

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 11

Avril 2019

SOMMAIRE

- AU MOYEN AGE – La chasse à la baleine au Pays Basque..... 1
 - GUERRE DE SECESSION – Une bataille navale au large de Cherbourg..... 8
 - LES « LOUPS » DE MER – La longue histoire des navires ratés (Suite)14
 - ANNIVERSAIRES16
 - COURRIER DES LECTEURS17
 - PHILATELIE – VEXILLOLOGIE – SIGILLOGRAPHIE18
 - INSOLITE ! Quand l'évêque de Nantes commandait une escadre23
 - LES OUVRAGES DE GUY LE MOING23
-
-

LA CHASSE À LA BALEINE AU PAYS BASQUE DURANT LE MOYEN ÂGE

La chasse à la baleine, dans le golfe de Gascogne, a été pratiquée par les Basques depuis des temps immémoriaux. Ses traces historiques les plus lointaines remontent au XI^e siècle, mais il est à peu près certain qu'elle est beaucoup plus ancienne. La chasse côtière a connu un maximum d'activité du XII^e au XIV^e siècle, puis les cétacés ont déserté la région, et les Basques ont dû franchir les mers pour trouver un nouveau terrain de chasse.

La « baleine de Biscaye »

Les baleines qui fréquentaient le golfe de Gascogne appartenaient à la famille des cétacés à fanons, communément appelés « baleines franches ». Il s'agissait, plus précisément, de la « baleine franche de l'Atlantique Nord » (*Eubalaena glacialis*), parfois appelée « baleine de Biscaye » (*Balaena Biscayensis*). Les chasseurs locaux la nommaient en basque *Sardako Balea*, ce qui signifiait « baleine vivant en troupeau » (mais qui fut traduit en français par « baleine sarde » !).

Ce genre de baleine était une proie idéale pour les chasseurs. Elle était relativement lente et, surtout, elle était particulièrement riche en graisse. Cette dernière caractéristique avait un double avantage pour les chasseurs : la graisse augmentait la flottabilité de l'animal mort et produisait beaucoup d'huile. Ceci donnait du temps pour remorquer l'animal vers une plage, et assurait une bonne rentabilité de l'opération.

La baleine de l'Atlantique Nord avait en outre la bonne idée de migrer tous les hivers vers le golfe de Gascogne. Elle quittait chaque année les mers septentrionales pour suivre la

migration du plancton dont elle se nourrissait. Ceci avait une conséquence néfaste pour l'espèce : les jeunes baleineaux, nés durant l'été, étaient encore fragiles et constituaient des proies faciles pour les chasseurs biscayens.

La chasse à la baleine était une activité très rentable car, à cette époque, de nombreux produits étaient obtenus à partir du corps de l'animal. La chair, d'abord, qui se mangeait fraîche ou salée ; elle n'était pas excellente, mais parfaitement comestible. En outre, la baleine étant alors considérée comme un poisson, sa chair pouvait être consommée les jours où la viande était interdite, en particulier pendant le carême. Le meilleur morceau de la baleine était sa langue, avec laquelle on confectionnait des mets succulents. L'huile obtenue en faisant fondre la graisse servait à de multiples usages, en particulier pour l'éclairage, la préparation des cuirs et des draps, la confection des produits de calfatage des navires, etc. Les fanons, les côtes, les vertèbres avaient également des applications nombreuses dans l'artisanat et l'industrie. Le *spermaceti* ou « blanc de baleine » entrait dans la composition des onguents, des fards et des bougies. L'ambre, qui servait à fixer les parfums, se vendait très cher.

Techniques de chasse

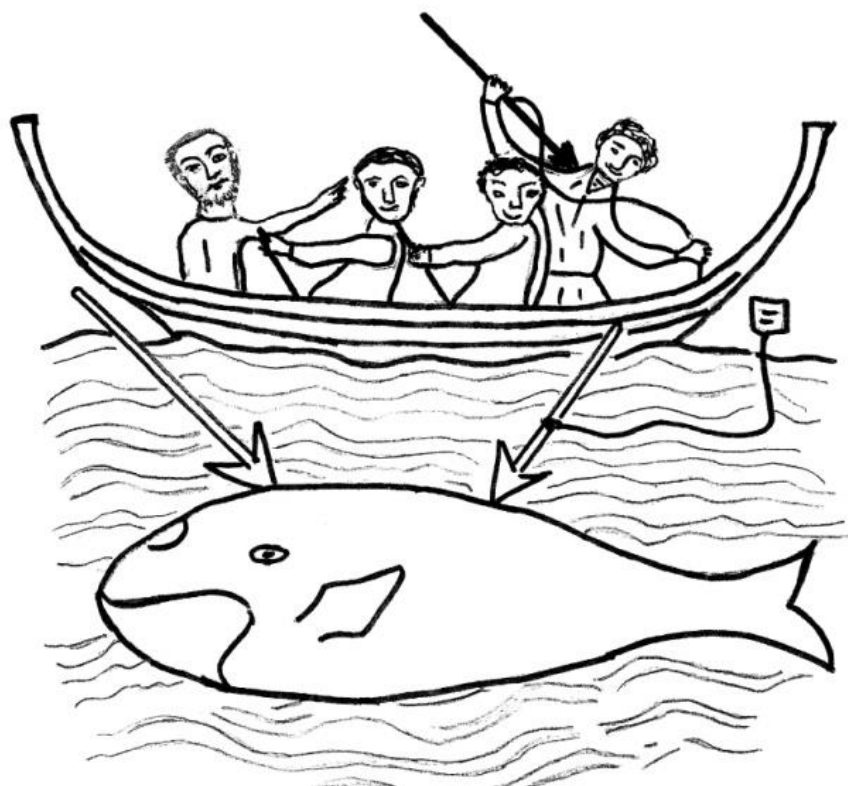
La saison de la chasse commençait à l'équinoxe d'automne et durait une grande partie de l'hiver. Dès le début de cette période, des guets étaient organisés jour et nuit sur les promontoires et les hauteurs de la côte. À cet effet, le rivage était jalonné de postes d'observation nommés *atalayes*, dont il subsiste quelques vestiges aujourd'hui encore. Dès que les guetteurs apercevaient une baleine, ils actionnaient une cloche pour alerter les hommes des villages voisins.



**Biarritz : clocher sur le plateau de l'atalaye
(emplacement de l'ancienne cloche qui servait à prévenir
les chasseurs, lorsqu'une baleine était signalée)**

Ceux-ci mettaient à l'eau les embarcations prévues pour la chasse et ramaient vers le large. Aux XII^e et XIII^e siècles, ces embarcations étaient petites ; si l'on en croit les sceaux de l'époque, elles n'étaient montées que par cinq ou six hommes chacune : un patron, un harponneur et trois ou quatre rameurs. Les rameurs pagayaient avec une seule rame, du côté opposé à la baleine, afin de ne pas gêner le harponneur. Le harpon était « *un grand javelot de fer forgé battu, long de cinq ou six pieds ou plus, à la pointe acérée et tranchante, aigüe et triangulaire, en forme de sagette.* » (Cleirac : *Us et coutumes de la mer*).

