

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 38

Janvier 2022

SOMMAIRE

- BONJOUR 1
 - ANNIVERSAIRE – L'agonie médiatisée du *Flying Enterprise*, par G. Le Moing 1
 - VIEUX BOUQUINS, VIEUX PAPIERS – Le naufrage du *Corbin* en 1601, présenté par G. Le Moing 5
 - LA POSTE DES ANCIENS BALEINIERS – La « Poste Office Box » des Galapagos, par A. Foulonneau11
 - L'HISTOIRE MARITIME ILLUSTRÉE PAR LES TIMBRES – L'attaque de Pearl Harbor, par G. Le Moing.....16
 - RUBRIQUES – Jadis et naguère – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....21
-
-

BONJOUR

C'est fait : l'année 2022 a commencé. SILLAGES, né en 2018, entrera cette année dans sa quatrième année. Vos messages d'encouragement contribuent largement à cette pérennité. J'en ai reçu beaucoup à l'occasion des vœux. Par exemple celui-ci, signé « un ancien marin nostalgique » : « *Un grand merci cher fascinant commentateur de la vie sur la mer. Je ne sais comment vous dénicher tout ce que vous nous offrez. Cela est fabuleux. Bravo.* » Ou bien celui-là, envoyé par Paul de Bruxelles : « *Ces vœux sont l'occasion de vous remercier pour le partage de ces recherches d'histoire maritime toujours dépaysantes.* » Si certains de ces messages égratignent un peu ma modestie naturelle, tous me font très plaisir. Merci à tous !

Bonne lecture !

Amicalement, Guy

Anniversaire

L'AGONIE MÉDIATISÉE DU *FLYING ENTERPRISE*

Par Guy Le Moing

Il y a 70 ans ce mois-ci, les plus anciens d'entre nous s'en souviennent. Pendant plus d'une semaine, durant les premiers jours de 1952, le cargo US *Flying Enterprise* demeura en perdition dans l'Atlantique, et son capitaine Kurt Carlsen, refusa de quitter l'épave. L'événement, largement médiatisé, tint le monde entier en haleine.

Le « Flying Enterprise » a sombré

Le capitaine du cargo américain et le « bosco » Kenneth Dancy ont sauté à l'eau avant que le navire ne se retourne

Les deux hommes sont sains et saufs. Ils ont été recueillis par le remorqueur anglais « Turmoil ».

FALMOUTH, 18 (Reuters). — Le capitaine Kurt Carlson et son remorqueur britannique Kenneth Dancy ont été sauvés, jeudi, par le remorqueur anglais « Turmoil ». Ils ont sauté à l'eau au moment où le « Flying Enterprise » commençait à couler.

Cette catastrophe a été déclenchée par un message de radio lancé par les deux hommes qui ont insisté aux autorités de sauver le cargo américain.

A peine les deux hommes avaient-ils été sauvés que le « Flying Enterprise » a sombré. Le cargo commença à s'in-

cliner et le « Turmoil » a fait savoir au « Willard Knott » que les deux hommes avaient sauté à l'eau et qu'ils étaient de retour dans le cabin du capitaine.

Une tentative de sauver les deux hommes par hélicoptère a échoué

FALMOUTH, 18 (Reuters). — La tentative de sauver le capitaine Kurt Carlson au moyen d'un hélicoptère a

Carlson et son compagnon ont tenu jusqu'au bout

FALMOUTH, 18 (Reuters). — Le remorqueur « Willard Knott » a annoncé que le « Flying Enterprise », après 12 jours de latence entre les rades, a coulé.

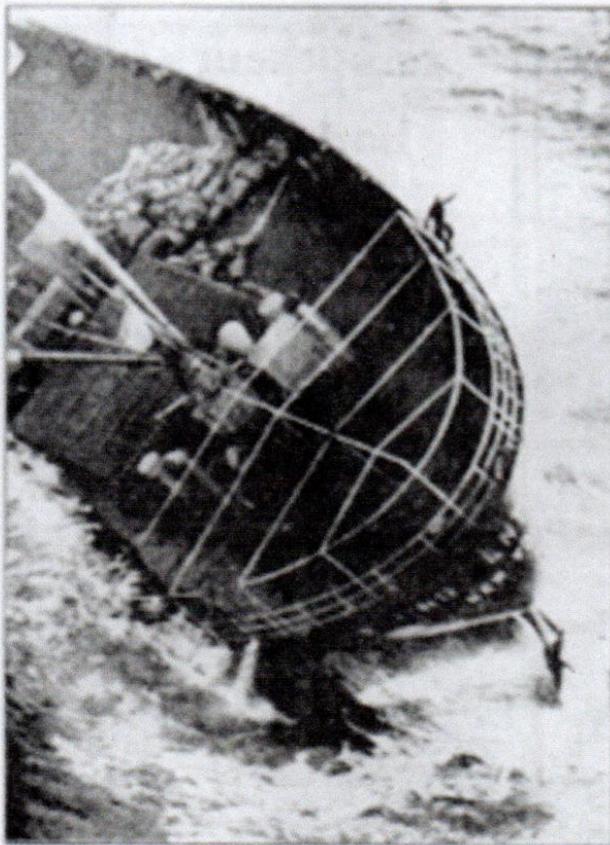
Le message du « Willard Knott » a été reçu par Radio LoughRoe, pour lequel le remorqueur « Turmoil » peut servir comme un des moyens par le service radio à l'échec de l'opération. Le message arrivait que le « Willard Knott » tentait de sauver le capitaine Carlson et Kenneth Dancy. Les deux hommes avaient été livrés à l'eau des signaux de détresse et tentent de rester sur le pont. Un hélicoptère de secours de sauvetage japonais avait été envoyé par Carlson pour tenter d'arriver à temps de quitter son bateau.

Des fragments de message de radio recueillis aux deux hommes ont été interprétés et ont été interprétés par le service de l'air à l'échec de l'opération de sauvetage.

Les dernières heures du « Flying Enterprise »

FALMOUTH, 18 (A.P.). — A 11 h. 00, le « Flying Enterprise », parti par la nuit, arriva vers l'est à son village d'origine deux heures et se brisa au sud de Falmouth. L'existence du bâtiment se terminait par une explosion.

(Lire la suite en dernière dépêche.)



Cette photographie montre le capitaine Carlson se tenant sur le bastingage du « Flying Enterprise ».

cliner vers l'est, mais les deux hommes s'empêchèrent à son échelle de mer à l'échec de l'opération, alors que le « Flying Enterprise » était retourné avant la quille en l'air.

Quelques heures plus tard, un message du « Willard Knott » arrivait le service radio.

Le navire coula et les deux hommes sautèrent à l'eau. Ils eurent le temps de se tenir sur le pont pendant d'être sauvés. Nous nous sommes rapprochés de l'épave du « Flying Enterprise » pendant son tour. Les deux hommes ont sauté à l'eau et se sont dirigés vers le service de l'air qui se trouvait en deux heures, avant d'être repêchés.

aidés par suite de mauvais temps. Un hélicoptère de la marine, parti de Carlisle près de Falmouth, a dû faire demi-tour 20 minutes après, alors qu'il arrivait le sud-ouest. L'hélicoptère était parti après que le capitaine Carlson ait déclaré qu'il commençait à être surpris de cette manière. Le capitaine Parker du remorqueur « Turmoil » avait attiré son attention sur le fait que la situation du service était grave.

L'existence de Carlisle avait chargé le « Turmoil », d'informer le capitaine Carlson que si l'hélicoptère arrivait au-dessus du navire, ce sera la seule possibilité de sauver les deux hommes, mais ils ne furent pas sauvés.

Vers

Nu
sons

La
après
repris
le se
cette
dans
est l'
dépê
Ray

Ces
probl
qu'il
est
sons
que l'
se p
l'exp
N. N
selle
rises
amis

vers
ébran
pour
sont
d'été
qu'ou
Ce
diffé
Pari
série
diffé
certes
sont
la Co
la tes

La presse écrite et la radio ont largement médiatisé le naufrage du *Flying Enterprise* (Coupure extraite du JOURNAL DE NEUCHÂTEL du vendredi 11 janvier 1952)

Parti de Hambourg, le *Flying Enterprise* fit une dernière escale à Rotterdam avant de gagner le large, le 21 décembre 1951. Ses cales étaient pleines de « marchandises diverses » destinées aux États-Unis : des poutrelles d'acier, du minerai, des denrées alimentaires, des objets de valeur (antiquités, instruments de musique, objets d'art, etc.) et sans doute aussi d'autres biens encore plus précieux pour l'industrie nucléaire. Cinquante et une personnes se trouvaient à bord et, parmi elles, une dizaine de passagers dont quatre femmes et deux enfants. Le capitaine, Kurt Carlsen, âgé de trente-huit ans, était un marin d'origine danoise, naturalisé américain.

Lorsqu'il quitta les côtes européennes, en cette fin décembre, les conditions météorologiques étaient exécrables dans la mer du Nord, la Manche et l'Atlantique. Durant la soirée de Noël, le *Flying Enterprise* reçut un message annonçant une aggravation des conditions météorologiques. La tempête vira bientôt à l'ouragan ; la journée du 26 fut effroyable ; les suivantes pires encore.

C'est durant la nuit du 27 au 28 que le drame se noua. La lourde cargaison de poutrelles métalliques rompit son arrimage et finit par provoquer une voie d'eau. Les pompes se révélèrent impuissantes à y faire face ; la cale 3 se noya. Peu de temps après, la cargaison de minerai de fer ripa à son tour et provoqua une gîte importante. À la suite d'une avarie de barre, le navire tomba en travers des lames. Le vendredi 28, Carlsen lança un appel de détresse : « S.O.S. - Flying Enterprise dérive – Avarie de gouvernail – Gîte 40°... » Le navire se trouvait à 500 milles à l'ouest de l'Irlande. L'appel fut capté par la station de Land's End et par les navires croisant dans les parages.

Quelques heures plus tard, six grands bâtiments entouraient le cargo désarmé et d'autres se rapprochaient. Quand le jour se leva, le samedi 29, la mer s'était légèrement calmée. On en profita pour entreprendre l'évacuation du *Flying Enterprise* avant le retour probable de l'ouragan. Pendant qu'un pétrolier filait de l'huile pour atténuer les vagues, les embarcations s'approchèrent du navire en perdition. Carlsen et ses marins eurent beaucoup de mal à convaincre les passagers de sauter à la mer pour être recueillis par les sauveteurs. En fin d'après-midi, toutefois, tous les occupants du *Flying Enterprise* étaient en sécurité. Tous sauf un : le capitaine Carlsen.

Kurt Carlsen avait choisi de rester à son bord jusqu'à l'arrivée d'un remorqueur. Il le fit savoir fermement aux commandants des navires sauveteurs, qui furent bien obligés de respecter sa décision. Une nouvelle aventure commença alors : celle du « capitaine courageux ». Les différents bâtiments reprirent leur destination initiale, à l'exception du transport de troupes *Greely*, bientôt relayé par le ravitailleur U.S. *Golden Eagle*. À l'aube du 30 décembre, Carlsen était seul sur l'épave. Il avait froid, il avait faim, il était exténué, mais il restait déterminé à ne pas abandonner son navire agonisant avant l'arrivée d'un remorqueur. Le 2 janvier, le destroyer U.S. *John W. Weeks* parvint avec difficultés à lui faire passer quelques vivres.

Le remorqueur tant attendu n'arriva sur zone que le jeudi 3 janvier. Il s'agissait du puissant *Turmoil*, de nationalité britannique. Pendant une grande partie de la journée du 4, il essaya sans succès de passer une remorque au *Flying Enterprise* ; Carlsen n'avait pas la force, à lui seul, de haler la lourde aussière. Ces échecs répétés ne découragèrent pas l'état-major du *Turmoil* ; le sauvetage de l'*Enterprise* représentait pour la compagnie de remorquage une coquette espérance de gain. Kenneth Dancy, le second du remorqueur, proposa de grimper sur l'épave afin de joindre ses forces à celles de Carlsen. Il réussit cette acrobatie au prix de risques énormes. Les deux hommes parvinrent alors à fixer la remorque. Dans une mer

toujours grosse, le *Turmoil* entreprit de tirer vers Falmouth l'épave du *Flying Enterprise*, dont la gîte atteignait 80°.

Le matin du 9 janvier, alors que les côtes n'étaient plus qu'à une cinquantaine de milles, la remorque cassa et le *Flying Enterprise* partit à nouveau à la dérive. L'état de la mer et la gîte de l'épave ne permettaient pas d'envisager l'amarrage d'une nouvelle aussière. Il restait une dernière possibilité pour le remorqueur, et elle fut tentée sans succès : essayer d'accrocher la chaîne d'ancre du *Flying Enterprise*, après que ses deux occupants l'aient laissée filer un peu.

La dernière nuit fut terrible pour Carlsen et Dancy. Quand se leva l'aube du 10 janvier, la situation leur apparut comme désespérée : le navire allait couler. Carlsen et Dancy se donnèrent la main et sautèrent ensemble dans l'océan ; ils furent immédiatement recueillis par le *Turmoil*. Le *Flying Enterprise* coula à 16 h 45.

Ainsi s'achevait l'épopée du capitaine Kurt Carlsen. Les journalistes de l'époque contribuèrent largement à la popularité de l'événement, en le médiatisant à l'extrême et en divagant parfois sur la nature de la cargaison. Nul doute aujourd'hui que le *Flying Enterprise* transportait des marchandises précieuses (valeurs monétaires, minerai de zirconium, etc.). Cela ne retire rien à l'héroïsme de son capitaine.



La fin du *Flying Enterprise*

(Cliché d'auteur inconnu, source Internet)



Vieux bouquins, vieux journaux, vieux papiers

SUR LA ROUTE DES INDES EN 1601, LE NAUFRAGE DU *CORBIN*

Présenté par Guy Le Moing

Durant tout le XVI^e siècle, les Portugais ont détenu le quasi-monopole du commerce avec l'Extrême-Orient, en particulier avec l'Inde et les Moluques. Leur enrichissement a généré des jalousies et, à la fin du siècle, les Anglais, les Hollandais et les Français s'organisent pour s'approprier une part du magot. Les Anglais, les premiers, fondent en 1600 la Compagnie des Indes orientales ; les Hollandais créent la leur en 1602, la VOC¹. En France, à défaut d'organisation nationale, les initiatives privées se multiplient. C'est ainsi qu'en 1600, par exemple, est fondée la Compagnie française des mers orientales (également connue sous le nom de « Compagnie de Saint-Malo, Laval et Vitré »). Dès l'année suivante, cette compagnie décide d'envoyer quelques prospecteurs en Extrême-Orient, à bord de deux navires, le *Corbin* et le *Croissant*. Deux hommes sont à la tête de cet aventureux voyage : François Pyrard, marchand originaire de Laval, qui embarque sur le *Corbin* ; François Martin, originaire de Vitré, qui embarque sur le *Croissant*. Les deux navires sont armés à Saint-Malo, au printemps 1601.

Nous allons suivre le voyage du *Corbin*, jusqu'à son naufrage dans l'océan Indien, grâce au récit qu'en a fait François Pyrard quelques années plus tard.

De Saint-Malo à Madagascar

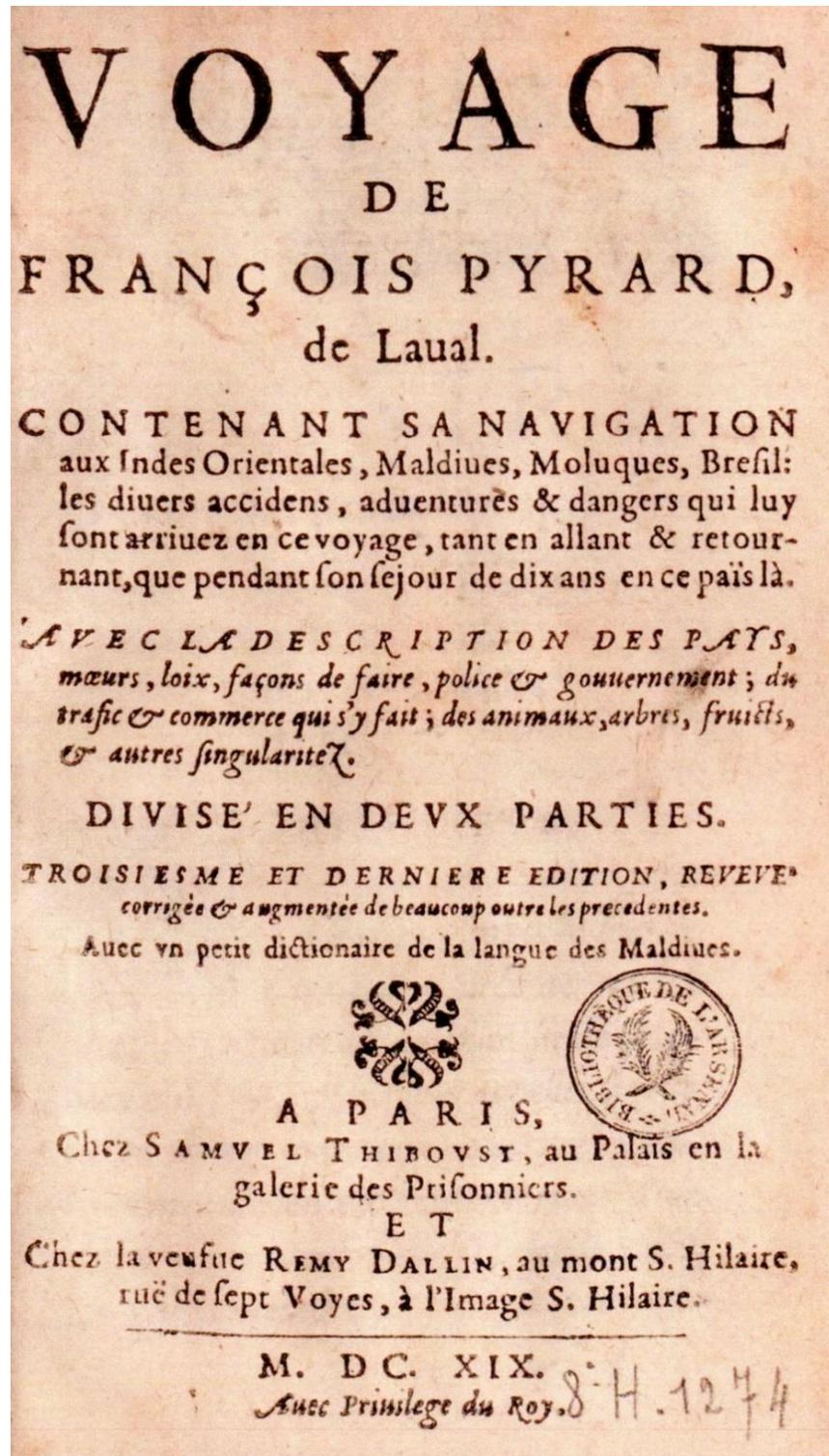
Le *Corbin* et le *Croissant* appareillent de Saint-Malo le 18 mai. Tous deux doivent naviguer de conserve ou, en tout cas, se retrouver en des points de rendez-vous convenus à l'avance. Les premiers incidents surviennent dès l'appareillage :

« Nous partîmes de Saint-Malo, à la faveur d'un vent de nordet, pour commencer notre voyage le 18 mai 1601. N'étant qu'à neuf ou dix lieues en mer, le mât de misaine de notre vaisseau se rompit et éclata à demi, ce qui fut un commencement de malheur. Alors nous tirâmes un coup de canon pour donner avis à notre général qui était à bord du Croissant, afin de savoir de lui si nous devions relâcher pour avoir un autre mât. Mais ayant résolu de continuer notre route, sans s'arrêter à cette occasion, il nous envoya les charpentiers de son navire, lesquels avec les nôtres raccourtrèrent le mât le mieux qu'il leur fut possible. »

Une fois l'avarie réparée, commence la lente descente vers le sud. Les navires doublent les Canaries le 3 juin, les îles du cap Vert quelques jours plus tard. Le 21 juin, ils rencontrent une flottille hollandaise, avec laquelle ils échangent des saluts au canon ; cette politesse manque de mal tourner lorsqu'un boulet traverse les voiles du *Corbin* ; cet incident, en fait, n'était dû qu'à l'ivresse d'un canonnier hollandais ! Le 14 juillet, les deux navires longent les côtes de Guinée. Le 14 août, ils atteignent l'équateur :

¹ Abréviation pour Compagnie Hollandaise des Indes Orientales

« Le 14 août, nous passâmes la ligne équinoxiale vers le pôle antarctique, car, ce jour, ayant pris la hauteur du soleil à l'heure accoutumée, qui est au point de midi, ce que les mariniers appellent « l'observation », il ne fut trouvé aucune hauteur, tellement que par là on reconnut que nous étions sous la ligne. On prend la hauteur avec l'astrolabe au soleil, ou bien aux étoiles par le bâton de Jacob, que les mariniers nomment arbalète. »



Page de garde de l'ouvrage de François Peyrard
(ouvrage disponible sur le site Gallica de la BnF)

Dans la chaleur du Pot-au-Noir, les hommes, les navires et les denrées souffrent beaucoup :

« La chaleur est plus violente et plus étouffante que tout, ce qui corrompt la plupart des vivres ; l'eau devient puante et pleine de vers ; toutes les soutes de chairs et de poissons se corrompent, même les mieux salés ; le beurre que nous avons apporté était tout liquide en huile ; la chandelle de suif fondue ; les navires s'ouvraient aux endroits où ils ne trempaient pas dans la mer, la poix et le goudron se fondaient partout, et il était presque impossible de demeurer dans le bas du navire que dans un four. [...] En un instant, il fait si calme que c'est merveilleux et, une demi-heure plus tard, on ne voit et on n'entend de tous côtés qu'éclairs, que tonnerres et foudres les plus épouvantables qu'on saurait imaginer... Incontinent, le calme revient, puis l'orage. »

Après leur passage dans cette fournaise, les hommes n'ont qu'un désir : prendre un peu de repos. Dans ce but, les deux navires jettent l'ancre, le 29 août, devant l'île d'Annobon (à l'ouest du cap Lopez, Gabon actuel). L'escale n'est pas de tout repos, car l'île est occupée par les Portugais, qui voient d'un mauvais œil ces concurrents potentiels. Un Français est tué ; cinq autres sont capturés puis relâchés contre rançon. Malgré cette violence, les deux navires s'attardent, font une nouvelle escale à Sainte-Hélène, et n'atteignent le cap de Bonne-Espérance qu'à la fin de l'année :

« ... Nous aperçûmes les signes par lesquels on connaît qu'on approche du cap. Car à cinquante ou soixante lieues près flottent des troncs de roseau en grand nombre, chacun d'environ neuf ou dix, plus ou moins, se tenant tous ensemble par le pied ; on les nomme « trombas » ; comme aussi une multitude d'oiseaux blancs tachetés de marques noires. Le 27 décembre 1601, sur le minuit, qu'il faisait grand vent avec pluie, la nuit étant fort obscure, nous nous trouvâmes fort près de terre et, n'eut été un marinier qui l'aperçut par bonheur, nous nous fussions perdus, car la mer était fort grosse et orageuse en cet endroit, et il y a de grandes roches qui avancent en la mer. Tellement qu'aussitôt que le marinier se fut écrié, on vira les voiles et le navire pour remettre en mer, et on tira un coup de canon pour avertir notre Général ».

Passé le sud du continent africain, les deux navires se dirigent vers Madagascar. Ils doivent encore essuyer une tempête, subir une erreur de navigation du pilote, et endurer quelques dernières péripéties, et, enfin, ils peuvent jeter l'ancre ensemble dans la baie de Saint-Augustin, dans le sud-ouest de l'île.

Dans l'océan Indien

Le *Corbin* et le *Croissant* se sont retrouvés à Madagascar. Les hommes sont exténués et malades ; les navires ont beaucoup souffert durant la traversée. On compte beaucoup sur cette escale pour reposer les uns et réparer les autres. On va même la prolonger pendant plusieurs mois, sans parvenir à enrayer les maladies qui déciment les équipages :

« Nous enduremes bien du mal en cette île pendant trois mois que nous y séjournâmes. Nos navires étaient en fort pauvre état, le Croissant était tout couvert, et le nôtre qui n'en avait guère moins à la proue. On fit un pied à notre mât de misaine d'un arbre de

cette île. [...] On se hâtait extrêmement mais, de moment en moment, nos gens devenaient malades et, de jour en jour, ils mouraient les uns après les autres, ce qui fut cause que nous séjournâmes plus longtemps. Ainsi, après avoir raccourcir nos navires, il fallut aviser au départ. Pour cet effet, on fit provision de chairs pour les deux navires, qui n'étaient pas pourtant bien bonnes ni propres pour se garder, mais il s'en fallait servir. On la coupait lorsqu'elle était encore toute fraîche en tranches fort menues et déliées, puis on la salait aussitôt, et on la faisait sécher au soleil sur des cordes [...]. »

Malgré le faible nombre de marins en bonne santé (41 ont péri), les deux navires lèvent l'ancre le 15 mai 1602 à destination des îles Comores, avec l'espoir d'y trouver un air plus sain pour les malades. Ils y arrivent quelques jours plus tard. L'escale aux Comores est de courte durée : les deux navires en repartent le 7 juin, au bout de quinze jours. Un premier incident se produit le 1^{er} juillet ; le *Croissant* perd sa grande embarcation, qu'il remorquait derrière lui :

« Au point du jour, nous aperçûmes que le Croissant n'avait plus son grand bateau, qu'il trainait derrière lui depuis l'île de Saint-Laurent ; où on l'avait fait fort bien accommoder pour s'en servir au lieu de patache, car il avait été arrêté dès Saint-Malo entre notre général et la compagnie des marchands, de faire une patache en la plus prochaine terre où nous descendrions au-delà du cap de Bonne-Espérance. On avait même apporté à cet effet toute sorte de bois, comme un mât et des cordages [...]. La nuit passée, un grand coup de mer l'avait rempli d'eau et avait rompu la corde à laquelle il était attaché. »

La perte du grand canot est regrettable, mais le pire reste à venir.

Le naufrage du Corbin

Il semble y avoir quelques controverses sur la route à suivre mais, malgré la dangerosité des parages, les veilleurs manquent de vigilance :

« Le maître et le contre-maître avaient fait la débauche, et étaient ivres. Le feu qu'on tient d'ordinaire à la poupe pour voir et pour éclairer la boussole s'éteignit. Celui qui tenait le gouvernail pour l'heure, et qui avait aussi le soin du feu et de l'horloge de table s'endormit, avec le page qui l'accompagnait, comme c'est la coutume que le marinier qui gouverne a toujours un page près de lui. Et, ce qui est pire, on fit tourner le navire à l'Est trop tôt d'une demie heure, ou trois quarts d'heure au plus. Tellement qu'en cet état, étant tous endormis, le navire heurta rudement et toucha par deux fois un banc, et comme au bruit on s'éveillait en sursaut, il toucha tout soudain une troisième fois et se renversa sur le banc. Je vous laisse à penser en quel état tous ceux du navire pouvaient être, quel piteux spectacle c'était que de nous, quels cris et quels gémissements furent jetés, comme de personnes qui se sentent perdus et échoués la nuit sur une roche au milieu de la mer, n'attendant qu'une mort toute certaine. Les uns pleuraient et criaient de toute leur force, les autres se mettaient à prier, et d'autres se confessaient les uns les autres, et au lieu d'avoir un Chef pour nous commander et pour nous donner courage, nous en avions un qui nous affligeait et qui augmentait notre pitié. Car il y avait un mois et plus qu'il ne s'était pas levé du lit ; mais la crainte de la mort le fit incontinent lever tout en chemise, et tout faible qu'il était, et il se mit à pleurer parmi nous.

Le navire étant à demi renversé, nous coupâmes les mâts pour l'empêcher de renverser davantage, et puis tirâmes un coup de canon pour avertir le Croissant qu'il eut à se retirer de peur de se perdre avec nous. Mais il n'en était pas en danger, d'autant qu'il était bien derrière et qu'il faisait bon quart. Nous estimions tous que le navire allait

couler à fonds, d'autant que nous nous ne voyons rien du tout que de grosses vagues passer par-dessus nous [...]

Trois quarts d'heure plus tard, ou environ, l'aube du jour parut, grâce à quoi nous reconnûmes des îles voisines à cinq ou six lieues de distance au-delà des bancs, et le Croissant qui s'en allait à notre vue, et fort proche de nous, sans nous pouvoir secourir. Notre navire tenait ferme sur le côté, et s'étant échoué sur un banc, il pouvait encore ainsi durer quelque peu de temps, car le banc était de pierre et non pas de sable, auquel cas le navire fût tout à fait renversé, et s'enfonçant dedans nous eussions été tous noyés. Cela nous donna quelqu'espèce de consolation, et nous fit venir le courage d'essayer, par quelque moyen que ce fût, de sauver nos vies, et de tâcher à prendre terre, encore qu'avec tout cela il y avait peu d'espérance, vu le long espace de mer qu'il fallait passer auparavant que d'aborder, et encore après cela, nous courions hasard d'en être empêchés et d'être tués par ceux du pays.

Il fut donc avisé d'accoutrer quelque-chose propre pour nous porter, parce que nous n'espérions pas pouvoir tirer le galion ou bateau. On prit des mâtereaux, des vergues et de grosses pièces de bois que l'on nomme antennes [...] » On lia donc cela ensemble en forme d'une grande claie et, par-dessus, on y cloua plusieurs planches et plusieurs tables prises à l'intérieur du navire : on appelle cette sorte de claie un panguaye². Cela était suffisant pour nous porter tous facilement, et encore pour sauver une grande quantité de bagage et de marchandise. Nous travaillâmes après cette claie ou panguaye, tout ce que nous étions, et de toute notre force, depuis le point du jour jusque sur les deux heures après midi. Mais tout notre travail fut inutile, parce qu'il ne nous fut pas du tout possible de la passer au-dessus des bancs et de la mettre à flot ; ce qui nous faisait perdre tout courage et toute espérance. D'autant plus, comme je l'ai dit, qu'il y avait peu d'espoir de pouvoir utiliser le galion³, qui se trouvait à l'avant du navire, sous le deuxième pont, et tous les mâts étant coupés, il n'y avait point de moyen de mettre ni d'attacher aucune poulie pour l'enlever ; surtout que la mer était si grosse et si orageuse que les vagues passaient par-dessus le navire, de la hauteur d'une pique et plus, et que nous recevions à tous moments cette masse d'eau sur nous. Outre cela, la mer étant si fâcheuse, le galion n'eût pas résisté à cette violence.

Sur ces entrefaites, nous aperçûmes une barque qui venait de ces îles et tirait vers nous, comme pour nous reconnaître, mais elle ne s'approcha point que d'une demie lieue. Ce que voyant l'un des nôtres qui nageait le mieux se mit à la nage et alla vers elle, suppliant par toutes sortes de signes et de cris de nous secourir et de nous assister. Mais les hommes ne voulurent rien faire malgré son insistance, si bien qu'il fut contraint de revenir avec beaucoup de peine et de péril. [...]

Dans la situation désespérée où se trouve le navire et ses occupants, Pyrard observe le comportement inadmissible de certains membres d'équipage, ce qui le conduit à prononcer un jugement très sévère sur la moralité des gens de mer :

Au reste, je ne me puis assez étonner de ce qu'en cette misère et en ce désespoir, plusieurs des matelots et des mariniers qui étaient parmi nous, n'arrêtaient pourtant pas de boire et de manger et de consommer les vivres du navire, plus que leur nature ne

² Mot ne figurant dans aucun des dictionnaires consultés. Compte tenu du contexte, il s'agit certainement d'un radeau. Si quelqu'un connaît ce mot...

³ Il faut entendre ici par « galion » une embarcation de secours ou de service faisant partie de l'équipement du *Corbin*.

pouvait supporter, disant à nous autres qui leur reprochions, que comme nous étions tous perdus ils aimaient mieux mourir de la sorte et que la mort leur en serait plus douce. Ensuite, ils juraient et se battaient entre eux, et il y en eut quelques-uns qui rompirent les coffres de ceux qui étaient occupés à prier et qui ne pensaient plus aux choses du monde ; ils ne reconnaissaient plus leur capitaine, ne faisant pas plus attention à lui qu'à un de leurs compagnons ; ils disaient que puisque leur voyage était perdu et inutile, ils n'avaient plus à lui obéir. Cela, certainement, me faisait horreur, et je dirais volontiers que les gens de mer, qui sont de cette humeur, comme j'en ai remarqué plusieurs, laissent leur âme et leur conscience sur terre et n'en emportent point sur la mer, tant je les vois peu religieux et fort dénaturés et insolents.

La fin de l'aventure

Pyrard réussit finalement à prendre pied sur une île des Maldives, avec les survivants du *Corbin*. Mais ce n'est que le premier épisode de son aventure ; il va connaître une existence difficile pendant cinq ans aux côtés des naturels de cet archipel. Après quoi, l'île où il se trouve est envahie par des pirates du Bengale, qui vont accepter de le conduire aux Indes, où il va attendre patiemment le passage d'un navire en route pour l'Europe. Le 10 janvier 1610, enfin, il embarque avec deux de ses camarades sur un navire marchand allant dans la bonne direction. Après quelques tempêtes, une mutinerie de l'équipage et une grosse dérive vers l'ouest, le bateau se retrouve... au Brésil. Il en repart quelques mois plus tard, fait un détour par l'Espagne, puis retrouve enfin Laval en 1611, dix ans après son départ. GL



LA « POST OFFICE BOX » DES GALAPAGOS

La poste des baleiniers de jadis encore en usage

Par Alain Foulonneau

Alors que nous venons d'envoyer nos vœux, voici l'histoire d'un ingénieux système de relais postal inventé par les baleiniers du XVIII^{ème} siècle et encore en usage de nos jours.

Historique

Les campagnes de chasse à la baleine duraient plusieurs années car elles se faisaient autour du monde entier. Ainsi la campagne inaugurale du *Charles W Morgan*, lancé en 1841, dura trois ans et quatre mois⁴. Autant de temps où les marins ne pouvaient donner aucune nouvelle à leurs proches. A la fin du XVIII^{ème} siècle un capitaine eut l'idée créer un dépôt de courrier au niveau de l'Equateur et plus précisément aux Galapagos sur l'île de Floréana. Ce choix était dicté par le fait que cette île était une escale très fréquentée par les baleiniers car c'était une des rares sources d'eau douce de l'archipel. En outre les équipages pouvaient y faire provision de viande fraîche sous forme de tortues géantes abondantes à cette époque. Selon certains historiens cette initiative serait due au capitaine James Colnett. Ce capitaine était un ancien officier de James Cook. A la demande d'armateurs il avait mené une campagne d'exploration et de cartographie dans les îles Galapagos, dans le but de développer la chasse à la baleine près de cet archipel. En 1793, il installa sur un poteau un petit tonneau en bois ayant contenu auparavant du rhum ou du whisky. Mais d'autres historiens avancent que la pose de ce tonneau serait antérieure. Cette « boîte à lettre » avait été disposée un peu en retrait de la plage.

Le principe était simple ; tout marin pouvait y déposer une lettre, sans timbre, ni cachet bien entendu. En contrepartie tout marin qui rentrait à son port d'attache avait le devoir moral de regarder dans le tonneau et de prendre une lettre s'il pouvait la remettre lui-même à son destinataire, c'est-à-dire en pratique si ce dernier était du même port que lui.

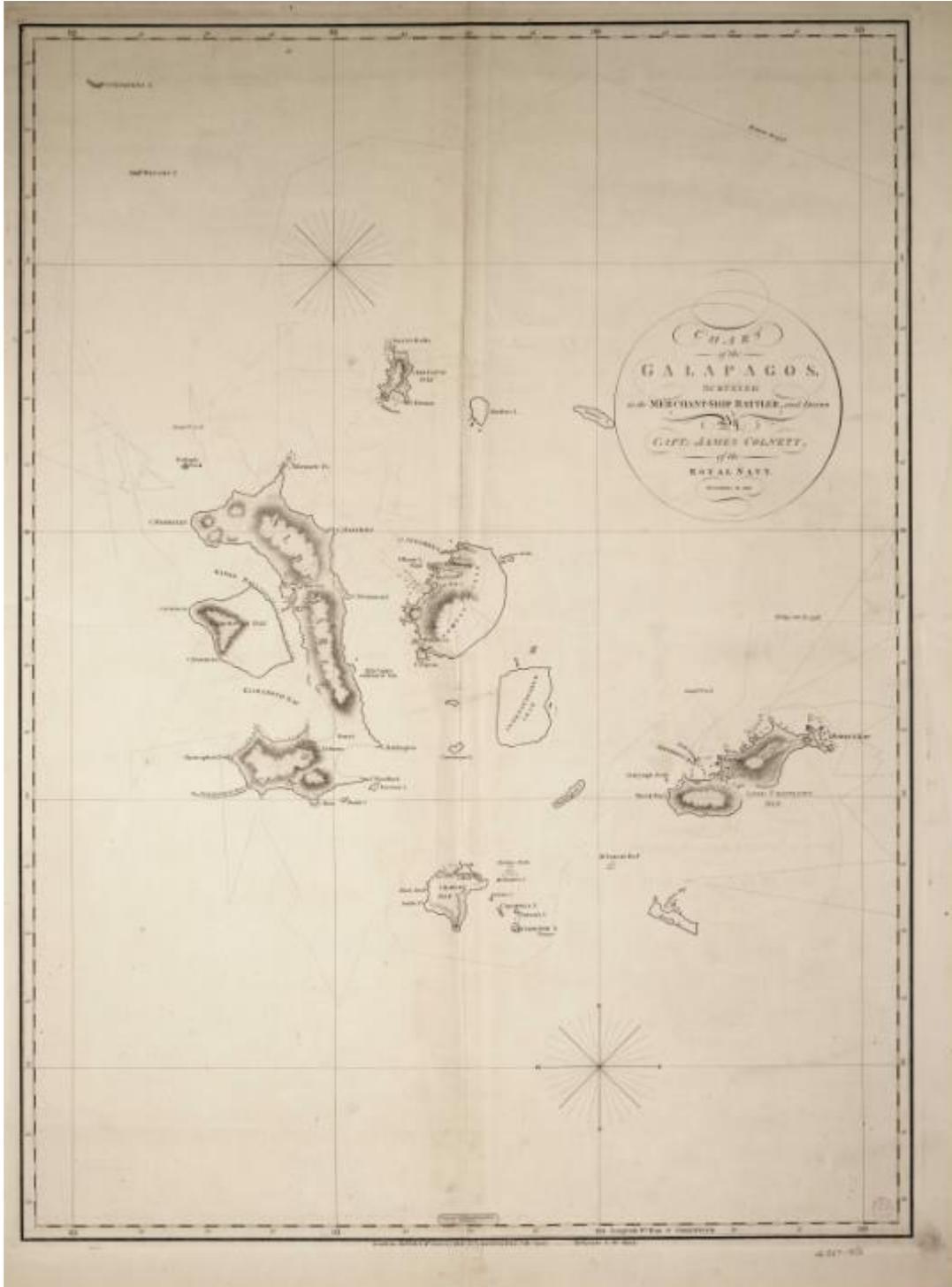
Ce système reposant sur la solidarité et l'honneur des marins a fonctionné pendant des décennies. Il n'a été trahi qu'en 1813 par le capitaine américain David Porter. Depuis 1812 les Etats-Unis et l'Angleterre étaient en guerre. David Porter commandait la frégate USS Essex et avait pour mission de décimer la flotte baleinière anglaise dans le Pacifique. Faisant escale à Post Office Bay de Floréana, il étudia les lettres déposées dans le tonneau pour en déduire le nom et la position des bâtiments anglais qu'il pourchassait. Il captura ainsi douze baleiniers et fit 360 prisonniers.

Le relais Post Office au XXI^{ème} siècle

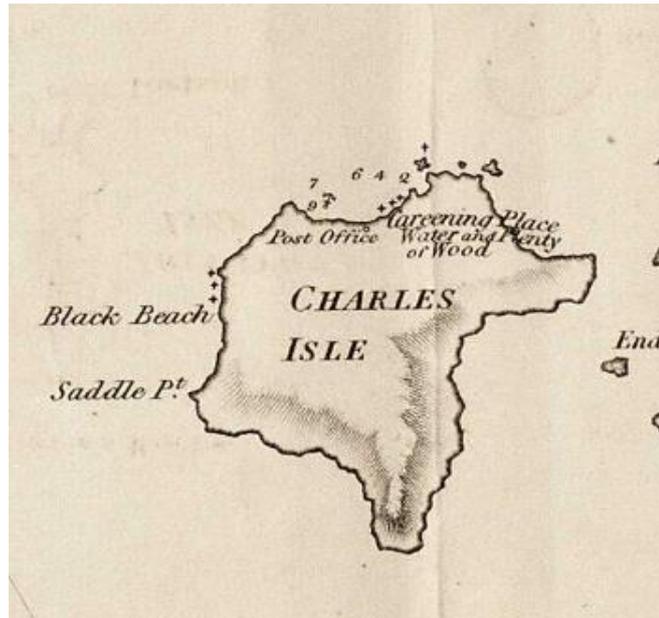
Le petit tonneau d'origine n'existe plus, mais il est remplacé régulièrement par une copie identique. Aujourd'hui ce sont les touristes qui l'utilisent. Ils y laissent des cartes postales avec leur adresse ou celle d'un proche. Mais ils doivent se conformer à la tradition. Ils doivent trier

⁴ Le baleinier *Charles W Morgan* est conservé au Mystic Seaport au Connecticut (voir « Navires de Mémoire, les navires qui ont marqué l'Histoire » par Guy Le Moing page 66)

les missives déposées par les précédents voyageurs et prendre celles qu'ils sont capables de remettre en mains propres à leur destinataire. Certains, cependant, se contentent de poster la lettre ou la carte quand ils sont de retour dans leur pays d'origine. Les guides touristiques accompagnateurs font remarquer que ce n'est pas respecter le principe d'origine.



Carte des Galapagos levée par James Colnett en 1793, corrigée en 1832. L'île Floréana appelée Charles Island par les Anglais (en l'honneur du roi Charles II) se trouve en bas à gauche.



Détail de la carte précédente. On y voit la mention Post Office.

Il y a quelques années le tonneau disparaissait sous les bois flottés portant les noms des bateaux ayant mouillé à Post Office Bay. Il semble que le gouvernement des Galapagos ait mis fin à cette pratique. Le tonneau a retrouvé son aspect dépouillé d'origine. Par contre, à l'intérieur, on trouve des cartes postales ou des lettres qui outre le nom et l'adresse de leurs rédacteurs portent la mention : « Do not transfer » (ne pas faire suivre). Ce n'est pas respecter le rôle du tonneau, mais néanmoins une manière de marquer son passage sans altérer le site du tonneau. AF



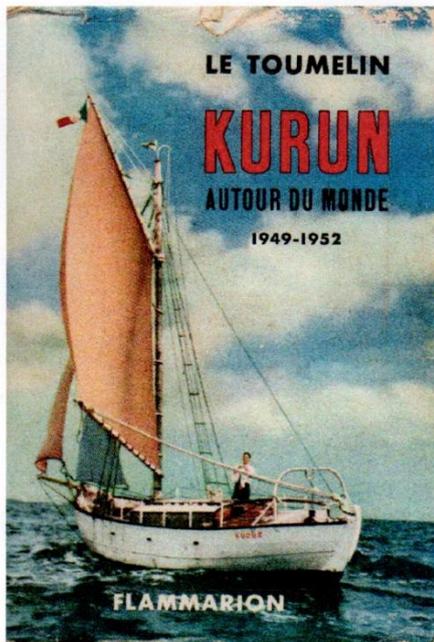
Le tonneau Post Office de l'île Floréana en décembre 2021 (photo Alain Foulonneau)

Jacques-Yves Le Toumelin à Post Office Bay

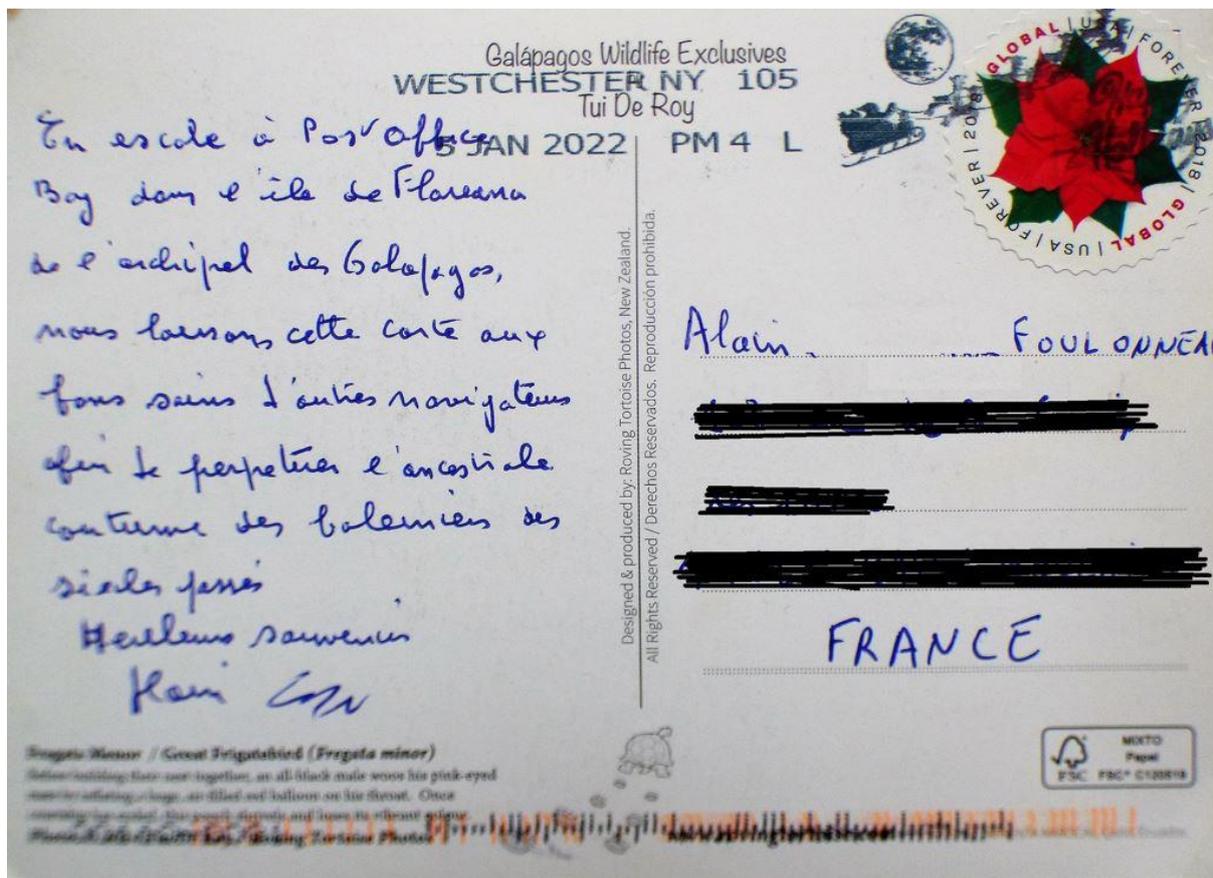
Le navigateur solitaire Jacques-Yves Le Toumelin, qui fit le tour du monde à bord du *Kurun* entre 1949 et 1952, a fait escale à Floréana, aux Galapagos. Voici ce qu'il dit de Post Office Bay dans son livre de souvenirs *Kurun autour du monde*.

Du temps des baleiniers, au siècle dernier, où le mouillage de Floreana était fréquenté, date l'histoire du fameux tonneau de Post Office Bay, que doivent connaître tous les collectionneurs de timbres.

En ce temps-là, où n'existaient ni la radio ni la poste aérienne, les marins avaient pris l'habitude de laisser leur courrier dans un tonneau planté en haut de la plage. Les navires qui, cales pleines, venaient se ravitailler à Floreana, avant de faire voile sur l'Amérique, prenaient les lettres du tonneau. Un jour, un marin eut l'idée de graver un tampon qui, après quelque résistance des postes officielles d'Amérique et de l'Équateur, fut admis comme affranchissement régulier. Ce curieux privilège subsiste de nos jours et le bureau postal de Post Office Bay garde cette particularité unique au monde. Floreana est le seul endroit de la terre où un quelconque voyageur peut expédier autant de lettres qu'il lui plaît pour toutes destinations en utilisant lui-même le tampon qui est à sa disposition dans le tonneau et sans payer d'affranchissement !



Le Toumelin indique qu'il y avait un tampon dans le tonneau pour affranchir les lettres, même si cela était gratuit. Hélas je ne l'ai pas vu. Je n'ai pas vu non plus de lettre ou de carte avec le cachet de ce tampon. Mais j'ai un doute. Ai-je bien regardé dans le fond du tonneau ? En effet les courriers sont maintenant déposés dans des sacs en plastique transparents, sans doute pour les préserver de l'humidité. Bien entendu ces sacs ne sont pas clos, ils peuvent, et doivent même être ouverts pour que l'on puisse prendre les courriers susceptibles d'être distribués. Mais ce faisant on néglige peut-être de regarder dans le fond du tonneau. Dommage un cachet de cet endroit insolite aurait été un bon souvenir. Alain Foulonneau



La carte postale des Galapagos

Dernières nouvelles d'Alain Foulonneau :

Bonjour Guy,
 Un petit message rapidement. Juste pour te dire que j'ai trouvé il y a deux jours dans ma boîte à lettre la carte que j'avais déposée dans le tonneau des baleiniers à Floréana. Elle a été postée dans le district de New York. La tradition n'a donc pas été entièrement respectée puisque cette carte ne m'a pas été remise en mains propres. Néanmoins je suis content de l'avoir reçue. Je me demande ce qui a motivé un américain à me l'envoyer. Peut-être était-ce un expatrié français ? Je ne le saurai jamais, il n'a pas laissé son adresse.
 Bien amicalement
 Alain



L'histoire maritime illustrée par les timbres

L'ATTAQUE DE PEARL HARBOR PAR LES JAPONAIS (7 décembre 1941)

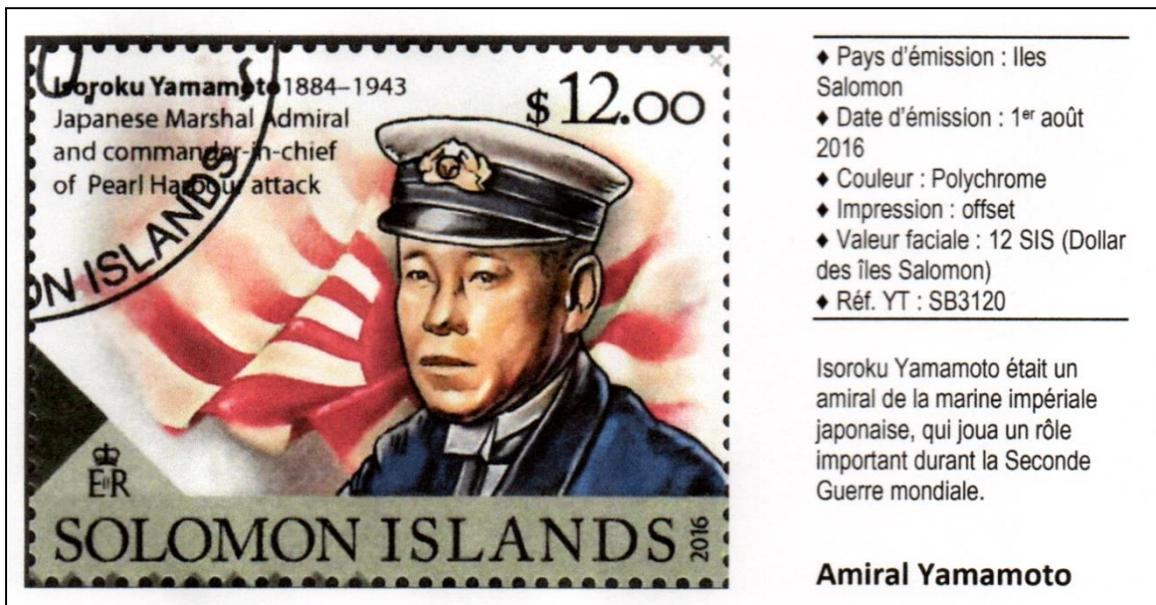
Par Guy Le Moing

Les deux premières années de la Seconde Guerre mondiale avaient été essentiellement européennes, ce qui avait éloigné les puissances occidentales des problèmes asiatiques. Le Japon comptait bien profiter de cette circonstance pour étendre sa zone d'influence en Extrême-Orient. Il ne se faisait pas d'illusion, toutefois, sur la réaction prévisible des États-Unis ; les relations entre les deux pays étaient en effet très tendues depuis la guerre contre la Chine de 1937 et surtout depuis le pacte tripartite de 1940⁵.

Le plan de l'amiral Yamamoto

Dès le début de l'année 1941, l'amiral Isoroku Yamamoto, commandant en chef des forces navales japonaises, échauffa un plan ambitieux pour permettre au Japon de contenir l'Amérique, le temps d'effectuer un vaste coup de filet sur l'Asie du Sud-est. Ce plan comportait deux phases :

- 1) Détruire la flotte américaine du Pacifique, basée à Hawaï ;
- 2) Lancer une vaste opération navale et terrestre en direction de la Malaisie, de la Birmanie, de Hongkong, de Singapour et des Philippines.

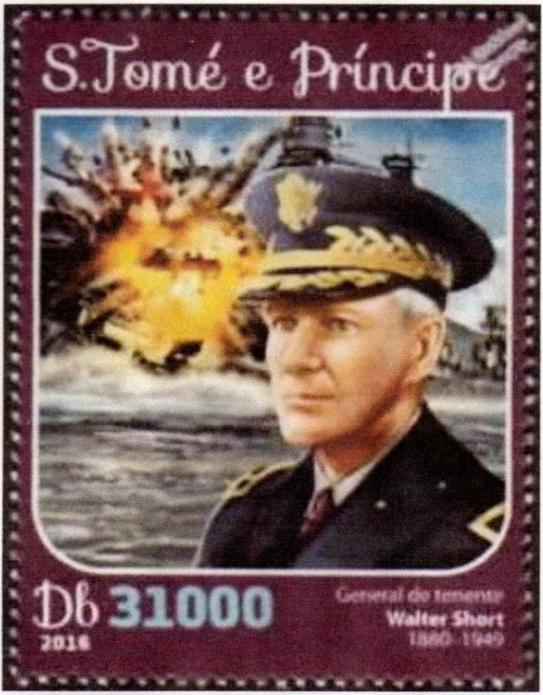


⁵ Pacte entre l'Allemagne, l'Italie et le Japon.

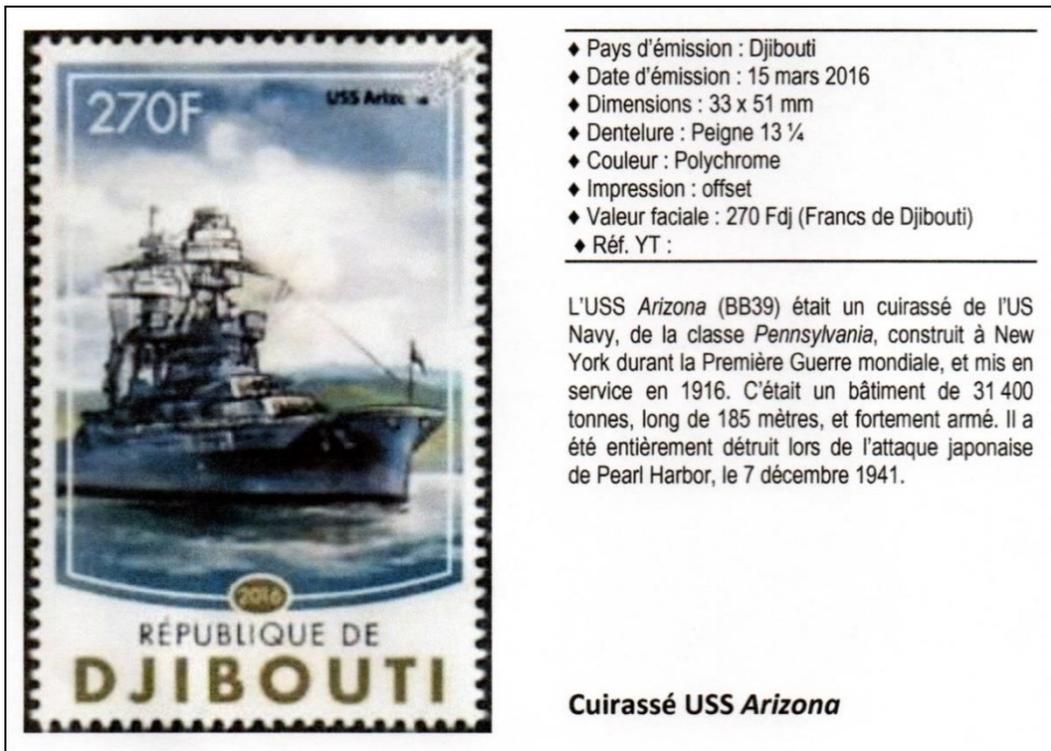
La flotte américaine de Pearl Harbor en 1941

Le premier volet du projet était essentiel dans l'esprit de Yamamoto, qui affirmait : « *Si nous devons faire la guerre à l'Amérique, notre seule chance de vaincre serait de détruire la flotte américaine dans les eaux d'Hawaï.* » Cette flotte stationnait dans la base navale de Pearl Harbor, située sur l'île de Oahu (archipel d'Hawaï), au milieu de l'océan Pacifique. Elle comprenait une centaine de bâtiments de l'U.S. Navy, protégés par d'importantes forces terrestres et aéronavales. Il s'agissait, pour l'essentiel, de deux porte-avions (l'*Enterprise* et le *Lexington*)⁶, de neuf cuirassés (le *Nevada*, l'*Arizona*, le *Tennessee*, le *West Virginia*, le *Maryland*, l'*Oklahoma*, le *Pennsylvania*, l'*Utah* et le *California*), de croiseurs, de destroyers, de sous-marins, de mouilleurs de mines, de canonnières, de bâtiments logistiques (ravitailleurs, ateliers), de remorqueurs, etc.

Le 7 décembre 1941, 25 000 hommes se trouvaient sur la base de Pearl Harbor, ainsi que quatre-vingt navires environ (vingt-huit destroyers, neuf croiseurs, neuf cuirassés, quatre sous-marins et une trentaine de navires auxiliaires) et approximativement trois cents avions. Le général Walter Short commandait les forces terrestres ; l'amiral Husband Kimmel, les forces navales.

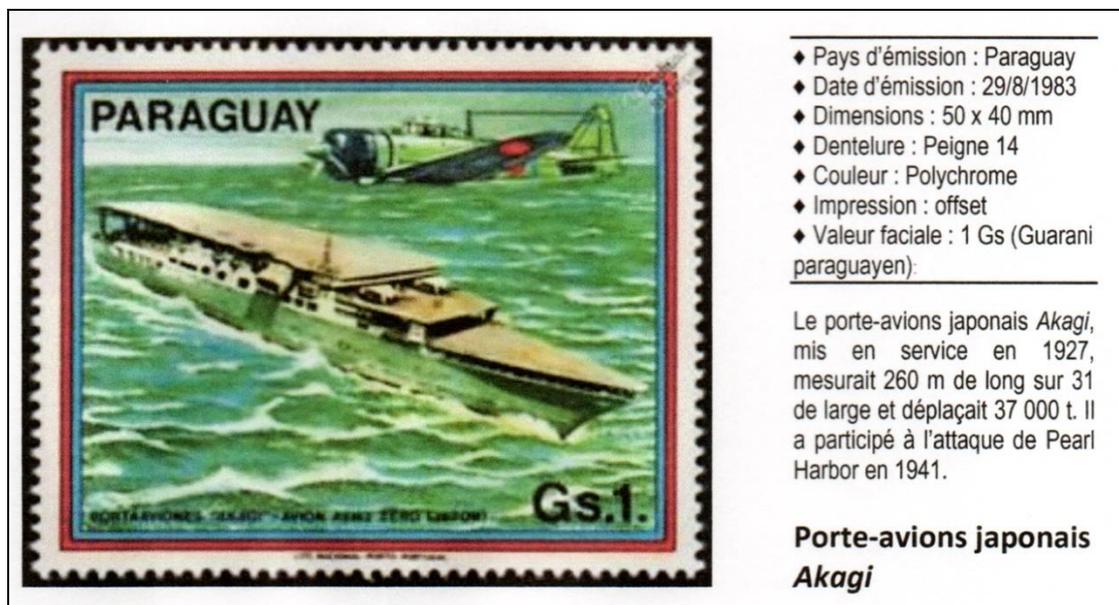
	<ul style="list-style-type: none">◆ Pays d'émission : Sao Tomé-et-Príncipe◆ Date d'émission : 16 janvier 2016◆ Dimensions : 40 x 51 mm◆ Dentelure : Peigne 13 ¼◆ Couleur : Polychrome◆ Impression : offset◆ Valeur faciale : 31 000 Db (Dobra santoméen)◆ Réf. YT : ST 5229
<p>Walter Short (1880-1949) était un lieutenant général de l'armée américaine et le commandant responsable de la défense de la base de Pearl Harbor pendant l'attaque japonaise du 7 décembre 1941. A la suite de ce désastre militaire, il a été rétrogradé.</p>	<p>Walter Short</p>

⁶ Ces porte-avions n'étaient pas à Pearl Harbor le jour de l'attaque japonaise.



Les préparatifs japonais de l'attaque

L'attaque devait bénéficier, pour réussir, d'un total effet de surprise ; elle fut préparée dans le secret absolu pendant la plus grande partie de l'année 1941. À la mi-novembre, les navires japonais prirent la mer discrètement et séparément, puis se rassemblèrent dans l'archipel des Kouriles. Ils étaient plus de trente : six porte-avions (l'*Akagi*, le *Kaga*, le *Zuikaku*, le *Shokaku*, le *Hiryu* et le *Soryu*), deux cuirassés (le *Hiei* et le *Kirishima*), trois croiseurs (le *Tones*, le *Chikuma* et l'*Abukuma*), neuf destroyers, trois sous-marins, huit pétroliers. La date de l'attaque avait été fixée au 7 décembre ; ce jour, en effet, était un dimanche, et les Japonais comptaient sur une vigilance relâchée des défenseurs américains.



L'attaque

Vers 6 h 30, plus de 180 avions décollèrent des porte-avions japonais : 40 avions torpilleurs, 100 bombardiers et 43 chasseurs. Ils effectuèrent sans difficultés les 90 minutes de vol qui les séparaient de leur objectif. A 7 h 50, ils atteignirent l'île. La DCA restant muette, ils purent piquer et faire usage de leurs armes. Cette première vague d'attaque surprit complètement les Américains. Les gros bâtiments – en particulier les cuirassés – furent ravagés par une pluie de bombes, sans réagir. La confusion fut totale sur les navires en flammes ; les morts et les blessés se comptaient par centaines. A 8 h 30, lorsque le dernier avion s'éloigna après avoir accompli sa mission, une seconde vague de 170 appareils apparut à l'horizon. Elle attaqua dix minutes plus tard et fit de nouveaux dégâts aux navires et aux installations terrestres. A 9 h 45, tout était terminé. La défense américaine, prise au dépourvu par la brutalité de l'attaque, s'était montrée inopérante.



Bilan des pertes

La flotte américaine était décimée. Le cuirassé *Arizona* avait explosé (1 100 morts) ; l'*Oklahoma* avait coulé (400 morts) ; le *West Virginia* et le *California* étaient gravement endommagés et reposaient sur le fond, bien que leurs superstructures soient apparentes ; le *Pennsylvania* et le *Tennessee* avaient subi des avaries graves. Les croiseurs *Raleigh*, *Helena* et *Honolulu* étaient perdus, ainsi que les destroyers *Cassin* et *Shaw*. Près de 200 avions avaient été détruits, et une soixantaine étaient endommagés. En comparaison, les pertes japonaises étaient dérisoires (une trentaine d'avions détruits et cinq sous-marins de poche).

ATTAQUE DE PEARL HARBOR – BILAN DES PERTES

ETATS-UNIS

Navires coulés ou endommagés

Oklahoma (cuirassé)¹, *Arizona* (cuirassé)¹, *West-Virginia* (cuirassé)², *California* (cuirassé)², *Nevada* (cuirassé)², *Maryland* (cuirassé)³, *Tennessee* (cuirassé)³, *Pennsylvania* (cuirassé)³, *Helena* (croiseur)³, *Honolulu* (croiseur)³, *Raleigh* (croiseur)³, *Cassin* (destroyer)², *Downes* (destroyer)², *Shaw* (destroyer)², *Utah* (navire cible)¹, *Curtis* (ravitailleur d'avions)³, *Vestal* (navire atelier)³.

Avions détruits ou endommagés

188 avions détruits⁴, 63 avions endommagés⁴.

Pertes humaines

2 403 Américains tués⁴, 1 178 blessés graves⁴.

JAPON

Navires coulés ou endommagés

5 sous-marins de poche⁴

Avions détruits ou endommagés

Une trentaine⁴

Pertes humaines

55 tués dans les avions abattus⁴, 8 tués dans les sous-marins de poche⁴.

NOTES :

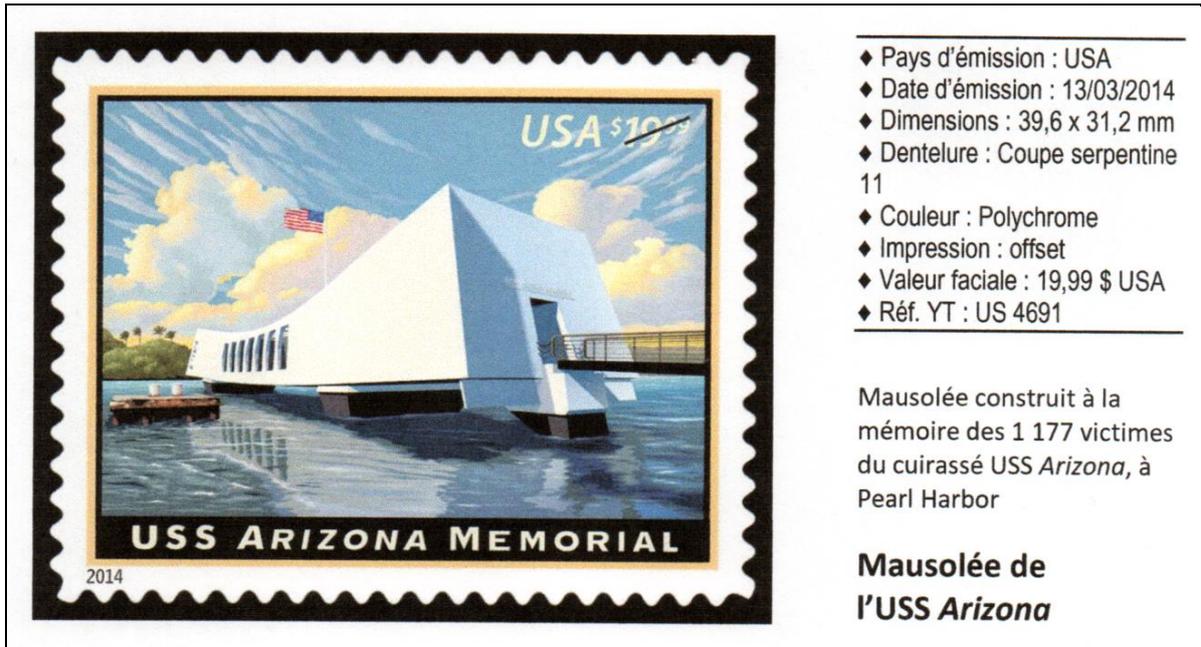
¹ Navires coulés non récupérés

² Navires coulés puis renfloués et remis en état

³ Navires plus ou moins endommagés

⁴ Source : J.-J. Antier : *Les grandes batailles navales de la Seconde Guerre mondiale*

De tous les navires américains coulés, le cuirassé USS *Arizona* détient le triste record des pertes humaines. L'incendie du navire dura trois jours avant son naufrage. La destruction de l'*Arizona* entraîna la mort de 1 177 hommes, soit la moitié des victimes américaines de Pearl Harbor. En leur mémoire, un mausolée a été construit au-dessus de l'épave, sans la toucher. Ce *memorial*, uniquement accessible par bateau, est visité, chaque année, par plus d'un million de personnes.



- ◆ Pays d'émission : USA
- ◆ Date d'émission : 13/03/2014
- ◆ Dimensions : 39,6 x 31,2 mm
- ◆ Dentelure : Coupe serpentine 11
- ◆ Couleur : Polychrome
- ◆ Impression : offset
- ◆ Valeur faciale : 19,99 \$ USA
- ◆ Réf. YT : US 4691

Mausolée construit à la mémoire des 1 177 victimes du cuirassé USS *Arizona*, à Pearl Harbor

Mausolée de l'USS Arizona

Conséquence immédiate : entrée en guerre des USA contre le Japon

Aux États-Unis, la nouvelle fut rendue publique en début d'après-midi et provoqua une vague de colère. Dès le lendemain, le président Roosevelt demanda au Congrès de déclarer la guerre au Japon ; la décision fut votée en moins d'une heure. GL (Texte en partie extrait de l'ouvrage : *Et l'Océan fut leur tombe*)



RUBRIQUES

JADIS ET NAGUÈRE

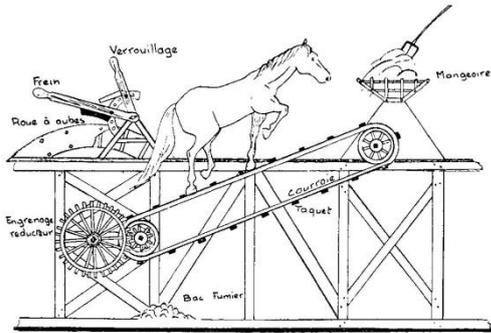
Anecdotes et faits divers tirés de l'histoire maritime

Un curieux bateau fluvial, mû par un cheval embarqué, « le Zoolique »

L'Erdre est une belle rivière, qui se jette dans la Loire à Nantes. Elle traverse des paysages superbes, mais elle est dépourvue de chemin de halage. Avant l'invention du moteur, les bateaux qui

la fréquentaient devaient donc utiliser la seule force des vents ou des rames.

Vers 1820, cependant, un Nantais nommé Guilbaud eut une idée plus originale : il inventa un dispositif actionné par un cheval embarqué à bord du bateau. L'animal, attiré par une mangeoire de nourriture, marchait sur un plan incliné mais n'avancait pas : c'est le sol qui se déroba sous ses pas, en entraînant un mécanisme couplé à une roue à aubes. Le plan incliné sur lequel il marchait était une large courroie de cuir ; elle était munie de tasseaux, afin que les sabots du cheval prennent appui ; elle entraînait deux tambours placés à des niveaux différents.



Le « Zoolique » du Nantais Guilbaud

Le dispositif fut breveté le 2 novembre 1821, sous le numéro 1324, et obtint, en 1824, une médaille à l'Exposition de Paris. Le bateau de M. Guilbaud assura pendant plusieurs années un service régulier entre Nantes et Nord-sur-Erdre ; il pouvait transporter trente à quarante personnes avec 25 kg de bagage. Les comptes rendus de l'époque affirmaient que « l'animal n'épuise pas davantage ses forces que celui qui effectue à terre un travail ordinaire ». La mise au point de la machine à vapeur, à cette époque, entraîna la mise à la retraite anticipée de ce valeureux animal. GL (Source : *Les Cahiers des Salorges*, n°23, 1974).

Pourquoi Greenwich, est devenu le méridien origine ?

La détermination de la longitude à la mer fut longtemps un problème quasi insurmontable. Il ne trouva sa solution qu'au XVIII^e siècle, lorsque les chronomètres devinrent suffisamment performants pour pouvoir être embarqués. Quand le matériel et la méthode furent au point, géographes et navigateurs se trouvèrent confrontés à un choix difficile : définir le « méridien zéro », c'est-à-dire la référence par rapport à laquelle ils allaient exprimer leur position. Pour les latitudes, la question ne s'était pas posée : l'équateur avait été naturellement adopté comme « parallèle zéro ». Pour les longitudes, aucun méridien ne se distinguait des autres, et le choix restait arbitraire.

Le problème n'était pas nouveau. Ptolémée, déjà, s'était posé la question au II^e siècle. Dans sa *Géographie*, il avait placé le méridien origine dans une des îles Canaries, l'île de Fer. Pendant des siècles, le « méridien de Ferro » était ainsi resté la référence pour les cartographes.

À partir du XVII^e siècle, époque où furent fondés les premiers observatoires nationaux, tous les pays revendiquèrent le méridien origine. Le Danemark le plaça à Copenhague, la Norvège à Christiania (Oslo),

l'Espagne à Madrid, la Russie à Pulkowa (Saint-Pétersbourg), les cartographes indiens à Ujjain, les Anglais à Greenwich (Londres), les Français à Paris, etc. À l'intérieur d'un même pays, tout le monde n'était pas toujours d'accord ; certains astronomes anglais, par exemple, le faisaient passer par l'église Saint-Paul de Londres, d'autres par l'observatoire de Greenwich ! À l'aube de la mondialisation, au XIX^e siècle, il devint urgent de remédier à ce désordre.

Une conférence internationale, réunissant vingt-cinq pays, se tint à Washington en octobre 1884. Elle avait pour objet de normaliser le partage du globe en fuseaux horaires et de choisir le méridien zéro des longitudes. Les Britanniques réussirent à convaincre la plupart des délégations de choisir LEUR méridien origine ; ils se disaient prêts, en contrepartie, à adopter le système métrique (ce qu'ils n'ont toujours pas fait !). Vingt-trois pays votèrent donc la résolution suivante : « La conférence propose aux gouvernements représentés ici l'adoption du méridien passant par le centre de l'instrument situé à l'Observatoire de Greenwich comme méridien initial pour la longitude. » Saint-Domingue vota contre ; la France et le Brésil s'abstinrent.

La France, bien entendu, ne se pressa pas de mettre en pratique les résolutions de la conférence de Washington. Elle adopta même sa propre « heure nationale » (loi du 14 mars 1891) et conserva le méridien de Paris comme origine des longitudes. Ce n'est qu'en 1911, par la loi du 9 mars, qu'elle se rallia au système horaire international, sans toutefois évoquer explicitement le problème du méridien.

9 = 10 mars 1911. — Loi portant modification de l'heure légale française, pour la mettre en concordance avec le système universel des fuseaux horaires (?) (*Journ. off.* du 10 mars 1911).

Article unique. L'heure légale en France et en Algérie est l'heure, temps moyen de Paris, retardée de neuf minutes vingt et une secondes.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

La loi du 9 mars 1911

Que reste-t-il aujourd'hui du méridien de Paris ? Quelques longitudes fantaisistes sur de vieilles cartes. Quelques médaillons sur les pavés de la capitale, rappelant le tracé de l'ancienne ligne de référence. GL



Sur les pavés de Paris, 135 médaillons « Arago » rappellent le tracé de l'ancien méridien de référence

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



Le même à 20 ans !

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