

# SILLAGES

---

## LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

---

N° 46

Janvier 2023

---

### SOMMAIRE

- BONJOUR ..... 1
  - PLUS DE TROIS SIECLES AVANT J.-C. – Le fabuleux voyage de Pythéas, par G. Le Moing ..... 1
  - MYSTERES ET LEGENDES – Y avait-il un trésor à bord de la *Reine du Sud* ?, par A. Foulonneau ..... 9
  - RUBRIQUES – Anniversaires – Insolite – Sciences et techniques – Courrier des lecteurs – Les ouvrages de Guy Le Moing – Un dernier mot.....29
- 
- 

### BONJOUR

Une nouvelle année a commencé. Je souhaite à toutes les lectrices et à tous les lecteurs de SILLAGES qu'elle leur apporte beaucoup de bonheur, dans leur vie personnelle et professionnelle.

SILLAGES continue. J'en ai très légèrement modifié la présentation pour mieux mettre en valeur la partie « rubriques » à laquelle je souhaite donner plus d'importance.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce nouveau numéro.

Amicalement,

Guy

Plus de trois siècles avant Jésus-Christ

## LE FABULEUX VOYAGE DE PYTHÉAS LE MASSALIOTE

Par Guy LE MOING

Au IV<sup>e</sup> siècle avant J.-C., la civilisation occidentale se concentrait sur le pourtour de la Méditerranée. Si la navigation était intense sur cette mer, peu de marins osaient franchir les colonnes d'Hercule (c'est-à-dire le détroit de Gibraltar) pour aller affronter les dangers de l'océan mystérieux. Un navigateur marseillais du nom de Pythéas fit cette expérience vers l'année 330 av. J.-C. ; il effectua un fabuleux voyage vers l'Europe boréale, et en rapporta une masse d'observations géographiques et astronomiques.

## Le monde occidental en 330 av. J.-C.

**Les civilisations méditerranéennes** – Durant la seconde moitié du IV<sup>e</sup> siècle avant J.-C., le monde antique est en pleine mutation. La République de Rome s'organise lentement avant de rayonner bientôt sur le monde occidental. La civilisation grecque, à l'inverse, a amorcé son déclin. Après avoir atteint les plus hauts niveaux, elle s'est épuisée au cours du V<sup>e</sup> siècle par la longue guerre qui a opposé Athènes à Sparte (Guerre du Péloponnèse, 431-404 av. J.-C.). Cet affaiblissement a favorisé l'ascension de Philippe II de Macédoine puis de son fils Alexandre le Grand, qui ont pris le pouvoir avant de se tourner vers l'Asie.

La Méditerranée, quant à elle, connaît toujours une activité maritime intense, grâce, en particulier, à deux peuples de marins : les Phéniciens et les Phocéens.

Les Phéniciens, installés dans l'actuel Liban, ont longtemps régné en maîtres sur la Méditerranée et le commerce maritime. Ils ont fondé des comptoirs commerciaux sur la côte nord-africaine, dont le plus puissant est Carthage. Carthage a essaimé à son tour et, au IV<sup>e</sup> siècle avant J.-C., elle domine les côtes de la Méditerranée occidentale jusqu'au détroit de Gibraltar, qu'elle contrôle.

À l'époque où les Phéniciens créent Carthage, une autre population de marins fonde des colonies rivales en Méditerranée occidentale ; ce sont les Phocéens. Phocée est un port grec de la mer Égée, sur la côte de l'Asie mineure. Unie avec les cités voisines, elle formait une confédération prospère, qui créa de nombreuses colonies, en particulier Massalia (Marseille) et Alalia (en Corse). C'est à Massalia que se situe notre histoire.

**Massalia ou Marseille** – La colonie phocéenne de Massalia, fondée vers 600 avant J.-C., se développe rapidement. Après la chute de la cité-mère, en 546 av. J.-C., de nombreux habitants émigrent vers Massalia et Alalia, ce qui favorise la prospérité de ces deux villes, désormais indépendantes de la Grèce et livrées à elles-mêmes. Massalia s'agrandit et fonde ses propres colonies (Avenio (Avignon), Agathé Tyché (Agde), Antipolis (Antibes), Nikaïa (Nice), etc.). On l'appelle parfois « la Nouvelle Phocée ». Elle s'entoure de murailles afin de se protéger des Étrusques et des Barbares ; on doit les agrandir souvent, ce qui témoigne de la vitalité de la ville. C'est là, au milieu du IV<sup>e</sup> siècle, que vit un marin, féru d'astronomie, nommé Pythéas.



Massalia, imaginée par un artiste

**Pythéas le Massaliote** – Pythéas a laissé une œuvre écrite, mais elle ne nous est pas parvenue. Ce qu'on sait de lui se trouve dans des citations de ces documents, faites par des tiers souvent malveillants. Il en résulte que les questions qu'on se pose à son égard restent souvent sans réponses certaines. Par exemple :

◆ Qui était vraiment Pythéas ? De la vie de Pythéas, on ne sait pratiquement rien. Était-ce un armateur ou un marin féru d'astronomie ? Ou bien un astronome attiré par la mer ? La seule chose que l'on sache, c'est qu'il avait des compétences dans les deux domaines, scientifique et maritime.

◆ Quand vivait-il ? La chronologie elle-même est incertaine. Après quelques hésitations, la tendance actuelle des historiens est de situer son exploit durant la seconde moitié du IV<sup>e</sup> siècle avant J.-C. Les plus prudents disent « entre 340 et 310 av. J.-C. ». D'autres resserrent un peu la fourchette : « entre 330 et 320 av. J.-C. ».

◆ Pourquoi (et pour qui) a-t-il entrepris ce voyage ? Il est peu probable que Pythéas ait entrepris cette lointaine expédition de sa propre initiative et à ses frais. Les principales hypothèses sont les suivantes (et elles ne sont pas forcément exclusives entre elles) :

- Chercher une route maritime de l'étain et de l'ambre, afin de suppléer à l'insécurité des routes terrestres et de faire face à la concurrence carthaginoise.

- Déterminer les limites de l'écoumène, c'est-à-dire de la partie habitée du globe terrestre. Cette question était alors d'actualité. Aristote avait démontré récemment que la terre était une sphère. Dans l'esprit de nombreux géographes, la partie habitée de cette boule (l'écoumène) se réduisait à une zone circulaire, limitée par un vaste océan périphérique. Explorer le pourtour de l'écoumène pouvait avoir un impact géopolitique important, à une époque où Alexandre le Grand voulait conquérir le monde.

- Chercher un « passage nord-est » permettant de contourner l'Europe par le nord.

- Répondre à un appel du grand large.

◆ Avec quel(s) navire(s) ? Sur ce point également l'imagination de certains historiens est fertile. Plusieurs ont parlé d'une trière (voire de deux). La trière était un navire de guerre, nécessitant un grand nombre de rameurs, ce qui ne correspondait guère aux besoins de Pythéas. D'autres ont pensé à une *pentécontère*, galère mixte (rame et voile) ; c'est encore un grand navire, mais avec cinquante rameurs seulement ; par ailleurs, c'est un bâtiment phocéén traditionnel. Autre possibilité, le *catascopium* ; c'est une petite galère mixte rapide, propulsée par dix rameurs ; elle est souvent utilisée comme « éclaireur » dans les missions militaires ; Jal la définit ainsi dans son *Glossaire* : « Navire léger propre à la découverte, ce qu'aujourd'hui on appelle en France un aviso. »

## L'itinéraire de Pythéas

**De Massalia à la pointe de l'Armorique** – Pythéas quitte Massalia sans doute au début du printemps, à l'époque où la navigation reprend en Méditerranée, après l'interruption hivernale. Il atteint en quelques jours le détroit des Colonnes d'Hercule (Gibraltar), occupé et contrôlé par les Carthaginois, mais ouvert à cette époque. Arrivé dans l'Atlantique, il passe devant la colonie carthaginoise de Gadès (Cadix) et longe la côte ibérique vers le nord. Massalia possède plusieurs comptoirs sur ce littoral ; peut-être y fait-il de brèves escales techniques. Arrivé au cap Ortegal, il fait route vers l'extrémité de l'Armorique, mais on ne sait pas s'il s'y rend en ligne droite ou s'il longe la côte du golfe de Gascogne.

**Les îles Cassitérides** – Ayant contourné l’extrémité de la péninsule armoricaine, Pythéas entre dans la mer Celtique ou « mer de l’Étain » (la Manche), et fait route vers les îles Cassitérides, nom que l’on donne alors à l’extrémité ouest de la Cornouaille anglaise et aux Sorlingues. Il double le cap Belerion (Land’s End) à la recherche des lieux où l’on exploite le minerai d’étain à ciel ouvert.

### **Le minerai d’étain de la Cornouaille anglaise**

« Sur ce promontoire britannique qui s’appelle le Belerion, les habitants sont extraordinairement bien disposés envers les étrangers, et par suite de leurs relations avec les marchands étrangers, leurs mœurs se sont tout à fait adoucies. Ces gens exploitent l’étain en traitant avec habileté le minerai qui le contient. Ce minerai consiste en quartiers rocheux contenant des excroissances terreuses. C’est de ces excroissances terreuses que, par un travail attentif de triage et de fusion, ils obtiennent l’étain pur. [...]

À la marée basse, en effet, le passage étant à sec, ils transportent dans cette île [l’île d’Ictis\*], sur des charriots, de grandes quantités d’étain. Il y a quelque chose de bien particulier dans ce qui se passe pour ces îles toutes proches entre la côte britannique et l’Europe : à marée haute, en effet, le passage se remplissant, elles font l’effet d’être des îles, mais à marée basse, la mer s’étant retirée et ayant laissé le sol largement à sec, elles apparaissent comme des presqu’îles. C’est donc là que les marchands étrangers viennent faire leurs achats aux indigènes et c’est de là qu’ils font transporter cet étain en Gaule. »

Diodore de Sicile

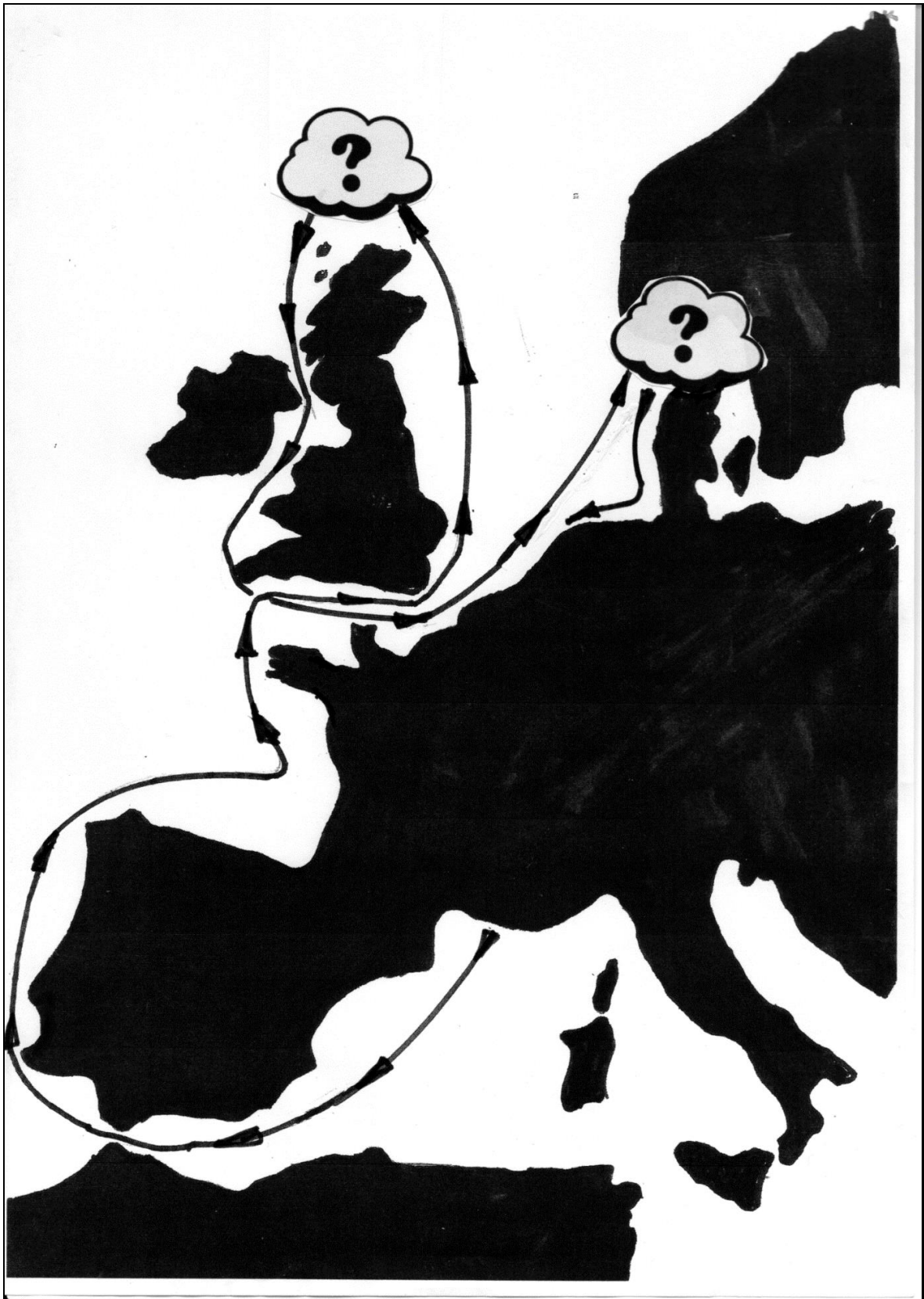
\*Ictis serait le Saint Michael’s Mount, en Cornouailles

**En route vers l’extrémité septentrionale du monde** – Pythéas double le cap Kantion (qui aurait donné son nom au Kent) et s’engage dans la mer du Nord, en suivant la côte est de la (Grande) Bretagne. Chemin faisant, il entretient de bonnes relations avec les habitants locaux. Il atteint bientôt l’archipel des Orcades, au nord de l’Écosse actuelle.

Existe-t-il des terres encore plus au nord ? Il interroge les habitants et discerne une affirmation, dans leurs réponses difficiles à comprendre. Ce n’est pas la première fois qu’il entend parler d’une île mystérieuse, située aux confins septentrionaux du monde connu, « par delà le souffle de Borée, le vent du nord ». De nombreux écrivains ont parlé d’une fabuleuse *Hyperborée*. Au point où il est rendu, Pythéas estime ne pas avoir le choix : il va aller voir.

**« Ultima Thulé » : Thulé du bout du monde** – Pythéas est allé voir cette île, qu’il appelle Thulé, mais il n’a rien indiqué permettant de l’identifier. La seule précision qu’il donne est qu’elle se situait à six jours de mer du nord de l’Écosse ; il la décrit comme une terre agréable où l’on cultive le blé et où l’on élève des abeilles ; au-delà de cette île, par contre, la mer n’est plus navigable : elle est comme coagulée et forme une sorte de « poumon marin ». Ce sont là les seuls éléments dont on dispose pour l’identifier, ce qui laisse une grande place à l’imagination !

Six jours de mer ? À quatre nœuds, cela représente environ 1 000 km. À six nœuds, environ 1 500 km. Ces distances nous mènent aux environs du cercle polaire : au nord-ouest, en Islande ; au nord-est, sur la côte de Norvège. On peut également envisager une destination plus proche (les îles Shetland, par exemple) ou plus lointaine (le Groenland). Quant au « poumon marin », il n’apporte guère de précision : il s’agit sans doute du « pack » résultant de la fonte des glaces l’été.