La corde du harpon n'était pas reliée au canot mais à un flotteur, afin de suivre les mouvements de l'animal blessé. Celui-ci donnait des coups de queue suffisamment violents pour faire couler les embarcations ; les chasseurs évitaient donc de s'approcher de la queue et visaient plutôt la partie proche de la tête. Au premier coup de harpon, la baleine plongeait (elle « sondait », disaient les marins basques). Les chasseurs la suivaient en se guidant sur le flotteur ou sur le sang qui s'échappait de sa blessure. Ne pouvant rester longtemps sous l'eau, la baleine revenait à la surface pour respirer. Le harponneur lançait alors un nouveau harpon, et le processus recommençait jusqu'à l'épuisement complet de l'animal. Il ne restait plus aux chasseurs qu'à l'achever et à le pousser vers la plage pour le dépecer.



Dessin du sceau de Fontarabie

(Le dessin du sceau de Fontarabie montre une barque montée par quatre hommes : le patron, deux rameurs et un harponneur. La baleine a déjà reçu deux harpons, qui sont restés plantés dans son corps ; le marin s'apprête à en lancer un troisième. Il tient le harpon d'une main et, de l'autre, écarte la ligne pour ne pas être gêné. Le patron, assis à l'arrière, lève le bras, comme pour faire signe à son matelot de lancer. L'extrémité libre de la ligne du harpon n'est pas fixée à l'embarcation, mais à une sorte de flotteur qu'on aperçoit sur l'avant, à la surface de la mer.)

Les chasseurs de baleines à Bayonne, témoignage d'un voyageur

« Cette pêche est très dangereuse parce que, pour prendre la baleine, il faut la combattre et dans ces combats on est souvent blessé par suite de la fureur qu'elle met à se défendre. Dès qu'on s'aperçoit qu'une baleine se rapproche de terre – ce qui a lieu à une certaine époque de l'année – et qu'on remarque qu'elle est fatiguée, on lance en mer des barques montées par de nombreux pêcheurs qui d'abord se dirigent au large, puis tournent la proue vers la terre et se mettent à ramer. Or la baleine, comme il arrive avec tous les cétacés, ne peut pas demeurer longtemps sous l'eau, mais monte souvent à la surface de l'eau pour respirer. Saisissant ce moment, les pêcheurs, de leurs bateaux, lui lancent des tridents auxquels sont attachées des cordes. Le monstre, dès qu'il se sent blessé, entre dans une grande fureur, plonge et va droit aux barques contre lesquelles il frappe avec la queue relevée, et cela avec une telle violence que souvent les barques sont mises en pièces, et les pêcheurs sont obligés de s'enfuir au plus tôt en relâchant la corde attachée au trident, lequel reste dans le flanc de la bête et ne peut s'en détacher à cause de son extrémité recourbée. Le monstre reparaît-il pour respirer de nouveau, vite on lui lance d'autres tridents et cela continue jusqu'à ce que, plusieurs fois blessé, à bout de forces et toujours retenu par de nombreux cordages qui paralysent ses mouvements, il ne puisse plus se défendre. On le ramène alors de plus en plus près de terre, et dès qu'il se trouve dans des eaux peu profondes, les pêcheurs s'enhardissent jusqu'à l'approcher et l'achèvent facilement. Après cela, tout heureux de cette capture, ils s'empressent de tirer la bête sur la plage où son poids énorme fait de grands trous qui se voient encore pendant longtemps. Sans plus tarder on découpe la baleine. Une partie se vend fraîche et on assure que c'est de l'excellente viande ; une autre ; une autre se sale et de la tête, qui contient une graisse toute particulière, on extrait plusieurs tonnes d'huile. On dit que la langue est un mets exquis. En somme, on en retire une quantité de viande suffisante pour en expédier dans toutes les parties de la France, ce qui fait que la France tout entière peut manger d'une baleine.

« Une baleine ne rapporte jamais moins de deux cents ducats. On assure, cependant, que celles que l'on pêche ici ne sont pas les plus grandes, car celles-ci ne se laissent guère prendre, mais que ce sont de toutes jeunes, et on m'a raconté comme quoi il arriva une fois qu'une grande baleine étant accourue au secours de son baleineau, qu'on pourchassait, sa fureur fut telle que plusieurs pêcheurs perdirent la vie et que les autres furent contraints d'abandonner leur proie et de s'enfuir au plus vite. Ce doit être un énorme poisson si j'en juge par les fanons qu'on m'a montrés à Bayonne et qu'il a plein le corps. Avec ces fanons, qui sont comme des vertèbres, on fabrique des baguettes noires. »

Andrea NAVAGERO
Bayonne et le Pays Basque en 1528
(Extrait du voyage d'un ambassadeur vénitien
en France et en Espagne)

Aussitôt la baleine échouée, elle était dépecée. Tout le village participait à l'opération, car la qualité de l'huile était d'autant meilleure qu'elle avait été prélevée tôt. La graisse de l'animal était découpée à la hache et fondue dans des fours construits sur la plage. Une baleine pouvait produire trente à quarante tonneaux d'huile.



Le dépeçage de la baleine
(D'après un ouvrage du xvi^e siècle – BNF)

Le métier de chasseur de baleines

L'organisation professionnelle des chasseurs de baleines était différente selon les villes. À Bayonne, à Saint-Sébastien, à Bermeo, ils étaient regroupés en confréries ou en corporations. À Biarritz, on ne trouve pas trace d'une telle organisation.

Les bénéfices d'une chasse à la baleine étaient répartis entre les différents harponneurs et propriétaires de pinasses. Le harponneur qui avait frappé le premier recevait une somme plus élevée que ses collègues. Le seigneur local avait des droits sur les baleines, au titre du droit d'épave. À l'origine, en effet, les Basques se contentaient de dépecer les baleines échouées, sans aller les chercher au large. À Biarritz, la valeur totale des deux premières baleines dépecées dans l'année revenait au roi, ainsi que le dixième des suivantes. Les autorités ecclésiastiques percevaient aussi un pourcentage sur la vente, ainsi que le meilleur morceau des animaux, la langue.

Au fil du xv^e siècle, les baleines cessèrent de fréquenter les eaux du golfe de Gascogne. À partir du siècle suivant, les Basques durent armer des navires de plus fort tonnage pour aller les chercher dans les mers froides du nord de l'Atlantique.

BERMEO et LEQUEITIO : Deux ports espagnols de chasseurs de baleines



Le sceau de la ville espagnole de Bermeo (province de Biscaye) représente une barque de chasseurs de baleines à la poursuite d'un cétacé. L'embarcation est montée par quatre rameurs. La partie supérieure du sceau comporte un visage humain et deux loups. Ces derniers appartiennent aux armoiries de la famille Lopez de Haro, qui fonda Bilbao.



