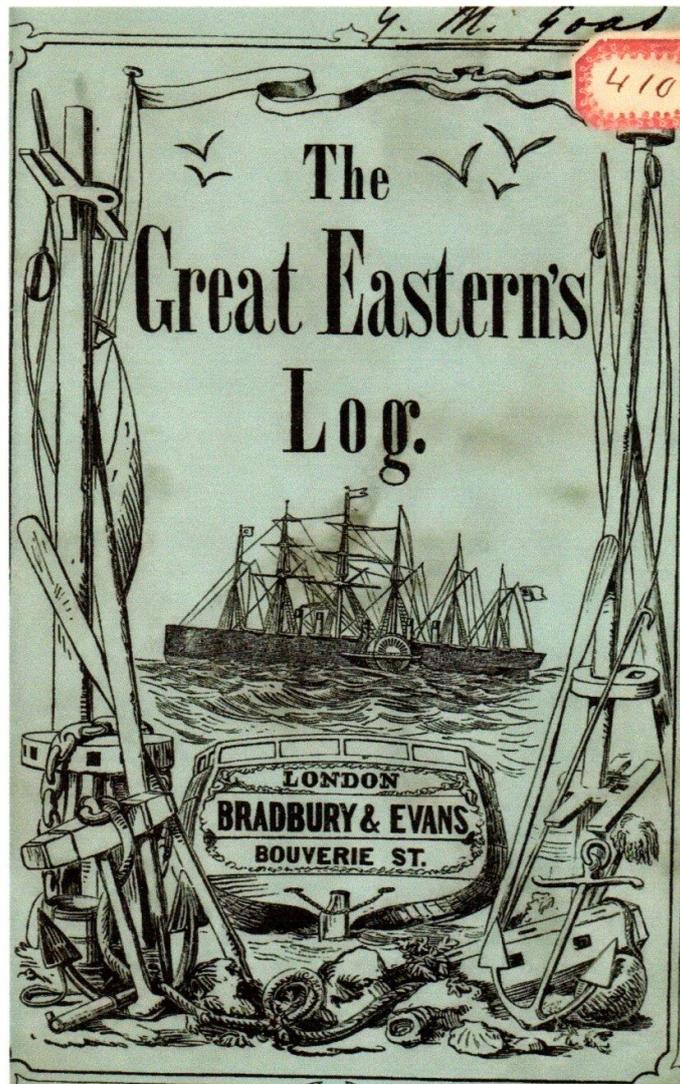
¹ Ces deux récits sont extraits de l'ouvrage de Guy LE MOING : *Et l'océan fut leur tombe* (Marine Editions, 2005)



Souvenirs de mer et journaux de bord

LE VOYAGE INAUGURAL DU *GREAT EASTERN* RACONTÉ PAR UN OFFICIER DU BORD

Sillages vous propose un document historique exceptionnel : le journal de bord d'un officier du *Great Eastern*, lors du voyage inaugural de ce grand navire, en 1860. Traduit de l'anglais par Guy Le Moing à l'attention exclusive des lecteurs de *Sillages*, ce document est extrait d'un vieil ouvrage intitulé *The Great Eastern Log* (« Le journal du *Great Eastern* »)¹ :



¹ Ouvrage anonyme (signé : *An executive officer*) publié à Londres en 1860 chez Bradbury & Evans, Bouverie Street.

Samedi 16 juin 1860

Suite aux essais satisfaisants effectués dans la Manche au début du mois de juin, il fut décidé par les directeurs que nous partirions pour New York le samedi 16 juin. En conséquence, les machines furent mises en pression cet après-midi-là, et tout fut préparé pour le départ. Mais un fort coup de vent accompagné d'une pluie très dense nous empêcha de sortir, faute de visibilité. Il fut donc nécessaire de reporter l'appareillage au lendemain matin.

Parmi les passagers se trouvaient l'honorable capitaine Carnegie ; MM. Gooch et Barber, directeurs ; Mme Gooch ; M. Wood, correspondant du « Times » ; M. Murphy, le pilote de New York ; deux dames et trente-six autres gentlemen.

Dimanche 17 juin 1860

À 08h00 du matin, le Great Eastern s'est écarté du quai et a pris son départ. Il a stoppé à 10h40 derrière les Needles¹ pour débarquer M. Bowyer, le pilote. Léger vent d'ouest avec pluie jusqu'à 15h30, puis le vent a tourné au N.-O., en soufflant fort. À 17h15, avons passé Start², les deux machines fonctionnant bien. À 19h00, les lances à incendie ont été raccordées aux pompes de la machine, et disposées sur toute la longueur du navire, à la fois sur le pont supérieur et sur le pont principal, ainsi qu'on le fait chaque soir. Nous avons disposé les embarcations (le navire en porte 24) parées à être affalées, leurs équipages ont été désignés poste par poste, et tout a été préparé dans l'éventualité d'un accident. Pendant ce temps, notre bon navire avance allègrement à la vitesse moyenne de 12 nœuds. Les hommes de veille, à leurs différents postes, annoncent sereinement toutes les demi-heures : « Tout va bien ! » Depuis l'avant, à l'heure lugubre de minuit, l'immense navire offre le spectacle magnifique de sa masse et de la merveilleuse facilité avec laquelle il fend les flots. [...]