L'itinéraire de Pythéas

À vrai dire, les indications qui nous sont parvenues de Pythéas rendent impossible toute identification de Thulé. Les prétendues certitudes des uns ou des autres doivent donc être prises avec prudence<sup>1</sup>.

**Autre énigme : la Baltique** – Après Thulé, Pythéas redescend vers le sud, jusqu'à atteindre l'embouchure du Rhin. Il continue vers l'est mais, ici encore, il nous décrit des contrées difficiles à identifier. Il signale, par exemple, un golfe immense, plein d'îles de toutes tailles. Cette incertitude sur les lieux décrits ne permet pas de savoir jusqu'où il est allé vers l'est. Jusqu'au Jutland ? Sans doute. Plus loin ? C'est-à-dire en mer Baltique voire dans le golfe de Finlande ? Nul ne peut le dire avec certitude, mais beaucoup ont une opinion arrêtée !

Les indications de Pline l'Ancien suggèrent qu'il aurait visité la Baltique : « Un estuaire de l'océan, profond de 1 000 km, une île où la mer rejette de grandes quantités d'ambre, et qui ressemble beaucoup à la fameuse *côte de l'ambre* – jadis insulaire – de la Prusse orientale ou peut-être à l'île de Bornholm, appelée aussi *Gutones*, mot dans lequel on peut reconnaître les Goths. À quoi on répond que la côte occidentale du Jutland fournit aussi de l'ambre (mais en très petite quantité), que l'île en question pourrait être Hélioland et que le mot *Gutones* [...] désigne des Germains du Nord<sup>2</sup>. » Le mystère reste entier.

Un jour pourtant, il a estimé que la mauvaise saison n'allait pas tarder, et qu'il était temps de faire demi-tour. Et il est rentré à Massalia par le même chemin qu'à l'aller.

## Pythéas et la science

Que ce soit au cours de son voyage, que ce soit avant ou après à Massalia, Pythéas a réalisé de nombreuses observations astronomiques ou géographiques qui ont fait progresser la science.

**Les révélations du « gnomon » de Pythéas** – Dans le langage courant actuel, un « gnomon » est une tige plantée dans un cadran solaire, et dont l'ombre indique l'heure. Dans l'Antiquité, le mot avait pratiquement la même signification, mais pouvait désigner un objet beaucoup plus monumental. À Rome, par exemple, au temps de l'empereur Auguste, on en avait installé un sur le Champ de Mars en utilisant un obélisque rapporté d'Égypte ; il mesurait plus de 30 mètres de hauteur.

Plusieurs découvertes astronomiques de Pythéas étant basées sur l'observation de l'ombre d'un gnomon, il convient d'en dire quelques mots. À défaut d'obélisque à Massalia, on pense que Pythéas s'était fait construire son propre gnomon sur une terrasse horizontale : « *Il mesure une dizaine de mètres de hauteur et est gradué : 120 divisions depuis le niveau de la terrasse jusqu'à la pointe* »<sup>3</sup>. La mesure de la longueur de l'ombre par rapport à la hauteur du gnomon permet de connaître la hauteur du soleil. Si on renouvelle cette mesure à diverses périodes de l'année (aux équinoxes, aux solstices), si on compare ces mesures entre elles, on peut en tirer de multiples enseignements.

---

<sup>1</sup> Nous ne saurions tourner cette page sans faire un clin d'œil à notre ami Dimitris Michalopoulos – fidèle lecteur et occasionnellement collaborateur de SILLAGES. Ce docte historien grec place délibérément Thulé au Groenland.

<sup>2</sup> Jean Beaujeu. Voir *in fine*.

<sup>3</sup> Yvon Georgelin. Voir *in fine*.

C'est avec son gnomon, par exemple, que Pythéas détermine la latitude de Marseille, avec une précision exceptionnelle pour l'époque :  $43^{\circ} 10'$ .

Il constate également que l'ombre portée du gnomon au solstice n'est pas dans la même direction qu'à l'équinoxe. Il mesure l'angle formé par ces deux ombres et en déduit... l'angle formé par l'axe de rotation de la terre et le plan de l'écliptique !



**Pythéas et les marées** – La Méditerranée n'est pas le lieu idéal pour étudier les marées : elles y sont souvent à peine perceptibles. L'Atlantique a permis au savant Massaliote de mieux les observer. Qu'a-t-il découvert au juste ? Il est difficile de savoir car tout repose, cette fois encore, sur le témoignage indirect d'un auteur antique : « *Pythéas le Massaliote explique par la lune qui devient pleine les marées montantes, et par la disparition de la lune les marées descendantes.* » L'influence de la lune sur les marées était-il déjà connu du temps de Pythéas ? Certains historiens l'affirment : « Héraclite (388-315) suppose que la lune et le soleil sont les moteurs du flux et du reflux<sup>1</sup>. »

Si Pythéas a observé l'influence de la lune sur les marées, ce n'est pas en mer, c'est forcément à l'occasion d'une longue escale. Ce pourrait être à Gadès (Cadix), où la marée est forte, mais rien ne nous dit qu'il s'y soit arrêté. Il est possible également que ce soient les populations côtières, lors d'une escale, qui l'aient renseigné sur l'influence de la lune.

**Il n'y a pas d'étoile polaire !** – Pythéas a longuement scruté le ciel durant son voyage dans le nord de l'Europe. Il a fait une observation qui peut paraître surprenante aujourd'hui : « *Et c'est qu'en effet au pôle il n'y a aucun astre, mais un endroit vide, près duquel se trouve trois étoiles avec lesquelles le signe qu'on mettrait au pôle constitue à peu près un quadrilatère.* »

Cette remarque a de quoi nous surprendre car nous savons très bien qu'il y a une étoile au pôle céleste, α de la Petite Ourse, que l'on appelle justement « étoile Polaire ». Pythéas s'est-il trompé ? Non ! Il n'y avait pas d'étoile au pôle céleste de son temps. Cela ne signifie pas que la voûte céleste ait changé, mais simplement que l'axe de rotation de la terre s'est légèrement décalé. Le phénomène n'est d'ailleurs pas achevé : dans quelques siècles, l'étoile polaire n'indiquera plus le nord !

Une question vient à l'esprit : comment faisaient les marins de l'Antiquité pour se passer d'étoile polaire ? À vrai dire, ce n'est que beaucoup plus récemment que les navigateurs ont utilisé la polaire pour déterminer leur latitude. Du temps de Pythéas – et avant – ils n'avaient besoin que de connaître « en gros » la direction du Nord. Pour cela, ils utilisaient trois constellations voisines : la Petite Ourse, la Grande Ourse et le Dragon. Cette dernière était alors bien connue et faisait l'objet de nombreux mythes. Le capitaine de l'*Argo*, le navire de Jason, parti à la recherche de la Toison d'Or, trouvait son chemin de la manière suivante :

---

<sup>1</sup> André Gillet : *Une histoire des marées*. Editions Belin, 2001

« Mon guide est ce Dragon, qui enlaçant de ses replis sept étoiles, la Petite Ourse, plane toujours de l'horizon et ne se couche jamais dans les flots. »

## Pythéas face à la postérité

On connaît de Pythéas deux ouvrages : *De l'océan* et *Voyage autour de la terre*. Ces deux livres ont été beaucoup lus durant l'Antiquité, et ont fait l'objet de critiques et de commentaires nombreux. Ensuite, ils ont été perdus. Il en résulte que l'on ne connaît les travaux de Pythéas que par les commentaires qu'ils ont suscités... commentaires pas toujours favorables ! Impossible, aujourd'hui, de se référer au texte original pour savoir ce qu'il a réellement vu et découvert. Impossible, également, de reconstituer les ouvrages à partir des fragments épars ; certains s'y sont essayé sans succès : il manque trop de texte.

Le voyage de Pythéas était original, ses découvertes aussi. La réaction des savants de l'Antiquité a donc été souvent l'incrédulité, voire la moquerie. Strabon disait de lui qu'il était « le plus menteur des hommes ». D'autres scientifiques partageaient ce point de vue :

« Comment le croire, en effet, lorsqu'il affirme que, dans l'océan, la mer monte et descend ? Que ces marées sont corrélées à la position et aux phases de la Lune ? Comment admettre que le Soleil ne se couche pas, l'été, lorsqu'on atteint les latitudes polaires ? Comment imaginer que dans ces régions la mer se transforme en masse gélatineuse où l'on ne peut ni marcher ni naviguer ? Comment penser que les hommes puissent vivre sous le cercle arctique ? »<sup>1</sup> Les détracteurs de Pythéas furent nombreux. Parmi eux : l'historien grec Polybe (210-125 av. J.-C.), l'astronome grec Hipparque (II<sup>e</sup> siècle av. J.-C.) et le géographe grec Strabon (58 av. J.-C.-25 ap. J.-C.). Ce dernier surtout s'acharne sur notre navigateur marseillais.

Tous les scientifiques, cependant, n'étaient pas aussi sévères. Certains découvraient avec intérêt ses observations et en tenaient compte dans leurs propres recherches. Mais c'est surtout au XVIII<sup>e</sup> siècle, à la naissance de la science moderne, que les savants comprirent à quel point Pythéas avait été un précurseur. Plus de vingt siècles avaient été nécessaires pour en arriver là ! GL

### Ouvrages consultés

BEAUJEU, Jean *L'Antiquité*. In « Histoire universelle des explorations ». Tome 1. Nouvelle Librairie de France, Paris  
DAVIN, Emmanuel : *Pythéas le Massaliote, premier grand explorateur provençal*. In « Bulletin de l'association Guillaume Budé » Année 1954, Volume 1/ N°2/ pp 60-71.

GEORGELIN, Yvon : *Pythéas, astronome et explorateur*. In « Bulletin de l'union des physiciens » Vol. 96, janvier 2002.

LELEWEL, Joachim : *Pythéas de Marseille et la géographie de son temps*. La librairie polonaise, Paris, 1836 (BnF – Gallica).

VIGNAUX, Patricia : *Pythéas le Massaliote*. Donjon éditions, 2017.



<sup>1</sup> Yvon Georgelin. Voir *in fine*



# Y AVAIT-IL UN TRÉSOR À BORD DE LA REINE DU SUD ?

## Queen of the South, un océan de mystères et de légendes

par Alain Foulonneau

Dans le village de l'Épine dans l'île de Noirmoutier les anciens racontent parfois l'étrange histoire du trésor de la Reine du Sud. A la fin du second empire, au lendemain d'une nuit de tempête des pêcheurs auraient trouvé sur la plage de Luzérunde un canot avec de l'or à son bord ainsi que le cadavre d'un marin anglais. Cet or aurait rendu très riches les pêcheurs qui subitement ensuite auraient acheté beaucoup de terres. Les conteurs expliquent que ce canot provenait du trois mâts La Reine du Sud et que le corps était celui de son capitaine. Puis à voix basse ils ajoutent : « était-il vraiment mort cet anglais ou les pêcheurs l'ont-ils achevé ? »

Mais de cette histoire aucune trace officielle, ni dans l'état civil de Noirmoutier, ni dans aucune archive à la Roche sur Yon, à Nantes, à Paris, à Rochefort ou ailleurs.

Pourtant le Queen of the South semble avoir existé puisqu'on se souvient à Noirmoutier du sauvetage de trois rescapés par Jean Elie Chantreau le patron d'un petit chasse-marée. Pour cet acte héroïque Napoléon III avait accordé la légion d'honneur.

Alors il y avait-il réellement un trésor à bord du Queen of the South ?



La cloche de quart du Queen of the South.  
Récupérée après le naufrage, elle fut vendue aux enchères par l'administration maritime.  
Collection particulière

## Le Queen of the South aurait-il été un mythe ?

De l'autre côté de la baie de Bourgneuf, le naufrage du Queen of the South a laissé également des souvenirs. Plusieurs historiens ont relaté les circonstances dramatiques de son naufrage au large de la pointe Saint Gildas. Le premier à l'évoquer a été Louis Lacroix, suivi par Pierre de la Condamine puis Émile Boutin.

Mais curieusement, ni l'identité précise du navire, ni son histoire, n'avaient jamais pu être retrouvées. Une mention dénichée dans les registres du bureau Véritas avait ouvert une piste pour les amis du sémaphore de la pointe Saint-Gildas. Elle indiquait que le bateau aurait été construit à Portsmouth. Mais l'enquête commanditée dans ce port d'Angleterre par un de leurs membres s'était soldée par un échec. Il en était de même pour l'épave, alors que le lieu du naufrage était connu, aucun plongeur n'avait trouvé des vestiges du trois-mâts sur les roches de la Couronnée. Pire même, une prospection systématique au magnétomètre effectuée en 1994 autour des écueils de la Couronnée avait conclu à l'absence d'épave sur ce site.

Le trésor de la Reine du Sud aurait-il pu se glisser dans ces nombreuses zones d'ombres ?

C'est à cette énigme que je me suis attaqué avec mon ami André Meignen lors de la rédaction de notre livre « Naufrages dans l'estuaire de la Loire ». Le défi était énorme. Mais nous disposions d'un outil que nos prédécesseurs ne possédaient pas : internet. Grâce au web nous avons pu élargir nos recherches au monde entier. Et puis nous n'avons pas hésité à nous déplacer parfois fort loin. De la Suède au Pérou, de la Nouvelle Angleterre à la Californie, de l'Australie à la Grande Bretagne, nous avons pu reconstituer petit à petit le portrait et la carrière du trois mâts.

Enfin en point d'orgue nous avons fini par trouver l'épave loin du lieu supposé du naufrage. Puis nous avons fait renaître le clipper là même où la légende de la Reine du Sud était née.

## L'enchaînement des fatalités

Le naufrage du Queen of the South a résulté d'une incroyable accumulation de malchances, ce que Pierre de la Condamine a appelé *l'enchaînement des fatalités*.

Le trois-mâts arrive à l'entrée de la Loire au matin du 24 avril 1868. Il vient du Pérou avec un chargement de guano. Le grand voilier cherche un pilote pour amener le bateau au port de Nantes. Mais, dans le mauvais temps qui s'installe, aucune voile portant l'ancre symbolique n'est aperçue. Après avoir tiré des bords en vain, le capitaine Thomas Reeves donne l'ordre de mouiller ses deux ancres. Il n'y a qu'à attendre la fin de la tempête au mouillage. Confiant dans la force de ses ancres, le capitaine lance à l'encontre de son navire : *Et maintenant, tangué, si tu veux !*

Le maire de La Plaine, un dénommé Martin, ne partage pas cet optimisme. *Ce navire est perdu s'il ne coupe pas sa mâture immédiatement*, déclare cet ancien capitaine au long cours lorsqu'il aperçoit le trois-mâts au large de la pointe Saint-Gildas. Les gardiens du sémaphore ont également vu la manœuvre du grand voilier. Ils envoient un signal lui indiquant de changer de mouillage parce qu'il n'est pas en sécurité. Hélas, ils n'utilisent pas le même code. Le sémaphore, en fonction depuis peu, utilise le nouveau code commercial international, tandis que le *Queen of the South* a l'habitude d'utiliser le code Marryat conçu en 1817. Le capitaine ne comprend pas le message du sémaphore, pas plus que celui-ci ne peut interpréter les

pavillons hissés par le trois-mâts pour demander l'assistance d'un pilote et d'un remorqueur. Alors, se produit un incroyable échange de télégrammes entre le sémaphore et sa hiérarchie sans qu'aucune décision ne soit prise.