Lekeitio (Lekeitio, en basque) est également un port de Biscaye. Son sceau représente une baleine et son baleineau, poursuivis par une barque à trois rameurs. Un marin, debout à l'avant de l'embarcation, s'apprête à harponner la baleine.

(d'après DURO : *La Marina de Castilla*
page 218)



Sceau de Biarritz

Les marins de Biarritz, sur la côte du Pays basque, pratiquaient au Moyen Âge la chasse à la baleine, ainsi qu'il apparaît sur le sceau de la ville et sur son blason. Le dessin du sceau représente une barque montée par cinq hommes, dont l'un s'apprête à harponner une baleine. Il tient son harpon de la main droite, tandis que la ligne du harpon est enroulée autour de son avant-bras gauche. À l'arrière, le patron tient l'aviron de gouverne. Les trois autres hommes sont des rameurs. Légende : *SIGILLUM CONSILII DE BEIARRIZ* (« Sceau des consuls de Biarritz »).

Page précédente, sceaux de deux ports espagnols de chasse à la baleine : Bermeo et Lequeitio.



Guerre de Sécession

UNE BATAILLE NAVALE AMÉRICAINE AU LARGE DE CHERBOURG

A Chantal D., de Cherbourg, avec mon amical souvenir

Depuis leur création, à la fin du XVIII^e siècle, les États-Unis d'Amérique sont une fédération d'États. En 1861, une dizaine d'États du Sud du pays décident de « faire sécession », c'est-à-dire de quitter la fédération. Il en résulte une guerre civile entre le pouvoir fédéral (les Nordistes ou Fédéraux) et les États sécessionnistes du Sud (les Sudistes ou Confédérés). Cette guerre est principalement terrestre, hormis quelques épisodes maritimes ou fluviaux.

Aussi curieux que cela puisse paraître, l'un de ces épisodes se déroule dans les eaux métropolitaines françaises ! Il s'agit d'une bataille navale ayant opposé un navire sudiste à un navire nordiste, le 19 juin 1864, au large de Cherbourg.

L'Alabama et le Kearsarge

Dès le début du conflit, l'Angleterre manifeste une légère préférence pour les confédérés sudistes. L'idée de voir la puissance nord-américaine coupée en deux ne lui déplaît pas. Afin d'éviter tout incident diplomatique avec le gouvernement fédéral, la perfide Albion agit toutefois avec prudence. Elle prend beaucoup de précautions, par exemple, lorsqu'elle fait construire pour les confédérés, en 1862, la belle corvette *Alabama*, destinée officiellement à une utilisation commerciale. L'*Alabama* est une goélette de 1 000 tonnes (un *sloop*, disent les Anglais). Il est gréé en trois-mâts et dispose d'une machine à vapeur qui lui assure vitesse et manœuvrabilité. Les confédérés confient le commandement de ce navire à un capitaine chevronné, du nom de Raphaël Semmes.

Parti d'Angleterre en juillet 1862 (officiellement pour une « promenade en mer »), l'*Alabama* traverse l'Atlantique et va pratiquer, pendant un an et demi, une guerre de harcèlement ininterrompue contre les navires nordistes. Raphaël Semmes est un corsaire moderne (un pirate, disent les Nordistes), qui arraisonne tous les navires marchands ennemis croisés sur son chemin. Il tient la mer pendant 534 jours sur l'Atlantique, l'océan Indien et la mer de Chine, alimenté en charbon et en vivres par un bâtiment ravitailleur. Il capture soixante-six bâtiments, en brûle une cinquantaine d'autres, fait deux mille prisonniers qu'il confie à des navires ou à des ports neutres. Le tout sans perdre un seul homme¹ ! Au printemps 1864, après une telle campagne, l'*Alabama* a bien besoin de réparations ! Semmes met le cap sur la Manche ; il espère se faire réparer à Cherbourg.

Il va sans dire que les exploits de l'*Alabama* irritent profondément le gouvernement fédéral. Celui-ci, dès 1862, affecte un de ses navires à la chasse et – si possible – à la neutralisation du corsaire. Ce bâtiment nordiste est la corvette *Kearsarge*, commandée par le capitaine John Winslow.

¹ A l'exception d'un matelot, mort accidentellement en manipulant une arme.



Le CSS *Alabama* (CSS = *Confederate States Ship* : Navire des États confédérés)

Les deux navires sont de la même catégorie. Ils ont des caractéristiques comparables. Tous deux sont munis d'une machine à vapeur ; l'*Alabama* est peut-être un peu plus rapide que son adversaire, sans que cette différence soit déterminante. L'*Alabama* possède une puissance de feu légèrement supérieure à celle du *Kearsarge*, mais ses poudres sont de moins bonne qualité. En outre, L'*Alabama* n'est pas blindé, alors que son adversaire s'est confectionné, avant le combat, un blindage de fortune au moyen de ses chaînes d'ancres. Quant aux deux capitaines, ils ont la même hargne de se battre et de gagner.

Caractéristiques comparées de l'<i>Alabama</i> et du <i>Kearsarge</i>		
Caractéristiques	<i>Alabama</i>	<i>Kearsarge</i>
Longueur hors-tout	67 mètres	70,75 mètres
Longueur quille	64 mètres	60,70 mètres
Largeur au maître-bau	9,75 mètres	10 mètres
Déplacement	1 040 tonnes	1 031 tonnes
Effectif	120 hommes	140 hommes
Armement	1 pièce rayée de 7" 1 pièce lisse de 8" 6 pièces de 32 livres	2 pièces lisses de 11" 1 pièce de 30 livres 4 pièces de 32 livres

Au début du mois de juin 1864, l'*Alabama* se dirige vers Cherbourg. Le *Kearsarge* le suit. Cette fois, ils vont se rencontrer.

Cherbourg, juin 1864

L'*Alabama* atteint les abords de Cherbourg le 11 juin, mais les autorités françaises, soucieuses de leur neutralité dans la guerre civile américaine, le font attendre un peu ; elles ne lui accordent qu'une brève escale de ravitaillement. Ceci laisse le temps au *Kearsarge* de rallier la Manche et de croiser à quelques milles du port, en attendant la sortie de son adversaire. Cette situation provoque une grande effervescence dans la ville et la région voisine, et même à Paris. La presse se charge d'attiser la curiosité du public et celui-ci afflue bientôt à Cherbourg pour assister *de visu* à un combat naval. Des curieux viennent spécialement de Paris par train ; certains louent même des bateaux pour ne rien rater du spectacle.



L'USS Kearsarge

Le matin du 19 juin, enfin, l'*Alabama* sort du port. Les autorités portuaires le font raccompagner par le croiseur *La Couronne* jusqu'à la limite des eaux territoriales. Semmes défie Winslow, et le combat commence en fin de matinée, par beau temps, belle mer, et sous le regard de quelques amateurs d'émotions fortes. Il dure un peu plus d'une heure et se traduit par une incontestable supériorité de l'USS *Kearsarge*. L'*Alabama*, percé de toutes parts, doit amener son pavillon. Après quoi, il coule. Vingt-six marins sudistes perdent la vie dans ce bref affrontement. Les autres, dont le capitaine Raphaël Semmes et ses officiers, sont recueillis par le yacht anglais *Deerhound* et conduits à Southampton, échappant ainsi à la captivité. Dans le journal de bord du *Kearsarge*, le capitaine Winslow résume l'événement par une simple phrase : « Aujourd'hui 19 juin de l'année 1864, j'ai coulé l'*Alabama* au large des côtes françaises ».

