SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 45 Novembre-décembre 2022

SOMMAIRE

● BONJOUR 1
● UN DRAME A L'ENTREE DE SAINT-MALO – Le naufrage du *Hilda*, par G. Le Moing 1
● SUR LE TOIT DU MONDE – Les vapeurs du lac Titicaca, par A. Fouloneau 6
● UNE AVENTURE DES VIKINGS – Les Varègues fondent la Russie, par G. Le Moing 117
● INDEX DES NUMEROS 1 A 45 22
● RUBRIQUES –Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....31

BONJOUR

Noël approche. Je souhaite à toutes et à tous de joyeuses fêtes de fin d'année ! Passez de bons moments en famille ou entre amis ! Et que le Père Noël vous comble !

Merci de votre fidélité, et bonne lecture !

Amicalement, Guy

Un drame à l'entrée de Saint-Malo

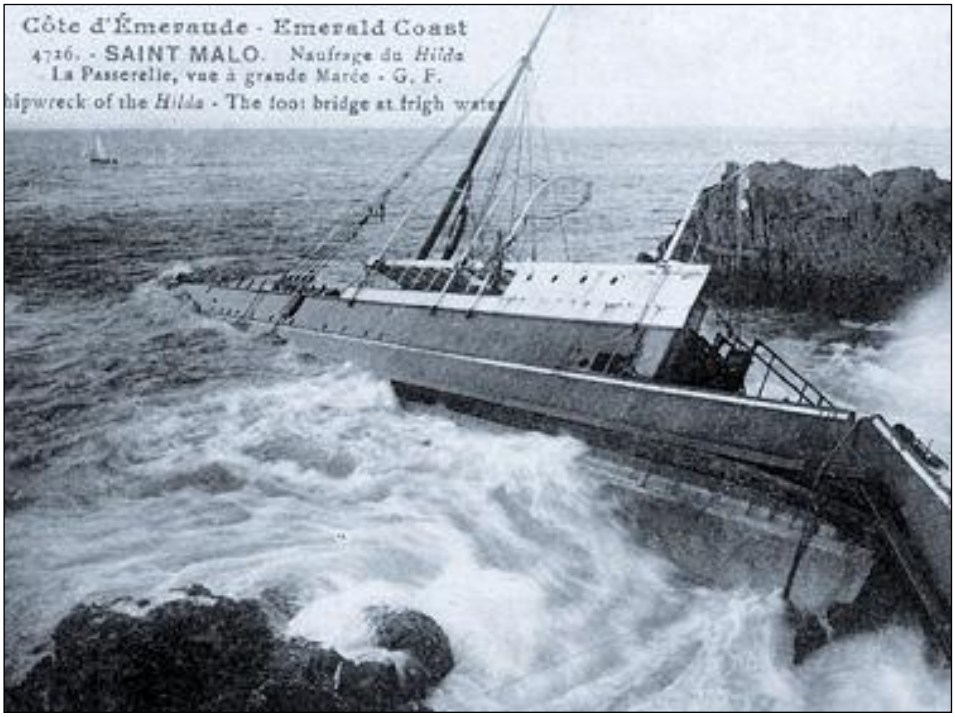
LE NAUFRAGE DU VAPEUR *HILDA* LE 18 NOVEMBRE 1905

Par Guy LE MOING

Le vapeur *Hilda* effectuait régulièrement le service entre Southampton et Saint-Malo. Son capitaine, William Gregory, 60 ans, était un vieux routier de la Manche. Le soir du 18 novembre 1905, néanmoins, le navire heurta un récif à l'entrée de Saint-Malo et sombra vers minuit. Le bilan fut très lourd : 125 morts.

Le *Hilda* avait quitté Southampton pour Saint-Malo, le vendredi 17 novembre dans la soirée. C'était un vapeur de 375 tonneaux, lancé une vingtaine d'années plus tôt. À son bord avaient pris place 103 passagers, dont 79 étaient des marchands d'oignons bretons

revenant d'effectuer leurs ventes en Angleterre[1], la plupart des autres étaient des Anglais résidant à Dinard ou dans les environs. L'équipage était composé de 28 hommes.



L'épave du *Hilda*

Au début de la traversée, le temps demeura relativement beau. Il se gâta le samedi en début d'après-midi ; le navire rencontra alors des bourrasques de neige ; le vent fraîchit et la mer se creusa. Vers 18 h, le navire était près de Saint-Malo mais son capitaine décida de ne pas essayer d'entrer au port en raison des conditions météorologiques. Il préféra rester en haute mer. Commencèrent alors des heures pénibles où le *Hilda* se déplaçait à tâtons, dans le brouillard et la neige. Les feux de la rade étaient invisibles et le capitaine se croyait loin de la terre. Entre 22 h et 23 h, il lança des fusées qui furent aperçues par le gardien de phare du Grand Jardin. Ce dernier répondit mais le navire ne distingua pas ses signaux. Ceci conforta le capitaine dans l'idée qu'il se trouvait loin du rivage ; il continua son errance nocturne.

L'accident se produisit un peu avant minuit. Le *Hilda* heurta violemment un récif appelé Pierres des Portes. Le capitaine Gregory donna l'ordre de mettre les embarcations à la mer, mais les deux premières chavirèrent aussitôt. On n'eut pas le temps de renouveler l'opération : le navire se brisa et coula immédiatement avec la plupart des hommes. Quelques-uns, néanmoins, parvinrent à s'accrocher dans la mâture qui émergeait toujours ; la plupart moururent de froid durant la nuit. Le seul membre d'équipage survivant, le matelot Grinter, a raconté cette nuit d'horreur :

« Nous étions dans un tourbillon de neige quand le bateau sombra ; je fus lancé dans les gréements et je grimpai au grand mât avec le second et le cuisinier. La mâture fut complètement couchée ; un certain nombre de Français qui s'y étaient réfugiés de l'autre

[1] C'était une tradition, à la fin du XIXe siècle, que les cultivateurs bretons aillent vendre leur récolte d'oignons dans le Sud de l'Angleterre. Ils faisaient du porte-à-porte et étaient bien accueillis. Ils rentraient en Bretagne à l'automne avec le fruit de leur vente. On les appelait les « Johnnies ». Voir encadré page 4.

*côté furent brusquement plongés dans la mer, puis le mât se releva à demi. Il y avait encore vingt personnes dans les agrès quand le navire coula. Environ deux heures après que le navire eut coulé, le maître coq lâcha et glissa dans l'eau ; le second tint jusqu'à 6 h, mais à ce moment il tomba en avant sur le gréement, où son cadavre resta accroché. Un autre homme mourut, tomba et resta suspendu par un pied. Un peu avant le lever du jour, un Français mourut à son tour et tomba, retenu par une jambe. Enfin à l'aube nous vîmes les effrayantes roches sur lesquelles nous avions naufragé, et j'aperçus l'*Ada *à environ un demi mille.*[2] »

L'*Ada* était un vapeur de la même compagnie qui quittait Saint-Malo pour Jersey, le dimanche matin 19 novembre. C'est lui qui découvrit l'horrible spectacle des corps accrochés dans la mâture de l'épave, et qui recueillit, vers 9 h 30, ceux qui vivaient encore :

*« Plusieurs étaient morts, mais leurs membres raidis les retenaient au gréement. Six seulement vivaient encore, cinq marchands d'oignons de la côte bretonne et un matelot anglais, exténués, défaillants de froid, de misère et de fatigue. Une chaloupe de l'*Ada*, avec l'aide d'un bateau pilote, put les recueillir et les ramener à Saint-Malo. Ce sont les seuls survivants de la catastrophe.*[3] »

Durant les jours qui suivirent le naufrage, la mer rejeta de nombreux corps sur la grève de la région de Saint-Cast, à une quinzaine de kilomètres à l'ouest de Saint-Malo. GL

Caractéristiques et carrière du *Hilda*

Construction : 1882 aux chantiers Aiken & Mansel (Glasgow). **Mise en service :** 1883. **Ligne desservie :** Southampton-Saint-Malo (avec escales à Jersey et Guernesey jusqu'en 1890 ; directe ensuite). **Longueur :** 72 m. **Vitesse :** 14,5 nœuds. **Tonnage :** 375 tx. **Propulsion :** vapeur. **Equipage :** 28 hommes. **Naufrage :** le 18 novembre 1905 à Saint-Malo (125 morts).

En route pour l'Angletrre avec un chargement d'oignons
Dessin de Mathurin Meheut in *Vieux métiers bretons* (Coop Breizh)

[2] Témoignage publié dans *L'Illustration* du 25 novembre 1905.

[3] Ibid.

Le colportage des oignons dans l'ouest de la France et le sud de l'Angleterre

La culture de l'oignon était autrefois une spécialité du nord de la Bretagne. Sa commercialisation était assurée par des marchands ambulants qui parcouraient les villes et les villages de l'ouest de la France et du sud de l'Angleterre. Florian Le Roy a raconté leur histoire dans *Vieux métiers bretons* (Editions Coop Breizh, 1882) :

« … Ils émigraient ver les provinces de l'Ouest, Maine et Normandie. Leur cri était bien connu :

Quat' sous, quat' sous la botte !

Que tout l'monde en emporte !

C'était une variété de colportage, la suschampterie*. Ils partaient vers la mi-août et revenaient le troisième dimanche de novembre.* […]

Pendant plus d'un siècle, de 1830 à 1939, une moyenne de mille colporteurs quittait Roscoff, Saint-Pol-de-Léon, Cléder pour s'expatrier [en Angleterre] *de la fin juillet à la fin décembre. Ils sont groupés par compagnies de cinq à six vendeurs, les* servants *; commandés par un chef d'équipe, le* master. *A Londres, à Nottingham, à Portsmouth, à Cardiff, à Bristol, à Llancelly, ils louent, dans un bas quartier, un grand local vide qui leur servira de dépôt et de logement. On dormira sur les paillasses parmi les tas d'oignons. Le gros oignon de Roscoff est rouge et en forme de toupie. Le léonard en est friand, qui le mange sous le pouce, avec du pain, en clignant de l'œil : « du lard de Roscoff »*

Pour la vente, on dispose les bulbes par grappes, comme de monstrueuses groseilles, les « castrilles » chez nous. Ce sont les « bundles », les « pakajou » de 12 à 13 livres. Le matin, dès 5 heures, le servant reçoit sa pleine charge de glanes. Jadis, il les accrochait à un long bâton équilibré sur son épaule, comme un fléau.

Le marchand d'oignons
(Dessin de Mathurin Meheut)

S'ils partaient en ordre dispersé sur quatre-vingt bateaux, aux appels clignotés du phare de Batz, ils revenaient en groupes, par Saint-Malo, vers Noël, les johnies, les Paotred Bro-Saoz, avec leurs pantalons de velours ou le pantalon léonard à damier, mince des cuisses et large des pattes, une petite pipe anglaise au coin de la bouche, et un foulard de soie multicolore au cou.

*Qui ne se souvient du tragique naufrage de l'*Hilda*, en 1605, et de cette effroyable nuit d'hiver où, lestés par les couronnes, les guinées et les livres qui gonflaient leurs ceintures, les cadavres des marchands d'oignons roscovites, les suschamptiers de la mer, debout dans les lames, paraissaient marcher arrogamment vers la côte ! »* Florian Le Roy

Le Petit Journal

Le Petit Journal
5 Centimes — SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ — 5 Centimes
ABONNEMENTS

Le Supplément illustré

Le Petit Journal Militaire, Maritime, Colonial... 10 cent.
Le Petit Journal agricole, 5 cent. — La Mode du Petit Journal, 10 cent.
Le Petit Journal illustré de La Jeunesse... 10 cent.

Seizième année — DIMANCHE 3 DÉCEMBRE 1905 — Numéro 785

NAUFRAGE DU STEAMER « HILDA » DEVANT SAINT-MALO
Le sauvetage des survivants

La une des journaux relatant le naufrage du *Hilda*

VIEUX VAPEURS SUR LE TOIT DU MONDE

ou l'incroyable odysée des vapeurs du lac Titicaca

par Alain Foulonneau

En 1982 une dame anglaise, Meriel Larken, partit au Pérou étudier la culture Inca. En se promenant sur les quais de Puno, le plus grand port péruvien du lac Titicaca, elle aperçut dans un coin à l'abandon un petit vapeur d'apparence fort ancienne et probablement de construction anglaise. Cette vision n'aurait sans doute pas marqué une autre touriste. Mais Meriel Larken est l'arrière petite fille d'Alfred Yarrow, le fondateur en 1865 d'un chantier naval à Londres transféré ensuite à Glasgow où il existe toujours. Meriel Larken crut que ce bateau provenait du chantier de son arrière grand père. Meriel Larken abandonna la visite des sites précolombiens pour s'intéresser à cette curieuse relique. Et avant tout Meriel Larken voulait trouver les réponses aux questions qui la taraudaient :

Qui avait construit ce bateau ? A quoi servait-il ? Comment était-il parvenu à 3 800 mètres d'altitude alors que le lac Titicaca n'a aucune communication avec la mer ?

Ce qu'elle découvrit dépasse largement l'ordinaire. Voici l'histoire exceptionnelle du Yavari et des vapeurs du lac Titicaca.

Meriel Larken (photo Yavari Project)

Un mécano géant

En 1861 le gouvernement péruvien du maréchal Ramon Castilla commanda deux petites canonnières pour le lac Titicaca. Ces bateaux étaient destinés à être à la fois des gardes côtes et des bateaux de transport. Le gouvernement péruvien encouragé par les gains issus de la vente du guano, espérait trouver de nouvelles sources d'enrichissement dans le commerce des ressources naturelles de l'altiplano. Ce furent les compagnies anglaises James Watt & Co. et Thames Iron Works and Shipbuilding, de Birmingham et de Londres qui construisirent les bateaux en 1862. Ils furent assemblés avec des boulons et non des rivets puis démontés en de multiples petites pièces pour être embarquées à bord du Mayola. Huit ingénieurs anglais les accompagnaient. Le 15 octobre 1862 le Mayola après avoir passé le détroit de Magellan s'amarrait dans le port de d'Arica qui à cette époque faisait partie du Pérou.

La piste maudite

Mais le plus dur restait à faire. Dans un premier temps les pièces détachées des vapeurs furent amenées par train jusqu'à Tacna. De cette ville à Puno commençait une longue montée de près de 400 km à travers les Andes dans un environnement très hostile parcouru de vents glacials. Sans aucune route car il n'existait que des chemins muletiers reprenant le plus souvent les antiques sentiers des Incas.

Le trajet des pièces des pièces des deux vapeurs à travers les Andes

Un sentier des Incas tel que ceux empruntés pour transporter les pièces des vapeurs

Chacun des deux vapeurs était démonté en 1383 pièces, aucune ne devant peser plus de 100 kg. Pourquoi ? Afin de pouvoir être transportées à dos de mules. L'adjudicataire du marché du transport avait promis que le transfert durerait 6 mois, pas plus. Mais toute une série d'événements semblèrent se liguer contre lui : une grève des muletiers, un tremblement de terre et une révolte des paysans. Il faut aussi ajouter que les mules victimes du mal des Andes mourraient à la tâche en grand nombre. On raconte que le trajet des pièces était jalonné de leurs ossements. On essaya de recourir aux lamas mieux adaptés, mais un lama ne peut porter que 30 kilos, si on le charge plus il se couche et refuse d'avancer. A l'issue du délai de 6 mois l'adjudicataire écrasé par l'ampleur de la tâche, victime de ce qu'on appellerait aujourd'hui un « burn out », jeta l'éponge. Puis la guerre entre le Pérou et l'Espagne entre 1864 et 1866 fit marquer un temps d'arrêt. En 1868 de nombreuses pièces étaient encore éparpillées entre Tacna et Puno, certaines avaient été victimes de chutes et les plans des navires étaient égarés. On peut trouver dans les archives du grand quotidien de Lima « El Comercio » la trace de l'inquiétude du gouvernement devant ce désastre logistique. Le journal rapporte les correspondances exaspérées des ministres au préfet de Puno ainsi que les réponses de ce dernier qui demandait plus de moyens. Après 5 ans d'errance, le gouvernement donna une nouvelle impulsion. Des renforts de muletiers furent envoyés et comme cela semblait ne pas faire bonne mesure, le ministre demanda le recrutement de « 1000 Indiens» pour aider à la tâche. Le ministre pensait-il que la résistance des habitants des hauts plateaux, Aymaras et Quechuas, était supérieure à celles des animaux de bât ? Ou que leur bonne volonté était préférable à l'humeur ombrageuse des mules et des lamas ?

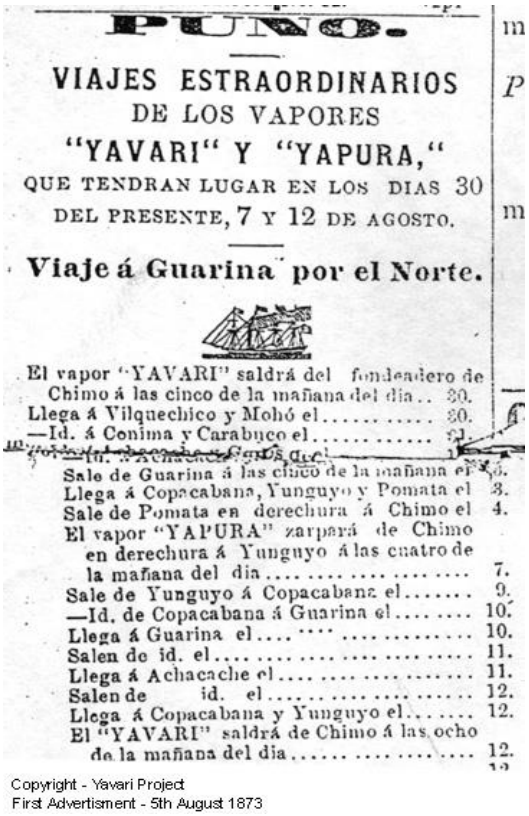
Transport de pièces des navires à dos d'hommes (photo Yavari project)

En tout cas le 1er Janvier 1869 suffisamment de pièces étaient arrivés pour que la quille d'un premier navire puisse être posée. Pendant ces longues années d'attente les ingénieurs anglais avaient pris les devants en construisant sur les bords du lac Titicaca une jetée, une cale de lancement et des ateliers d'usinage. Pourtant la malchance les avait eux aussi poursuivi. L'édition du 29 février 1868 du journal « El Comercio » signale que la mort tragique de l'ingénieur principal, survenue il y a peu de temps, a notablement ralenti le travail.

Le Yavari et le Yapura en cours de remontage à Puno (photo Yavari project)

Le premier bateau fut lancé le jour de Noël 1870. On le baptisa Yavari. Le second rejoignit le lac Titicaca le 18 mars 1872 sous le nom de Yapura.

Dans l'impossibilité de faire parvenir du charbon au lac Titicaca, les deux vapeurs à leur début fonctionnaient avec du crottin séché de lama et de vigogne, de combustion si rapide qu'il fallait en embarquer d'énormes quantités assez malodorantes. On les alimentait aussi avec de la yareta et de la thola, de courtes ombellifères résineuses qui poussent dans cette région et dont le pouvoir calorifique est très élevé.



PUNO.

VIAJES ESTRAORDINARIOS
DE LOS VAPORES
"YAVARI" Y "YAPURA,"
QUE TENDRAN LUGAR EN LOS DIAS 30
DEL PRESENTE, 7 Y 12 DE AGOSTO.

Viaje á Guarina por el Norte.

El vapor "YAVARI" saldrá del fondeadero de Chimo á las cinco de la mañana del dia.. 30.
Llega á Vilquechico y Mohó el..... 30.
—Id. á Conima y Carabuco el..... 31.
—Id. á Achacache el..... 1.
Sale de Guarina á las cinco de la mañana el 6.
Llega á Copacabana, Yunguyo y Pomata el 3.
Sale de Pomata en derechura á Chimo el 4.
El vapor "YAPURA" zarpará de Chimo en derechura á Yunguyo á las cuatro de la mañana del dia..... 7.
Sale de Yunguyo á Copacabana el..... 9.
—Id. de Copacabana á Guarina el..... 10.
Llega á Guarina el..... 10.
Salen de id. el..... 11.
Llega á Achacache el..... 11.
Salen de id. el..... 12.
Llega á Copacabana y Yunguyo el..... 12.
El "YAVARI" saldrá de Chimo á las ocho de la mañana del dia..... 12.

Copyright - Yavari Project
First Advertisment - 5th August 1873

Annonce pour le départ des vapeurs Yavari et Yapura en 1873 (photo Yavari project)

De la gloire à l'oubli à travers les vicissitudes du Pérou

Le Yavari et le Yapura transportèrent infatigablement pendant des années des marchandises et des passagers entre le Pérou et la Bolivie. Mais en 1890 le coût de la guerre contre le Chili ainsi que la construction de grandes lignes de chemin de fer avaient appauvri le Pérou. Pour payer ses dettes, le Pérou créa la Peruvian Corporation et la donna à des investisseurs anglais pour gérer les trains et les vapeurs du lac. Cette société fit rallonger de 15 m la coque du Yavari en 1895 pour augmenter sa capacité de charge. En 1914 la machine à vapeur fut remplacée par un moteur semi-diesel Bolinders.

La Peruvian Corporation fut nationalisée en 1975. La société de chemin de fer d'Etat ENAFER céda alors le Yavari et le Yapura à la Marine Péruvienne. Mais faute de fonds la Marine abandonna le Yavari ne conservant que le Yapura.

La renaissance du Yavari

C'est sous une peinture militaire défraîchie que Meriel Larken découvrit le Yavari au fond du port de Puno. Une expertise du Lloyds démontra que la coque d'acier était encore en très bon état, sans doute en raison du froid et de l'altitude.

En 1987 elle créa l'association Yavari Project et racheta pour 5 000 dollars le vieux vapeur à la Marine Péruvienne. Les débuts furent difficiles en raison de l'instabilité politique du Pérou et de déboires économiques du pays. Mais l'arrière petite fille du fondateur des chantiers Yarrow n'est pas femme à baisser les bras facilement. Avec l'aide d'amis, de bénévoles et de sponsors elle réussit à restaurer le Yavari et à l'ouvrir au public.

Aujourd'hui le vieux vapeur est un musée flottant dont on peut admirer les apparaux d'origine : barre à roue, transmetteur d'ordre, compas, cloche, cabestan, fanaux. Certains avaient été démontés pour éviter les pillages mais la Marine Péruvienne les a rendus. C'est aussi un hôtel qui peut offrir à quelques privilégiés des nuits sur le plus haut lac naviguable du monde. Et puis il navigue toujours. Le vieux moteur Bolinders, une pièce historique, fonctionne toujours grâce à la société Volvo Pérou qui l'a restauré gracieusement. C'est un moteur à deux temps à faible taux de compression, très simple donc très robuste et très sobre. En outre il accepte comme combustible toutes sortes d'huiles. Parfois l'équipage le fait démarrer sans quitter le quai. Simplement pour le plaisir de faire entendre aux visiteurs son chant métallique, ample, lent et grave : boom, boom, boom. Cela laisse un souvenir exceptionnel. Mais il faut prévenir à l'avance car son allumage fonctionne avec une boule chaude qu'il faut au préalable chauffer à la lampe à souder. Il faut s'assurer au moins de la présence du mécanicien !

Une galerie de photos du Yavari est disponible en cliquant sur le mot suivant **Yavari** . On remarquera en particulier les photos de la timonerie véritable musée d'instruments et d'appareil de marine anciens.

Le Yavari à quai à Puno (photo AF)

Le Yavari naviguant (photo Yavari project)

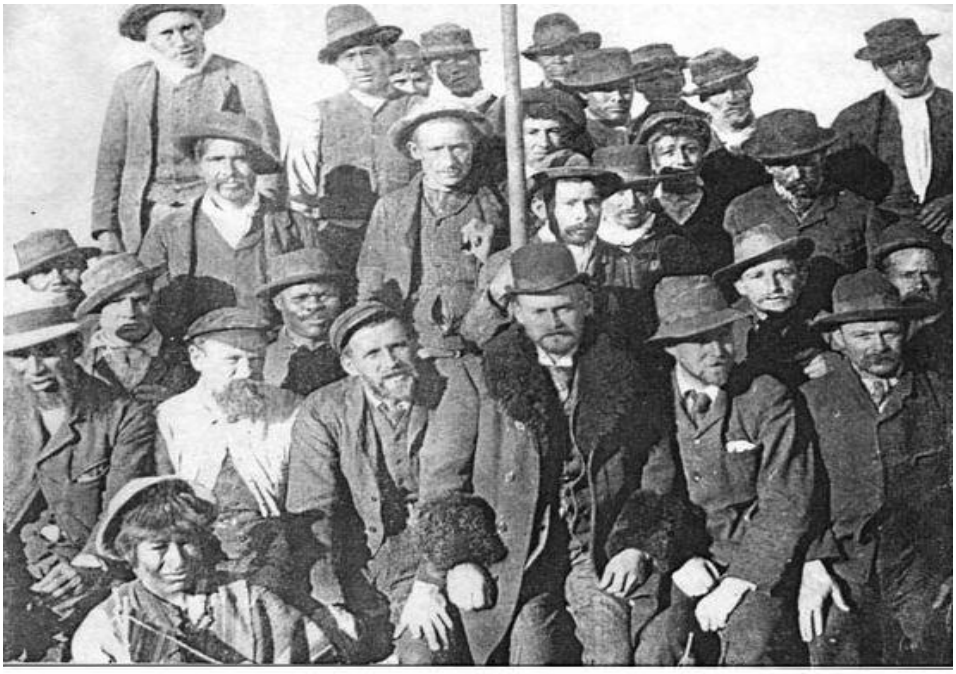
Les autres vapeurs du lac Titicaca

Le Yapura, frère jumeau du Yavari, existe encore. Il appartient toujours à la Marine Péruvienne. Il fait fonction de navire hôpital et il a été renommé BAP Puno (Buque Armado Peruano Puno, Bateau de la Marine Péruvienne). On le voit parfois dans le port de Puno, il est peint en blanc. Il ne semble pas prêt de prendre sa retraite.

Le Yapura (photo Wiki commons)

Mais le Yavari et le Yapura ne furent pas les seuls vapeurs du lac Titicaca

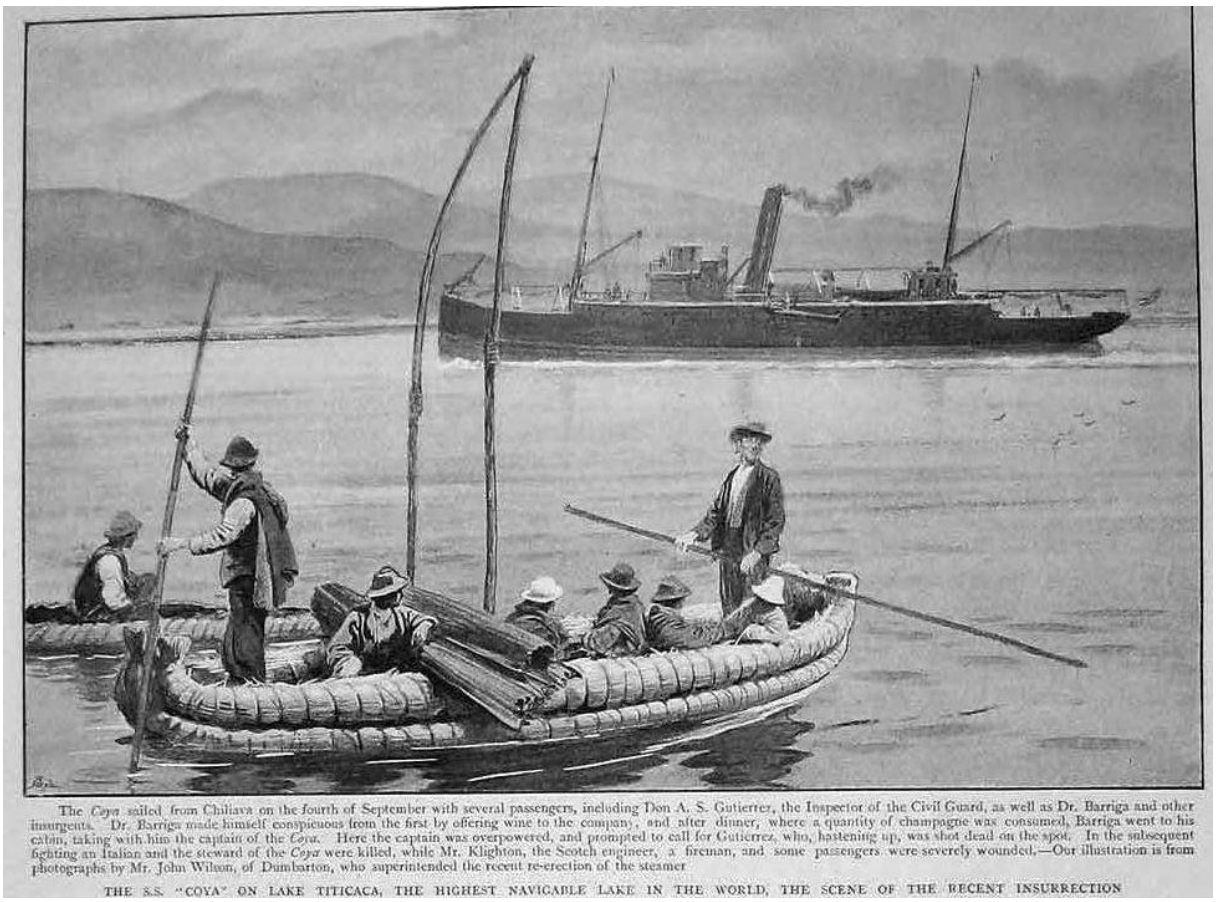
Pour répondre à l'accroissement du commerce florissant dans tout le Bassin du Titicaca, la Peruvian Corporation avait pris la décision d'acheter un nouveau bateau. En 1892, le chantier écossais William Denny and Brothers de Dumbarton fut chargé de réaliser un petit bijou, considéré pour son époque comme un des bâtiments les plus modernes de sa catégorie au niveau mondial. Ce bateau s'appelait le Coya. Comme ses prédécesseurs le Coya fut monté avec des chevilles, puis démonté en milliers de pièces qui furent transportées par le cargo anglais "Gulf of Florida » jusqu'au port de Mollendo. Ensuite ses pièces furent transportées par train à Puno. Entre temps une ligne de chemin de fer avait été construite évitant l'héroïque transport à dos de mules par les sentiers des Andes. L'assemblage eut finalement lieu à Puno sous la supervision de l'ingénieur anglais John Wilson. L'inauguration, le 4 mars 1893, donna lieu à de grandes fêtes de réjouissance qui furent célébrées non seulement à Puno mais aussi sur tout le territoire péruvien.



A MOTLEY SQUAD

Engineer Wilson and some of the native Peruvians who assisted in the building of the Coya

L'équipe de construction du Coya autour de l'ingénieur anglais John Wilson (photo Yavari project)



The *Coya* sailed from Chilliava on the fourth of September with several passengers, including Don A. S. Gutierrez, the Inspector of the Civil Guard, as well as Dr. Barriga and other insurgents. Dr. Barriga made himself conspicuous from the first by offering wine to the company, and after dinner, where a quantity of champagne was consumed, Barriga went to his cabin, taking with him the captain of the *Coya*. Here the captain was overpowered, and prompted to call for Gutierrez, who, hastening up, was shot dead on the spot. In the subsequent fighting an Italian and the steward of the *Coya* were killed, while Mr. Klighton, the Scotch engineer, a fireman, and some passengers were severely wounded.—Our illustration is from photographs by Mr. John Wilson, of Dumbarton, who superintended the recent re-erection of the steamer

THE S.S. "COYA" ON LAKE TITICACA, THE HIGHEST NAVIGABLE LAKE IN THE WORLD, THE SCENE OF THE RECENT INSURRECTION

Gravure représentant le Coya à la fin du XIXéme siécle à la suite d'une insurrection qui avait eu lieu à son bord

En 1903 un autre grand vapeur nommé Inca fut commandé lui aussi à des chantiers anglais et assemblé sur les bords du lac. Puis en 1930 arriva l'Ollanta le plus grand des vapeurs, le fleuron de la flotte du lac Titicaca avec 80 m de long pour 2 200 tonnes. Comme tous les autres l'Ollanta a été construit en Angleterre par le chantier Earle's à Hull qui avait déjà construit l'Inca. Il a été transporté en pièces détachées par bateau puis par train et enfin lancé en 1931. Ces bateaux étaient appelés les Transtiticaca.

Le Coya continua de naviguer jusque en 1986. Cette année là une grande inondation le drossa sur la rive. L'antique vapeur fut tristement abandonné à son sort aux abords de l'ancien chantier naval de Huaje à Puno. Son avenir se dessinait chaque jour plus obscur. Mois après mois, année après année, des gens sans scrupule démantelaient pièce par pièce ce trésor du patrimoine de Puno. Le Coya commençait une lente agonie. En octobre 2001 le Coya fut vendu à Lima, loin des yeux des habitants de Puno comme simple ferraille pour la fonderie. Par chance, un homme d'affaire, Juan Barriga, amoureux de son pays et de son histoire, décida de sauver le Coya. Lorsqu'il apprit que des ouvriers s'apprêtaient à démanteler le vieux navire, il se rendit le jour même à Puno et, sans l'ombre d'une hésitation, racheta ce que peu de gens considéraient encore comme un trésor tant l'antique vapeur était méconnaissable. En moins d'un an de travail acharné et grâce à une équipe d'ouvriers de toutes les spécialités, ce personnage hors du commun restructura, reconstruisit, redécora, remeubla son vieux navire pour transformer cet antique vapeur oublié de tous en un nouveau joyau du paysage lacustre. C'est désormais un restaurant.

Le Coya transformé en restaurant sur les bords du lac Titicaca (Photo AF)

Le vapeur Inca n'eut pas cette chance. Après de longues années de service il fut désaffecté à Puno. En 1994, sans aucun respect dû au patrimoine historique de notre lac, des personnes guidées par le seul appât du gain, décidèrent, après de rapides transactions gardées secrètes, de démanteler à la sauvette ce joyau. Il fut ainsi vendu comme ferraille à une fonderie d' Arequipa. Triste fin pour cette précieuse relique du passé du lac Titicaca.

l'Ollanta a assuré son service jusque vers 1990. Il appartient toujours à Perurail qui a succédé à ENAFER. Désarmé un moment il a été restauré. Il n'est plus affecté à un service régulier mais il est affrété de temps en temps pour des croisières touristiques. Il a conservé sa salle à manger avec ses bois vernis qui tranchent sur les peintures blanches. Il est toujours propulsé à la vapeur mais la chauffe se fait au mazout depuis le lancement. Sa belle silhouette se voit régulièrement à Puno son port d'attache perpétuant une époque perdue, celle des voyages de luxe avant le tourisme de masse, celle des trains prestigieux comme l'Orient Express et ou des paquebots de légende… comme les Transtiticaca.

Le Transtiticaca Ollanta dans le port de Puno (photo AF)

Références sites internet

https://fr.wikipedia.org/wiki/Yavar%C3%AD_(canonni%C3%A8re)

https://fr.wikipedia.org/wiki/BAP_Puno

https://yavari.org/history/

https://yavari.org/photo-gallery/

https://www.nationalhistoricships.org.uk/register/2302/yavari

http://www.titicaca-peru.com/?c=pagina&m=ver&p=titicaca/yavari&idioma=fr

https://www.rail-pass.com/ss-ollanta-peru

Une aventure des Vikings :

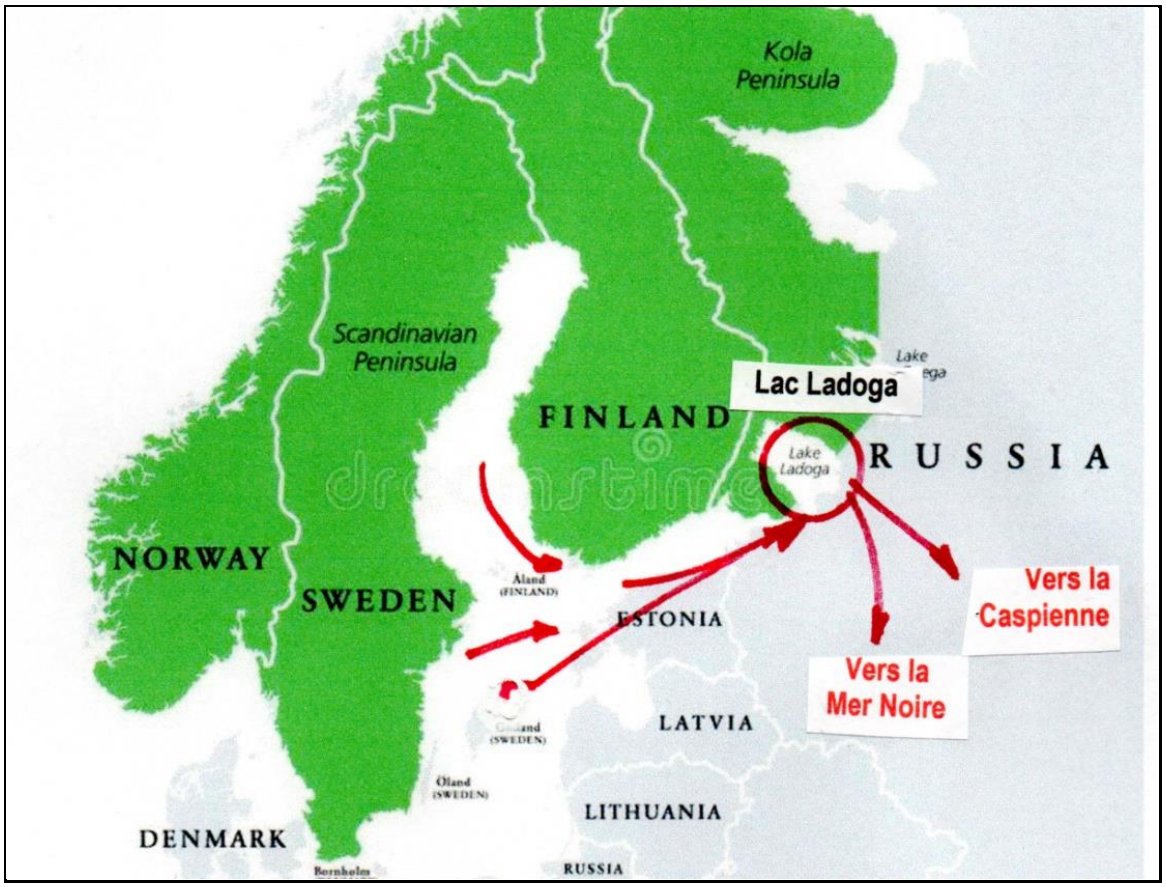
LES VAREGUES FONDENT LA RUSSIE

Par Guy LE MOING

Pendant que les Norvégiens et Danois terrorisaient les peuples de l'Europe de l'Ouest, les Suédois tournaient leurs proues agressives vers l'est. Là, au milieu des forêts et des steppes, vivaient des tribus slaves mal armées, proies faciles pour des hommes rompus aux combats, en quête d'esclaves et de peaux. Certains de ces Vikings, les Varègues, se répandirent au sud et à l'est pour piller et faire du commerce. Ils empruntèrent les fleuves et les rivières et atteignirent la mer Noire et Constantinople. D'autres demeurèrent en Russie et y vécurent en maîtres. Cette domination est racontée dans les vieilles chroniques russes, rédigées au XII^e^ siècle par des moines russes orthodoxes.

De la Baltique au lac Ladoga

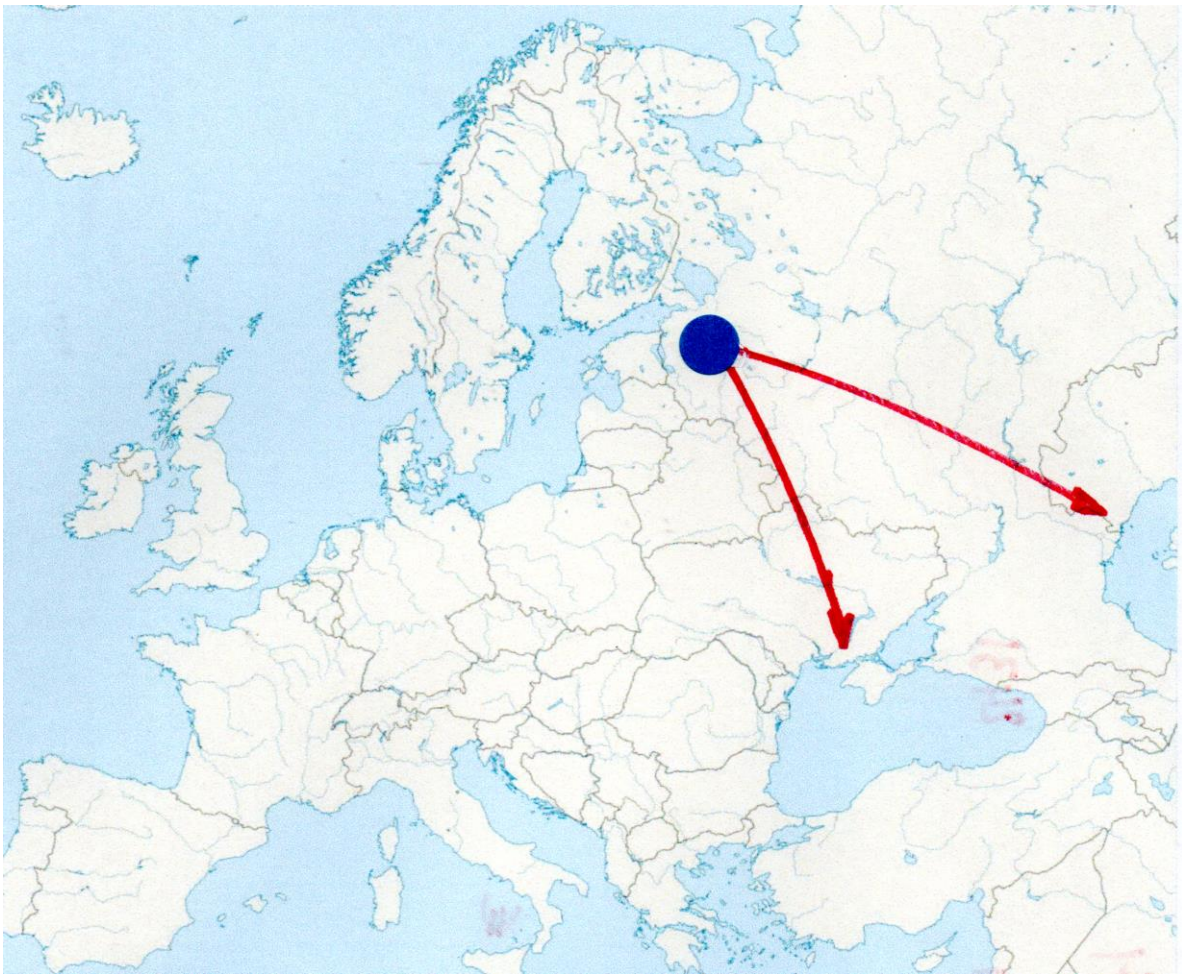
Partis des côtes orientales de Scandinavie, où s'enchevêtre un chaos d'îlots et de rochers, les marins du Nord ont fait de la Baltique un inexpugnable domaine. Leurs navires abordent les terres d'Öland et de Gotland – l'île sacrée – ils découvrent l'archipel d'Aaland à l'entrée du golfe de Finlande, le pays de l'Ambre, l'île d'Ösel, s'engagent dans le chenal qui les conduit plein est. Bientôt s'ouvrent les larges bras d'un fleuve, qui s'enfonce dans les terres. C'est la Neva. Après une trentaine de kilomètres de navigation fluviale, les longues barques pénètrent dans les eaux du lac Ladoga.



Première étape : le lac Ladoga

Les marins scandinaves ont accompli la première étape de l'immense périple qui va les conduire sur les routes maritimes et fluviales de l'Est et du Sud, à travers une gigantesque contrée. Ces aventuriers venus du Nord ne portent pas le nom de Vikings, mais de Varègues. On les appelle aussi des Rus[4]. Au départ, ce ne sont pas des pillards, mais des marchands. Ils ne seront pourtant pas moins hardis, rusés et courageux que leurs compatriotes partis sur les routes de l'Ouest. Un même esprit d'aventure les pousse toujours plus loin sur les routes dangereuses. Le pays qu'ils s'apprêtent à découvrir est occupé par diverses populations. Les Slaves orientaux établis, aux premiers siècles de l'ère chrétienne, dans le bassin moyen du Dniepr, sont soumis par les Goths, puis par les Huns. L'est et le sud de la future Russie sont occupés au VII^e^ siècle par des peuples de race turque : *Bulgares* sur la Volga, *Khazars* sur la Caspienne, etc.

L'histoire de l'épopée des Varègues commence sur les rives méridionales du lac Ladoga, où ils fondent la ville d'Aldeigjuborg (Staraja Ladoga). De là, deux routes s'ouvrent à eux : celle du sud, qui conduit, au-delà de Kiev, vers la mer Noire et Byzance ; celle du sud-est qui, après Bolgar sur la Volga, mène à la mer Caspienne et à Bagdad.



La route du Sud (vers la mer Noire) et la route de l'Est vers la mer Caspienne)

[4] Le nom de *Rus* ne serait, selon certains spécialistes, que le nom finnois dont on désignait les Suédois. Le mot vient du nom de la côte située au nord de Stockholm : Roslag. Pour les Slaves et les Turcs, les Nordiques sont donc des « Rus ».

Du lac Ladoga à la mer Caspienne, la route du sud-est

La première grande escale est Bolgar. « À Bolgar, affirmait un Varègue, on peut tout vendre et tout acheter ». Les gens du Nord y troquent des ballots de fourrure contre des pièces de soie. Puis ils poursuivent leur route vers le sud-est. Selon la saga d'Ingvar, trente bateaux pénétrèrent à l'intérieur des immenses espaces russes, montés par des hommes résolus à faire fortune. Par la Volga, ils rejoindront la ville d'Iltil (Astrakhan) au bord de la mer Caspienne. Ensuite, ils feront voile et rames vers le Särkland, le pays de la soie, contrée orientale que l'on peut situer au sud de la Caspienne. Les Varègues de l'est ont découvert un immense territoire, où ils voyagent et négocient. La mer Caspienne devient, comme la mer Baltique, un « lac varègue ». Mais ils veulent aller plus loin. A Bagdad, par exemple.

Certains vont réaliser ce rêve,… mais ils ne reviendront jamais. L'inscription runique de Gripsholm rend compte de leur étonnante aventure :

Ils s'en furent virilement
très loin en quête de l'or
et là-bas vers l'est
ils nourrirent le corbeau
car ils moururent au sud
dans la pays des Sarrasins.

Les Varègues en Russie
(Nocolas Roerich, 1899)

Du lac Ladoga à la mer Noire, la route du sud

A Novgorod par le Volkhov. Ceux qui ont choisi l'autre route s'embarquent sur le Volkhov et suivent la grande route fluviale qui part de Staraja Ladoga et s'enfonce vers le sud. Ceux-là, tout en restant des négociants, vont devenir des fondateurs d'empire.

Les longues barques naviguent sur le Volkhov en direction du lac Ilmen. Quelques kilomètres avant d'atteindre ce plan d'eau, les Varègues aperçoivent une cité de bois ; ils l'appellent Holmgaard, mais elle gardera dans l'Histoire le nom slave de Novgorod.

Dans cette cité, à laquelle le fleuve et le lac donnent une allure maritime, les Varègues s'installent et imposent bientôt leur loi. Dès l'année 862, des Scandinaves ont entrepris d'organiser, sur un fond d'anarchie, de superstition et de nonchalance, le premier État russe. Les Varègues ont besoin d'un chef pour ce nouvel État ; ils se tournent vers leur pays d'origine pour en trouver un.

Trois frères venus du Nord se déclarent prêts à remplir cette fantastique mission. Leurs compagnons « Rus » donneront à jamais leur nom aux habitants du pays. Ils vont partout s'installer en maîtres dans la seconde moitié du IXe siècle. Rurik, l'aîné, s'établit à Novgorod. Sineus, le deuxième, à Byelosersk sur les rives de la mer Blanche. Truvoz, le troisième, à Izborsk, en Estonie.

Des trois frères venus de la Baltique, un seul deviendra chef d'un véritable État : l'aîné, Rurik, prince de Novgorod, avant de devenir maître de Kiev, capitale de l'Ukraine et « mère de toutes les villes russes ». De Kiev, les Varègues domineront les deux peuples qui vivent dans l'immense espace oriental : les Bulgares au nord et les khazars au sud.

Rurik et ses Rus protègent les marchands varègues et les paysans slaves contre les hordes d'envahisseurs déferlant d'Asie : les Petchenègues. Les Scandinaves retrouvent vite leurs instincts belliqueux et tirent l'épée pour défendre la terre dont les habitants ont accepté leur loi. Rurik fait construire des forts, creuser des fossés, fortifier des villes ; la Russie se couvre de bourgades-citadelles.

La longue descente vers le Sud. Rurik apporte aux peuples qui l'ont appelé, la prospérité et aussi la sécurité. De petites troupes de guerriers nordiques veillent sur les cités du nouvel empire russe.

Rurik le Pacifique, prince de Novgorod, veut désormais étendre son empire vers le Sud. Il demande à deux de ses compagnons, Askold et Dir, de rejoindre le grand fleuve Dniepr, d'atteindre la mer Noire et Byzance, et d'établir le contact avec la Basileus.

Askold et Dir quittent la ville où règne Rurik. L'idée d'un « axe » Novgorod-Byzance semble un projet fou, mais la détermination des Varègues va surmonter tous les obstacles.

Sitôt quitté Novgorod, les longues barques s'engagent sur le lac Ilmen. Au sortir de cette étendue d'eau paisible, il faut désormais remonter la Lovat. À force de rames et de halage, les Varègues y parviennent, mais bientôt le fleuve cesse d'être navigable, et le Dniepr est encore loin.

Les Varègues doivent rejoindre, par voie terrestre, Smolensk ou Gnezdovo[5] sur le Dniepr. Ne pouvant se séparer de leurs bateaux, ils les hissent sur le sol et les font rouler sur des rondins, le long de pistes qu'ils ouvrent dans la végétation. Après des jours et des jours d'efforts, ils atteignent le grand fleuve.

Les longues barques des Varègues ayant retrouvé leur élément, la navigation reprend en direction du sud. Les explorateurs finissent par atteindre Kiev, une ville extraordinaire qui enchante Askold et Dir. Au point que les deux chefs varègues envisagent un instant de s'y établir. Mais leur sens du devoir l'emporte, et ils reprennent leur voyage vers le sud.

Le Dniepr semble de plus en plus majestueux. Son débit puissant entraîne les bateaux nordiques à vive allure. Avant d'arriver dans la mer Noire, les Varègues doivent franchir, au sud de Poltava, une série de rapides à travers un massif granitique. Il leur faut attendre le début de l'été (après la fonte des neiges printanière et avant la sècheresse estivale). Ils parviennent, non sans peine, à franchir l'obstacle, et finissent par atteindre la mer. Mais après tant d'efforts, Askold, Dir et leurs compagnons n'iront pas plus loin : une tempête anéantit leur flotte et oblige les survivants à revenir.

[5] On a découvert dans la région de Gnezdovo plus de 3 000 tumuli scandinaves de l'époque varègue. Certains renfermaient des vestiges de bateaux brûlés. Dans presque toutes ces sépultures ont été retrouvés des équipements, et surtout des épées.

Oleg au pouvoir – Igor et Olga. Rurik meurt à Novgorod en 879 ; son fils Igor n'étant qu'un enfant, la régence est assurée par Oleg, un de ses parents. Oleg découvre à son tour les charmes de Kiev. Il quitte la capitale varègue de Novgorod pour la grande cité du cœur de l'Ukraine. Là, sur le Dniepr, va s'affirmer la puissance nordique. Oleg, plus encore que Rurik, devient le véritable créateur de l'État russe.

Le nouveau souverain perçoit un tribut. Ses sujets slaves et varègues livrent à leur chef des fourrures, du cuir et des céréales. Les magasins d'Oleg regorgent de marchandises. C'est à Byzance qu'il en fera le trafic. Il prend la tête d'une fantastique expédition commerciale. Avec lui, des négociants de Novgorod et de Kiev vont conclure le plus fabuleux marché du X^{e} siècle. Huit mille hommes accompagnent le fier prince Oleg dans son voyage vers la capitale de l'Empire d'Orient ! Le Basileus semble fort effrayé de la venue de ces armées nordiques dans sa capitale. Mais les Rus assurent venir en négociants et non en guerriers. Un traité est conclu entre Byzantins et Varègues.

À la mort d'Oleg, Igor est en âge de régner. Il doit d'abord faire face à de nouvelles attaques des Petchenègues. Son ambition le conduit à des hardiesses qui deviennent des folies. Kiev ne lui suffit plus. Il lui faut Byzance ! Mais les Grecs repoussent les Rus en incendiant leurs navires avec une arme terrible : le feu grégeois. Un nouveau traité de paix est signé en 943. Deux ans plus tard, le fils de Rurik meurt au combat.

Sa veuve, Heiga ou Olga, lui succède. Elle commence par venger son mari en faisant plonger dans des bains d'eau bouillante tous les ambassadeurs de la tribu révoltée venus solliciter leur pardon. Bientôt, le Basileus tombe amoureux d'elle et lui propose vainement le mariage.

L'aventure des Varègues se termine ; celle des Russes commence. GL

Oleg de Novgorod, par Viktor Casnetsov

Sources principales

Jean MABIRE : *Les Vikings*, L'Ancre de Marine, 2004
Jean-Pierre DOULLENS : *Les Vikings, rois des tempêtes*. In « Histoire Magazine » N° 16, mai 1981.

INDEX
DES NUMÉROS 1 À 45

Conventions :
- Les inscriptions de type 2/13 se lisent : « SILLAGES N°2, page 13 ». L'absence de numéro de page signifie que l'ensemble du bulletin est concerné.
- Les noms de navires sont écrits en italiques.
- Les noms de personnes sont classés par noms de famille. Exemple : Bart (Jean) et non pas Jean Bart. Cette règle ne s'applique pas aux navires portant un nom de personne.

A

Abordages (accidentels) : 5/10 ;
Absinthe : 14/29 ;
Académie des Arts & Sciences de la Mer : 14/29 ; 14/30 ; 16/28 ; 32/35 ;
Acqua alta : 16/13 ;
Aden (Golfe d'-) : 23/18 ;
Aéroglisseur : 13/20 ;
Afrique : 8/17 ; 17/1 ; 19/26 ; 19/27 ; 28/27 ;
Agamemnon : 23/5 ; 30/7 ;
Aigues-Mortes : 15/5 ;
Alabama (CSS) : 11/8 ; 12/15 ; 12/17 ;
Aland : 34/21 ;
Alger : 42/6 ;
Al Muktashef : 20/12 ; 21/12 ; 22/5
Alose : 26/28 ;
America : 33/22 ;
Amirauté de France : 7bis ;
Amsterdam : 27/23 ; 33/1 ;
Angamos : 14/22 ;
Annecy (Lac d'-) : 14/30 ;
Animaux (Transports d'-) : 3/11 ;
Antoine (Loïc) : 20/12 ; 21/12 ; 22/5 ; 26/21 ; 32/8 ;
Antoine (Charles) : 26/21 ; 27/5 ;
Anvers : 31/8 ;
Aquarius (Navire ONG) : 2/13 ;
Aragon : 15/21 ; 22/27 ;
Araiteuru : 14/24 ;
Aramis : 26/21 ;
Arbre à pain : 36/17 ;
Arc'Antique : 36/12
Archéologie subaquatique : 25/26 ; 26/27 ; 36/12 ;
Archimède : 6/7 ;
Argus : 27/5 ;
Armes navales : 12/5 ;
Armide (Frégate) : 3/10 ;
Armistice 1918 : 6bis/13 ;
Arobase : 35/7 ;
Artillerie navale : 15/14 ;
Ascot : 6/15 ; 6bis/2 ; 6bis/11 ;
Ashika : 13/19 ;
Asia : 22/26
Association (HMS) : 4/4 ;
Assurances maritimes : 6/1 ; 7/1 ;
Astronomie : 13/8 ;
Atalaya : 11/2 ;
Athena : 14/18 ;
Atlantide : 30/1 ;
Atlantique : 28/29 ;
Augusta : 23/21 ;
Aurora Australis : 10/22 ;
Austral : 27/3 ; 27/22 ;
Aveiro : 25/15
Aves (île de Las -) : 4/2 ;
Aznavour (Charles) : 5/10 ;
Azov : 18/2 ;

B

Bag er Maru: 14/27
Bag Noz : 14/27
Baker (Matthiew) : 5/12 ;
Bakker : 33/1 ;
Baleine : 14/3 ;
Baleine (Chasse à la-) : 11/1 ; 12/17 ; 14/30 ; 17/3 ;
Barbaresques : 29/30 ;
Barbe-Noire : 6/16 ;
Barberousse : 44/9 ;
Barfleur : 17/12 ;
Basilicata : 13/21 ;
Basque (Pays-) : 11/1 ;
Batailles navales (Divers) : 9/12 ; 15/25 ;
Batavia : 15/4 ;
Batavia : 15/1 ;
Bateau-fleur : 24/1 ;
Bateau-Trésor : 42/3 ;
Bateau volant : 30/16 ;
Bâton de Jacob : 13/18 ; 27/26 ;
Baudin (Charles) : 19/14 ;
Bayeux (Tapisserie de -): 4/11 ;
Bayonne : 11/4 ;
Bazoche : 19/12 ;
Beauvau (Gabriel de-) : 11/23 ;
Belem 23/28 ; 35/26 ;

Nelgrano : 39/19
Belle-Poule : 25/27 ;
Bellérophon : 19/29 ; 44/20 ;
Bergen : 28/32 ; 44/3 ;
Bermeo : 11/6 ;
Bermejo : 34/9 ;
Bermudes : 13/6 ; 32/8 ;
Bernisse : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Bessemer : 9/10 ;
Beukels (Guillaume): 8/5;
Biarritz : 11/7;
Biligou : 6/14 ;
Birch (Mike) : 6/15 ;
Birkenhead : 19/2 ;
Biscaye : 11/1;
Bismarck : 9/14 ;
Black ball : 14/28; 15/27 ;
Black Bart : 37/8 ;
Black Prince : 8//16 ;
Blanche-Nef : 17/12;
Bligh : 11/17 ; 36/17 ;
Blyth (Chay) : 3/6 ;
Bois de marine : 4/17 ;
Bonaparte : 3/11 ; 31 ;
Bonhomme Richard : 28/16 ;
Bonne-Espérance : 43/13 ;
Bonnefoux, Baron de - : 3/9 ;
Bonnet (Franck) : 6/17 ; 12/17 ; 19/31 ; 20/26 ; 28/35 ; 43/23 ;
Borgnefesse : 34/22 ; 35/31 ;
Bossière (Henry & René) : 27/1 ; 27/22 ;
Boston (Robert) : 28/16
Bouboulina (Laskarina) : 30/5 ; 30/23 ;
Bougainville (Antoine) : 15/25 ; 21/24 ; 33/23 ;
Bouguer (Pierre) : 5/14 ; 35/9 ;
Bouin : 40/31 ;
Boumpoulina : Voir BOUBOULINA.
Bounty : 11/17 ; 36/17 ;
Boussole : 13/8 ;
Bouteille tempête : 25/25 ;
Bref : 4/14 ;
Brest : 8/15 ; 10/6 ; 14/7 ; 24/9 ;
Bretagne (Cuirassé) : 2/12 ;
Bretagne (3-mâts terre-neuvier) : 5/11 ;
Brielle (Prise de -, 1572) : 2/8 ;
Bright, Charles : 23/2
Brighton : 33/5 ;
Bris (Droit de /-) : 4/9 ;
Britannia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Bruges ; 5/9 ; 25/1 ;
Bucentaure : 10/4 ;
Bugaled Breizh : 14/15 ; 16/28;
Byzance : 12/5 ;

C

Câble sous-marin : 23/1 ; 23/26 ;
Cachalot : 17/3;
Calfat : 16/25 ;
Caligula : 40/14 ;
Calypso : 12/24 ;
Californie : 8/15 ;
Campania : 6bis/12 ;
Camp de Boulogne : 31 ;
Canada : 32/27 ;
Candie : 12/19 ;
Canton : 24/1 ;
Canular : 24/25 ;
Cap Bojador : 23/15
Cap Noun : 23/15
Caps (Cinq -) : 3/5 ;
Caquage (du hareng) : 8/3 ;
Caraccioli : 7/6 ;
Carlsen (JKurt) : 38/1 ;
Cardinaux (Bataille des-) : 15/19 ; 16/1 ; 26/16 ; 28/11
Carozzo (Alex) : 3/6 ;
Cartes marines ; 13/8 ;
Cartier (Jacques) : 30/25 ; 32/ 27 ; 32/34 ;
Casablanca : 14/19 ;
Cassard (Jacques) : 25/12
Catherine II (tsarine) : 18/8 ;
Celebrity Edge : 7/12 ;
Centrale nucléaire flottante : 14/30;
Chadburn : 20/30 ;
Chameau : 33/1 ;
Champlain : 23/26
Chansons de marins : 40/1 ;
Chaouia : 8/15 ;
Charente : 14/7 ;
Charette (François-Athanase -) : 30/19 ;
Charivari : 40/1 ;
Charles Quint : 44/8 ;
Charles V (Roi de France) : 7bis ;
Charles VI (Roi de France) : 7bis ; 37/14 ;
Charles de Gaule (PA français) : 4/15 ; 21/30 ;
Charner (Léonard-Victor) : 9/15 ;
Charnier : 30/21 ;
Charpentiers de marine : 5/12 ;
Charybde : 14/2 ;
Chaumarey : 10/10 ;
Chauncey (USS) : 4/5 ;
Chef-mécanicien Mijotte : 13/23 ;
Chenonceau : 27/11 ;
Cherbourg : 11/8 ; 31/9 ;
Chichester, Francis : 3/5 ; 3/15 ; 7/13 ;
Chio : 14/13 ;
Chirurgien : 22/28 ;
Choiseul : 5/17 ;
Choléra : 21/11
Christmas (îles -) : 16/18;
Christophe Colomb : 14/23 ;
Cinque ports : 13/31 ;

City of Boston : 19/26 ;
City of Flint : 14/18 ;
City of Rio de Janeiro : 28/30;
Civilisations & Navigation : 10/24 ; 21/31;
Clèves, Philippe de- : 14/8 ;
Cloche : 15/24 ;
Clos des Galées : 7bis ;
Club Méditerranée : 29/32 ;
CNEXO : 15/15 ;
Cobra (HMS) : 11/15 ;
Colas (Alain) : 6/12 ; 7/13 ; 8/16 ; 29/32 ;
Colbert : 5/13 ;
Colomb (Christophe) : 14/4 ; 16/17 ; 16/22 ; 34/9 ; 40/22 ;
Comet : 37/6 ;
Commerce international : 30/8 ;
Communications en mer : 1/6 ;
Compagnie des Indes : 34/23 ; 43/16 ;
Conceiçao : 27/18 ;
Conférence de Washington : 37/2 ;
Confession des marins : 16/22 ;
Confiance (La) : 7/17 ; 8/19 ; 31/22 ;
Conflans (M^{al} de -) : 16/1 ;
Constantin (grand-duc de Russie) : 7/11 ;
Constantinople (Convention de -) : 5/11 ;
Conster : 6bis/2 ;
Constitution (USS) : 11/21 ; 12/17 ; 19/31 ; 20/23 ; 28/33 ; 43/23 ;
Constructions navales : 5/12 ;
Contrat de nolisement : 2928 ;
Contrebande maritime : 39/1 ;
Cook (James) : 9/15 ; 9/19 ;
Copenhague : 30/22 ;
Coquille 37/6
Corbin : 38/4 ; ;
Cordelière 14/7 ;
Coron : 14/7 ;
Corsaire : 15/24 ; 19/31 ;
Costa Delicioza : 21/30 ;
Coupe de l'America : 33/22 ;
Courageous : 14/20 ;
Cousin (Jean) : 44/18 ;
Cousteau (Jacques-Yves) : 12/24 ;
Coventry : 26/16 ;
Créole : 19/15 ;
Crevette : 28/18 ;
Crimée (Guerre de-) : 14/23 ;
Cris de marins : 40/1 ;
Croisades : 14/7 ; 15/5 ;
Cronstadt : 29/35 ;
Crowhurst, Donald : 3/6 ;
Cryptozoologie : 14/6;
Cuba : 9/1 ;
Cuba (Paquebot US) : 4/5 ;
Cucurbite : 19/28 ;
Cyclone : 23/18

D

Damme : 15/21 ; 34/8 ;
Darra : 30/22 ;
D'Artagnan : 27/9;
Dartmouth : 30/26;
Débarquement 6 juin 44 : 43/1 ;
Decrès (Denis) : 31/13 ;
Deepwater Horizon : 21/27;
Deerhound : 11/10 ;
Defoe (Daniel) : 7/6 ;
Delitte (Jean-Yves): 15/25 ; 25/26 ; 41/26 ;
Delphy (USS) : 4/5 ;
Demerliac (Alain) : 4/15 ; 19/31 ; 34/23 ;
Depillon (Charles) : 31/19 ;
Déportation de prostituées : 3/12 ;
Député… : 10/9 ;
Descentes en Angleterre : 28/1 ; 31 ; 33/5 ; 34/1 ;
Dessalement eau de mer : 19/28 ; 19/32 ;
Dévastation : 32/18 ;
Dias (Bartolomeu -) : 43/12
Dieppe : 44/18 ;
Disparitions en mer : 13/21 ; 33/15 ;
Dogger Bank : 8/7 ; 26/2 ;
Dolfijn : 14/17; 21/23 ;
Dollar : 30/13;
Douvres : 11/19 ; 21/27 ;
Dreadnought : 24/25 ;
Drebbel, Cornelis Jacobson : 3/1 ;
Droguiste de marine : 24/24
Duc de Duras : 28/16
Duguay-Trouin : 34/17 ; 35/30 ;
Duhamel du Monceau : 5/16 ; 5/18 ;
Dumet (île -) : 23/29 ;
Dumoutier (Abbé-) : 15/20 ;
Dunkerque : 22/26
Dunwich : 16/24 ;
Duperré : 31/25 ; 37/6 ;

E

Eau de mer : 9/14 ;
Eau potable : 19/28 ; 30/21 ;
École navale : 3/9 ; 31/9 ;
Écoles : 5/12 ;
Ecologie : voir « Environnement »
Edimbourg (duc d'-) : 30/26
Edouard III d'Angleterre : 28/1
Efnetjell : 5/11 ;
Egypt : 37/3; 41/25 ;
Eisenstein : 42/14;
Elcano : 37/13; 44/18 ;
Electra : 14/18
Eleftherios (Ferry grec) : 4/15 ;
Éléphants (Transports d'-) : 3/11 ;
El Magdel : 5/11 ;
Emerillon : 32/27 ;
Emir Farouk : 5/11 ;

Empire Ottoman : 44/7 ;
Empress of Russia : 30/26 ;
Endurance : 40/8 ;
Environnement : 14/29 ; 24/25 ;
Epidémies : 21/1 ; 21/11 ; 34/11 ;
Eratostène : 44/21 ;
Eridan : 14/15 ;
Erika : 16/21 ;
Escort : 14/18 ;
Essex : 17/3 ; 19/32 ;
Estonia : 19/9 ;
Estrées (vice-amiral d'-) : 4/2 ;
Etoile-du-marin : 14/19 ;
Eugène Schneider : 16/19 ;
Eurydice : 20/28 ;
Ever Given : 30/26 ;
Évolueur : 3/9 ;
Exploration polaire : 4/19 ; 32/33 ;
Exxon Valdez : 10/14 ;

F

Fame : 14/18 ;
Fastnet : 13/19 ;
Feu grégeois : 12/5 ;
Feuille de style SILLAGES : 26/36
Feux de Saint-Elme : 15/23 ;
Field, Cyrus : 23/2 :
Fièvre jaune : 34/11 ;
Filitosa : 42/22 ;
FitzRoy (Robert) : 25/25
Flamme d'église : 14/24 ;
Flamme de guerre : 19/28 ;
Flandres : 5/4 ;
Flibustiers : 30/19 ;
Floride : 44/18 ;
Flying Enterprise : 38/1 ;
FNFL : 13/32 ;
Foederis Arca 22/10
Fontarabie : 11/3 ;
Fontenoy, Maud : 14/29 :
Formidable : 26/16 ; 28/11
Fougeron (Loïck) : 3/6 ;
Foulonneau (Alain) : 21/23 ; 22/10 ; 25/15 ; 25/26 ; 26/7 ; 27/12 ; 28/11
Four (Plateau du -, Loire Atl) : 36/15 ; 43/6 ;
France (drapeau) : 27/24 ;
France : 37/3 ; 43/22 ;
François 1er (roi de France) : 44/8 ;
Fraude : 35/14 ;
Frégates : 25/26 ;
Fresnel (Augustin) : 37/6 ;
Frutoso (Gaspar) : 44/19 ;
Fuller (USS) : 4/5 ;
Fulton : 3/11 ;
Fustibale : 36/5 ;

G

Galapagos : 38/11 ;
Galères (Navires) : 9/15 ; 29/28 ; 40/14 ; 41/26 ;
Galères (Peine des -) : 19/26 ;
Galions espagnols : 44/18 ;
Gama (Vasco de -) : 43/12 ;
Garcie (Pierre, dit Ferrande) : 9/20 ;
Gardes de la Marine : 25/10
Garland, Hervé : 14/7 ;
Garneray (Louis) : 31/22 ;
Gazette des Pontons : 34/23 ;
Gênes : 14/8 ;
Giannoula K : 13/23 ;
Gipsy Moth IV : 3/5 ; 3/15 ;
Gloire : 19/15 ;
Golden Gate : 28/30 ;
Golden Globe Race : 3/5 ; 3/14 ;
Gorgone : 14/2;
Gouvernail : 41/26 ;
Graf Zeppelin : 7/13;
GRAN : 12/15 ;
Grandcamp : 24/9
Grande America : 10/14 ; 10/15 ;
Grande Françoise : 8/12 ; 8/18 ; 9/17 ; 21/30 ;
Grande-Hermine : 32/27 ;
Grandiosa : 15/26 ;
Grand-Port : 31/25 ; 31/34 ;
Grand-Saint-Antoine :17/6 ;
Great Britain : 21/30;
Great Eastern : 23/7 ; 24/13 ; 24/23
Grèce : 30/5 ; 30/23 ;
Greenwich : 38/23 ; 44/21 ;
Grèves et mvt sociaux : 37/5 ;
Grog : 1/7 ;
Grosse Ile : 21/11
Groupe Atlantique de Plongée : 41/14 ;
Guérande : 35/14 ;
Guérout, Max : 12/15 ;
Guerre de Cent Ans : 7bis ; 17/11 ; 25/1 ; 33/5 ; 37/14 ;
Guerre de Crimée : 18/13 ;
Guerre d'Indépendance des USA : 28/16
Guerre de Sécession : 11/8 ;
Guerre de Sept Ans : 15/19 ; 16/1 ; 20/1 ; 21/31 ;
Guerre de Succession d'Espagne : 30/17 ;
Guerre de Tripoli ; 20/23 ;
Guerre hispano-américaine de 1898 : 9/1 ;
Guerres médiques : 6/7 ;
Guerre russo-japonaise : 18/17 ; 26/1 ;
Guerre 1914-1918 : 2/11 ; 4/16 ; 5/11 ; 6/15 ; 6bis ; 12/1 ; 12/19 ; 13/1 ; 18/20 ; 26/7 ; 27/12 ;
Guerre 1939-45 : 22/26 ; 25/23 ; 25/27 ; 26/21 ; 27/5 ; 35/25 ; 35/29 ; 43/1 ;
Guet de la mer : 31/16 ; 36/7 ;
Gueux de la mer : 2/4 ;

Guibé, Jacques : 14/7 ;
Guillaume le Conquérant : 28/1
Guyane française : 29/4 ;

H

H-47 : 13/20 ;
Habbakkuk : 33/24 ;
Hampshire : 12/1 ;
Hanse (teutonique) : 8/4 ; 44/1 ;
Hareng : 8/2,
Harold : 28/1
Hastings : 13/30 ; 28/8 ;
Hausse, Louis de La - : 14/23 ;
Hawke (Amiral -) : 16/1 ;
Hayet (Capitaine -) ; 40/5 ;
Hélice : 22/29 ;
Henri le Navigateur : 23/17 ;
Henri IV : 39/10 ;
Henri V d'Angleterre : 37/14 ;
Herminie : 7/13 ; 7/16 ; 19/12 ;
Hermione : 35/28 ; 36/12 ;
Héron (Jean-Benoît) : 25/26 ;
Hilda : 45/1 ;
Histoire de la Marine pour les Nuls : 13/36 ;
Honda Point : 4/5 ;
Horn (Cap) : 29/14 ;
Hôtel de la Marine (Paris) : 30/26 ;
Huit (Pièce de 8) : 30/8 ;
Hygiène navale : 20/31 ;

I

Ile-de-France : 14/22 ; 28/21 ;
Ile de France (Maurice) : 31/25 ;
Implacable : 34/17 ; 35/30 ;
Indiaman :25/25
Ingénieurs constructeurs : 5/12 ;
Innocent III : 34/1 ;
Isis . 10/15 ; 29/1 ;
Israël (Marine) : 3/14 ;

J

Jauge et jaugeage des navires : 35/5 ;
Jean Bart : 23/25 ;
Jean de Vienne (Frégate) : 2/13. Voir aussi à VIENNE.
Jeannette : 32/33 ;
Jean sans Terre : 34/1 ;
Jersey : 42/15 ;
Johnstone (Thomas) : 20/8 ;
Jolly Roger : 12/22 ;
Joncheray (JP) : 26/27; 28/18
Jones (Paul John) : 28/16
Joola :12/12 ;
Journal *Le Marin* : 32/35

K

Kamal : 13/13 ;
Kearsarge (USS) : 11/8 ;
Kenishi Horie : 42/22 ;
Kent : 31/22 ;
Kiel : 6bis/5 ;
King (Bill) : 3/6 ;
Kitchener (Lord-) : 12/1;
Kitty Hawk (USS) : 44/18 ;
Kléber : 26/7;
Knox-Johnston (Robin) : 3/6 ;
Knut Nelson : 14/18 ;
Kobenhavn : 33/15;
Komsomolets : 11/16;
Kraken : 14/4 ;
Kriegsmarine : 35/29 ;
Kroaz du : 27/25 ;

L

La Coubre ; 20/28 ;
Ladoga (Lac -) : 45/17 ;
Lagan (Droit de -) : 4/9 ;
La Havane : 9/1 ; 20/28 ;
Lake Harris : 6bis/2 ;
Lalande (Julien Pierre) : 15/10 ;
Lamantin : 14/4 ;
Lancastria : 23/25 ; 24/26 ;
Langleur (Marc) : 26/27 ;
Langouste (pêche) : 27/1 ;
Laos : 36/16 ;
La Pallice : 23/26 ;
La Pérouse : 33/18 ;
Laplace : 24/22 ;
Larmor-Plage : 32/18 ; 32/35 ;
La Rochelle : 5/5 ; 14/25 ; 17/11 ;
La Seyne : 15/19 ;
Lavage du linge : 16/26 ;
Lavoisier : 39/10
Lazaret : 21/1 ; 21/11 ; 27/27 ;30/24 ; 33/25 ;
L'Ecluse : 25/1
Le Croisic : 20/1 ; 21/31 ; 43/6 ;
Lee (USS) : 4/5 ;
Législation maritime : 30/18 ;
Le Goff (Jean-Claude) : 10/24 ; 21/31 ;
Le Golif : 34/22 ; 35/31 ;
Le Havre : 8/12 ;
Lemaire (Isaac) : 29/14 ;
Le Moine (Eustache) : 36/1 ;
Le Moing (Bernard) : 41/24 ; 43/23 ;
Léopoldville : 16/19 ;
Lequeito : 11/6 ;
Lesbos : 14/7 ;
Les Sables d'Olonne : 14/31 ; 15/11 ;
Lesseps (Ferdinand de) : 7/13 ; 10/14 ; 35/27 ;
Le Toumelin (J.-Y.) : 38/14 ;

Léviathan : 14/2 ;
Libertalia : 7/6,
Liberté : 28/25 ; 34/20 ;
Libye : 20/12 ; 21/12 ; 22/5
Lifeline (Navire ONG) : 2/14 ;
Ligue des Neutres : 30/22 ;
Livadia :9/11 ;
Loch : 14/26 ; 15/26;
Loctudy : 14/15; 36/7 ;
Loi rhodienne : 30/18;
Lomellina : 14/13;
Louis IX (St Louis) : 15/5 ;
Louisiane : 3/12 ;
Louisiane : 14/20 ;
Low (Edward) : 42/21 ;
Lübeck : 19/27 ;
Ludovic Pierre : 15/15 ;
Lusitania : 13/1 ;19/8 ;

M

Macao : 37/11 ; 42/21 ;
Machine à mâter : 10/6 ;
Machines marines : 15/20 ;
Madagascar : 7/6 ;
Magellan : 17/9 ; 21/27 ; 37/13 ; 44/18 ;
Magpie : 30/27 ;
Main (Une main pour soi…) : 16/25 ;
Maine (USS) : 9/1 ; 9/18 ;
Maison de la Mer Nantes : 26/34 ;
Maisonneuve (Bernard de-) : 9/20 ;
Mal de mer : 14/29 ; 16/27 ; 43/1 ;
Malouines : 39/18 ;
Malte : 7/9 ; 7/15 ;
Manon Lescaut : 3/12 ;
Manureva : 6/12 ;
Marck, Guillaume de La - : 2/7 ;
Marco Polo : 8/8 ;
Marée : 16/13 ;
Marée noire : 8/15 ; 10/14 ; 16/21 ;
Mariage avec la mer : 10/4 ;
Marie-Louise : 10/9 ; 11/17 ; 11/18 ;
Marie-Merveilleuse : 14/19
Marine britannique : voir « Royal Navy »
Maeine russe : 14/30 ; 26/1 ;
Marine US : voir « US Navy"
Marseille : 17/6 ; 29/30
Matushenko : 42/12 ;
Maurice (Ile) : 6/17 ; 31/25 ;
Mayflower : 17/7 ; 23/23 ; 25/24 ;
Médecine navale : 22/28 ;
Méditerranée : 29/1 ;
Méduse : 14/2 ;
Méduse (La -) : 3/11 ; 10/10 ;
Meignen (André) : 22/17
Méricourt : 4/3 ;
Méridien : 38/23 ; 44/21 ;
Méridienne (Point) : 19/30 ;
Messageries maritimes : 26/21 ; 27/5 ;
Messine : 14/2 ;
Météo Marine : 39/22 ;
Mexique Intervention 1838) : 19/17 ;
Michalopoulos (Dimitris) : 30/1 ; 30/5 ;
Migrants en Méditerranée : 2/13 ;
Mille marin : 44/21 ;
Mimosa : 6bis/2 ;
Mindin : 30/24 ; 33/25;
Minerve : 14/30 ;
Minot's Ledge : 16/28 ;
Miroirs ardents : 6/7
Misson (Olivier) : 7/6 ;
Moby Prince 30/22 ;
Modon : 14/7 ;
Moitessier (Bernard) : 3/6 ; 32/8
Moliceiros : 25/15 ;
Monaco : 3/14
Monnaie : 30/8 ;
Monstres marins : 14/1 ; 14/24 ; 15/27 ;
Montagu (John) : 3/8 ;
Morée : 14/13 ;
Morlaix : 14/7 ;
MOSE (Venise) : 16/16 ;
Moskva : 41/27 ;
Motala Ström : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Mountbatten (Pjilip) : 30/26 ;
Moyen Age : 11/1 ; 12/5 ; 13/8 ;
MSC Croisières : 2/13 ;
MSC Zoe : 8/14 ;
Münschen 8/17 ;
Murcia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Mutineries : 6bis/4 ; 11/16 ; 11/17 ; 18/18 ; 21/27 ;
36/17 ; 39/23 ; 42/10 ;
Mytilène : 14/7 ;

N

Nantes : 11/23 ; 20/28 ; 22/26 ; 26/34 ; 32/1 ;
Napoléon : 19/29 ; 20/8 ; 31 ; 44/20 ;
Narval : 29/30 ;
Naufrages : 4/1 ; 5/18 ; 6/12 ; 6/16 ; 6bis ; 7/9 ;
7/13 ; 8/16 ; 10/10 ; 11/16 ; 12/1 ; 12/12 ;
12/18 ; 13/1 ; 13/6 ; 13/19 ; 13/20 ; 13/21 ;
15/19 ; 16/17 ; 16/19 ; 16/21 ; 17/1 ; 17/3 ;
17/12 ; 19/1 ; 19/26 ; 20/28 ; 22/26 ; 23/19 ;
25/23 ; 27/18 ; 27/22 ; 29/35 ; 35/16 ; 38/1 ;
38/4 ; 39/10 ; 41/1 ; 41/25 ; 45/1 ;
Naufrageurs : 4/9 ;
Naupathie : Voir « mal de mer »
Nauplie : 14/7 ; 37/7 ;
Nautilus (Sous-marin de Fulton) : 3/11 ;
Nautilus (USS) : 4/6 ; 4/18 ; 4/19 ;
Navigation : 9/20 ; 13/8 ; 19/30 ;
Navires ratés : 8/12 ;
Navigation astronomique : 24/25 ;

NEMO (Point -) : 33/25 ;
Néréide : 19/15 ;
New York : 39/14 ;
Niagara (Chutes) : 35/16 ;
Niagara : 23/5 ; 23/9
Nice : 44/9 ;
Nicholas (USS) : 4/5 ;
Nina : 40/23 ;
Nitrate d'ammonium : 24/9 ;
Nocturlabe : 9/20 ;
Noire (Mer -) : 39/10 ;
Noirmoutier : 30/14 ; 32/1 ; 39/1 :
Nolisement : 2928 ;
Nomenclatures de navires : 4/15 ; 19/31 ; 23/28 ; 34/23 ;
Noms de navires : 24/26 ;
Norge : 19/5 ;
Normandie (duché de -) : 28/1
Normandie (Paquebot) : 39/14 ; 40/31 ;
Norwegian Joy : 19/32 ;
Numéros (des matelots) : 5/1 ;

O

Océanissime : 14/30 ; 32/35 ;
Ocean Liberty : 24/11 ;
Officiers bleus : 25/9
Officiers de vaisseaux : 25/9
Oignons (Marchands d'-) : 45/4 ;
Oiseau Biligou : 6/14 ;
Oleg de Novgorod : 45/21 ;
Oléron (Rôle d'-) : 4/12 ; 35/1 ;
Orange (Guillaume de Nassau, prince d'Orange) : 2/4 ;
Ordres à la barre : 23/30 ;
Orion (Vaisseau) : 3/9 ;
Ormuz : 37/10 ;
Orythie (Corvette) : 3/10 ;
Ottoman (Empire) : 14/7 ;
Oxley : 14/19 ;

P

Pâques (Ile de -) : 37/8 ; 40/31 ;
Paraguaye : 39/23 ;
Palerme : 21/5
Parhélie : 23/29 ;
Paris : 23/27
Part du Diable : 15/24 ;
Patente de santé : 21/4
Patinage : 2/1 ;
Patria 25/23 ; 28/23 ;
Paul (Vincent de-) : 9/15 ;
Pavillon national : 30/21 ;
Pavillon britannique : 10/18 ;
Pavillon jaune : 21/29 ;
Pavillon marine russe : 16/23 ;
Pays-Bas (Histoire maritime) : 2/4 ;
Pearl Harbor : 38/15 ;
Pêche : 4/15 ; 8/2 ; 9/14 ; 13/26 ; 15/15 ; 17/3 ; 20/12 ; 21/12 ; 22/5 ; 28/18 ; 30/18 ;
Pedestal (Opération -) : 25/27
Pen Duick : 6/12
Pensée : 14/13 ;
Pericles : 30/23 ;
Perle : 23/29
Pernoud (Georges) : 27/27 ;
Pesse (Pirogue de Pesse) : 30/30/17
Peste : 17/6 ; 21/1 ;
Petit Florent : 14/31 ;
Petite Hermine : 30/25 ; 32/27 ;
Peuples de la Mer : 41/5 ;
Peyrenc de Moras : 25/13 ;
Phares : 16/28 ; 31/9 ; 37/6 ; 43/6 ;
Philadelphia : 28/35 ;
Philatélie marine : pour mémoire (rubrique).
Philip (Prince -) : 30/26 ;
Philippe Auguste : 34/1 ;
Phocéa : 28/34 ; 29/32 ;
Picardie : 19/26 ;
Piccard (Jacques) : 6/15 ;
Pichegru (Général-) : 15/25 ;
Pich Poud : 36/7 ;
Pierre du Soleil : 13/12 ;
Pierre le Grand (tsar) : 18/2 ;
Pieuvre : 14/3 ;
Pigeons voyageurs : 34/21 ;
Pining (Didrik) : 44/19 ;
Pinta : 40/23 ;
Pinzon : 44/18 ;
Piquer les heures : 15/24 ;
Piraterie : 7/6 ; 12/22 ; 29/30 ; 30/11 ; 30/19 ; 37/8 ; 42/6 ; 42/21 ;
Platon : 30/1 ;
Plongée : 41/14 ;
Pluton : 14/19 ;
Pluviôse : 5/18 ; 22/26 ;
Point astronomique : 19/30 ;
Pointe Saint-Gildas : 1/6 ;
Poissonnier (Dessalement) : 19/28 ;
Pola : 6bis/2 ;
Politesse navale : 19/29 ; 30/21 ;
Pollution marine : 2/13 ; 2/14 ;
Pont roulant : 44/12 ;
Popham (Code) : 31/34 ;
Popov (Amiral russe) : 9/11 ; 18/14 ;
Porcon, Jean : 14/7 ;
Porcon de La Barbinais : 42/6 ;
Porte-voix : 15/22 ; 42/21 ;
Post Office Box : 38/11 ;
Potemkine (cuirassé) : 18/18 ; 42/10 ;
Preble : (Edward) : 20/25 ;
Préfectures maritimes : 31/8 ;
Préhistoire : 30/17 ;
President : 29/35 ;

Prêt maritime : 6/1 ;
Prien, Gunther : 14/21
Prince de Conti : 43/17 ;
Princesse Astrid : 12/18 ;
Prophète : 26/30 ;
Prostitution : 3/12 ; 24/1 ;
Psara (Grèce) : 30/24 ;
Pulcher (Claudius) : 33/24 ;

Q

Quarantaine maritime : 21/1 ; 21/11 ; 27/27 ;
Quasi-guerre franco-américaine : 6/16 ;
Quémar (Jean-Louis) : 25/27 ;
Quiéret (Hugues) : 25/4
Quillebeuf : 10/1 ;
Quintanadoine : 10/1 :

R

Radio : 8/15 ;
Raguse : 21/3
Ramillies : 30/26 ;
Rationnaire : 14/28 ;
Ravenstein : voir Clèves.
Rayon vert : 23/30 ; 24/26 ;
Reggio : 14/9 ;
Religion : Voir SERVICES RELIGIEUX ;
Renard : 23/19 ;
Renarro : 6bis/2 ; 6bis/9 ;
Republic : 8/15;
Repulse : 14/20 ;
Resolution : 28/11
Retaliation : 6/16 ; 8/17 ;
Retranchement : 16/25 ;
Reymond, Thierry : 26/16 ;
Rhodanus : 15/26 ;
Rhodes : 30/18 ;
Ria d'Aveiro : 25/15
Richelieu : 13/26 ;
Richelieu : 8/15 ;
Richmond upon Thames : 3/4 ;
Ridgway, John : 3/6 ;
Rivière des Perles : 24/1 ;
Robert de Normandie : 23/12
Roberts (Bartholomew) : 12/22;
Rodjestvensky : 26/1 ;
Roggenveen (Jacob) : 37/8 ; 40/31 ;
Rôles d'équipage : 5/1 ;
Rôles d'Oléron : Voir : OLERON
Rome antique : 33/24 ;
Rose des vents : 13/11 ;
Ross (Sir James -) : 35/26 ;
Rottingdean : 33/5
Roue de gouvernail : 41/26 ;
Rouen : 5/6 ;
Route du rhum : 6/12 ; 6/15 ;
Routes du vin : 5/4 ;
Routier de la mer : 9/20 ;
Royal Navy : 1/7 ; 2/1 ; 3/8 ;
Royal Oak : 14/20 ; 14/24 ; 24/26 ;
Rullecourt : 42/15 ;
Russie : 45/17 ;
Russie (Marine russe) : 7/11 ; 18 ;

S

S-61 : 6bis/2 ;
Sables d'Olonne : 28/33 ;
Sabordage : 12/19 ;
Sachsen (Frégate allemande) : 2/14 ;
Saetia : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Saint Antoine : 9/12 ;
Saint Brendan : 21/8
Sainte-Hélène : 20/8 ;
Saint-Exupéry (CMA-CGM) : 4/15 ;
Saint-Jean d'Ulloa : 19/17 ;
Saint-Malo : 32/27 ; 42/6 ; 44/12 ; 45/1 ;
Saint-Martin-de-Ré : 37/11 ;
Saint-Nazaire : 2/14 ; 15/26 ; 23/25 ; 23/27 ; 34/11 ;
Saint Paul : 7/9 ; 7/15 ; 8/16 ;
Saint-Paul (île) : 27/1 ;
Saint-Pétersbourg : 18/6 ;
Saint-Philibert : 32/1
Salopian 24/27 ;
Sandwich (Amiral -) : 3/8 ;
Sandwich (Iles -) : 3/8 ;
San Salvador : 40/29;
Sans-Pareil : 14/22;
Santé navale : 27/26 ;
Sardinia : 6/16 ;
Sartine : 29/30 ;
Santa-Isabel : 27/22 ;
Santa Maria : 16/17 ; 40/22 ;
Santory Mermaid : 42/22 ;
Sartine : 30/25 ;
Sauvetage côtier : 13/28 ;
Sauzereau (Olivier) : 10/15;
Scalque : 19/30 ;
Scandinavian Star 21/27 ;
Scapa Flow : 12/19 ; 14/20 ;
Scientist (Navire scientifique) : 2/14 ;
Scorbut : 15/25 ;
Scylla : 14/2 ;
Seattle Trader : 14/15 ;
Sea Venture : 13/6 ;
Sea Watch : 14/30;
Sel (de la mer) : 9/14 ;
Sémaphore : 1/6 ; 31/9 ; 31/15 ;
Semmes (Raphael) : 11/8 ;
Sequana : 27/12 ;
Serapis flag : 28/32 ;
Serpent de mer : 14/6 ;
Services religieux : 6/6 ;

Seychelles : 41/9 ;
Shackleton (Ernest) : 37/2 ; 40/8 ;
Shangaïage : 14/27 ;
Sheffield : 39/18 ;
Shovel (Sir Cloudesly -) : 4/3
Sigillographie maritime : pour mémoire (rubrique).
Silhouette (île -) : 41/9
Sirène : 14/2 ;
Site Internet : 10/24 ;
Sluis : 25/1
SNLE : 3/14 ;
SNSM : 2/14 ; 13/28 : 13/34 ; 15/26 ;
Soleil Royal : 20/1 ; 21/31 ;
Soliman le Magnifique : 44/8 ;
Solitaire du Figaro : 4/14 ; 4/15 ;
Sondage : 23/4 ;
Sorlingues : 4/3 ;
Sourdis (Escoubleau de-) : 11/23 ;
Sous-marins (Histoire des-) : 3/1 ; 3/11 ; 5/18 ; 13/20 ; 29/30 ; 30/14 ;
Southampton : 44/14 ;
Southern Cross : 14/18 :
Speke 23/21 ;
SR.N1 : 13/20 ;
Stavnos : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Stockholm : 8/13 ;
Stralsund : 12/20 ;
Suez (Canal de -) : 5/11 ; 7/13 ; 10/14 ; 30/26 ; 35/27;
Suffren (Bailli de-) : 9/5 ; 15/27 ;
Suffren : 14/30 ;
Sultan : 14/19 ;
Sunbeam : 35/23 ;
Surada : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Surcouf : 7/17 ; 8/19 ; 31/22 ;
Sydney : 35/25;
Sydney Cove (3-mâts) : 2/13 ;
Symboles : 41/27 ;
Syracuse : 6/7 ;

T

Tabac : 39/1 ; 40/31 :
Tahity : 21/23 ;
Tall Ship Race : 34/21 ;
Taniwah : 14/24 ;
Teach (Edward) : 6/16 ;
Tek-Sing : 37/5 ;
Télémaque : 10/1 ;
Télépathie : 4/6 ;
Téméraire (Le-) : 3/14 ;
Tempête : 24/22 ;
Terrible 4/3 ;
Terrorisme : 30/22;
Tetley (Nigel) : 3/6 ;
Tew (Thomas) : 7/6 ;
Texas City : 24/9 ;
Thaller : 30/8;
Thetis : 12/18;
Thon (Pêche) : 15/15 ; 15/20 ;
Thüringen : 7/14; 8/15 ;
Tir à la corde : 22/29
Tirpitz : 11/16;
Titanic (Paquebot) : 3/11 ; 19/6 ;
Titicaca (Lac -) : 45/6 ;
Togo (amiral) : 26/5 ;
Topaze : 29/11 ;
Toulon : 7/11 ; 30/17 ; 44/9 ;
Tourville : 14/22 ;
Traditions : 9/12 ;
Trafalgar : 31 ; 31/34 ;
Trident : 41/27 ;
Trieste : 6/15 ;
Triton : 14/19 ;
Trogoff (Jean-Honoré de -) : 35/29 ;
Tryall : 37/10 ; 41/25 ;
TSF : 8/15;
Tsushima : 26/1
Turbulent : 14/17;

U

U-29 : 14/20 ;
U-30 : 14/18 ;
U-47 : 14/21 ;
U-48 : 14/20 ;
U-72 : 6bis/2 ;
UB-50 : 6bis/11;
UB-67 : 6bis/11 ;
UC-61 : 4/16 ; 5/17 ;
UC-71 : 26/7 ;
UC-74 : 6bis/10 ;
Ukraine : 33/23 ;
Ulysse : 5/10 ;
USA : 20/29
US Navy : 9/1 ; 44/18

V

V-47 : 6bis/2 ;
V-67 : 6bis/2 ;
V-69 : 6bis/2 ;
V-77 : 6bis/2 ;
Vagues scélérates : 22/1 ;
Vaisseaux : 16/.28 ;
Vaisseaux fantômes : 33/15 ;
Valiant : 30/26 ;
Vapeur : 25/26 ;45/6 ;
Varègue : 45/27 ;
Vasa : 8/13 ; 9/15 ;
Vendée Globe : 28/34 ;
Vendémiaire : 22/30 ;
Venise : 1/1 ; 8/8 ; 10/4 ; 14/7 ; 16/13 ; 21/2 ; 33/3 ;
Vent : 9/12 ;

Vêpres grecques : 2/11 ;
Vera Cruz : 19/11 ;
Vermandois : 14/31 ;
Vernon (Edward), dit “Old Grog”: 1/7 ; 1/8 ;
Vexillologie maritime : pour mémoire (rubrique).
Vienne, (amiral Jean de -) : 2/15 ; 7bis ; 30/25 ; 33/5 ;
Vikings ;: 13/11 ; 45/17 ;
Villa Charlotte : 28/33 ;
Villamont (Jacques) : 1/1 ;
Villeroi : 30/14 ;
Villiers (Patrick) : 16/28 ;
Vincent de Paul : 29/30 ;
Vinh-Long : 37/4 ;
Vins ; 5/4 ;
Virginia : 5/10 ;
Viribus Unitis : 6bis/2 ;
VOC : 15/1 ; 29/14 ;
Voyages en mer : 1/1 ;

W

Wallace 30/27 ;
Wallis (Samuel) : 21/23 ;
Washington (conférence) : 37/2 ;
Watkins, John : 23/2 ;
Waratah : 13/21 ;
War Roach : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Watling Island : 40/20 ;
Whampoa : 24/2 ;
Wien : 6bis/2 ; 6bis/4 ;
Winchester : 10/20;
Winslow (John) : 11/8 ;
Wisby : 39/22 ;
Wissant : 4/16 ;
Woodbury (USS) : 4/5 ;
Wynme (Emmanuel) : 12/22;

X-Y-Z

Yarmouth : 21/28 ;
Yeo (James-Lucas) : 29/7 ;
Yeu (île) : 27/12 ;
Young (USS) : 4/5 ;
Zante : 14/9;
Zapata (Jean-François) : 12/17 ;
Zheng He : 42/1 ; 43/23 ;
Zoe : 8/14 ;
Zoolique : 38/21 ;
Zuiderzee : 2/10 ;
Zwin : 25/5

RUBRIQUES

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