Et tandis que l'inertie administrative s'installe, le sort du *Queen of the South* se scelle. Le navire se retrouve seul dans la nuit et la tempête. À 19 heures, une des chaînes d'ancre rompt. Le capitaine fait abattre les mâts pour stopper la dérive, mais il est trop tard, la seconde ancre chasse et rien ne peut empêcher le navire de venir sur un haut fond. Pendant quelques heures, la coque résiste, puis elle s'ouvre. Thomas Reeves fait monter l'équipage et les passagers dans les embarcations, mais elles chavirent aussitôt, noyant les personnes qui y ont trouvé refuge. Enfin, une lame emporte le capitaine.

### **L'héroïque sauvetage du chasse-marée de Noirmoutier « Jeune Marie Désirée »**

Au petit matin, Jean Elie Chantreau, patron du petit chasse-marée Jeune Marie Désirée, juge que le vent a un peu faibli et décide d'appareiller de Saint-Nazaire où il s'était réfugié la veille au soir. Malgré la mer encore démontée, il fait route avec deux ris dans ses voiles sur Noirmoutier son port d'attache. Arrivé à six milles au nord de la pointe Saint Gildas il aperçoit à trois milles de terre un corps d'un navire entre deux eaux. Malgré le danger il met résolument le cap sur l'épave. Secondé par son unique matelot, Pierre Alexis Guérin, il s'approche de l'épave et reconnaît trois hommes accrochés au beaupré mais dans un état d'épuisement tel que l'espoir de les sauver est presque irréalisable. Quoiqu'il en soit, malgré le danger de fracasser son propre navire sur la coque du *Queen of the South*, Jean Elie Chantreau lance aux naufragés à plusieurs reprises un bout de ligne que l'un des malheureux réussit enfin à saisir. Ce naufragé amarre à la ligne ses autres camarades d'infortune trop épuisés pour le faire puis s'amarre lui-même. Jean Elie Chantreau engage les naufragés à se laisser aller à l'eau puis après bien des efforts pénibles réussit à les amener le long du Jeune Marie Désirée pour enfin les hâler à bord. L'opération de sauvetage a duré plus de trois quarts d'heure, mais elle ne s'arrête pas là. Deux des naufragés sont entre la vie et la mort. Jean Elie Chantreau et Pierre Alexis Guérin déshabillent les malheureux, les frictionnent et les recouvrent de leurs propres vêtements dont ils se sont dépouillés. Les naufragés reviennent à la vie. Peu de temps après le petit chasse-marée mouille devant le bois de la Chaize. Mais la mer est basse, il faut attendre qu'elle monte pour que l'équipage de la Jeune Marie Désirée amène avec son canot les trois rescapés jusqu'au quai de Noirmoutier. Une auberge les recueille avec un bon feu dans la cheminée et des boissons chaudes.

Ce sont les seuls survivants, avec un matelot qui a pu atteindre la côte de la Plaine sur mer, agrippé à des débris de dunette. Trente-neuf personnes, dont deux femmes et cinq enfants, ont perdu la vie dans cette nuit de tempête.

Ce drame provoqua l'indignation de la presse anglaise qui fustigea l'inertie et l'indifférence des Français. Une enquête fût diligentée par la Chambre de Commerce de Nantes. Parmi les causes du naufrage, la commission releva la faute du capitaine Reeves qui n'était pas allé reconnaître Belle Ile où il aurait sûrement trouvé un pilote...



Gravure parue dans la Revue *Le Tour du Monde* en 1869. Elle montre le chasse marée *Jeune Marie Désirée* approchant l'épave du *Queen of the South*

### **D'un navire introuvable à un clipper extrême nommé *Morning Light***

C'est de Suède que la lumière a commencé par venir. Quoi de plus normal au fond pour un pays qui vénère sainte Lucie ? The Maritime History Virtual Archives nous a indiqué que le *Queen of the South* était un clipper lancé le 20 août 1853 sous le nom de *Morning Light* à Portsmouth... New Hampshire USA !

Le *Morning Light* avait été construit au chantier Toby et Littlefield pour le compte de l'armement Glidden & Williams de Boston. Il en existe une description précise grâce à un article paru sous la plume de Mc Lean Duncan dans l'édition du 2 septembre 1853 du journal *Boston Daily Atlas*. Le journaliste s'enthousiasme pour les formes de la coque en ces termes : *Sa proue est très longue et élancée et ses lignes sont joliment arrondies. Sa carène, comme sa proue, est longue et sans défaut. Sa poupe est légère et impeccablement terminée. Ses contours sont presque ovales et elle se termine par un arrondi élégant comme sur un bateau pilote.*

Cette description est confirmée par la demie-coque de chantier du *Morning Light* conservée au Mariners House à Boston. Le clipper avait été dessiné par l'architecte naval de talent [Samuel Hartt Pook](#) (1827-1901). On lui doit plusieurs clipper restés célèbres, notamment le *Northern Light*, le *Game Cock* et le *Telegraph* qui s'illustrèrent lors de la grande course autour du cap Horn de 1852. Mais sa réalisation la plus célèbre reste le [Red Jacket](#) que sa course contre le *Lightning* sur la route de l'Australie fit entrer dans la postérité.



**Demie coque de chantier du Morning Light conservée au Boston Mariners House. Photo prise et transmise obligeamment par le Captain Michael Cicalese executive director du Boston Mariners House**



**Le clipper Morning Light prenant son pilote au large de Skerries (Irlande)  
Huile sur toile de William Gay Yorke 1861 Portsmouth Marine Society**

## La carrière du *Morning Light*

C'est au centre d'information du musée maritime de San Francisco à l'occasion d'un voyage en Californie que j'ai pu reconstituer la carrière du *Morning Light*.

Le *Morning Light* effectua cinq voyages vers San Francisco. A chaque voyage il passait par le Cap Horn. A l'aller il transportait des personnes attirées par la ruée vers l'or de la Californie. Au retour il chargeait dans les îles Chinchas au large du Pérou du guano un engrais recherché qu'il allait parfois livrer en Europe.

En 1857 une crise économique affecta les Etats-Unis, les frets chutèrent. En outre la ruée vers l'or était terminée. Enfin en 1862 la guerre de sécession commença. Les clipper américains restèrent désarmés au fond des ports et leurs armateurs s'efforcèrent de les vendre à l'étranger.

Glidden & Williams' Line  
—FOR—  
SAN FRANCISCO.  
To Sail on or before SATURDAY, October 1st.

The First Class Clipper Ship  
**MORNING LIGHT:**  
Elias D. Knight ...Commander.

Has nearly her whole Cargo engaged and will sail as above.—Having named an early day for this vessel, would request Shippers to be prompt in sending in their engagements.

To be followed by the New First Class Clipper Ships  
**SPITFIRE. and SEA FOAM.**

Also now loading, to sail September, 22.  
the A 1 Ship  
**HINDOSTAN!**  
Capt. Geo. Hubbard, Jr.

FOR FREIGHT OR PASSAGE APPLY AT THE  
California Packet Office, 29 Lewis Wharf.  
Agents at San Francisco, Messrs. Flint, Peabody & Co.

*Watson's Press—25 Deane Street.*

Affiche du premier départ du *Morning Light* pour la Californie en octobre 1853

De l'autre côté de l'Atlantique, en Grande-Bretagne, une autre ruée vers l'or avait commencé, celle de l'Australie. James Baines, un armateur de Liverpool, s'était bâti un empire sur le transport d'émigrants à destination de ce nouvel eldorado.

James Baines avait créé en 1852 la [Black Ball Line](#) compagnie spécialisée dans les liaisons avec l'Australie. Elle avait conclu avec la Poste britannique un contrat pour l'acheminement du courrier et ouvert une ligne vers le Queensland. Les voyages étaient partiellement financés par le gouvernement anglais qui souhaitait développer cette contrée.

James Baines eut le génie de croire aux clippers et commanda au célèbre chantier américain de Donald Mc Kay plusieurs clippers qui resteront inoubliables dans l'histoire de la marine : *James Baines*, *Lightning*, *Champion of the seas*, *Donald Mc Kay*. En 1860, au plus fort de sa réussite, James Baines, avec la Black Ball Line, possédait 86 navires et employait 300 officiers et 3 000 marins. En 1863, en pleine apogée, la Black Ball Line racheta plusieurs clippers américains dont le *Morning Light*. Possédant déjà un bateau portant le même nom, la compagnie le rebaptisa *Queen of the South*. Il fut affecté à la ligne du Queensland.



En tête d'un document de la Black Ball Line  
Wikimédias Commons

UNDER CONTRACT WITH HER MAJESTY'S GOVERNMENT.



"Black Ball" Monthly Line of Clipper Packets.

**LONDON TO QUEENSLAND,**  
BRISBANE, MORETON BAY, DIRECT,  
LOADING IN THE EAST INDIA DOCKS.  
PACKET FOR JULY.  
THE FAMOUS QUEENSLAND PACKET

**QUEEN OF THE COLONIES**

1346 Tons Register. Newly Coppered. DANIEL OWEN, Commander.  
This renowned Clipper and Regular Trader has  
Proved herself one of the **FASTEST VESSELS IN THE WORLD**, having made some of the  
Quickest Passages on record to and from the Colony, and is a great favorite in the Queensland Trade.  
She has just been in Dry Dock, thoroughly overhauled and re-metalled, and having always delivered her Cargoes in perfect order, she  
offers a most desirable opportunity for Shippers.

HAS SUPERB ACCOMMODATION FOR ALL CLASSES OF PASSENGERS.

For Freight or Passage apply to  
**T. M. Mackay, Son & Co., 1, Leadenhall St., E.C.**  
*T. M. M., S., & Co. will not be responsible for Demurrage of any Craft sent alongside without their Orders.*

Affiche de départ du Queen of the Colonies. Tout comme le Morning Light ce clipper avait été construit en 1853 aux Etats-Unis sous le nom de Wizard (Sorcière) pour la ruée vers l'or de la Californie. Il avait été racheté en novembre 1862 par la Black Ball Line pour assurer le transport des émigrants vers l'Australie et renommé Queen of the Colonies. Il a sombré près du Conquet en 1874 en revenant de Java à Falmouth (GB).

[Wikimédias Commons](#)

Les anglais appelaient clipper coloniaux, les voiliers rapides pour le transport des émigrants. Les passagers de première et deuxième classes logeaient dans les cabines de la dunette. Les moins fortunés, la grande majorité, logeaient dans l'entrepont appelé *steerage*, sorte de grand dortoir avec des lits superposés sur les côtés et des tables au centre. Ces aménagements amovibles pouvaient être démontés pour le chargement de marchandises comme le guano.

Les clipper coloniaux faisaient le tour du monde dans le sens des vents dominants. Sur leur route de retour, se trouvait le Pérou avec ses îles à guano. Cet engrais provenant de la fiente d'oiseaux de mer était très utilisé en Europe comme en Amérique. Récolté principalement sur les îles Chinchas au large de Pisco, il constituait le chargement de retour. Les navires ne pouvaient pas se rendre directement aux îles Chinchas, ils devaient passer à Callao, le port de



Lima, prendre un permis, puis le faire viser par la douane à Pisco. Une démarche inverse devait être faite une fois le chargement effectué.

## Les voyages du *Queen of the South*

À chaque voyage vers l'Australie, le *Queen of the South* transportait près de 500 personnes. En recoupant des archives australiennes et des archives anglaises, nous avons pu reconstituer quelques uns de ses voyages.

INWARD.						
A LIST of the Crew and Passengers, arrived in the Ship <i>Queen of the South</i> of Liverpool Master, Burthen, 1589 Tons, from the Port of Madras Bay to Sydney, New South Wales, 29 December 1864.						
SEAMEN'S NAMES	Station.	Age.	Of what Nation.	Names of Passengers.	Description.	Remarks.
John Boyle	Mate	38	Glasgow			
John Davis	2 <sup>nd</sup> Mate	27	Liverpool			
Frank Voules	3 <sup>rd</sup> Mate	21	Edinburgh			

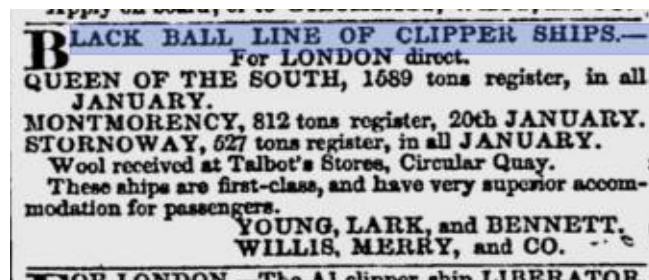
Début de la liste d'équipage du *Queen of the South* à Sydney le 29 décembre 1864. On peut voir que John Boyle, qui sera un des rescapés du naufrage, était déjà second à bord (first mate) à cette époque. Australian National Maritime Museum

La compagnie de James Baines devint filiale de la Barned's Bank qui finançait l'achat des navires. En 1866, une crise financière entraîna la faillite des banques. La Barned's Bank déposa son bilan et entraîna avec elle la Black Ball Line. Celle-ci fut obligée de vendre ses bateaux et de les affréter pour continuer à travailler. Le *Queen of the South* fut vendu à un certain Peter C. Foulkes, de Liverpool, en 1867, mais il continua ses rotations vers l'Australie pour le compte de la Black Ball Line.

Le dernier voyage du *Queen of the South* fut celui-ci :

- Avril 1867 : inspection à Liverpool et appareillage peu de temps après pour l'Australie.
- Août 1867 : présence à Moreton Bay (Brisbane), en Australie, sous les ordres du capitaine Thomas Reeves.
- Novembre 1867 : arrivée à Callao, port de Lima.
- 22 décembre 1867 : chargement de guano aux îles Chinchas.
- 11 janvier 1868 : appareillage de Callao pour Nantes avec un chargement de guano.
- 15 février 1868 : passage du cap Horn sous une bourrasque de ouest sud-ouest.
- 24 avril 1868 : arrivée devant l'estuaire de la Loire.

Naufrage dans la nuit du 24 au 25 avril 1868 devant la pointe Saint-Gildas.



Annnonce parue dans le journal Sydney Morning Herald du mardi 17 janvier 1865

## A la recherche de l'épave

Le Queen of the South avait fini par nous révéler son histoire. En revanche nous pensions n'avoir aucun espoir de retrouver quelques-uns de ses vestiges. C'était sans compter sur la chance qui nous était plus favorable qu'à l'ancien clipper.

Un jour de juillet 2007, Dominique Chauvin nous annonça : *Je pense savoir où est l'épave du Queen of the South, elle se trouve dans le nord-ouest de la pointe Saint-Gildas où j'ai découvert une carcasse de bois.* Il ajouta : *J'aimerais que vous puissiez étudier cette épave.* Dominique Chauvin était patron pêcheur à l'Herbaudière. Il était aussi un plongeur sous-marin et un photographe émérite.

Rapidement, nous eûmes l'impression d'une intuition géniale. Son hypothèse était contraire à tout ce qui s'était écrit jusque là, mais elle collait parfaitement aux faits, à l'inverse de la thèse officielle. Tous les corps et toutes les épaves s'étaient échoués sur la côte nord de la pointe Saint-Gildas. Comment cela aurait-il pu se faire si le trois-mâts s'était fracassé sur la Couronnée, au sud-ouest de cette pointe ? En revanche, avec un naufrage survenu au nord-ouest, cela se conçoit très bien.