Les deux textes ci-dessous illustrent cette action peu banale. L'un est rédigé par un journaliste de l'époque, l'autre par un témoin oculaire. Guy LE MOING¹.

¹ Les principales sources de cet article sont :

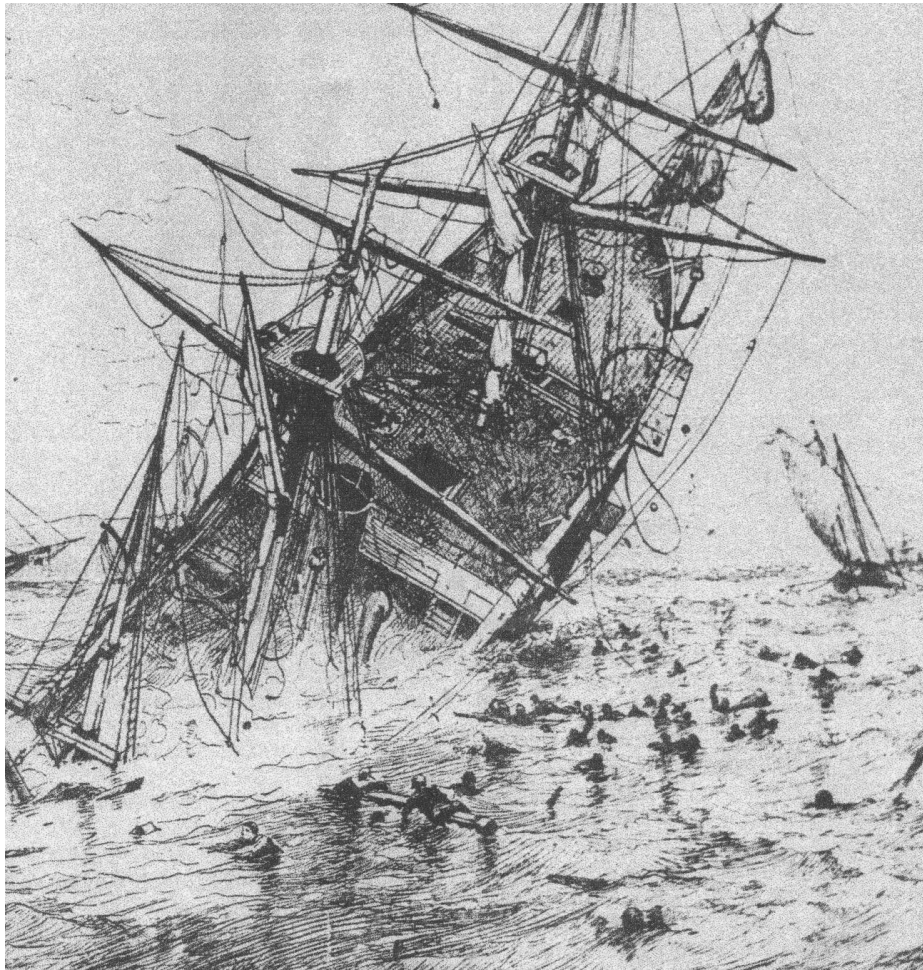
- Jeff DEMANGE : *La Guerre de Sécession au large de Cherbourg*. In « Historama » n° 330, mai 1979.
- Frederick Milnes EDGE : *An Englishman's view of the battle between the Alabama and the Kearsarge*. New York, Anson, 1864.
- Guy LE MOING : *Les 600 plus grandes batailles navales de l'Histoire*. Marines Editions, Rennes, 2011.



Captain Semmes



Captain Winslow



Le naufrage de l'*Alabama*

LA BATAILLE DU 19 JUIN 1864 A CHERBOURG vue par la presse

(Article extrait du *MONDE ILLUSTRÉ* du 2 juillet 1864)



« **Combat naval en vue de Cherbourg** – Le 14 juin, l'*Alabama*, navire de la marine du Sud, entra dans le port de Cherbourg pour s'y réparer et faire du charbon. Trois jours après, on aperçut le navire du Nord le *Kearsarge*, qui depuis longtemps était à sa poursuite et qui se mit à croiser devant la rade avec manifestement l'intention d'atteindre son adversaire à sa sortie en dehors des eaux françaises.

Le 15, le capitaine du *Kearsarge* reçut une lettre du capitaine de l'*Alabama*, le prévenant qu'il était prêt à lui livrer combat et qu'il le lui présenterait aussitôt ses réparations terminées. Le *Kearsarge* fit répondre qu'il attendait.

La nouvelle de ce défi se répandit dans la ville et y excita plus vive anxiété. Les deux bâtiments étaient à peu près de même force et tout laissait présager que le combat ne se terminerait que par la capture ou par la destruction d'un des adversaires.

L'*Alabama* était un sloop de troisième classe jaugeant 1 040 tonneaux (1) ; son armement se composait comme suit : un canon rayé Blakeley de 7 pouces, boulet de 68 livres, un canon lisse sur pivot de 8 pouces, boulet de 100 livres, et six canons de 32 livres sur les côtés.

L'équipage était de 120 hommes.

Le *Kearsarge* est un navire de même classe, de 1 031 tonneaux (2) ; il est armé de sept canons de la force suivante : deux de 11 pouces, boulets de 150 livres à pivot sur le pont, quatre de 32 livres sur les côtés, et un de trente livres. L'équipage, officiers et matelots, était de 157 hommes.

Le 18, le capitaine de l'*Alabama* prévint le préfet maritime que son intention était de partir du port le lendemain dimanche vers 10 heures du matin. Ce jour-là même arrivait à Cherbourg un train de plaisir amenant 1 200 Parisiens qui furent témoins du combat.

La frégate cuirassée *La Couronne* reçut l'ordre d'escorter l'*Alabama* jusqu'en dehors des eaux françaises, pour faire respecter les règlements maritimes, et le quitta lorsqu'elle eut atteint la distance de 9 milles, distance réglementaire pour rentrer dans le port.

L'*Alabama*, resté libre, se dirigea immédiatement vers la pleine mer et mit trois quarts d'heure pour arriver à portée du *Kearsarge*. À un mille de distance, il ouvrit un feu très vif, mais avant de lui répondre, le *Kearsarge* vira de bord afin de se placer entre la terre et son ennemi et pour arriver à une portée aussi rapprochée que possible, ses canons avant chargés pour une distance de 500 yards.

En voyant cette manœuvre, l'*Alabama* fit une seconde décharge de ses pièces de tribord, tandis que le *Kearsarge* s'approchait toujours. Enfin, celui-ci ouvrit la lutte.

