

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 60

Novembre - décembre 2025

BONJOUR.....	1
Le naufrage du Warren Hastings à l'île de La Réunion par A. Foulonneau	2
La tradition du tatouage dans la Marine par G. Le Moing.....	7
Visite guidée d'un chantier naval normand il y a près de mille ans par G. Le Moing.....	17
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	25
Rubrique	34
INDEX	36

BONJOUR

L'année 2025 qui s'achève est la huitième année d'existence de SILLAGES; le numéro que vous avez sous les yeux est le numéro 60. Si vous empiliez ces soixantes numéros vous obtiendriez un volume d'environ deux mille pages ! Deux mille pages consacrées à l'histoire maritime, sous ses aspects les plus variés, touchant toutes les époques et toutes les mers du monde.

En publiant le premier numéro, en mai 2018, je n'imaginais pas une telle longévité et une telle richesse documentaire. Je l'attribue d'abord à la fidélité des lecteurs, à leurs encouragements et, parfois, à leur participation personnelle. L'un d'eux a su me relayer avec talent quand j'ai eu besoin d'aide : Alain Foulonneau est, désormais le garant de ce succès.

Fidèle à la tradition de SILLAGES, le numéro 60 nous emmène sur toutes les mers, à toutes les époques. Dans la Manche, en 1066, lorsque Guillaume de Normandie prépare la conquête de l'Angleterre. Dans l'Atlantique Nord, en 1620, lors de la traversée du Mayflower. Dans le Pacifique, au XVIIIème siècle, lorsque les marins de Cook redécouvrent le tatouage. Dans l'océan Indien, en 1897, lors du naufrage du Warren Hastings. Dans l'Atlantique Sud, en 1910, lors de la mutinerie de la flotte brésilienne... Un index analytique des numéros 1 à 60 clôt ce numéro. GL

Alain et Guy vous souhaitent une agréable lecture, et de bonnes fêtes de fin d'année !

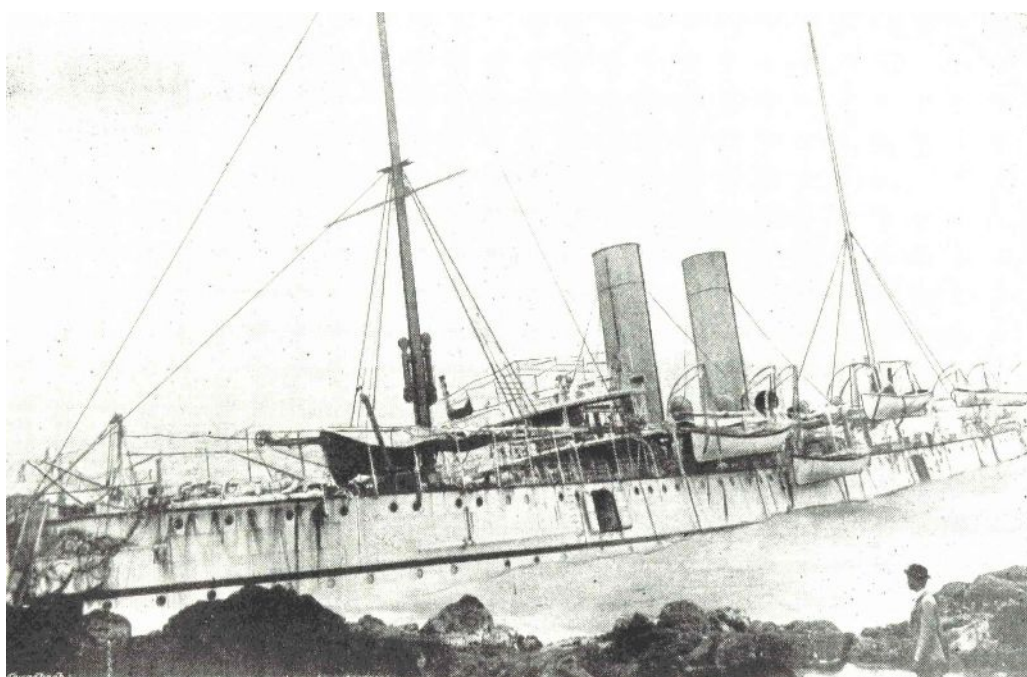


Mémoire d'un sauvetage héroïque à La Réunion

Le Naufrage du Warren Hastings

Par Alain Foulonneau

14 janvier 1897, Saint-Philippe, côte sud de l'île de la Réunion . Un navire s'échoue dans des circonstances jamais totalement élucidées. Entre phénomènes naturels et erreurs humaines, le naufrage du Warren Hastings intrigue encore. Mais par contre, au-delà de ce mystère, une vérité s'impose : la solidarité réunionnaise a sauvé plus d'un millier de vies.



Le Warren Hastings sur les roches de Saint Philippe le lendemain du naufrage

Contexte historique

Le Warren Hastings est un transport de troupes anglais. Lancé en 1893, c'est un navire comportant les plus récentes inventions en matière maritimes. Il est propulsé par deux machines à vapeur à triple expansion alimentées par huit chaudières qui développent 3500 chevaux. Il est muni de 33 compartiments étanches. Sa coque est en acier mais ses aménagements sont en teck pour être adaptés aux environnements tropicaux. Il mesure 100 m de long et porte le nom du premier gouverneur général de l'Inde anglaise. En effet c'est la pleine époque de l'Empire colonial britannique. Le Warren Hastings a embarqué au Cap en Afrique du Sud un régiment et un bataillon de l'armée anglaise ainsi que des civils dont des femmes et des enfants. Au total avec l'équipage il

y a 1264 personnes à bord. Le navire se dirige vers l'île Maurice où il doit faire escale avant d'atteindre Bombay.

Le naufrage

Le 13 janvier, le bateau navigue sous une forte pluie et dans un épais brouillard. Le capitaine Gerald Edward Holland, victime d'une erreur de navigation, s'écarte de la route prévue et dirige le bateau droit vers les récifs de la côte de Saint-Philippe.

Aux environs de 2h 00 du matin, un fracas énorme réveille les habitants du paisible village. Certains pensent à une explosion du volcan Le Piton de la Fournaise, d'autres à un coup de canon annonçant une invasion étrangère. Les plus courageux sortent et se dirigent vers la côte, découvrant un immense navire échoué sur la roche basaltique, ballotté par des vagues terrifiantes. Face à l'urgence, les villageois improvisent un plan de sauvetage. Malgré l'obscurité et la violence des éléments, ils parviennent à rejoindre le navire. À leur grande surprise, ils tombent nez à nez avec des Anglais et des Anglaises, presque totalement dévêtus (les passagers ayant été invités à retirer leurs vêtements pour pouvoir nager plus facilement si nécessaire). Les naufragés, terrifiés mais disciplinés, attendent patiemment sur le pont, remerciant sans cesse leurs sauveteurs en anglais

La possibilité de débarquer les troupes et l'équipage sur les rochers est alors envisagée et, à 3 h 25, le capitaine envoie deux officiers (les lieutenants Dobbin et Windham), équipés de feux bleus, inspecter la sécurité des rochers. Le capitaine Holland ordonne l'évacuation du navire à 4 heures. Le capitaine Holland ordonne l'évacuation du navire à 4 heures. Le capitaine entend initialement garder les femmes et les enfants à bord jusqu'au lever du jour, moment plus propice pour les évacuer, mais le navire commence à prendre une forte gîte à 4 h 20. Il est alors décidé de les évacuer immédiatement. À 4 h 35, les systèmes électriques du navire tombent en panne et l'évacuation doit se poursuivre dans l'obscurité totale. Vers 5 heures, les meilleurs nageurs sont autorisés à sauter par-dessus bord et à nager par leurs propres moyens jusqu'à la rive, qui se situe à environ 30 m. Puis un soldat réussit à tendre une corde entre le navire et le rivage, et des cordes plus lourdes sont ensuite installées, afin de rendre l'évacuation plus sûre. Les hommes restants, quant à eux, descendent ainsi le long des cordes. Le navire est complètement évacué à 5 h 30. On ne déplore que deux noyés, deux marins hindous.

Tous les naufragés sont pris en charge par les habitants de Saint Philippe. Dans les jours qui suivent, ces habitants font preuve d'une générosité exceptionnelle, hébergeant, nourrissant et soignant les naufragés. Puis les naufragés sont emmenés à Saint Pierre d'où par train ils parviennent au port de la Pointe des Galets pour être embarqués dans un autre navire anglais afin de poursuivre leur voyage vers Bombay.

Les causes du naufrage

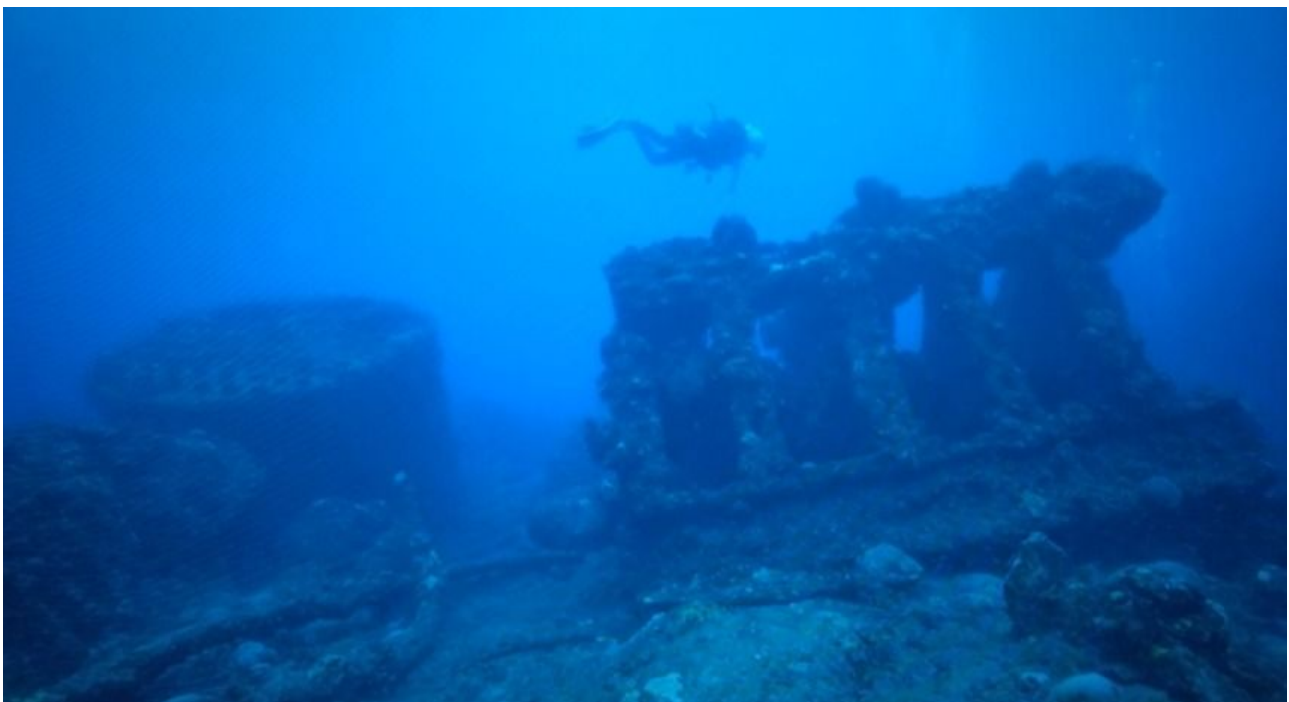
Les causes du naufrage du Warren Hastings restent encore discutées. Si l'erreur de navigation du capitaine Holland est avérée (il s'est écarté de plus de 8 milles de sa route initiale), plusieurs spécialistes avancent que l'éruption du Piton de la Fournaise cette nuit-là aurait pu jouer un rôle déterminant. D'une part la lueur du volcan aurait pu être confondue avec un phare. D'autre part

les perturbations du champ magnétique local par cette éruption auraient pu fausser le compas magnétique du navire. Ajoutons à cela la pluie battante et la mer agitée qui pouvaient aussi provoquer une dérive importante. Tous les ingrédients étaient réunis pour transformer cette traversée en tragédie.