Pour confirmer la découverte de Dominique Chauvin André Meignen effectua de longues recherches aux archives départementales afin de connaître le sort de l'épave après le naufrage. Une société de sauvetage appartenant à un dénommé Caravaniez avait obtenu la concession de l'épave et l'avait démantelée au cours des mois qui avaient suivi le drame.

Lors de ses recherches André Meignen avait exhumé différents documents d'époque, notamment :

- le rapport de liquidation de l'épave par l'Inscription Maritime
- le texte du télégramme envoyé par le sémaphore au lendemain du sinistre,
- les demandes de mainlevée de la vente des épaves,
- les courriers de l'administration maritime au ministre de la Marine.

Tous indiquaient une position de l'épave, dans le nord-ouest de la pointe Saint-Gildas correspondant à celle de l'épave découverte par Dominique Chauvin. Mais alors pourquoi la Couronnée ? L'explication se trouve aux archives du Service Historique de la Défense - Département Marine - à Rochefort. Ce service conserve le double d'une lettre envoyée le lendemain du naufrage par l'inscription maritime de Noirmoutier au ministre de la Marine. L'administrateur a recueilli le témoignage des trois survivants sauvés par le chasse-marée. Les marins anglais ont indiqué du mieux qu'ils pouvaient l'endroit du naufrage survenu la nuit, et l'administrateur a écrit au ministre : *tout porte à croire que c'est sur la Couronnée que s'est produit le sinistre.* La thèse officielle est née de cette supposition inexacte qui, malgré l'envoi de plusieurs courriers postérieurs, n'a jamais été corrigée.

Le doute n'était plus permis. Il ne restait qu'à plonger sur l'épave pour obtenir une dernière confirmation. André Meignen obtint du DRASSM1 l'autorisation de faire des plongées de reconnaissance.

Le 18 août 2009 au large de la pointe Saint-Gildas, la mer est calme, et pour une fois l'eau est claire. Une petite équipe est partie reconnaître l'épave de Dominique Chauvin. Elle a disparu sous les flots.

André et moi l'avons suivi quelques instants plus tard. Nous sommes descendus en suivant la chaîne d'ancre de notre canot pneumatique. Sur le fond de sable mêlé de vase, notre arrivée a délogé une armée de coquillages de toutes sortes fuyant à toutes pattes. Des bernard-l'ermite, l'épave est un repaire de crustacés. Devant nous est apparu un mur sombre : du vieux

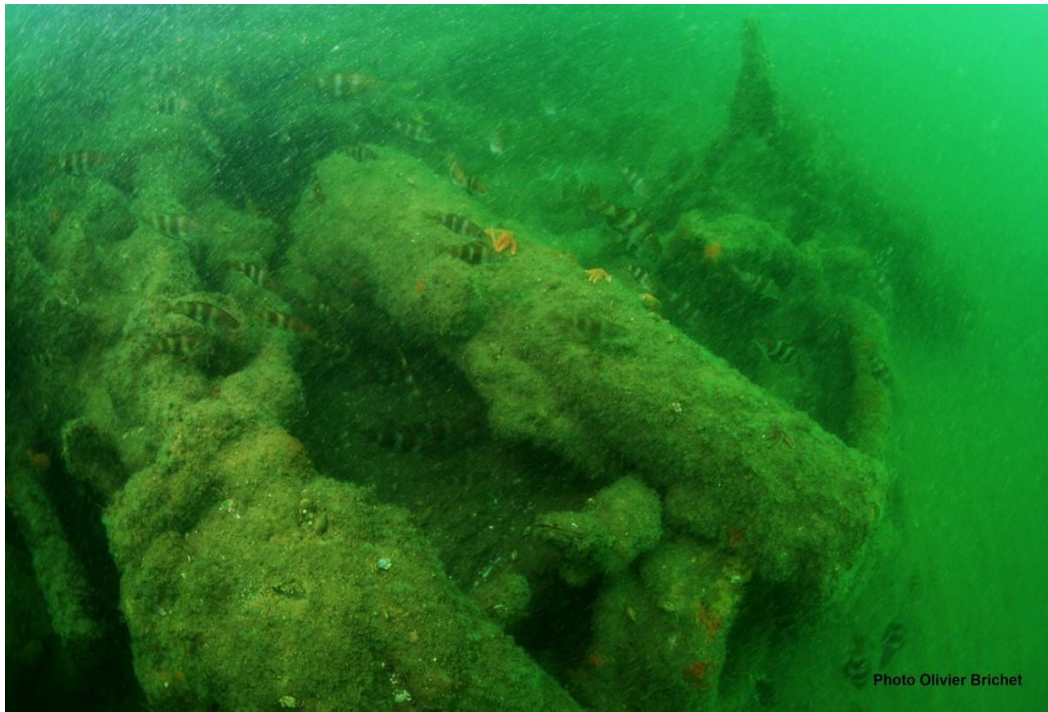
---

1. Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous Marines dépendant du Ministère de la Culture.

bois colonisé par des petites moules. C'est plutôt un muret, sa hauteur ne dépasse pas 1,50 m. De près, nous avons distingué des assemblages complexes et des poutres de fortes sections, probablement des varangues. Cheminant le long de ce qui m'a semblé être l'épine dorsale du navire, un large cylindre de fer a attiré mon attention. Je m'en suis approché tandis qu'André s'éloignait de quelques mètres pour fouiller les recoins de la carcasse. Habitué à visiter des épaves de vapeur, j'ai pensé d'abord à un débris de chaudière. Mais je n'ai aperçu aucune trace de tubulures. Soudain me revint à l'esprit le plan de pont du clipper et la description du *Boston Daily Atlas*. C'est le fond d'un des deux réservoirs à eau cylindriques dont le *Queen of the South* était équipé. Chacun d'eux contenait 2500 gallons<sup>1</sup>. Une tape sur mon épaule me sortit de mes réflexions. André venait de me rejoindre et me montrait un « trésor ». Cela ressemblait à une fleur sur une tige, une sorte de bijou renvoyant des éclats d'or, de jade et de lapis-lazuli. Mais en fait c'était une simple cheville de cuivre colorée par les différents stades d'oxydation. Son extrémité artistiquement matée faisait songer à des pétales.

André tenait aussi dans son autre main un morceau de fine feuille de cuivre. Cette fois-ci ce fut la composition de la coque du *Queen of the South* contenue dans le registre Véritas qui me remonta à la mémoire : C.ch. cv d. m. : coque chêne, chevillée cuivre, doublée métal. Nous avons devant nous une cheville de cuivre et un débris du doublage. J'ai regardé mon ami et, à travers son masque, j'ai vu qu'il pensait la même chose que moi : c'est bien l'épave du *Queen of the South*.

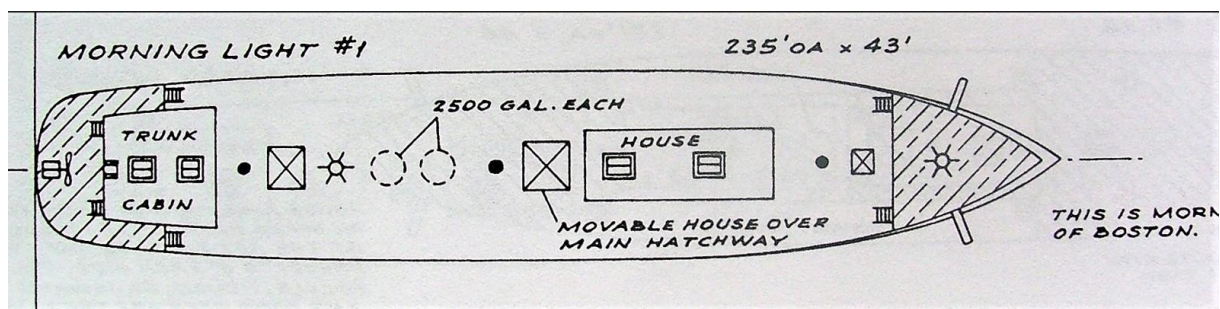
Par contre nous n'avions aperçu aucune pièce d'or.



**Canon d'alarme sur l'épave du *Queen of the South*.  
La tape de bouche est encore en place. Les chaînes d'ancre sont en dessous.  
Photo Olivier Brichet**

---

1. Environ 9500 litres



Plan de pont du Queen of the South ex Morning Light montrant l'emplacement des réservoirs d'eau dont les fonds ont été retrouvés sur l'épave. Extrait du livre -"Clippers of the Port of Portsmouth and the Men who built Them" par Ray Brighton

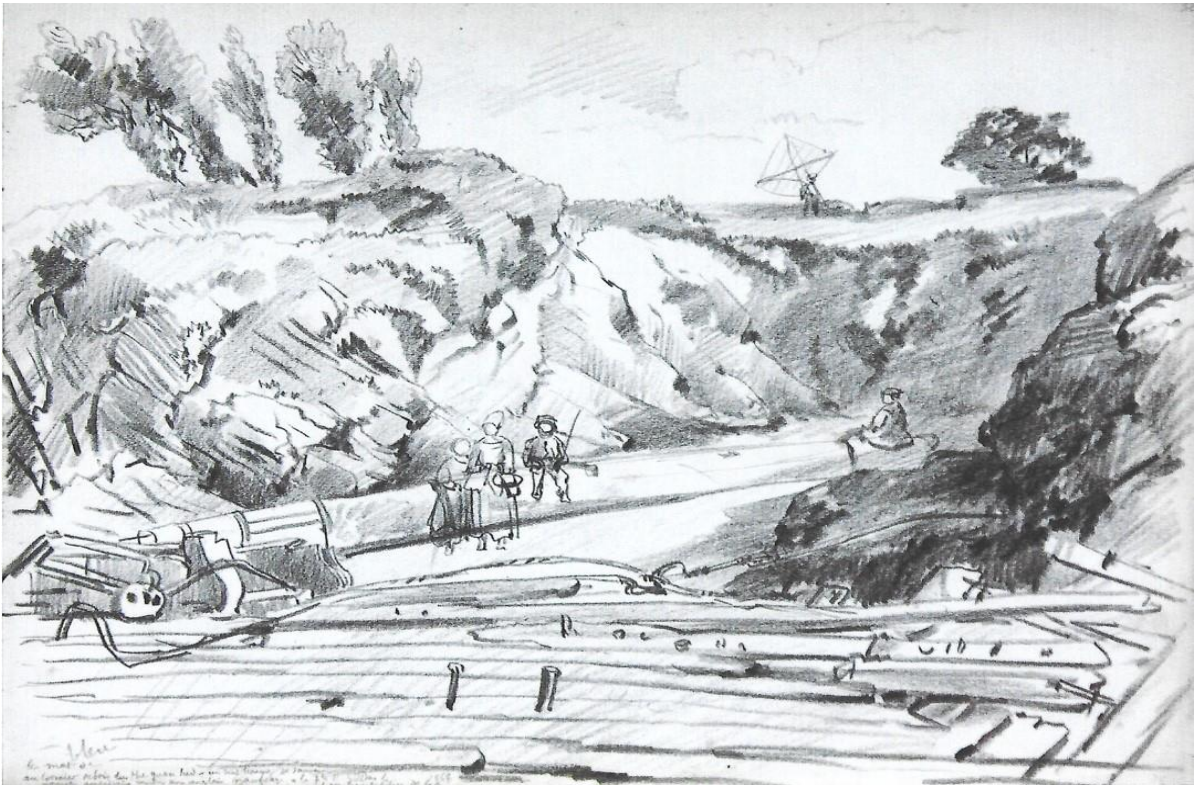
## La genèse d'une légende

L'énigme de l'identité et de l'épave du Queen of the South étaient résolues. Il restait cependant à expliquer la légende du trésor de la Reine du Sud sur la plage de Luzéronde. Quelque chose m'avait toujours paru illogique dans cette histoire. Il est invraisemblable qu'une chaloupe ait pu s'échouer à Luzéronde. La tempête soufflait de l'Ouest Nord-Ouest soit presque dans la direction opposée pour aller de la pointe Saint Gildas à Luzéronde. Il suffit de regarder la carte marine. D'ailleurs le lendemain du naufrage toutes les épaves et tous les corps ont été retrouvés sur la portion de la côte nord de la pointe Saint-Gildas qui s'étend de l'anse du boucau jusqu'au Cormier. Sans aucune exception. Aucun courant n'a pu pousser une chaloupe à plus de 10 milles (19 km) du lieu du naufrage contre la tempête. Comment un tel courant lui aurait fait doubler la pointe de l'Herbaudière pour le rabattre vers la plage de Luzéronde ? Aucun marin n'aurait pu ramer sur une telle distance contre les éléments. Pourquoi d'ailleurs l'aurait-il fait alors que la côte de la Plaine sur mer était si proche ?

D'autres éléments infirment cette dérive fantastique d'une chaloupe. Ce sont les rapports de second capitaine John Boyle un des rescapés sauvés par le chasse-marée de Jean Elie Chantreau. Il en existe trois exemplaires. Le premier a été fait à l'administrateur maritime de Noirmoutier qui l'a retranscrit dans une lettre au ministre de la Marine évoquée plus haut. Le second rapport a été fait au journal Le Phare de la Loire qui l'a publié dans son édition du 1er mai 1868. Le troisième a été fait sous forme de protêt devant le consul de Grande Bretagne à Nantes, il est annexé au rapport d'enquête de la Chambre de Commerce de Nantes que l'on peut consulter aux Archives Départementales de Loire Atlantique.

De manière incidente il faut remarquer qu'aucun de ces rapports ne signale que le capitaine ait fait embarquer des coffres d'or dans une chaloupe comme certaines versions de la légende le prétendent.

Tous les rapports indiquent que les embarcations (en fait la grande chaloupe - le "launch" - et le "life boat" qui étaient sur le grand rouf) ont chaviré dès leur mise à l'eau noyant les personnes qui étaient à bord. Cela ne laisse aucune possibilité pour que l'une d'entre elles ait pu arriver à l'endroit à Luzéronde avec un rescapé ou même un corps.



Dessin anonyme représentant les débris du Queen of the South échoués dans l'anse du Cormier à la Plaine sur Mer dans les jours ayant suivis le naufrage. On distingue un mât, un guindeau, un gros cap de mouton, des longues planches de bordage ou de pont. Collection particulière Gilles Fortineau.



Plan du naufrage démontrant qu'il était impossible à un canot d'arriver à Luzéronde au cours de la tempête dont les vents dépassaient les 100 km/h. Par contre plus d'un mois après le naufrage un cadavre a pu dériver jusqu'à l'île du Pilier au gré des vents et des courants variables pendant cette période. Dessin AF.

Tout comme j'avais cherché à retrouver l'épave, j'ai voulu savoir d'où était née la légende. Grâce au travail des historiens des amis de Noirmoutier, il a été possible de retrouver la source. Ils ont examiné méticuleusement tous les actes de décès des communes de Noirmoutier et des communes du littoral contigu. Car quelles que soient les conditions du décès du capitaine du Queen of the South, qu'il y ait eu ou non un trésor, cet homme a obligatoirement été inhumé et les registres de l'état civil doivent le mentionner.