Les navires, pour éviter de se dépasser l'un l'autre et pour conserver la position respective de leur tir, durent combattre en décrivant un cercle. Les deux vaisseaux évoluèrent autour d'un centre commun, à une distance d'environ un demi-mille. Après une heure et deux minutes de combat, criblé de boulets et faisant eau par plusieurs avaries, l'*Alabama* amena son pavillon et envoya un canot à son ennemi pour le prévenir de sa situation. Deux bordées néanmoins furent encore envoyées par le *Kearsarge* sur l'*Alabama* qui, malgré tous ses efforts pour regagner la terre, coula à pic à plusieurs milles du port.

Les canots de l'*Alabama* commencèrent le sauvetage ; un yacht anglais, le *Deerhound*, qui se tenait à peu de distance, a recueilli le capitaine, le premier lieutenant, plusieurs autres officiers et vingt-six matelots. Les canots du *Kearsarge*, ainsi que quelques pilotes français qui avaient assisté de près au combat, ont sauvé soixante-huit matelots.



Le combat du *Kearsarge* et de l'*Alabama* à Cherbourg

Nous sommes heureux de constater un trait d'héroïsme qui, à côté de la rage sanguinaire qui animait les combattants, fait le plus grand honneur à l'humanité. Au moment où l'*Alabama* sombrait, alors que tous les hommes valides cherchaient à se réfugier dans les canots ou à s'accrocher aux débris flottants, le chirurgien de ce navire était en train de panser un matelot blessé ; il ne voulut pas quitter le vaisseau avant d'avoir terminé sa mission d'humanité et périt en accomplissant son œuvre de dévouement.

Les pertes de l'*Alabama*, selon le rapport de son capitaine, s'élèvent à trente hommes dont neuf morts et vingt et un blessés. Celles du *Kearsarge* n'ont été que de trois blessés (3).

L'*Alabama*, avant de quitter le port, avait déposé l'argent et tous les objets précieux qu'il possédait, entre autres quarante chronomètres provenant de navires de commerce dont il s'était emparé. Avant le combat, le *Kearsarge* suspendu les chaînes de ses ancres à ses flancs pour protéger ses chaudières à vapeur. Cette espèce de blindage, recouvert de légères planches de bois, le préserva de graves avaries. [...] » A. HERMANT

(1) Il faut lire, je pense : « déplaçant 1 040 tonnes ».

(2) Même remarque que ci-dessus.

(3) Le rapport du capitaine Semmes indique effectivement neuf morts. Il semble que leur nombre soit beaucoup plus proche de trente, voire de quarante. Par ailleurs, l'un des blessés du *Kearsarge* serait décédé peu après.

LA BATAILLE DU 19 JUIN 1864 A CHERBOURG

racontée par un témoin oculaire

(Témoignage extrait de l'ouvrage de Valérie Feuillet :
QUELQUES ANNÉES DE MA VIE. Éd. Calmann-Lévy, 1894)



« Comme nous arrivions sur le grand mur de la digue, le brouillard se leva et nous aperçûmes à l'horizon un point noir immobile ; c'était le *Kearsarge* qui guettait sa proie.

Il était dix heures quand le premier coup de canon fut tiré. Jusque-là, les deux navires s'étaient provoqués en courant des bordées d'une grâce terrible. Quand ils eurent rétréci leur cercle, ils s'arrêtèrent, se mesurèrent comme deux lutteurs, puis marchant l'un sur l'autre, échangèrent en même temps le feu de leurs batteries. Un nuage noir les enveloppa, et sema de plaques sombres la mer tranquille comme un lac. Des colonnes d'une fumée épaisse arrivèrent jusqu'à nous et nous cachèrent un instant les espaces. Quand elles eurent passé au-dessus de nos têtes, nous aperçûmes de nouveau les combattants. Ils reprenaient haleine ! Bientôt quelques flammes traversant les flancs du navire, nous avertirent que les canons recommençaient à tonner. Quelquefois on entendait leur

Lgrondissement formidable, quelquefois le vent l'emportait vers d'autres plages. À travers les obscures vapeurs de la poudre, on voyait les boulets tomber dans la mer, puis sortant du gouffre qu'ils avaient entr'ouvert, des gerbes d'écume légère, s'élever au-dessus des flots.

Personne ne pouvait prévoir l'issue du combat. Pas un des navires ne paraissait souffrir de cette effroyable lutte. L'un et l'autre conservaient leurs mâts, leurs cheminées, leurs pavillons. Tout l'*Alabama* frémit. On eut dit qu'un tremblement sous-marin ébranlait ses entrailles. Quelques vagues gigantesques l'enveloppèrent, puis s'affaissèrent autour de lui, laissant voir à son avant un trou béant. L'ennemi impitoyable continuait le feu de ses batteries. L'*Alabama* ne répondait plus. Bientôt ses mâts, ses cheminées volèrent en éclat dans les airs. Il essaya de fuir et de gagner la côte, mais l'eau entrant dans sa chaudière arrêta sa marche. Il hissa son pavillon de détresse. Peu de temps après, nous vîmes ce malheureux navire pencher la pointe de son avant vers la mer et disparaître dans les profondeurs. Pendant cela, nous essuyions nos larmes, et le *Kearsarge* rentra dans le port à la place du vaisseau vaincu.

Quelques barques françaises et anglaises s'avancèrent à toutes voiles pour tâcher de sauver l'équipage. Nous regagnâmes Cherbourg avec les embarcations qui ramenaient les blessés et les morts. Les malheureux blessés étaient couchés au fond des barques, recouverts par un morceau de voile. On entendait leurs gémissements malgré le bruit des rames. Quelquefois un bras soulevait la toile et se dressait vers le ciel, semblant reprocher à Dieu d'avoir permis ces ravages. Nous étions à peu près de la moitié de la route quand nous aperçûmes une espèce de radeau surmonté d'une tête humaine. Il s'avancait vers nous au milieu des débris du navire que la mer charriait. Nous reconnûmes bientôt que ce radeau était une cage à poules sur laquelle un homme, ou plutôt un morceau d'homme, était attaché : les deux jambes manquaient à ce cadavre qui vivait encore. C'était horrible à voir. On s'empara du misérable et on l'étendit dans une des barques, mais il n'y fut pas plus tôt descendu, que poussant un cri profond, il rendit l'âme.

Il nous devint impossible de supporter plus longtemps de tels spectacles. Nous priâmes l'amiral de reprendre le large et nous nous séparâmes des bateaux mortuaires. Une heure après, nous remontions les escaliers du quai avec le capitaine du *Kearsarge* qui entra triomphalement dans la ville, les pistolets à la ceinture et le visage noirci de poudre. » V.F.