A la recherche du Warren Hastings

Aujourd'hui, le souvenir du Warren Hastings ne repose pas seulement dans les livres d'histoire. Au large de Saint-Philippe, les vestiges du transport gisent toujours à quinze mètres sous la surface. Néanmoins le site est réputé dangereux à cause de la grosse houle de l'Océan Indien qui rend la mise à l'eau difficile et qui se fait sentir aussi jusqu'au fond ballottant les plongeurs comme des pantins. Cela reste réservé aux plongeurs expérimentés. Ceux qui ont la chance de s'y aventurer décrivent un spectacle saisissant : une imposante chaudière, une hélice massive, et d'autres pièces du navire témoignent encore de la taille et de la puissance du bâtiment, figés dans le silence des profondeurs.

Mais la mémoire du naufrage ne se limite pas à l'épave. À Saint-Philippe, les récits de cette nuit héroïque se transmettent de génération en génération. Ils rappellent que, derrière la tragédie maritime, il y a eu un formidable élan de solidarité, devenu un marqueur fort de l'identité réunionnaise.



Une chaudière et une des deux machines du Warren Hastings (photo Mathieu Labeyrie)



**Une chaudière du Warren Hastings. Elle est du type “scotch boiler” présenté dans Sillages 59
(photo Mathieu Labeyrie)**



L’une des hélices du Warren Hastings (photo Mathieu Labeyrie)



Deux représentations du Warren Hastings à la marine de Saint Philippe (photos AF)



Us et coutumes

LA TRADITION DU TATOUAGE DANS LA MARINE

Par Guy Le Moing

Dans la bande dessinée et l'imagerie populaire, le tatouage est souvent un signe distinctif des marins d'autrefois. À l'exemple de Popeye, ils portaient sur leurs bras musclés une ancre de marine ou un cœur percé d'une flèche. Cette caricature n'est pas entièrement imaginaire : ce sont les marins qui ont contribué à répandre en Occident la mode et la technique du tatouage.



Popeye

Une pratique plusieurs fois millénaire

La pratique du tatouage est très ancienne. Elle remonte, sans doute, au néolithique. La découverte de corps humains momifiés, datant de plusieurs millénaires, montre la présence de tatouages et confirme cette ancienneté. Elle existait dans l'Europe antique, mais le monde gréco-romain donnait au tatouage une destination punitive plus que décorative : on tatouait un signe distinctif sur le front des malfaiteurs ou des esclaves.

Pour des raisons religieuses, sans doute, le tatouage disparut pratiquement de l'Occident médiéval chrétien. On affirme, néanmoins, que les pèlerins de Jérusalem se faisaient tatouer une croix sur un bras pour attester de leur pieux voyage. Les marins et les explorateurs de la Renaissance le redécouvrirent chez les « Indiens » du Nouveau Monde, mais ils restèrent indifférents à cette pratique, que l'Église interdisait¹.

L'objet de cet article n'est pas de retracer l'histoire du tatouage – encore qu'elle soit fort intéressante – mais la redécouverte de cette pratique par les marins du XVII^e siècle et du XVIII^e siècle, et sa réintroduction en Occident.

Les marins redécouvrent le tatouage

William Dampier ramène Jeoly en Angleterre. William Dampier est un marin anglais de la fin du XVII^e siècle, tour à tour marchand, corsaire, flibustier, explorateur. Il a accompli deux voyages autour du monde et en a relaté les péripéties dans des ouvrages à succès. Au cours d'un de ces

1 L'Ancien Testament interdit formellement de se tatouer : « *Vous ne ferez pas de dessins sur votre corps.* » (Lévitique : 19-28).

voyages, Dampier acquiert, dans un marché d'esclaves, un Noir nommé Prince Gioio ou Jeoly. Ce jeune homme se dit originaire de l'île de Mindanao, dans les Philippines. Son corps est entièrement recouvert de tatouages, qui auraient été réalisés par l'une de ses épouses. Dampier en fait la description : *« Il était peint sur toute la poitrine, entre les épaules, sur les cuisses (principalement devant) ; de larges anneaux ou bracelets entouraient ses bras et ses jambes. Je ne peux comparer ces dessins à aucune figure animale, ni à aucune autre représentation, mais ils étaient très curieux et possédaient une grande variété de lignes, de fioritures, de damiers, etc. L'ensemble présentait des proportions très gracieuses, surtout sur et entre ses omoplates. {...} J'ai compris que la peinture avait été réalisée de la même manière que la Croix de Jérusalem sur les bras d'un homme, en piquant la peau et en y frottant un pigment. »* (William Dampier : *Un nouveau voyage autour du monde*. 1697). Dampier ramène son bel esclave en Angleterre et le montre à la Cour, à Oxford, dans les foires et à l'auberge du *Sanglier bleu* dans Fleet Street. L'homme meurt rapidement et, après son décès, les savants de l'époque le font écorcher afin d'exposer publiquement sa peau décorée.

Les surprises de James Cook et de ses marins. Il est sans doute exagéré d'attribuer au seul James Cook la redécouverte du tatouage et son introduction dans les marines et les populations européennes. Il joua néanmoins un grand rôle dans ce domaine ; nous allons en dire quelques mots. James Cook est un explorateur britannique ayant effectué deux tours du monde complets et ayant trouvé la mort au cours du troisième, en 1779. C'est au cours de son premier voyage, en 1769, à bord de l'*Endeavour* qu'il découvre les indigènes tatoués de Tahiti. On lit dans son *Journal de bord* : *« Les deux sexes se peignent le corps, tattov, comme on dit dans leur langue. Cela se fait en incrustant la couleur sous leur peau de manière indélébile [...] C'est une opération très douloureuse, surtout le tatouage des fesses, aussi ne la pratiquent-ils qu'une fois dans leur vie. »* Les marins de Cook, à la différence de ceux de Dampier, furent nombreux à se faire tatouer ; ils rapportèrent en Angleterre une pratique esthétique qui devint rapidement une mode.

Qui se souvient du matelot Jean-Baptiste Cabri ? Jean-Baptiste Cabri (également connu sous le nom de Joseph Kabris) est un marin originaire de Bordeaux, qui s'embarque comme mousse en 1794 sur un navire corsaire. Une vie aventureuse commence alors pour lui. Son bateau est capturé par les Anglais, et le jeune homme se retrouve prisonnier à Portsmouth, où il est embarqué sur un baleinier anglais en partance pour la Polynésie. Il déserte lors d'une escale aux Marquises ; et s'intègre si bien dans la population indigène qu'il finit par épouser la fille du chef. Au cours de la cérémonie du mariage, il est abondamment tatoué sur le visage et sur le corps. La lune de miel dure quelques années, puis il doit quitter son île en raison de guerres tribales. Un navire de passage le dépose sur une autre terre du Pacifique, où il se marie à nouveau avec la fille du chef et reçoit rituellement de nouveaux tatouages. Un événement va bientôt briser la douce vie du marin français devenu polynésien. L'explorateur russe Kreusenstern fait escale dans son île. Cabri est embarqué involontairement sur le navire de cet explorateur, et se retrouve bientôt en Russie. Ses tatouages y font grande impression ; le tsar lui-même les observe avec intérêt. Le rêve de Cabri est de retourner sur son île paradisiaque, auprès de sa belle épouse. Le sort en décide autrement : il est rapatrié en France. De retour sur sa terre natale, le marin n'a plus guère de ressources. Il survit en exhibant ses tatouages dans les foires. Il meurt en 1822. Certains curieux auraient aimé s'emparer de son corps pour le faire... empailler ! Ils n'y parvinrent pas.



Les tatouages du matelot Jean-Baptiste Cabri
(Gravure de Jules Vertheaux, 1832)

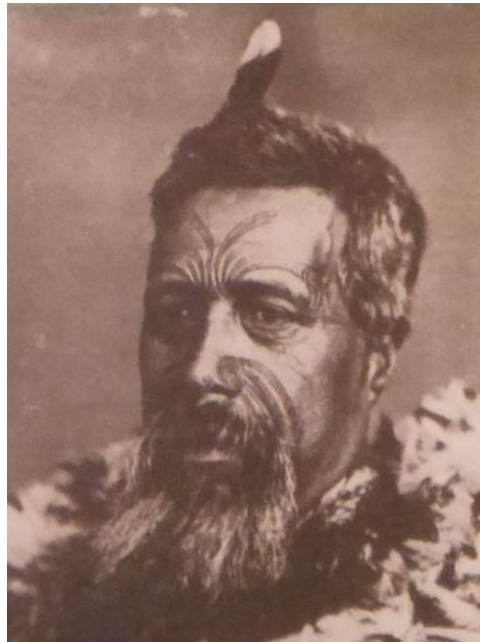
Les tatouages du matelot anglais Rutherford, le « Maori blanc ». L'aventure du matelot Rutherford est un peu différente de celle de Cabri. Lors d'une escale en Nouvelle-Zélande, il est capturé par les indigènes, et abondamment tatoué, contre son gré. Il ne s'en plaint pas trop car les

femmes du pays le trouvent très beau. A tel point qu'il finit par en épouser une. Quand il revient à Bristol, en 1828, son histoire lui vaut le surnom de « Maori blanc ». Ses tatouages font l'admiration de la société anglaise. Son mariage néo-zélandais, par contre, est moins bien accepté : Rutherford était déjà marié en Angleterre et avait des enfants !



