SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 39 **Février 2022**

SOMMAIRE

- **BONJOUR** 1
- **DANS LA FRANCE DU XVIII^E SIECLE – La contrebande maritime du tabac, par G. Le Moing** 1
- **VIEUX BOUQUINS, VIEUX PAPIERS – La tempête de 1854 en mer Noire, présenté par G. Le Moing** 10
- **ANNIVERSAIRE – Le *Normandie* brûle à New York, par G. Le Moing** 14
- **L'HISTOIRE MARITIME ILLUSTREE PAR LES TIMBRES – La guerre des Malouines, par G. Le Moing**.....18
- **RUBRIQUES – Anniversaire – Jadis et naguère – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot** ..22

BONJOUR

Un nouveau numéro de SILLAGES, avec pour seule ambition, celle de vous distraire et de vous faire passer un agréable moment. Puisse ce modeste objectif avoir été atteint !

Bonne lecture !

Amicalement, Guy

Dans la France du XVIII^e siècle

LA CONTREBANDE MARITIME DU TABAC DANS L'ESTUAIRE DE LA LOIRE ET LES ENVIRONS

Par Guy Le Moing

Dans la France d'Ancien Régime, depuis Richelieu, l'État a le monopole du commerce du tabac ; il applique sur ce produit de lourdes taxes. Au XVII^e et au XVIII^e siècles, cette taxation donne naissance à une contrebande intense entre les régions et pays « francs » (c'est-à-dire pas ou peu taxés) et les régions « de privilège » (c'est-à-dire les régions de France où le tabac était taxé). Cette contrebande s'exerçait surtout dans les régions frontalières et côtières. L'estuaire de la Loire, qui était alors le siège d'une activité maritime intense, n'échappait pas à ce phénomène.

La taxation du tabac sous l'Ancien Régime

Le tabac a été rapporté du Nouveau Monde au XVI^e^ siècle par les conquistadores espagnols. Jean Nicot, l'ambassadeur de France en Espagne, du temps de Catherine de Médicis, l'introduisit en France, où il s'appela pendant quelque temps *médicée*, en l'honneur de la souveraine. Le succès de cette plante fut immédiat, en raison du plaisir qu'il procurait et de ses vertus médicinales supposées. Cette mode entraîna vite une réaction : certains monarques le condamnèrent, comme Jacques I^er^ d'Angleterre ; d'autres en interdirent l'usage, comme en Russie et en Turquie.

En France, Richelieu ne le prohiba pas ; il fit mieux, il le taxa. La déclaration du 17 janvier 1629 met cette décision sur le compte de la santé publique : *« Le trop bon marché des tabacs était grandement préjudiciable à la santé des sujets du roi, parce qu'ils en prenaient à toute heure. ».* Aussi chargea-t-il le produit d'un droit de 30 sols par livre pesant.

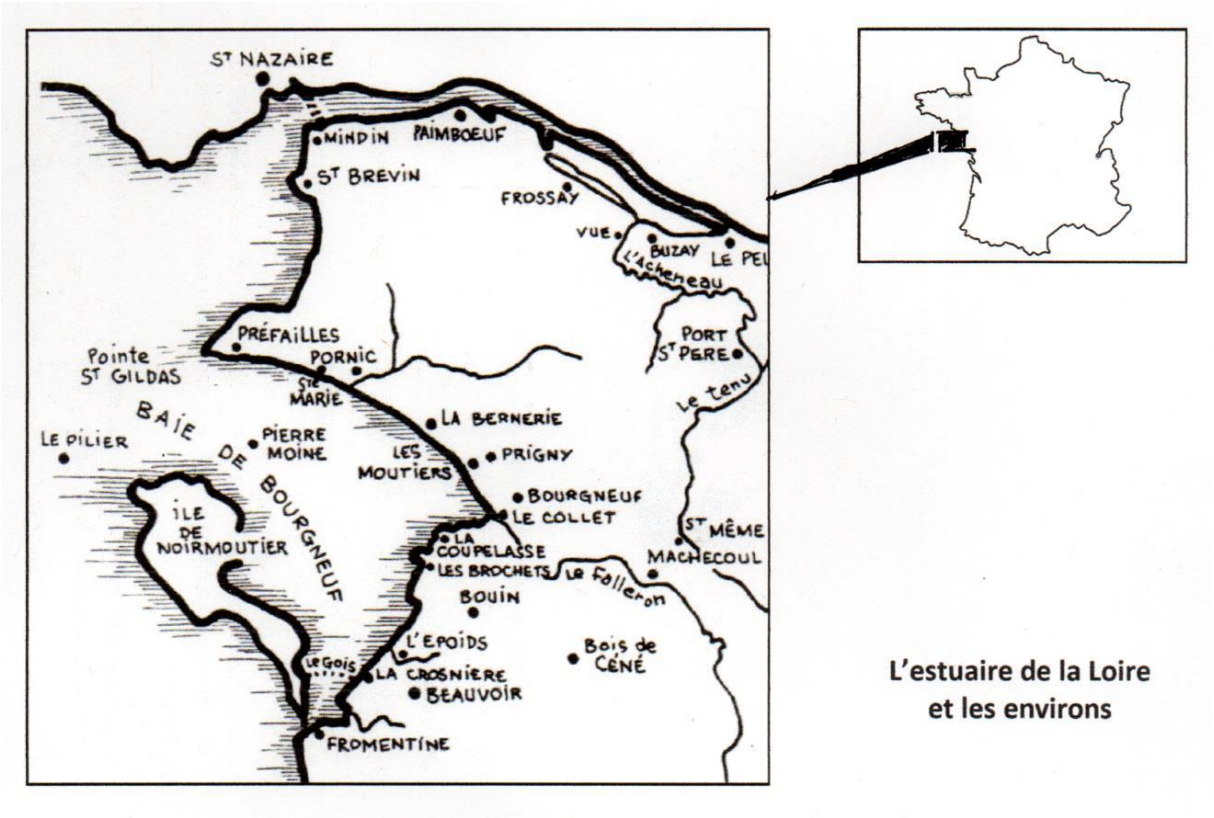
Les guerres de Louis XIV obligèrent Colbert à intensifier le système de taxation de certains produits et, dans certains cas, à en faire un monopole d'État. Ce fut le cas pour le tabac en 1674, décision approuvée par le roi : *« L'usage du tabac étant devenu commun dans tous les États, qu'il a donné lieu à la plupart des princes voisins de faire de ce commerce l'un de leurs principaux revenus ; nous avons cru que nous pouvions nous en établir un semblable dans nos États par le débit du tabac ; et nous avons trouvé la proposition qui nous en a été faite, d'autant plus raisonnable que ce n'est point une denrée nécessaire pour la santé, ni pour l'entretien de la vie.*[1] *»*

Le prélèvement des taxes : la « ferme des tabacs »

Au XVII^e^ et au XVIII^e^ siècles, le prélèvement des impôts indirects n'est pas effectué par des agents de l'État ; il est confié à un établissement privé portant le nom de « Ferme générale ». Pour chaque impôt, le ministre des finances et le fermier général conviennent chaque année d'un montant forfaitaire global, le « bail ». La ferme avance souvent à l'État tout ou partie de cette somme. Elle a ensuite carte blanche pour prélever l'argent auprès des citoyens et pour faire, au passage, un copieux bénéfice. Ce système est avantageux pour l'État, qui touche très vite son argent sans avoir la charge du prélèvement. Il est avantageux pour la ferme, qui en tire de gros profits. Il est cruel pour le contribuable, qui n'a d'autre échappatoire que la fraude.

Il existe plusieurs fermes, affectées chacune à un impôt particulier : l'impôt sur le sel (gabelle), l'octroi de Paris, les taxes sur le tabac (« ferme des tabacs »), etc. Certaines ont une durée éphémère, comme l'impôt qui leur a donné naissance (ferme du papier timbré, par exemple, qui a provoqué des émeutes en 1675).

[1] Recueil des déclaration, édits, lettres patentes et arrêts du Conseil d'État du Roi au Parlement de Dijon, depuis 1666 jusqu'à la présente année 1689.



L'estuaire de la Loire et les environs

La fraude et l'origine des tabacs de contrebande

Il existe deux grandes méthodes pour frauder la ferme des tabacs :
1°. Cultiver clandestinement la plante et lui faire subir les traitements nécessaires.
2°. Aller chercher le tabac, prêt à l'emploi, dans les régions ou les pays où il est peu ou pas taxé, donc moins cher.
Dans une contrée à fort trafic maritime comme l'estuaire de la Loire, la seconde méthode est plus facile à mettre en œuvre que la première. Cela ne veut pas dire que les cultures clandestines n'existaient pas ; on en trouvait même parfois dans les jardins de certains monastères. Mais notre objet, ici, est la contrebande maritime.

Quels étaient ces pays, accessibles par la mer, où le tabac était moins cher ?

Les pays producteurs du Nouveau Monde – L'un des bons moyens de se procurer du tabac à bon marché est d'aller le chercher dans les pays où on le cultive, c'est-à-dire en Amérique. Sur ce continent, on en trouve partout, du Brésil au Canada en passant par les Caraïbes. Certes, les bateaux côtiers de l'estuaire et de ses environs ne sont pas conçus pour traverser l'Atlantique, mais le trafic commercial est intense entre le Nouveau Monde et la Basse-Loire. Il est facile de dissimuler sur un grand navire marchand quelques produits de contrebande, et de les débarquer discrètement en atteignant la Loire.