Rien n'a été trouvé dans les jours ayant suivi immédiatement le naufrage, sauf sur la commune de la Plaine sur mer. Cela concordait avec ce que je savais déjà. Les historiens ont continué leurs recherches. Ils ont découvert dans les registres de la Ville de Noirmoutier [l'acte de décès n° 75](#) (vue 273) en date du 30 mai 1868. Cet acte apporte de surprenantes révélations.

Trois jours auparavant le 27 mai 1868, soit un peu plus d'un mois après le naufrage, Bodin André et Dupont Pierre, deux pêcheurs de l'Herbaudière, trouvaient au large du Pilier un cadavre d'homme qu'ils remorquèrent avec leur canot La Louise pour le déposer sur la plage de Luzéronde. Ce cadavre en état de décomposition avancé mesurait 1m 65. Il était assez richement habillé. Il avait notamment sur lui une ceinture de soie et quelques papiers dont trois certificats d'embarquement à différents noms tous de nationalité prussienne : Ferdinand Schwarden, Fer Schwadron, F. Schwuchon, Alexandre Schmoker. Il avait aussi un livret d'une société de solidarité de marins de Liverpool ce qui fit présumer qu'il s'agissait d'un marin du Queen of the South.

Il y a dans ce fait réel quatre éléments que l'on retrouve dans la légende du trésor de la Reine du Sud :

- la plage de Luzéronde,
- deux découvreurs,
- un canot,
- un foulard ou ceinture (dans certaines versions de la légende, notamment celle rapportée par Mme Pénisson dans son livre "Noirmoutier une île en mémoire", le trésor est contenu dans un foulard).

La légende est probablement née de là. Ce cadavre assez richement vêtu a pu faire croire à un personnage important, le capitaine par exemple. Mais la réalité est plus triste : au cours des naufrages les gens emportent avec eux ce qu'ils ont de plus précieux espérant sauver leur maigre richesse avec leur vie. C'est hélas souvent le contraire qui se produit.

Ce pauvre matelot qui espérait garder ses beaux habits a frappé l'imagination des riverains. Une vingtaine de personnes avait assisté à l'inhumation et beaucoup plus de gens avaient dû voir le cadavre car le commissaire de police avait demandé si quelqu'un connaissait le noyé.

Mais il y a une autre chose troublante.

La fin du rapport des rescapés du Queen of the South paru dans l'édition du 1er mai 1868 du journal "Le Phare de la Loire" mentionne l'existence d'un curieux passager. Cette personne se faisait appeler Charles Shipman, mais précisait qu'en changeant ou en ajoutant deux lettres au nom qu'il portait on trouverait son nom véritable. Ce jeune homme de petite taille rentrait à Nantes où son frère était établi. Selon le Phare de la Loire Charles Shipman avouait avoir servi douze ans sur des navires américains, le dernier ayant été le Georgia. Charles Shipman ne figure pas sur la liste des passagers contenue dans les rapports du second John Boyle, mais le Phare de la Loire précise qu'il avait embarqué aux îles Chinchas. Ce ne pouvait donc être qu'un matelot provenant d'un autre navire, les îles Chinchas n'ayant pas de port mais étant un mouillage où de nombreux navires chargeant le guano se croisaient.

Il n'y a aucune certitude que Charles Shipman et le noyé de Luzéronde soient une seule et même personne, mais de fortes présomptions pour que ce soit le cas. En effet :

- Charles Shipman et le noyé de Luzéronde étaient de petite taille.
- Charles Shipman aimait travestir son nom. Le noyé de Luzéronde avait des papiers à différents noms mais qui tous commençaient par Sch (ce qui n'est pas loin de Shipman).
- Charles Shipman reconnaissait avoir servi pendant douze ans sur des navires américains. Le noyé de Luzéronde avait sur lui 3 certificats d'embarquement.

Si le noyé de Luzéronde était Charles Shipman, il est possible qu'il ait eu dans sa ceinture de soie quelques pièces de monnaie provenant de ses salaires gagnés au cours de ses différents embarquements. Qu'on se souvienne de ce couplet de la célèbre chanson Jean François de Nantes qui célèbre ainsi le retour du gabier de La Fringante : « *en vrac dedans sa bourse, il a vingt mois de course...* ».

Quelques pièces de monnaie, peut-être même pas en or, qui ne formaient pas une fortune permettant d'acheter des terres mais une simple aubaine pour de modestes pêcheurs qui auraient pu s'en emparer avant de déposer le corps sur la plage de Luzéronde et d'avertir les autorités.

La transmission orale avec les modifications introduites par les conteurs successifs aurait fait le reste. Ces dérives dans le récit résultent de la mauvaise transmission entre conteurs, les faits ont été mal mémorisés ou mal compris ; les conteurs suivants reconstituent à leur manière ce qu'ils ont oublié ou mal compris. Mais ces modifications peuvent aussi être introduites inconsciemment pour, comme dans les mythes antiques ou les proverbes, donner une forme d'espérance ou de rêve : la chance peut sourire subitement à n'importe qui. C'est un peu comme le loto aujourd'hui. Dans ce sens il faut noter que le thème de l'or trouvé sur une plage et entraînant l'achat soudain de terres a été récurrent en Vendée. L'érudit Edmond Bocquier qui a collecté les histoires transmises oralement (ses notes sont conservées aux archives départementales de Vendée) en signale plusieurs cas dont un à Brétignolles. Le journaliste Léon Dubreuil en 1929 dans la Grande Revue a raconté une histoire semblable située au Pont d'Yeu à la Barre de Monts. Pour sauver la morale (le malheur des uns fait le bonheur des autres) l'origine de l'or est rarement indiquée, il est simplement dit que l'or a été amené par la mer (pourtant l'or plus lourd que le plomb ne flotte pas).

Il peut s'agir aussi de donner une explication à des réalités dont les causes semblent inconnues. Parfois c'est la jalousie qui motive les variations. Il est plus facile d'attribuer la réussite de certaines personnes à la chance plutôt qu'à leur mérite. Enfin la méchanceté et la médisance peuvent entrer en jeu en agrégeant d'autres faits librement modifiés. Dans son livre « Epine » Bruno Coulon rapporte une version particulière de la Reine du Sud. Ce ne serait pas des pêcheurs qui aurait découvert le canot, le « capitaine » et le coffre d'or, mais un douanier nommé Jules Coindreau. Quelques mois plus tard il aurait été accusé du meurtre du « capitaine » et du vol de l'or. Malgré l'absence de preuves il aurait été condamné au bagne de la Nouvelle Calédonie. Des descendants des protagonistes de cette affaire auraient conservé jusqu'à une époque récente une partie du trésor qui semble inépuisable. En réalité cet homme a bien été condamné à la déportation à Nouméa, mais sans rapport avec la Reine du Sud. Nos recherches ont démontré qu'il avait été condamné pour avoir participé à l'insurrection de la Commune de Paris en 1871 après avoir été mobilisé pour combattre les Prussiens lors du siège de Paris de 1870. L'existence d'un trésor n'a jamais été prouvée. La légende est devenue alors un ragot venimeux destiné à salir une famille.

## La renaissance du Queen of the South

Nous avons recueilli tellement d'informations sur le Queen of the South que la tentation d'en faire une maquette historiquement fidèle est rapidement apparue chez les amis du sémaphore de la pointe Saint Gildas. Le musée pouvait ainsi réaliser son objectif initial : posséder une maquette des cinq navires naufragés au large de la pointe Saint Gildas.

La conception de la maquette s'est réalisée en faisant la synthèse des différentes sources d'information. Nous y avons ajouté les observations effectuées au cours de plongées sur l'épave. C'est ainsi que la maquette est armée de deux canons d'alarme au pied du gaillard d'avant puisque sur l'épave nous avons vu ces deux bouches à feu.

Mais ce travail n'était qu'une ébauche. Avec les plans que nous avons reconstitués, Jacky Athimon le maquettiste du musée du sémaphore a construit le chef d'œuvre que les visiteurs du sémaphore peuvent maintenant admirer.

Ah, un petit détail à ajouter : Jacky Athimon habite l'Epine. C'est une pure coïncidence. Mais ainsi la maquette fidèle du Queen of the South a été construite au village où la légende du trésor de la Reine du Sud était née. Comme si la vérité historique était venue se substituer à la légende.

Parfois la réalité est plus belle que la fiction.



**Maquette du Queen of the South exposée au musée du Sémaphore de la Pointe Saint Gildas.  
Réalisation de Jacky Athimon selon des plans reconstitués par l'auteur du présent article.**

Photo AF



## Epilogue : le vrai trésor du Queen of the South.

Le vrai trésor que nous lègue le Queen of the South c'est ce dont il témoigne, ce qu'il nous raconte. Le Queen of the South nous rappelle :

**L'épopée des clippers.** Jusque vers 1840 les voiliers étaient lourds et trapus. La taille de la cale importait plus que la vitesse. Mais la ruée vers l'or de la Californie a démontré la nécessité de voiliers rapides. Les traversées ne pouvaient pas s'éterniser avec des centaines de chercheurs d'or à bord. Et puis le temps c'est de l'argent. Augmenter les rotations c'est augmenter les gains. Alors sont apparus des bateaux étroits et longs avec des lignes d'eau tendues : étrave tranchante et poupe fuyante. En même temps les voilures grandissaient jusqu'à superposer jusqu'à 6 voiles sur chaque mât. Les clippers ont atteint de vitesses exceptionnelles dépassant parfois les 20 nœuds. Ils ont établi des traversées records , certaines n'ayant été égalées ou dépassées que récemment par des multicoques de compétition. La carène de nombre de navires actuels à voile ou à moteur reprend des éléments inventés pour les clippers.

Il n'existe plus aucun clipper de la ruée vers l'or de la Californie. Seules trois épaves ont été retrouvées :

Le Snow squall qui après avaries avait été abandonné à Port Stanley aux îles Malouines. Des débris de son étrave ont été ramenés à Bath dans le Maine aux Etats-Unis où ils sont exposés désormais dans un musée. Pour les voir cliquer sur les mots suivants : [Clipper Snow squall](#)

Les trois autres sont sur les côtes françaises, le Challenge près de l'Aber Wrac'h, le Queen of the Colonies près du Conquet et le Queen of the South à l'embouchure de la Loire.

**La conquête de l'ouest américain.** La traversée du continent américain avec des chariots tirés par des chevaux était longue, difficile et périlleuse. Les peuples autochtones voyaient d'un mauvais œil ces colonnes de chariots passant dans leurs terrains de chasse ancestraux. Certaines contrées désertiques comme la vallée de la mort formaient de vrais pièges. Beaucoup de chercheurs d'or préféraient le voyage par la mer, même s'il fallait contourner l'Amérique du sud et affronter le Cap Horn. La Californie d'aujourd'hui ne serait pas ce qu'elle est sans les clippers des années 1850.

**L'immigration anglaise vers l'Australie.** La Black Ball Line a joué un grand rôle dans le peuplement du Queensland. A l'occasion de nos recherches des adhérents à des sites généalogiques australiens se sont montrés vivement intéressés par les informations que nous avons pu fournir sur le Queen of the South car c'était sur ce clipper que leurs ancêtres avaient émigré.

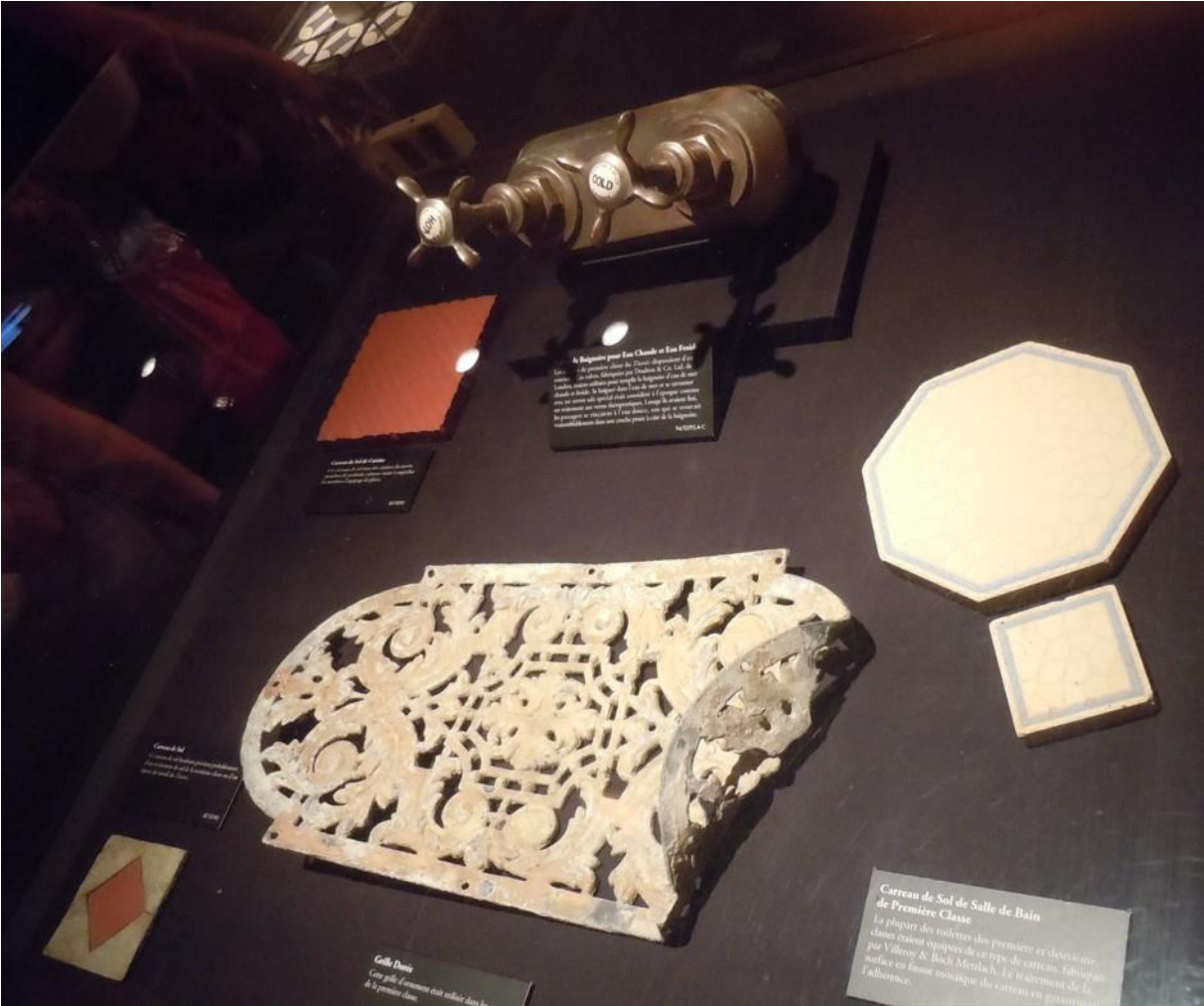


A gauche, grille d'aération de cabine remontée de l'épave du Queen of the South.

A droite, grille d'aération de cabine provenant de l'épave du Challenge.

Ces équipements étaient nécessaires sur des bateaux embarquant de nombreux passagers. Ils correspondent aux publicités de l'époque : « *these ships are first classe, and have very superior accomodation for passengers* ». Ce type d'équipement est resté longtemps en usage ; des grilles similaires ont été trouvées dans le Titanic.

Ci-dessous, grille d'aération des cabines de première classe du Titanic. Exposition de la Cité de la Mer à Cherbourg. Photo Antoine Vitek.



## SOURCES

### Archives

Médiathèque de Nantes

- "Naufrage du navire anglais Queen Of The South à la pointe St Gildas ", embouchure de la Loire" par Auguste Chérot. Impr. Lemesle , 12 mai 1868 Cote 51363/C206

Archives Départementales de Loire Atlantique

-Registre des naufrages 7R1-1498

-Bris et Naufrages ; liquidation 7R1-1504

-Bris et Naufrages; demande en mainlevée 7R1-186

-Ponts et Chaussées 545-S-1

-lettres au Commissaire Général 7R1-978 dossier 1868

-Lettres au Ministre 7R1-161

- "Enquête sur le naufrage du navire anglais Queen of The South" Nantes

Imprimerie Vincent Forest et Emile Grimaud Place du commerce, 4 1868 Chambre de Commerce de Nantes

-Phare de la Loire éditions du 26 avril 1868 et des jours suivants

Service Historique de la Défense Rochefort

Lettre de l'administrateur du quartier de Noirmoutier au Ministre de la Marine. Archives de l'Inscription Maritime correspondance du 25 janvier 1867 à décembre 1868. 4 PW 62

Archives Départementales de Vendée

Etat Civil de Noirmoutier en l'Île. Naissances, mariages, décès. Années 1867 – 1869 vue 273

*Mystic Seaport, Connecticut, USA*

American register of ship

American neptun of 1943

Maritime Archives and Library of National Museums, Liverpool

**History of the Black Ball Line of Australian Packets**

Australian National Maritime Museum

Library index to ship pictures, drawings plans

The Maritime History Virtual Archives, Lars Bruzelius, Uppsala, Sweden

North American Built Clipper Ships

### Bibliographie

- The New Clipper Ship Morning Light of Boston. Article de Mc Lean Duncan édition du 2 septembre 1853 du journal « Boston Daily Atlas ».

- "Clippers of the Port of Portsmouth and the Men who built Them", Ray Brighton, The Portsmouth Marine Society / Port of Portsmouth Maritime Museum;

- "Greyhounds of the Sea, the Story of the American Clipper Ship". Carl C. Cuttler. United States Naval Institute. Annapolis Maryland. 1930 – 1961.

- « The American-Built Clipper Ship » William L Crothers

- "Clippers français, une histoire des voiliers de commerce rapide" Claude et Jacqueline Briot éditions du Chasse Marée 2003

- "La Baye de Bretagne, histoire de la baie de Bourgneuf " Louis Lacroix 1943

- "Les grands naufrages de l'estuaire de la Loire" Emile Boutin Editions Rives Reines 1992

- Revue Maritime et Coloniale, janvier 1870, tome 28<sup>ème</sup>

- « American clipperships » vol II 1833 1858 Octavius T. Howe and Frederick C Matthews

- « Clipper ships of America and Great Britain 1833 1869 » Jacques et Helen Lagrange

- « The Colonial Clippers » Basil Lubbock.

## REMERCIEMENTS

John Moore MA  
Assistant Curator  
Maritime Archives and Library  
**National Museums Liverpool**

Captain Michael Cicalese  
executive director  
Boston Mariners House

The Peabody Essex Museum

Carol Kiser  
Visitor center San Francisco Maritime National  
Historical Park

Philippe Boennec  
Président de la Communauté de Communes de  
Pornic

L'équipe de l'espace muséographique du  
sémaphore  
Stéphanie Huchet  
Elisabeth Herry  
Stephane Brégeon

L'association Les amis du sémaphore  
Maurice Legault, président  
Roger Le Thomas

Les plongeurs  
**André Meignen**  
Olivier Bricchet  
Bernard de Maisonneuve  
Guillaume Lefevre  
Jean François Miguet  
Didier Guilet  
Vincent Ydier  
Bernard Molin



# RUBRIQUES



## ANNIVERSAIRES

Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 ... 100 ans... ou plus !

## PHILATÉLIE & SIGILLOGRAPHIE

L'histoire maritime illustrée par les timbres ou par les sceaux

## INSOLITE !

Curieux marins – Curieux navires – Curieux chargements – Curieuses missions...

## VIE QUOTIDIENNE DES MARINS

Hygiène, santé, alimentation, langage, us et coutumes... des marins d'autrefois

## SCIENCES & TECHNIQUES

Construction navale, navigation, histoire du navire, installations à terre

## LES MÉTIERS DE LA MER

Les marins et leurs spécialités, le personnel des ports et des chantiers, l'administration

## MARINS & NAVIRES CÉLÈBRES

Les marins qui ont marqué l'histoire maritime, les navires de mémoire

.....

## COURRIER DES LECTEURS

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

## LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

Chez votre libraire habituel ou sur Internet...

## UN DERNIER MOT

## ANNIVERSAIRES

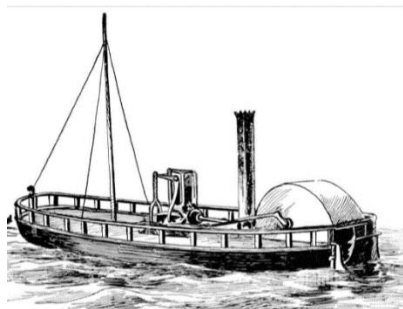
**Cela s'est passé sur les mers ou dans les ports, il y a 10, 20, 50 ... 100 ans... ou plus !**

**Il y a 220 ans,  
Le 4 janvier 1803  
L'Écossais William Symington présente  
un « bateau à vapeur »**

Depuis plusieurs années, cet ingénieur travaille sur les machines à vapeur et sur plusieurs de leurs applications pratiques, dont la propulsion des bateaux.

### **Le Charlotte Dundas Un bateau à vapeur de William Symington**

En 1801, avec le soutien du politicien britannique Sir Thomas Dundas, William Symington a fait construire une coque en bois de 17 mètres de longueur sur 5 de large, dans laquelle il a installé une machine à vapeur. Le bateau, nommé *Charlotte Dundas* (nom de la fille de l'homme politique) a effectué ses premiers essais le 4 janvier 1803. Après quelques améliorations, il fait une nouvelle expérience en mars sur le canal de Forth & Clyde, expérience qui ouvre des perspectives très intéressantes. Le *Charlotte Dundas*, en effet, remorque deux barges de 70 tonnes sur 30 km et, malgré « une légère brise contraire » qui bloque tous les autres navires, il réussit son remorquage à une vitesse moyenne de 3 km/h.



**Le Charlotte Dundas**

**Il y a 90 ans,  
le 4 janvier 1933  
L'incendie du paquebot français *Atlantique***

L'*Atlantique* est un magnifique paquebot de 227 mètres de long, déplaçant 40 000 tonnes. La compagnie Sud-Atlantique, encouragée par l'Etat, n'a rien négligé pour en faire un des fleurons de la flotte française sur le plan du luxe et de la sécurité. Il brûle néanmoins dans la Manche, le 4 janvier 1933, entraînant la mort de dix-neuf marins.

L'*Atlantique* a effectué sa croisière inaugurale en Argentine, au début de l'année 1932. Un an plus tard, après un début de carrière prestigieux, ses propriétaires décident de lui faire subir un carénage. C'est dans ce but qu'il quitte Bordeaux pour Le Havre le 3 janvier. Il n'a donc pas de passagers à bord, ni de personnel d'hôtellerie, mais seulement un équipage réduit sous les ordres du commandant Schoofs : 230 hommes (le tiers de son effectif normal). En pleine nuit, vers 3 h 30, un incendie se déclare dans les cabines de première classe. L'équipage ne parvient pas à circonscrire le feu qui se propage avec une vitesse étonnante. Le navire, qui se trouve dans le nord-ouest de Guernesey, envoie un S.O.S. vers 4 h. Les conditions météorologiques sont défavorables : le vent et le roulis contrarient la tâche de l'équipage. Un espoir prend jour, néanmoins, vers 5 h 30 et il semble un instant que l'incendie ne progresse plus ; ce n'est qu'un faux espoir. L'évacuation du paquebot commence vers 6 h et la plupart des hommes sont recueillis par des navires accourus sur les lieux.

Dès l'émission du S.O.S., en effet, plusieurs bâtiments se sont dérottés afin de porter secours à l'équipage de l'*Atlantique* : le cargo anglais *Ford Castle*, le cargo hollandais *Achilles*, le remorqueur allemand *Ruhr*, qui recueillent au total 211 personnes dont trois femmes ; dix-neuf marins manquent à l'appel. L'épave en feu dérive doucement vers l'Angleterre et menace, un moment, de se jeter sur les côtes de l'île de Wight.

Une nouvelle phase de l'aventure commence alors, et ce n'est pas la plus glorieuse ; il s'agit de l'acharnement des remorqueurs à prendre possession de l'épave. Les usages maritimes internationaux attribuent au « sauveteur » d'un navire (c'est-à-dire à celui qui l'empêche de se perdre) une part importante de sa valeur. L'épave enflammée de l'*Atlantique*, abandonnée par son équipage, représente donc encore beaucoup d'argent. Une nuée de remorqueurs gravite autour d'elle, et un véritable combat de pirates s'engage pour savoir qui la ramènera au port. Des scènes insensées se déroulent ; on voit simultanément des remorqueurs tirer l'épave vers l'avant pendant que d'autres la halent vers l'arrière ; on assiste à des alliances éphémères de remorqueurs de nationalités différentes cherchant à augmenter leurs chances et à se partager le butin. Lamentable !

Grâce au courage de quelques hommes, la coque de l'*Atlantique* ne sera pas la victime de cette foire d'empoigne. Le capitaine Pichard, de la compagnie des Abeilles, monte à bord avec un matelot et hisse à nouveau le pavillon national : il a repris possession du navire au nom de la compagnie

et de la nation. Ce premier succès est de courte durée car il faut vite évacuer les deux hommes. Ils sont remplacés par le commandant Schoofs lui-même, accompagné de quelques volontaires. Cette présence calme l'âpreté des charognards, et l'épave de l'*Atlantique* peut enfin être remorquée vers Cherbourg. Ses assureurs la jugeront irréparable.

### **Il y a 70 ans, dans la nuit du 31 janvier au 31 janvier 1953 Raz-de-marée en mer du Nord**

Dans la nuit du 31 janvier au 1<sup>er</sup> février 1953, un phénomène météorologique d'une rare violence se produit en mer du Nord. Il est particulièrement intense dans la partie sud de cette mer, au niveau du goulet bordé par l'Angleterre, les Pays-Bas et la Belgique. Ces trois pays subissent des dégâts considérables. Une violente tempête, associée à une marée à fort coefficient, provoque la submersion des zones côtières.

La tempête souffle fortement dès le matin du 31 janvier sur la côte ouest de la Grande-Bretagne. Elle provoque même le naufrage du ferry écossais *Princess Victoria* (133 morts). Le pire reste néanmoins à venir : l'ouragan contourne le nord de l'Écosse et s'engouffre dans la mer du Nord, avec des rafales de force 12. Vers 3h du matin, la mer déchaînée submerge les rivages.

Les Pays-Bas, dont le sol est bas par rapport au niveau de la mer, sont particulièrement vulnérables aux inondations. Ils s'en protègent par des digues. Habituellement, les tempêtes de S-O. longent la côte néerlandaise. En 1953, le vent souffle du N.-E., c'est-à-dire perpendiculairement à la côte, vers laquelle elle pousse les vagues. À cette époque, également, les digues ont perdu de leur efficacité en raison du manque d'entretien et des dégâts causés par la Seconde Guerre mondiale. De toute façon, elles n'étaient pas conçues pour la hauteur d'eau du 1<sup>er</sup> février. Autre circonstance aggravante : la population est prise par surprise, aucun système d'alerte n'existe aux Pays-Bas. Les dégâts sont donc énormes : 140 000 ha inondés, 100 000 personnes évacuées, près de 50 000 maisons endommagées, 30 000 pièces de bétail tuées et 1 836 vies humaines perdues.

La côte est de l'Angleterre est également touchée par cette inondation : 300 personnes perdent la vie cette nuit-là, 24 000 maisons sont détruites, plus de 30 000 habitants sont évacués, 46 000 pièces de bétail sont noyées. La *Royal Navy* perd même un sous-marin : le HMS *Sirdar*, qui se trouve en cale sèche au Sheerness Dockyard, est submergé par le

raz-de-marée. En Belgique aussi, des digues se rompent. Les régions d'Ostende et d'Anvers sont inondées. On compte près de 40 morts.

Comme toujours, les pires calamités ont des effets positifs. Celle de 1953 provoque un élan international de solidarité. Les pays concernés tirent les leçons de cette catastrophe : on reconstruit les digues, on imagine des procédures d'alerte et des plans de secours. GL

### **Il y a 50 ans, le 8 janvier 1973 La guerre de la morue**

L'affrontement amorcé l'an dernier entre l'Islande et le Royaume-Uni devient de plus en plus vif. Le 8 janvier, les Islandais coupent les filets de 8 chalutiers étrangers en infraction. Les pêcheurs britanniques demandent l'aide de la *Royal Navy*. Celle-ci envoie sur place plusieurs frégates, et des incidents se produisent. Sous la pression de l'OTAN, un accord est trouvé à la fin de l'année. GL

### **Il y a 30 ans, le 14 janvier 1993 Naufrage du ferry polonais *Jan Heweliusz***

Le ferry polonais *Jan Heweliusz* a chaviré et coulé dans la Baltique, le 14 janvier 1993, au large des côtes de Rügen. Les conditions météorologiques étaient épouvantables et le vent soufflait à 180 km/h. Le navire a commencé à prendre de la gîte à 4 heures du matin et a chaviré une heure plus tard. On déplore 55 victimes (35 passagers et 20 hommes d'équipage). Le navire avait été construit en 1977 en Norvège. Son épave repose par 27 mètres de fond. GL



**La gîte du ferry avant son chavirement**

## PHILATÉLIE & SIGILLOGRAPHIE

L'histoire maritime illustrée par les timbres ou par les sceaux

### La bataille navale de Trafalgar (21 octobre 1805)

Durant l'été 1805, l'amiral français Villeneuve avait enfreint les ordres de l'empereur et avait été relevé du commandement de son escadre, au mouillage à Cadix. Quand il apprit sa disgrâce, à la mi-octobre, il eut une réaction curieuse : sortir en mer pour effectuer une sorte de baroud d'honneur. Il entraîna dans cette folle aventure son collègue et allié l'amiral espagnol Gravina. Mais l'amiral anglais Horatio Nelson n'était pas loin, et ses guetteurs surveillaient la mer.



**Thème :** l'amiral Nelson et son vaisseau, le *Victory*  
**Pays émetteur :** Royaume-Uni de Grande-Bretagne  
**Date d'émission :** 16 juin 1982  
**Quantité émise :** 11 839 000  
**Dimensions :** 41 x 30 mm  
**Couleurs :** polychrome  
**Perforations :** Peigne 14 x 14 ¼  
**Concepteur :** Czeslaw Slania  
**Imprimeurs :** Harrison & Sons, Ltd  
**Impression :** photogravure & recess  
**Valeur faciale :** 24 pence GB  
**Références catalogues :** YT : GB1049 ; Michel : GB920 ; Stanley Gibbons : Gb1189 ; AFA Number : GB1015.

