

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 37

Numéro spécial du 1^{er} janvier 2022

SOMMAIRE

- Bonne année ! 1
 - IL Y A 100 ANS – Sur les mers et dans les ports en 1922, par G. Le Moing 1
 - IL Y A 200 ANS – Sur les mers et dans les ports en 1822, par G. Le Moing 5
 - IL Y A 300 ANS – Sur les mers et dans les ports en 1722, par G. Le Moing 8
 - IL Y A 400 ANS – Sur les mers et dans les ports en 1622, par G. Le Moing10
 - IL Y A 500 ANS – Sur les mers et dans les ports en 1522, par G. Le Moing12
 - IL Y A 600 ANS – Sur les mers et dans les ports en 1422, par G. Le Moing13
 - RUBRIQUES – Ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot15
-
-

BONNE ANNÉE !

À tous les lecteurs de SILLAGES, j'adresse mes vœux les plus chaleureux de bonne année et de bonne santé. Que l'année qui commence vous apporte à tous la sérénité personnelle, familiale, professionnelle et sociale... c'est-à-dire le bonheur de vivre !

Pour marquer le début de cette année nouvelle, j'ai concocté un numéro spécial de SILLAGES qui évoque ce qui se passait sur les mers et dans les ports il y a 100 ans, 200 ans, 300 ans, 400 ans, 500 ans et même 600 ans.

Bonne année et bonne lecture.

Amicalement, Guy

Il y a 100 ans

SUR LES MERS ET DANS LES PORTS, EN 1922

Par Guy Le Moing

Voilà quatre années que la Première Guerre mondiale est terminée, mais le monde a-t-il vraiment retrouvé la paix ? En Italie, on assiste à une « marche fasciste » sur Rome. En Europe de l'Est, l'URSS s'organise. En Asie mineure, la Grèce subit un désastre qui entraîne l'abdication du roi Constantin au profit de son fils Georges. En Turquie, la dictature de Mustapha Kemal s'installe. Aux Pays-Bas, on inaugure une cour internationale de justice à La Haye. Dans ce contexte incertain, les grandes nations maritimes organisent une conférence à Washington, afin de tenter une limitation des armements navals.

5 janvier 1922. Mort du marin et explorateur britannique Ernest Shackleton.

Il est mort le 5 janvier en Géorgie du Sud, lors d'une expédition.

Ernest Shackleton (1874-1922)

● 15 février 1874 : Naissance en Irlande. ● 1890 : Quitte l'école pour entrer dans la marine marchande. ● 1894 : Officier sur un vapeur. ● 1901 : Participe à l'expédition *Discovery* avec Scott. ● 1907 : Chef de l'expédition *Nimrod* en Antarctique. ● 1909 : Atteint la latitude de 88°23 S (c'est-à-dire à une centaine de milles du pôle). ● 1914-1917 : Expédition *Endurance* (Navire bloqué dans les glaces et abandonné). ● 1921 : Retour en Antarctique (« Shackleton et Rowell »). ● 5 janvier 1922 : Mort d'une crise cardiaque dans l'île de Géorgie du Sud.

6 février 1922. Fin de la Conférence de Washington sur la limitation des armements navals

Au lendemain de la Grande Guerre, les peuples et les gouvernements des pays vainqueurs aspirent à une paix durable. La Société des Nations, fraîchement créée, encourage le désarmement. Aux États-Unis (qui n'ont pas adhéré à la SDN), un fort courant isolationniste et pacifiste a pris naissance ; lui aussi prône une limitation des armements, en particulier des armements navals. Le Congrès américain demande l'organisation d'une conférence internationale sur ce sujet. Les États-Unis possèdent la deuxième marine du monde, juste derrière le Royaume-Uni, et largement devant le Japon, qui occupe la troisième place.

La conférence se réunit au mois de novembre 1921 ; elle rassemble des représentants des États-Unis, de la Grande-Bretagne, du Japon, de la France et de l'Italie. Les trois plus grandes de ces puissances navales se mettent d'accord, dans un premier temps, pour limiter chacune le tonnage total de leurs navires de ligne (cuirassés et croiseurs de combat) à 525 000 tonnes¹ pour les USA et la Grande-Bretagne, et à 315 000 tonnes pour le Japon. Ces chiffres mettent les trois flottes dans le rapport 5-5-3. Concernant les porte-aéronefs, la même règle des 5-5-3 est appliquée, à savoir : 135 000 t, 135 000 t et 81 000 t.

Sur ces bases, les trois « Grands » imposent à la France et à l'Italie d'adopter le coefficient 1,75, soit 175 000 tonnes de bâtiments de ligne et 60 000 tonnes de porte-aéronefs. L'Italie accepte ; la France (que cette limitation ne pénalisait guère) proteste énergiquement selon sa tradition, puis finit par accepter. Par contre, lorsqu'il est question d'appliquer la règle des 5-5-3-1,75 aux navires plus petits, la France émet un refus catégorique, et le projet est abandonné. D'autres limitations sont adoptées concernant le déplacement maximum de chaque type de navire et le calibre maximum des canons. Les croiseurs, en particulier, sont limités à 10 000 tonnes et 203 mm.

« Le 6 février 1922, après deux mois de discussions confuses, souvent acides, et en tout cas dénuées de grandeur, les cinq paraphèrent solennellement ce qui allait devenir dans l'Histoire le *Traité de Washington*. » (René MAINE : *La Marine volante*).

¹ Il s'agit d'un « déplacement Washington », c'est-à-dire lorsque le navire est prêt à prendre la mer, avec son équipage, ses réserves d'eau potable, de vivres, ses munitions, son plein en combustible, etc. Il est généralement exprimé en tonnes anglaises de 1 016 kg.

20 mai 1922. Naufrage du paquebot britannique *Egypt* (90 morts)

L'*Egypt* est un vieux paquebot de la P&O, qui effectue depuis vingt-cinq ans le trajet entre la Grande-Bretagne et les Indes. Il quitte Tilbury le 19 mai 1922, sous les ordres du commandant Collyer, à destination de Bombay, via Marseille. A son bord, se trouvent une centaine de marins européens, deux cents marins asiatiques (« Lascars ») et seulement quarante-quatre passagers. La plupart des cinq cents passagers prévus doivent en effet embarquer à l'escale de Marseille, comme c'est souvent le cas sur ce trajet. Cette circonstance épargnera beaucoup de vies humaines, lors de la catastrophe du 20 mai. Dans les chambres fortes du navire se trouvent des lingots d'or et d'argent et des espèces, représentant une valeur totale de plus d'un million de livres sterling.

Le 20 mai en fin d'après-midi, l'*Egypt* se trouve dans la région d'Ouessant et s'apprête à doubler l'extrémité de la Bretagne. Il est enveloppé d'une brume épaisse qui s'est abattue subitement. Le commandant a rejoint l'officier de quart sur la passerelle ; le sifflet du paquebot hurle lugubrement dans l'opacité environnante ; à défaut de voir quelque chose, les hommes prêtent l'oreille à une éventuelle réponse d'un navire proche. Il est 19 h lorsque les officiers de l'*Egypt* perçoivent un sifflet dans le brouillard, mais ils apprécient mal sa direction. Une étrave menaçante sort bientôt du néant et vient percuter le paquebot sur son flanc bâbord. L'abordeur est un cargo français, *La Seine*, commandant Le Barzic, qui fait route de La Pallice au Havre. Par malheur, ce navire est destiné aux mers polaires et a son étrave renforcée ; elle pénètre profondément dans la coque du paquebot.

Le naufrage de l'« Egypt » a fait cent deux victimes

A PROPOS D'UNE CATASTROPHE

On l'a dit, et rien n'est plus vrai : cette catastrophe de l'*Egypt* reproduit trait pour trait celle de la *Bourgoigne*, demeurée dans toutes les mémoires, bien que vieille d'un quart de siècle, et qui fit 545 victimes. Mêmes causes, mêmes effets. L'abordeur, comme cette fois, était un navire de faible tonnage. Et la mer, en 1898, comme en 1922, n'avait pas une ride. Mais l'horizon, à cinq pas, était bouché. On sait le reste.

Se souvient-on aussi qu'au nombre des victimes que fit le naufrage de la *Bourgoigne* se trouvaient deux riches Américains, M. et Mme Pollok, dont les héritiers prélevèrent, sur l'immense fortune qu'ils laissaient, une somme de 100.000 francs destinée « à récompenser l'inventeur de l'appareil le plus propre à prévenir les naufrages, ou, tout au moins, la mort affreuse qui en est trop souvent la conséquence » ? Le prix devait être décerné par un jury international, nommé à cet effet. Le jury en question se réunit une première fois à Paris en 1900. Il examina les appareils et les systèmes soumis à son appréciation, en distingua quelques-uns, mais n'en couronna aucun.

Nouveau concours au Havre en 1902, puis un troisième, à Paris encore, à la veille de la guerre, sans résultats ni l'un

L'épave, coulée dans le raz de Sein, par 119 mètres de fond, renferme un million et demi d'or monnayé



LE PAQUEBOT « EGYPT »

Brest, 22 mai (dép. *Petit Parisien*.) Peu à peu, la lumière se fait sur cette heure d'épouvante que vécurent les survivants du naufrage de l'*Egypt*. L'heure du dîner venait de sonner et lorsque le bâtiment fut couché sur bâbord, quelques explosions retentirent dans la chambre des machines, puis, frémissant, le paquebot s'engloutit. Il ne restait plus à la surface de l'eau

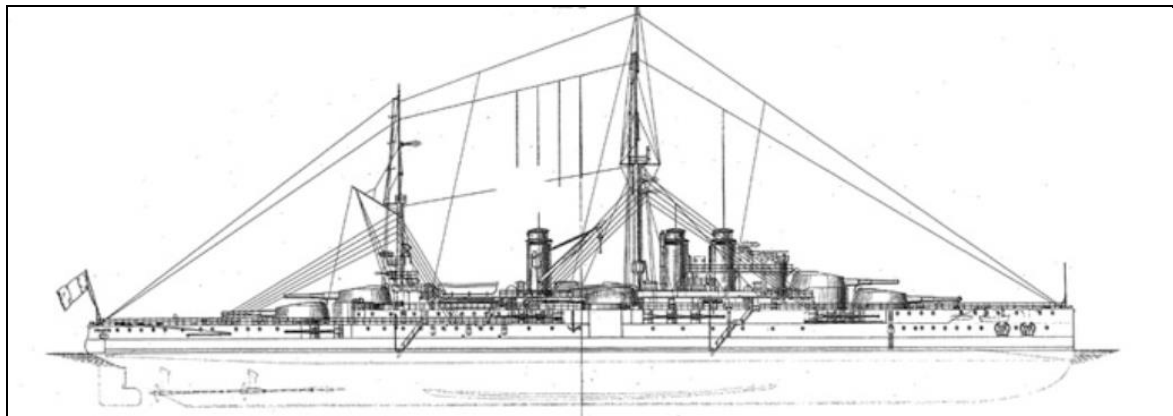
Coupage du journal *Le Petit Parisien* du mardi 23 mai 1922
(Journal disponible sur le site Gallica de la BnF)

Tout de suite après le choc, l'*Egypt* prend de la gîte sur bâbord, une gîte qui atteint 30° au bout de huit minutes et qui entrave la mise à l'eau normale des embarcations. Certaines,

néanmoins, réussissent à être affalées et sont prises d'assaut par les marins lascars paniqués (et sans doute aussi par une partie de l'équipage européen). L'évacuation du navire se fait dans la plus grande confusion et au mépris, souvent, du code d'honneur des marins. Les survivants sont recueillis par le cargo *La Seine*, tandis que *l'Egypt* s'enfonce dans les flots.

26 août 1922. Naufrage du cuirassé français *France* (1 mort)

Le vendredi 25, en fin d'après-midi, les cuirassés *France* et *Paris* quittent l'escadre mouillée en baie de Quiberon, afin d'aller effectuer des tirs de nuit au large de Belle-Ile. Lorsque l'exercice est terminé, le *France* reprend le chemin de Quiberon, alors que le *Paris* s'attarde un peu sur place pour relever les buts. La nuit est claire ; les feux de la côte sont parfaitement visibles. Vers une heure du matin, le *France* se trouve au sud du phare de La Teignouse et fait route normalement pour entrer en baie de Quiberon. C'est à cet instant qu'un choc violent se produit : le navire a heurté une roche sous-marine. Le commandant poursuit sa route vers Quiberon, mais l'eau envahit la coque. La machine s'arrête, les dynamos cessent de fonctionner ; le navire plongé dans l'obscurité commence à dériver. Les bâtiments de l'escadre captent le S.O.S. du *France* et se précipitent sur les lieux. Le *Paris* arrive le premier et recueille l'équipage. Le cuirassé chavire et sombre à 4 h du matin. Le capitaine de vaisseau Guy comparaît le 11 décembre 1922 et les jours suivants devant le conseil de guerre maritime de Lorient. Les débats concluent que la perte du cuirassé est attribuable à l'existence d'une roche inconnue, non mentionnée sur les cartes. Le commandant est acquitté à l'unanimité et reçoit les félicitations de l'amiral Schwerer, président du conseil de guerre, pour son comportement lors de l'accident.



Le cuirassé *France*

(Source : Service Historique de la Défense, château de Vincennes)

16 décembre 1922. Incendie et naufrage du navire-hôpital français *Vinh-Long*

Le samedi 16 décembre 1922, à 6 h du matin, un incendie se déclare à bord du transport-hôpital *Vinh-Long*, à quelques milles de Constantinople où il se rend. L'équipage et les passagers sont recueillis, pour la plupart, par le destroyer U.S. *Bainbridge* et par le destroyer britannique *Sapoy*. On déplore, néanmoins, la mort de quinze passagers¹. Plusieurs tentatives de remorquage sont entreprises sans résultat : le *Vinh-Long* coule le dimanche 17 décembre,

¹ Selon *L'Illustration* du 30 décembre 1922, il s'agit de sept militaires, deux marins et six passagers civils.

devant San Stefano. Au moment du sinistre, le *Vinh-Long* est commandé par le C.F. de Framond. Il transporte quatre-vingt-quatorze passagers militaires, cent deux passagers de la marine, quelques civils et deux cent trente hommes d'équipage. Ce navire fait partie des derniers survivants d'une flotte de transports de blessés qui s'illustra lors des grandes expéditions du Tonkin, de l'Annam, de la Chine, de Madagascar, etc.¹ Le conseil de guerre, réuni pour juger l'affaire en juin 1923, acquitte le C.F. de Framond. La responsabilité du sinistre est attribuée à l'imprudence de deux matelots fumeurs, dont la cigarette a mis le feu à des films cinématographiques. L'un de ces matelots est condamné à six mois de prison.

1922. Grande grève des marins chinois

Depuis le traité de Nankin, en 1842, Hong Kong est une colonie du Royaume-Uni. Par ce même traité, plusieurs ports chinois sont ouverts au commerce britannique, dont Canton et Shanghai. Dans tous ces lieux, au début des années 1920, des mouvements sociaux éclatent pour obtenir des Anglais de meilleures conditions de travail. Ils atteignent leur paroxysme en 1922, où 30 000 marins chinois en grève bloquent la colonie britannique, ce qui oblige le Secrétaire anglais aux Affaires chinoises à céder en partie aux revendications.

1922. Mise en service de nouveaux paquebots

Après l'*Imperator* et le *Vaterland*, le *Bismarck* devait être le 3^{ème} grand paquebot de la HAPAG. Il n'en fut rien : le navire a été attribué au Royaume-Uni à la fin de la guerre. Le gouvernement britannique l'a alors vendu à la White Star, qui l'exploite sous le nom de *Majestic* depuis 1922.



Il y a 200 ans

SUR LES MERS ET DANS LES PORTS, EN 1822

Par Guy Le Moing

1822 dans le monde : Tentatives de complots militaires en France ; exécution des coupables. Fondation du Libéria pour les esclaves africains affranchis. Le Brésil proclame son indépendance. Massacres de Scio durant la guerre turco-grecque. Champollion déchiffre les hiéroglyphes.

7 février 1822. Naufrage de la jonque de haute mer *Tek Sing*.

La grande jonque chinoise *Tek Sing* (« La bonne étoile »), a sombré dans le détroit de Gaspar, reliant la mer de Java à la mer de Chine. Ce grand trois-mâts de 50 mètres se rendait à Batavia

¹ Ces navires, surnommés « transports de Chine », comprenaient, outre le *Vinh-Long* : le *Tonkin*, le *Shamrock*, le *Mytho*, le *Bien-Hoa*, la *Nive* et la *Gironde*. Ils mesuraient 105 m de long et déplaçaient 5 775 tonnes.

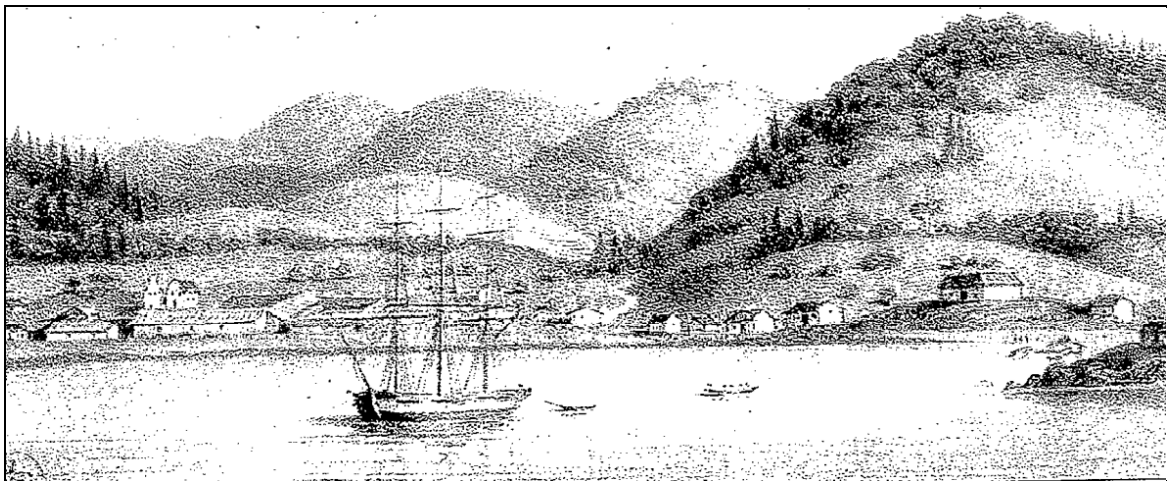
avec une cargaison de porcelaine et 1 600 migrants chinois qui partaient chercher une vie meilleure dans la colonie hollandaise. Il a heurté un récif et coulé le 7 février. Sur plus de 1 600 personnes se trouvant à bord, il n'y eut guère que 200 rescapés

5 mai 1822. Lancement du HMS *Comet*.

Lancement le 23 mai aux chantiers de Deptford, près de Londres, du HMS *Comet*. Ce navire de 250 tonneaux est le premier bâtiment à vapeur construit pour la *Royal Navy*. Il est destiné à servir de remorqueur sur la Tamise.

Août 1822. Duperrey repart avec *la Coquille*.

Après son voyage autour du monde, comme second de Freycinet, Louis-Isidore Duperrey est reparti en août, à bord de *La Coquille*, pour un nouveau voyage d'exploration. Dumont d'Urville est son second.



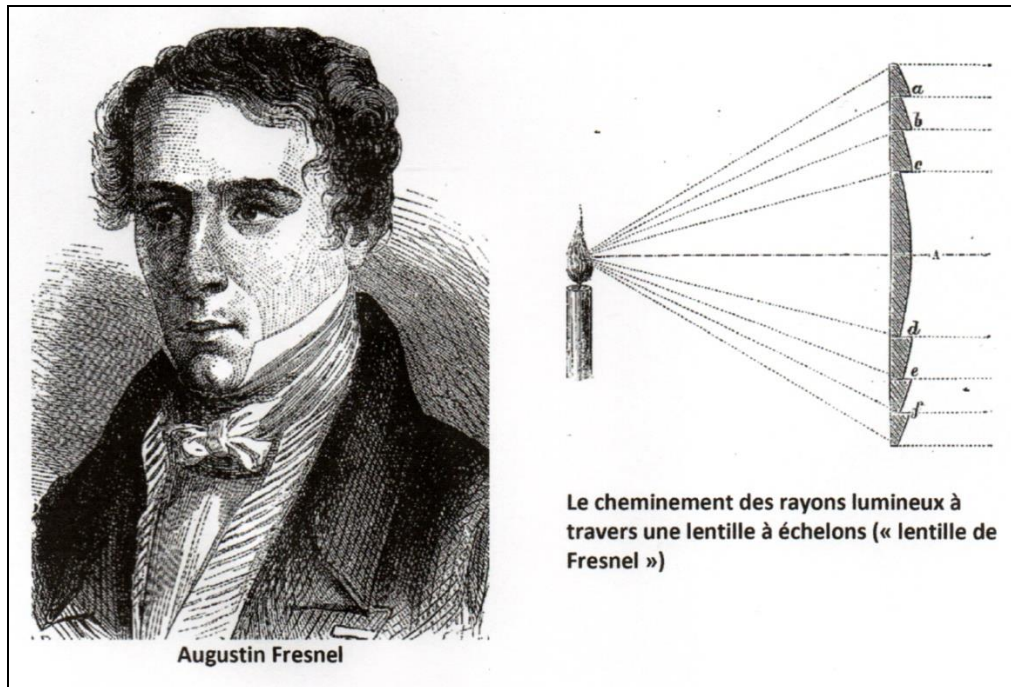
La Coquille de Duperrey

(Gravure extraite de *Voyage autour du monde* de Louis-Isidore Duperrey, 1828. Ouvrage disponible sur le site Gallica de la BnF)

Août 1822. Augustin Fresnel révolutionne l'éclairage des phares

Les premiers phares utilisaient des feux de bois, qui donnaient des résultats très variables selon les conditions météorologiques et le sens du vent. Plus régulière était la flamme des lampes à huile, qui furent ensuite utilisées jusqu'au XIX^e siècle, avant d'être remplacées par des lampes à pétrole ou à acétylène. Jusqu'au début du XIX^e siècle, les sources lumineuses des phares se sont heurtées à un problème grave : leur manque de puissance, et donc leur faible portée. Ce n'est que vers 1820 qu'un jeune ingénieur français de la Commission des Phares a l'idée d'une lentille révolutionnaire, faite d'anneaux concentriques, susceptible de produire un faisceau directionnel puissant. Augustin Fresnel, né en 1788, ancien élève de l'École polytechnique et de l'École nationale des Ponts & Chaussées, n'est pas un inconnu dans les milieux scientifiques. En 1815, à l'âge de 27 ans, il s'est opposé à la « théorie corpusculaire » de la lumière, chère à Newton, et a proposé une « théorie ondulatoire » qui lui a valu des adversaires acharnés, mais aussi des défenseurs influents comme le savant Arago. Sa curieuse lentille, toutefois, retient l'attention de la Commission des Phares, qui lance la réalisation d'un prototype, à laquelle participe Arago. Le système est officiellement présenté par Fresnel le 19 juin 1822. Son *Mémoire sur un nouveau système d'éclairage des phares* est lu à l'Académie

des Sciences le 29 juillet. Des essais ont lieu le 20 août sur l'Arc de Triomphe de l'Étoile, à Paris ; ils sont très satisfaisants. Avec cette lentille, les performances sont trois fois meilleures que celles des systèmes antérieurs ; la portée de l'éclairage est sensiblement triplée. La lentille de Fresnel a en outre l'avantage de réduire considérablement la quantité de verre nécessaire, ce qui en réduit le poids et le coût. Augustin Fresnel est admis à l'Académie des Sciences. La Commission des Phares décide de généraliser l'utilisation des lentilles de Fresnel. Le succès est international : les phares du monde entier en seront bientôt équipés, et ont leur portée augmentée.



Fresnel et sa lentille

(Gravures extraites de l'ouvrage de L. Figuié *Les Merveilles de la Science*, tome 4, 1870)

1822. L'US Navy crée une escadre permanente dans les Antilles

À la suite de l'attaque de trois navires marchands par les pirates, en septembre 1821, le Congrès a autorisé l'envoi d'une force navale permanente dans la mer des Caraïbes et le golfe du Mexique. (*American West Indies Squadron*). Depuis quelques années, la piraterie est en pleine recrudescence dans le golfe du Mexique et la mer des Caraïbes. Cette montée de la violence est due, en grande partie, aux guerres d'indépendance dans les colonies espagnoles d'Amérique latine. Les gouvernements révolutionnaires, en effet, ont souvent armé des navires « corsaires », afin de nuire au commerce maritime espagnol. Très rapidement, ces aventuriers ont étendu leurs déprédations aux navires neutres, avec une atrocité jamais atteinte jusqu'alors.

1822. Sièges et capitulation de Nauplie

Depuis 1821, la ville de Nauplie est mise en état de blocus par des navires grecs commandés par l'égyptien de l'Indépendance, Laskarina Bouboulina. Le siège se prolonge toute l'année 1822, puisque les défenseurs turcs ne capitulent que le 12 décembre.



Il y a 300 ans

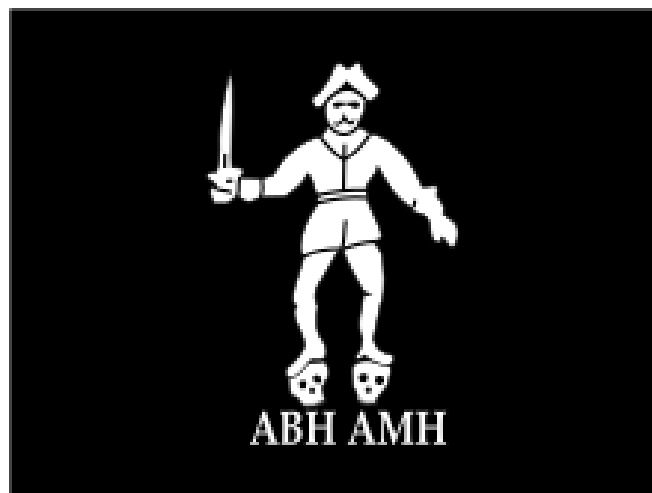
SUR LES MERS ET DANS LES PORTS, EN 1722

Par Guy Le Moing

1722 dans le monde : Louis XV, sacré roi de France, s'installe à Versailles. L'Afghanistan remporte sur la Perse la bataille de Gulnabad. Début de conflit entre la Russie et la Perse. Mort de l'empereur de Chine Kangxi après 61 ans de règne ; son fils Yongzheng lui succède.

10 février 1722. Mort du pirate Black Bart

La bataille du cap Lopez, au large de la côte occidentale d'Afrique (actuel Gabon) a permis à la *Royal Navy* de mettre un terme à la carrière de pirate de Bartholomew Roberts, dit Black Bart. Cet affrontement a opposé le brick du roi HMS *Swallow* (capt. Chaloner Ogle) au navire de Roberts, le *Royal Fortune*. Les tirs du navire de guerre ont tué le pirate et deux de ses marins qui se trouvaient sur le pont ; les autres membres d'équipage ont été capturés. Durant sa carrière, Roberts nourrissait une haine particulière contre les habitants de la Barbade et de la Martinique. Sur l'un de ses pavillons, on le voit mettre un pied sur la tête d'un Barbadien (ABH = A Barbadian Head) et l'autre sur celle d'un Martiniquais (AMH = A Martinican Head)



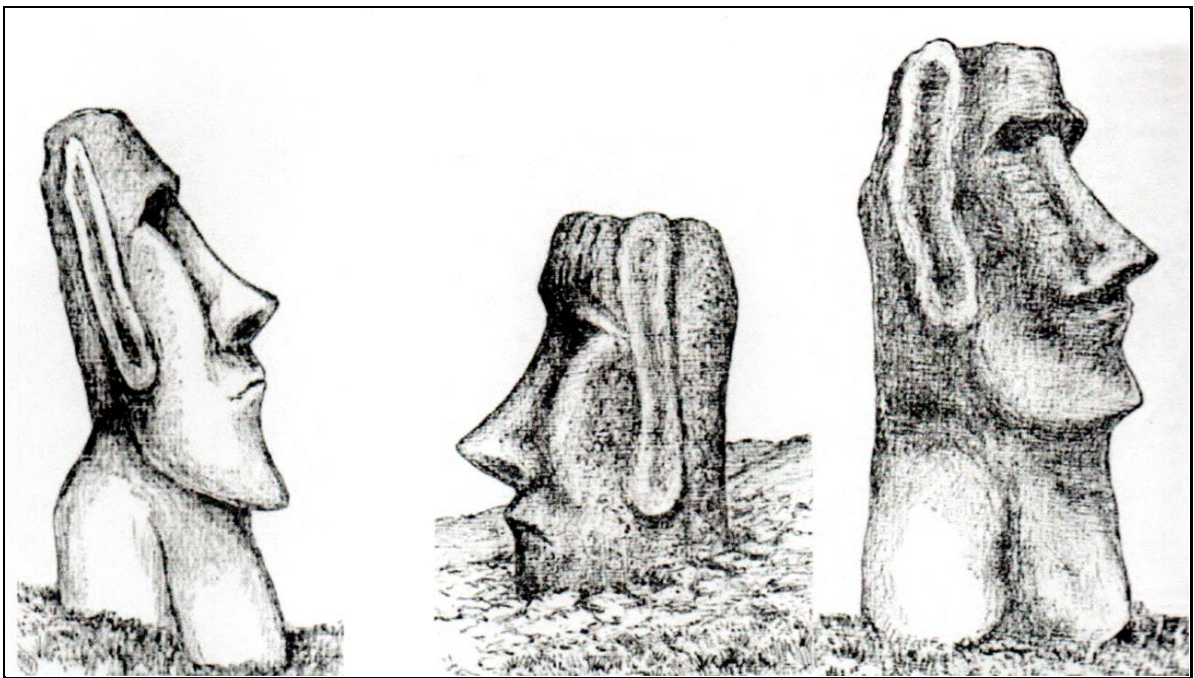
Pavillon de pirate de Black Bart

(Image extraite de Douglas BOTTING : *Pirates et Flibustiers* Editions Time-Life, 1979 (pp 48-49)

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 (Compagnie néerlandaise des Indes orientales), 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.



Les mystérieuses statues de l'île de Pâques

(Gravures extraites de William J. Thomson : *Te Pito Henua or Easter Island*. Washington, 1891=

En 1722, également

◆ 16 juin 1722. Le pirate Edward Low et ses hommes entrent dans Port Rosemary (Nouvelle-Écosse) à bord de leur navire *Rebecca*. Treize bateaux de pêche sont ancrés dans le port. Les pirates les attaquent et s'emparent du meilleur d'entre eux, la goélette *Mary*, qu'ils rebaptisent *Fancy*. ◆ 16 août : Dupleix s'installe à Pondichéry. ◆ 15 novembre : Dans le cadre de la guerre contre la Perse, Pierre 1^{er} organise la flottille de la Caspienne. ◆ 20 novembre : Mise à la côte du navire de la VOC *Schoonenberg* près du cap de Bonne-Espérance, à son retour de Batavia. Cet événement a donné naissance à une interrogation durable : s'agit-il d'un accident ou d'un acte volontaire pour s'emparer de la cargaison ? ◆ 19 décembre : Création par l'empereur Charles VI de la Compagnie Impériale et Royale des Indes ou

Compagnie d'Ostende, permettant aux Pays-Bas méridionaux (alors possession des empereurs de la Maison d'Autriche) de commercer avec les Indes orientales. ♦ En France, Jean Cochon-Dupuy inaugure la médecine navale en fondant *l'École de chirurgie navale et d'anatomie* à Rochefort.



Il y a 400 ans

SUR LES MERS ET DANS LES PORTS, EN 1622

Par Guy Le Moing

1622 dans le monde : En France, les troupes royales bloquent La Rochelle et prennent Royan. Richelieu est promu cardinal. Signature de la paix de Montpellier entre le roi et les protestants. La reine-mère est admise au Conseil du Roi. Formation de la première compagnie de mousquetaires. En Angleterre, Jacques I^{er} dissout le Parlement. Guerre de Trente Ans : l'Espagne appuie les troupes impériales de Tilly contre les protestants. Assassinat du sultan ottoman Osman II ; Mustafa I^{er} reprend le titre. Les Espagnols assiègent Bergen op Zoom...

■ **22 avril 1622. Prise d'Ormuz par une force anglo-persane.** Les Portugais détiennent le château d'Ormuz depuis 1507, époque où Albuquerque s'en était emparé. Ormuz est pour eux un port important, au centre du commerce entre l'Inde et l'Europe par le golfe Persique. En 1622, les Portugais sont en guerre contre les Persans, mais ces derniers ont besoin d'aide pour s'emparer d'Ormuz. Le Shah de Perse entreprend donc une négociation avec les la Compagnie anglaise des Indes orientales ; il sollicite son assistance militaire et lui propose, en contrepartie, de les avantager dans le commerce de la soie. La compagnie répond favorablement, et sa flotte bombarde d'abord le fort portugais de Kishm, qui se rend. Après quoi, les forces navales anglo-persanes se dirigent vers Ormuz ; la ville capitule le 22 avril.

■ **25 mai 1622. Naufrage du *Tryall*.** Le *Tryall* a quitté Plymouth, en Angleterre, pour Batavia. Il est un des premiers navires anglais à suivre la « Brower route » après le cap de Bonne-Espérance. Cette route consiste à profiter des « quarantièmes rugissants » pour cingler vers l'est jusqu'à la longitude de Java, puis à faire route au nord pour atteindre sa destination. La difficulté des marins de l'époque est d'apprécier la bonne longitude pour changer de route. S'ils vont trop loin, ils risquent d'aller se briser sur les îlots de la côte australienne. C'est précisément ce qui arrive au *Tryall* le 25 mai 1622. Son capitaine, John Brookes, n'a pas viré assez tôt vers le nord, et le *Tryall* vient se briser sur un récif, non cartographié à l'époque, à une centaine de kilomètres au nord-ouest de la côte australienne. Quarante-six de ses cent trente-neuf marins peuvent se sauver, y compris Brookes.

■ **22 juin 1622. La bataille de Macao.** Les Portugais sont implantés à Macao, au sud-est de la Chine, depuis 1557 ; ils y pratiquent un commerce prospère qui suscite l'envie de nombreuses nations européennes. Depuis que le roi d'Espagne règne sur le Portugal (1580), tous les ennemis de l'Espagne tentent de s'emparer de Macao. Les Hollandais, en particulier, l'ont déjà attaquée à plusieurs reprises, en 1601, en 1603 et en 1607. En avril 1622, Jan Pieterszoon Coen, gouverneur de la VOC aux Indes orientales, organise un nouvel assaut. Il fait partir de Batavia une force navale de huit navires, sous les ordres de l'amiral Cornelis Reijersen. À celle-ci viennent s'ajouter tous les navires de la VOC rencontrés en cours de route, ce qui porte à treize le nombre de bâtiments atteignant la Chine à la mi-juin. L'attaque de Macao commence le 22 juin. Le corps expéditionnaire hollandais est repoussé par la garnison portugaise et tous les travailleurs locaux qui se sont joints à elle ; il doit se rembarquer sous le feu des défenseurs de Macao. Après son échec à Macao, l'amiral Reijersen conduit sa flotte aux Pescadores dans le détroit de Formose. Il doit « convaincre » les Chinois de commercer avec la VOC, mais après l'attaque de Macao, les Chinois ne font plus confiance aux Hollandais ; ils les considèrent comme des pirates et des assassins, et leur déclarent la guerre.

6 septembre 1622. Naufrage en Floride de neuf galions espagnols

Au début du mois de septembre 1622, un important convoi espagnol quitte La Havane pour l'Espagne, sous les ordres du marquis de Cadereita. Les cales de certains de ces navires sont chargées de richesses. Le 6 septembre, alors qu'il croise au large de la côte est de la Floride (région des « Keys »), le convoi est assailli par un violent ouragan qui disperse les navires. Neuf d'entre eux se fracassent sur la côte américaine, quelques autres vont se perdre au large, certains réussissent à regagner La Havane malgré leurs avaries. Sur les neuf navires jetés à la côte, trois sont des galions de 600 tonneaux, transportant un véritable trésor.

26-27 octobre 1622. Huguenots de France : la bataille navale de Saint-Martin-de-Ré

Les premiers affrontements entre les navires protestants et les navires de France ont convaincu Louis XIII de la nécessité d'agir en force. Il fait donc venir de Méditerranée des ressources navales supplémentaires, sous les ordres du duc Charles de Guise, amiral de Provence. À la mi-octobre 1622, ces moyens nouveaux arrivent au large des côtes de Guyenne ; ils comprennent trente-cinq vaisseaux, ainsi que dix galères de Marseille, commandées par Philippe-Emmanuel de Gondi, général des galères de France. Si l'on tient compte des forces navales déjà sur place, plus de soixante-dix navires s'apprêtent à livrer bataille pour le roi. Pour faire face à cette armée navale, Guiton rassemble trente-neuf vaisseaux, de puissance inférieure à celle des vaisseaux du roi, et une quinzaine de petits bâtiments. Ces deux forces s'affrontent les 26 et 27 octobre au large de l'île de Ré. Le combat est, au dire des contemporains « la plus terrible bataille qui eut été sur la mer depuis l'invention du canon ». Les Rochelais finissent par se retirer, vaincus par le nombre et par la puissance de feu de leurs adversaires. Durant les jours qui suivent la bataille, le duc de Guise organise d'autres attaques contre la flotte protestante qui s'est réfugiée à L'Aiguillon, et qui subit de nouvelles pertes. La paix de Montpellier, signée un peu plus tard, interrompt provisoirement les hostilités.



La bataille navale de Saint-Martin-de-Ré
(Gravure ancienne. Auteur non identifié)

En 1622, également

- ◆ Massacre de 350 colons anglais par les Indiens Algonquins à Jamestown (22 mars).
- ◆ Naufrage du navire de la VOC *Eendracht* au large de la côte ouest de l'île d'Amboine, dans les Indes orientales hollandaises (13 mai).
- ◆ Mort de Richard Hawkins, fils de l'amiral John Hawkins ; il commandait le *Swallow* lors de la campagne de l'Invincible Armada, puis effectua de nombreux voyages de par le monde. Il devint vice-amiral du Devon en 1604, puis vice-amiral de la flotte de Robert Mansell envoyée contre les Barbaresques en 1620.
- ◆ Publication posthume du livre de Richard Hawkins : *The Observations of Sir Richard Hawkins, Knight, in his Voyage into the South Sea*, ouvrage écrit une vingtaine d'années plus tôt.



Il y a 500 ans

SUR LES MERS ET DANS LES PORTS, EN 1522

Par Guy Le Moing

1522 dans le monde : Adrien VI devient pape en remplacement de Léon X. La France est contrainte de rétrocéder le Milanais, après la défaite de la Bicoque. Cortès est proclamé gouverneur de la Nouvelle Espagne.

Mai 1522. Conflit entre le Danemark et la Suède sur mer

Depuis la fin du ^{xiv}^e siècle, les trois royaumes de Danemark, de Norvège et de Suède sont unifiés et forment « l'Union de Kalmar ». Cette alliance, assez impopulaire, a été plusieurs fois rompue et renouée. La dernière crise, à cet égard, a commencé en 1520, lorsque le roi Christian II de Danemark-Norvège a voulu récupérer la Suède. Une nouvelle guerre éclate sur mer en mai 1522.

6 septembre 1522. Retour en Espagne de l'expédition Magellan

Pour la première fois, un navire a fait le tour du monde ! Le samedi 6 septembre 1522, le *Victoria* s'engage dans le Guadalquivir et vient jeter l'ancre dans les eaux espagnoles. Dix-huit individus affamés se trouvent à bord : les dix-huit seuls survivants d'une expédition qui a duré quatre ans, et qui a entraîné la mort de plus de deux cents hommes et la perte de quatre galions. Magellan est mort en chemin ; il ne connaîtra pas la gloire d'avoir bouclé le tour du monde. Après avoir repris quelques forces et rendu grâce à Dieu, les dix-huit miraculés sont accueillis en héros. Elcano, leur capitaine, est reçu par Charles Quint et anobli. Ses armes représentent un globe terrestre, enrubanné de la devise : « *Le premier, tu as fait le tour de mon orbe* ».



Statue d'Elcano

(Gravure extraite de *Voyageurs anciens et modernes* de E. Charton.
Paris « Magasin pittoresque », 1861)

1522 – Les Portugais en Asie du Sud-Est

L'année même où les Espagnols de Magellan atteignent les Moluques à Tidore, les Portugais créent leur premier comptoir permanent sur une île voisine, Ternate. Ils font de ce lieu leur entrepôt pour le commerce des épices. En 1522 également, ils prennent pied sur l'île de Sumba, « l'île du Santal » (Petites Îles de la Sonde).

1522 – Exploration de la côte ouest de l'Amérique

Parti de Las Perlas, dans l'isthme de Panama, l'explorateur espagnol Gil Gonzalvez Davila mène une expédition dans l'océan Pacifique, le long de la côte américaine (actuels Costa Rica et Nicaragua). À l'inverse de son compatriote, l'explorateur Pascual de Andagoya part vers le sud reconnaître la côte péruvienne.



Il y a 600 ans

SUR LES MERS ET DANS LES PORTS, EN 1422

Par Guy Le Moing

Voilà 85 ans que la France et l'Angleterre s'affrontent dans une guerre interminable, que les historiens appelleront « Guerre de Cent Ans ». Cette année 1422 marque un tournant dans ce conflit, car chacun des deux antagonistes perd son roi. À la mort du roi d'Angleterre Henri V, son fils Henri VI lui succède mais il n'est qu'un nouveau-né ; régence du duc de Bedford. À la mort du roi de France Charles VI, le traité de Troyes veut que Henri VI devienne à la fois roi de France et d'Angleterre ; le dauphin de France, Charles, prend aussi le titre royal ; la France a désormais deux rois.

Faisons un rapide bilan, sur le plan naval, des deux règnes qui s'achèvent.

Angleterre : la marine d'Henri V, bilan d'un règne

L'historien anglais Nicholas écrivait dans son *Histoire de la Royal Navy* (1843) : « *Aucun roi d'Angleterre n'a jamais porté plus d'intérêt à sa marine qu'Henri V. Non seulement il fit construire de grands navires, mais il inspecta personnellement leur avancement. S'il ne fut pas son fondateur – comme on l'a dit parfois – il donna à la Royal Navy les plus puissants navires qu'elle n'avait jamais possédés, avec la détermination d'acquérir la domination des mers.* » Cet effort permanent d'Henri V fut couronné de succès : nul doute, en effet, que la grande victoire terrestre de son court règne, la bataille d'Azincourt, n'eût pas été possible sans une marine puissante. À cette époque où la guerre sur mer faisait appel à de nombreux navires privés, l'escadre royale symbolisait la force. Celle d'Henri V, l'année d'Azincourt, comprenait sept grands et puissants navires, incomparablement plus impressionnants que les navires marchands mobilisés, lourdement armés et munis de hautes superstructures difficiles à assaillir. Lors du débarquement de 1415, cette escadre n'eut pas à faire usage de sa force... la

France n'ayant aucun navire à lui opposer ! Ian Friel ajoute, dans son *Henry V's Navy* (2015) : « *La marine du roi Henri V représentait quelque-chose de nouveau, en termes d'organisation, de stratégie et de technologie. Henri a été le premier roi d'Angleterre à tenter le regroupement en un corps unique de ses constructeurs de navires expérimentés [...] En ce qui concerne la stratégie, le maintien à la mer de patrouilles organisées par la Couronne était, sinon nouveau, du moins plus régulier et plus intense [...]* » Pour compléter cette liste d'innovations, on peut ajouter le développement remarquable qu'Henri V donna au grand port militaire de Southampton.



France : la marine de Charles VI, bilan d'un règne

En France, c'est le roi Charles V qui a donné à son pays une marine de guerre forte et organisée ; il l'a fait avec l'aide d'un amiral remarquable, Jean de Vienne. Après la mort prématurée de ce grand roi, en 1380, sa belle marine ne lui survit pas longtemps. Les régents du royaume lui suppriment rapidement ses ressources financières, ce qui la conduit à une mort certaine par manque d'entretien et de renouvellement. En 1385, Jean de Vienne tente un débarquement en Angleterre ; il doit bientôt rentrer en France faute de renforts. Le projet est grandiose, mais les moyens sont insuffisants. Jean de Vienne est amer ; il part se faire tuer à Nicopolis en 1396. Une page se tourne dans l'histoire de la guerre de Cent Ans sur mer : la marine du roi de France y occupe une place de plus en plus réduite. Charles VI n'a bientôt plus la force mentale de réagir. La France sombre dans la guerre civile entre Armagnacs et Bourguignons ; chaque faction désigne son amiral, et nul ne sait plus qui dirige la marine. Les rares victoires navales de l'époque sont l'œuvre de nos alliés (en particulier la marine castillane) ou le résultat d'initiatives privées. La marine du roi est trop faible pour s'opposer

aux débarquements anglais de 1415 et de 1417. Faute d'une protection maritime suffisante, la France a ouvert ses portes à l'invasion.



- ◆ Pays d'émission : Ajman (Émirats Arabes Unis)
- ◆ Date d'émission : 1972
- ◆ Date d'expiration : 31/03/73
- ◆ Taille : 43 x 31 mm
- ◆ Couleur : Polychrome
- ◆ Dentelure :
- ◆ Impression : offset
- ◆ Valeur faciale : 1 Riyal E.A.U.
- ◆ Réf. MI : AJ 1484A

Charles VI (1368-1422) fut surnommé « le Fol », car il perdit la raison en 1392.

**Le roi de France
Charles VI**



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