Les Pays-Bas – À l'époque où les Espagnols introduisaient le tabac en Europe, les Pays-Bas appartenaient à l'Espagne. La tradition du tabac est donc ancienne dans ce pays. Elle y perdure après la scission entre les Pays-Bas espagnols (Belgique actuelle) et les Provinces-Unies. Le tabac y est de bonne qualité, et surtout moins cher qu'en France : *« Dans le pays de Liège, il*

n'existe qu'une taxe d'un denier par livre et, en Hollande, le droit d'importation n'atteint pas 2% de la valeur ; ceux de détail sont plus modiques encore.[1] »

Dunkerque et ses environs – Une ville de la mer du Nord était propice au trafic du tabac, Dunkerque. Son tabac bénéficiait des conditions avantageuses des Pays-Bas espagnols et, quand elle redevint française en 1662, Louis XIV ne voulut pas heurter ses nouveaux sujets en les privant de leurs avantages : « *Dunkerque bénéficie alors d'un régime fiscal très avantageux qui permet aux marchands, négociants et autres fabricants de commercer librement et d'être exonérés d'impôts. Attirés par cette perspective et ses retombées potentielles, quelques maîtres tabaquiers audomarois quittent leur région d'origine pour venir s'installer dans la cité corsaire. Leur entreprise est immédiatement couronnée de succès. Aucun tabac étranger ne peut supporter la concurrence de la production locale exempte de taxes. Les manufactures de tabac se multiplient. Au milieu du XVIIIe siècle, une soixantaine de fabriques occupent environ 4 000 personnes, soit le quart de la population. En seulement quelques décennies, Dunkerque devient l'un des principaux centres de production et de diffusion du tabac en Europe.*[2] »

Un grand fumeur dunkerquois : Jean Bart

Les îles Anglo-normandes – Depuis le Moyen Âge, les îles anglo-normandes bénéficient d'un statut juridique et fiscal très original. Elles détiennent, en particulier, un privilège de neutralité accordé par les souverains d'Angleterre et confirmé par une bulle du pape Sixte IV en 1482. Il permet aux habitants des îles de commercer avec la France même lorsqu'elle est en guerre contre l'Angleterre. Bien que ce privilège ait été aboli en 1689 par le roi Guillaume III, les habitudes sont prises : si le commerce est désormais interdit, la contrebande reste toujours possible. Au cours du XVIIIe siècle, les îles anglo-normandes deviennent des terres de

[1] Bonneau, op. cit. page 100.
[2] Les beaux jours du tabac dunkerquois

contrebande, qui trafiquent avec la côte normande voisine… ainsi que bien plus loin, nous le verrons.

La contrebande à Paimboeuf

Un site favorable à la contrebande – À la fin de l'Ancien Régime, le chenal de la Loire est devenu difficilement praticable pour les navires à fort tirant d'eau. Beaucoup d'entre eux font escale en aval pour décharger tout ou partie de leur cargaison. Le bourg de Paimboeuf, sur la rive sud de l'estuaire, est ainsi devenu le véritable « avant-port » de Nantes. Les navires en provenance du Nouveau Monde y jettent l'ancre pour y débarquer leurs marchandises officielles… et les autres. Grâce à cette activité commerciale, le bourg s'urbanise au XVIII^{e} siècle, et des maisons se construisent parallèlement au fleuve. Pour traverser ce mur d'habitations, il existe, par endroits, des « passages », qui font communiquer le front de Loire avec l'arrière du bourg, où se trouvent des ruelles et des cours infâmes. Ces coupe-gorges sont un bonheur pour les trafiquants.

Les « passages » de Paimboeuf, propices à la contrebande

Concernant cette disposition particulière de la ville, Émile Boutin précise : *« Le Haut-Paimboeuf le rendez-vous des faux tabatiers. On y voit encore une* « maison des contrebandiers ». *Elle communiquait par un souterrain passant sous la route actuelle, avec le manoir de la Vinterie. À proximité, la maison de Berg-Op-Zoom, propriété d'un Hollandais à cette époque, était bien reliée à la rive par un souterrain qui favorisa l'entrée dans Paimboeuf*

de tabac à la marque de Hollande. Ce quartier chaud pour les hommes de la ferme était donc particulièrement surveillé.[1] *»*

Un autre facteur compliquait la tâche des commis de la ferme : les conditions de déchargement des navires. Il n'y avait pas de quais à Paimboeuf à la fin de l'Ancien Régime. Les navires mouillaient dans la Loire, et leurs marchandises étaient débarquées sur des barges à fond plat qui venaient s'amarrer à eux. Les barges repartaient ensuite, les unes vers Nantes, les autres vers l'aval, à destination des ports de la côte, certaines ne faisaient que traverser le fleuve pour aller livrer leur cargaison sur la rive nord. Cette nuée de bateaux fluviaux, partant dans toutes les directions, était particulièrement difficile à surveiller par les patachoux[2].

Quelques exemples de fraude – Le livre d'Émile Boutin, *La baie de Bretagne et sa contrebande*, consacre un chapitre au trafic du tabac à Paimboeuf. Parmi tous les cas qu'il développe, nous lui en empruntons quelques-uns pour illustrer cette pratique.

Le 27 décembre 1714, la patache de Paimboeuf vient s'amarrer au navire hollandais *Jeune Pierre,* mouillé en Loire depuis près de deux semaines. Les deux commis n'ont guère d'espoir : si le navire trafique, il a eu le temps, depuis son arrivée, d'écouler ses produits de contrebande. Le capitaine, en outre, est absent du bord : il a profité de Noël pour prendre quelques jours de congé à terre. L'officier qui le remplace affirme n'être au courant de rien, et il s'enferme dans un mutisme total. Les deux patachoux sont persévérants, ils entreprennent une fouille méthodique du navire… et finissent par découvrir une cachette de tabac destiné à la contrebande.

Jacob Vanhof, capitaine du *Jeune Thobie*, est, lui, parfaitement en règle. Il transporte très légalement du tabac de Martinique destiné à l'Espagne. S'il a fait escale à Paimboeuf, c'est uniquement pour se faire radouber avant de terminer son voyage. La ferme n'a donc rien à lui reprocher, mais ses commis finissent par se demander pourquoi les réparations durent si longtemps, et pourquoi il retarde continuellement son départ. Ils enquêtent et découvrent que, chaque nuit, Vanhof débarque clandestinement une partie de sa cargaison, au profit de contrebandiers locaux.

La contrebande dans les îles du sud de l'estuaire

Sous l'Ancien Régime, il existait trois îles habitées au sud de l'estuaire : l'île de Noirmoutier, l'île d'Yeu et l'île de Bouin. Ne cherchez pas cette dernière sur la carte, elle est aujourd'hui rattachée au continent, par suite de l'ensablement du littoral. Les îles côtières bénéficiaient à l'époque de privilèges fiscaux importants appelés *franchises insulaires* qui les dispensaient, par exemple, de tous droits sur le sel et sur le tabac. Il en résultait une situation favorable à la contrebande.

Les franchises insulaires – Les privilèges des îles sont très anciens ; ils remontent souvent au Moyen Âge. Règnes après règnes, les rois les ont reconduits. Leur but initial était de dédommager les iliens de conditions de vie particulièrement dures : manque de ressources naturelles, risque de tempêtes dévastatrices, menace d'invasion quand la France entrait en guerre, etc. En 1451, par exemple, le roi accordait aux habitants de l'île de Bouin : *« qu'ils demeurent dorénavant toujours francs, quites et exempts de toutes tailles, aydes qui seront mises sur et en nostre royaume de quelque manière que ce soit. »* Pour ne pas faire de jaloux,

[1] Boutin, op. cit. page 210

[2] Agents de la ferme naviguant sur des bateaux appelés *patache*s.

il faisait bénéficier des mêmes avantages les deux îles voisines : *« Nous exemptons et affranchissons par ces mêmes présentes et tout ainsi qui ont esté et sont les aultres habitants demourans ès isles de Noirmoutier et de Dieux. »*

Ces mesures permettaient aux habitants des îles de cultiver du tabac pour leur propre consommation… pas pour le revendre en fraude sur le continent. Mais la tentation était forte, surtout que ces hommes étaient des marins et qu'ils savaient se déplacer discrètement sur la mer. Un trafic prit naissance. Quand la production locale ne suffisait pas, les iliens prirent l'habitude d'aller chercher du tabac dans des régions « franches » plus lointaines. Les îles devinrent ainsi le siège d'une contrebande intense, qui portait un lourd préjudice aux finances du royaume.

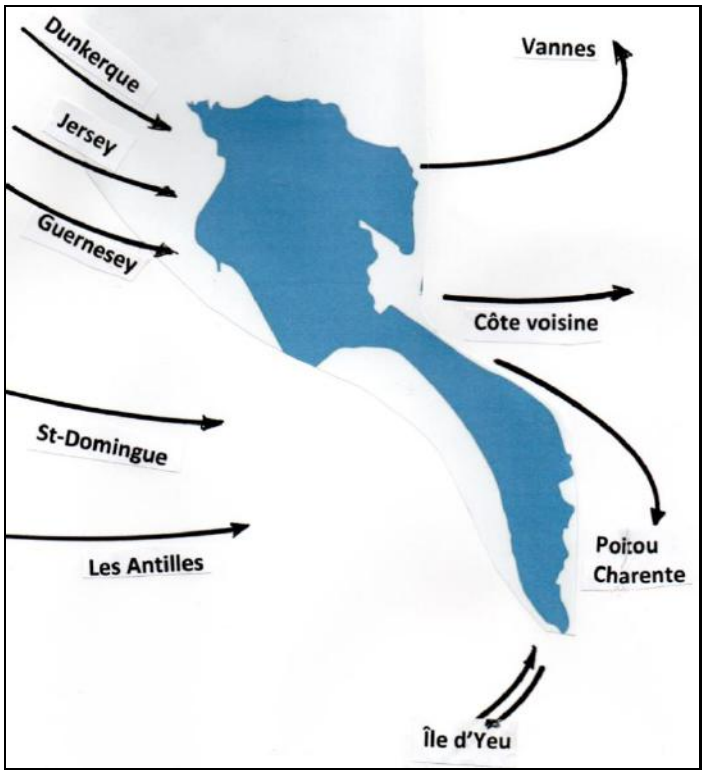
Louis XIV et Louis XV luttèrent sans succès contre cette contrebande. La seule solution, pour le pouvoir royal, était d'acheter à prix d'or ces terres franches, et de les soumettre à la loi commune. En 1767, Louis XV racheta l'île de Bouin pour la somme énorme de 700 000 livres. La même année, le roi racheta le marquisat de Noirmoutier pour 1 900 000 livres ! Son petit-fils Louis XVI racheta l'île d'Yeu, en 1785, pour un million de livres.