LES « LOUPS » DE MER ou la longue histoire des navires ratés (Suite)

Loup : « *TECHN. Erreur, oubli, malfaçon irréparable dans la confection d'un ouvrage.* » Le Petit Larousse illustré, 2001

Les techniques de construction navale se sont lentement perfectionnées au fil des siècles. Elles nous ont donné des bateaux de plus en plus grands, de plus en plus « marins », de plus en plus sûrs. Elles ont aussi produit, parfois, des ratés spectaculaires, dont les historiens ne parlent qu'avec une pudeur gênée.

Nous continuons dans ce numéro une série d'articles relatifs à des « navires ratés » ou supposés tels.

Le destroyer britannique *Cobra* se casse en deux lors de son premier voyage (18 septembre 1901 – 67 morts)¹

Le mardi 17 septembre 1901, vers 11 h du matin, le destroyer *Cobra* quitte Newcastle, son port de construction, pour se rendre à Portsmouth où il est affecté. Pour ce premier voyage, il est pris en main par un équipage réduit : une cinquantaine d'hommes sous les ordres du lieutenant de vaisseau Bosworth Smith. Plusieurs ingénieurs civils sont également à bord pour observer le comportement du navire et de sa machine.

Le *Cobra* occupe une grande partie de l'après-midi à la compensation de ses compas, dans l'estuaire de la Tyne. Il est 17 h quand il peut, enfin, prendre le chemin de la haute mer. La météo est mauvaise et empire encore pendant la nuit ; le *Cobra* est fortement secoué. Au petit jour, il aperçoit le bateau-feu de Outer Dowsing et se déroute légèrement pour l'identifier avec certitude. L'équipage du bateau-feu observe le destroyer qui s'approche « en plongeant lourdement » dans les lames ; soudain le navire s'arrête ; des nuages de vapeur apparaissent et, quand ils se dissipent, le *Cobra* est cassé en deux. L'arrière coule presque aussitôt tandis que l'avant se met à dériver au fil du vent et des courants. Le témoignage des survivants confirme cette tragique brutalité des faits, mais apporte un élément nouveau : plusieurs ont ressenti un léger choc, précédant de quelques minutes la rupture de la coque. Comme si le navire avait touché le fond ou heurté un objet flottant.

Les embarcations du *Cobra* comprennent une baleinière, un dinghy et trois berthons. La baleinière chavire en atteignant l'eau. Les berthons ne peuvent pas être dépliés à temps. Douze hommes parviennent à prendre place dans le dinghy et sont recueillis par un navire ; ce sont les seuls survivants du naufrage. On raconte que le lieutenant de vaisseau Smith, les bras croisés sur la passerelle, a attendu stoïquement la mort.

Une Cour Martiale est réunie quelques semaines après le naufrage pour en chercher les responsabilités. Très vite, elle met en cause la conception du navire. Le *Cobra* se caractérise en effet par plusieurs innovations : il est mû par une turbine à vapeur ; son tirant d'eau est très faible par rapport à sa longueur ; il a été allégé afin de favoriser la vitesse... mais au détriment, peut-être, de la solidité. Ce long navire fin et peu pesant a donc tendance à se tenir en équilibre sur la crête des vagues, ce qui provoque des efforts intenses à la partie centrale de la coque. La Cour s'en tient à cette hypothèse, défavorable au concepteur. Une commission d'enquête technique est désignée, mais n'apporte guère d'éclairages nouveaux.

Les officiels n'attachent pas d'importance à la déclaration des survivants, selon laquelle un choc avait précédé la cassure de la coque. Les constructeurs du navire essaient de privilégier cette piste ; le commandant d'un cargo témoigne qu'il a heurté des épaves flottantes, au même endroit, la veille ; un scaphandrier affirme que la quille du *Cobra* porte une trace d'impact. L'hypothèse d'un choc n'est pas prise au sérieux. Elle constitue pourtant une explication plausible : un trou dans la coque, provoqué par une épave, aurait pu suffire à affaiblir une structure déjà fragile et à provoquer la cassure ; les catastrophes ont rarement une cause unique ! Guy LE MOING

¹ Article extrait de l'ouvrage de Guy LE MOING : *Et l'océan fut leur tombe*. Marines Editions.



ANNIVERSAIRES

Il y a 30 ans

Vendredi 7 avril 1989 – Naufrage du sous-marin soviétique *Komsomolets* – Le 7 avril 1989, un incendie se déclare à l'intérieur du sous-marin nucléaire, alors qu'il navigue en plongée au large des côtes de Norvège. Le feu prend rapidement de l'ampleur, ce qui oblige le commandant à faire surface, puis à faire évacuer le navire. Quand les secours arrivent sur les lieux, le *Komsomolets* a coulé. Bilan : 42 morts.



Le sous-marin *Komsomolets*

Il y a 80 ans



Le cuirassé *Tirpitz*

Samedi 1^{er} avril 1939 – Lancement du cuirassé allemand *Tirpitz* – Quand il est lancé à Wilhelmshaven, le 1^{er} avril 1939 en présence d'Hitler, le *Tirpitz* est le plus grand cuirassé d'Europe. Il mesure 251 mètres et déplace 43 000 tonnes. Il sera bombardé et coulé le 12 novembre 1944, dans le fjord de Norvège où il a passé pratiquement toute la guerre.

Il y a 100 ans

Avril 1919 – Les mutineries de la flotte française en mer Noire – Aussitôt après l'armistice du 11 novembre, une escadre française est envoyée en mer Noire pour intimider le régime soviétique qui vient de s'installer en Russie. Un mouvement de contestation prend naissance dans les équipages au printemps 1919 et se transforme rapidement en mutinerie. Le désordre se prolonge pendant les mois de mai et de juin ; il touche même certains navires à Toulon et à Bizerte.



Le drapeau rouge au mât des navires français

Il y a 230 ans



Le capitaine Bligh abandonné en mer

Avril 1789 – La révolte de l'équipage du *Bounty* – Le *Bounty* a quitté l'Angleterre, fin 1787, avec une mission spéciale : aller chercher des plants « d'arbres à pain » dans une île du Pacifique, afin de les transplanter dans les Caraïbes. Il est commandé par le lieutenant de vaisseau Bligh, un officier autoritaire qui tyrannise son équipage. A tel point que celui-ci se mutine en avril 1789, sous l'impulsion du lieutenant Christian. Le capitaine Bligh et ses plus fidèles marins sont abandonnés dans une chaloupe au milieu du Pacifique, et le *Bounty* fait route vers Tahiti avec le reste de l'équipage...