Rutherford

(Gravure extraite de *Les Gars de la Marine* (Origine inconnue))



Tatouages du chef Maori Wi Kepa Te Rangipuawhe 1886
Musée de Te Wairoa Nouvelle Zélande (photo AF)

Le tatouage à bord des navires

De nombreux historiens affirment que le tatouage est largement antérieur aux voyages de Cook, y compris chez les marins. Une chose est sûre, en tous cas, c'est que les marins du XVIII^e siècle en ont relancé la mode et répandu la pratique.

Pourquoi le tatouage a-t-il connu un succès immédiat chez les marins ? Dans sa thèse de doctorat parue en 1896, O. Guiol propose l'explication suivante : « *La première des causes qui ont fait survivre le goût des tatouages dans le milieu nautique est assurément l'oisiveté énervante à laquelle les matelots sont souvent contraints de s'abandonner ; à bord, en dehors des heures de service et surtout quand ils sont punis, les hommes ne savent comment se distraire ; alors, pour passer le temps, ils se tatouent eux-mêmes ou tatouent leurs camarades. Demandez-leur pourquoi ils se sont ainsi imprimé des dessins indélébiles. Ils ne sauront pas et vous répondront : c'est pour tuer le temps.* » A l'appui de cette affirmation, O. Guiol donne l'exemple des anciens prisonniers maritimes sur les pontons anglais ; le pourcentage de tatoués y est particulièrement élevé, ce qui correspond bien à leur longue inactivité.

Dès la fin du XVIII^e siècle et le début du suivant, les marins emportaient avec eux de petites trousse à outils contenant le matériel nécessaire pour se tatouer mutuellement. Cette pratique permettait de rompre la monotonie des longues traversées. Elle était un peu rudimentaire : on piquait la peau avec de petites aiguilles et l'on versait de la poudre à canon sur ces perforations afin d'obtenir une coloration durable du dessin. Le marin et romancier américain Herman Melville raconte : « *D'autres [matelots] excellaient dans le tatouage ou, comme on dit sur un navire de guerre, le piquage. Parmi ces piqueurs, deux étaient depuis longtemps reconnus comme des maîtres accomplis en cet art. Chacun possédait une petite boîte remplie d'outils et de colorants. Ils faisaient payer si cher leurs services qu'à la fin de la croisière, ils pouvaient avoir encaissé plus de quatre cents dollars. Ils vous piquaient pour dessiner un palmier, une ancre, un crucifix, une dame, un lion, un aigle ou tout autre objet de votre choix.* » (Herman Melville : *La vareuse blanche*, 1850).

De l'amateurisme au professionnalisme

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, le tatouage cesse d'être un loisir à bord des navires pour devenir un métier sur la terre ferme. La clientèle maritime restant abondante, les premiers professionnels s'installent d'abord dans les ports. Martin Hildebrandt, surnommé « Old Martin » (Le vieux Martin), est l'un d'eux. Il a servi dans l'*US Navy* de 1846 à 1848 et a appris la pratique du tatouage à bord de son navire, l'*USS United States*. Il s'est perfectionné en tant que soldat durant la guerre de Sécession. La paix revenue, il décide d'en faire son métier et ouvre un salon de tatouage dans une taverne de New York. Sa clientèle ne se limite pas aux marins ; elle s'élargit rapidement à d'autres catégories sociales, hommes et femmes confondus.

C'est sans doute chez *Old Martin* que Samuel O'Reilly apprend le métier de tatoueur. Cette expérience lui fait dire : « un marin sans tatouage n'en est pas vraiment un ». On lui doit, à la fin du siècle, la première machine à tatouer électrique. Avec cette invention, le tatouage va prendre un nouvel essor.

A la même époque à Londres, Sutherland Macdonald ouvre un salon de tatouage qui attire le gratin de la société anglaise, dont la famille royale.



Tatouage à bord
(Gravure extraite de *Les Gars de la Marine*
Origine inconnue)

Les tatouages de marins – Représentations et symboles

La mode du tatouage s'est développée au XVIII^e et au XIX^e siècle dans les marines occidentales. Quelle était la symbolique de ces inscriptions ?

Quels dessins ? Le marin est généralement fier de l'être, et il aime à le faire savoir. Il en résulte que toute une catégorie de tatouages concerne le navire ou la mer. Dans ce domaine, l'ancre est un motif décoratif fréquent : elle symbolise traditionnellement la marine et apporte une connotation de stabilité, de retour au port ; elle est, en outre, facile à dessiner, ce qui est également le cas de l'aiguille aimantée ou de la roue de gouvernail. Certains tatouages, au contraire, représentent un navire complet, un trois-mâts sous voiles ; de tels dessins nécessitent l'intervention d'un tatoueur chevronné et une plus grande surface de peau (poitrines ou dos).

La vie de marin entraîne un célibat forcé qui les obsède souvent. Il en résulte de nombreux tatouages consacrés à la femme qui les attend au port... ou qui a cessé de les attendre. Le tatouage peut se limiter à de simples initiales, à deux cœurs entrelacés ou, selon le cas, à un cœur percé d'une flèche. Là encore, un visage de femme est plus rare et nécessite un tatoueur talentueux. Il en est de même de la sirène, symbole qui évoque à la fois la femme et le milieu marin. L'obsession de la femme conduit parfois à des tatouages scabreux ; la bienséance nous évitera de développer ce sujet.

Autres dessins fréquents, les oiseaux et, parmi eux, un symbole fort : l'hirondelle. Pour les marins du XIX^e siècle, l'hirondelle symbolisait le retour au port, le lien avec la terre, le voyage accompli. Certains vieux loups de mer de l'époque se faisaient tatouer un nombre d'hirondelles proportionnel à leur expérience maritime.



Un motif fréquent : l'hirondelle
(Source Internet)

Les symboles religieux ne sont pas rares chez les tatoués du XVIII^e et du XIX^e siècle, surtout chez les marins anglais. Il existe à ce sujet une tradition, sans doute un peu légendaire. Au XVIII^e et durant une grande partie du XIX^e siècle, la flagellation était un châtiment usuel dans la marine anglaise. Les capitaines l'employaient abusivement, et les hommes d'équipage le redoutaient. On affirme que certains marins se faisaient tatouer un crucifix sur le dos, espérant ainsi que leur bourreau ne commettrait pas le sacrilège de frapper une image du Christ.

Les symboles patriotiques ou historiques sont également assez fréquents à cette époque : drapeaux, emblèmes nationaux, décorations, etc.

Quelles parties du corps ? O. Guiol, toujours, dans sa thèse de 1896, consacre un chapitre aux endroits du corps sur lesquels il a observé des tatouages ; nous en citerons de larges extraits :

« Les matelots choisissent surtout les membres supérieurs pour en faire le siège des dessins les plus divers [...] Fréquemment ils portent une ancre sur la face dorsale de la main, dans le premier espace intermetacarpien. M. Berchon s'est plusieurs fois demandé la raison d'un tel choix. Pour nous, c'est tout simplement qu'il s'agit d'une région constamment découverte, bien vite tendue aux aiguilles du tatoueur ; d'un autre côté, l'ancre étant l'emblème de la marine, n'a rien de répréhensible et les marins pensent n'avoir aucun motif de la cacher aux regards de tout le monde.

Deux fois seulement nous avons relevé des tatouages à la paume de la main ; ils étaient du reste de peu d'étendue : deux initiales et le mot Merde.

La poitrine est réservée à des dessins plus étendus, navires à voiles, animaux... On y trouve fréquemment la croix de la Légion d'honneur, tandis que d'autres sont traversés par des poignards en tromp-l'œil.

Les membres inférieurs sont assez rarement tatoués, parce qu'ils sont ordinairement recouverts de vêtements. Ils peuvent porter des dessins les plus divers néanmoins ; certains paraissent leur être particuliers : as de pique, de trèfle, de cœur ou de carreau sur la région prérotulienne. La face postéro-interne des cuisses et les fesses ne sont qu'exceptionnellement dessinées [...] Le dos, comme la poitrine et le ventre, reçoit les images les plus grandes, mais il est assez rarement tatoué. »

Faut-il interdire le tatouage ?

Les autorités maritimes ont eu, au début, une attitude indécise vis-à-vis du tatouage. En France, par exemple, on l'interdit, on le laisse faire, on l'interdit à nouveau : *« En 1831, puis un peu plus tard, en 1841, des décrets ministériels interdirent le tatouage dans les armées de terre et de mer ; mais ces mesures de répression furent bien vite oubliées et on continua à se tatouer comme par le passé. En 1860, à la suite d'un travail de Berchon montrant les dangers d'une telle mode, l'inspecteur général du service de la santé de la marine adressa un rapport à l'amiral Hamelin, alors ministre : aussitôt, un nouveau décret interdisait aux marins de se tatouer. »* (O. Guiol). La raison de cette indécision est que le tatouage peut être utile dans un environnement militaire : il peut aider à l'identification des hommes, il peut également porter des indications médicales précieuses au combat.

Le tatouage, aide à l'identification des hommes. Peu de temps après la redécouverte du tatouage, la jeune nation américaine va l'utiliser comme une aide à l'identification de ses hommes. Il s'agit alors de faire face à la fuite de marins américains enrôlés de force par la *Royal Navy*. Les marins américains de l'époque ont beau être fichés dans des documents attestant de leur identité et de leur appartenance à la marine des Etats-Unis (*Protection papers*), ces papiers sont trop imprécis pour constituer une véritable preuve d'identité. L'administration américaine décide donc très vite d'y faire figurer des signes distinctifs visibles sur le corps des intéressés : cicatrices, tatouages, etc. Les *protection papers* de l'époque mentionnent donc, entre autres, le dessin du tatouage et son emplacement sur le corps ; certains comportent même un croquis.

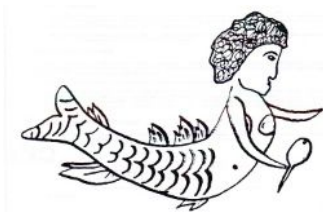
Dans une thèse consacrée à la révolte des marins brésiliens de 1910, Silvia Capanema consacre un chapitre à une pratique analogue adoptée par la marine brésilienne au lendemain des

émeutes : « Du tatouage chez les marins brésiliens à l'aube du xx^e siècle : vers une identité commune ».