Mais avant d'en arriver là, la contrebande avait été prospère. Attardons-nous un peu sur le cas de Noirmoutier.

Noirmoutier, plaque tournante du trafic du tabac au XVIII^e^ siècle – À Noirmoutier, la grande époque de la contrebande du tabac commence en 1730. Son rythme s'accélère durant la décennie suivante pour atteindre son maximum à partir de 1740 et pendant une dizaine d'années encore. On garde de cette période d'abondantes archives, qui permettent de retracer le profil des fraudeurs et le scénario de leurs méthodes.

À cette époque, l'île de Noirmoutier est un domaine privé. Marquisat depuis 1584, il a longtemps appartenu à la famille de La Trémoille, puis a été vendu en 1720 au duc de Bourbon-Condé, qui l'a légué à son fils, le prince de Condé. Le propriétaire de l'île n'y résidant pas, son administration est confiée à un gouverneur, le sieur Desmarais. C'est lui qui dirige, entre autres, la police de l'île. La ferme des tabacs n'a pas à intervenir en un lieu privé, de surcroît exempté de taxes. Les contrôles sont effectués sur l'île par deux « voyers-visiteurs ». Selon les archives, l'un d'eux semble particulièrement zélé ; il s'appelle Nicolas Cheval, dit « Chevalier ». Les deux hommes sont également gardes des bois et des chasses du prince. En ce qui concerne le tabac, leur rôle est surtout de surveiller les échanges suspects entre l'île et le continent. Ceci explique que les fraudeurs arrêtés sont le plus souvent des marins.

Vers le milieu du siècle, les marins de Noirmoutier ont des bateaux suffisamment grands pour aller chercher et livrer le tabac de contrebande assez loin de leur île. Ils vont parfois le chercher jusqu'à Dunkerque ou les îles anglo-normandes, quand ce ne sont pas les contrebandiers de là-bas qui leur apportent. Certes, les bateaux noirmoutrins ne permettent pas de traverser l'Atlantique pour aller se ravitailler à Saint-Domingue ou aux Antilles ; dans ce cas, l'île est ravitaillée par des longs courriers qui font une escale discrète dans ses parages. Les marins de Noirmoutier redistribuent le tabac vers le sud de la Bretagne (Vannes et sa région) et vers les ports du littoral voisin (Beauvoir, La Barre-de-Monts). Il existe également un trafic intense avec l'île d'Yeu toute proche, les deux îles ayant des activités comparables.



Les flux de tabac de contrebande à l'entrée et à la sortie de Noirmoutier
(Carte Guy Le Moing)

Si le gouverneur est sévère à l'égard des petits fraudeurs, son attitude est plus ambiguë envers les magnats de la contrebande. L'un de ceux-ci s'est installé à Noirmoutier vers 1740. Il s'appelle Cornelis Jacobsen et vient de Dunkerque, où il a fait la connaissance des capitaines noirmoutrins venant livrer du sel… et repartant souvent avec du tabac de contrebande. Jacobsen a très vite compris qu'il y avait gros à gagner en venant s'installer sur une île côtière exemptée de droits sur le tabac. À l'époque de son déménagement, le gouverneur Desmarais est très affaibli politiquement par une opposition virulente ; il voit l'arrivée de « l'étranger » comme un soutien possible. Jacobsen, de son côté, a des projets ambitieux. Il a observé que le trafic du tabac en feuilles manque de rentabilité en raison du pourrissement des feuilles durant leur stockage. Son idée est de construire une manufacture sur l'île afin de traiter les feuilles dès leur arrivée, et d'assurer de meilleures conditions de conservation en attendant l'écoulement des stocks. Il lui faut, pour cela, l'autorisation du gouverneur ; il fait le nécessaire pour l'obtenir ! Un spécialiste manufacturier est appelé de Flandres pour lancer l'opération. L'affaire fait scandale jusqu'à Paris. Il faudra l'intervention du prince pour y mettre un terme.

Le gouverneur Desmarais a parfois des réactions curieuses vis-à-vis de la contrebande. Par exemple ce fait divers survenu en 1740 : *« Le sieur Bouryaud de Champdor, un des principaux officiers de la garde-coste, maire ou syndic des habitants, pour réprimer la licence de ce commerce prohibé, se crût suffisamment autorisé par sa qualité pour faire mettre le feu à une chaloupe chargée de tabac pour l'exporter de l'île. Ce zèle patriotique et conforme aux intérêts du Roy, qui devait lui mériter des éloges, lui attira la plus éclatante disgrâce. Le sieur Desmarais, alors gouverneur, le traduisit à l'hôtel de Condé comme on indigne coupable* […] *Bouryaud de Champdor fut expatrié par une lettre de cachet et relégué dans le Pays de Retz.*[1] »

[1] André Commard de Puyrloson : *Description topographique de l'île de Noirmoutier.* 1767.

Après 1750, la fraude devient plus rare à Noirmoutier. Le rachat de l'île par Louis XV en 1767 met un coup d'arrêt à la contrebande du tabac. L'autorité de l'État pèse désormais sur l'île, et les commis de la ferme s'y installent en 1768. Un arrêt du Conseil du Roy confirme ce retour de l'autorité :

« L'adjudicataire des Fermes du Roy fera la règle et perception des revenus des terres et île de Noirmoutier, dont Sa Majesté a fait l'acquisition, pour la présente année 1768, dont il fera le recouvrement à compter du 1er janvier et à y faire la vente exclusive de toutes espèces de tabac conformément à l'article 38 de la déclaration du 1er août 1721 que Sa Majesté veut être exécutée selon sa forme et teneur, commet M. l'Intendant de Poitiers pour juger pendant trois ans toutes les contestations qui pourront survenir pour ce qui concerne le privilège de la vente exclusive de tabac…[1] »

PETIT GLOSSAIRE

Andouille – Sac cylindrique, ayant la forme d'une andouille de charcuterie, servant à emballer du tabac de contrebande.
Faux tabatier – Trafiquant de tabac (expression formée à l'exemple de « faux-saunier » pour le sel).
Ferme – Institution chargée par l'État, à la fin de l'Ancien Régime, du prélèvement des taxes et impôts indirects.
Patache – La patache est un petit navire de surveillance, allant à la voile ou à la godille. Au temps de la ferme, ce bateau restait en général à proximité d'un port. On signale pourtant une patache à Bourgneuf qui remontait fréquemment vers l'estuaire. (Emile Boutin, op. cit.)
Patachoux - Commis de la gabelle ou de la ferme des tabacs, exerçant leur tâche à bord d'une patache. Les contrebandiers les surnommaient parfois « les renégats », car il s'agissait souvent d'anciens collègues marins passés au service de l'administration.
Visiteurs de vaisseau – « Officiers établis par l'Ordonnance de la Marine qui doivent observer les marchandises des passagers et leur nombre, à l'arrivée et au départ des bâtiments. » (Furetière).
Voyer – « Officier commis pour avoir soin que les rues et les voies soient sûres et commodes ». (Furetière).

SOURCES PRINCIPALES

♦ Association pour l'Histoire de l'Administration des Douanes : *Le trafic du tabac au XVIIIe siècle à Noirmoutier*, (in « Cahier d'Histoire des Douanes françaises », 1er semestre 2002).
♦ Bonneau, Jacques : *Les législations françaises sur les tabacs sous l'ancien régime*, 1910
♦ Boutin, Emile : *La baie de Bretagne et sa contrebande – Sel, vin, tabac, indiennes.* Siloë, 1993
♦ Morieux Renaud : *Une mer pour deux royaumes.* Presses Universitaires de Rennes, 2008
♦ Moulis, Philippe : *Frontières et contrebandes en France du Nord – XVIIe et XVIIIe siècles* (In « Dix-huitième siècle », 2013, N°45).
♦ XXX : *Les beaux jours du tabac dunkerquois.* (In « Dunkerque Magazine », n°180, septembre 2007)

[1] Archives Amis de Noirmoutier, SE1d. Cité par Cahier d'Histoire des Douanes 2002.

Vieux bouquins, vieux journaux, vieux papiers

LA TEMPÊTE DU 14 NOVEMBRE 1854 EN MER NOIRE

Présenté par Guy Le Moing

En 1854, la guerre de Crimée avait attiré en mer Noire d'importantes forces navales franco-britanniques. Cette puissante armada essuya, le 14 novembre, une tempête aussi violente qu'inattendue, au cours de laquelle de nombreux navires furent détruits. Nous avons sélectionné quelques vieux papiers de l'époque racontant l'événement.

Le naufrage du cuirassé *Henri IV*, relaté par son commandant

Les premiers signes avant-coureurs de l'ouragan étaient apparus le 13 : baisse brutale du baromètre, amoncellement de nuages, augmentation du vent, moutonnement de la mer. Le vice-amiral Hamelin, commandant en chef des forces navales françaises, ordonna à chaque navire de rembarquer ses chaloupes et de mouiller une ancre supplémentaire.

Au lever du jour, le 14, les prévisions de la veille se confirmèrent. Le ciel était noir, la pluie tombait en abondance et le vent soufflait par rafales. Bientôt, les navires au mouillage commencèrent à briser leurs chaînes d'ancre les uns après les autres. Ils dérivaient au gré de la tempête, s'abordaient avec de gros dégâts ou se fracassaient à la côte.