Le départ avait été fixé au 19 octobre, et l'opération commença à 7 h 30 du matin, ce jour-là. Neuf vaisseaux prirent la mer, sous le regard intéressé des Anglais ; il s'agissait de la division du contre-amiral Magon. Les caprices du vent empêchèrent la sortie du reste de l'escadre ; elle fut reportée au lendemain. Le 20 octobre, à midi, toute la flotte franco-espagnole était en mer et cinglait vers le sud-ouest. L'amiral Nelson, invisible mais parfaitement

informé de la situation par ses frégates, se dirigeait vers elle et s'apprêtait à combattre.

Le 21 octobre au matin, les flottes ennemies étaient en vue l'une de l'autre. Leurs compositions étaient les suivantes :

1) Flotte anglaise (vice-amiral Nelson, à bord du *Victory*, secondé par le vice-amiral Collingwood, à bord du *Royal Sovereign*, et par le contre-amiral Carnegie, à bord du *Britannia*) : vingt-sept vaisseaux, quatre frégates, une goélette et un cotre, soit une puissance de feu totale d'environ 2 300 pièces.

2) Flotte française (vice-amiral de Villeneuve, à bord du *Bucentaure*, secondé par le contre-amiral Dumanoir, à bord du *Formidable*, et par le contre-amiral Magon, à bord de l'*Algésiras*) : dix-huit vaisseaux, cinq frégates et deux bricks, soit une puissance de feu totale de 1 580 pièces.

3) Flotte espagnole (amiral Gravina, à bord du *Principe de Asturias*, secondé par le contre-amiral de Escaño, sur le même navire, et par le vice-amiral de Alava y Navarette, à bord du *Santa-Anna*) : quinze vaisseaux, soit une puissance de feu de 1 276 pièces.

L'avantage numérique se situait, à première vue, dans le camp franco-espagnol, mais les chiffres étaient trompeurs et méritaient quelques pondérations. Les Anglais, par exemple, considéraient que deux vaisseaux britanniques valaient trois alliés. Pour Napoléon, un vaisseau anglais était l'équivalent de deux espagnols.

Le 21 au matin, donc, la flotte anglaise et la flotte franco-espagnole se rapprochaient l'une de l'autre. Il soufflait une légère brise de nord-ouest, et la mer était assez houleuse. La ligne franco-espagnole avait pris la direction du Nord, bâbord amures, le cap Trafalgar sur tribord.

La flotte anglaise arrivait de l'Ouest, presque perpendiculairement à la ligne franco-espagnole ; elle était donc au vent de celle-ci et avançait au grand largue, à bonne vitesse. Nelson avait disposé ses navires sur deux lignes parallèles, de manière à couper la ligne ennemie en deux endroits différents. Il commandait en personne la ligne la plus au Nord, tandis que le vice-amiral Collingwood commandait la ligne la plus au Sud. Le combat s'engagea un peu avant midi.

La ligne anglaise la plus au Sud – celle commandée par Collingwood, à bord du *Royal Sovereign* – attaqua la ligne alliée et profita d'un trou dans cette ligne, pour s'y engouffrer.

Pendant ce temps, un peu plus au Nord, la ligne anglaise conduite par Nelson, tenta également de couper la ligne franco-espagnole au niveau de l'avant-garde mais, la trouvant sans doute trop



serrée, choisit de passer au niveau du *Redoutable*, le matelot arrière du *Bucentaure* de Villeneuve. Il s'ensuivit un duel sévère entre le *Redoutable* (capt. Lucas) et le *Victory* de Nelson. C'est au cours de cet affrontement violent que Nelson fut blessé, vers 13 h 15, par une décharge de mousqueterie dont il mourut quelques heures plus tard. Lucas, voyant le *Victory* en difficulté, voulut le prendre à l'abordage ; une enfilade meurtrière du *Temeraire* (matelot arrière du *Victory*) ravagea le pont du *Redoutable* et l'en dissuada. Malgré la résistance acharnée qui se produisit à ce niveau, la ligne alliée était fragilisée une seconde fois.

Une dernière chance restait aux Alliés : faire intervenir l'avant-garde, qui avait peu souffert et qui canonait à distance. Villeneuve lui ordonna donc de se porter au secours du centre, mais Dumanoir fit preuve d'une telle inertie que l'amiral dut réitérer son ordre pour obtenir un début d'exécution, désormais trop tardif.

À partir de 14 heures, la ligne franco-espagnole était donc coupée en deux endroits, et les vaisseaux ennemis, s'engouffrant dans les brèches, attaquaient sur les deux flancs. Il n'y eut bientôt plus de ligne du tout, mais une mêlée générale.



**Thème :** Le Trafalgar : la mêlée confuse  
**Pays émetteur :** République de Palaos  
**Date d'émission :** 4 avril 2005  
**Couleurs :** polychrome  
**Perforations :** Peigne 14 ¼  
**Impression :** offset  
**Valeur faciale :** 37 cents US  
**Références catalogues :** YT : PW2132 ; Michel : PW2453 ; Stanley Gibbons : PW2084.

Lucas, sur le *Redoutable*, continuait à se battre comme un lion ; avec l'aide du *Fougueux*, il s'en était pris au *Temeraire*, et les trois navires, emmêlés par les mâts écroulés, déviaient ensemble et se canonnaient à bout portant. L'avantage resta néanmoins au vaisseau anglais : le *Fougueux*

amena ses couleurs le premier, suivi du *Redoutable* vers 14 h 15. Ce fut le début du lâcher-prise général. Vers 14 h 30, le *Santa-Anna*, réduit à l'état d'épave, fut capturé par les Anglais. Une quinzaine d'autres succombèrent les uns après les autres. Vers 16 heures, le *Santissima Trinidad* et le *Bucentaure* capitulèrent à leur tour ; Villeneuve fut fait prisonnier. La bataille était désormais terminée ; l'explosion et le naufrage de l'*Achille* en constituèrent le point final tragique (500 morts).



**Thème :** Le HMS *Pickle* recueillant des survivants de l'*Achille*  
**Pays émetteur :** Bermudes  
**Date d'émission :** 23 juin 2005  
**Dimensions :** 47,5 x 29,5 mm  
**Couleurs :** polychrome  
**Perforations :** Peigne 13 ¼  
**Impression :** offset  
**Valeur faciale :** 70 cents  
**Références catalogues :** YT : BM901 ; Michel : BM897 ; Stanley Gibbons : BM958 .

Pour clore cette journée dramatique, une violente tempête se leva dans la soirée. Plusieurs navires français et espagnols, handicapés par leurs avaries, ne résistèrent pas à ce nouveau coup du sort ; ils coulèrent, se brisèrent à la côte ou furent volontairement détruits par les Anglais.

Le bilan humain de Trafalgar fut évidemment très lourd. Côté franco-espagnol, on estime les pertes à 4 400 vies humaines et 3 700 blessés. Le contre-amiral Magon et dix-neuf capitaines furent tués ; l'amiral Gravina, grièvement blessé, mourut de ses blessures quelques jours plus tard. Côté britannique, 450 hommes dont l'amiral Nelson perdirent la vie et 1 200 autres furent blessés. Les Anglais conservèrent tous leurs navires ; les Alliés en perdirent dix-huit. GL (Article en partie extrait de l'ouvrage de G. Le Moing : *Les 600 plus grandes batailles navales de l'Histoire* – Marines Éditions).

-oOo-

## INSOLITE !

**Curieux marins – Curieux navires – Curieux chargements – Curieuses missions...**

### **Une marine de guerre peu connue : la marine pontificale**

**Le « pouvoir temporel des papes » s'exerce aujourd'hui sur un territoire minuscule, la Cité du Vatican. Cette situation ne date que de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle ; auparavant, et depuis plus d'un millénaire, le souverain pontife régnait sur un domaine temporel important qui constituait les « États de l'Église » ou « États pontificaux ». Comme tous les princes régnants de son époque, le pape avait alors sa cour, ses vassaux et, pour défendre ses territoires, son armée et sa marine.**

#### **Lointaines origines de la marine pontificale**

Au cours des siècles qui suivirent le règne de Constantin, l'Église – grâce aux dons des empereurs chrétiens et des fidèles – s'était constitué un premier domaine autour de Rome. Ce « Patrimoine de saint Pierre » s'agrandit à la fin du VIII<sup>e</sup> siècle, lorsque Pépin le Bref puis Charlemagne offrirent au pape des terres qu'ils avaient conquises sur les Lombards. Les « États de l'Église » étaient nés. Ils couvraient un territoire assez vaste, qui barrait transversalement la partie centrale de la péninsule italienne. Ils possédaient donc deux façades maritimes : l'une sur la mer Adriatique, l'autre sur la mer Tyrrhénienne.

À cette époque, les « Sarrasins » se livraient à des incursions continues dans la péninsule et y perpétrèrent des ravages. Les papes se trouvèrent donc très vite dans l'obligation de protéger les côtes de leur nouveau domaine, et de se doter d'une force navale capable de repousser les envahisseurs.

Le premier pape qui s'en préoccupa fut Adrien 1<sup>er</sup> (772-795). Il fit appel à l'un de ses feudataires, un certain duc Allone, pour constituer l'embryon d'une marine pontificale. On ne sait pas grand-chose de cette tentative, ni de celui qui en fut responsable. L'individu semblait peu recommandable ; l'expérience ne dut pas avoir beaucoup de résultats car, en 808, le nouveau pape Léon III (795-816) demanda à Charlemagne l'aide d'un de ses fils pour une entreprise analogue. Vingt ans plus tard, pour faire face à une nouvelle menace des Sarrasins, le pape Grégoire IV (827-844) demanda aux Toscans

de lui prêter des navires. Il en confia le commandement au comte de Bonifacio<sup>1</sup> et le chargea de repousser les envahisseurs. L'opération échoua militairement, mais elle marquait la volonté du Saint-Siège de se battre sur la mer – même si c'était encore avec des navires d'emprunt – ce qui permet de considérer Grégoire IV comme le lointain fondateur de la marine pontificale. L'un de ses successeurs, Léon IV (847-855) renouvela l'expérience en 848. Il prit lui-même le commandement de la flotte coalisée et vainquit les Sarrasins devant Ostie, à l'embouchure du Tibre.

Le succès de telles opérations reposait toutefois sur la bonne volonté de ceux qui prêtaient leurs navires. Or les seigneurs italiens, pour avoir la paix, avaient pris la fâcheuse habitude de conclure des alliances séparées avec les pirates musulmans. Ceci amena les papes à posséder leur propre flotte.

#### **De la défensive à l'offensive**

Ce fut le pape Jean VIII (872-882) qui, le premier, fit construire une flotte pontificale à Porto d'Anzio. Elle était constituée de *dromons*, c'est-à-dire de bateaux de guerre à rames, ancêtres de la galère moderne. À sa tête, en 877, Jean VIII remporta une éclatante bataille navale sur les Sarrasins, au cours de laquelle il détruisit dix-huit de leurs navires, tua beaucoup de monde et libéra six cents esclaves chrétiens. L'un de ses successeurs fit mieux encore : Jean X (914-928), à la tête de forces combinées terrestres et navales, parvint à délivrer définitivement la péninsule de la présence musulmane ; seule la Sicile demeurait occupée.

Les États de l'Église étaient devenus une vraie puissance maritime. Ils disposaient désormais de bases navales importantes à l'ouest et à l'est : Civita Vecchia sur la mer Tyrrhénienne, Ancône sur la mer Adriatique. Les seigneurs italiens étaient prêts à nouveau à joindre leurs forces navales à celles du Souverain Pontife. Celui-ci apparaissait à tous comme le coordinateur suprême des futures opérations navales.

Le pape Victor III (1086-1087) se montra à la hauteur de leurs espérances ; il franchit même un degré supplémentaire dans l'escalade de la force. Constatant avec réalisme que les moyens de défense maritimes utilisés jusqu'alors pour se protéger des Sarrasins étaient peu efficaces, il arriva à la conclusion que la meilleure défense était l'attaque. Il en persuada les autorités de Pise, de Gênes, de Calabre et de Naples, rassembla 300 voiles et 30 000 hommes, et lança une vaste

<sup>1</sup> La ville de Bonifacio, en Corse, porte le nom de ce seigneur qui en fut le fondateur.

opération navale contre la Tunisie où il écrasa les troupes du souverain Timin. Pour la première fois dans l'histoire, une force navale sous les ordres du Souverain Pontife avait attaqué l'Infidèle chez lui. Le temps des croisades approchait.

### **La marine du pape au temps des croisades**

Du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle, les croisades donnèrent aux papes l'occasion de mettre en œuvre leur marine.

En 1199, Innocent III ordonna la mise en chantier d'un grand bâtiment destiné à porter à Saint-Jean-d'Acre le ravitaillement et l'arrière du solde des troupes stationnées dans la cité palestinienne. Il semble qu'à ce moment, le Saint-Siège eut apporté aux croisades le soutien de ses vaisseaux ronds, indispensables pour le transport de troupe, d'armes de chevaux et d'équipements.

Nous savons qu'en 1218, le pape Honoré III possédait une vingtaine de naves courantes qui, à cette époque, jaugeaient dans les 200 tonneaux. Elles possédaient alors deux ou parfois trois *couvertes* (càd « ponts »). Leur gréement comportait quatre mâts dont celui de *civadière*, très incliné sur l'avant et ancêtre du mât de beaupré.

Les relations entre l'empereur et la papauté étaient souvent tendues. Ceci donna parfois lieu à des affrontements navals, par exemple en 1241.

Des années passèrent et c'est seulement en 1271 que la marine pontificale eut à intervenir à nouveau. Cette année-là, le Sacré Collège envoya chercher à Saint-Jean-d'Acre le nouvel élu du conclave, Grégoire X. Celui-ci constitua, dès son arrivée, une flotte de bâtiments armés à Rome, Ancône et Civita-Vecchia, renforcée de galères nolisées dans d'autres ports. Cette flotte était destinée à secourir les débris de la 8<sup>ème</sup> croisade, celle où saint Louis avait trouvé la mort.

Bien que rivales et en conflit l'une contre l'autre, Venise et Ancône collaborèrent parfois à des expéditions organisées et dirigées par le Saint-Siège. Ce fut le cas en 1280 lors d'une opération destinée à sauver Saint-Jean-d'Acre.

### **Les Turcs en mer Égée**

Deux événements d'importance dans l'histoire de la papauté marquèrent les débuts du XIV<sup>e</sup> siècle : l'installation des papes en Avignon et l'apparition des Turcs en mer Égée.

C'est à Avignon que Jean XXII, de naissance française, entama la lutte séculaire qui allait, avec des hauts et des bas, opposer sous l'égide du Saint-Siège l'ensemble de la chrétienté au nouvel adversaire ottoman. La première intervention maritime de Jean XXII ne fut pas heureuse. En 1316,

Louis de Clermont, futur duc de Bourbon, lui présenta un projet de croisade. Le pape acquiesça, se procura des galères, mais celles-ci furent perdues prématurément dans un combat entre Guelfes et Gibelins (1320).

La seconde manifestation navale de Jean XXII, en 1334, fut au contraire couronnée d'un succès éclatant. Plusieurs États chrétiens acceptèrent de se grouper sous l'autorité du pape pour aller combattre les Turcs en mer Égée. La flotte chrétienne rassemblait 38 galères et 32 huissiers. Les navires papaux et français étaient commandés par Jean de Chepoy, amiral de France. Les Turcs perdirent 200 vaisseaux et 5 000 hommes.

Son successeur, Benoît XII, se contenta d'organiser des patrouilles navales dans les mers du Levant, auxquelles participaient quatre galères pontificales.

### **Navires du pape contre navires de l'antipape**

Durant les dernières années du XIV<sup>e</sup> siècle, papes et antipapes s'affrontèrent, y compris sur la mer. L'antipape Clément VII s'étant procuré quelques galères, il entreprit des opérations en mer Tyrrhénienne pour piller les navires de son rival, le « vrai pape » Boniface IX. Celui-ci constitua une flotte de galères, dont il donna le commandement à un excellent marin, Gaspare Cossa. Les affrontements durèrent pendant plusieurs pontificats.

### **La marine pontificale lors de la chute de Constantinople**

Lorsque l'empereur Constantin XII se trouva encerclé par les Turcs de Mahomet II, il ne pouvait espérer qu'un secours venu de la mer. Il lança un appel au pape Nicolas V, afin qu'il mobilise la chrétienté. Nicolas ne ménagea ni sa peine ni ses moyens, allant jusqu'à fournir pour son compte vingt galères qui se réunirent aux contingents procurés par Gênes, Venise et le roi d'Aragon. On connaît la suite : malgré l'aide occidentale, Constantinople tomba aux mains des Turcs en 1453.

Le pape suivant, Calixte III, construisit et équipa la flotte la plus importante qu'eût jamais armée le Saint-Siège. Il y consacra sa fortune personnelle et les trésors de l'Église. Cette flotte entra en action en 1456, sous le commandement du cardinal Scarampa. Arrivée sur le Bosphore, elle provoqua la déroute de l'armée turque (victoire de Belgrade).GL

-oOo-

## SCIENCES & TECHNIQUES

### Construction navale, navigation, histoire du navire, installations à terre

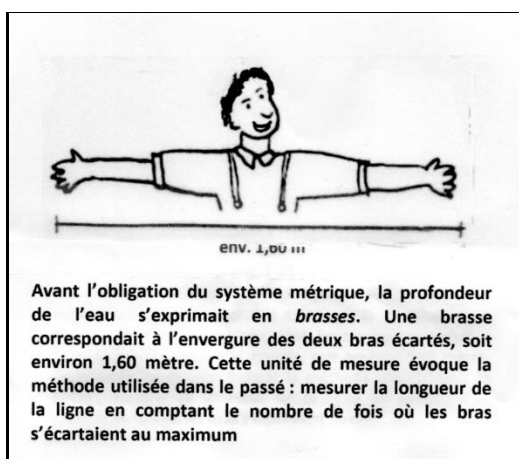
#### Petite histoire de la sonde et des procédés de sondage

Sonder, c'est mesurer la profondeur de l'eau sous un bateau. Aujourd'hui, cette mesure s'effectue automatiquement au moyen de sondeurs électroniques. Pendant longtemps, le sondeur a consisté en un simple poids (« plomb de sonde »), fixé à un câble (« ligne de sonde »). Il suffisait de mesurer la longueur de la ligne quand le plomb touchait le fond pour connaître la profondeur.

#### Brasses, mètres ou *fathoms*

Traditionnellement, en France, la profondeur de l'eau s'exprimait en brasses d'environ 1,60 m ou cinq pieds (voir figure ci-dessous). En Angleterre et aux États-Unis, l'unité est toujours la brasse (en anglais *fathom*), mais elle mesure six pieds, soit un peu plus de 1,80 m.

Depuis l'emploi obligatoire du système métrique, on ne s'exprimait plus en *brasses* mais en *mètres* ; les lignes de sonde étaient graduées au moyen de morceaux d'étamine de couleurs.

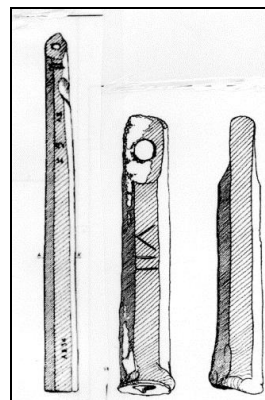


La brasses

#### Sondage à main

C'est la méthode la plus ancienne, utilisant un plomb de sonde qu'on lance à la main et qu'on remonte – toujours à la main – au moyen d'une ligne. On sondait généralement par sécurité, à proximité des côtes, et on utilisait alors une « petite sonde » dont le poids était de trois à quatre kilos. Pour les

sondages en eaux profondes (par exemple pour des travaux d'océanographie ou de cartographie), on employait une « grande sonde » dont le câble était beaucoup plus long et le « plomb » beaucoup plus lourd. Le sondage à main resta en usage, même sur les grands bâtiments, jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle. Le plomb de sonde comportait souvent un petit récipient enduit de suif, qui ramenait avec lui quelques fragments du fond, afin d'en connaître la nature (sable, vase, roches).



Plombs de sonde du CSS *Alabama* (1864)

La procédure de sondage à main faisait l'objet d'un certain rituel :

*Quand le bâtiment est en marche, au lieu de laisser tomber le plomb de sonde de lui-même, on est obligé de le lancer le plus loin possible dans le sens de la marche du navire, de façon que, quand il touche le fond, il se trouve à l'aplomb du sondeur. Pour cela, après s'être placé le plus en dehors possible du bâtiment, sur un banc de quart, une plate-forme de coupée, une baleinière de sauvetage, par exemple, on imprime au plomb un mouvement de rotation et on le lance comme une fronde. Le plomb étant rendu au fond et à-pic, la ligne raide, on lit le fond en regardant la graduation la plus voisine de la surface de l'eau. »*

Le marin doit alors « chater le fond » :

« L'homme qui trouve le fond l'indique en chantant : FOND, et en faisant ensuite précéder et suivre le nom du bord de la sonde ; s'il ne trouve pas de fond, il fait suivre du nombre de mètres filés et du nom du bord de la sonde et des mots PAS DE FOND.<sup>1</sup> »

Exemples :

« 15 tribord 15 Fond de sable » (La sonde tribord a trouvé un fond de sable à 15 mètres.)

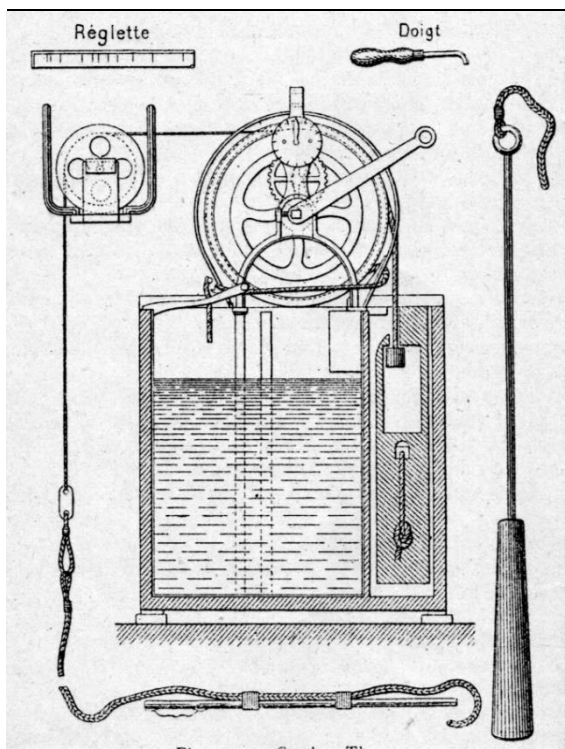
« 25 bâbord 25 Pas de fond » (La sonde bâbord a filé 25 mètres de câble mais n'a pas trouvé de fond.)

<sup>1</sup> Capitaine de Frégate R. de PARFOURU : *Manuel du Marin*. Editions géographiques, maritimes et coloniales, Paris, 1950.

Un mot sur la « grande sonde », dont la ligne était très longue et le plomb très lourd (20 à 50 kg). Le célèbre professeur d'hydrographie Pierre Bouguer écrit à leur sujet en 1743 : « Il faut alors se servir de cordes ou de lignes de sonde beaucoup plus grosses et on est aussi obligé de mettre à l'extrémité des poids beaucoup plus pesants. » Il semble que Magellan ait tenté l'expérience en entrant dans le Pacifique en 1521 : il aurait filé 800 mètres de ligne sans trouver le fond. En 1840, l'Anglais James Clark Ross réussit à mesurer des fonds de plus de 4 000 mètres au large du cap de Bonne-Espérance. Il va sans dire que des plombs aussi lourds ne pouvaient être remontés à la main ; il fallait utiliser un treuil ou un cabestan. Certains plombs se larguaient automatiquement en touchant le fond ; il suffisait alors de remonter la ligne.

### Modernisation du procédé – La bathymétrie

Le sondage à main a survécu jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, et demeure un procédé de secours. Dès les années 1860 (pose des câbles télégraphiques à travers l'Atlantique), les chercheurs ont réfléchi à des techniques moins contraignantes que le sondage traditionnel. Sans s'affranchir tout de suite de la ligne et du plomb de sonde, ils ont tenté de mécaniser le dispositif. Citons, par exemple, le sondeur Thomson.



Sondeur Thomson

« Le sondeur Thomson, écrit le C.F. de Parfouru, permet à un navire en marche d'obtenir, sans

diminuer sa vitesse, les profondeurs par les fonds inférieurs à 200 mètres. Dans cet appareil, la masse de fer formant plomb de sonde est attachée à un fil d'acier enroulé sur un tambour qui se prête à un défilement très rapide du fil pendant la chute du plomb, et qui peut être arrêté par un frein quand le plomb a touché le fond. La profondeur est indiquée par un tube en verre fermé à une de ses extrémités, situé dans le voisinage du plomb, et dans lequel l'eau pénètre en raison de sa pression, décompose une substance colorante sur une longueur d'autant plus grande que la profondeur est plus considérable. »

### Sondeurs acoustiques

Le sondeur Thomson – et quelques autres de sa génération – était un progrès par rapport au sondage à main. Il conservait néanmoins la contrainte de la ligne et du plomb. Le seul moyen de s'en affranchir était d'utiliser ces « ondes » dont on parlait beaucoup à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Mais elles se propageaient mal dans le milieu marin.

Les vibrations sonores, par contre, s'y propageaient bien, et une science nouvelle prenait alors naissance : l'acoustique sous-marine. On se mit à imaginer un nouveau principe de sondage consistant à émettre un bruit à la surface de l'eau et à mesurer le temps mis par son écho sur le fond pour revenir à la surface

Chercheurs et marins tâtonnèrent un peu, au début, dans la mise en œuvre de cette méthode, pourtant pleine d'avenir. Le *Manuel du Marin* (déjà cité) distingue trois types de sons utilisables : les sons violents (détonations), les sons audibles et les ultrasons. Dans le cas du sondage par détonations, il recommande d'employer : « Aux profondeurs moyennes (100 à 1 000 m), un fusil dont la balle frappe l'eau à côté du navire. Aux grandes profondeurs, des cartouches détonantes. »

À l'aube du XX<sup>e</sup> siècle, les circonstances concourent au développement rapide de l'acoustique sous-marine : l'électronique prend naissance, même si on ne l'appelle pas encore ainsi ; le naufrage du *Titanic* sensibilise les chercheurs sur le problème de la détection des icebergs ; la Première Guerre mondiale met en évidence le danger des sous-marins et le besoin de les détecter.

La science progresse donc très vite dans ce domaine et, durant la décennie 1920, une nouvelle génération de sondeurs est commercialisée : l'écho-sondeur. Lignes et plombs de sonde passent dans la catégorie des accessoires de secours. GL

-oOo-

## COURRIER DES LECTEURS

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

### Une lectrice de SILLAGES nous parle d'un corsaire bordelais

Les lectrices et les lecteurs de SILLAGES ont des profils très variés, avec un point commun : le goût de l'histoire maritime. C'est le cas d'Audrey Pennel qui m'a écrit récemment. Elle se présente ainsi :

Audrey Pennel est Docteure en histoire de l'art., auteure et conférencière. Son domaine de recherche concerne le Moyen Âge, le XIX<sup>e</sup> siècle et l'histoire maritime. Elle prépare actuellement une biographie sur Pierre Auguste Renoir pour les éditions *Memoringet* une biographie sur George Sand pour les éditions *Ellipses*.

Si elle m'a écrit, c'était pour m'inviter à une conférence qu'elle donnait à Bordeaux au mois de décembre. Malheureusement, elle m'a prévenu trop tard, et je n'ai pas pu retransmettre cette annonce dans le dernier SILLAGES. C'est dommage, car le sujet aurait intéressé un grand nombre d'entre vous : la carrière du capitaine corsaire Jacques Perroud, « le Surcouf bordelais »

#### Le capitaine corsaire Jacques Perroud, « le Surcouf bordelais »

Le 14 août 1803, trois mois après la rupture de la Paix d'Amiens, le corsaire bordelais *La Bellone*, capitaine Jacques Perroud, aborde à l'ouvert de la baie de Bantry, le *Lord Nelson*, un indiaman d'un tonnage et d'un armement bien supérieurs.

Fils d'un perruquier du quartier de Saint Seurin, Jacques Perroud (1770-1822), additionne les prises depuis le début des Guerres de la Révolution, lorsqu'il effectue au plus près du territoire Anglais, sa capture la plus emblématique. Ce fait d'arme lui vaut d'être récompensé par le Premier Consul de la Hache d'Abordage en 1804.

La mémoire de l'évènement perdure au long du XIX<sup>e</sup> siècle, sous le pinceau d'Auguste Mayer, peintre de marine brestois et professeur de dessin à l'École

navale, dont l'œuvre picturale se caractérise par un rendu précis des scènes maritimes.

Deux toiles peintes en 1846 et 1872, mettent en avant l'instant de l'abordage du *Lord Nelson* et redonnent vie à l'héroïsme d'une action menée par les corsaires bordelais au milieu de la fumée des tirs de canon contre un ennemi de taille.

L'intrépide et généreux Perroud, vaincu durant trente ans après six commandements, comptabilise au cours de sa carrière, pas moins de sept croisières dans l'Indien et trente-cinq prises.

Une personnalité et un courage à la hauteur de ceux de Robert Surcouf.

.....



**Abordage du Nelson par le Bellone**

Auguste Mayer, 1846

Audrey Pennel est une abonnée relativement récente de SILLAGES. Je la remercie d'avoir établi ce contact. Je suis sûr que sa vaste culture et son goût pour l'histoire maritime profiteront – d'une manière ou d'une autre – aux lecteurs de SILLAGES. Merci Audrey.

### À propos des galères de Caligula

Notre ami Alain Foulonneau communique :

*Radio France Culture* publie un article sur les galères de Caligula, un sujet qui avait été évoqué dans *Sillages* N° 40. Les lecteurs qui voudraient un complément d'informations sur ce thème peuvent lire cet article en cliquant sur le lien suivant :

<https://www.radiofrance.fr/franceculture/quand-mussolini-decouvrait-les-palais-flottants-de-caligula-5059539>

## 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<sup>e</sup> 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](http://www.academie-arts-sciences-mer.fr)

Cliquez sur ACTUALITÉS > Revue SILLAGES.

● Le site de la Fédération nationale du Mérite maritime :

[www.meritemaritime-fnmm.com](http://www.meritemaritime-fnmm.com) > ACTUALITES > INFOS/BULLETINS D'HISTOIRE MARITIME

● Le site de la Maison des Écrivains de la Mer :

[www.maisonecrivainsdelamer.fr](http://www.maisonecrivainsdelamer.fr) > RESSOURCES > BLOG LE MOING

● Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :

[www.chasse-maree.com](http://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](mailto:guylemoing@wanadoo.fr) ou [guy.lemoing.91@gmail.com](mailto:guy.lemoing.91@gmail.com)