Concernant la marine française, ce même auteur écrit : « Dans la Marine française, le tatouage est considéré comme une infraction à la discipline en 1910 et doit être un signe particulier à signaler sur le livret matricule des militaires en 1913. [...] Les archives du GIM (le Service d'identification de la Marine) nous réservent aussi des surprises en ce domaine : dans leur souci de fichier les individus en fournissant le maximum de données sur leurs corps afin qu'ils soient facilement identifiables en cas de nécessité (promotions, punitions), les agents de ce service ont aussi fait des notes sur les tatouages ou autres signes portés par les membres de la Marine. Sur les fiches, dans un cadre réservé aux "marques particulières, cicatrices et tatouages" et divisé en trois sections "main droite, main gauche et tête", ils indiquaient et décrivaient les différents signes, comme les cicatrices sur les bras ou la tête, les marques visibles de variole, les dessins tatoués. Plus tard, cet espace des fiches sera aussi utilisé pour joindre les photos, faute d'un cadre destiné exclusivement pour cette fin. »

Le tatouage, aide à la médecine d'urgence. Un militaire au combat ne transporte pas son dossier médical avec lui. Depuis longtemps, les autorités de l'armée pensent que le tatouage peut donner des indications médicales utiles sur le champ de bataille. Dès le xix^e siècle, une idée farfelue germa dans les ministères concernés : tatouer sur le corps des soldats le cheminement des principales artères, afin de permettre à leurs camarades de localiser des points de compression en cas d'hémorragie. Il va sans dire que cette idée n'a jamais vu le jour.

Un autre objectif pratique du tatouage est l'inscription du groupe sanguin sur le corps des militaires et des marins de certains pays. Cette pratique est apparue en 1940 chez les *Waffen SS*. Elle a permis, à la fin du conflit, l'arrestation d'un grand nombre de ces criminels de guerre. Elle s'est ensuite répandue dans d'autres armées.



Nous avons largement cité, dans cet article, la thèse de médecine d'Octave Guiol, datée de 1896 et consacrée au tatouage dans la marine. Elle a le mérite de faire un point sur cette pratique à la fin du xix^e siècle. Notre futur médecin, toutefois, s'il a bien décrit la situation présente à son époque, il s'est totalement trompé sur l'avenir du tatouage. Il écrit, en effet, en guise de conclusion : « *Nous sommes d'avis qu'il n'y a pas lieu de se préoccuper outre mesure d'un usage qui disparaîtra de lui-même devant les progrès de notre civilisation.* » S'il revenait sur terre, cent trente ans plus tard, il constaterait que le tatouage est toujours à la mode !

SOURCES

■ Jérôme Pierret et Eric Guillon : *Les gars de la marine – Le tatouage de marin*. Editions Larivière, 2004.

■ Silvia Capanema P. de Almeida : *Nous, marins, citoyens brésiliens et républicains – Identités, modernité et mémoire de la révolte des matelots de 1910*. Extraits d'une thèse de doctorat soutenue à l'EHESS de Paris en 2010. Nuevu mundo, 2010

■ Olivier-Louis-André Guiol : *Du tatouage – Le tatouage dans la marine*. Thèse pour le doctorat de médecine. Faculté de médecine et de pharmacie de Bordeaux. 1896. (Texte disponible sur le site GALLICA de la BnF).

■ Articles Wikipedia divers (*History of tatooining, Prince Giolo, Joseph Kabris, Sailor tatoos*, etc.)



Tapisserie de Bayeux

VISITE GUIDEE D'UN CHANTIER NAVAL NORMAND, IL Y A PRES DE MILLE ANS

Par Guy LE MOING

La *tapisserie de Bayeux* est un document iconographique exceptionnel sur la vie au XI^e siècle. Cette bande de tissu brodé, longue de 70 mètres, est parfois considérée comme l'ancêtre de la bande dessinée. Elle représente les épisodes de la conquête de l'Angleterre par Guillaume le Conquérant, en 1066. Elle est conservée et exposée à Bayeux. Une partie de la broderie représente un chantier de construction de la flotte du duc Guillaume ; nous vous en proposons une visite guidée.



Figure 1 - La tapisserie exposée à Bayeux

En cette année 1066, une grande effervescence règne en Normandie. Le duc Guillaume, en effet, a décidé de traverser la Manche afin de ravir la couronne d'Angleterre au traître Harold, qui l'a usurpée. Une telle opération nécessite de nombreux bateaux, et les chantiers de construction navale sont en pleine activité. Nous vous proposons d'en visiter un, situé sur la côte, près de Baiocas¹

Notre guide nous suggère d'aller d'abord faire un tour dans une forêt voisine, afin d'observer une phase essentielle du travail : la sélection et l'abattage des arbres. Nous prenons donc la direction d'une forêt ducale de l'arrière-pays, la Grande Forêt encore appelée Grand Buisson². Il y a quelques années, le duc Guillaume a fait don d'une partie de cette forêt (le Bois l'Abbé) aux moines de l'abbaye de Cerisy, mais il en a conservé une grande partie pour son usage personnel.

1 Aujourd'hui Bayeux.

2 A la Révolution, cette forêt a pris le nom de *Forêt de Cerisy*. Elle est située dans le département actuel du Calvados et, en partie, dans la Manche. Elle est aujourd'hui classée en *zone naturelle d'intérêt écologique*.



Ebranchage et abattage des arbres destinés à la construction navale
A droite, « dolage¹ » d'une planche de bois
 (Détail de la tapisserie de Bayeux)

La *Grande Forêt* est le siège d'une activité intense ; de nombreux hommes, armés de lourdes haches de bûcherons, sont occupés à ébrancher et à abattre les arbres sélectionnés pour la construction des bateaux. D'autres, comme celui qu'on voit à droite de l'illustration, débitent les troncs en planches et leur donnent la forme souhaitée, au moyen d'une *doloire*. Ce travail nous intrigue :

— La *doloire*, nous explique notre guide, est une hache à large fer, utilisée pour débiter les troncs d'arbre en planches, et mettre celles-ci en forme. C'est l'outil traditionnel du *maître charpentier*.



Charpentier maniant la doloire en 1066



Un de ses collègues, près de mille ans plus tard

La *doloire* est un outil ancien, une hache à large fer au tranchant asymétrique, utilisée par les charpentiers et tonneliers pour ébaucher, aplanir, équarrir, dresser, amincir une pièce de bois.

Figure 2 – La doloire

1 Action de donner une courbure ou une forme spécifique à un objet, notamment du bois, en le travaillant.

— Nous voyons ici que ce *dolage* se pratique dans la forêt elle-même et non dans le chantier de construction. Pourquoi ?

— Il n’y a pas de règle sur ce sujet. Tout dépend de la distance entre la forêt et le chantier. Si la forêt est loin du chantier, on dôle dans la forêt, car il est plus facile de transporter des planches que des troncs d’arbre. Si les deux sont proches, on préfère doler au chantier.

— Lorsque le bois est coupé, il doit subir une période de séchage et de vieillissement avant d’être utilisé. Est-ce bien le cas ?

— Cette année, répond notre guide, tout est chamboulé. L’imminence de la guerre nous a imposé une telle production que nous sommes obligés de travailler avec du bois vert. Le duc aura ses navires, mais ils seront sans doute plus fragiles qu’à l’ordinaire.

Nous revenons au chantier, où règne une grande activité. De nombreux navires sont en cours de construction, à des stades d’avancement différents, ce qui va nous permettre de bien comprendre la méthode utilisée.



Figure 3 - « Un chantier où de nombreux navires sont en cours de construction »
(Détail de la tapisserie de Bayeux)

Notre guide, d’ailleurs, nous fait un rapide exposé sur les différents processus de construction navale :

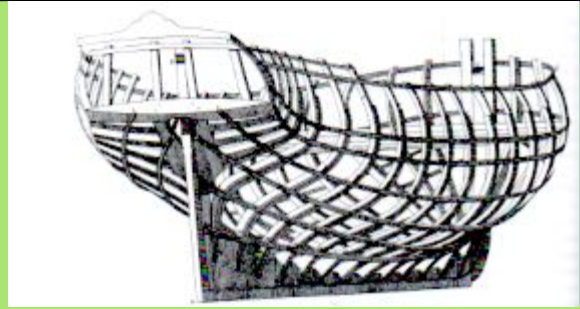
— Selon les pays et selon les époques, dit-il, il existe plusieurs manières de construire un navire en bois : à *membrures premières* ou à *bordé premier*.

Puis il se lance dans une grande explication, que nous résumons dans le tableau de la page suivante.

TYPES DE CONSTRUCTION

Construction à membrures premières

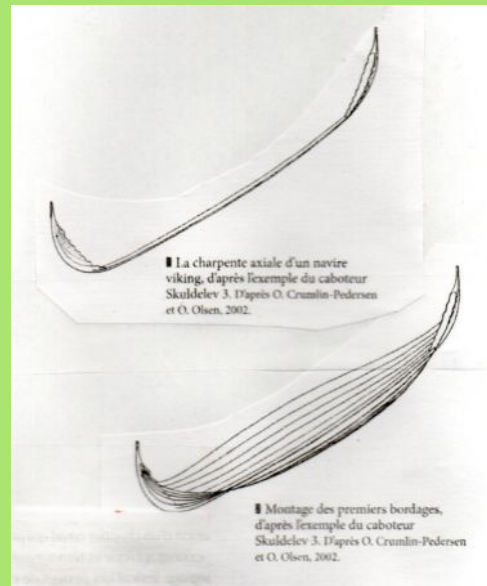
Dans la construction « à membrures premières », on commence par construire le squelette du navire. Quand celui-ci est terminé, on y cloue des planches qui vont former le « bordé ».



Squelette d'un navire dans une construction à membrures premières

Construction à bordé premier

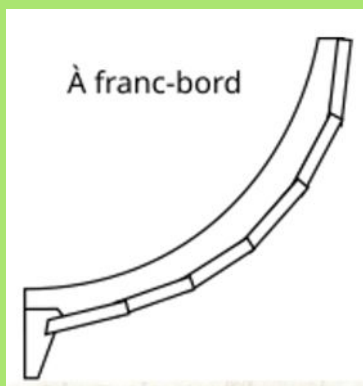
Dans la construction « à bordé premier », on commence par construire la charpente longitudinale du navire (étrave/quille/étambot). On y fixe les deux premières planches du bordé, préalablement mises en forme, puis les suivantes. Chaque planche recouvre légèrement la précédente et y est fixée. On peut consolider ce bordé par des renforts intérieurs tenant lieu de membrures.



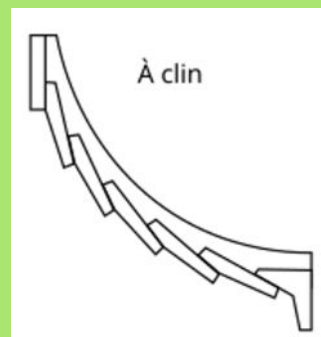
Les premières phases d'une construction « à bordé premier »

TYPES DE BORDAGE

Dans le bordage à *franc bord*, les planches du bordé se juxtaposent sans se chevaucher.