À terre, la situation n'était guère meilleure ; le vent emportait les tentes des soldats et le toit des baraquements où l'on soignait les blessés. Même les murailles en dur s'écroulaient par pans entiers. Dans l'affolement général qui résultait de cette fureur des éléments, des groupes de Cosaques rôdaient et tiraient sans état d'âme sur les soldats et les marins en difficulté.

Près du port de Balaclava, une dizaine de bâtiments de commerce anglais vinrent se briser contre les falaises. La Royal Navy perdit un superbe navire de transport, le *Prince*, chargé de matériel de valeur. Au total, une vingtaine de bâtiments de diverses nationalités sombrèrent dans la tourmente et quatre cents hommes environ y laissèrent la vie, dont une majorité d'Anglais.

Plusieurs gros navires français furent victimes de l'ouragan. Le vaisseau *Henri IV* (commandant Jehenne) cassa ses quatre chaînes d'ancre les unes après les autres, dériva vers la côte au sud d'Eupatoria, et s'y échoua en fin d'après-midi. Le 15 au matin, la mer s'étant un peu calmée, l'équipage réussit à mettre le youyou à l'eau et à établir un va-et-vient avec le rivage. Les conditions météorologiques ne permirent pas, toutefois, d'entreprendre l'évacuation du personnel, pas même celle des cent dix malades qui se trouvaient à bord. Jehenne se contenta donc de débarquer des munitions destinées aux défenses terrestres.

Non loin de là, la corvette à vapeur *Pluton* (commandant Fisquet) subit un sort comparable. Dans la matinée du 14, elle échappa de peu à un abordage par un grand trois-mâts anglais à la dérive ; vers midi, elle fut frôlée par un autre navire désemparé qui lui cassa ses basses

vergues, lui endommagea une de ses roues à aube et lui arracha ses porte-manteaux d'embarcations. À midi et demi, enfin, le *Pluton* commença à talonner, avant de s'échouer sur le sable. Le capitaine de frégate Fisquet tenta de béquiller son navire mais n'obtint aucun résultat ; le *Pluton* se coucha sur le côté et à commença à se disjoindre. Après une nuit passée sur le flanc de l'épave, l'équipage parvint à établir un va-et-vient et à gagner la terre ferme.

Rapport adressé à M. le vice-amiral commandant en chef l'escadre de la Méditerranée par le commandant du Henri IV.

Baie d'Eupatoria, le 15 novembre 1854

.

Amiral,

J'ai la douleur de vous annoncer que mon vaisseau est à la côte depuis hier soir, à vingt milles au sud d'Eupatoria, et que je n'ai aucun espoir de l'en retirer, dans la saison où nous sommes.

Ce triste événement est dû à la rupture successive de mes quatre chaînes, pendant la tempête que nous venons d'essuyer, et qui, bien que moins violente, dure encore au moment où j'écris.

Toutes les précautions que conseillait la prudence avaient été prises. La bouée de l'ancre de bâbord, qui était celle qui travaillait avec les vents du large, était de cent vingt brasses, sur un fond de huit brasses, et je m'étais affourché nord et sud dès mon arrivée. De plus, chaque fois qu'il ventait un peu frais, je laissais tomber l'ancre de veille de tribord, qui était ma meilleure. Je n'avais pas manqué de le faire, hier, lorsque je vis la mauvaise apparence du temps. Je fis ensuite caler les mâts de hune, amener les basses vergues sur le porte-lof et mouiller ma seconde ancre de veille, ce qui m'en faisait quatre dehors, c'est-à-dire tout ce que je possédais, puisque j'en avais perdu une à Baltchick, par suite de rupture de chaîne en dérapant, et qu'une autre avait été cassée par un boulet dans le combat du 17 octobre.

Je devais, amiral, me croire en sécurité avec quatre fortes ancres dehors, lorsque, dans une très forte rafale avec saute de vent, la chaîne de tribord cassa net au portage de la bille. À onze heures, celle de bâbord, qui avait souvent filé, chaînon par chaînon, malgré les stoppeurs et les coins, et qui était arrivée à au moins cent cinquante brasses, en fit autant. Nous vînmes alors à l'appel de l'ancre de veille de tribord dont le levier de stoppeur se brisa ; mais la chaîne ayant fait une coque à l'écubier du puits, elle tint bon au septième maillon – cent-vingt-six brasses, – jusqu'à cinq heures dix minutes du soir, où elle cassa dans un violent coup de tangage.

Celle de bâbord, travaillant alors seule, ne résista pas une minute, et ce fut avec terreur que j'entendis la double secousse qui m'apprenait que tout espoir de résister à la tempête était perdu et qu'il fallait se résigner à aller à la côte, comme l'avaient déjà fait, sous mes yeux, dans cette journée fatale, douze ou quinze autres bâtiments, au nombre desquels se trouvent la corvette le Pluton, arrivée depuis quatre jours seulement, et un vaisseau turc portant pavillon de contre-amiral, qui ont, sans doute, aussi cassé toutes leurs chaînes.

Certain de n'être plus tenu par rien, je fis hisser le petit foc pour faciliter l'abattage du vaisseau sur tribord, et éviter les navires mouillés à terre de moi ; puis, après les avoir parés, je fis border l'artimon afin d'aller m'échouer le moins loin possible de la ville et de pouvoir communiquer avec elle par la langue de sable qui nous sépare du lac Salé, sans être inquiété par les Cosaques, qui ne manqueraient pas de venir rôder autour de nous.

La nuit était très obscure quand nous commençâmes à toucher. Je fis en sorte d'échouer l'avant à terre perpendiculairement à la côte ; mais d'énormes brisants, prenant le vaisseau par la hanche de bâbord, le portèrent petit à petit pendant toute la nuit, et même aujourd'hui dans la matinée, dans une direction presque parallèle au rivage, et le sable mouvant remplissant à l'arrière la souille à mesure que la carène se déplaçait dans son agitation continue, il en est résulté, chose incroyable, que nous sommes déjaugés de quatre mètres à l'avant, et que notre distance du rivage n'est que de soixante mètres au plus.

La situation du Henri IV, au moment où j'ai l'honneur de vous écrire, amiral, est celle-ci : incliné un peu sur tribord, presque parallèlement à la côte ; le cap au nord-nord-est, la sonde indiquant trois mètres trente-trois centimètres à l'arrière, deux mètres trente centimètres à l'avant, quatre mètres par le travers à bâbord, et trois mètres vingt centimètres par le travers à tribord. Il a fait sa souille, et il n'éprouve plus les secousses qui l'ont tourmenté pendant dix-huit heures. Le vaisseau n'est pas défoncé, puisque les pompes ordinaires suffisent pour étancher l'eau de la cale et qu'elles ne fonctionnent pas toujours.

Le gouvernail est démonté, et je crois ses ferrures brisées, de même que celles de l'étambot.

Le vaisseau n'a plus d'autres ancres que celles à jet. Deux des bouts de chaînes restés à bord sont engagés sous la quille. La chaloupe est à la côte ; je la suppose réparable. Le grand canot, le canot major et ma baleinière sont entièrement hors de service. Les deux canots moyens ont été aussi jetés à la côte à Eupatoria, où ils étaient occupés le 14 au matin pour l'embarquement des bœufs ; mais ils peuvent être et ils seront réparés. Quant aux chalands, ils sont coulés et probablement en pièces. La mâture est intacte. J'ai fait déverguer les voiles, envoyer en bas les vergues et manœuvres courantes. Je ferai dépasser les mâts de hune dès que je le pourrai.

J'ai pu, au moyen du youyou, établir un va-et-vient avec la terre ; mais la mer est encore trop grosse pour entreprendre le sauvetage des cent dix malades que je porte à bord. Je me suis contenté de faire passer au commandant supérieur d'Eupatoria des munitions pour obusier de montagne en remplacement de celles qu'il avait consommées, avec succès, la veille, sur la cavalerie russe.

Nos batteries sont restées chargées, et j'ai eu l'occasion, ce matin, de faire usage de nos caronades pour faire rebrousser chemin à une cinquantaine de Cosaques, qui s'avançaient au grand galop pour s'emparer des hommes de mon youyou restés à terre et qui ne pouvaient réussir à remettre à flot cette petite embarcation.

Voilà, amiral, la situation actuelle du Henri IV, de ce beau vaisseau dont j'étais si fier… Elle est bien triste, et je ne vous parlerai pas de la douleur que j'en éprouve. Vous êtes fait pour la comprendre et pour me plaindre.

J'espère que ma santé me soutiendra assez pour me permettre d'achever jusqu'au bout les devoirs que j'ai à remplir envers l'État et envers mon équipage ; quant à mon courage, il ne faillira pas.

Je n'ai pas encore pu communiquer directement avec le commandant du Pluton ; mais il est venu sur la plage vis-à-vis de mon vaisseau et m'a fait dire par un de ses matelots que son bâtiment étant défoncé et son entrepont envahi par la mer, il l'avait évacué, ce matin, sans perdre un seul homme. M. Fisquet est à Eupatoria avec tout son équipage, qui a pu aussi sauver ses effets. Le rapport de cet officier supérieur vous fera connaître en détail les circonstances de son malheur, qui ne fait qu'ajouter au mien.

J'ai signalé au Lavoisier, qui, lui aussi, a cassé une de ses chaînes, et n'a tenu sur l'autre au moyen de sa machine, de faire route pour vous informer de notre fâcheuse situation, dès que le temps le lui permettrait.

Je n'évacuerai pas mon vaisseau tant qu'il en restera un morceau pour me porter et y faire flotter les couleurs nationales. J'attends les secours qu'il vous sera possible de m'envoyer, amiral, afin de sauver, en fait de vivres et de matériel d'armement, tout ce que je pourrai. Ne pouvant déposer ces objets sur une terre ennemie, il me faut des bâtiments pour les recevoir et les porter aux autres vaisseaux de l'escadre.

Mon équipage, affaibli considérablement par les détachements que j'ai fournis, tant pour le siège de Sébastopol que pour la garnison d'Eupatoria, se trouve réduit à un petit nombre de matelots valides, d'où il résulte que les moindres travaux sont pour nous très difficiles, et que ceux qui demandent beaucoup de force sont impossibles. Du reste, amiral, je suis heureux de le dire, mon équipage est admirable de zèle et de discipline ; chaque homme tâche de doubler sa force et vole à mon moindre mouvement. Quant à mes officiers, ils me secondent en tout, avec cette parfaite entente de service, ce courage et ce dévouement de cœur dont je vous ai souvent entretenu dans d'autres circonstances, et qui ne pouvaient faillir en celles-ci. Tout le monde a fait

et fera son devoir jusqu'à la fin, avec la plus entière abnégation, vous pouvez y compter, amiral ; et si la marine perd un de ses beaux vaisseaux, on ne peut s'en prendre qu'à la tempête qui a été plus forte que nous, et nous a jetés à la côte, malgré tous les moyens employés pour lui résister.

Dans ma dernière lettre qui n'a que quelques jours de date, il me semble que je pressentais le malheur qui allait me frapper, lorsque je vous disais que « je me considérais comme en perdition sur la rade d'Eupatoria, lorsque viendrait un coup de vent de sud-ouest. » Ma crainte n'a pas tardé à se réaliser.

J'aurai l'honneur de vous faire connaître plus tard les noms des personnes qui se sont plus particulièrement distinguées dans notre naufrage, et d'appeler sur elles la bienveillance du gouvernement. Je me borne, pour le moment, à citer M. André, enseigne de vaisseau, et le quartier-maître de manœuvre Joseph Gournay, qui ont fait le premier voyage à terre avec une faible embarcation que les brisants couvraient à chaque instant, pour aller établir le va-et-vient qui devait servir au salut de tous, si le vaisseau s'était ouvert.

Je suis, etc.
Le commandant du Henri IV,
JEHENNE.

Les mésaventures de la corvette *Lavoisier*, racontées par son commandant

À bord de la corvette de charge *Lavoisier,* les événements sont moins tragiques. Le navire transporte des bœufs vivants destinés à l'alimentation des équipages. Les pauvres animaux n'ont jamais été autant secoués ! Ils sont pris d'une panique incontrôlable, que le commandant de la corvette a raconté avec humour.

« Les bœufs qui, suivant l'usage, étaient attachés en rangs serrés, rompirent leurs liens et se répandirent en désordre sur le pont. Tourmentés par le mal de mer, effrayés par les sifflements du vent, l'invasion des lames et les mouvements convulsifs du bâtiment, ils coururent dans toutes les directions, cherchant à échapper au danger qu'ils pressentaient.

Dès lors commença une scène de confusion indescriptible. Devenus furieux, ces animaux frappaient de leurs cornes tout ce qui s'offrait à leurs coups. Non seulement ils se précipitaient sur les matelots, mais encore ils s'attaquaient entre eux. Le pont fut bientôt ruisselant de sang et couvert de bœufs éventrés ou éclopés.

Le roulis auquel obéissait le navire, forçait ces malheureuses bêtes à se heurter aux mâts, aux parois du bâtiment et aux canons ; on chercha à se débarrasser de ces compagnons d'aventure, mais il était fort difficile de jeter à la mer ces masses pesantes, qui d'ailleurs ne se laissaient guère approcher.

L'équipage était paralysé par l'épouvante, et une partie s'était déjà réfugiée dans l'entrepont. Jamais spectacle plus étrange, jamais drame plus extraordinaire n'avait eu pour théâtre un frêle vaisseau.

Cependant, le navire menaçait de chavirer, et il fallait l'alléger à tous prix. Le porte-voix du commandant fait retentir l'ordre de couper les mâts ; mais personne n'ose s'aventurer au milieu des animaux perdus et exaspérés. Alors, M. Dieudonné, dont l'intrépide sang-froid ne s'est jamais démenti un instant depuis le commencement de la tempête, saisit une hache et, accompagné de son second, se dirige vers le centre du navire.

Un bœuf le poursuit tête baissée, il l'abat d'un coup de son arme, un autre tombe sur le second, qui roule sur le pont, mais qui se révèle simplement contusionné. Les deux chefs, abandonnés de l'équipage terrifié, frappent à coups redoublés le grand mât que déjà l'effort du vent a ébranlé, et qui bientôt tombe avec fracas en écrasant les bestiaux.

Un quart d'heure après, le vapeur était entièrement débarrassé de sa mâture. À partir de ce moment, il se maintient plus aisément à la surface des flots, se prête mieux au mouvement des vagues et semble lutter victorieusement contre les éléments déchaînés.

Il n'y a plus rien à faire qu'à maintenir la machine en activité, afin d'aider le bâtiment à résister à la force qui l'entraîne dans le sens opposé à celui des ancres.

Avant la fin de l'ouragan, les animaux étaient tous sur le flanc, les uns morts, les autres blessés, quelques uns épuisés et ne pouvant plus se relever. Peu à peu les matelots, rassurés, avaient reparu et repris leur service.

Quand le vent fut tombé, M. Dieudonné, sentant le besoin d'un peu de repos, se dirigea vers sa chambre ; il espérait réparer, par quelques instants de sommeil, les fatigues des vingt-quatre heures. Il ouvre sa porte et reste stupéfait en voyant son lit occupé par un énorme bœuf qui était passé par le plancher et s'était blessé en tombant. La place étant prise il ne lui resta que son canapé.

Il pénètre dans son salon, et recule devant quatre garnisaires qui, également arrivés par la voie du vitrage supérieur, prennent tranquillement leurs ébats dans cet élégant boudoir, qu'ils ont rempli de sang. Il ne fallut pas moins de quinze jours pour rendre la chambre et le salon de nouveau habitables.

De retour à Kamiesh, le commandant raconta son aventure à l'amiral qui en rit de bon cœur : Ma foi, disait M. Dieudonné, j'aurais mieux aimé avoir affaire à deux frégates russes qu'à ces bêtes furieuses ; car je n'imagine pas de situation pire que celle où je me suis trouvé pendant vingt-quatre heures.[1] *»*

Anniversaire

IL Y A 80 ANS CE MOIS-CI LE *NORMANDIE* BRÛLAIT À NEW YORK

Par Guy Le Moing

Il était le plus grand, le plus beau, le plus rapide, le plus luxueux de tous les paquebots de l'Atlantique Nord, le navire de tous les superlatifs. La Seconde Guerre mondiale a cruellement abrégé sa prestigieuse carrière : le *Normandie* a connu une fin lamentable, victime d'un incendie dans un chantier de New York.

Une carrière prestigieuse mais courte

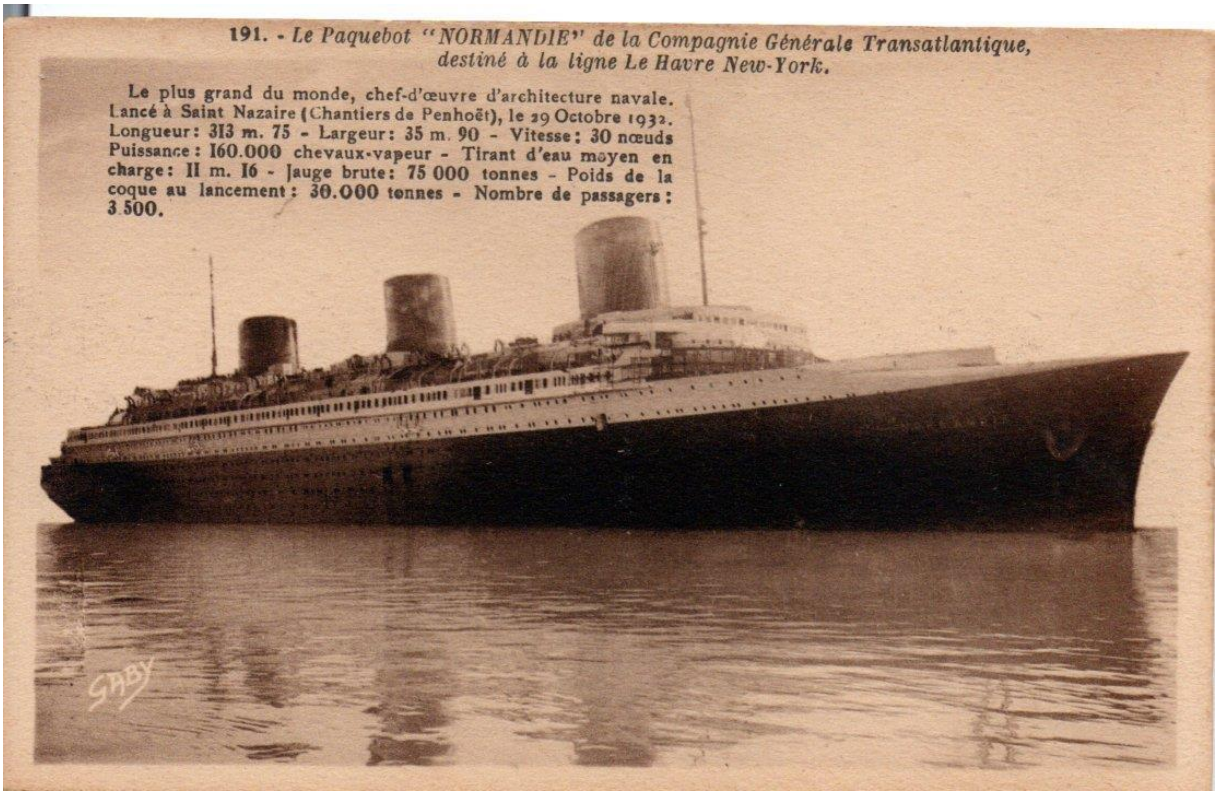
La Transat, lorsqu'elle le mit en chantier, voulait un navire dont la rentabilité soit élevée. Pour être rentable, il devait être rapide et grand, c'est-à-dire effectuer la traversée de l'Atlantique en quatre jours avec 2 000 passagers. La compagnie opta donc pour un géant de 313 mètres de longueur et 83 000 tonnes de déplacement, doté d'une machine de 160 000

[1] Source : Henry d'IDEVILLE, *Les petits côtés de l'Histoire*. 1884 (Gallica-BnF.

chevaux lui assurant une vitesse de croisière de 30 nœuds. Le dessin de sa coque était dû à l'ingénieur russe Vladimir Yourkevitch, qui avait cherché à réduire au maximum la vague d'étrave et la résistance de l'eau.

Le *Normandie* fut construit aux chantiers de Penhoët-Saint-Nazaire, et lancé le 29 octobre 1932 devant une foule immense, et en présence de Madame Lebrun, épouse du président de la République et marraine du nouveau-né. Son achèvement fut retardé par les difficultés économiques de l'époque et dura jusqu'au printemps 1935. Le 29 mai de cette année-là, enfin, le paquebot quitta Le Havre au terme de trois jours de festivités dans la grande ville portuaire. Sa dernière journée à quai avait donné lieu à une grande soirée de gala exceptionnelle en présence du président de la République. Un train spécial avait amené dans la nouvelle gare du Havre (spécialement construite pour le *Normandie*), le corps de ballet de l'opéra de Paris. Les passagers du voyage inaugural, exceptionnellement autorisés à embarquer avec 24 heures d'avance, avaient pu ainsi assister à une représentation particulière dans le grand salon du paquebot. Parmi ces passagers se trouvaient les plus éminentes célébrités de l'époque la « première dame de France » Madame Lebrun, le bijoutier Pierre Cartier, des écrivains et des journalistes (Colette, Blaise Cendrars, Claude Farrère, etc.), le grand couturier Jean Lanvin, le maharajah de Carputhala, et bien d'autres.

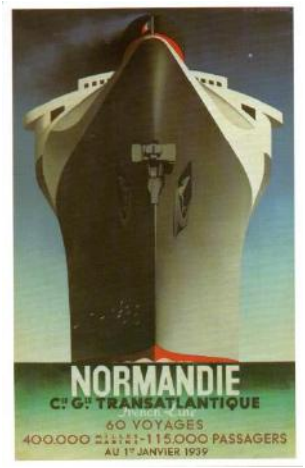
La traversée s'effectua en quatre jours, trois heures et quinze minutes ; le commandant du *Rex** télégraphia à son homologue du *Normandie* pour lui dire qu'il lui abandonnait le Ruban bleu « avec le sourire ». Un long ruban bleu de 30 mètres de long (un mètre par nœud de vitesse moyenne) fut hissé au mât du paquebot et une médaille commémorative distribuée à chacun des passagers. L'arrivée à New York, le 3 juin, fut triomphale. Le navire remonta l'Hudson sous grand pavois en présence d'une foule considérable.



Le paquebot *Normandie*
(Carte postale ancienne des éditions Gaby – Collection GL)

Tout n'avait pas été parfait, néanmoins, durant la traversée inaugurale : une vibration assez forte avait été ressentie, surtout à l'arrière du navire. On y remédia l'année suivante, lors d'une longue immobilisation technique du paquebot. Les quatre hélices tripales furent remplacées par des hélices quadripales, qui réduisirent les vibrations et améliorèrent les performances. Ceci permit au *Normandie* de reprendre le Ruban bleu, que le *Queen Mary* lui avait ravi en 1936. En 1937, le *Normandie* perdit une hélice en pleine mer et dut finir la traversée « sur trois pattes ».

La guerre arriva bientôt. Lorsque le *Normandie* appareilla du Havre, le 23 août 1939, il entamait sa 139ème traversée et avait déjà transporté plus de 130 000 passagers. Une semaine plus tard, les Allemands envahissaient la Pologne, et la Seconde Guerre mondiale éclatait. Par sécurité, le gouvernement français décida de laisser le *Normandie* à New York, et le grand paquebot resta deux ans à quai dans l'Hudson.



Une fin lamentable

Le navire avait été désarmé sur place en attendant des jours meilleurs. En décembre 1941, peu après Pearl Harbor, les Américains réquisitionnèrent le paquebot français pour le transformer en transport de troupes. Ils le rebaptisèrent *Lafayette.*

Un incendie se déclara pendant les travaux de transformation, le 9 février 1942 à 14 h 30. Il avait été provoqué par les étincelles d'un chalumeau au contact de ceintures de sauvetage en kapok, et se propagea rapidement. Plus de 3 000 personnes étaient à bord : Coast Guards, marins du nouvel équipage, ouvriers de toutes spécialités et de toutes provenances. On perdit beaucoup de temps au départ du feu car la plupart des dispositifs d'alerte étaient inopérants en raison des travaux. On parvint néanmoins à faire évacuer le navire.

Les pompiers de New York furent enfin alertés. Ils mirent en action des pompes automobiles et des bateaux pompes qui déversèrent des tonnes d'eau sur les ponts et par les hublots. Cette inondation vient rapidement à bout de l'incendie qui était maîtrisé à 18 h et complètement éteint à 20 h. En revanche, elle déséquilibra gravement le navire qui prit une gîte inquiétante, s'aggravant au fil des heures et dépassant 40° vers minuit. A 2 h 45, enfin, le *Normandie* s'affaissa sur bâbord et se coucha dans la vase.

L'épave fut renflouée en septembre 1943, à la suite de travaux titanesques, mais le navire était irrécupérable et fut livré à la démolition. L'incendie du *Normandie* donna lieu à des

interprétations plus ou moins fantaisistes, sur lesquelles nous ne sommes pas aptes à nous prononcer. Par exemple, cet article de France-Soir :

« Voici comment j'ai mis le feu au paquebot « Normandie »

Les aveux d'un espion nazi

NEW-YORK, 13 novembre (A.P.).

LE journal américain en langue française « France-Amérique » annonce qu'un espion nazi, actuellement emprisonné en Allemagne sous l'inculpation de meurtre, serait responsable de l'incendie qui se déclara le 9 février 1942 à bord du paquebot « Normandie » ancré dans le port de New-York.

Selon les propres déclarations de cet agent nazi reproduites par le journal, plusieurs membres du « Deutsch Amerikanischer Bund » (association pro-nazie d'Américains d'origine germanique) qui avaient réussi à se mêler aux ouvriers travaillant à bord du bâtiment auraient mis le feu à des ceintures de sauvetage à l'aide de leurs lampes à souder, en exécution des ordres qu'il leur aurait donnés.

Principal instigateur : Canaris

Selon le journal, l'espion nazi, un fanatique « aux lèvres minces », aurait fait le récit suivant :

— Oui, c'est moi qui ai donné l'ordre de mettre le feu au « Normandie ».

» J'avais choisi les points où les foyers d'incendie seraient allumés. Mais je n'étais pas le principal instigateur du complot. J'avais reçu mes instructions de l'amiral Canaris (chef de l'espionnage allemand), que je ne connaissais que sous le nom de « numéro 437 ».

» Je recrutai mes agents d'exécution parmi les membres du Bund. Je leur fis remarquer que le risque n'était pas très grand, étant donné que le paquebot n'était gardé que par des agents d'une compagnie privée et non par des militaires ou des marins. Une fois que l'incendie se fut déclaré, une partie du matériel de lutte contre le feu qui se trouvait à bord fut proprement saboté conformément à mes instructions ».

LE HOT CLU
AVEC GRAPELLI

Coupure du journal France-Soir du 14 novembre 1947

(Journal disponible sur le site Gallica de la BnF)

L'histoire maritime illustrée par les timbres

LA GUERRE DES MALOUINES

(1982)

Depuis 150 ans, les îles Malouines, proches du cap Horn, étaient britanniques. Au début des années 1980, sous le patronage de l'ONU, des discussions étaient en cours entre Londres et Buenos Aires en vue d'une rétrocession éventuelle de cet archipel aux Argentins. L'attitude du général Galtieri, chef de la junte militaire argentine, vint bloquer le processus de négociation : il fit débarquer ses troupes sur ces terres désolées et s'en empara par la force dans la nuit du 1er au 2 avril 1982. Margaret Thatcher, Premier ministre de Grande-Bretagne, refusa le fait accompli et envoya sa flotte dans l'Atlantique Sud. Les navires britanniques arrivèrent aux Malouines à la fin du mois et instaurèrent une « zone d'exclusion totale » de 200 milles autour des îles, menaçant de détruire tout navire ou tout aéronef suspect qui s'y risquerait. L'affrontement armé commença le 1er mai et se termina le 14 juin par la capitulation de l'Argentine.

La destruction du *Belgrano*

Le *General Belgrano* était un ancien croiseur américain datant de 1938, un vétéran de PEARL HARBOR que l'US Navy avait cédé à l'Argentine quand elle avait cessé d'en avoir l'usage. Le dimanche 2 mai 1982, il croisait à la limite de la zone d'exclusion en compagnie d'une « escorte » à peu près aussi vétuste que lui : le vieux destroyer *Hipolito Bouchard* et la corvette *Francisco de Gurruchaga* (un ancien remorqueur reconverti en navire de guerre).

À quelques milles de là, le sous-marin nucléaire d'attaque britannique *Conqueror* avait repéré le *Belgrano*. Son commandant, Wreford Brown, l'observait au périscope pendant que les spécialistes préparaient les torpilles. Ses supérieurs lui avaient envoyé l'autorisation d'attaquer le croiseur argentin. Il fallait absolument le couler pour montrer la détermination de la Grande-Bretagne et la puissance de ses armes. Vers 16 heures, ce dimanche après-midi, deux torpilles furent lancées du *Conqueror* et atteignirent le *General Belgrano*. La première toucha le croiseur à la hauteur de la machine, l'immobilisant et déclenchant un incendie. La seconde frappa quelques instants plus tard et acheva le navire blessé. Le commandant Bonzo donna l'ordre d'évacuation, et l'épave du *Belgrano* s'enfonça dans la mer. La corvette *Gurruchaga* entreprit alors de rechercher et de recueillir les survivants. Plus de trois cents hommes ne répondirent pas à l'appel.

Pays d'émission : Argentine
- Date d'émission : 31 03 2007
- Tirage : 100 000
- Dimensions : 34 x 44 mm
- Dentelure : Peigne 11 ¼
- Couleur : Polychrome
- Impression : offset
- Valeur faciale : 75 c (Argentine centavo)
- Réf. YT : AR 2655

Ancien croiseur US (USS *Phoenix*) construit en 1935 ; vétéran de Pearl Harbor. Acquis par l'Argentine sous le nom de *General Belgrano*. Détruit au combat en 1982.

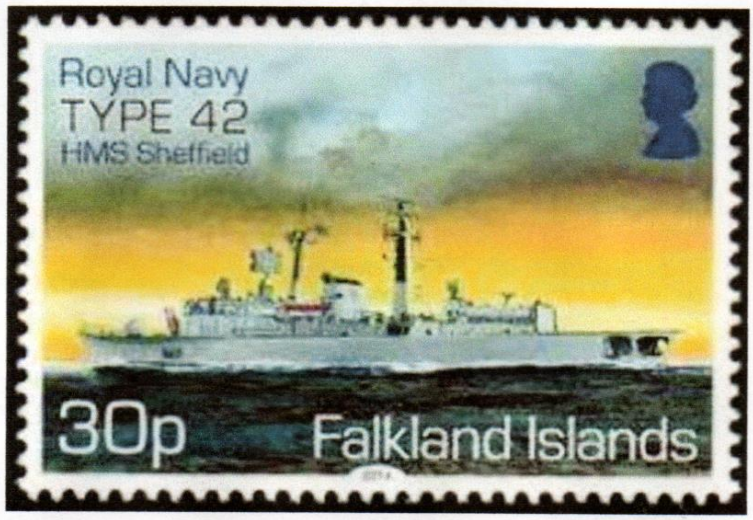
General Belgrano

La destruction du HMS *Sheffield*

Le 4 mai, vers 10 heures du matin, le HMS *Sheffield* croisait dans les eaux des îles Malouines, en compagnie du HMS *Yarmouth* et non loin du porte-avions *Hermes*, lorsqu'il fut détecté par des avions de reconnaissance ennemis. L'Armée de l'Air argentine envoya aussitôt sur place deux Super-Étendards armés d'un missile « Exocet » chacun. Selon les Britanniques, un des « Exocet » manqua le *Yarmouth* et s'abîma dans la mer, tandis que le second atteignit le *Sheffield* en son milieu, au niveau de la salle des machines auxiliaires avant, à 2 mètres au dessus de la ligne de flottaison. Il était un peu plus de 14 heures. L'explosion du missile[1], qui possédait encore plus de la moitié de son carburant, provoqua de graves dégâts dans les locaux et une brèche dans la coque de 5 mètres sur 1,20 mètre. Un incendie se déclara aussitôt dans le navire, détruisant le système de génération électrique et empêchant le

[1] Le rapport du Ministère de la Défense affirme formellement que la tête de guerre du missile n'a pas détonné. L'explosion évoquée par les témoins serait celle du propulseur de l'engin.

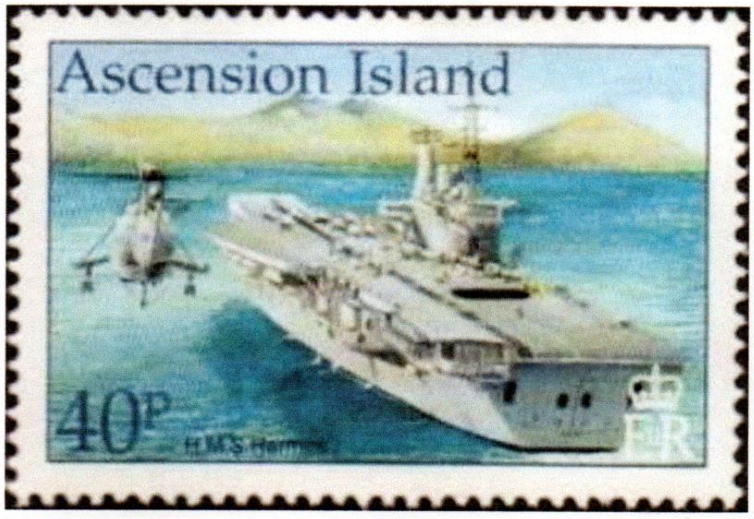
fonctionnement correct des dispositifs de lutte contre l'incendie. Par ailleurs, une fumée âcre se répandit dans les locaux et obligea l'équipage à les quitter. Le HMS *Yarmouth* tenta de lui porter secours et de lutter contre le feu, mais il fut lui-même attaqué à la torpille par un sous-marin argentin. Par chance, aucune des torpilles n'explosa. À 18 h 30, le commandant du *Sheffield* donna l'ordre d'arrêter la lutte contre l'incendie et d'évacuer le navire. La coque incendiée du destroyer fut prise en remorque par le *Yarmouth*, qui tenta de l'emmener en Géorgie du Sud. L'opération échoua, et l'épave coula en chemin, le 10 mai 1982. Vingt marins britanniques avaient trouvé la mort dans l'attaque du *Sheffield*.



- Pays d'émission : Falkland
- Date d'émission : 22 12 2014
- Dimensions : 28 x 43 mm
- Dentelure : 14
- Couleur : Polychrome
- Impression : offset
- Valeur faciale : 30p (penny des îles Falkland)
- Réf. YT :

Le HMS *Sheffield* (D80) était un destroyer britannique construit en 1971-75. Il a été détruit au combat en 1982.

HMS Sheffield



Pays d'émission : Ile de l'Ascencion
- Date d'émission : 14 06 2002
- Dessinateur : Andrew Robinson
- Dimensions :
- Dentelure : 14 ¼
- Couleur : Polychrome
- Impression : offset
- Valeur faciale : 40 p (Penny Sainte-Hélène)
- Réf. YT : AC 799

HMS Hermes

Le débarquement britannique sur la baie de San Carlos

Durant la nuit du 20 au 21 mai, les premiers commandos britanniques débarquèrent à l'entrée Nord de la baie de San Carlos, près de Fanning Head, pour neutraliser la résistance ennemie et prendre position sur cet avant-poste stratégique. Ils y parvinrent sans trop de

difficultés grâce à l'appui-feu du HMS *Antrim*. Pendant ce temps, deux opérations de diversion étaient organisées par les HMS *Glamorgan* et *Ardent*, afin d'égarer les Argentins quant au lieu exact du débarquement principal.

Ces diversions permirent au gros des forces navales britanniques de s'approcher de l'entrée de la baie. Participaient à l'opération, les transports d'assaut HMS *Fearless* et *Intrepid*, les bâtiments auxiliaires *Strom Ness*, *Fort Austin*, *Sir Galahad*, *Sir Geraint*, *Sir Lancelot*, *Sir Percival*, *Sir Tristan*, les navires de commerce réquisitionnés *Canberra*, *Norland*, *Europic Ferry*, etc. Plusieurs vagues de commandos et de parachutistes furent débarqués de ces navires au moyen de bateaux de débarquement et d'hélicoptères. Au soir du 21 mai, 3 000 hommes et 1 000 tonnes de matériel étaient sur le rivage.

Pays d'émission : Guernesey
♦ Date d'émission : 03 08 2007
: ♦ Dentelure : Peigne 3 ½ x 14
♦ Couleur : Polychrome
♦ Impression : offset
♦ Valeur faciale : 37 p (penny Guernesey)
♦ Réf. YT : GG 1135

Débarquement dans la baie de San Carlos

Au cours de cette première journée d'action, l'aviation argentine attaqua les navires britanniques. Le HMS *Ardent* fut bombardé à deux reprises et dut être évacué. Il brûla toute la nuit et coula le lendemain matin. Le 23 mai, une nouvelle attaque aérienne fut dirigée contre les frégates HMS *Antelope*, *Plymouth*, *Yarmouth* et *Broadsword*, qui avaient pris position à l'entrée de la baie de San Carlos. Deux bombes atteignirent l'*Antelope* sans exploser ; l'une d'elles éclata lors de son désamorçage, tuant deux hommes et provoquant l'incendie du navire. Celui-ci dut être abandonné par son équipage et coula le lendemain. L'aviation argentine attaqua ensuite les navires auxiliaires ; le *Sir Lancelot* et le *Sir Galahad* furent atteints le 24 mai. Le 25 mai, le destroyer HMS *Coventry* fut touché à son tour et prit feu ; il chavira et coula, entraînant dix-huit marins dans la mort. Le même jour, deux missiles « Exocet » atteignirent le porte-conteneurs *Atlantic Conveyor*, qui sombra.

Malgré le prix payé par la *Royal Navy* et la marine civile, le débarquement de San Carlos fut une réussite tactique et stratégique. Il permit aux troupes britanniques de prendre pied sur l'île et d'amorcer leur marche vers Port Stanley, qui fut décisive. GL[1]

[1] Le texte de cet article est extrait du livre de Guy Le Moing : *Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.* Marines Editions, Rennes, 2011.

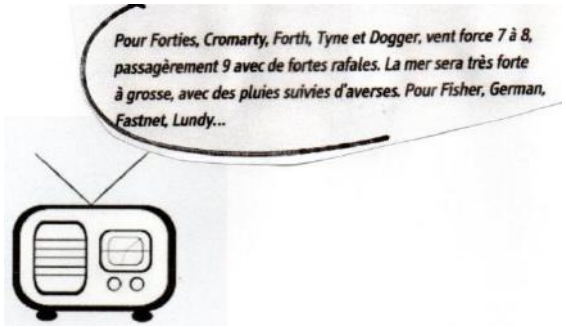
RUBRIQUES

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 5 ans
Une voix s'est tue :
Le bulletin de météo marine de France-Inter

Il informait les marins ; il faisait rêver beaucoup de terriens. Le bulletin de la météo marine de France-Inter a cessé d'exister le 1er janvier 2017. Cette décision de Radio-France a provoqué quelques protestations et beaucoup de nostalgie.

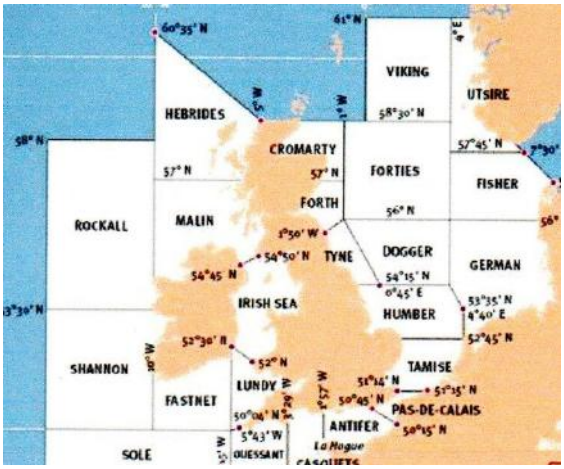


L'idée de créer un service de prévisions météorologique en France serait né en 1854-1855, à la suite de la terrible tempête en mer Noire qui provoqua le naufrage de plusieurs navires (dont le cuirassé français *Henri IV*). Moins de dix ans plus tard, en 1863, Urbain Le Verrier met en place le premier service de prévision du temps. Comment en faire profiter les marins à une époque où la radio n'existe pas ? En cas de mauvais temps prévu des « avertissements » sont envoyés par télégraphie aux ports concernés… et ceux-ci se débrouillent pour alerter les navires. La formulation de ces dépêches est encore imprécise, par exemple celle du 30 décembre 1876 destinée aux ports de la Manche :

« Dépression d'hier matin sur mer du Nord, nouvelle dépression ouest Irlande ; mauvais temps à craindre sur Manche et océan. »

Au début du XXe siècle, la radio permet d'atteindre directement les navires en mer. Le premier bulletin de météorologie marine date du début de la radio, en 1911. Il était alors diffusé en morse. Des progrès spectaculaires eurent lieu durant la décennie suivante : émission « en clair » sur les Grandes Ondes (1921-1622), Diffusion d'un bulletin en anglais par la BBC (1925). La diffusion des bulletins météo est interrompue durant la Seconde Guerre mondiale ; elle reprend ensuite de manière plus scientifique en s'appuyant, entre autres, sur un découpage des mers en « zones météorologiques » aux noms évocateurs.

SILLAGES, dans un futur article, reviendra plus longuement sur l'histoire de la météo marine. GL



Les « zones météo » autour des Iles Britanniques

JADIS ET NAGUÈRE

Anecdotes et faits divers tirés de l'histoire maritime

Bataille navale de Visby (1396)

Deux escadres amies s'affrontent sous l'œil amusé de leur ennemi commun

Le Danemark et la Hanse germanique s'étaient longtemps affrontés au XIVe siècle, mais le traité de Stralsund leur avait permis de retrouver la paix. La seule ombre au tableau résultait des pirates

« vitaliens » qui opéraient depuis le port de Visby et écumaient la Baltique, attaquant indifféremment les navires de la Hanse, ceux du Danemark et ceux de Suède.

En 1396, la reine Marguerite de Danemark, d'une part, et les villes prussiennes de la Hanse, d'autre part, décidèrent d'éliminer ces pirates. Une flotte composée de navires suédois et danois quitta Kalmar[11] et se dirigea vers Visby afin de détruire les bâtiments pirates dont c'était le port d'attache ; elle ne trouva personne et dut faire demi-tour. Sur le chemin du retour vers Kalmar, les navires de la reine furent attaqués par une flotte inconnue, qu'ils prirent pour celle des pirates. Il s'agissait, en fait, des bâtiments de la Hanse, qui croyaient, eux aussi, avoir affaire aux pirates vitaliens. Une bataille acharnée commença entre les deux alliés, chacun d'eux se trompant sur l'identité de l'autre, et croyant à une ruse de guerre de l'ennemi commun.

Les navires de la Hanse finirent par entrer triomphalement à Visby ; c'est là, seulement, qu'ils comprirent leur méprise. Il y eut alors de nouveaux affrontements entre marins de Lübeck et marins de Dantzig, les uns attribuant aux autres la responsabilité de la confusion. Pendant ce temps, les pirates vitaliens observaient de loin les événements. Ils n'avaient pas subi la moindre perte alors que leurs poursuivants s'étaient déchirés entre eux !

COURRIER DES LECTEURS

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

Une mutinerie dans la marine soviétique

Arnaud L., de Nantes, nous informe de la parution en 2022 d'un ouvrage en anglais intitulé : *The hunt for the Storozhevoy : the 1975 Soviet Navy mutiny in the Baltic* (« A la poursuite du Storozhevoy : la mutinerie de la marine soviétique en 1975 dans la Baltique »). Avis aux spécialistes de la marine soviétique ! Voici ce qu'en dit l'annonce (traduction Google) :

En 1975, le lieutenant-commandant Valeriy Sablin a mené son équipage dans une mutinerie sur le navire de guerre soviétique Storozhevoy. Le navire se trouvait alors à Riga, en Lettonie soviétique. L'intention avouée de Sablin était de fomenter une nouvelle révolution communiste en emmenant le navire de guerre à Leningrad, où il s'attendait à recevoir le soutien de la marine et des masses. Cependant, les dirigeants soviétiques pensaient que Sablin avait l'intention de faire défection en Suède, apportant avec lui un navire de guerre de conception moderne avec tous ses armements, son électronique, ses appareils de communication et ses livres de codes. En conséquence, le chef suprême soviétique Leonid Brejnev a ordonné la destruction du navire de guerre. Après plusieurs attaques dramatiques, mais finalement ratées, contre le Storozhevoy, le colonel général Sergey Gulyayev, commandant de l'aviation navale de la flotte de la Baltique, a personnellement ordonné un lancement de missile contre le Storozhevoy, en utilisant le protocole spécial pour le lancement de missiles nucléaires. Le but du lancement était de détruire le navire de guerre. Cependant, à ce moment-là, l'équipage avait déjà détenu Sablin et annoncé son intention de se rendre. Les équipages aériens ne le savaient pas; cependant, leur commandant, le colonel Arkhip Savinkov, n'a jamais lancé le missile, simulant plutôt un dysfonctionnement du radar. La mutinerie était terminée.

En raison des implications très graves de la mutinerie réprimée et des difficultés à trouver et à attaquer le Storozhevoy, qui ont montré que l'état de préparation au combat des forces armées soviétiques était moins que souhaité, les équipages aériens participants ont reçu l'ordre de détruire toute documentation de l'incident et de garder le silence sur ce qui s'était passé. En conséquence, même le KGB n'a pas pu reconstituer plus tard tous les événements de l'incident, et il n'y a pas non plus d'informations dans les archives soviétiques sur toutes les mesures prises. Pendant une grande partie de la mutinerie, la marine soviétique ne connaissait même pas l'emplacement exact du Storozhevoy.

Cependant, le service suédois SIGINT a suivi l'ensemble de l'incident en temps réel. Le rapport SIGINT suédois permet une description détaillée des événements. Étant des interceptions en temps réel, les rapports sont une source bien plus fiable que les comptes rendus plus récents, souvent embellis, publiés précédemment. Pour cette raison, le livre offre un compte rendu détaillé et faisant autorité de la mutinerie, basé sur les rapports SIGINT, avec des preuves à l'appui d'autres sources survivantes, ainsi qu'un compte rendu de la façon dont les renseignements occidentaux ont interprété et traité les rapports.

À propos du « panguaye »

Dans le numéro 38 de SILLAGES, au sujet du naufrage du *Corbin*, j'avais rencontré un mot inconnu : *panguaye* (apparemment, selon le contexte, un radeau) et j'avais fait appel aux lecteurs érudits qui en connaîtraient l'origine.

[11] La Suède avait été annexée au Danemark en 1389. Danemark, Suède et Norvège formaient « l'Union de Kalmar ».

Notre ami Alain Foulonneau, dont les lecteurs de SILLAGES apprécient chaque mois les articles, m'a suggéré une explication : *« Quant au terme* panguaye *il semblerait que cela provienne d'une déformation de* Penjajap*, une sorte de bateau de l'Asie du sud-est qui était construit avec des bois liés…* Penjajap*, également* pangajava *et* pangayaw*, étaient des navires de guerre indigènes à balancier, utilisés par plusieurs groupes ethniques de l'Asie du sud-est. Il est vraisemblable que le* Corbin *ait fait naufrage dans une des innombrables îles des Maldives dont la plupart sont encore inhabitées et surtout des îles très basses sur l'eau entourées de nombreux hauts fonds de corail (qui font le bonheur des plongeurs aujourd'hui) ».*

Ma première réaction à cette explication a été mitigée mais, à la réflexion, pourquoi pas ? Pyrard a écrit son livre plus de dix ans après les faits. Entre temps, il a longuement séjourné aux Maldives et aux Indes. Il a donc eu le temps d'acquérir du vocabulaire local, même s'il l'a un peu déformé.

À vrai dire, ce débat amical n'a pas résolu le problème de façon certaine : la question reste ouverte. 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.fr
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

● Le site de la Maison de la Mer de Nantes :
http://maisondelamer.fr

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