COURRIER DES LECTEURS

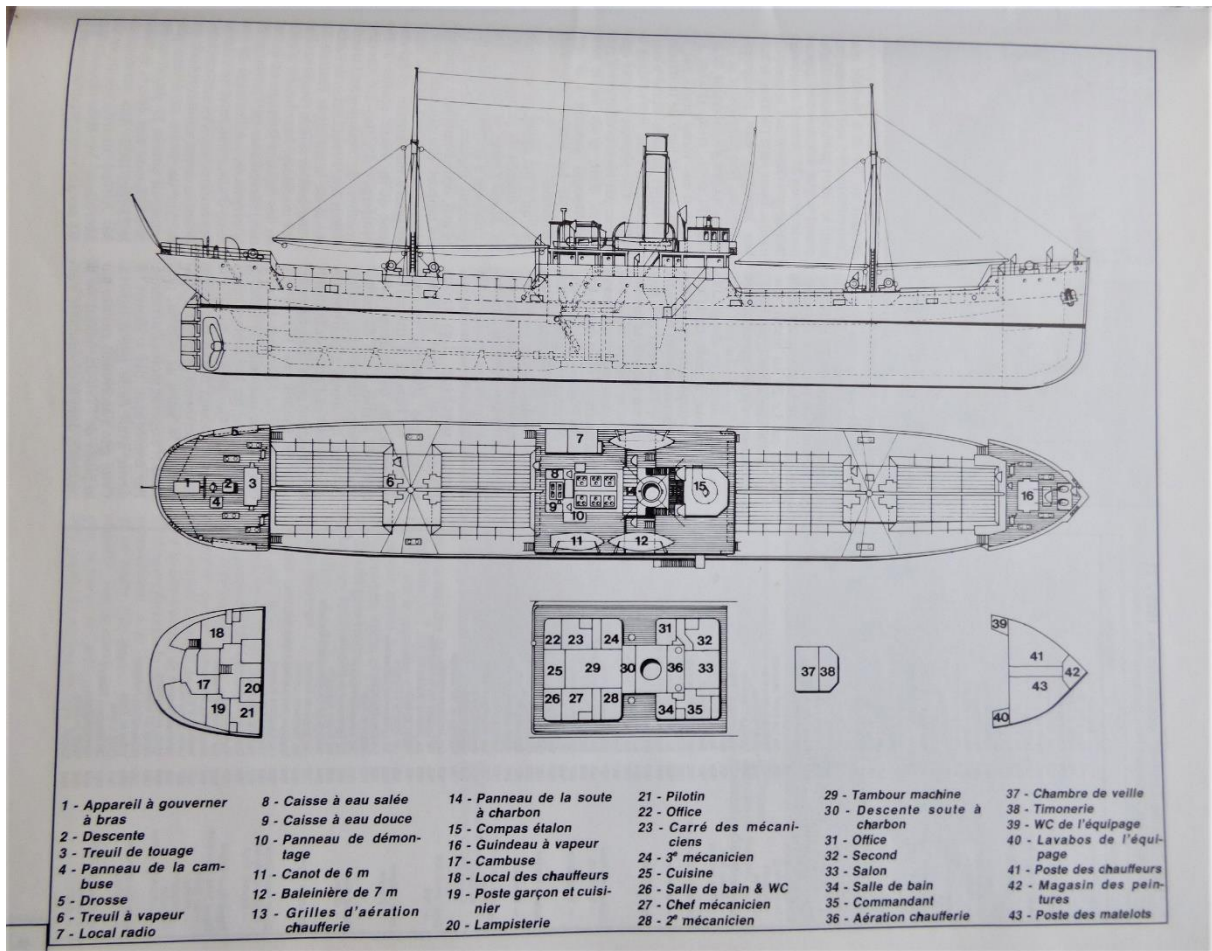
● **Alain Foulonneau (Merci à lui de sa persévérante contribution à SILLAGES !)** nous apporte un complément d'informations intéressant sur les accidents répétés des *Marie-Louise* durant l'entre-deux-guerres :

« La revue *Marine-Yachting-Guerre-Commerce* avait publié dans son n°7 de mai-juin 1990 un article consacré à la tragédie des *Marie-Louise*. L'article, sous la plume de Jean Ménager, concluait que la tragédie était due à une accumulation de circonstances. Parmi elles, la conception de ces charbonniers qui avaient des panneaux de cales trop grands et trop fragiles, ainsi que des ballasts de lest latéraux qui pouvaient se révéler dangereux dans certaines conditions de navigation. Les grands panneaux de cale avaient été adoptés pour faciliter et accélérer le chargement, les ballasts latéraux pour occuper un espace jamais rempli par le chargement. Mais s'étaient ajoutées à cela des imprudences et des négligences de la part des équipages. Après les recommandations des deux comités d'enquête, la carrière des *Marie-Louise* se poursuivit sans problème et certains d'entre eux naviguèrent jusque dans les années 60. La tragédie des *Marie-Louise* sert aussi d'enseignement, et les charbonniers suivants furent dotés de grands panneaux de cale métalliques, bien plus sûrs que les traditionnelles traverses de bois recouvertes de toile, que les paquets de mer arrachaient trop facilement, surtout quand elles étaient mal arrimées. Je te joins le plan de ces bateaux qui figurait dans l'article. » A.F.

● **Certains lecteurs apportent à SILLAGES des compléments d'informations que je m'empresse de retransmettre. D'autres préfèrent m'envoyer un mot gentil, un compliment, un merci. Je suis très sensible à cette délicatesse, et je les en remercie. Je cite, pêle-mêle, parmi les plus récents :**

« Comme d'habitude, je me suis jeté sur SILLAGES dès que je l'ai reçu » (Alain F.) ... « Je l'attends avec impatience tous les mois » (Chantal D.) ... « Je te remercie de ce nouveau et beau numéro » (Jean-Claude L.) ... « Et encore et toujours merci. Maintenant on attend SILLAGES avec impatience. Merci » (Franck B.) ... « Bien reçu. Merci Guy » (Jean-François Z.) ...

« Passionnant ce SILLAGES » (Luc C.) ... « Merci Guy. Tes numéros de SILLAGES sont toujours aussi attrayants. Anecdotes et surprises jalonnent avec délice leur lecture » (Gérard P.) ... « Bravo pour ce magnifique travail » (Chantal B.) ... **Un grand merci à tous !**



Le plan des *Marie-Louise*



PHILATÉLIE – VEXILLOGOLOGIE – SIGILLOGRAPHIE

Voir fiches, pages suivantes.

DOUVRES



La ville

Douvres (en anglais *Dover*) est une ville côtière et portuaire du comté du Kent, dans le sud-est de l'Angleterre. Elle est située à 35 km des côtes françaises et du cap Gris-Nez. C'est donc la ville du Royaume-Uni la plus proche de la France. Au Moyen Âge, elle faisait partie du groupe initial des *Cinque Ports**.

*Confédération formée au Moyen Âge par cinq ports anglais, afin d'assurer la police maritime dans la Manche orientale et le pas de Calais. Les cinq ports initiaux étaient Douvres, Sandwich, Romney, Hythe et Hastings, auxquels s'ajoutèrent plus tard Rye et Winchelsea.

Le sceau

Datation – Le sceau de Douvres date de la fin du XIII^e siècle ou du tout début du XIV^e. Certains documents avancent la date de 1284, d'autres de 1305.

