SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 40 Avril 2022

SOMMAIRE

● BONJOUR 1
● MŒURS ET TRADITIONS – Cris, chansons et charivaris à l'époque de la voile, par G. Le Moing 1
● ACTUALITE – La découverte de l'*Endurance*, par Alain Foulonneau 8
● ANTIQUITE – Les galères de Caligula, par Alain Foulonneau 14
● L'HISTOIRE MARITIME ILLUSTREE PAR LES TIMBRES – Le voyage de Christophe Colomb, par G. Le Moing .16
● RUBRIQUES – Anniversaires – Courrier des lecteurs – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....31

BONJOUR

Alors que la pandémie de COVID n'est pas encore jugulée, un nouveau fléau s'abat sur la planète, la guerre.

Puisse mon modeste SILLAGES vous apporter un moment de détente dans ce pesant contexte.

Bonne lecture !

Amicalement, Guy

Mœurs et traditions dans la marine d'autrefois

CRIS, CHANSONS ET CHARIVARIS Á L'ÉPOQUE DE LA VOILE

Par Guy Le Moing

Les marins d'autrefois étaient des hommes bruyants. Ils ponctuaient leurs gestes professionnels de cris et de chants qui leur permettaient, selon eux, de « s'accorder ».

S'accorder ? Si l'on consulte les vieux dictionnaires maritimes, par exemple le *Dictionnaire pittoresque de la Marine* de Jules Lecomte (1832), s'accorder « c'est agir simultanément ensemble ; cette expression s'emploie pour exprimer l'action de plusieurs hommes ou de plusieurs forces agissant dans un même but, et sur un même objet. » Il donne comme exemple les rameurs qui, dans une embarcation, doivent agir sur les avirons en

synchronisme. Pour obtenir cette simultanéité dans l'effort, la méthode est généralement sonore : elle s'appuie sur des cris, sur des chants, sur des coups de sifflet.

Les cris et clameurs des marins

Les céleumes. On donnait autrefois le nom générique de *céleusmes* aux chants ou interjections vocales permettant de cadencer les efforts. Ce mot vient du grec où il signifiait « commandement » ; Rabelais l'employait déjà dans *Pantagruel* (« La celeume de la chiourme »). Tout le monde connaît les « oh ! hisse ! » que poussent les hommes hissant en cadence une lourde charge. C'est l'exemple le plus courant de ces interjections d'effort servant à rythmer l'action commune d'un groupe. Depuis très longtemps, les matelots ont utilisé de tels cris pour effectuer des manœuvres pénibles, et cela n'a pas manqué de surprendre les voyageurs découvrant pour la première fois l'atmosphère d'un navire. L'un d'eux écrit, par exemple, au début du XVII^{e} siècle : « Nous entrâmes dans la grande nef appelée *Nava Ferra*, où nous fûmes mal logés pour la première nuit, à cause du grand nombre de personnes qui y arrivaient avec leurs marchandises, et des bruits, clameurs et hurlements que faisaient les mariniers avec leurs celeumes, levant les ancres et chargeant les marchandises. » (*Les voyages du seigneur de Villamont*, Rouen, 1607).

La tradition du « charivari ». On ne peut parler des cris, vociférations, clameurs et chants de marins, sans évoquer succinctement la tradition du *charivari*. Elle était à la mode sur les navires du roi à l'époque de la Restauration, avant d'être interdite. Elle se pratiquait généralement quand les hommes viraient la chaîne au cabestan ; il suffisait que l'un des matelots crie : « charivari ! » et toute l'équipe hurlait : « pour qui ? » ; quelqu'un répondait, par exemple : « pour le capitaine d'armes ». Tout le monde reprenait en chœur : « Charivari pour le capitaine d'armes ! », et la clameur se poursuivait en cadence, sous forme d'un chapelet d'adjectifs peu flatteurs pour la victime désignée. Par exemple :

Charivari pour le capitaine d'armes !
Menteur, injuste, méchant aussi !
Pouilleux, crasseux, morveux aussi !
Ivrogne, paresseux aussi !

Dans cette litanie, le mot « aussi » avait une importance particulière, ainsi que l'explique Jal : *«* Aussi *était sacramentel ; c'était une assonance obligée, une rime qui donnait au charivari un certain air de chanson ; c'était en même temps le signal de l'action, le mot qu'on attendait pour faire force ensemble sur les barres du cabestan. Au moment où il était prononcé, toutes les voix criaient :* Là ! Là ! *et chacun poussait la barre avec énergie. Si l'opération était longue, tout le monde passait au charivari ; matelots, maîtres, officiers, capitaine, amiral, chacun avait sa strophe dans la satire impitoyable.*[1] *»* Cette pratique, on s'en doute, était peu appréciée par l'état-major des navires ; elle fut proscrite en 1826 sur les bâtiments de l'État. Une pratique prit alors naissance, consistant à rythmer les efforts par des coups de sifflet.

[1] Jal : *Glossaire nautique*, article « Charivari ».

Virer au cabestan

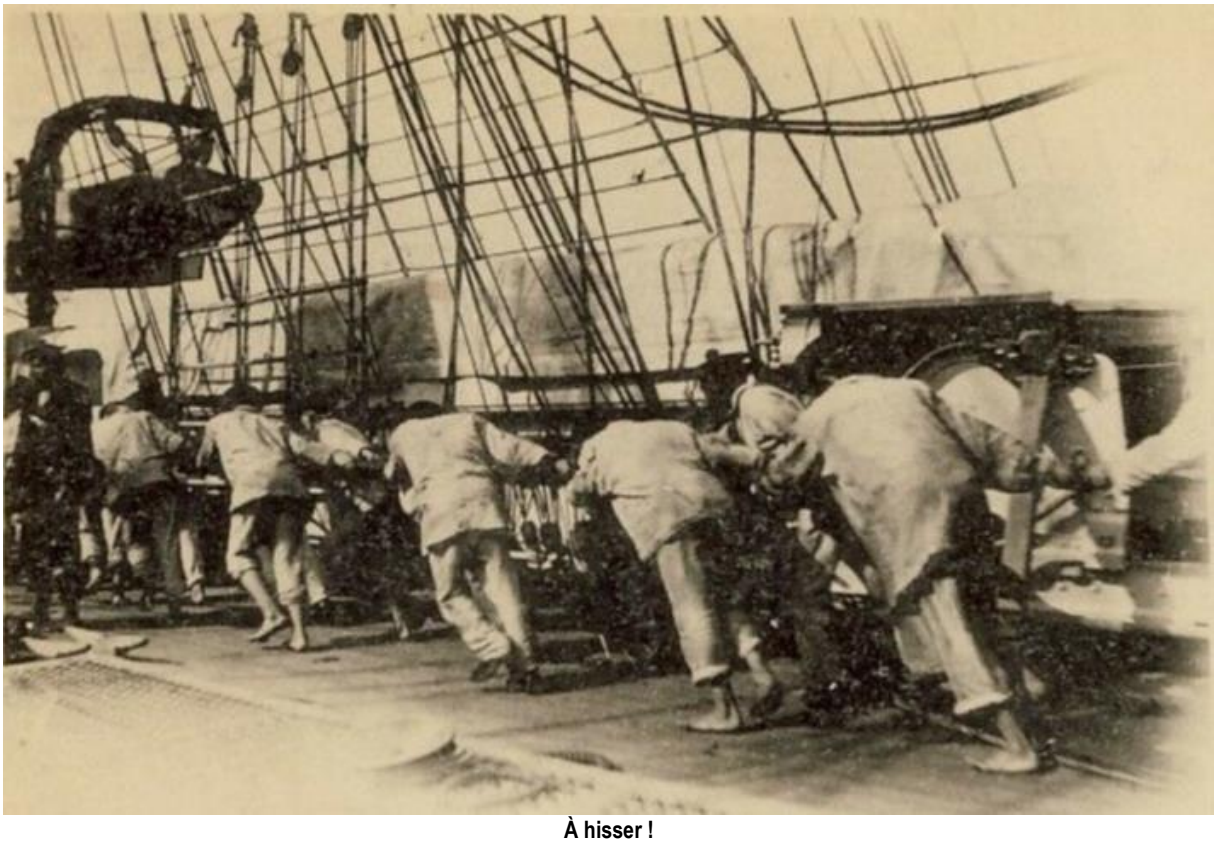
Le sifflet à la place du charivari ? Toujours dans l'article CHARIVARI de son *Glossaire nautique*, Jal nous explique comment l'on passa du charivari au sifflet : *« … vers 1820, quelques officiers s'étant épris du commandement fait à bord au son du sifflet, supprimèrent la parole, le porte-voix, et, à plus forte raison, le chant, dans les manœuvres de force et de charivari. Ils prirent le petit sifflet anglais, le Rossignol, et le suspendirent à leur boutonnière, imitant, sans s'en douter, les comices des galères* […] *La mode du sifflet pour les officiers ne prit pas. Le sifflet resta aux maîtres. Le charivari s'osa se produire depuis ce temps que timidement, et à de très rares intervalles. »*

Les chansons de marins

Il faut distinguer deux types de chansons de marins : celles destinées à rythmer les efforts (Chansons « à hisser », « à virer », « à ramer » et celles destinées à la distraction de l'équipage (Chansons « du gaillard d'avant »). Un ancien capitaine de la voile, le capitaine Armand Hayet, a beaucoup contribué à la conservation de ce patrimoine.

Les chansons « à virer », « à hisser », « à ramer ». Comme les *céleusmes* des temps anciens, les chansons à virer, à hisser, à ramer avaient pour but de scander des efforts collectifs. Les premières étaient entonnées par les matelots virant la chaîne de l'ancre au cabestan, lors des manœuvres d'appareillage. Les chansons à hisser, comme leur nom l'indique, étaient chantées quand les marins actionnaient un palan de drisse pour hisser une lourde voile, par exemple un hunier. Dans ce cas, l'effort n'était pas continu : il était rythmé par le roulis et s'exerçait quand l'inclinaison du bateau était favorable. Les chansons à hisser exigeaient généralement l'intervention d'un soliste pour commander, au bon moment, le chœur des matelots. Les chansons à ramer permettaient de soutenir l'effort des rameurs, dans une

embarcation, quand les avirons commençaient à peser un peu trop ; leur rythme était très lent, et leurs paroles souvent nostalgiques.



À hisser !
(Carte postale ancienne)

Les chansons « du gaillard d'avant ». Tous les chants de marins n'avaient pas pour unique rôle de cadencer les efforts ; certains étaient consacrés à la distraction de l'équipage. Autant les premiers sont souvent émaillés de monosyllabes gutturaux, autant les chansons de loisir ont un texte plus riche, quoique souvent scabreux. Au son de ces chants, les marins du XIX^{e} siècle dansaient parfois le dimanche, autour du mât de misaine. Du mât de misaine seulement, car de telles réjouissances étaient généralement interdites à l'arrière, ce qui explique le terme de « chansons du gaillard d'avant » par lequel on les désigne.

De nombreux spécialistes de la marine de cette époque ont décrit les rondes de matelots, en particulier La Landelle : « Les rondes, les vraies rondes de l'avant, voilà le chant populaire. On ne les roucoule pas d'une voix de rogomme, on les hurle à gorge déployée, à pleins poumons, on les répète en dansant à la bretonne. Qu'un boute-en-train se lève et qu'il emmène avec lui cinq ou six camarades, dès que la chanson sera commencée vous verrez le cercle s'agrandir et quelquefois un second cercle se former autour du premier ; tantôt ils tourneront en rond, plus souvent ils ne feront que trois ou quatre pas de droite à gauche, sautant en cadence au moment du refrain… »

Ronde de marins

Les travaux du capitaine Hayet. Les chants des marins d'autrefois constituent un patrimoine précieux qui a failli tomber dans l'oubli. Peu de marins de l'époque de la voile ont eu l'idée, en effet, de consigner par écrit les paroles et les mélodies de ces chansons. Les officiers les considéraient souvent comme des manifestations sans intérêt de la tradition populaire. La sauvegarde de ce patrimoine doit beaucoup à un capitaine de voilier du nom d'Armand Hayet (1883-1968). Il publia, en 1927, un ouvrage intitulé *Chansons de bord*, qui connut tout de suite un grand succès et qui fut complété ensuite par des disques. Grâce à ce capitaine au long-cours nous sont parvenues des chansons comme *Jean-François de Nantes*, *Pique la baleine !* ou *Le pont de Morlaix.*

Le seul reproche qu'on fait parfois au capitaine Hayet est d'avoir édulcoré les paroles de certains de ces chants. De telles initiatives, même si elles sont regrettables, ne doivent pas faire oublier le travail considérable qu'il a accompli. GL

Disque de chansons de bord recueillies par Armand Hayet
(33 tours des années 1950 – Collection Guy Le Moing)

Armand Hayet et les chansons de marins

Quand, en 1927, sur les instances de mes camarades anciens de la voile, je lançai de son chantier, sur lequel il était resté quelque vingt années en construction, mon ouvrage « CHANSONS DE BORD », bien sincèrement je ne pensais pas qu'en dehors du monde marin auquel je le destinais il ferait tant de remous et un sillage tel qu'encore aujourd'hui il ne semble pas devoir s'effacer de si tôt.

En réalité, ce fut une révélation, car, jusque là, ce chapitre du folklore, du pur folklore des gens de mer, était demeuré rigoureusement secret, totalement ignoré de tous les terriens. La persistance de cette ignorance n'a rien de mystérieux. En effet, la coutume séculaire, jalousement respectée — et cela jusqu'à l'ultime traversée du dernier voilier long-courrier, peu après la fin de la guerre de 1914-1918 — interdisait à nos hommes, non seulement de « copier » leurs chants de manœuvre ou de repos sur l'inévitable et si inutile « cahier de chansons », mais encore de les chanter à terre. Et c'est — à deux exceptions près — par la seule tradition orale que nos chansons ancestrales sont parvenues jusqu'à nous, se transmettant fidèlement de matelot à mousse, de navire à navire.

Dix-huit chansons de bord ont ainsi survécu. Elles constituent la charge précieuse du radeau de sauvetage sur lequel je les ai embarquées alors qu'elles allaient sombrer définitivement dans l'oubli. Dix-huit, pas une de plus... Car toutes ces « compositions » dites « de marins », « de la mer », « du large », « d'escales », que sais-je encore !, offertes au public depuis toujours jusqu'à nos jours, sont peut-être œuvres de poètes et de musiciens, mais point « chansons de bord ». Anciennes ou contemporaines, quelconques ou plaisantes, elles n'ont jamais été pour nos gabiers que des « chansons fabriquées à terre pour les belles dames à chapeau à plumes ».

Et tous ces *Retours du Marin*, ces *Bateaux qu'est z'arrivés*, ces *Mariniers de Couëron*, ces *Chantons pour passer le temps*, ces *Pan ! pan ! de la Belle Eugénie*, etc... tous ces chants, sans oublier ceux qui se présentent avec des paroles françaises adaptées (depuis la disparition de notre voile...) sur les mélodies des schanties anglaises, n'ont nullement le droit de naviguer sous le pavillon de nos authentiques, anonymes, loyalement anonymes et inimitables chansons de bord françaises.

Les chansons qui nous intéressent sont exclusivement celles qui étaient chantées à bord. A terre, dans les félicités de la grande bordée, nos hommes, comme de simples terriens, s'adonnaient aux charmes des romances sentimentales, des ritournelles de café concert. Mais, à bord, c'était autre chose. Là, chez eux, loin des êtres et des sentiments pour eux si factices, ils retrouvaient les mots, les mélodies qui leur convenaient et, aux heures sombres ou joyeuses, ils entonnaient bellement de leurs voix rauques : la « chanson à hisser », la « chanson à virer », la « chanson à ramer » ou la « chanson du gaillard d'avant ». Chansons composées pour eux seuls par ceux de leur race qui n'étaient plus et — je le dis en toute franchise — créées pour s'envoler seulement du pont ou de la mâture d'un navire.

La « chanson à hisser » était chantée quand l'effort à fournir était trop considérable pour être soutenu, spécialement quand on hissait un hunier. Comme dans cette manœuvre, la force nécessaire ne pouvait être donnée sur le palan de drisse que durant l'inclinaison du navire sur le bord favorable, la chanson avait le rythme plus ou moins lent du roulis. Elle exigeait un soliste : le *chanteur de bord*. Elle ne retentissait guère au large qu'aux heures de lutte avec la mer et le vent déchaînés, les hommes et le navire souffrant tous les tourments.

La « chanson à virer ou du cabestan » était entonnée par l'équipage virant au cabestan, cette vénérable machine à l'aide de laquelle s'exécutaient sur nos voiliers les travaux exigeant les plus gros efforts. Mais on chantait surtout au cabestan pour virer la chaîne de l'ancre

à la manœuvre d'appareillage. Chants joyeux, tonitruants, scandant la ronde plus ou moins accélérée des marins appuyant sur les longues barres horizontales faisant tourner le cabestan.

La « chanson à ramer » soutenait la nage dans les embarcations quand les avirons commençaient à peser trop lourdement aux bras des rameurs. Elle est caractérisée par la profonde nostalgie de ses accents et son rythme extrêmement lent. Deux seulement sont restées à flot jusqu'à nous. Les autres ont été peu à peu oubliées, les chaloupes et les grands canots se trouvant de moins en moins utilisés depuis près de trois quarts de siècle, pour les longues et pénibles corvées sur rade. La mélodie de l'une d'entre elles : *Pique la baleine,* est probablement la plus ancienne de toutes nos mélodies. Son poignant « Ouh ! la !... Ouh !... la ! la ! la ! » a été certainement gémi par la chiourme enchaînée des galères du XVIII[e] siècle.

Enfin la « chanson du gaillard d'avant » animait les si rares heures de délassement de l'équipage. Cependant, elle nous était fréquemment offerte par un gabier travaillant isolément dans le gréément ou sur le pont. Ces chansons sont très variées et elles se distinguent de leurs sœurs du palan de drisse et du cabestan par des textes d'une bienséance très inattendue dans un chant de marin.

Vous avouerai-je maintenant que souvent le remords m'assaille d'avoir provoqué cette étrange survie terrienne de nos chères chansons, au cours de laquelle, sauf en de très rares circonstances, elles sont hélas ! volontairement ou non, trahies, malmenées, sur la scène, sur les ondes, sur la cire. Rien ne leur est épargné : roucoulades, fioritures, interprétation personnelle et... artistique ! Même pas les offensantes mimiques de chanteurs qui font « du comique » avec elles !...

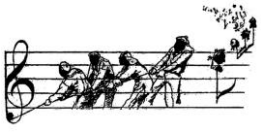
Non ! ne croyez pas que nos matelots tapant le pont de leurs pieds nus en souquant sur les barres du cabestan, ou bien cramponnés à la drisse d'un hunier, les mains écorchées par le filin goudronné, dans l'eau glacée jusqu'aux genoux, jusqu'à la ceinture, sous les gifles de la grêle et de la pluie... s'essayaient à agrémenter leurs complaintes de grimaces expressives ou d'effets vocaux, d'accompagnement à la tierce et autres complications chorales dont ils ne soupçonnaient même pas l'existence ! Grande était la sagesse de nos anciens de garder leurs chansons pour la mer seule. Ils savaient qu'à terre elles perdraient leur âme...

Et pourtant voici onze de nos chansons embarquées une fois de plus sur un disque. Mais cet embarquement est la franche manœuvre que je désirais, qui ne trompera pas l'auditeur terrien et n'irritera pas mes vieux camarades réchappés des coups de temps de la Gueule d'Enfer et des impitoyables mers du Sud et seuls juges en la matière. Elles sont chantées par des hommes qui désiraient ardemment les chanter pour la seule raison qu'ils en ont compris la mâle beauté. Ils les chantent — autant que cela se peut à terre — comme elles étaient entonnées à bord : rugueusement, à pleine voix, à plein cœur et toujours à l'unisson.

Ecoutez donc nos chansons de bord recueillies sur ce microsillon sans trahisons, sans concessions, en toute vérité. Certes, elles ne sont ni délicieuses, ni ravissantes ! Façonnées à l'herminette du charpentier, taillées au couteau du gabier, faites de nœuds, d'ajuts et d'épissures, elles ont pour seul mérite sans doute leur rude et naïve pureté qu'aucune littérature, aucune musique savante, n'ont jamais effleurée.

Ecoutez... c'est un peu de notre belle voile si passionnément aimée, si fidèlement servie durant des siècles et dont les marins de ma génération ont vécu, ont souffert, l'imprévisible, brutal et pathétique anéantissement.

ARMAND HAYET,
capitaine au long cours.



Actualité :

DÉCOUVERTE DE L'ENDURANCE NAVIRE DU LEGENDAIRE EXPLORATEUR ERNEST SHACKLETON

par Alain Foulonneau

L'organisation *Falkland Maritime Heritage Trust* annonce avoir retrouvé l'épave de l'*Endurance*, le navire de l'expédition menée par Ernest Shackleton, que les glaces avaient brisé en 1915. C'est l'occasion de revenir sur cette expédition qui fut à la fois un échec et une épopée héroïque.

La poupe de l'épave de l'Endurance
(Photo Falkland Maritime Heritage Trust)

La vocation d'Ernest Shackleton

Le continent antarctique est resté longtemps inconnu. Le premier navigateur à l'avoir entrevu est James Cook au cours de son second voyage de 1772 à 1775. Ensuite seuls quelques rares aventuriers se sont enhardis à pousser vers le Grand Sud. C'est le sixième Congrès International de Géographie tenu à Londres en 1895 qui mit l'accent sur la nécessité d'une étude méthodique du monde antarctique. Dès lors les nations européennes se lancèrent dans une compétition effrénée pour l'exploration et la conquête du grand continent blanc. En Angleterre, l'idée d'atteindre le pôle Sud conduisit les autorités à faire construire le trois-mâts *Discovery1,* dont le capitaine, Robert Falcon Scott, était un jeune officier de la *Royal*

1. Le *Discovery* est conservé comme musée à flot dans le port de Dundee en Ecosse.

Navy, protégé de la Société royale de géographie (RGS), tandis que son lieutenant se nommait Ernest Henry Shackleton. L'expédition ne réussit pas à conquérir le pôle Sud mais revint avec une moisson d'informations scientifiques. C'est le Norvégien Roald Amundsen qui conquit le pôle Sud en 1911. Dès lors, pour accomplir un exploit qui honorerait le Royaume-Uni, Shackleton proposa une chose qui n'avait jamais été faite : traverser l'Antarctique depuis la mer de Weddell jusqu'à la mer de Ross en passant par le pôle Sud.

Prisonnier des glaces

Au début de l'année 1914, l'explorateur achète le trois-mâts goélette *Polaris*, lancé par un chantier norvégien à Sandefjord, et le rebaptise *Endurance*, d'après la devise familiale: "Par l'endurance nous triomphons". Le 5 décembre 1914 l'*Endurance* fait route vers la mer de Weddell pour approcher le continent antarctique en se faufilant au milieu des glaces. Mais le 19 janvier 1915 l'*Endurance* est prise dans l'étau de la banquise. Au départ, Shackleton ne juge pas la situation alarmante, il espère que la dérive de la banquise le rapprochera du lieu de débarquement envisagé. Mais c'est l'inverse qui se produit, la dérive emporte l'Endurance vers l'ouest et le nord et met fin aux espoirs de Shackleton.

Endurance dans les glaces en février 1915 et en train de sombrer le 21 novembre 1915
(photos Franck Hurley Wikimedia commons)

Le naufrage de l'*Endurance*

Au cours de l'hiver austral en juillet et août 1915, d'importants mouvements de glaces assaillent l'*Endurance*. Sous la pression des glaces le trois-mâts se tord, puis se couche sur le flanc. La rupture de la charpente produit des bruits semblables à des détonations de canons. Shackleton fait évacuer son navire. Un campement est établi à proximité avec 3 canots de sauvetage et les chiens de traineau. Le 21 novembre 1915, l'E*ndurance* disparaît sous les eaux glacées. Le photographe de l'expédition Frank Hurley immortalise ce moment avec ses clichés.

En dérive sur la banquise pendant cinq mois

Désormais la poursuite de l'expédition est impossible. Shackleton se fixe comme objectif le retour en Angleterre sans perte humaine. Au départ les explorateurs essaient d'atteindre l'île Paulet à l'extrémité de la péninsule antarctique. Mais la progression avec les traineaux et les canots s'avère très difficile en raison du relief accidenté et fracturé du pack glaciaire. Shackleton remonte un camp et compte sur la dérive qui les pousse vers le nord pour avancer. Les naufragés se nourrissent de manchots et de phoques. Enfin le 9 avril 1916 la banquise se disloque, les canots sont mis à l'eau.

Echappée en canots de sauvetage vers l'île de l'Eléphant

Shackleton met le cap sur l'île de la Déception dans les Shetland du Sud où existe une station baleinière. Mais le mauvais temps et le moral bas de l'équipage l'incite à faire voile vers le refuge le plus proche. Le 14 avril 1916 les marins débarquent sur l'île de l'Eléphant[1]. Mais cette île est déserte et loin du parcours prévu pour l'expédition, aucun secours n'ira les chercher là.

A la recherche des secours, l'audacieuse traversée du James Caird

Les naufragés construisent une cabane aux murs de galets dont le toit est formé de deux canots retournés et de leurs voiles. Puis Shackleton décide de repartir chercher des secours. Il fait consolider et ponter le troisième canot baptisé *James Caird* en hommage à un mécène de l'expédition. Il s'embarque avec cinq des marins les plus aguerris en direction de la Géorgie du Sud distante de plus de 800 milles marins (environ 1500 km) dans le nord-est. C'est une traversée dangereuse dans les parages maritimes les plus difficiles au monde : le passage de Drake et la mer de Scotia. En outre viser la Géorgie du Sud avec un simple sextant, une boussole de poche, un chronomètre et quelques mauvaises cartes, c'est presque chercher une aiguille dans une meule de foin. Pourtant après avoir surmonté mille problèmes et tourments l'équipage du *James Caird* aborde la côte ouest de la Géorgie du sud. Mais la station baleinière est de l'autre côté de l'île.

Le lancement du James Caird à l'île de l'Eléphant le 24 avril 1916
(photos Franck Hurley Wikimedia commons)

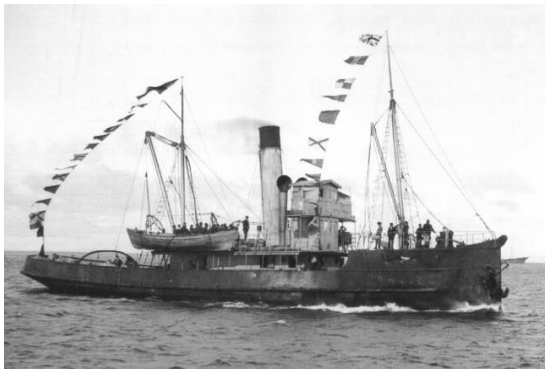
1. Cette île tient son nom des nombreux éléphants de mer qui la peuplaient lors de sa découverte.

La marche forcée en Géorgie du Sud

Laissant sur place les trois membres de l'équipage les plus épuisés, Shackleton entreprend de traverser à pied la Géorgie du Sud pour atteindre la station baleinière Stromness, de l'autre côté de l'île. Au bout de 36 heures de marche à travers monts et glaciers, un trajet que personne n'avait jamais encore réalisé, ce sont trois épouvantails qui apparaissent titubant de fatigue sur les quais de la station baleinière. Le lendemain les trois autres marins restés sur la côte ouest sont secourus par les baleiniers.

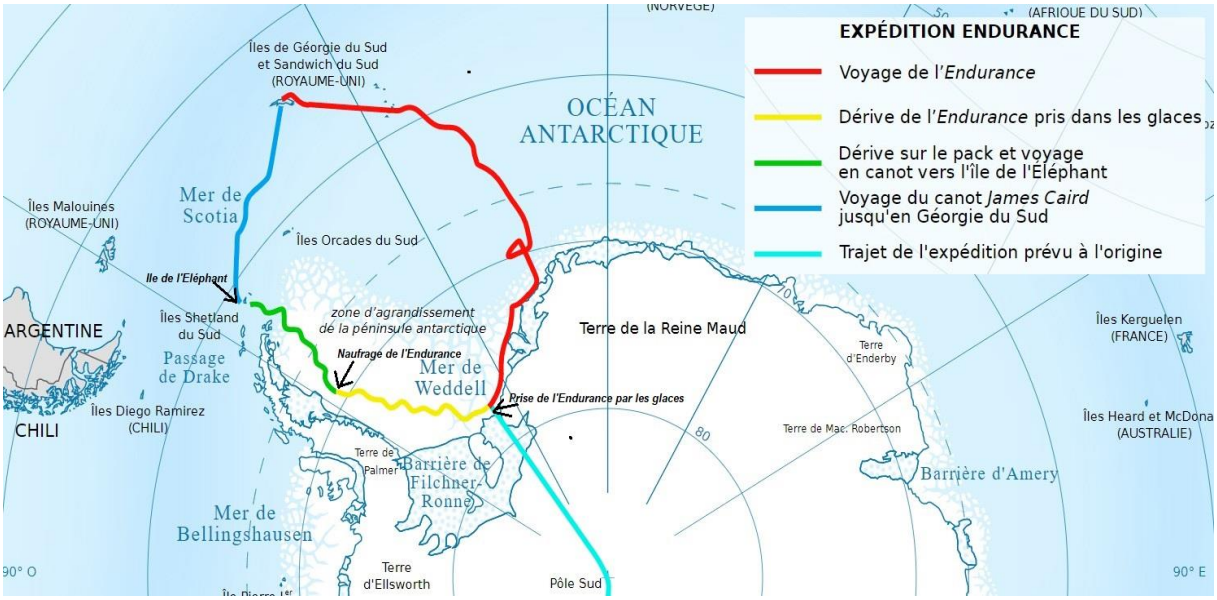
Le sauvetage des naufragés de l'île de l'Eléphant

Aussitôt après avoir secouru les trois marins restés sur la côte ouest de la Géorgie du Sud, Shackleton met tout en œuvre pour sauver ceux restés sur l'île de l'Eléphant. Il faudra quatre tentatives pour y parvenir car la banquise qui s'est étendue pendant l'hiver rend le débarquement impossible. Finalement c'est avec un remorqueur à vapeur le *Yelcho* que Shackleton est allé quérir au Chili que les naufragés sont récupérés. Ils sont restés quatre mois sur l'île de l'Eléphant dans des conditions de survie difficiles.



Le Yelcho à gauche (photo Wikimédia Commons). A droite la proue du Yelcho conservée à Puerto Williams en guise de monument commémoratif (photo AF) et en bas la plaque auprès de l'étrave.

L'expédition « Transantarctique » de Shackleton a été un échec pourtant elle est devenue une des plus célèbres expéditions polaires à la suite de l'odyssée qu'ont vécue ses membres pour leur survie.



Dessin extrait de Wikimedia Commons

La découverte de l'épave de l'Endurance

L'association *Falklands Maritime Heritage Trust* a monté l'expédition *Endurance22* afin de retrouver l'épave de l'*Endurance*. Cent ans après la mort de Shackleton, l'*Endurance* a été retrouvé à une profondeur de 3008 mètres dans la mer de Weddell à environ quatre milles au sud de la position enregistrée à l'origine par le capitaine de l'*Endurance* au moment du naufrage.

L'équipe a travaillé à partir du navire sud-africain de recherche et de logistique polaire, SA *Agulhas II* , en utilisant les véhicules de recherche sous-marine hybrides Sabertooth de Saab. L'épave est protégée en tant que site et monument historiques en vertu du Traité sur l'Antarctique, garantissant que pendant que l'épave est étudiée et filmée, elle ne sera en aucun cas touchée ou dérangée.

Protégée par le froid et l'obscurité l'épave de l'*Endurance* est en parfait état, on peut la voir en vidéo en cliquant sur les mots suivants : **Epave de l'Endurance**

Pour rêver : la maquette de l'Endurance

Les amateurs de maquettes peuvent voir sur internet de belles maquettes de l'*Endurance* à monter soi-même. Il est intéressant de comparer ces maquettes aux photos de l'épave. Cliquez sur ces mots si vous voulez en voir une, faites défiler l'écran jusqu' à une jolie petite vidéo :

endurance-bateau-bois-a-construire-occre

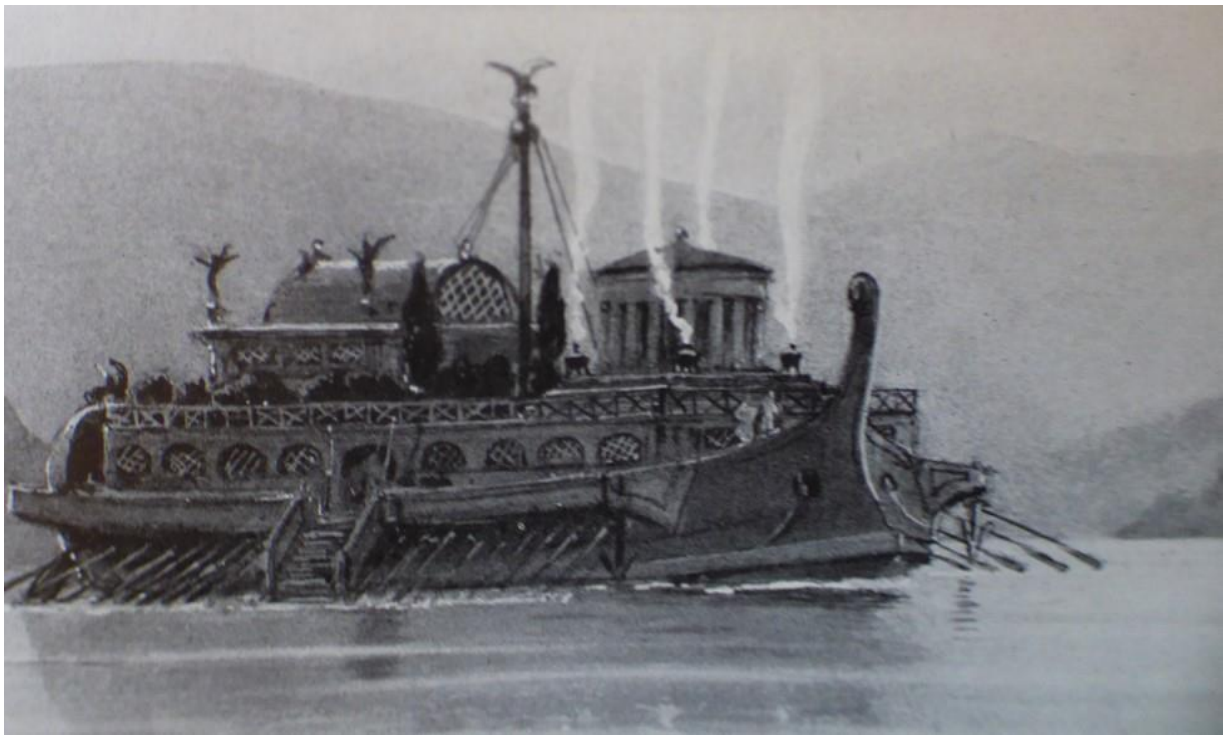
Maquette de l'*Endurance*

Antiquité

LES GALÈRES DE L'EMPEREUR CALIGULA

par Alain Foulonneau

Caligula est le troisième empereur romain, mais le premier au palmarès des plus fous. Vicieux, cruel, dépravé, souffrant d'une mégalomanie confinant à la folie, Caligula a laissé à la postérité l'image d'un monstre. Une vision largement due à la plume des historiens de l'Antiquité, qui en ont fait un modèle du tyran décadent. Parmi ses excentricités figurent les deux gigantesques galères qu'il fit construire pour servir de temple de Diane et de villa impériale sur le lac de Nemi près de Rome. Elles disparurent après la mort de Caligula. Longtemps recherchées pour les trésors qu'elles étaient supposées contenir, les galères n'ont été retrouvées qu'au XXème siècle par un autre despote mégalomane avant de disparaître définitivement quelques années plus tard. Voici leur histoire.



La galère avec le temple de Diane.
Vue d'artiste par le peintre de la Marine Albert Sébille (1874 - 1953)

Le Miroir de Diane

Le lac de Nemi se situe à 25 kms au sud-est de Rome. Niché dans un ancien cratère volcanique, ses eaux de plomb et la verdure un peu funèbre de ses rives escarpées invitent à la réflexion et à la rêverie mélancolique. Il a inspiré à Byron ses plus belles strophes et Lamartine y a évoqué le gracieux et léger fantôme de sa touchante héroïne Graziella. Mais

bien avant le lieu était déjà fréquenté. Dès l'âge du bronze des cultes étaient célébrés sur la rive nord. Puis les Romains prirent la suite en y établissant un célèbre sanctuaire de Diane. Les poètes latins baptisèrent le lac : « speculum Dianae », ou « miroir de Diane »

Le lac de Nemi (photo Livio Andronico Wikimédia Commons).

Le court et tragique règne d'un jeune empereur

Né le 31 août de l'an 12 Caius Augustus Germanicus, Caligula (petite sandale en latin)[1], était le fils de Germanicus et d'Agrippine l'Aînée. Il était le petit neveu (et aussi le fils adoptif) de l'empereur Tibère auquel il succéda. Les premiers mois de son règne furent heureux, mais rapidement Caligula devint un empereur despote, délaissant et assassinant tous ceux qui avaient soutenu son ascension, tout en nourrissant une profonde haine pour le Sénat.

Ses frasques et ses excès se multiplièrent et lui valurent de nombreux ennemis.

Le 24 janvier 41, après trois ans dix mois et huit jours de règne selon Suétone, il fut assassiné dans sa 29e année par les soldats de sa garde.

Les galères de Nemi

Caligula aimait le calme et la douceur du lac de Nemi. Il en fit son lieu de retraite préféré. Aussi en l'an 37 de notre ère, il ordonna la construction de deux majestueux navires sur le lac de Nemi. Amarrés aux berges du lac, ils n'étaient pas destinés à la navigation. L'un d'entre eux, sorte de palais flottant, servait de lieu de divertissement à l'usage de l'empereur et de sa cour, mais aussi de vitrine de la richesse et du pouvoir de Caligula, qui pouvait ainsi rivaliser avec les grands monarques grecs du passé. Des statues d'ivoire et d'or, des fresques à la cire, des précieuses étoffes d'Orient l'ornaient fastueusement. Il comprenait aussi des thermes et des installations d'eau chaude.

1. Enfant, il accompagnait sa mère qui suivait souvent son mari dans les camps militaires. Les bottines qu'il portait et qui étaient adaptées à ses petits pieds lui ont valu le surnom de « Caligula » (diminutif de caliga),

Le second navire était consacré à la déesse Diane ainsi qu'à la divinité égyptienne Isis, pour laquelle Caligula avait beaucoup de sympathie. Il portait un temple orné de colonnes de marbre, avec un sol de mosaïque et des tuiles de bronze doré.

Selon l'historien latin Suétone, après la mort de Caligula on saborda les galères dans le lac sur l'ordre de Claude, le successeur de Caligula. Cependant, quelques éléments retrouvés ultérieurement sembleraient indiquer que les embarcations avaient encore servi après la disparition de leur propriétaire, peut-être jusqu'au règne de Trajan (98-117). En tout état de cause les galères avaient disparu à l'aube du II^{ème} siècle.

Un travail de Romain

Dès le haut moyen âge des tentatives furent faites pour arracher leurs trésors aux galères impériales. Quelques précieux débris de sculptures furent ramenés du fond du lac. Les recherches se poursuivirent sous la Renaissance et les siècles suivants sans grands succès malgré d'ingénieux systèmes de plus en plus perfectionnés ou parfois farfelus. Les échecs s'enchaînaient, les galères reposant par 10 à 20 m de fond n'étaient pas atteignables avec les moyens de ces époques.

A la fin du XIXème siècle, l'histoire et la science prennent le pas sur la cupidité. Le ministère de l'Education italien interdit les tentatives de récupération qui démolissent progressivement les coques. Un ingénieur naval Vittorio Malfatti est chargé d'une étude scientifique. Constatant qu'il était impossible de renflouer les galères engluées dans la vase, l'ingénieur conclut que la seule façon de récupérer les galères est de vider le lac Nemi. Le déclenchement de la première guerre mondiale arrête les projets.

En 1926, il est créé une nouvelle commission chargée de l'étude de récupération. Elle comprend des experts, des archéologues et des ingénieurs, sous la direction de l'archéologue et le sénateur Corrado Ricci. Les conclusions du comité confirment le travail de Malfatti et la voie à suivre: la vidange partielle du lac jusqu'à 22 mètres de profondeur par l'émissaire. Car les Romains prévoyants et que le gros travail ne rebutait pas avaient creusé un tunnel pour servir de déversoir au lac.

Le 9 avril 1927, dans un discours prononcé à la Société royale d'histoire nationale romaine, le chef du gouvernement Benito Mussolini annonce la décision de récupérer les navires engloutis. Il en fait une action prioritaire. Car pour le dictateur italien cette opération permet de renouer avec la grandeur et la splendeur de la Rome Antique mais aussi de prouver que l'Italie a les moyens techniques de réaliser... des travaux de Romains.

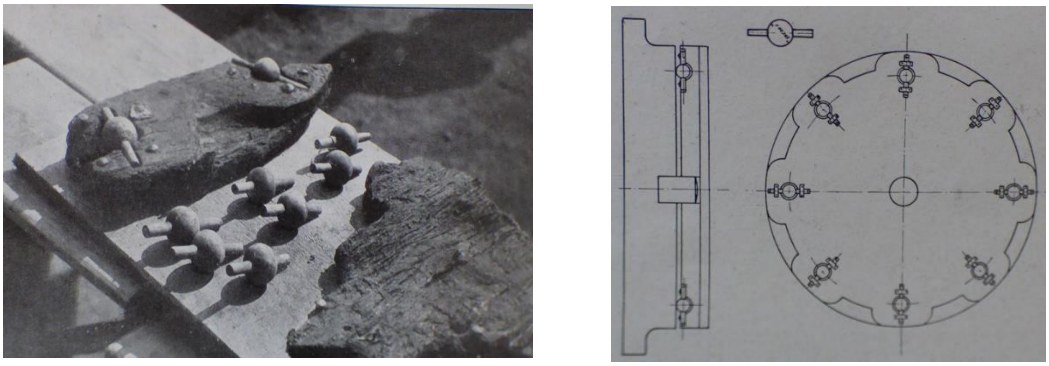
En moins de deux ans, l'antique émissaire est retrouvé et restauré. On y installe de longues canalisations. On y adapte de puissantes pompes que Benito Mussolini met en route solennellement le 20 octobre 1928. Le 29 mars 1929 la première galère apparaît.

Surprises et déconvenue.

La première surprise fut la taille gigantesque de ces navires surtout compte tenu de la taille du lac (environ 1 500 m de diamètre) : 73 m x 24 m pour le premier, 71 m x 20 m pour le second. Et encore il s'agit des mesure des carènes, à flot ces navires devaient approcher les 80 m. Il faudra attendre le milieu du XIXème siècle avec les grands clippers pour retrouver des navires de cette taille en bois.

Puis ce qui surprit ce fut la qualité des constructions. On s'imaginait des bateaux fleurs construits en matériaux légers pour orgies d'empereur. Il n'en était rien, bien que destinés à une navigation paisible, les galères de Nemi étaient construites aussi solidement que des navires de haute mer. Les carènes puissantes et harmonieuses étaient montées avec des couples assemblés à tenons. Les bordés étaient en pin protégés par une couche d'huile de lin. Le calfatage était composé de laine imprégnée de poix, de bitume et de résine. Venait ensuite un doublage en lames de plomb fixé avec des clous de cuivre.

Une autre découverte étonnante fut la présence de nombreux détails de techniques élaborées. En particulier un système de roulement à billes constitué de sphères en bronze traversées par de petits axes du même métal. On ignore l'usage de cet équipement. Peut-être desservait-il le socle pivotant d'une statue ou d'une machinerie ?

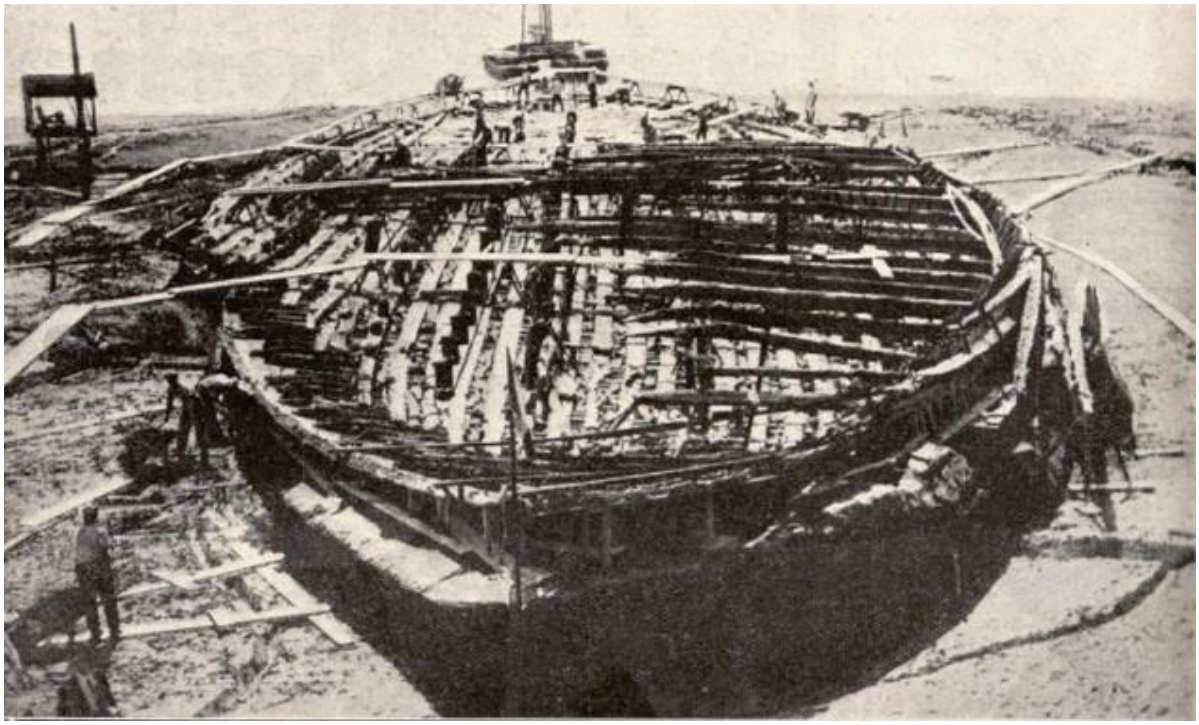


Système de roulement à billes et son schéma

En fin l'attribution des navires à Caligula fut confirmée par la découverte d'une fibule portant l'inscription C CAESARIS AVG GERMANIC.

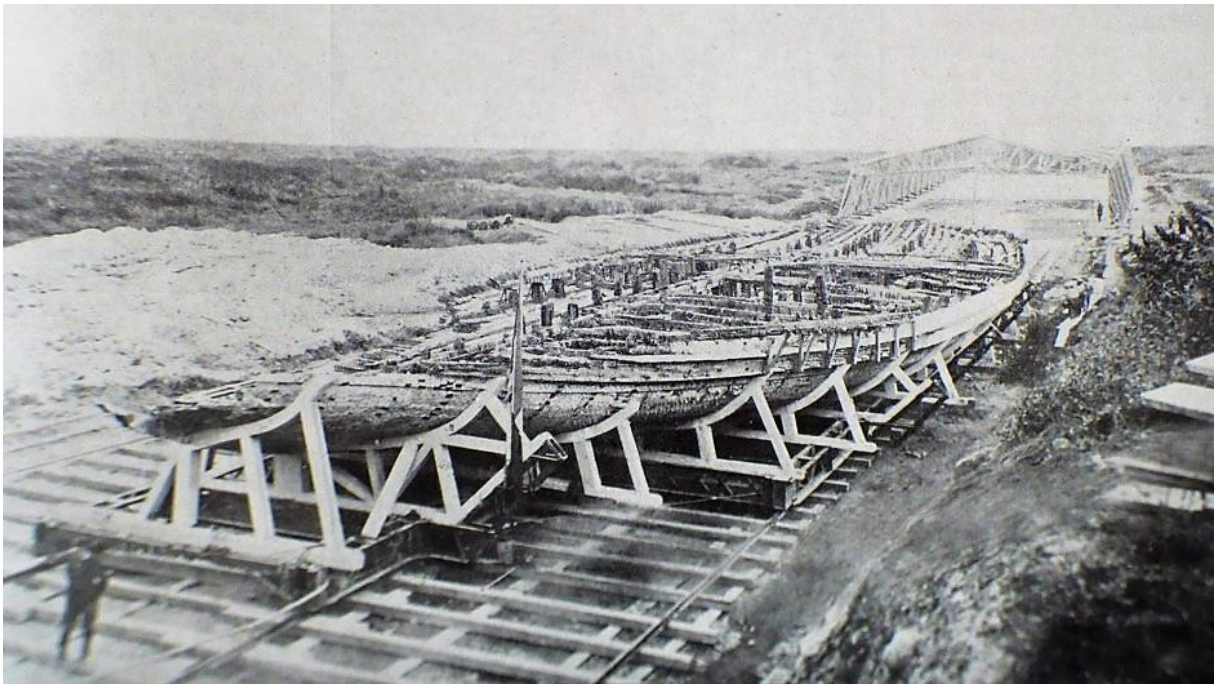
Par contre la grosse déconvenue fut de constater que les épaves ne contenaient aucun trésor. La cupidité entraîne souvent la précipitation. Les chercheurs de trésors avaient négligé d'étudier les archives. S'ils avaient lu Suétone ils auraient trouvé cette phrase : « L'empereur Claude fit disparaître toutes les traces de son prédécesseur Caligula. Il donna l'ordre de couler les galères *après les avoir dépouillées de leurs richesses* ».

En revanche les archéologues ne furent pas déçus ; ils avaient désormais les seules galères romaines au monde encore existantes.



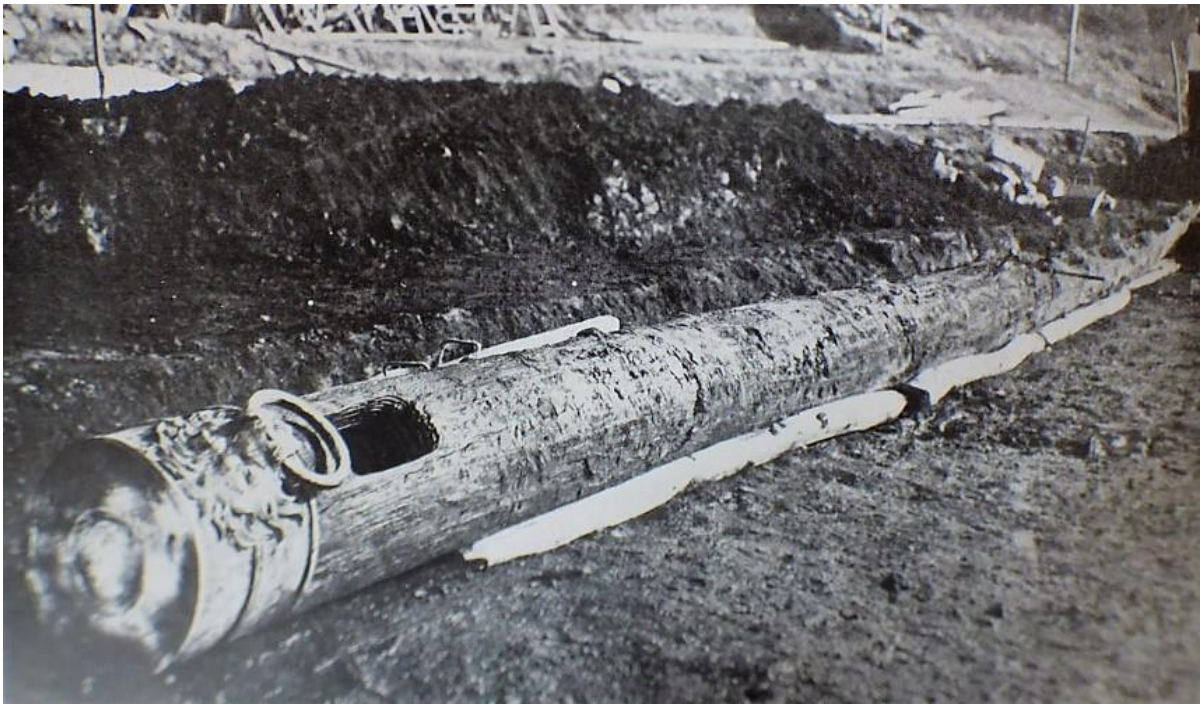
Une réapparition fugace

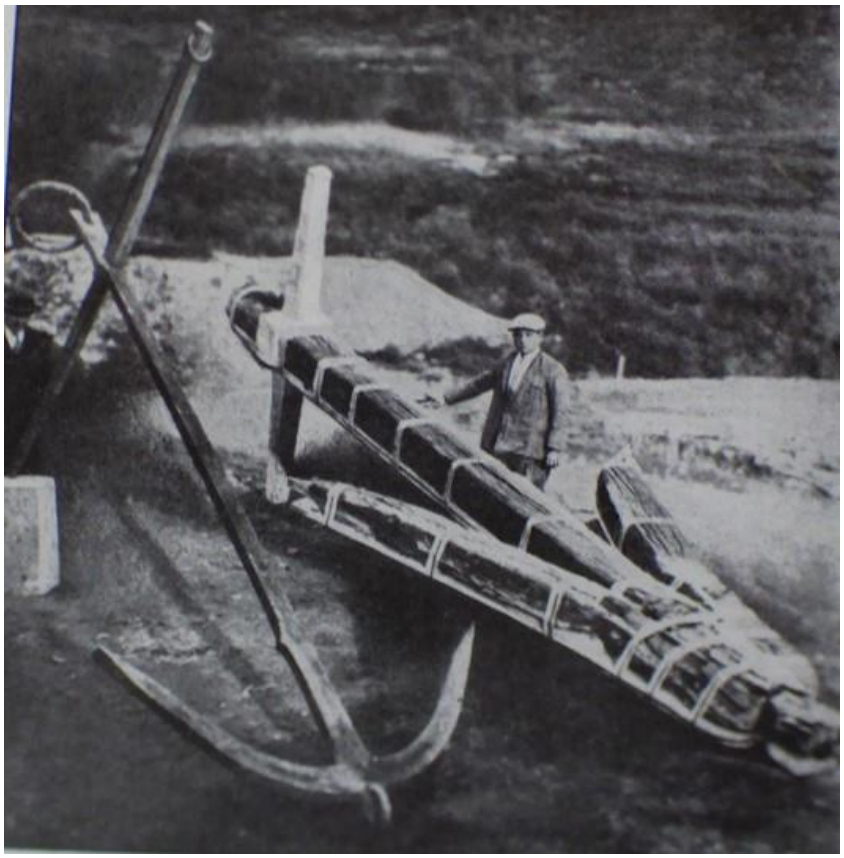
Les deux galères furent tirées du lac puis placées dans un musée créé à cet effet à Nemi entre 1933 et 1939. Le musée fut ouvert au public en 1940.



Mais dans la nuit du 31 mai au 1er juin 1944 un incendie détruisit entièrement le musée et les galères. On ne sauva que quelques pièces, qui furent entreposées au Musée national romain. Les enquêtes menées à la fin de la guerre ne permirent pas de trouver la cause du sinistre. Il y avait des combats dans la région à cette époque et les soldats de la Wehrmacht auraient pu mettre le feu. Il est possible aussi que l'incendie ait pu être provoqué par les tirs des forces américaines. On émit encore plus tard l'hypothèse que des réfugiés, qui passaient la nuit dans le musée, auraient pu provoquer l'incendie en allumant du feu.

Le musée a réouvert en 2000 avec des maquettes des galères, des reproductions des pièces perdues, mais aussi avec quelques appliques en bronze qui avaient survécu à l'incendie. Il ne reste plus des galères de Caligula qu'une belle histoire à raconter. AF





En haut un gigantesque aviron de gouverne couronné d'une tête de lion en bronze
En bas deux ancres à jas trouvées dans les épaves des galères
Photos prises en 1930 lors de la fouille des épaves
après asséchement du lac de Nemi

Testate di bagli in bronzo da nemi, epoca di caligola, 37-41

Têtes de loups et de lion en bronze provenant des galères de Caligula
Musée national romain - Photo Wikimedia Commons

L'Histoire maritime illustrée par les timbres

CHRISTOPHE COLOMB DÉCOUVRE L'AMÉRIQUE (1492)

Par Guy Le Moing

Christophe Colomb était persuadé que – la terre étant ronde – on pouvait atteindre *l'Orient en* faisant route vers l'ouest. Il en fit l'expérience en 1492. Suivons-le, jour après jour, durant sa première traversée de l'Atlantique, lorsque, cherchant le mythique « Cipangu », il va découvrir l'Amérique.

Jeudi 2 août 1492 – A bord de la *Santa-Maria*, de la *Pinta* et de la *Niña*, l'agitation des veilles d'appareillage a pris fin. Tout le monde, Christophe Colomb en tête, a assisté à la messe et a communié ; on ne prend pas la mer pour un si long voyage sans s'être mis en règle avec Dieu. Dans la soirée, les maîtres d'équipage font l'appel de leurs hommes et donnent les ultimes consignes pour la manœuvre du lendemain matin. L'Amiral, enfin, réunit ses capitaines[1] et ses pilotes afin de leur répéter, une dernière fois, les consignes générales pour la traversée : escale aux Canaries, puis route à l'ouest sur le 28ème parallèle pendant 700 ou 750 lieues[2], ensuite veille renforcée pour découvrir la terre. Il ne sait pas exactement ce qu'est cette terre, mais il est sûr qu'elle existe. On verra sur place.

- Pays d'émission : Cuba
- Date d'émission : 12/10/1991
- Couleur : Polychrome
- Dentelure : Peigne 12 ½.
- Impression : offset
- Valeur faciale : 5 centavos cubains
- Réf. YT : CU 3153C

Les trois capitaines de l'expédition de Colomb

Christophe Colomb et les frères Pinzon

Vendredi 3 août 1492 – Le jour du départ est arrivé ! Les trois caravelles[3] quittent Palos vers 8 heures, profitent de la marée du matin pour passer la barre de Saltes, à l'embouchure du fleuve, et s'éloignent des côtes d'Espagne en direction du sud. Poussées par une forte brise,

[1] L'Amiral est le surnom donné usuellement à Christophe Colomb, chef de l'expédition. Le capitaine de la *Pinta* est Martin-Alonzo Pinzon ; celui de la *Niña* est le frère du précédent, Vicente Yañez.
[2] La lieue marine en usage à cette époque valait 5 555 mètres.
[3] On dit communément que la *Santa Maria* était une caravelle ; c'était plutôt une caraque.

elles atteignent la latitude de Gibraltar au coucher du soleil, puis modifient leur route vers le sud-ouest, afin de se diriger vers les îles Canaries.

- Pays d'émission : Mongolie
- Date d'émission : .1 août 1981
- Taille :
- Couleur : Polychrome
- Dentelure : Peigne 12
- Impression : offset
- Valeur faciale : 60 Möngö mongols
- Réf. YT : MN 1125

La *Santa Maria* était la caraque que commandait Christophe Colomb lors de son expédition de 1492. On ne connaît pas ses caractéristiques avec précision. On suppose qu'elle mesurait environ 35 mètres de longueur et possédait trois mâts. C'était un navire ponté, muni d'un château à l'avant et d'un autre à l'arrière. Elle était sans doute équipée de quelques bombardes lançant des boulets de pierre. La *Santa Maria* s'est mise à la côte le jour de Noël 1492 et a été perdue.

La *Santa Maria*

- Pays d'émission : Cuba
- Date d'émission : 12 octobre 1982
- Taille : 33 x 45 mm
- Couleur : Polychrome
- Dentelure : Peigne 12 ¼
- Impression : offset
- Tirage : 457 000
- Valeur faciale : 35 centavos cubains
- Réf. YT : CU 2401

La *Pinta* était une caravelle de taille moyenne (environ 30 mètres sur 8), portant un équipage d'une trentaine d'hommes. Elle possédait deux mâts. Certains historiens affirment qu'elle était équipée de voiles latines au départ, et que son gréement fut partiellement transformé en voiles carrées lors de l'escale des Canaries.

La *Pinta*

- Pays d'émission : Cambodge
- Date d'émission : 12 octobre 1991
- Taille :
- Couleur : Polychrome
- Dentelure : Peigne 12 ½ x12 ¼
- Impression : offset
- Tirage :
- Valeur faciale : 25 riels cambodgiens
- Réf. YT : KH 1017

La *Niña* était le plus petit des trois navires de Christophe Colomb. C'était une petite caravelle ne mesurant sans doute guère plus de 20 mètres de longueur. Son équipage était d'environ 20 hommes. Elle était équipée de deux mâts portant des voiles latines

La *Niña*

Les trois navires de Christophe Colomb

Lundi 6 août 1492 – Le vent a forci et la mer s'est creusée. Les caravelles filent bon train, sans se perdre de vue, en piquant du nez dans la houle. Brusquement, les marins de la *Santa-Maria* et de la *Niña* voient la *Pinta* amener ses voiles et signaler une avarie de gouvernail. Christophe Colomb n'est pas surpris et pense à un acte de malveillance de la part des propriétaires du navire, qui désapprouvaient ce voyage. Toujours est-il que la *Pinta* est en difficultés et que l'état de la mer ne permet pas de lui porter assistance. L'Amiral se rassure en se répétant que Martin-Alonzo Pinzon, son capitaine, est un marin expérimenté et plein de ressources. Il n'a pas tort : les hommes de la *Pinta* effectuent une réparation de fortune et remettent le navire en route.

Mercredi 8 août 1492 – La *Pinta* continue à créer des soucis à Christophe Colomb. Non seulement la réparation de lundi n'a pas tenu et a dû être refaite, mais on découvre maintenant que la caravelle prend l'eau. Il est grand temps d'arriver aux Canaries. L'Amiral envisage de l'abandonner sur place et d'acquérir un navire de remplacement. Il convoque ses pilotes pour déterminer sa position exacte mais, n'obtenant que des réponses confuses, il préfère se fier à ses propres estimations.

Jeudi 9 août 1492 – « Terre ! », annoncent les vigies. Les côtes des Canaries sont en vue, mais le mauvais temps puis le calme plat interdisent aux trois navires de s'en approcher.

Samedi 11 août 1492 – La *Pinta* étant de moins en moins gouvernable, Christophe Colomb lui ordonne de rester dans les parages de la Grande Canarie et d'entrer se mettre à l'abri dans un port dès que le temps le permettra. Il continue sa route avec la *Niña* vers l'île de la Gomera, où il espère trouver un navire de remplacement.

Dimanche 12 août – La *Santa-Maria* et la *Niña* mouillent à la Gomera, mais l'Amiral n'y trouve aucun bateau à vendre. Ayant appris qu'une caravelle de 40 tonneaux était attendue au port et que son propriétaire était susceptible de s'en débarrasser, il décide d'attendre.

Vendredi 24 août 1492 – Voilà près de deux semaines que Colomb attend l'arrivée hypothétique du bateau annoncé, et il commence à perdre patience. Ce qui l'inquiète surtout est l'absence de nouvelles de Pinzon. Il décide donc de retourner à la Grande Canarie avec la *Santa-Maria* et la *Niña.* Chemin faisant, en longeant l'île de Ténériffe, les marins sont témoins d'un spectacle grandiose : l'éruption d'un volcan.

Samedi 25 août 1492 – Les deux caravelles arrivent à la Grande Canarie et trouvent la *Pinta* au mouillage. Pinzon, après bien des vicissitudes, a réussi à mettre son bateau à l'abri. Par contre, aucun navire n'est à vendre dans l'île. L'Amiral prend donc la décision de faire remettre la *Pinta* en état de traverser l'Atlantique, ce qui implique un carénage complet et une réparation durable du gouvernail. Il décide, en outre, d'en modifier le gréement, et de remplacer les voiles latines par une voilure carrée.

Dimanche 2 septembre 1492 – Les travaux étant terminés sur la *Pinta*, les trois caravelles reviennent à la Gomera pour compléter leurs approvisionnements et s'apprêter à prendre la mer.

Jeudi 6 septembre 1492 – Appareillage de la Gomera dans la matinée, à destination de l'ouest. Christophe Colomb apprend, au moment du départ, qu'une caravelle portugaise croise dans les parages pour s'emparer de sa personne : le souverain du Portugal ne lui pardonne pas de s'être mis au service de la Castille. L'Amiral ne tient pas compte de cette menace et fait route vers le grand large, malgré une absence de vent qui se prolonge durant deux jours.

Dimanche 9 septembre 1492 – Enfin le vent ! Depuis la veille, une forte brise de nord-est pousse les caravelles vers le large. Les équipages ont du mal à tenir le cap prescrit, ce qui fait rouspéter l'Amiral. Dans la matinée de dimanche, les marins perdent de vue les côtes des Canaries et se retrouvent seuls sur la mer. Christophe Colomb doit remonter le moral de ses hommes en évoquant les richesses qui les attendent au terme du voyage.

Ce jour-là, Colomb inaugure une supercherie qu'il va entretenir durant toute la traversée : il annonce une distance parcourue inférieure à la réalité. Il a toujours affirmé, en effet, que les navires rencontreraient la terre après 750 lieues de navigation, environ. En trichant sur la distance franchie chaque jour, il retarde l'instant où les hommes commenceront à perdre espoir, si la terre est plus lointaine. Il s'agit d'un piteux mensonge « cousu de fil blanc », qui ne trompe ni les pilotes, ni les capitaines, mais qui s'adresse aux matelots les plus naïfs.

Dimanche 16 septembre 1492 – Après une semaine de navigation sans histoire, cap plein ouest, les marins observent un phénomène qu'ils n'ont encore jamais vu : la présence d'une végétation inconnue flottant à la surface de la mer[1]. Ils l'attribuent à la proximité d'une terre, et s'en réjouissent.

Mardi 18 septembre 1492 – Mer calme. Les caravelles progressent vers l'ouest en traversant des zones couvertes d'algues et d'autres qui en sont dépourvues. Les marins de la *Santa-Maria* ont pêché un crabe ; ceux de la *Niña*, un thon. Tout le monde est persuadé que la terre est proche, et la *Pinta* s'est détachée du groupe pour tenter de la découvrir en premier.

[1] Il s'agit des « sargasses », qui sont des algues flottant sur les eaux ; elles ont donné leur nom à la « mer des Sargasses » dans laquelle elles sont abondantes, et où les trois caravelles venaient d'entrer.

Pays d'émission : Anguilla
- Date d'émission : 22 décembre 1980
- Dimensions :
- Dentelure : Peigne 14
- Couleur : Polychrome
- Impression : offset
- Valeur faciale : 5 cents (des Caraïbes orientales)
- Réf. YT : AI 739

A l'époque de Christophe Colomb, les marins ne savaient pas déterminer leur longitude. Ils savaient par contre déterminer leur latitude en mesurant la hauteur de certains astres (soleil, étoile polaire) ; pour cela, ils utilisaient des instruments de visée rudimentaires, tels que cet astrolabe nautique que Colomb tient à la main sur l'image. Pour connaître leur position, ils utilisaient la méthode « l'estime », c'est-à-dire qu'ils estimaient le chemin parcouru depuis le dernier point, en s'appuyant sur les indications de la boussole et leur appréciation de la vitesse.

Colomb et son astrolabe

A partir du début septembre, Colomb triche sur l'*estime* pour ne pas affoler ses marins

Mercredi 19 septembre 1492 – Quelques grands albatros accompagnent la marche des navires, qui s'est un peu ralentie faute de vent. Tous les hommes sont persuadés de la proximité de la terre ; il suffirait, selon eux, de dévier légèrement la route, vers la gauche ou vers la droite, pour rencontrer une île. Seul, l'Amiral n'y croit pas et met un terme à la discussion : « Notre objectif est d'aller aux Indes, et la route est encore longue ! S'il y a des îles par ici, nous nous en occuperons au retour. » Il consulte ensuite les pilotes pour noter la position des navires ; leur estimation est d'environ 400 lieues à l'ouest des Canaries.

- Pays d'émission : Uruguay
- Date d'émission : 25/06/1928
- Couleur : bleu foncé
- Dentelure :
- Concepteur : JA Scasso
- Impression : lithographie
- Tirage : 20 000
- Valeur faciale : 30 centesimos uruguayens
- Réf. YT : UY PA16

Vol d'albatros

Le 16 septembre, quelques albatros dans le ciel laissent espérer une terre proche

Vendredi 21 septembre 1492 – L'absence de vent se prolonge, et les caravelles avancent peu. Les algues sont si abondantes à la surface des eaux que les marins se racontent de vieilles légendes de « mer gelée » immobilisant les navires. Pour les rassurer, l'Amiral est obligé d'éviter les zones les plus denses. Un nouvel albatros est aperçu ainsi qu'une baleine.

Samedi 22 septembre 1492 – Le vent s'est levé, mais il s'agit d'une brise d'ouest qui contrarie la marche des caravelles. L'Amiral ne s'en plaint pas, néanmoins, car un bruit commençait à se répandre parmi l'équipage, affirmant qu'il n'y avait jamais de vent d'ouest dans ces parages, et qu'il serait donc impossible de revenir en Espagne.

Lundi 24 septembre 1492 – Depuis plusieurs jours, le mécontentement et l'inquiétude rongent les équipages. Les hommes se réunissent secrètement et complotent. Tout est bon pour alimenter leur grogne : pourquoi l'Amiral poursuit-il sa route alors que, de toute évidence, la terre est proche ? Pourra-t-on revenir avec ces vents d'est dominants ? Fallait-il se fier à Christophe Colomb, plutôt qu'à ses détracteurs ? Est-il vraiment compétent ? N'est-ce pas un étranger, après tout ? Plusieurs hommes envisagent même de le jeter à la mer et d'affirmer ensuite qu'il y est tombé accidentellement en observant les étoiles. Prévenu de ces murmures et de ces machinations, l'Amiral rassure les uns, menace les autres, et promet à tous des richesses fabuleuses au bout du voyage.

Mardi 25 septembre 1492 – Où est-on vraiment ? Colomb et Pinzon commencent à se le demander sérieusement. Ils ont beau consulter la carte hypothétique de ces mers inconnues, ils restent dans l'incertitude. A la nuit tombante, Martin-Alonzo Pinzon signale à l'Amiral qu'il voit la terre. La nouvelle se répand immédiatement sur les trois navires, et les hommes rendent grâce à Dieu. Les caravelles modifient leur route pour se rapprocher de la côte aperçue. Chacun scrute la nuit, croit distinguer quelque chose, commence à douter, cherche à nouveau, ne voit plus rien. Peu à peu, les espoirs s'envolent et les hommes vont se coucher : la terre annoncée n'était qu'une ligne de nuages au ras de l'horizon.

Lundi 1er octobre 1492 – Depuis plusieurs jours, le vent est faible et la mer calme. Les hommes se baignent le long du bord quand les algues ne sont pas trop abondantes. On observe divers oiseaux (albatros, paille-en-queue, frégates) et beaucoup de poissons. L'Amiral essaie de faire le point en confrontant les relevés de ses pilotes. Les avis divergent assez sensiblement. Colomb, quant à lui, pense avoir parcouru 700 lieues depuis les Canaries.

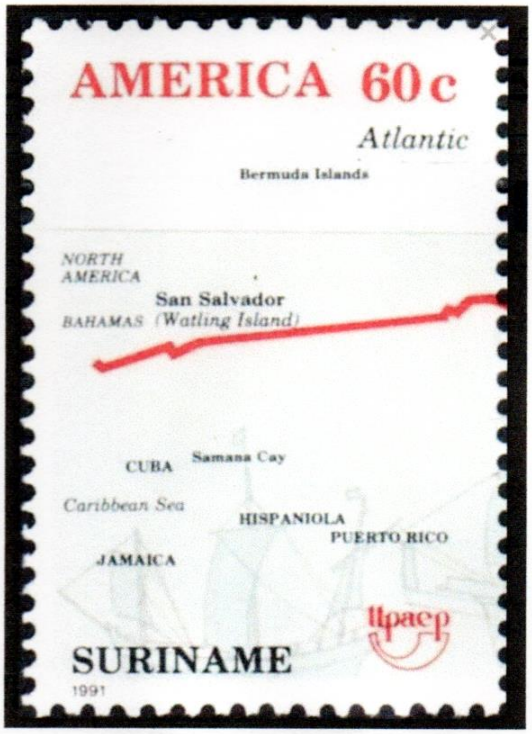
Samedi 6 octobre 1492 – La mutinerie menace de plus en plus. Christophe Colomb, excédé, se décide à demander l'avis de ses capitaines. Les trois navires s'approchent les uns des autres, et la conversation s'engage au porte-voix :

- Monsieur, déclare Martin-Alonzo Pinzon, pendez-en, je vous prie, une demi-douzaine et jetez-les à l'eau ; et si vous n'osez le faire, nous passerons, moi et mes frères, à votre bord et le ferons ; une flotte envoyée en mission par de grands rois comme les nôtres ne retournera pas sans rapporter de bonnes nouvelles.
- Martin-Alonzo, répond Colomb, tâchons de nous entendre avec ces braves gens et allons encore quelques jours, et si d'ici-là nous n'apercevons pas la terre, nous prendrons d'autres dispositions.

Ces paroles, entendues de tous, calment les plus excités.

Dimanche 7 octobre 1492 – Le nombre croissant d'oiseaux autour des navires semble annoncer, une nouvelle fois, la proximité de la terre. Bien que découragés par les espoirs déçus des jours précédents, les hommes se remettent à scruter l'horizon. La récompense promise par le Roi d'Espagne au premier qui découvrira la terre est alléchante, en effet, mais Christophe Colomb a institué un système de punitions à l'encontre de ceux qui feraient une fausse annonce. Il s'agit donc d'être le premier, mais de ne pas se tromper. Dans la matinée, la *Niña*, qui navigue en tête, signale qu'elle aperçoit la terre. Nouvelle flambée d'allégresse. Nouvelle déception : l'horizon est désespérément vide. L'Amiral, après avoir observé toute la journée la trajectoire des oiseaux, modifie la route des caravelles vers l'ONO.

Jeudi 11 octobre 1492 – Durant toute la journée, les indices se multiplient annonçant la proximité de la terre. Les marins ramassent des branches d'arbres portant des fruits, des roseaux, une planchette, et même un bâton travaillé à la main. Les navires reprennent leur route à l'ouest.



Pays d'émission : Surinam
- Date d'émission : 11 octobre 1991
- Dimensions :
- Dentelure : 12 ¼ x 14
- Couleur : Polychrome
- Impression : offset
- Valeur faciale : 60 cents surinamais
- Réf. Michel : **SR 1377**

Dans la nuit du 11 au 12 octobre 1492, après une navigation qui leur a semblé interminable, Christophe Colomb et ses compagnons aperçoivent enfin une île sur l'océan. Ils sont sauvés, d'où le nom de *San Salvador* par lequel ils la désignent. Ils pensent avoir atteint l'Asie et nouent des relations avec les « Indiens » qu'ils y trouvent. Plus tard, cette île servira de repaire à un pirate anglais nommé John Watling. D'où son nom actuel

L'île San Salvador, devenue Watling

Vendredi 12 octobre 1492 – A 2 heures du matin, la *Pinta*, qui navigue en tête, signale la terre. C'est un de ses matelots, du nom de Rodrigo de Triana, qui l'a aperçue le premier[1]. Il ne s'agit pas, cette fois, d'une hallucination ; la terre est bel et bien devant eux. Les trois caravelles, ne souhaitant pas s'approcher dans l'obscurité, mettent en panne pour le reste de la nuit. Quand le jour se lève, les marins découvrent qu'ils sont près d'une île, à laquelle Colomb donne le nom de San Salvador[2]. Des hommes nus, massés sur le rivage, observent avec curiosité les

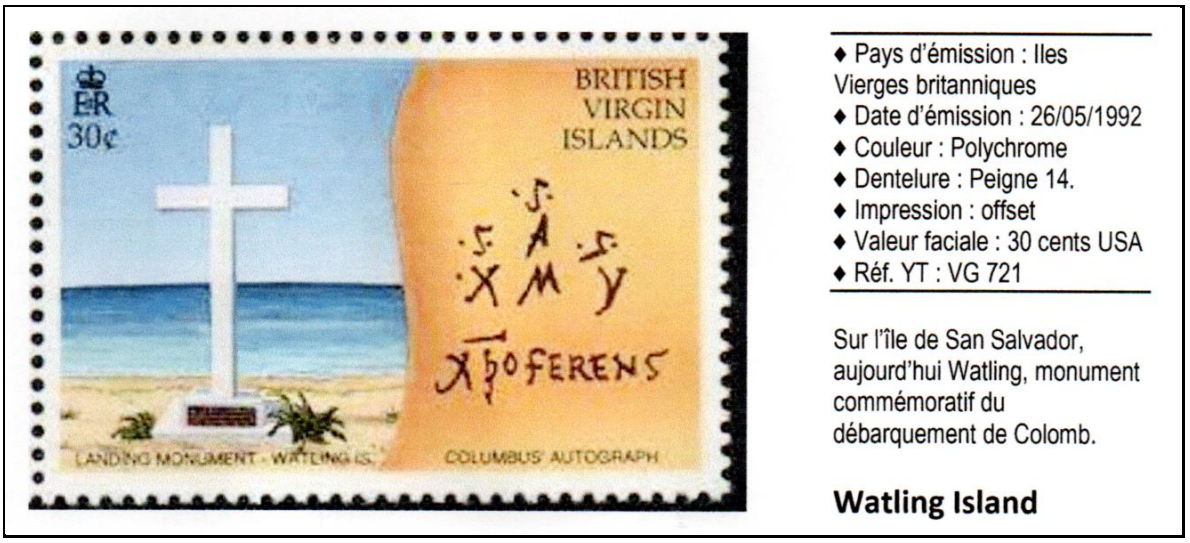
[1] De retour en Espagne, Christophe Colomb affirmera avoir vu la terre le premier, un peu avant minuit. Vanité de chef ? Appât du gain ? Manque de noblesse de cœur, en tout cas, que Rodrigo de Triana ne lui pardonnera pas.
[2] Elle porte aujourd'hui le nom d'île Watling.

trois caravelles. L'Amiral prend place dans une embarcation avec Martin-Alonzo Pinzon, Vincente Yañez et quelques hommes. Leur premier geste, quand ils posent le pied sur la terre ferme, est de planter dans le sol la bannière et les étendards royaux. Puis le notaire de l'expédition, Rodrigo de Escovedo, établit les actes attestant la prise de possession de l'île au nom du Roi et de la Reine. Ces formalités étant accomplies, Christophe Colomb et ses officiers s'intéressent aux habitants des lieux, qui les entourent à bonne distance sans la moindre animosité apparente. La plupart sont des hommes jeunes et de belle allure, à la peau cuivrée et aux longs cheveux noirs. Les marins s'approchent d'eux et, pour les amadouer, leur distribuent divers objets de peu de valeur qu'ils ont amenés avec eux : des bonnets, des bijoux de pacotille, des perles de verre ou des grelots. Ces menus cadeaux mettent les habitants de l'île en confiance, et le premier contact est plutôt chaleureux. Selon les observations de Colomb, San Salvador est dépourvue d'animaux, à l'exception des perroquets. Ses occupants semblent avoir un mode de vie très primitif et ignorer le fer.

Samedi 13 octobre 1492 – Dès l'aube, les indigènes de San Salvador confirment leurs bonnes dispositions de la veille. Ils viennent en pirogue apporter des présents aux marins : du coton, des perroquets, des sagaies, etc. Christophe Colomb, qui ne perd pas le sens des réalités, constate avec regret que l'or ne figure pas parmi ces cadeaux. Il observe néanmoins que certains indigènes portent de petits fragments de métal précieux sur le nez. Par gestes, il tente de savoir l'origine de cet or, et comprend qu'il provient d'une autre île, située quelque part dans le sud ou dans l'ouest.

Les explorateurs prennent pied sur l'île de San Salvador

Dimanche 14 octobre 1492 – Christophe Colomb et ses principaux adjoints font le tour de l'île en barque, afin d'en observer la configuration pour rendre compte au Roi. Ils regagnent ensuite leurs navires, non sans avoir pris avec eux quelques indigènes qu'ils comptent bien ramener en Espagne. Dans l'après-midi, la *Santa-Maria*, la *Pinta* et la *Niña* lèvent l'ancre et se dirigent vers le sud-ouest. Guy LE MOING



Le monument commémoratif de l'arrivée de Christophe Colomb

Christophe Colomb
(Timbre français, 2022)

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 300 ans
Le 6 avril 1722
L'explorateur hollandais Jacob Roggeveen découvre l'île de Pâques

Les îles mystérieuses des mers du Sud, intriguent de nombreux navigateurs du début du XVIII[e] siècle. Jacob Roggeveen n'est pas marin, mais il nourrit ce rêve ; après une carrière de magistrat au service de la VOC, il soumet son idée à sa compagnie, sans obtenir de résultat. Il se tourne alors vers la Compagnie des Indes occidentales, qui lui donne son accord. Jacob part du Texel au mois d'août 1721, avec trois navires : le *Tienhoven*, l'*Aigle* et la frégate *Africaine*. Comme souvent à cette époque, la traversée est assez aventureuse. Les trois navires passent le cap Horn et se regroupent, au début de l'année 1722, dans une anse de l'île de Juan Fernandez, au large des côtes chiliennes, puis font route à l'ouest. Le 6 avril, jour de Pâques, les navigateurs aperçoivent devant eux une île inconnue qu'ils baptisent « île de Pâques ». Les trois navires viennent mouiller dans une anse, et les Européens débarquent dans une certaine confusion qui provoque des morts parmi les indigènes, pourtant pacifiques. Un peu plus tard, les marins, éberlués, découvrent les mystérieuses statues de l'île. Ils ont tout juste le temps de s'émerveiller, mais le mauvais temps menace et les bateaux doivent repartir. Ils suivent alors le tropique du Capricorne et découvrent d'autres îles, merveilleuses par leurs paysages, parfois dangereuses par les récifs dont elles sont entourées. C'est ainsi que l'*Africaine* s'éventre sur un rocher et doit être abandonnée.

COURRIER DES LECTEURS

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

A propos de la Ferme des Tabacs

Notre ami Alain Foulonneau vous signale que si, sur la « route bleue » qui relie Mindin à Pornic, vous apercevez le panneau ci-dessous à hauteur de Saint-Brevin-les-Pins (Loire-Atlantique) :

(Cliché : Google maps street view)

vous n'êtes pas revenu au XVII[e] siècle ! Vous approchez simplement de l'ancien bâtiment de la Ferme. Cette maison noble nommée La Gilardière est passée, en 1677, aux Tréget, agents supérieurs de la ferme des tabacs. Elle est devenue aujourd'hui un restaurant renommé. Avis aux amateurs.

La Ferme des Tabacs, Saint-Brevin
(Cliché : Google maps street view)

A propos de l'île de Bouin et du *Normandie*

Un fidèle lecteur, de SILLAGES, le capitaine au long cours Yves A., m'a envoyé un message sympathique, dans lequel il me remercie « pour ces bonnes lectures ». Il apporte aussi quelques indications intéressantes.

Concernant la contrebande des tabacs, il aurait souhaité que je développe plus le rôle de l'île de Bouin dans ce trafic, et signale un livre intitulé : *Bouin, l'isle au péril de la mer* de Julien Rousseau (1967), disponible sur Gallica.

Concernant l'incendie du *Normandie*, il évoque la piste de la mafia new-yorkaise qui cherchait à obtenir ka libération d'un des siens emprisonné peu avant. À défaut d'un grand « polar », un bel article reste à écrire dans SILLAGES. Si cela inspire un de nos lecteurs, il sera le bienvenu.

Merci Yves pour votre courrier !

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

***Sillage*s 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