Lundi 18 juin 1860

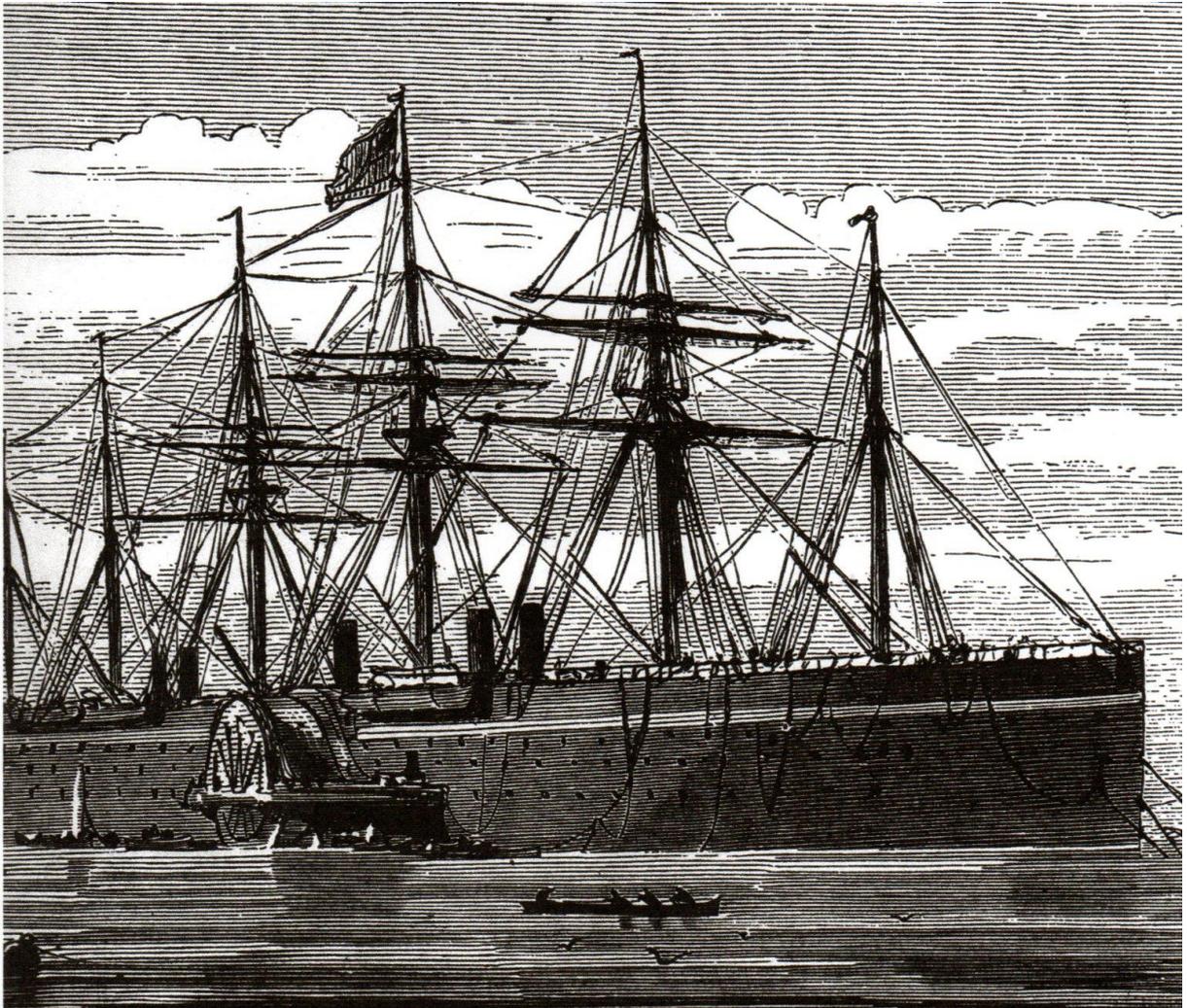
Vents modérés et ciel nuageux. Avons croisé un navire, ce matin, se dirigeant vers l'est. À midi, latitude : 49°27'N et longitude : 7°57'O. Avons parcouru 300 nautiques depuis les Needles. À 14h00, brise modérée de S.-E. avec ciel nuageux. Avons établi la voilure : toutes les brigantines, la trinquette et deux huniers. Le vent fraîchit et tourne graduellement au nord. À 23h00, coup de vent avec forte pluie. Les mouvements du navire sont modérés, et celui-ci reste facilement gouvernable. Des ordres ont été donnés de « carguer les voiles ! », mais ce ne fut pas facile à exécuter. Avec plus de cent hommes sur les vergues, il fallut attendre 05h00 du matin avant qu'elles soient toutes serrées. Elles sont très difficiles à manier en raison de leur taille et du poids des cordages, surtout quand elles sont gorgées de pluie, d'où la grande difficulté pour les ferler. Mais encore un bon grain ou deux, et les hommes travailleront mieux ensemble, et nul doute qu'on y arrivera !

Mardi 19 juin 1860

¹ On donne le nom de *Needles* (« les Aiguilles ») à trois blocs de calcaire émergeant d'environ 30 mètres, au large de l'extrémité ouest de l'île de Wight.

² Péninsule de Start Point, près de Dartmouth, portant un phare.

Le vent continue à souffler fraîchement du nord ; le temps est relativement beau. Avons établi les cinq brigantines et une voile d'étai. La mer devient forte. Le navire bouge peu : de nombreux passagers ont passé la journée complète à jouer aux quilles sur le pont inférieur. Une autre preuve de l'extraordinaire faiblesse du roulis est le fait que plusieurs verres sont restés tout le jour et toute la nuit sur une table de marbre poli du fumoir sans tomber. « Tout va bien ! » est le mot qui convient. Les machines font leur travail avec facilité et constance. Tout le monde sait que la carène est propre de tous végétaux et de tous mollusques parasites, ce qui fait gagner au moins deux nœuds. Il faut comprendre, en même temps, que le navire n'est pas au maximum de ses possibilités. En effet, avant le départ de Southampton, on alléga de cinq livres les soupapes de sécurité des deux machines. Dans les meilleures conditions, il nous manque cinq livres de vapeur. La latitude à midi était de 48°43'N et la longitude de 16°14'O ; distance parcourue (en 24 h) : 296 nautiques. Après-midi, vent inchangé, beau temps bien que très froid. Le vaste Atlantique est agité par une houle modérée, que le grand navire accepte en roulant avec dignité. Avons aperçu deux ou trois navires aujourd'hui. La nuit a été belle et les seuls bruits entendus pour rompre sa monotonie étaient les « Tout va bien ! » des hommes de veille.



Le Great Eastern

La carrière chaotique du *Great Eastern*

Le paquebot géant *Great Eastern* prit naissance dans le cerveau de l'ingénieur anglais Isambard Kingdom Brunel, à qui les Britanniques devaient déjà le *Great Western*, ainsi que de nombreuses réalisations ferroviaires. Le projet de Brunel était d'assurer une liaison régulière entre la Grande-Bretagne et l'Australie, dans des conditions de confort attrayantes ; son problème était la rareté des dépôts de charbon dans l'océan Indien et le Pacifique. Brunel eut donc l'idée de construire un navire géant, capable de transporter une énorme quantité de charbon, afin de ne pas avoir à se ravitailler en route. Son « gros bébé », comme il disait, mesurait 210 mètres de longueur et pouvait transporter 3 000 tonnes de charbon, ainsi que 4 à 5 000 passagers. Pour déplacer ce mastodonte, Brunel le dota de quatre machines à vapeur et d'un moteur représentant une puissance totale de 8 000 chevaux, actionnant deux roues à aubes et une hélice. Le *Great Eastern*, pourtant, n'alla jamais en Australie.

Ses déboires commencèrent le jour de son lancement et se succédèrent ensuite avec acharnement. Le *Great Eastern* avait été construit sur les rives de la Tamise, à Millwall, à un endroit où le fleuve n'était guère plus large que les 210 mètres du paquebot. Il avait donc été décidé de le lancer latéralement, ce qui était une opération rare et délicate. Tellement délicate qu'elle échoua, le 3 novembre 1857, date officielle du lancement. Il fallut deux presses hydrauliques fonctionnant pendant trois mois pour le pousser, centimètre par centimètre, jusqu'au fleuve.