Description – Le sceau de Douvres rassemble tous les éléments habituels des représentations des navires d'époque : châteaux à l'avant, à l'arrière et en haut de mât, deux matelots halant un câble, un homme grim pant dans la mâture pour déferler la voile, deux trompettes sur le château avant, le pavillon des *Cinque Ports* à l'arrière, et une flamme à trois pointes en tête de mât. Quelques originalités sont à noter cependant. En premier lieu, les châteaux ne sont plus des constructions provisoires ; ils sont parfaitement intégrés à la structure du bâtiment et ne semblent pas amovibles. Le navire comporte un beaupré, qui servait sans doute à établir une petite voile destinée à le faire lofer. La gouverne latérale est placée à bâbord, ce qui semble contraire à l'usage.



Les trompettes

Légende – *SIGILLUM COMMUNE BARONUM DE DOVORIA* (« Sceau commun des barons de Douvres »).

USS CONSTITUTION (USA, 2012)



Timbre émis par les États-Unis d'Amérique pour célébrer le 200^{ème} anniversaire de la guerre de 1812 contre la Grande-Bretagne, au cours de laquelle s'illustra la frégate *Constitution*, symbole de la création de l'US Navy.



Le timbre

FICHE TECHNIQUE			
Pays d'émission	USA	Dimensions timbre(s)	40 x 30 mm
Date d'émission	18 août 2012	Dimensions feuillet	
Tirage		Dessinateur	
Impression	Photogravure	Graveur	
Couleur	Polychrome	Référence Yvert & Tellier	US 4522
Filigrane		Valeur faciale	Sans
Dentelure	Coupe serpentine 10 ¾		

Le navire

Le 27 mars 1794, un décret du Congrès autorisait la construction de six grandes frégates ; ce *Naval Act* est considéré comme l'acte de naissance de la marine de guerre des États-Unis. Les six frégates avaient pour noms : *United States*, *Constellation*, *Constitution*, *Chesapeake*, *Congress* et *President*. Elles constituèrent l'embryon de la future *US Navy*. Deux furent capturées par les Anglais et incorporées dans la *Royal Navy* (*Chesapeake* et *President*) ; trois furent démantelées à la fin de leur carrière normale (*United States*, *Constellation* et *Congress*) ; la sixième – la *Constitution* – est toujours à flot aujourd'hui et perpétue le souvenir de la création de l'*US Navy*.

Construite entre 1794 et 1797 aux chantiers Hartt de Boston, la *Constitution* avait des caractéristiques remarquables et surpassait toutes les frégates anglaises de son époque. Ses flancs en chêne massif de 40 à 50 cm d'épaisseur lui avaient valu le surnom de *Old Ironsides* (« la vieille aux flancs de fer »). Cette robustesse de la coque ne retirait rien aux qualités nautiques de la frégate : avec ses 3 900 m² de toile, elle pouvait filer 14 nœuds aux allures portantes et remonter facilement le vent quand celui-ci était contraire. Elle était, en outre puissamment armée : vingt-quatre caronades, trente canons de 24 livres et une pièce de chasse à l'avant. Son équipage atteignait cinq cents hommes.

Sous les ordres du capitaine Samuel Nicholson, la *Constitution* reçut son baptême du feu dans les eaux des Caraïbes, durant la « quasi-guerre » qui opposa les États-Unis à la France durant les dernières années du siècle. Elle participa ensuite à la guerre contre les Barbaresques de Tripoli en Méditerranée, puis rentra à New York en 1807 pour une remise en état complète. Ses plus brillants faits d'armes eurent lieu durant la guerre de 1812 contre l'Angleterre.

Sa première grande victoire fut remportée le 19 août 1812, sous le commandement du capitaine Isaac Hull, contre la frégate anglaise la *Guerriere*. Hull manœuvra habilement pour se rapprocher, tout en évitant les boulets ennemis. Quand il fut tout près de la *Guerriere*, il tira de toutes ses pièces et la réduisit à l'état d'épave. Le capitaine anglais James Dacres dut amener ses couleurs. Le combat n'avait duré qu'une demi-heure. Quelques mois plus tard, le 29 décembre, sous les ordres du capitaine Bainbridge, la *Constitution* livra un nouveau combat contre une frégate anglaise, la *Java*. L'action eut lieu le long des côtes brésiliennes et, à l'issue d'une puissante canonnade, la *Java* tenta de prendre la *Constitution* à l'abordage. Le capitaine anglais, grièvement blessé durant l'assaut, et son navire démâté, dut se résoudre à amener son pavillon.

Après le retour de la paix et de grosses réparations, la *Constitution* devint le navire amiral de l'escadre américaine de la Méditerranée. Elle revint à Boston en 1828 et fut déclarée inapte à la navigation, ce qui laissait prévoir sa destruction à brève échéance. Elle fut sauvée des démolisseurs par un grand élan populaire. Les Américains, relayés par la presse, se firent entendre du Congrès. Des crédits furent trouvés pour la remise en état de la frégate, qui effectua un tour du monde dans les années 1840.

Transformée en navire école durant la guerre de Sécession, la *Constitution* vint ensuite en France à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1878. Elle fut retirée du service actif en 1881, mais conservée comme navire de réception puis, à partir de 1907, comme musée flottant. La *Constitution* se trouve actuellement stationnée dans le port de Charleston, où elle est accessible à tous les amoureux du passé maritime.



INSOLITE !

Quand l'évêque de Nantes commandait une escadre

À l'époque où la France était dirigée par un cardinal, plusieurs évêques occupaient un rang élevé dans la hiérarchie de la Marine. Henri d'Escoubleau de Sourdis, archevêque de Bordeaux, avait rang de lieutenant général des armées navales. Moins connu est Monseigneur Beauvau, évêque de Nantes. L'individu, pourtant, ne manque pas de pittoresque.

Gabriel de Beauvau mena conjointement, pendant quelques années, une carrière militaire et une carrière ecclésiastique. À quelques jours d'intervalle, en avril 1636, il avait été nommé lieutenant général et évêque de Nantes. Ses obligations militaires l'empêchèrent de rallier son diocèse : il prit la mer dès le mois d'août suivant, à la tête d'une escadre de douze vaisseaux et d'une galère, pour aller renforcer la flotte française en Méditerranée. Cet intermède naval le conduisit en 1638 au siège de Fontarabie. Après quoi, il regagna Nantes pour se consacrer à la vie spirituelle. « *C'est un terrible évêque que ce sire-là, disait de lui Tallemant des Réaux, Quoique grand jureur, grand débauché, grand batteur et le plus méchant voisin du monde, le cardinal de Richelieu l'a fait évêque parce qu'il est son parent et qu'il est de bonne maison. Il a chez lui une fille bâtarde, mariée avec tout le ménage, et il consulte les avocats pour faire légitimer un bâtard qu'il a encore.* »



LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

- ***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.



● **Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'histoire.** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2
 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, La Méridienne, etc.
 Il est membre, également, de l'Association des Écrivains Bretons.

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 (Accès direct à SILLAGES via un visuel de la page d'accueil)
- Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :
www.meritemaritime-fnmm.com (rubriques : ACTUALITES-INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME)
- Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :
www.maisoncrivainsdelamer.fr (rubriques : RESSOURCES / BLOG LE MOING).

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr