

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 3

Juillet-août 2018

SOMMAIRE

| | |
|--|----|
| Bonjour !..... | 1 |
| Drebbel et son sous-marin à rames | 1 |
| La course du "Golden Globe" a 50 ans..... | 5 |
| Un amiral anglais... inventeur du sandwich | 8 |
| L'École navale en 1837-1839 | 9 |
| Insolite ! Notes de lecture..... | 11 |
| Déportation de prostituées en Louisiane (1719) | 12 |
| Actualité maritime | 14 |
| Philatélie marine | 14 |
| Les ouvrages de Guy Le Moing | 16 |

BONJOUR !

Merci encore pour les encouragements que vous m'avez adressés cet été. Merci au *Chasse-Marée* et à son rédacteur en chef pour l'annonce insérée dans le numéro 297 d'août-septembre. Après une brève interruption estivale, je reprends donc la publication de SILLAGES.

N'hésitez surtout pas à m'écrire : votre participation est nécessaire pour que ce modeste travail atteigne pleinement ses objectifs.

Bonne rentrée et bonne lecture. GL

Un précurseur oublié : DREBBEL ET SON SOUS-MARIN À RAMES

Cornelis Jacobszoon Drebbel naquit aux Pays-Bas, dans la ville d'Alkmaar, sans doute en 1572. Après des études classiques, il entra à l'Académie d'Harlem, où ses maîtres lui enseignèrent, entre autres, la peinture, la gravure sur cuivre... et l'alchimie. Son génie créatif naturel le poussa vite hors du cadre de sa formation initiale : il fit, très jeune, quelques trouvailles spectaculaires. En 1598, alors qu'il n'avait que 26 ans, il était déjà titulaire de deux brevets d'invention : l'un pour un dispositif d'élévation d'eau, l'autre pour une horloge « à mouvement perpétuel ». Un peu plus tard, en 1604, il inventa une cheminée perfectionnée qui canalisait les fumées. La même année, il publia un ouvrage intitulé : *Un*

court traité de la nature et des caractéristiques des éléments, et comment ils causent le vent, la pluie, le tonnerre et les éclairs... »



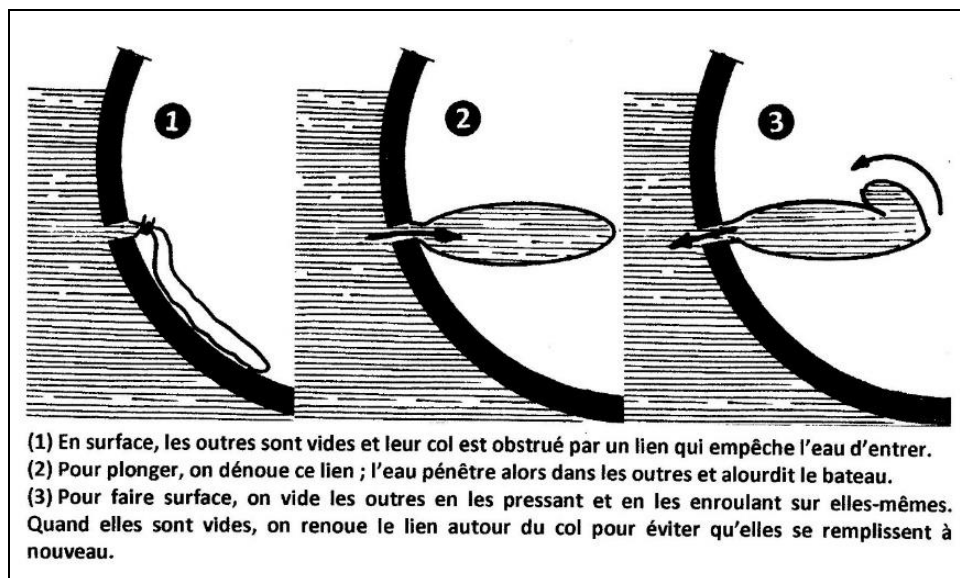
Cornelis Jacobszoon Drebbel (1572-1633)

Son livre et ses inventions lui valurent une notoriété rapide, qui arriva aux oreilles du nouveau roi d'Angleterre, Jacques I^{er} Stuart. Celui-ci était féru de progrès technique ; il le fit venir à Londres avec sa famille. De 1604 à 1610, Drebbel travailla à la Cour. Il partit ensuite pour Prague, à la demande de l'empereur Rodolf II, puis revint à Londres. Il multiplia les inventions dans tous les domaines de la science : optique, pneumatique, chimie, hydraulique, pyrotechnique, etc.

C'est en 1620 qu'il réalisa son premier sous-marin, alors qu'il travaillait pour la Royal Navy. Il en construisit deux autres entre cette année et 1624, en améliorant à chaque fois les caractéristiques et les performances. On ne possède aucun document technique sur ces engins, seulement quelques témoignages de contemporains, qui permettent de comprendre à peu près leur fonctionnement.

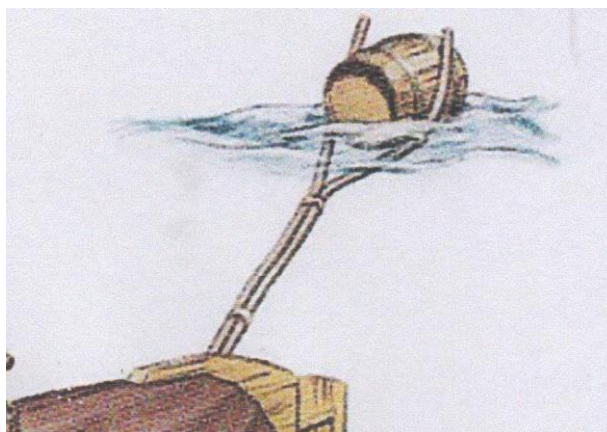
La structure était en planches de bois montées sur des membrures, selon la même technique que pour les barques ordinaires. L'ensemble avait la forme d'un œuf oblong. L'étanchéité était assurée par un revêtement de cuir qui l'enveloppait entièrement. La propulsion se faisait au moyen de rames qui traversaient la structure grâce à des manchons étanches en cuir souple. Dans sa version la plus élaborée, le sous-marin de Drebbel embarquait douze rameurs (six de chaque bord). Un gouvernail classique permettait de diriger l'engin.

Le système de plongée et de retour en surface était ingénieux et préfigurait les ballasts futurs. Il utilisait des outres en peau de porc, placées à l'intérieur de la coque, et communiquant avec le milieu sous-marin extérieur. En surface, les outres étaient vides et leur accès obstrué par un lien qui en étranglait le col. Pour plonger, il suffisait de dénouer ces liens. L'eau pénétrait alors dans les outres, ce qui alourdissait le bateau et le faisait plonger. Pour revenir en surface, il fallait vider ces outres ; on y parvenait en les pressant et en les enroulant sur elles-mêmes. L'eau s'évacuait alors vers l'extérieur et, quand elles étaient vides, on renouait le lien qui en étranglait le col.



Principe des « ballasts » du sous-marin de Drebbel

Pour permettre un séjour prolongé dans cet engin exigu, Drebbel l'avait équipé d'un système de renouvellement d'air. Il s'agissait d'une sorte de *Schnorkel*, c'est-à-dire d'un tube reliant l'intérieur du sous-marin à l'air libre. L'extrémité supérieure de ce tube était maintenue à la surface par un flotteur.



Principe du « Schnorkel » de Drebbel

Le prototype du sous-marin de Drebbel a été essayé au début de 1620 dans la Tamise. On lit dans le *Journal* du savant Isaac Beeckman, à la date du 15 mars : « 15 mars 1620 nouveau style – Reçu, il y a quelques jours, une lettre de mon père dans laquelle il m'écrivait que Drebbel, en Angleterre, développait un navire avec lequel il pouvait naviguer entre deux eaux à sa convenance. »¹ Quatre ans plus tard, le sous-marin de Drebbel pouvait faire le trajet de Westminster à Greenwich et retour en plongée. Le voyage durait trois heures ; il s'effectuait à 15 pieds d'immersion (environ 5 mètres). On dit même que le roi Jacques I^{er} aurait participé personnellement à l'une de ces expérimentations. Cette implication royale ne suffit pourtant pas à convaincre la Royal Navy : l'invention de Drebbel resta une simple curiosité.

¹ "March 15 anno 1620 stilo novo. Received a few days ago, a letter from my father in which he wrote that Drebbel in Engelandt developed a ship with which he is able to navigate between two waters as he likes." Journal d'Isaac Beeckman (1588-1637).



Les essais du sous-marin de Drebbel en 1624 à Londres

En 2002, une réplique du sous-marin fut fabriquée pour les besoins de la BBC par le constructeur de bateaux Mark Edwards. Celui-ci s'attacha à utiliser les mêmes techniques qu'au XVII^e siècle. Son modèle ne comportait que quatre avirons et une autonomie limitée en air respirable. Il fit la preuve, néanmoins que l'invention attribuée à Drebbel pouvait fonctionner. On peut voir cette reconstitution à Richmond upon Thames, un district du Grand Londres. Guy LE MOING



La reconstitution d'un sous-marin de Drebbel à Richmond upon Thames



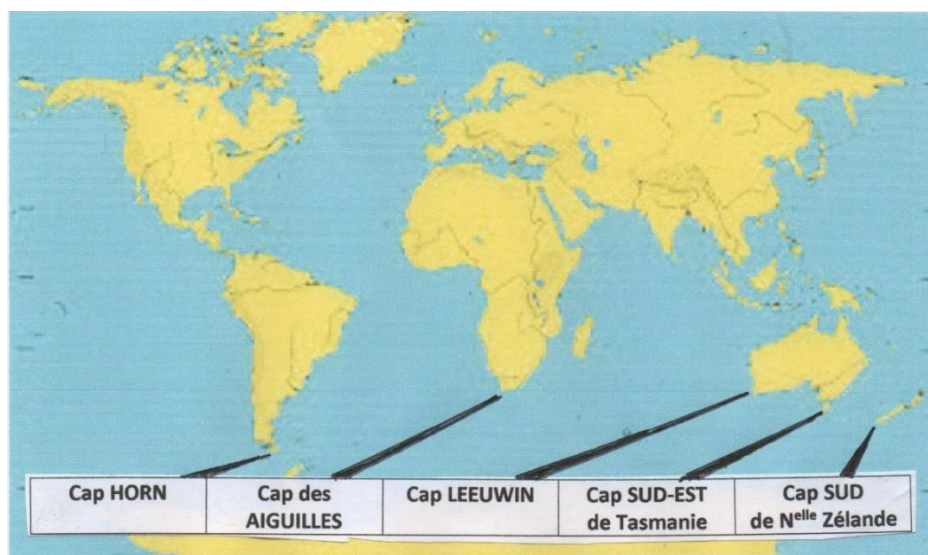
LA COURSE DU « GOLDEN GLOBE » A 50 ANS

Évocation de la première épreuve, en 1968

La *Golden Globe Race 2018* est partie des Sables d'Olonne le 1^{er} juillet dernier. Pour son cinquantième anniversaire, la célèbre course s'était imposée quelques contraintes inhabituelles : utiliser des bateaux et des équipements comparables à ceux de la première épreuve, en 1968. L'occasion, pour nous, d'évoquer une page exceptionnelle de l'histoire maritime.