Deuxième coup dur : les trois mois d'efforts nécessaires au lancement du paquebot, et les surcoûts associés, suffirent à déstabiliser les finances de l'armateur, qui fit faillite avant la mise à flot. Il fallut attendre un an avant que le *Great Eastern* ne trouve un nouvel acquéreur.

Le *Great Eastern* appareilla le 9 septembre 1859 pour un voyage d'essai sur la Manche, à destination de Liverpool. Au cours de cette modeste traversée, une explosion se produisit dans une des chaufferies et provoqua la mort de cinq personnes. Brunel succomba en apprenant la nouvelle. Quelques mois plus tard, en janvier 1860, onze marins du *Great Eastern* trouvèrent la mort lors du chavirement d'une embarcation. Le nouveau propriétaire renonça aux croisières vers l'Australie et affecta le navire à la ligne de l'Atlantique Nord. Le *Great Eastern* put enfin entreprendre son premier voyage commercial en juin 1860, à destination de New York... avec trente-huit passagers payants seulement ! L'année suivante, il essuya une violente tempête sur l'Atlantique, qui arracha son gouvernail et ses roues à aubes, et fit de nombreux blessés parmi les passagers. Les réparations l'immobilisèrent pendant plusieurs mois et coûtèrent très cher. À peine remis en service, le *Great Eastern* déchira sa coque sur des récifs.

C'en était trop, cette fois, pour son propriétaire. Le *Great Eastern* fut mis aux enchères. Il fut acheté par l'industriel américain Cyrus Field, qui s'était lancé en 1857 dans la pose d'un câble télégraphique sous-marin à travers l'Atlantique. Cyrus Field avait connu quelques échecs en utilisant de petits navires ; il fit transformer le *Great Eastern* afin de pouvoir y stocker les 3 200 km de câble nécessaires pour relier les deux côtes. L'opération réussit, non sans difficultés : le 26 juillet 1866, le *Great Eastern* atteignit Terre-Neuve après avoir immergé l'énorme câble qui partait d'Irlande. Les communications télégraphiques étaient désormais possibles entre l'ancien et le nouveau continent.

En 1867, le *Great Eastern* fut affrété par la France pour amener des visiteurs américains à l'Exposition universelle de Paris. Au cours de cette ultime rotation, Jules Verne fit partie des passagers. Il y trouva l'inspiration d'un récit admiratif : *Une ville flottante*.

La carrière commerciale du *Great Eastern* était terminée ; elle n'avait été qu'un long échec. Le grand paquebot finit ses jours comme Luna-Park flottant dans l'embouchure de la Mersey. Il fut démolí en 1888. Les superstitieux eurent alors une explication à la malchance persistante du *Great Eastern* : on trouva, lors du démantèlement, les cadavres de deux ouvriers du chantier de construction, accidentellement emmurés dans sa double coque. (Extrait de l'ouvrage de Guy Le Moing : *Navires de mémoire*, aux éditions L'Ancre de Marine).

Mercredi 20 juin 1860

L'aube du 20 juin a confirmé le beau temps et le léger vent de nord de la veille. À midi, notre latitude était de 47°50'N et notre longitude de 22°54'O. Distance parcourue (depuis 24 heures): 284 nautiques. Durant deux heures, ce matin, le navire a suivi plusieurs routes différentes afin d'effectuer le réglage des compas ; il s'est écarté de sa route normale d'environ 16 nautiques. Durant l'après-midi, le vent a tourné au S.-S.-O. et a forci. Ciel nuageux. Cinq brigantines et une voile d'étai ont été établies pour profiter un peu du vent.

Une manie des paris semble s'être emparée des passagers aujourd'hui. Des paris ont été faits sur tout ce qu'on peut imaginer : le nombre de voiles qu'on rencontrera, le nombre de milles parcourus, le nombre de jours de la traversée. Le vent lui-même n'était pas épargné et de nombreux paris portaient sur sa force et sur sa direction, s'il serait favorable ou contraire, etc. Cependant, à minuit, le vent lui-même apporta la réponse en soufflant du sud en tempête, avec une pluie continuelle. Quelque chose sans grande importance pour ceux qui étaient à l'intérieur du bateau, mais très désagréable pour ceux qui étaient sur le pont.

Jeudi 21 juin 1860

Triste matin, avec un fort vent de S.-O. et une pluie intense. À 10h00, le vent a tourné à l'ouest, ce qui nous oblige à carguer toutes les voiles. À midi, nous étions à la latitude de 49°16'N et à la longitude de 29°57'O, ayant parcouru 305 nautiques depuis la veille. La vitesse moyenne est de 12 nœuds trois quart, c'est-à-dire en légère amélioration malgré la limitation de vapeur que nous ressentons. Le navire peine en raison de diverses difficultés qui tendent à réduire sa vitesse. La soirée s'est déroulée très agréablement ; une rencontre musicale a eu lieu au salon. Le capitaine Hall y a apporté sa contribution en interprétant plusieurs morceaux à la flûte, accompagné au piano et cornet-à-piston. Il y a eu, également, quelques chants très acceptables.

L'extinction des feux, à 23h00, a mis fin aux amusements de la soirée et envoyé tout le monde au lit. La chaleur dans la salle des machines est très élevée, et le thermomètre y dépasse les 40 °C, ce qui est très inconfortable pour les mécaniciens et le personnel de quart. Le vent a viré au nord et souffle fort, par rafales, nous permettant d'utiliser les voiles, mais seulement pendant une heure ou deux, car il a ensuite diminué, ce qui nous a conduit à carguer les voiles.

Vendredi 22 juin 1860

Vent fort (très variable et par rafales, du N.-O. au S.-O.), visibilité réduite, forte pluie. Un peu avant midi, le vent a viré au N.-O., brise modérée et temps relativement beau, mais toujours froid. L'équipage est employé à briquer le pont supérieur et le pont inférieur, afin de rendre le bateau aussi propre que possible. À midi, notre latitude était de 44°51'N et notre longitude 36°23'O. Distance parcourue durant les dernières 24 heures : 284 nautiques. Durant l'après-midi – qui fut belle, avec un vent debout modéré – nous avons dépassé un trois-mâts barque britannique qui naviguait comme nous, et également un navire qui faisait route au S.-O. La monotonie de l'après-midi a été égayée par quelques épreuves animées de course à pied autour du pont, entre des compétiteurs américains et anglais. « Le Lion » a

remporté la victoire sur « L'Aigle ». La salle de prédilection des passagers est la machinerie des roues à aubes, à la lumière du jour, où certains d'entre eux passent des heures à observer la rotation de l'énorme mécanisme. Mais quand retentit le signal du dîner, le « Roast Beef de la vieille Angleterre » exerce son attrait particulier qui a tôt fait de vider le pont. Le même intérêt accompagne le signal du thé.

Samedi 23 juin 1860

Léger vent debout, avec ciel brumeux et crachin jusqu'à midi. Les cinq livres de pression ont été restaurées sur les soupapes de sécurité des machines des roues, mais il a été impossible d'en faire autant sur les machines des hélices, les soupapes étant réglées depuis l'intérieur des chaudières. En conséquence, il aurait fallu les arrêter, ce qui aurait demandé plusieurs heures, et causé un trop long arrêt. La consommation de charbon depuis le départ a été, en moyenne, de 260 tonnes par jour. À midi la latitude était de 42°50'N et la longitude de 42°40'O. Distance parcourue depuis la veille : 301 nautiques.

Après-midi – Temps inchangé. Comme nous sommes maintenant sur les bancs de Terre-Neuve, à une latitude où les glaces sont à craindre, le thermomètre est utilisé en permanence pour mesurer la température de l'eau, qui a varié, en deux ou trois heures, de 20 °C à 12 °C. C'est un signe certain de la présence de glaces à proximité. La mauvaise visibilité rendant la veille inutile, le capitaine Hall a décidé prudemment de mener le navire plus au sud, hors de portée des glaces. Ceci nous fait rencontrer un fort courant adverse, ce qui nous enlève toute chance d'effectuer la traversée en dix jours. Mais, « l'essentiel du courage est la prudence ». Le temps est resté brumeux toute la nuit, avec un vent fort soufflant par rafales et très froid. Pluie occasionnelle.

Dimanche 24 juin 1860

Fort vent de nord. Ciel nuageux. Quatre brigantines, deux huniers et une voile d'étai établies. Rassemblement de l'équipage, en bleu, à 10h30. Sonné la cloche pour l'église et, à 11h00, début du service divin dans la salle à manger de première, célébré par un clergyman passager. À midi, nous nous trouvons à la latitude de 41°2'N et à la longitude de 48°53'O. Distance parcourue : 300 nautiques. En ce jour de dimanche, les passagers flânaient nonchalamment sur le pont, contemplant la machine, observant la progression du navire sur les flots, ou lisant. Pas d'amusements hors de propos. Pas même de paris. Tout semblait imprégné de respect pour le jour saint.

Avons échangé saluts avec une goélette américaine et un navire allant vers l'est. Vers minuit, le vent a diminué mais soufflé désormais face à nous. Cargué toutes les voiles.

Lundi 25 juin 1860

Calme plat. Le soleil se lève sur une mer qui semble être de glace. Aucun nuage dans le ciel. Quand le soleil est haut, la chaleur est presque tropicale. De toute évidence, nous sommes dans le Gulf-stream, et nous luttons contre son flux d'environ 2 milles par heure. Des quantités d'algues jaunes, couvertes de petites feuilles de la même couleur, flottent sur la surface de l'eau et caractérisent les lieux. Nous avons dépassé plusieurs vaisseaux encalminés. Nous avons eu un souci grave avec l'un de nos marins – un robuste gaillard, champion de l'usage du couteau.

Nous l'avons mis aux fers, et l'avons attaché, en bas, avec l'intention de le débarquer à New York. Il faut noter également la totale absence de mal de mer parmi les passagers. Durant toute la traversée, aucun cas ne nous a été signalé, même parmi les dames. C'est une preuve supplémentaire de la stabilité avec laquelle notre bon navire tient la mer. Notre latitude à midi était de 40°48'N et notre longitude 56°10'O ; distance parcourue : 325 nautiques. À 16h00, un léger vent s'est levé du S.-E., nous autorisant à établir quelques voiles pour profiter de ses faveurs. Une alarme s'est déclenchée à la suite d'une élévation de température du charbon dans une soute, faisant craindre un risque d'incendie. De nombreuses lances à incendie sont prêtes en permanence. Elles n'ont pas été employées car il s'agissait, heureusement, d'une fausse alarme.

Mardi 26 juin 1860

Le vent, ce matin, était le même qu'hier, mais une brume épaisse recouvrait la mer, empêchant pratiquement d'observer la mer au-delà de l'étrave. À midi, notre latitude était de 40°58'N et notre longitude de 63°31'O ; distance parcourue : 335 nautiques ; vitesse moyenne de 14 nœuds. Nous avons dépassé deux vaisseaux et, à 15h00, nous avons été soudainement enveloppés dans un brouillard épais, si dense qu'aucune paire d'yeux ne pouvait distinguer quelque-chose à plus de 6 ou 7 mètres du navire. Les sifflets à vapeur ont été mis en action, conformément à la réglementation de l'Amirauté. Leurs hurlements et leurs cris rauques étaient tels que nul autre, sans doute, ne les avait jamais entendus avant. Et chacun se bouchait les oreilles pour échapper à la malédiction de ce cri retentissant et profond. Mais cela ne servait à rien.

À l'approche de la nuit, notre commandant, toujours prudent, décida de réduire notre vitesse pour la sécurité de tous. Une collision avec un autre navire, à l'allure où nous allions, aurait été fatale. Aussi, avec sa détermination habituelle, il commanda : « en avant demi », à la fois aux machines des hélices et à celles des roues à aubes. Bien que nous fussions parfaitement convaincus du bien-fondé de cet ordre, nous en fûmes un peu chagrinés, car nous nous étions mis en tête que nous allions faire un long trajet aujourd'hui. Vers minuit, à la demande de M. Murphy, notre pilote de New York, les machines furent stoppées pour la première fois, et nous tentâmes de trouver le fond avec une ligne de 120 brasses. Sans succès. Au bout d'une demi-heure, nous reprîmes notre route lentement, le brouillard persistant durant toute la nuit.

Mercredi 27 juin 1860

Le brouillard s'est un peu dissipé et, à 05 h 00, nous avons à nouveau stoppé et trouvé un fond de 65 brasses sur le banc de Saint-Georges. Après quoi, nous avons repris notre route à pleine vitesse vers notre destination. À 10h00, le brouillard avait presque disparu et le soleil avait fait son apparition. À 11h00, nous avons navigué près du bateau-pilote de New York, qui nous a salués en amenant ses couleurs et en tirant un coup de feu. Malgré tous nos arrêts et nos parcours à mi-vitesse, nous avons, à midi, parcouru la distance de 254 nautiques. Notre distance de Sandy Hook était de 234 nautiques. La différence de tirant d'eau entre l'avant et l'arrière étant de 7 pieds, il nous a semblé judicieux, avant d'affronter la barre de New York, de rétablir dans la mesure du possible l'horizontalité de la quille. Pour y parvenir, environ 800 tonnes d'eau ont été pompées dans les compartiments avant, ce qui a un peu amélioré l'assiette.

Belle nuit, mais une brume épaisse couvrait l'horizon et nous empêchait de voir la terre et les lumières de la côte.

Jeudi 28 juin 1860

À 04h00, nous avons stoppé et sondé. Trouvé 21 brasses, ce qui montrait que nous étions proche du bateau-feu de Sandy Hook. En conséquence, les machines ont été mises « en avant lente ». Arrivés là, le voyage était virtuellement terminé. Compte tenu des arrêts, il a été effectué en dix jours et demi. Nous en concluons, avec plaisir, que dans des circonstances plus favorables, on aurait pu raccourcir ce temps de trois jours. À 06h20, les Navesink Highlands se distinguent nettement dans la brume. À 07h20, nous avons passé le bateau-feu de Sandy Hook (qui nous a salués de deux coups de canon). Avons stoppé les machines et attendu la haute mer jusqu'à 14h30 pour passer la barre. Une loterie à 10 shillings avait été organisée pendant le voyage par cinquante membres d'équipage pour parier sur l'heure de passage près du bateau-feu. Elle a été remportée par deux de nos officiers. Durant la matinée, le message suivant, établi et signé par tous les passagers, a été remis au capitaine Hall.

Au capitaine John Vine Hall

À bord du *Great Eastern*, le 27 Juin 1860

Cher Commandant – Nous, passagers soussignés, qui avons l'honneur d'avoir été les premiers à traverser l'Atlantique sur votre magnifique vaisseau, ne pouvons pas nous séparer au terme de cet agréable voyage, sans clamer les louanges de cette réussite de la technique et de l'architecture navale.

Comme c'est généralement le cas lors des traversées de l'Atlantique, notre voyage, bien que très beau, a été suffisamment éprouvé par le mauvais temps. Cela a démontré qu'en matière de qualités nautiques, le *Great Eastern* n'avait pas d'égal au monde. Nous sommes conscients de l'incrédulité et des critiques que suscitent toutes les grandes entreprises la première fois qu'on les tente ; elles ont touché ce noble vaisseau, à un degré rarement atteint, et elles portaient, avant tout, sur le comportement du navire à la mer.

Ce comportement, lors des brèves tempêtes du 18 et du 19 courant, doit balayer définitivement toutes ces craintes (s'il en existe encore au terme de ce voyage). Ses mouvements, même quand le grain était au plus fort, sont restés lents et doux. Ils furent toujours bien plus faibles que ceux des meilleurs vapeurs de haute mer ; aucune comparaison n'est possible. Ceux qui ont déjà vécu une traversée de l'Atlantique seront d'accord avec nous pour vanter les qualités du *Great Eastern*, en termes de commodités de vie, de sécurité et d'absence de mouvements désagréables, et pour dire qu'il est bien supérieur aux navires ordinaires par sa grandeur et par sa puissance.

La nécessité supposée de faire marcher les machines à vitesse réduite pendant quelques jours l'a empêché d'atteindre ses objectifs de durée de traversée, mais nous sommes convaincus qu'il pourrait aisément y parvenir. En outre, d'après ce que nous avons vu, nous exprimons notre ferme conviction que le *Great Eastern*, en bonnes conditions, est capable d'aller à une vitesse supérieure à celle qu'il vient d'effectuer en mer. Cela résulte, à la fois, de sa forme exceptionnelle, de l'efficacité et de la puissance de ses machines. Durant tout notre voyage, de Southampton à New York, les machines ont fonctionné avec une aisance et une constance totales, sans nécessiter le moindre arrêt pour une vérification, un réglage ou tout autre cause. Nous apprécions pleinement la vigilance attentive exercée par vous-même et par vos officiers en tout ce qui concerne la sécurité du navire et le confort des passagers.

Au moment de vous quitter, nous formulons de tout cœur nos souhaits de succès à vous-même et au noble vaisseau que vous avez l'honneur de commander, et nous restons...

Suivent les signatures de tous les passagers

La réponse du commandant Hall fut la suivante :

Au représentant des passagers,

Cher Monsieur – Je suis très grandement flatté par la communication complète et significative que vous venez de m’adresser au nom des passagers. Je l’apprécie d’autant plus qu’elle souligne, en termes simples mais justes, les points d’excellence du *Great Eastern*, ceci sans panégyrie inutile, mais en s’appuyant sur des faits et des opinions basées sur ces faits. Nous sommes et resterons très sensible à l’expression de votre satisfaction à l’égard de mes officiers et de moi-même, dans le domaine du confort et de la sécurité du navire. En retour, nous vous remercions, en tant que représentant des passagers, pour la courtoisie constante que vous avez manifestée à notre égard. Notre seul regret est que notre rencontre ait été aussi brève. Avec nos meilleurs souhaits de bonheur pour chacun des passagers présents – les premiers à avoir fait confiance en ce grand navire – je reste, cher Monsieur, avec beaucoup d’estime, votre dévoué John Vine Hall.

Durant la première heure qui a suivi l’arrêt des machines, nous éprouvâmes un grand calme, entourés de vaisseaux immobiles sur une mer qui semblait d’huile, tant elle était lisse et sans mouvements. Les rayons perçants du soleil qui tombaient sur nos têtes nous obligèrent à mettre en place les tentes de pont. Mais cette torpeur fut vite brisée par l’arrivée du remorqueur à vapeur « Yankee », affecté par nos agents à New York, MM. Grinnell et Minturn. Il avait à son bord le secrétaire de la Compagnie du Grand Navire, M. Yates, et environ cent cinquante représentants de la presse et amis. Ce groupe fut (à quelques rares exceptions près) les seules personnes admises à bord ce jour-là. Après l’arrivée du « Yankee », des vapeurs de toutes tailles et de toutes constructions pullulèrent autour de nous, bondés de passagers dans leurs étages supérieurs (car les navires fluviaux américains ont tous un ou deux étages au-dessus du pont). Et ces gens lançaient des acclamations, agitaient leurs chapeaux et leurs mouchoirs avec force et vigueur ; le tir des canons, la musique des orchestres, le hurlement des sifflets à vapeur et l’indescriptible tapage de cette foule d’Américains bruyants nous assourdisaient complètement et nous étourdisaient. Une légère brise s’était maintenant levée ; des yachts et des voiliers de toutes tailles et de tous gréments étaient venus renforcer notre escorte [...]
(Traduit de l’anglais par Guy Le Moing)



RUBRIQUES

ANNIVERSAIRES

Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 ... 100 ans... ou plus !

Il y a 70 ans

Naufrage de la frégate française *Laplace* sur une mine oubliée, près du cap Fréhel (16 septembre 1950 – 51 morts)

La frégate *Laplace*, armée par la marine nationale et placée sous les ordres du capitaine de frégate Remusat, rentre d'une mission d'observation météorologique au « point K ». Au lieu de regagner Brest, son port d'attache, elle fait route sur Saint-Malo afin de représenter la marine à des festivités locales prévues pour le dimanche suivant. Le vendredi 15 en fin d'après-midi, le commandant choisit de passer la nuit au mouillage dans la baie de La Fresnaye, entre le cap Fréhel et la pointe de Saint-Cast. La soirée se passe sans histoire. Le navire évite tranquillement sur son ancre, au gré du vent et des courants.



La frégate *Laplace*

Ce déplacement limité va lui être fatal. A 0 h 15, une violente déflagration ébranle le *Laplace* : la frégate vient de déclencher une mine magnétique posée là par les Allemands et ayant échappé à tous les déminages de l'après-guerre. L'explosion est dévastatrice ; les machines sont touchées, les superstructures gravement endommagées, les embarcations de sauvetage détruites. La frégate prend rapidement une forte gîte et son commandant comprend qu'elle ne va pas tarder à couler. Il donne l'ordre d'évacuer mais choisit, quant à lui, de ne pas abandonner son navire ; on ne le reverra plus.

La frégate sombre moins d'un quart d'heure après l'explosion. Les marins s'éloignent dans la nuit, les uns sur des radeaux, les autres à la nage. Ils errent pendant des heures, entraînés par les courants, avant de prendre pied sur la terre ferme. D'autres restent accrochés à l'épave, dont l'étrave émerge toujours.

Le naufrage a été si brutal que personne n'a eu le temps de donner l'alerte. Les premiers secours s'organisent localement, au petit matin, lorsque des rescapés sont recueillis par les habitants de la côte et leur racontent la catastrophe. Les pêcheurs locaux prennent la mer pour recueillir d'éventuels survivants ; le bateau-pilote de Saint-Malo arrive sur les lieux et se joint au pétrolier *Port-Lyautey* ainsi qu'à un bateau de Jersey qui explore les parages. Quarante et un rescapés sont recueillis, mais il manque cinquante et un hommes à l'appel, officiers et marins, ingénieurs et agents de la météorologie.

Il y a 90 ans

Tempête d'équinoxe en Bretagne : vingt-six naufrages (19 et 20 septembre 1930 – 220 morts)

La tempête se déclenche à l'aube du 19 septembre, et ne cesse d'empirer durant toute la journée. La nuit du 19 au 20 est terrible ; le vent souffle en ouragan ; d'énormes paquets de mer déferlent sur les bateaux de pêche surpris au large. Le bilan est catastrophique : vingt-six navires coulés, deux cent vingt marins morts ou disparus.

Les 19 et 20 septembre, la dépression se déplace rapidement vers l'est et se déchaîne dans une zone maritime englobant la Bretagne et le sud de l'Irlande. Plusieurs centaines de thoniers finistériens se laissent surprendre et n'ont pas le temps de rallier leur port d'attache. Rafales de vent et paquets de mer arrachent les voiles, enlèvent les hommes, endommagent les superstructures. Les moins touchés des navires réussissent à tenir la cape, mais d'autres coulent et certains, désemparés, heurtent ceux qui capèvent.

Quand les rescapés rentrent au port, après le passage de l'ouragan, la consternation est totale. Vingt-six bateaux ont disparu (neuf à Etel, deux à Douarnenez, six à Groix, cinq à Port-Louis et quatre à Concarneau). De nombreux autres ont été endommagés en mer ou au port. Deux cent vingt marins manquent à l'appel ; la marine nationale envoie huit navires pour essayer de recueillir des survivants ; elle n'en retrouvera aucun.

PHILATÉLIE MARINE

Des timbres-poste consacrés à la mer, aux marins et aux bateaux...

Le *Great Eastern*

SILLAGES a beaucoup parlé du *Great Eastern* dans le n° 23 et dans le présent numéro. Ce prestigieux navire – cela n'a rien de surprenant – a inspiré de nombreux dessinateurs de timbres. Quelques exemples :

Un timbre britannique, émis par la *Royal Mail* en 2006, à l'occasion du 200^{ème} anniversaire de d'Isambard Kingdom Brunel (né à Portsmouth le 9 avril 1806).

FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : Royaume-Uni de GB
Date d'émission : 23 février 2006
Impression : Offset
Couleur : polychrome
Valeur faciale : 47 pence
Perforations : comb 14 x 13 ½
Dimensions : 60 x 21 mm
Réf. Y&T : GB2734



Un timbre de Grenada et Grenadines, de 1998, représentant le grand navire sous voiles.

FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : Grenada Grenadines
Date d'émission : 7 mai 1998
Impression : Offset
Couleur : polychrome
Valeur faciale : 75 cents Est-Caraïbes
Perforations : comb 14 ¼



Un timbre de la République du Congo Brazzaville, émis en 1976

FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : République du Congo Br.
Date d'émission : mai 1976
Impression : Taille-douce
Couleur : polychrome
Valeur faciale : 20 francs CFA
Perforations : peigne 13
Dimensions : 52 x 30 mm
Réf. Y&T : CG PA 230



Un timbre du Royaume du Cambodge, datant de 1996, représentant l'avant du grand paquebot

FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : Royaume du Cambodge
Date d'émission : 15 décembre 1996
Impression : Offset
Couleur : polychrome
Valeur faciale : 1 500 riel cambodgien
Perforations : comb 12 ³/₄
Réf. Y&T : KH BF 123



Un timbre de Monaco consacré à l'activité de câblage du *Great Eastern*, activité que nous avons présentée dans le précédent numéro de SILLAGES. Sur ce timbre, le *Great Eastern* est représenté avec un autre navire câblage, le français *Alsace*.

FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : Monaco
Date d'émission : 17 mai 1965
Impression : Taillédouce
Couleur : polychrome
Valeur faciale : 0,95 Franc monégasque
Perforations : peigne 13
Réf. Y&T : MC 673

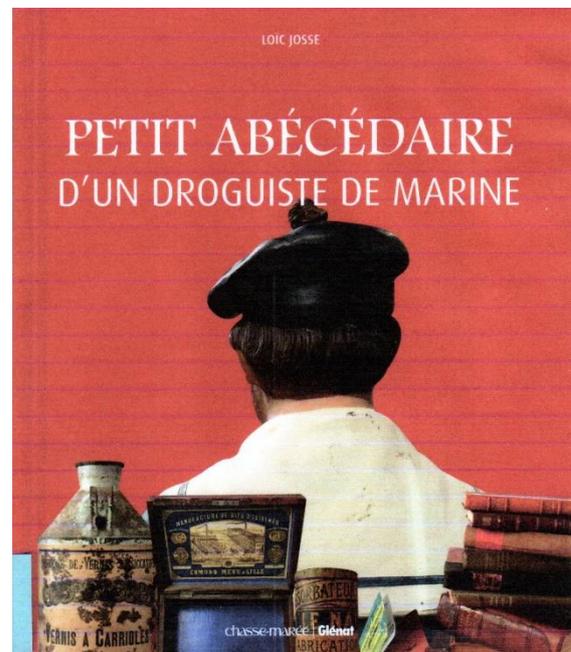


LIVRES LUS

Les livres (récents ou anciens) que j'ai lus ce mois-ci concernant l'histoire maritime... et que j'ai aimés... ou pas.

Petit abécédaire d'un droguiste de marine

Parmi mes lectures de l'été, je voudrais signaler le *Petit abécédaire d'un droguiste de marine*, de Loïc Josse. Ce petit livre, très agréablement illustré, décrit les instruments, outils et produits en usage par les marins d'autrefois dans l'exercice quotidien de leur métier. Certains articles rappelleront des souvenirs aux plus anciens d'entre nous ; d'autres leur apprendront peut-être des mots inconnus (pour ma part, par exemple, je ne savais pas ce qu'était un « couillon » à l'époque de la voile, ni « l'enculement » d'un navire au XVII^e siècle). Ouvrage publié aux éditions Chasse-Marée-Glénat.



ASSOCIATIONS

Présentation et activités des associations consacrées à la mer

Amis lecteurs,

Si vous appartenez à une association ayant trait à la marine, à l'histoire maritime, au

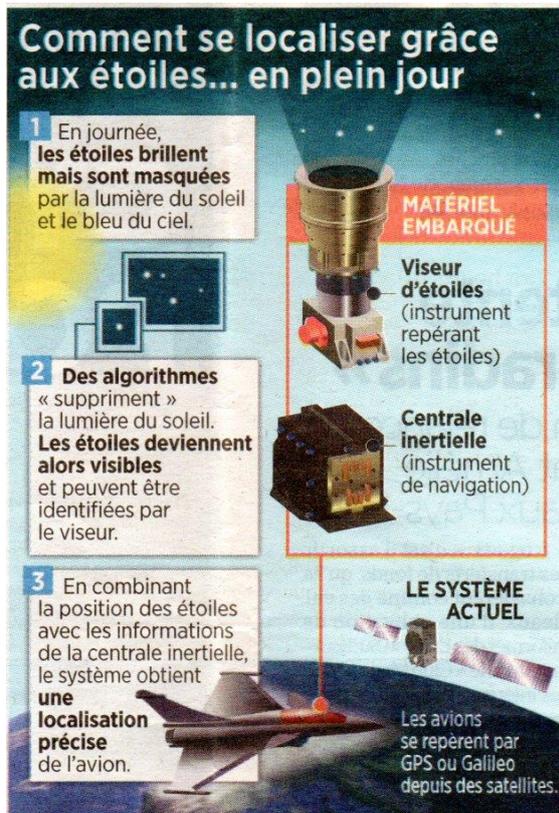
patrimoine maritime, etc., n'hésitez pas à nous la présenter, cette rubrique vous est ouverte.

DANS L'ACTUALITÉ

Les événements survenant aujourd'hui sur les mers seront l'histoire maritime de demain

Retour à la navigation astronomique ?

Un article paru le 17 juin dernier, dans le journal *Le Parisien*, présente un nouveau système de navigation, basé sur l'observation des étoiles. Il a été conçu par deux sociétés françaises : Sodern et Safran, pour des applications militaires très sensibles. Le GPS, en effet, ne présente pas toutes les garanties nécessaires à ce type d'applications : il est brouillable ou leurrable. Les étoiles sont plus fiables, mais elles ne sont pas visibles le jour... et parfois même la nuit. La grande originalité de ce système de visée stellaire est de pouvoir s'orienter sur les étoiles de jour comme de nuit.



Ne m'en demandez pas plus : *Sillages* est consacré à l'histoire, pas à la science. Mais

quand le futur s'inspire du passé, il est amusant d'en dire un mot.

ENVIRONNEMENT

Protection des océans, des zones côtières, de la faune et de la flore marines

La durée de vie des déchets en mer

A plusieurs reprises, cet été, le journal *Presse Océan* a publié un article sur la durée de vie des déchets en mer. Je me permets d'en reproduire ici quelques extraits éloquentes :

- Trognon de pomme : 7 semaines
- Corde en coton : 14 mois
- Mégot de cigarette : 1 à 3 ans
- Chewing-gum : 5 ans
- Papier de bonbon : 5 ans
- Gobelet en polystyrène : 50 ans
- Canette en alu : de 100 à 200 ans
- Sac en plastique : de 300 à 450 ans
- Bague d'emballage en alu : 400 ans
- Masque chirurgical jetable : 400 ans
- Bouteille en plastique : 450 ans
- Couche pour bébé : 450 ans
- Filet de pêche : 600 ans
- Bouteille en verre : 850 ans et plus.

INSOLITE !

L'histoire maritime – comme la mer – ne manque parfois pas de sel !

Un énorme canular

En février 1910 le *Foreign Office* britannique informa la *Royal Navy* que l'empereur d'Abyssinie allait venir visiter le *Dreadnought*, et qu'il fallait l'accueillir avec tous les honneurs dus à son rang.

« À l'heure fixée, un personnage à l'air impérial, au teint basané, apparut, escorté d'hommes barbus et d'un interprète. Après avoir inspecté solennellement la garde d'honneur, le groupe fit le tour du navire, écoutant attentivement – traduites par l'interprète – les explications données par un officier qui les guidait, sur les merveilles des

tourelles, des télémètres et des installations de radio. Au moment de partir, les visiteurs essayèrent de conférer l'Ordre de l'Abysinie à l'officier qui les avait accompagnés.

Peu après, les journaux de Londres annoncèrent avec joie que toute l'affaire n'était qu'un canular. L'empereur et sa suite était une bande de joyeux lurons du monde littéraire londonien et, parmi les barbus, se trouvait la romancière et essayiste Virginia Woolf, appelée bientôt à la célébrité. L'interprète n'avait pas parlé abyssin, mais un mélange de latin et de grec avec un grain de souahéli.

Lorsque l'Angleterre eut fini de rire, l'incident mit en lumière l'état lamentable de la sécurité à bord des navires de guerre. À la suite d'interpellations au Parlement, les règlements devinrent plus rigoureux – ce qui fit dire à Virginia Woolf : Je suis heureuse d'avoir été utile à mon pays. »

Extrait de : *L'ère du Dreadnought*
de David Howarth
Time-Life, 1960

COURRIER DES LECTEURS

La parole est aux lecteurs de *Sillages* : soyez nombreux à nous écrire !

À propos du rayon vert

Notre fidèle lecteur Yves Alix nous apporte une précision intéressante concernant le rayon vert, dont nous avons parlé dans le n° 23 :

« À propos du rayon vert, il est un détail dont personne ne parle jamais. J'ai eu plusieurs fois l'occasion de voir non pas un RAYON VERT, mais un tout petit éclair vert. Lorsque l'on fixe un point rouge assez fort pendant un certain temps – le soleil couchant en est un – et que cette lumière rouge disparaît brusquement, on a l'impression que le point rouge est remplacé par un point vert qui dure quelques fractions de seconde. J'ai eu plusieurs fois l'occasion de voir ce point vert en mer par très beau temps. Je pense que c'est cela qui est à l'origine de cette légende du Rayon Vert. »

Erratum

Stéphane B. (44) me signale une petite erreur dans un article du n°23 : lors du

bombardement du *Lancastria*, en juin 1940, les avions allemands n'étaient pas des STUKAS, mais des JUNKERS (JU88). Merci Stéphane ; mes excuses à tous.

NOMS DE NAVIRES

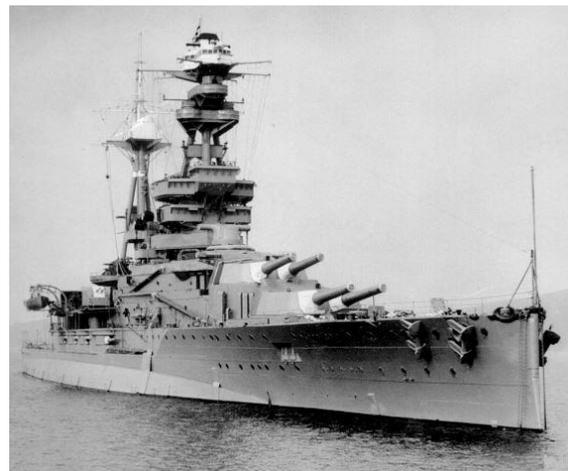
Certains noms de navires sont si étranges qu'ils méritent quelques commentaires !

Les noms obscurs de certains navires anglais

Les navires ont parfois des noms insolites, voire franchement grotesques. Dans le cas des navires britanniques, les étrangetés de la langue anglaise et de l'histoire nationale contribuent souvent à dérouter les Français. Prenons deux exemples.

Le *HMS Royal Oak* ou « Chêne Royal »

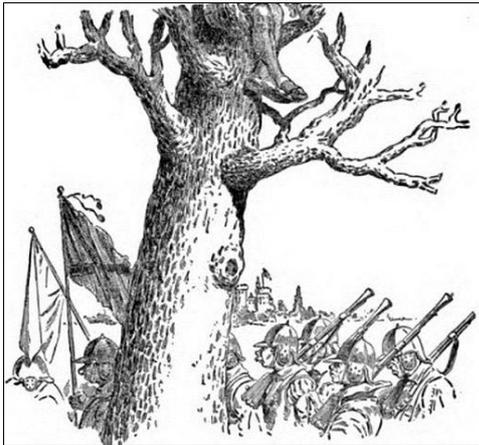
Huit navires de guerre anglais ont porté le curieux nom de « Chêne Royal ». Le premier était un vaisseau de second rang, lancé en 1664 ; le dernier était un puissant cuirassé, que les Allemands coulèrent au mouillage, en 1939, dans la rade écossaise de Scapa Flow.



Le cuirassé *HMS Royal Oak*, dernier du nom

Royal Oak signifie « chêne royal », ce qui est un nom curieux pour un navire, et qui mérite une explication. L'origine de cette appellation remonte à 1651, à l'époque de la guerre civile. Le roi Charles II, qui tentait de reconquérir le royaume, fut poursuivi par les troupes de Cromwell et dut se cacher une journée entière dans les branches d'un chêne. Après la mort de Cromwell, Charles II revint à Londres le 29 mai 1660, et cette date commémorative du retour

de la royauté porte le nom de *Oak Apple Day*.
GL



Charles II caché dans un chêne

Le HMS *Salopian*

Non, il ne s'agit pas d'un gros mot ! Dans la bouche d'un Anglais, *Salop* n'est pas injurieux ; c'est un vieux mot qui désignait naguère le comté de Shropshire ou sa ville principale Shrewbury. On parlait alors couramment du *Salop County Council* (« Conseil régional de Salop »). Un *Salopian* est donc, tout naturellement, un habitant du Shropshire.



Le Shropshire

Cette mise au point étant faite, &voquons en quelques mots la fin dramatique du *HMS Salopian* durant la Seconde Guerre mondiale. Ce transport de passagers, du nom de *Shropshire*, avait été réquisitionné par l'Amirauté au tout début de la guerre, transformé en « croiseur marchand armé » et renommé *HMS Salopian*. Il assurait des escortes de convois dans l'Atlantique. C'est au

cours d'une de ces missions qu'il a coulé le 13 mai 1941, quelque part dans le sud-est du cap Farewell, sous les ordres de Sir John Meynell Alleyne. Le *HMS Impulsive*, qui se trouvait non loin de lui, recueillit 278 survivants. GL

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet...

- ***La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759.*** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.
- ***Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du xx^e siècle.*** Marines Editions, Rennes, 2005.
- ***Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.*** Marines Editions, Rennes, 2006.
- ***Les fortunes de mer... en images.*** Marines Editions, Rennes, 2007.
- ***Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.*** Rennes, Marines Éditions, 2011
- ***La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.*** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.
- ***Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.*** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012
- ***La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).*** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013
- ***Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.*** Marines Editions, Rennes, 2013.
- ***La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.*** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014
- ***Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.*** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015
- ***L'Histoire de la Marine pour les Nuls.*** Paris, éditions First, 2016.
- ***Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'Histoire.*** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

UN DERNIER MOT

Guy LE MOING est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime :

Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts & Sciences de la Mer, Association des Amis du Musée National de la Marine, Association Jean de Vienne de Roulans, etc. Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

Il est chevalier de l'ordre du Mérite Maritime

Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

● Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer :

www.academie-arts-sciences-mer.com

Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.

● Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :

www.meritemaritime-fnmm.com >

ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME

● Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :

www.maisonecrivainsdelamer.fr >

RESSOURCES > BLOG LE MOING

● Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

www.chasse-maree.com > La Revue > Tout savoir > Publications amies > Sillages

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr ou guy.lemoing.91@gmail.com