Personne, en 1968, n'avait encore bouclé un tour du monde à la voile, en solitaire, sans escale et sans assistance. Le navigateur britannique Francis Chichester avait frôlé cet exploit à bord du *Gipsy Moth IV*, mais il avait dû faire escale à Sydney à la suite d'une avarie. Malgré cet incident, il fut accueilli triomphalement lors de son retour en Grande-Bretagne, le 28 mai 1967, et même anobli par la reine. Sa prouesse suscita des vocations, et l'hebdomadaire *Sunday Times* lança publiquement le défi : la *Golden Globe Race*.

Les règles de cette course étaient simples : accomplir un tour du monde à la voile, en solitaire, sans escale ni assistance extérieure, en passant au sud des « cinq caps » traditionnels de la route des clippers (le cap Horn au sud de l'Amérique, le cap des Aiguilles au sud de l'Afrique¹, le cap Leeuwin au sud-ouest de l'Australie, le cap Sud-Est au sud de la Tasmanie et le cap Sud au sud de l'île Stewart en Nouvelle-Zélande). Les marins de l'époque étaient dépourvus de tous moyens sophistiqués de navigation ; ils devaient se contenter d'un sextant. Un poste de radio leur permettait éventuellement de communiquer.



Les « cinq caps »

Les compétiteurs au départ

Neuf marins relevèrent le défi du *Sunday Times* et prirent le départ de la course durant l'été 1968. Pour cette première épreuve, les organisateurs n'avaient pas prévu un départ collectif depuis un port donné. Chacun pouvait partir du port britannique de son choix et à la

¹ Contrairement à une idée reçue, le cap le plus au sud de l'Afrique n'est pas le cap de Bonne-Espérance, mais le cap Agulhas (ou cap des Aiguilles). C'est lui qui marque, en particulier, la limite entre l'océan Atlantique et l'océan Indien.

date de son choix (dans les limites du 1^{er} juin au 31 octobre 1968). Cette liberté amenait à distinguer le premier du plus rapide, et à prévoir des récompenses différentes pour chacun d'eux. Le premier candidat relevant le défi des organisateurs recevrait un trophée (un globe d'or) ; le plus rapide toucherait un prix de 5 000 £.

| COMPÉTITEURS | BATEAUX | RÉSULTATS |
|---------------------------|--|---|
| BLYTH, Chay (GB) | <i>Dysticus III</i> Sloop de 9 m | Abandon le 17/09/68 à East London (Afr. du Sud) |
| CAROZZO, Alex (It) | <i>Gancia Americano</i> Ketch de 20 m | Abandon le 14/11/68 à Porto (Portugal) |
| CROWHURST, Donald (GB) | <i>Teignmouth Electron</i> Trimaran de 12 m | Disparu en mer (suicide) le 1/07/69 |
| FOUGERON, Loïck (Fr) | <i>Captain Browne</i> Cotre de 9 m | Abandon le 27/11/68 à Sainte Hélène (Royaume Uni) |
| KING, Bill (GB) | <i>Galway Blazer II</i> Jonque goélette de 13 m | Abandon le 22/11/68 à Cape Town (Afr. du Sud). |
| KNOX-JOHNSTON, Robin (GB) | <i>Suhaili</i> Ketch de 10 m | Seul compétiteur à l'arrivée. Déclaré vainqueur. |
| MOITESSIER, Bernard (Fr) | <i>Joshua</i> Ketch de 12 m | Abandon le 18/03/69 : quitte la course et part vers Tahiti. |
| RIDGWAY, John (GB) | <i>English Rose IV</i> Sloop de 9 m | Abandon le 21/07/68 à Recife (Brésil). |
| TETLEY, Nigel (GB) | <i>Victress</i> Trimaran de 12 m | Naufragé dans l'Atlantique Nord le 21/05/69 - Sauvé |

Les premiers abandons

Sur les neuf compétiteurs, cinq abandonnèrent avant d'entrer dans l'océan Indien.

John Ridgway fut le premier concurrent à prendre la mer le 1^{er} juin, jour d'ouverture de la compétition. Il fut également le premier à abandonner, le 21 juillet. Dès le départ, il comprit que son bateau n'était pas à la hauteur d'une telle épreuve. Lui-même supportait mal la solitude. À la hauteur de Madère, il commit une faute, non intentionnelle sans doute, mais qui l'exposait à la disqualification : il échangea du courrier avec la terre par l'intermédiaire d'un bateau ami qui l'avait rejoint. Comprenant tardivement son erreur, il décida de continuer néanmoins sa route, mais avec un moral encore plus bas qu'avant, et un bateau qui continuait à se dégrader. Il finit par mettre le cap sur Recife, au Brésil, et à abandonner.

Chay Blyth était parti une semaine après son ami John Ridgway¹. Il n'avait strictement aucune expérience de la voile. Malgré cette lacune et les avaries répétées de son bateau, il navigua pendant plus de deux mois et atteignit Tristan da Cunha à la mi-août. Là, il entra dans le port et accepta l'assistance de l'équipage d'un cargo qui s'y trouvait. Cette faute valait disqualification. Il continua néanmoins jusqu'à l'Afrique du Sud, passa le cap de Bonne-Espérance et abandonna à East London, le 17 septembre.

Loïck Fougeron, Bill King et Bernard Moitessier partirent de Plymouth à peu près simultanément (les 22 et 24 août). Moitessier prit rapidement de l'avance, et les deux autres rencontrèrent le même ouragan, un mois plus tard, dans l'Atlantique Sud, ce qui malmena gravement les deux bateaux. Ils abandonnèrent à quelques jours d'intervalle, King à Cape Town le 22 novembre et Fougeron à Sainte-Hélène le 27.

¹ Les deux hommes se connaissaient bien : ils avaient fait ensemble une traversée de l'Atlantique Nord à la rame, en 1966.

C'est une tout autre raison qui conduisit l'Italien Carozzo à l'abandon. La pauvre homme, parti de Cowes le 31 octobre, était atteint d'un ulcère à l'estomac et commença à vomir du sang. Il n'alla pas plus loin que Porto, où il s'arrêta le 14 novembre pour recevoir les soins médicaux que son état nécessitait.

À la fin de l'année 1968, quatre concurrents seulement restaient donc dans la course.

La curieuse décision de Bernard Moitessier

Bernard Moitessier faisait partie de ce quatuor. De tous les candidats, il était certainement le marin le plus expérimenté... mais il avait un caractère difficile ! Il n'éprouvait aucune attirance pour la compétition sportive, dont il détestait le principe. S'il avait accepté de s'inscrire à la *Golden Globe Race*, c'était par défi envers lui-même, plus qu'envers les autres.

Il partit de Plymouth le 22 août à bord de son *Joshua*, et passa le cap de Bonne-Espérance le 24 octobre. Un peu plus de quatre mois plus tard, il retrouva l'Atlantique après avoir franchi les caps imposés par le règlement. Le 18 mars 1969, il atteignit la côte africaine et considéra qu'il avait bouclé son tour du monde et donc relevé son défi personnel. N'ayant plus rien à prouver, il renonça à regagner Plymouth et – « pour sauver son âme » – il abandonna la compétition et fit route vers Tahiti, qu'il atteignit au terme de dix mois de mer.

Le naufrage de Nigel Tetley

La course avait été difficile pour Nigel Tetley comme pour ses collègues ; il avait même failli chavirer deux fois, au sud de l'Australie et à l'approche du cap Horn. À chaque fois, par bonheur, son trimaran s'était redressé et avait poursuivi sa route. Il avait franchi le cap Horn le 18 mars 1969. Un mois plus tard, il avait coupé sa route « aller » et donc bouclé son tour du monde. Il lui restait néanmoins 5 000 nautiques à parcourir pour atteindre l'Angleterre. Ayant appris l'abandon de Moitessier, Tetley comptait bien être le premier sur la ligne d'arrivée, afin d'empocher les 5 000 £ promises. Pour cela, il lui fallait battre Crowhurst qui prétendait être en tête.

Nigel Tetley demanda donc à son bateau un rythme que celui-ci, très fatigué, ne pouvait plus tenir. Le 21 mai, la coque du *Victress* se brisa net, et le bateau coula. Le marin eut tout juste le temps de lancer un appel de détresse et de prendre place sur son radeau de survie. Il fut récupéré un peu plus tard par un cargo espagnol. Les organisateurs de la course, conscients que le malheur de Tetley était dû aux mensonges de Crowhurst, lui accordèrent un prix de consolation exceptionnel de 1 000 £.

Le suicide de Donald Crowhurst

Donald Crowhurst, né en 1932 en Inde, était un homme d'affaires anglais passionné de voile. Il s'était inscrit à la première *Golden Globe Race* dans l'espoir d'empocher les 5 000 £ de prix qui lui auraient permis de sauver son entreprise. Il avait dû hypothéquer sa société et sa maison pour financer cette aventure.

Il prit le départ de la course le 31 octobre 1968 à Teignmouth (Devon) ; c'était le dernier jour autorisé par les organisateurs pour participer à la compétition. Dès le début de l'épreuve, son bateau fut victime de problèmes techniques graves. Plutôt que d'abandonner – ce qui l'aurait mis dans une situation financière difficile – Crowhurst préféra tricher. Il décida de rester dans l'Atlantique Sud, de faire croire par radio qu'il effectuait le tour du monde, puis de remonter vers le nord quelques mois plus tard et d'arriver en Angleterre en tête de la course. Crowhurst mit ce plan diabolique à exécution et, en mai 1969, il affirmait

être largement en tête sur le chemin du retour. Tetley, en essayant de lutter contre ce tricheur sans vergogne, y perdit son bateau.

À terre, on s'étonnait de la vitesse surprenante avec laquelle Crowhurst terminait la course. Chichester, le premier, exprima publiquement des doutes, puis la supercherie éclata au grand jour. Le 1^{er} juillet, Crowhurst inscrivait dans son journal : « *C'est fini, c'est fini. C'est la fin de mon jeu. La vérité a éclaté.* » Après quoi, il se jeta sans doute à la mer. Quelques jours plus tard, un paquebot de passage retrouva le *Teignmouth Electron* errant sur les flots. L'examen des journaux de bord et des différents papiers qui s'y trouvaient traduisent l'état psychologique perturbé du marin et tendent à confirmer l'hypothèse de son suicide.

La victoire de Knox-Johnston

Le seul concurrent qui franchit la ligne d'arrivée fut donc Robin Knox-Johnston. Il était âgé de 30 ans et avait servi pendant une dizaine d'années dans la marine marchande et dans la Royal Navy. Parti de Falmouth le 14 juin 1968, à bord du petit *Suhaili*, il était revenu dans ce port le 22 avril 1969, c'est-à-dire 312 jours plus tard. Personne, au moment du départ, n'avait imaginé cette issue ; tous les pronostiqueurs l'avaient alors donné perdant.

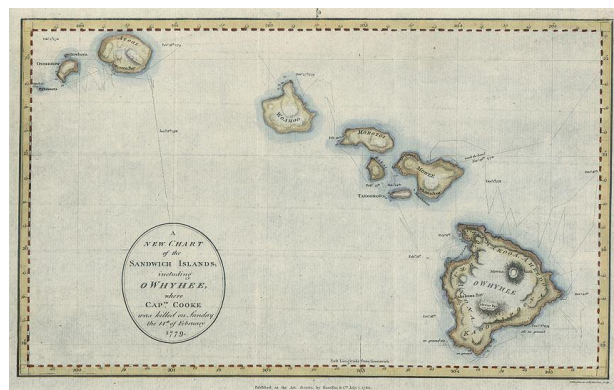
Seul compétiteur ayant terminé l'épreuve, RKJ était à la fois le premier et le plus rapide ; il gagnait donc le trophée et le prix de 5 000 £. Il fit don de cette belle somme à la famille de Donald Crowhurst, qui se trouvait dans une situation financière difficile. Guy LE MOING



Chez nos voisins

UN AMIRAL ANGLAIS... INVENTEUR DU SANDWICH

John Montagu, 4^{ème} comte de Sandwich (1718-1792) était plus politicien que marin. Cela ne l'empêcha pas de devenir amiral, et même Premier Lord de l'Amirauté. C'est dans l'exercice de cette fonction qu'il rendit possible les voyages de James Cook autour du monde. L'explorateur lui en fut reconnaissant et donna le nom de Sandwich à plusieurs de ses découvertes : les îles Sandwich (aujourd'hui Hawaï dans le Pacifique) ou les îles Sandwich du Sud (dans l'Atlantique Sud).



Les îles Sandwich (Hawaï) découvertes par Cook en 1778

Le nom de « sandwich » ne désigne pas seulement quelques îles du bout du monde ; il s'applique surtout à un substitut de repas fait de pain et généralement de viande froide. On raconte que John Montagu était un joueur invétéré et que, pour ne pas quitter la table de jeu, il s'alimentait souvent d'une tranche de rosbif placée entre deux morceaux de pain. Il pouvait ainsi manger sans se salir les

doigts tout en continuant à jouer aux cartes. Plusieurs de ses compagnons de jeu trouvèrent l'idée intéressante et prirent l'habitude de commander un en-cas « comme Sandwich ». La mode et le mot étaient lancés.

Cette explication n'est guère flatteuse pour le Premier Lord ! Certains de ses biographes ont préféré en donner une autre : celle de l'homme politique surmené qui ne trouvait pas le temps de quitter son bureau pour aller déjeuner.

Quoiqu'il en soit, John Montagu n'a pas laissé un grand souvenir dans l'histoire de la *Royal Navy*. On lui a reproché son incompetence, sa corruption et ses mœurs dissolues. On l'a même rendu responsable de la défaite anglaise lors de la guerre d'Indépendance des États-Unis. Le comte avait beaucoup d'ennemis politiques, ce qui a peut-être faussé le jugement de l'histoire. Quand il est mort, en tout cas, en 1792, ses adversaires ont griffonné un cruel projet d'épithète : « Il est rare qu'un homme ait occupé autant de fonctions et ait accompli si peu de choses. » ¹ GL



Souvenirs de marins

L'ÉCOLE NAVALE EN 1837-1839

Arrivé à l'âge de la retraite, le capitaine de frégate E. Souville a pris la plume pour raconter sa carrière de marin. Ce faisant, il nous a laissé un riche témoignage sur la Marine française du XIX^e siècle². Nous en extrayons ici les pages où il évoque son passage à l'École navale, de 1837 à 1839, à bord du vaisseau *Orion*, en rade de Brest.

« Outre l'insalubrité et l'exiguïté de l'espace, inconvénients inhérents au vaisseau, il en faut compter un autre majeur, c'est l'impossibilité d'avoir des professeurs de quelque talent, tant qu'on imposera à des hommes qui ne sont pas marins l'obligation détestable de faire deux fois par jour le batelage sur cette rade de Brest, où il est très dur d'habitude et souvent dangereux. L'École doit être à Brest, mais à terre ; non en ville, mais au bord de la rade : et il y a une position admirable pour cela, ce sont les hauteurs de la Ninon.

L'*Orion* était un vieux vaisseau de 74, qui pendant les guerres de l'Empire n'était guère sorti de la rade de Brest, et depuis la paix, n'avait pas navigué. On lui avait laissé sa mâture, premier et terrible objet d'apprentissage pour des enfants de seize ans qui, le pied mal assuré et la main tremblante, faisaient leurs débuts dans la gymnastique aérienne du matelot.

L'École navale était commandée par le baron de Bonnefoux, capitaine de vaisseau. C'était alors un haut et puissant personnage, qu'un capitaine de vaisseau. Celui-ci était un homme guindé, pompeux, de haute taille, ne paraissant que le dimanche, à la messe et à l'inspection où il passait lentement en lisant à chacun de nous ses notes. Sous son air froid et composé, c'était un chef fort débonnaire, j'allais dire fort nul. Le bonhomme croyait avoir deux spécialités, écrivain et inventeur. Comme écrivain, il avait fait un dictionnaire de marine, compilation maigre et sèche qu'il amplifia depuis avec la collaboration de l'amiral Paris. Comme inventeur, il avait inventé l'*Évolueur*. Ce fameux engin était une petite roue à aubes placée à l'arrière du navire dans le but de le faire virer de bord par calme ou mauvais temps. Il était mû à grand fatras d'engrenages et manœuvré à coups de palan. Massenet était le

¹ "Seldom has any man held so many offices and accomplished so little".

² E SOUVILLE, *Mes souvenirs maritimes (1837-1863)*. Librairie académique Perrin, Paris, 1914. Ouvrage consultable sur le site Gallica de la BnF.

dessinateur de cette machine enfantine, et les essais en furent faits solennellement sur notre corvette, que l'on parvint, en suant beaucoup, un jour de calme, à faire tourner de quelques degrés.

L'instruction des élèves se faisait en quelque sorte à trois échelons. Au premier étaient les sciences pures enseignées par des professeurs civils, tous, et par la raison que j'en ai donnée, parfaitement médiocres. Le second était pour les applications comportant encore quelque théorie, et dont les officiers étaient chargés. Ceux-ci étaient pour la plupart de vieux serviteurs, fort en peine d'enseigner ce qu'ils n'avaient jamais su, et timidement renfermés dans leurs cahiers et leurs dictées banales. Enfin, les cours purement pratiques, professés par de simples membres de la Maistrance, constituaient le troisième degré.

Après tout, ceux-ci, ces braves maîtres, dans leur modeste sphère, étaient encore les personnes les plus remarquables de l'École. Eux du moins avaient été triés avec soin pour leurs fonctions et étaient, dans leur catégorie, des hommes d'élite.

Le premier en rang était le maître de manœuvre, le rude et colossal maître Franco. Belle figure rébarbative, sourcils épais, regard de feu, parole abondante et imagée, voix forte et impérieuse, c'était l'idéal du loup de mer. Il avait été corsaire et racontait de belles histoires de ce métier. Ses leçons étaient admirablement faites et passionnément écoutées.

Le chef de timonerie, Le François, gros et vigoureux, haut en couleur, sanguin et irascible, avec de beaux cheveux blancs, avait tenu la barre de la frégate *l'Armide* sous le capitaine Hugon, à la grande bataille de Navarin, où cette frégate avait joué le plus beau rôle. Verbeux et ampoulé comme Franco., il n'avait pas moins de valeur et ne nous intéressait pas moins. Ces deux êtres, entiers, rivaux de situation, vivaient entre eux comme chien et chat.

À côté de notre puissant vaisseau, flottait la petite corvette de 18 *l'Orythie*, annexe de l'École et affectée à nos exercices de manœuvres. L'hiver passait à la démâter et remâter, la dégréer et regréer dans le port et l'été à la manœuvrer sous voiles. Les jeudis et dimanches, les deux divisions se rendaient à bord sous le commandement de l'officier de manœuvre, un bonhomme encroûté, le père Kérimel. On appareillait, on louvoyait dans la rade, et on reprenait le corps-mort le soir. À part un noyau de sept à huit matelots qui entretenaient la propreté de la corvette, nous en formions véritablement l'équipage. Les anciens y remplissaient les postes de gabiers, timoniers et maîtres, et chacun d'eux à son tour passait au banc de quart et prenait le porte-voix ; les fistaux halaient sur les cordes.

La fin de l'année scolaire arrivant, les anciens quittaient l'École, et deux mois de vacances s'ouvraient pour les fistaux devenus anciens à leur tour. Mais ces vacances ne se passaient pas dans les familles : c'était une simple suspension des cours, avec des promenades fréquentes et des excursions à bord de la corvette. Nous allions fouiller les replis de cette immense rade peuplée de villages rustiques, charmants en été. Lanvéoc, Lauberlat, Plougastel, puis nous osions sortir du goulet et presque de l'Iroise. Là nous prenions un avant-goût de la grande mer, et nos cœurs palpitaient à la vue de ces magnifiques rochers, de ces caps, de ces mornes¹, qui ont vu tant d'escadres et tant de combats, puissante sensation dont j'étais enivré.

C'est au moment des vacances que se distribuent par la voie d'élection les postes de la corvette pour toute l'année qui va suivre. Je reçus de la confiance de mes camarades celui de chef du beaupré, l'un des plus importants, et dont je ne fus pas médiocrement flatté [...] »

¹ Monticule arrondi isolé (mot surtout utilisé aux Antilles ou à la Réunion). GL



INSOLITE !

Notes de lecture

Le nom de baptême du *Titanic* était-il maudit ?

« D'aucuns ont prétendu que le nom du paquebot était un défi adressé aux dieux, puisqu'il renvoie à Titan, divinité grecque, née d'Ouranos et de Gaia. Leurs six fils et six filles, les Titans, se sont révoltés contre Zeus qui les a vaincus et précipités dans le Tartare, l'endroit le plus profond des Enfers. Ce destin n'a pas échappé au rédacteur en chef de l'*Irish News and Belfast Morning*, qui s'est demandé pourquoi baptiser un géant des mers du nom d'une race « symbolisant les vains efforts d'une force brute ». Ce sombre rappel a sans doute échappé à Bruce Ismay, lequel a eu l'idée du nom. De nombreux marins et passagers sont convaincus du caractère blasphématoire du nom *Titanic*. » (Gérard PLOUFFRE, *Le Titanic, vérités et légendes*. Perrin, Paris, 2018. Page 48).

Fulton... un charlatan ?

« ... Fulton, en juillet 1801, avait fait évoluer à Brest son *Nautilus*, un véritable sous-marin d'une longueur de 6 m 40, naviguant en surface avec une voile, et en plongée à l'aide d'une hélice qu'un matelot faisait mouvoir en tournant une manivelle. L'engin plongeait lorsqu'on pompait de l'eau dans ses ballasts et s'enfonçait jusqu'à près de sept mètres. À bord, un réservoir d'air sous pression permettait de demeurer immergé durant six heures. Le but du *Nautilus* ? Aller poser des caisses bourrées d'explosifs sous les flancs des navires ennemis.

On parla au Premier Consul [de cette invention]. Bonaparte haussa les épaules : *Il y a dans toutes capitales une foule d'aventuriers et d'hommes à projets offrant à tous les souverains de prétendues merveilles qui n'existent que dans leur imagination. Ce sont autant de charlatans et d'imposteurs : cet Américain est du nombre ; ne m'en parlez pas davantage.* » (André CASTELOT, *L'Almanach de l'Histoire*. Librairie académique Perrin, Paris, 1973. Page 419).

Prémonition

La frégate *La Méduse* avait été construite à Basse-Indre, près de Nantes, de 1807 à 1810. Quand elle coula, certains se souvinrent d'une étrange prophétie :

« On rappela dans les bars de Nantes que, lorsque *La Méduse* était encore en chantier, un des matelots nantais avait eu une sombre prémonition et avait prophétisé sa fin horrible. En voyant la hideuse tête de Méduse sculptée en figure de proue de la frégate, il s'était écrié : *Quelle sale tête ; elle nous portera sûrement malheur*. Le malheureux ne s'était pas trompé. » (Stéphane PAJOT, *Nantes-sur-Mer*. Éditions d'Orbestier, Le Château d'Olonne, 2002. Page 22).

Un passager de poids

La photo ci-dessous a été publiée dans *Le Petit Journal Illustré* n° 1613 du 20 novembre 1921, avec la légende suivante : « Bien des jardins zoologiques, dépouillés pendant la guerre,

font l'acquisition de nouveaux pensionnaires. Cette amusante photo donne une idée des difficultés qu'entraînent l'embarquement et le voyage de certains animaux. »



Ce fait-divers inspira *Manon Lescaut* à l'abbé Prévost :

UN NAVIRE FRANÇAIS DÉPORTE DES PROSTITUÉES EN LOUISIANE (1719)

Les colons de la Martinique, de Saint-Domingue et de Louisiane se plaignaient de manquer de femmes. Cette situation les conduisait à une cruelle abstinence, ou à des pratiques que la morale de l'époque réprouvait. Ceci était incompatible avec le déroulement normal de la colonisation et, depuis Colbert, le problème préoccupait les autorités françaises.

On tenta d'abord d'envoyer vers « les Isles » de riches orphelines sorties des couvents. Ces délicates créatures supportèrent mal leur nouvelle vie, et les colons ne les apprécièrent que modérément. À la suite de cet échec, l'administration française changea de stratégie : elle décida de débarrasser le pavé parisien des débauchées, larronnesses et catins qui l'encombraient, et d'envoyer tout ce beau monde dans les colonies d'Amérique. Cette pratique commença sous Seignelay puis s'intensifia durant la Régence.

Une ordonnance du 8 janvier 1719, relative au vagabondage, précise que « *ceux qui auront été condamnés à être envoyés dans nos colonies... seront incessamment enfermés dans l'Hôpital général de notre bonne ville de Paris pour y être nourris et gardés jusqu'à ce qu'ils soient conduits dans un port pour y être embarqués et transportés dans nos colonies.* »

Cette même année, Mademoiselle de Pancatelin, supérieure de l'hôpital, et Mademoiselle Bailly, officière en chef de la prison de La Force, soumièrent au procureur général un « *État de quelques femmes renfermées à la Salpêtrière, dont on pourrait débarrasser l'Hôpital en les faisant passer aux Isles de La Martinique ou de Saint-Domingue.* » Cette liste comprenait une vingtaine de noms, accompagnés chacun d'une courte notice. Le document précisait, en guise de conclusion : « *Ce sont des séditieuses qui ne peuvent être mieux qu'aux Isles de Saint-Domingue ou de la Martinique, où il est à propos de les retenir le reste de leurs jours. Ce sera le moyen d'en délivrer l'Hôpital et le public.* »

Le 25 février 1719, la liste fut officiellement arrêtée, et les dix-sept partantes furent transférées à Bicêtre, afin de « faire la chaîne » qui devait les réunir comme des galériens. Le convoi prit la route de Rochefort le 27, sous bonne escorte d'archers. Il atteignit sa destination dix-huit jours plus tard, le 16 mars. Une lettre du procureur local confirma l'arrivée à Rochefort « des seize femmes tirées de l'Hôpital de la Salpêtrière »¹

L'administration n'avait rien prévu à Rochefort pour l'hébergement et la subsistance des déportées. Elles furent confiées à Monsieur du Quesne (commandant de la marine dans cette ville) et à Monsieur de Beauharnais (intendant), qui ne savaient que faire d'elles et firent appel au procureur du roi. Celui-ci était un homme de cœur : il se chargea de répondre aux besoins des malheureuses.

Faute d'instructions précises, le séjour des déportées à Rochefort se prolongea. Personne ne prit l'initiative de les faire embarquer sur des navires en partance pour la Martinique ou Saint-Domingue. À la mi-mai, enfin, le Régent envoya des ordres pour qu'elles embarquent sur le vaisseau *Les Deux-Frères*, de la compagnie d'Occident, qui devait partir pour la Louisiane.



La chaîne

La traversée dura près de trois mois et fut très pénible pour les jeunes femmes. Leurs conditions d'hébergement et d'alimentation à bord étaient des plus spartiates, et elles étaient importunées par quelques voleurs, faux-sauniers et vagabonds, déportés eux aussi vers la colonie américaine.

¹ Dix-sept femmes avaient quitté Paris ; seize arrivèrent à Rochefort. On ne sait rien du sort de la dix-septième, morte sans doute en cours de route.

Le vaisseau accosta le 19 août, et les passagères reçurent un accueil enthousiaste. Elles furent hébergées dans un bâtiment du port où les colons vinrent faire leur choix. Certains, dit-on, faillirent en venir aux mains.



Manon Lescaut en route vers la déportation

Cette triste traversée inspira l'abbé Prévost, quelques années plus tard, qui l'adapta pour *Manon Lescaut*. GL



ACTUALITÉ MARITIME

Dimanche 1^{er} juillet 2018 – Départ, aux Sables d'Olonne, de la *Golden Globe Race 2018*. Dix-huit navigateurs solitaires ont pris la mer pour un tour du monde sans escales.

Jedi 19 juillet 2018 – Naufrage aux États-Unis d'un bateau transportant des touristes sur un lac dans le Missouri. On déplore 17 morts dont des enfants.

Mercredi 25 juillet 2018 – Inauguration par le prince Albert II de Monaco du premier des 18 caissons monumentaux qui doivent permettre à la principauté de gagner six hectares sur la mer, à l'horizon 2025.

Jedi 26 juillet 2018 – Le sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) *Le Téméraire* a regagné son bassin à l'île Longue, après 20 mois de travaux. Il est prêt à recevoir de tout nouveaux missiles M51 (plus précis et plus puissants que leurs prédécesseurs M45).

Samedi 28 juillet 2018 – La marine israélienne a arraisonné un bateau au large de la bande de Gaza avec à son bord des militants dénonçant le blocus terrestre et maritime imposé par l'État hébreu à cette enclave palestinienne depuis plus d'une décennie.



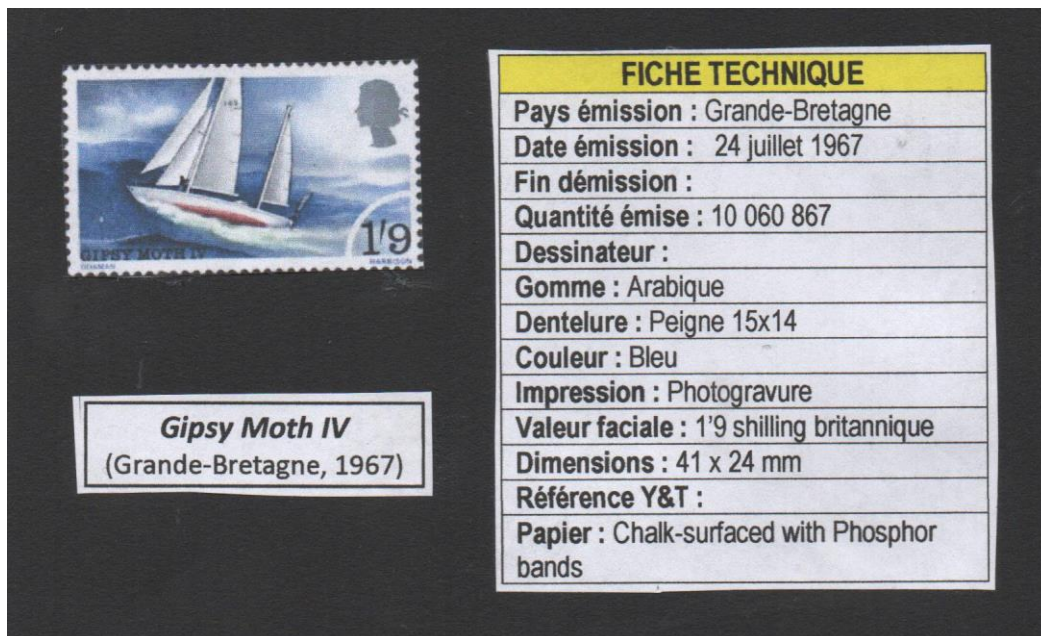
PHILATÉLIE MARINE

Voir page suivante, timbre consacré au navigateur anglais Francis Chichester et à son bateau *Gipsy Moth IV*.

Gipsy Moth IV (Grande-Bretagne, 1967)



Le 28 mai 1967, le navigateur anglais Francis Chichester bouclait un tour du monde à la voile en solitaire à bord de son ketch *Gipsy Moth IV*. Il reçut un accueil triomphal et fut anobli par la reine. La poste royale émit un timbre en son honneur, représentant son bateau.



Gipsy Moth IV
(Grande-Bretagne, 1967)

En 1965, Francis Chichester passa commande aux chantiers Camper & Nicholson de Gosport d'un bateau dessiné par John Illingworth et Angus Primrose. Le *Gipsy Moth IV* mesurait 11,75 m à la flottaison, 16 m hors-tout et déplaçait 10 tonnes ; il était gréé en ketch et possédait une surface vélique de 80 m² (extensible à 140 m² grâce à un spi).

Le 27 avril 1966, Francis Chichester, à la barre du *Gipsy Moth IV*, appareilla de Plymouth pour un tour du monde en solitaire ; il était âgé de 64 ans. Le voyage ne fut pas de tout repos et faillit se terminer prématurément au moins trois fois. Le premier incident grave eut lieu au large de l'Australie et l'obligea à faire une longue escale technique à Sydney pour réparation de son système de pilotage. Un peu plus tard, avant le passage du cap Horn, il encaissa un coup de roulis qui faillit le faire chavirer. Le plus dur restait cependant à venir : le passage du cap Horn fut diabolique ! Francis Chichester arriva néanmoins à bon port après un trajet de 45 900 km autour du globe, et 226 jours de mer.

Après la mort du navigateur, en 1972, le *Gipsy Moth IV* fut d'abord exposé à Greenwich, près du *Cutty Sark*. Restauré en 2004, il entreprit un nouveau tour du monde, au cours duquel il s'échoua sur un atoll du Pacifique. Il fut réparé à Auckland et rentra en Grande-Bretagne, où il se trouve toujours. Guy LE MOING

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.



Guy Le Moing est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime :

Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts et Sciences de la Mer,
Association des Amis des Musées de la Marine, Association Jean de Vienne, La Méridienne.

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