Dans le bordage à *clin* ou à *clins*, les planches du bordé se chevauchent partiellement, comme les ardoises d'un toit.



Il conclut :

— Le bateau normand hérite d'une longue tradition scandinave ; **c'est un bateau à bordé premier et à clins**. Il possède deux extrémités identiques – deux étraves – car il peut se déplacer indifféremment dans un sens et dans l'autre.

Cette conception explique le processus de construction : *« La première pièce mise en chantier est la charpente axiale. Véritable « colonne vertébrale » du bateau, elle est constituée de la quille, laquelle est prolongé à chacune de ses extrémités par les étraves, fortes pièces de bois de forme arquée sculptées dans la masse, qui donneront leur courbure à la proue et la poupe. Ces pièces de charpente jouent un rôle conceptuel dans la construction à clin ; c'est dire le soin apporté à leur réalisation. »* (Elisabeth Ridel : *Les navires de la conquête*, p. 34)



Figure 4 - « La première pièce mise en chantier est la charpente axiale. Véritable « colonne vertébrale » du bateau » (Reconstruction de *La Mora* au chantier naval de Honfleur. Cliché Ouest-France. Voir SILLAGES n°53)

Les charpentiers procèdent ensuite au montage des premiers bordés fixés directement à la quille. Les bordages qui se recouvrent partiellement, sont alors assemblés entre eux au moyen de rivets en fer. A ce stade de la construction, aucune pièce de charpente interne n'est encore insérée car c'est le bordé qui tient le rôle essentiel dans l'architecture du bateau [...] Dans le concept architectural « bordé premier », le montage des premiers bordés est donc important, car il détermine les formes du fond de l'embarcation. » (Elisabeth Ridel, *ibid*).

Sur les sept navires en chantier qui apparaissent à la figure 3, tous ne sont pas au même stade d'avancement. Sur les deux navires de gauche, les ouvriers travaillent à la finition du bordage. Il est intéressant d'observer leur travail et leurs outils.

Sur le navire du haut, deux hommes travaillent à l'achèvement du bordage. Celui de gauche (vêtement clair) tient, de la main droite, un curieux instrument, qui est sans doute un *racloir*. L'ouvrier de droite est en train de percer un trou au moyen d'une *Tarière à cuiller*.



Charpentier utilisant une tarière à cuiller



L'assemblage du bordé nécessite de faire des trous dans le bois. Pour ce faire, le charpentier utilise une tarière à cuiller qu'il fait tourner dans l'épaisseur des planches.

Figure 5 – Tarière à cuiller

Entre les deux navires, un homme debout fait un geste assez familier, celui de « viser » pour vérifier que quelque-chose est droit. Sur le bateau du bas, l'ouvrier de gauche utilise un marteau ; celui de droite une herminette.



Ouvrier utilisant un marteau



Que fait cet homme avec son marteau ? Sans doute enfonce-t-il une cheville ou un rivet de fer pour maintenir entre elles deux planches du bordage.

Figure 6 – Marteau



Charpentier de marine utilisant l'herminette



L'herminette de charpentier est une sorte de hache dont le tranchant est perpendiculaire au manche. Elle est utilisée pour la finition des pièces de bois.

Figure 7 – Herminette de charpentier

Plusieurs opérations suivent l'achèvement de la coque. Il faut la *brayer*, c'est-à-dire la rendre étanche au moyen d'un *brai*, en d'autres termes, la calfater. Les navires à *clins*, nous explique notre guide, ont une meilleure étanchéité naturelle que les navires à *franc bord* ; l'eau, en effet, gonfle les planches du bordé, ce qui assure un meilleur contact entre elles. Il n'empêche que la tradition scandinave prévoit un calfatage au moyen d'un goudron végétal mélangé à de l'huile de phoque ou de baleine.

La peinture de la coque repose sur une alternance de bandes claires (jaune moutarde) et foncées (noires, vertes, rouge brun). Cette peinture ne répond pas à un seul besoin esthétique, elle est indispensable pour la protection et la conservation *des coques*.

Les cinq navires de droite sont pratiquement terminés. Leur coque est peinte ; des trous y sont percés pour le passage des avirons ; certains d'entre eux possèdent leurs sculptures. La mise à flot est désormais possible. C'est ce que font les hommes à droite de la figure 8 : ils tirent les navires finis vers la mer. Il ne restera plus qu'à les équiper de leur mâture, de leur voile et de leur accastillage. Après quoi, ils se regrouperont à Saint-Valery et pourront voguer ensemble vers l'Angleterre.



Figure 8 – « Ici ils tirent les navires vers la mer » dit la légende latine : la mise à flot des navires (Détail de la tapisserie de Bayeux)

SOURCES

- Elisabeth Ridel : *Les navires de la conquête*. OREP Editions, 2010.
- Patrice Pomey et Eric Rieth : *L'Archéologie navale*. Editions Errance, 2005.
- Ode Crumlin-Pedersen : *Un langskip viking du temps du duc Guillaume de Normandie*. In « Archéo-Théma » n° 18, janvier-février 2012.

NOTA – Les dessins au trait figurant sur la partie gauche des figures 5, 6 et 7 sont l'œuvre de Catherine Barbe-Martin, 2015. La reproduction de ces dessins nécessite une autorisation.

Dernière nouvelle

Le placement en liquidation judiciaire de l'association La Mora - Guillaume le Conquérant a été prononcé, lundi 20 octobre 2025, par le tribunal de commerce de Lisieux (Calvados).

Cette association avait pour but la reconstruction avec les moyens de l'époque du navire La Mora avec lequel Guillaume Le Conquérant était parti de Normandie pour aller conquérir l'Angleterre. On pourrait dire que c'était l'application de la visite guidée que Guy Le Moing vient de nous faire.

Selon le journal Ouest France dans son édition du 21 octobre 2025 dont nous reprenons ici les termes le projet a coûté en tout et pour tout 10 millions d'euros. Dans le territoire, près d'un million d'euros a été investi. La structure exploite depuis mars 2024 le chantier spectacle et un parcours scénographique sur la jetée est du port d'Honfleur.

Pour le président de l'association l'origine des difficultés provient « d'une dérive budgétaire de l'ordre de 3 millions d'euros pour la réhabilitation du site et la construction des installations », entraînant alors un endettement fort. Mais aussi « d'une erreur d'appréciation du niveau de la fréquentation, qui a été surestimée ».

Des appels à projet vont être lancés par le Département pour transformer le chantier. Mais il est à craindre que la Mora sombre avant d'avoir flotté. Nous espérons nous tromper.

Alain Foulonneau



C'est arrivé en novembre et en décembre

L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DU TEMPS

Par Guy LE MOING

C'est arrivé le 7 décembre 1373 :

Le roi Charles V réforme l'amirauté de France

Dans quels excès étaient tombés les usages de la guerre sur mer, pour que Charles V soit obligé de publier une ordonnance pour y remettre de l'ordre ? Si l'on en juge par les mesures adoptées, la pratique des « prises de guerre » donnait lieu à de graves dérives. Nos navires de combat semblaient se tromper souvent d'ennemis et arraisonner des navires marchands français, alliés ou neutres, pour en saisir la cargaison. La validation des prises et leur partage étaient souvent entachés d'irrégularités. L'amiral Aymery de Narbonne (1370-1373) n'avait pas été irréprochable, et Charles V avait dû le destituer. Après son passage, le roi estima que les amiraux eux-mêmes et leurs lieutenants avaient besoin qu'on leur rappelle leurs devoirs. L'ordonnance du 7 décembre 1373 ne contenait pas de réformes spectaculaires ; c'était un rappel à l'ordre énergique destiné aux principaux acteurs de la guerre navale. Il comportait vingt « items », résumés dans le tableau ci-après.

ORDONNANCE DU 7 DÉCEMBRE 1373 SUR L'AMIRAUTÉ (Résumé*)

- 1 - L'amiral et ses lieutenants jugeront et puniront ceux qui se rendront coupables de méfaits sur la mer, afin de servir d'exemple à tous les autres.
- 2 - Les maîtres de tous les navires de guerre devront s'engager par serment devant l'amiral à se conduire convenablement et à ne pas porter préjudice aux sujets du roi, et à répondre de la conduite de leurs propres équipages.
- 3 - Nul ne pourra faire la guerre sur mer s'il n'en a reçu l'autorisation de l'amiral ou de ses lieutenants. L'amiral (ou ses lieutenants) vérifiera que le navire est adapté et suffisamment armé pour cet usage. Il fera jurer le maître du navire de se conduire convenablement et de répondre de ses hommes.
- 4 - Les maîtres de navires auront obligation de ramener leurs prisonniers à terre, afin qu'ils soient examinés par l'amiral ou ses lieutenants. Ceux-ci prendront seuls les décisions les concernant.
- 5 - En cas de prise d'un navire, une enquête sera ouverte s'il n'y a pas de prisonniers (par exemple dans le cas où le navire capturé aurait été abandonné par son équipage).
- 6 - Les maîtres de navires ayant fait une prise en informeront l'amiral ou ses lieutenants. Ces derniers vérifieront la régularité de la prise avant son attribution. En cas de suspicion d'irrégularité, les prises douteuses seront maintenues en garde pendant la durée de l'enquête.
- 7 - Les mauvais « preneurs » seront jugés et punis par l'amiral.
- 8 - L'amiral fera restituer les prises illicites aux sujets ou alliés qui en auraient été victimes.

- 9 – L'attention est attirée sur la recrudescence des opérations frauduleuses qui ont lieu impunément lors des prises, au détriment de l'amiral, des seigneurs ou de l'État.
- 10 – Lorsqu'une prise est destinée à être restituée à son propriétaire, quiconque tenterait de se l'approprier sera jugé et puni par l'amiral.
- 11 – Les maîtres des navires prêteront serment devant l'amiral de se comporter convenablement en son absence ou en l'absence de ses lieutenants, et de lui livrer ceux qui se seraient mal conduits.
- 12 – Le partage ou la vente des prises seront faits en présence de l'amiral, qui en enregistrera le compte pour tous besoins ultérieurs.
- 13 – L'amiral veillera à choisir des lieutenants « de bonne vie » qui jureront de ne faire aucune faveur lors des jugements relatifs aux prises.
- 14 – Dans les cas difficiles, les lieutenants pourront faire appel à l'amiral en renvoyant le jugement devant la juridiction de la « Table de Marbre » à Paris.
- 15 – L'amiral aura droit au dixième de la valeur des prises, ainsi qu'aux amendes infligées par ses tribunaux (sauf dans le cas de la Table de Marbre, où la moitié des amendes revient au roi).
- 16 – L'amiral ne prendra aucune part sur l'équipement, la poudre et l'artillerie des flottes royales et civiles après leurs missions.
- 17 – L'amiral ne prendra que le dixième sur l'équipement, la poudre à canon et l'artillerie saisis sur l'ennemi. S'il souhaitait en prendre davantage pour les besoins de sa propre flotte, il devrait en payer un prix raisonnable.
- 18 – Sur les prisonniers, l'amiral ne peut prétendre qu'au dixième et au droit de sauf-conduit ; il ne peut, sauf exceptions, en avoir la garde.
- 19 – Quant aux autres droits et avantages que l'amiral prétendrait détenir, sans qu'on sache clairement leur origine, ils sont supprimés jusqu'à preuve du contraire.
- 20 – En résumé, confirmation de l'amiral comme chef de toute la flotte de guerre et comme lieutenant général du roi sur mer, de sa juridiction et de sa justice.

(*) Ceci n'est qu'un résumé succinct de l'ordonnance. Son texte intégral figure en annexe du *Black Book of the Admiralty*, de Sir TRAVERS TWISS (Londres 1871). Tome 1, pages 430 et suivantes. Ouvrage disponible en ligne sur *Free Books Download*.

Parmi ces vingt articles, le dernier mérite d'être entièrement cité, car il résume la position du roi sur les fonctions de l'amiral :

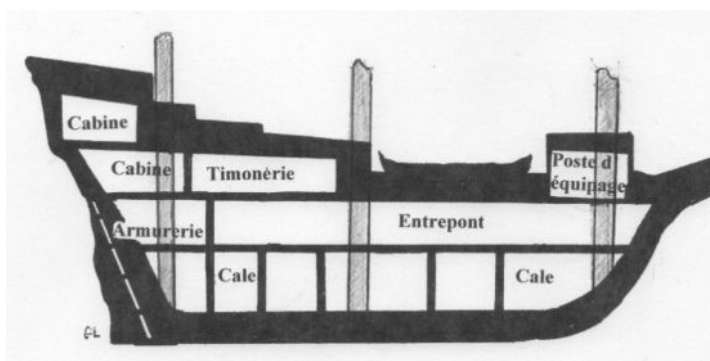
« En ce qui concerne les armées navales et entreprises qui se feront par mer, notre amiral demeurera le chef de ces armées ainsi qu'il appartient à son office, et notre lieutenant général et chef désigné par nous pour toutes les choses touchant ou dépendant de la guerre par mer ; il en aura toute connaissance et juridiction, lui et ses lieutenants, et en sera obéi en tous les lieux, places et villes de notre royaume ; il pourra y tenir et faire tenir sa juridiction, prendre des prisonniers et faire sa justice si besoin est, pour ce que nul autre n'en peut ni doit connaître. Et lorsque notre amiral ou ses lieutenants se trouveront en personne dans les armées ou entreprises [sur mer], s'ils avaient connaissance d'un [méfait] quelconque avant leur retour à terre, ils en feraient faire justice sans délai selon le méfait, si le cas le nécessitait. » (Passage extrait de Guy LE MOING : *Les Opérations navales de la guerre de Cent Ans*. Editions Historic'One, 2015)

C'est arrivé le 21 novembre 1620 : Le *Mayflower* est arrivé au cap Cod

Les Anglais ont découvert l'Amérique du Nord peu de temps après Christophe Colomb : en 1497, quand John Cabot atteint Terre-Neuve et le Labrador. Il faut cependant plus d'un siècle avant que s'y produisent les premières tentatives de colonisation. Ce n'est qu'en 1606, en effet, que la Virginie devient la première colonie anglaise du Nouveau Monde. À partir de cette date, les possessions britanniques vont s'étendre sur une vaste bande côtière le long de l'Atlantique., grâce à une émigration constante, d'origine politique et religieuse. L'épisode du *Mayflower*, en 1620, fait partie de ce mouvement migratoire.

Dans l'Angleterre de Jacques I^{er}, au début du XVII^e siècle, la religion officielle est la religion anglicane. Les *puritains* lui sont hostiles, et beaucoup doivent s'expatrier en Hollande, où la liberté religieuse est plus grande. Un groupe de puritains, installés à Leyde, forment le projet de partir au Nouveau Monde afin d'y refaire leur vie et de pratiquer, en toute liberté, la religion de leur choix. Ils obtiennent une *licence* leur permettant de fonder une colonie, et un bateau pour la traversée, le *Mayflower*.

Un peu avant la date prévue pour le départ, marins et passagers apprennent qu'ils ne voyageront pas seuls. Le *Speedwell* fera la traversée avec eux. C'est un navire de petite taille (entre 10 et 15 mètres, une cinquantaine de tonneaux), mais il est capable d'affronter la haute mer et sera bien utile en Amérique pour l'exploration et la pêche côtière. Le *Mayflower* partira de Londres et rejoindra le *Speedwell* à Southampton. Le samedi 25 juillet 1620, le chargement du *Mayflower* est terminé, les passagers ont fini d'embarquer. Le navire quitte Londres sous les ordres du capitaine Christopher Jones. Il arrive à Southampton le mercredi suivant. Le *Speedwell* n'est pas au rendez-vous. Son mauvais état va retarder le départ tout l'été. Finalement, le *Mayflower* partira seul, le 15 septembre, après avoir pris une partie des passagers du *Speedwell*.



Les aménagements supposés du *Mayflower*

Le *Mayflower* prend donc la mer seul, par une belle brise d'E.N.E. Il fait route à l'O.S.O. à destination des côtes nord de la Virginie. Ce vent favorable va durer une quinzaine de jours, et le pousser fermement vers sa destination. Un changement de temps brutal se produit le dimanche 4 octobre. Une tempête d'équinoxe se déclenche, avec de fortes rafales d'ouest. Le navire est violemment secoué et présente de nombreuses entrées d'eau dans ses superstructures.

La tempête dure une quinzaine de jours ; elle s'achève donc vers le 19 ou 20 octobre. Un temps plus doux et plus chaud s'établit. Retour d'un vent d'E.N.E. qui pousse le bateau dans la bonne direction. Le mercredi 18 novembre, passagers et marins aperçoivent les premiers signes

annonçant la terre : des mouettes qui volent dans le ciel ; des branches d'arbres qui flottent sur la mer ; les nuages ont changé de forme. La terre est proche. Quand elle est en vue, le lendemain, on constate qu'il s'agit du cap Cod. Le *Mayflower* s'est déporté vers le nord par rapport à sa route prévue ; celle-ci aurait dû le mener environ 100 milles plus au sud, dans l'embouchure du fleuve Hudson. Jones tente de rallier sa destination initiale, mais y renonce en raison des dangers de la côte.



Le Mayflower dans le port de Plymouth
(Peinture de William Halsall - 1882)

Le samedi 21 novembre, le *Mayflower* est de retour au cap Cod. Une réunion générale, à l'arrière, rassemble tous les passagers mâles adultes afin de signer une convention réglementant leur future vie commune.

La Convention du Mayflower (*Mayflower Compact*)

« Au nom de Dieu, Amen. Nous soussignés, loyaux sujets de notre auguste souverain Jacques, par la grâce de Dieu Roi de Grande-Bretagne, de France et d'Irlande, défenseur de la Foi... Ayant entrepris, pour la gloire de Dieu et le progrès de la foi chrétienne, pour l'honneur de notre Roi et de notre Patrie, un voyage à cette fin d'établir la première colonie dans la partie nord de la Virginie ; par la présente, solennellement et mutuellement, en présence de Dieu et les uns pour les autres, nous convenons de nous constituer tous ensemble en un corps politique civil, en vue de notre meilleure organisation et sécurité, et de la poursuite de ces susdites Fins ; en vertu de quoi décrétons , constituons, établissons telles justes lois, égales pour tous, et ordonnances, actes, constitutions, charges, selon que de temps à autre il sera jugé opportun et convenable pour le bien général de la Colonie ; à quoi dûment promettons soumission et obéissance. En foi de quoi avons ici soussigné au cap Cod le onzième jour de novembre, en l'année 1620... » Suivent quarante et une signatures

Le choix du site est fait : les colons resteront au cap Cod. Le mois de novembre est maintenant bien avancé ; il est trop tard pour que le *Mayflower* reprenne la mer. Colons et marins entreprennent donc d'hiverner sur place. L'hiver est très rude à bord du *Mayflower*. Une épidémie se déclare et tue la moitié des émigrants et des marins. Au retour des beaux jours, il ne reste en vie que cinquante et un des cent deux passagers du départ, plus deux bébés nés entre temps. Les colons quittent alors le navire et construisent des huttes sur le rivage. Le *Mayflower* repart. La poignée d'hommes et de femmes restée sur place constitue le noyau d'une colonie qui ne va cesser de prospérer et qui, un siècle et demi plus tard, deviendra les États-Unis d'Amérique.

Le Mayflower II



La réplique du Mayflower (photo Beken of Cowes)

Une réplique du Mayflower a été construite en Angleterre en 1955-1956, pour le musée américain consacré à la colonie de Plymouth, le Plimoth Plantation. La construction a été réalisée suivant des plans et avec les outils et les méthodes de l'époque.

Le Mayflower II est parti de Plymouth (Comté de Devon, Angleterre) le 20 avril 1957, recréant le voyage original à travers l'océan Atlantique. Il était commandé par l'écrivain et capitaine Alan Villiers. Il est arrivé à Plymouth (Massachusetts) le 22 juin 1957.

Cette expérience donna des résultats intéressants sur les performances des bateaux du XVIIème siècle. Lors de la traversée la vitesse moyenne n'a été que de 4, 5 noeuds, plus lent que ce qu'on pensait, notamment par bon vent. Mais meilleure que prévue par petit temps.

Le Mayflower II est conservé à Plymouth (Massachusetts) **AF**

C'est arrivé le 12 décembre 1901 : La « Télégraphie Sans Fil » relie l'Europe à l'Amérique

La télégraphie électrique, née durant la décennie 1830, a fait grandement évoluer les communications terrestres, mais elle n'a pas révolutionné les communications maritimes. Elle souffre, en effet, d'un lourd handicap : la nécessité d'une liaison filaire entre l'émetteur et le récepteur, ce qui la rend inapplicable aux navires en mer. À la fin du ^{xix}^e siècle, les chercheurs travaillent sur une autre piste : utiliser des « ondes » pour remplacer les fils. L'année 1901 marque un tournant dans cette recherche.

L'idée de remplacer les fils par des ondes est dans l'air depuis le milieu des années 1880, et plusieurs savants accumulent des découvertes. En 1887, par exemple, le physicien allemand Heinrich Hertz met les ondes en évidence et décrit leurs propriétés ; en son honneur, on leur donne le nom d'ondes *hertziennes*. En 1889, l'ingénieur yougoslave Nikola Tesla imagine le principe des générateurs d'ondes hertziennes. En 1890, le physicien français Édouard Branly découvre les principes de la radio-conduction et invente le *cohéreur à limaille* qui permet la réception des ondes. En 1893, le professeur russe Alexandre Popov découvre le principe de l'antenne qui permettra les liaisons hertziennes à grande distance.

L'année suivante, en 1894, un jeune passionné de science italien, Guglielmo Marconi, a une intuition géniale : si les ondes hertziennes se propagent dans l'air, il doit être possible de s'en servir pour transmettre des signaux à distance, sans avoir besoin de fil. Il creuse cette idée pendant plusieurs mois, et multiplie les expériences. En décembre de cette année-là, il réussit à faire tinter une sonnette située à quelques mètres, sans utiliser de liaison filaire. Le jeune homme est persuadé qu'on peut faire mieux ; il poursuit ses expériences et, quelques mois plus tard, il réussit un nouvel exploit sur une distance supérieure : 2,4 kilomètres, dans les Alpes suisses. Marconi est reçu par le ministre italien des Postes & Télégraphes, Salvador Sineo. Celui-ci ne réalise pas l'intérêt potentiel de cette découverte. Il écarte la proposition en disant : « Cet homme est fou. Il faudrait l'enfermer dans un asile ! ». Cette rebuffade ne décourage pas le jeune inventeur. Il part bientôt pour la Grande-Bretagne, où il est reçu par le responsable du Service Général des Postes (GPO, *General Post Office*). Celui-ci est plus clairvoyant que le ministre italien : il accueille Marconi à bras ouverts, et lui donne tout ce dont il a besoin pour poursuivre ses travaux. Le jeune savant multiplie les brevets d'invention.

Le 12 décembre 1901, il réussit un exploit mémorable : il parvient à établir une liaison sans fil à travers l'Atlantique, entre la Cornouaille anglaise et Terre-Neuve. Le *New York Times* du 15 décembre relate ainsi l'événement :

« St John, Terre-Neuve, le 14 décembre. Guglielmo Marconi a annoncé ce soir la plus merveilleuse découverte scientifique de ces dernières années. Il a déclaré qu'il a reçu des signaux électriques à travers l'Atlantique, en provenance de sa station de Cornouaille. Le Signor Marconi explique que le but principal de ses travaux est de pouvoir communiquer avec les paquebots transatlantiques en pleine mer, et qu'il espère bien recevoir des messages à travers l'Atlantique. »

« Bien que satisfait par la qualité de ces signaux et par le succès de cette liaison sans fil, à travers l'Atlantique, il a souligné que le système n'est aujourd'hui qu'à un stade embryonnaire. Il dit, cependant, que ses possibilités de développement ultérieur ont été démontrées par la réussite de la présente expérience, faite avec un matériel encore imparfait. »

« Il retourne en Angleterre la semaine prochaine, et y restera jusqu'au couronnement du roi Édouard, l'été prochain. D'ici là, il espère envoyer des nouvelles par liaison sans fil à travers l'Atlantique, afin de démontrer les capacités de son système à atteindre ses objectifs. »¹

Il va sans dire que toutes les grandes marines de l'époque sont conscientes de l'enjeu des ondes hertziennes et participent à la recherche en y affectant des officiers. Le Russe Alexandre Popov, par exemple, était professeur de physique à l'École navale de Kronstadt. On lui attribue la première transmission en Morse en 1896, sur une distance de 250 mètres, grâce à une antenne et à un récepteur de son invention. En Grande-Bretagne, un officier de la Marine royale s'illustre particulièrement dans les recherches sur les ondes hertziennes. Il s'appelle H.B. Jackson et enseigne les sciences à l'École des Torpilleurs de la *Royal Navy*. Il construit un premier poste de radio en 1895 permettant de communiquer d'un navire à un autre. Il rencontre alors Marconi et perfectionne son matériel. La marine des États-Unis a aussi son pionnier en télégraphie sans fil. C'est un jeune lieutenant du nom de Bradley A. Fiske.

La Marine française affecte également l'un de ses officiers à la recherche sur les ondes hertziennes. Il s'appelle Camille Tissot et enseigne la physique-chimie à bord du vieux vaisseau *Borda*, siège de l'École navale de Brest. Il côtoie les plus grands spécialistes de l'époque, et travaille dans le laboratoire de Ducretet. Le 3 août 1898, en présence du ministre de la Marine, il réussit à établir la première liaison radio officielle française en mer, entre le *Borda* et un sémaphore de Brest, sur une distance de 1 800 mètres. Il effectue ensuite des liaisons de plus en plus lointaines, en particulier entre le phare du Stiff à Ouessant et le nouveau phare de l'île Vierge, éloigné de 23 milles nautiques. Pendant ce temps, les navires de la Marine nationale commencent à être équipés de radio. L'escadre de la Méditerranée effectue avec succès des essais de transmission en janvier 1901 ; celle de l'Atlantique, deux mois plus tard.



Guglielmo Marconi

1 Cet article du *New York Times* est cité dans l'ouvrage d'Orrin Dunlap : *Marconi, the man and his wireless*. New York, 1937.

C'est arrivé le 23 novembre 1910 : Une mutinerie éclate dans la flotte de Rio de Janeiro

A la fin de l'année 1910, la flotte brésilienne se mutine à Rio de Janeiro. La raison apparente de cette révolte est l'opposition des équipages aux châtiments corporels. Le mouvement est-il politisé ? Son ampleur et sa durée le laissent croire, mais on a du mal à discerner les influences ayant agi sur les mutins.

Il en est une, peut-être, qui mérite d'être prise en compte : l'exemple portugais du mois précédent. En novembre 1910, le cuirassé *Sao Paulo* rentre d'une croisière en Europe avec, à son bord, le maréchal Hermes de Fonseca, nouveau président de la République brésilienne. Il se trouvait à Lisbonne au début du mois d'octobre, lorsque les navires portugais se mutinèrent et canonnèrent le Palais Royal, hâtant ainsi le départ du roi Manuel et la proclamation de la République. Ce coup de force frappa peut-être quelques marins brésiliens en leur montrant la puissance d'une flotte en rébellion.

Après son voyage officiel en Europe, le nouveau président a regagné son pays à bord du cuirassé *Sao Paulo*. La traversée s'est passée sans encombre, mais les marins lui ont adressé une requête respectueuse : accepterait-il, pour marquer son accession à la magistrature suprême du pays, de faire supprimer les châtiments corporels dans la marine de guerre brésilienne ? Cette pratique d'un autre âge est insupportable aux matelots, en ce début de XX^e siècle. Le maréchal-président promet de s'en occuper.

A-t-il oublié sa promesse ? A-t-il eu d'autres priorités ? Les marins ne le savent pas mais constatent que la pratique dégradante des punitions corporelles continue. A la fin du mois de novembre 1910, un matelot du cuirassé *Minas-Geraes* a deux côtes enfoncées à la suite d'une bastonnade trop énergique.

A la nouvelle du mauvais traitement subi par leur camarade, les marins du *Minas-Geraes* réagissent. Dans la nuit du 22 au 23 novembre, des bagarres éclatent entre les plus exaltés et les gradés. L'officier de quart tente d'intervenir, mais il est blessé au ventre par une arme blanche, et il abat son agresseur d'un coup de revolver. C'est le moment que choisit le commandant du cuirassé pour regagner son bord après avoir dîné à terre. Il constate le désordre et tente de raisonner les agitateurs ; un coup de masse lui fracasse la tête. Les mutins sont maîtres du navire. La machine est mise sous pression.

Pendant que ces événements se déroulent à bord du *Minas-Geraes*, quelques matelots passent sur le cuirassé *Sao Paulo* pour y propager la révolte. Ils y parviennent sans peine. C'est ensuite le tour du *Bahia* puis, de proche en proche, de diverses unités plus petites. Quand le jour se lève, le 23 novembre, l'escadre est sous le contrôle des mutins. Ceux-ci ont pris possession, sur chaque navire, des munitions et de la T.S.F. Ils envoient des messages au ministre de la Marine pour lui donner l'ordre de supprimer les châtiments corporels ; ils rappellent la promesse du président de la République ; ils menacent de bombarder la ville s'ils n'obtiennent pas satisfaction ; ils demandent aux navires neutres présents sur rade de changer de mouillage pour ne pas s'exposer.

Pour bien montrer la réalité de la menace, les plus gros navires de l'escadre se sont mis en route au petit matin et sillonnent la rade de Rio, comme à la parade. Ils tirent quelques coups de feu d'intimidation pour convaincre les indécis de se rallier à leur cause. Bientôt, le guidon rouge de l'insurrection flotte au mât de tous les navires. Un quartier-maître du nom de Joao Candido est élu « amiral » par ses collègues, et commande l'escadre révoltée depuis la passerelle du *Minas-Geraes*. La manœuvre qu'il dirige se déroule sans le moindre incident et, leur tour de rade accompli, les

gros navires viennent s'emboîser entre les forts côtiers de Laage et de Santa Cruz qu'ils semblent narguer. Depuis les quais de Rio, les populations civiles admirent l'habileté manœuvrière des mutins et ne cachent pas une certaine sympathie envers eux.

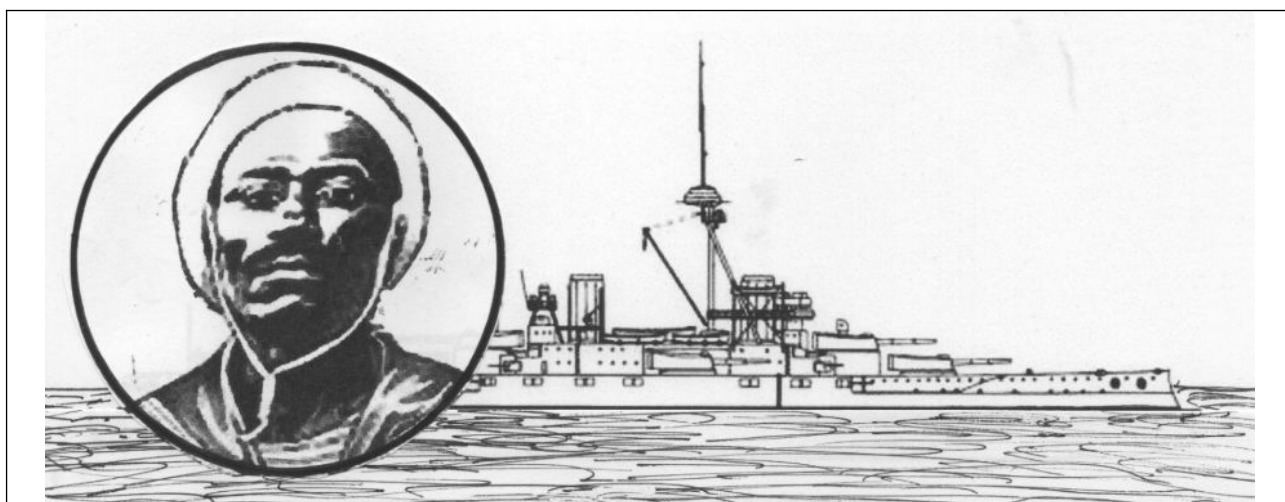
Que peut faire le gouvernement ? Bombarder le *Minas-Geraes* et le *Sao Paulo* depuis les forts ? Une épreuve de force ne paraît pas souhaitable aux autorités du pays. Couler les deux cuirassés serait un gâchis impardonnable ; être vaincu par eux serait un désastre pour l'Etat. Le gouvernement choisit donc la négociation, et celle-ci est engagée par radio, le 23 novembre, après le retour des navires. L'après-midi se passe sans évolution notable de la situation. La tombée de la nuit interrompt les discussions car les mutins, craignant une attaque nocturne des forces gouvernementales, décident de quitter la baie jusqu'au lendemain matin. Ils ponctuent leur départ de quelques coups de canon et vont croiser au large.

Cette deuxième nuit d'insurrection apporte quelques défections dans les rangs des insurgés : le *Barroso* et le *Rio Grande* ont rallié sagement l'arsenal ; le *Tymbira* est allé à Niteroi sous prétexte de charbonner et n'est pas revenu ; les équipages du *Premier-de-Mars*, du *Benjamin-Constant*, du *Tiradentes*, du *Floriano* et du *Sampaio*, ont abandonné leurs navires. Un nouveau bâtiment, par contre, s'est joint aux mutins, le garde-côte *Deodoro*.

A l'issue de sa sortie nocturne, la flotte revient à Rio le 24, en fin de matinée, et les discussions reprennent aussitôt. Elles durent encore tout l'après-midi sans apporter de solution à la crise. Les insurgés sont en position de force, et le gouvernement ne discute que pour sauver la face. Le soir venu, les marins du *Minas-Geraes* sont si confiants dans l'issue de la négociation qu'ils ne prennent même pas la peine de quitter la baie.

Le lendemain 25 novembre, quelques membres du gouvernement ont un sursaut de fierté et envisagent de faire bombarder les navires. Ils y renoncent très vite et les choses se précipitent : avant midi, le Sénat vote l'amnistie complète des mutins ; quelques heures plus tard, cette décision est ratifiée par la Chambre.

Il ne reste plus qu'à débattre du protocole de la reddition. Cette phase ultime de la négociation prend deux journées supplémentaires, au cours desquelles Joao Candido s'évanouit prudemment dans la nature. Puis tout rentre dans l'ordre, et de nouveaux commandants prennent officiellement possession des navires.



Le cuirassé *Minas-Geraes* et, en médaillon, « l'amiral noir » Joao Candido
(Illustration GL)

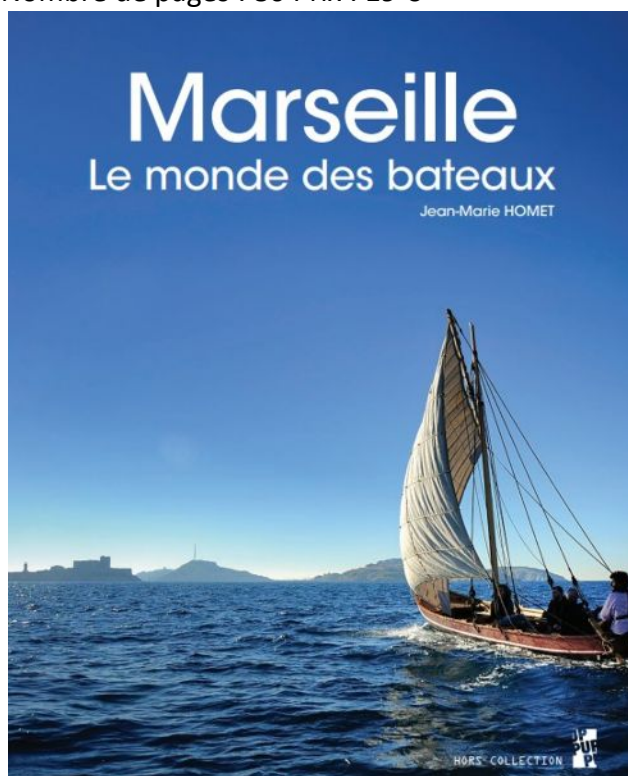
RUBRIQUE

On nous signale la parution aux Presses universitaires de Provence d'un petit livre intitulé: "Marseille, le monde des bateaux". L'auteur est Jean Marie Homet, capitaine au long cours, docteur en Histoire qui le présente ainsi :

Depuis ses origines, toute l'histoire de Marseille est liée à celle des bateaux, et la ville tout entière n'a d'yeux que pour eux : ils sont au centre de toutes les activités, de bien des fortunes et d'une grande partie des savoir-faire qui se sont développés dans la cité phocéenne. Dès l'origine, la ville s'est construite autour de son port et ses quais. Au fil des siècles, le nombre et la taille des navires devenant plus imposants, le port n'a cessé de s'étendre vers le nord, jusqu'aux vastes installations de Fos-sur-Mer. Paradoxalement, bien que de plus en plus énormes, les bateaux sont donc devenus moins visibles, cantonnés loin du Vieux-Port. Pourtant, ce sont toujours eux, dans leur grande diversité, qui font vivre une bonne partie de la ville.

Cet ouvrage offre une brève histoire illustrée du port de Marseille à travers ses bateaux, depuis la création de la cité phocéenne dans ce site idéal pour les activités maritimes jusqu'aux transformations majeures du port à partir du XIX^e siècle. Bateaux de plaisance, paquebots de croisière, petits pointus marseillais, gigantesques pétroliers, chalutiers, vraquiers, porte-conteneurs ou encore bateaux de courses, c'est à eux que Marseille doit sa renommée internationale, et ce sont eux que le livre met en lumière. Que serait le Vieux-Port sans ses bateaux ? À la fois document et invitation au rêve, car tout bateau porte en lui les fantasmes d'un ailleurs, cet ouvrage évoque le destin de quelques navires de légende ainsi que l'histoire d'un port dont les bateaux ont toujours fait la richesse et la beauté.

ISBN : 9791032005552 Nombre de pages : 80 Prix : 19 €



Sillages peut être consulté et téléchargé sur les sites internet suivants :

- **Le site de l'Académie des Arts et Sciences de la Mer :**

<https://www.academie-arts-sciences-mer.fr/FR/sillages/>

- **Le site de la revue LE CHASSE-MARÉE :**

<https://www.chasse-maree.com/toutsavoir/sillages-par-guy-le-moing/>

- **Le site de la Maison de la Mer de Nantes :**

<https://maisondelamer.fr/sillages/>

- **Le site de la Maison des écrivains de la Mer de Saint Gilles Croix de Vie :**

<https://maisonecrivainsdelamer.fr/blog-de-guy-le-moing/>

- **Le site HYDROS (association des officiers de la marine marchande et des diplômés de l'école nationale supérieure maritime)**

<https://hydros-alumni.org/fr/article/le-courrier-d-histoire-maritime-d-alain-foulonneau/27/06/2024/1687>

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer :

foulonneau.alain-pierre@orange.fr

INDEX

Conventions :

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

A

Abordages (accidentels) : 5/10 ;
Absinthe : 14/29 ;
Académie des Arts & Sciences de la Mer : 14/29 ;
14/30 ; 16/28 ; 32/35 ;
Acqua alta : 16/13 ;
Adams (James) : 48/3
Aden (Golfe d'-) : 23/18 ;
Adriana : 51/30 ;
Aéroglysseur : 13/20 ;
Afrique : 8/17 ; 17/1 ; 19/26 ; 19/27 ; 28/27 ;
Agamemnon : 23/5 ; 30/7 ;
Aigues-Mortes : 15/5 ;
Alabama (CSS) : 11/8 ; 12/15 ; 12/17 ;
Aland : 34/21 ;
Alerte : 58/35 ;
Alger : 42/6 ;
Al Muktashef : 20/12 ; 21/12 ; 22/5
Alose : 26/28 ;
America : 33/22 ;
Amirauté de France : 7bis ;
Amoco Cadiz : 47/21
Amsterdam : 27/23 ; 33/1 ;
Amundsen, Roald : 49/1
Angamos : 14/22 ;
Annecy (Lac d'-) : 14/30 ;
Animaux (Transports d'-) : 3/11 ;
Antoine (Loïc) : 20/12 ; 21/12 ; 22/5 ; 26/21 ; 32/8 ;
Antoine (Charles) : 26/21 ; 27/5 ;
Antonini, Louis : 56/21 ;
Anvers : 31/8 ;
Aquarius (Navire ONG) : 2/13 ;
Aragon : 15/21 ; 22/27 ;
Araiteuru : 14/24 ;
Aramis : 26/21 ;
Arbre à pain : 36/17 ;
Arc'Antique : 36/12

Archéologie subaquatique : 25/26 ; 26/27 ; 36/12 ;
Archimède : 6/7 ;
Argus : 27/5 ;
Armes navales : 12/5 ;
Armide (Frégate) : 3/10 ;
Armistice 1918 : 6bis/13 ;
Arnoldin (Ferdinand) : 49/8
Arobase : 35/7 ;
Artillerie navale : 15/14 ;
Ascot : 6/15 ; 6bis/2 ; 6bis/11 ;
Ashika : 13/19 ;
Asia : 22/26 ; 56/31 ;
Association (HMS) : 4/4 ;
Assurances maritimes : 6/1 ; 7/1 ;
Astronomie : 13/8 ;
Atalaya : 11/2 ;
Athena : 14/18 ;
Atlantic : 48/22
Atlantide : 30/1 ;
Atlantique : 28/29 ; 46/30
Augusta : 23/21 ;
Aurora Australis : 10/22 ;
Austral : 27/3 ; 27/22 ;
Aveiro : 25/15
Aves (île de Las -) : 4/2 ;
Aznavour (Charles) : 5/10 ;
Azov : 18/2 ;

B

Bag er Maru : 14/27
Bag Noz : 14/27
Baker (Matthiew) : 5/12 ;
Bakker : 33/1 ;
Baleine : 14/3 ;
Baleine (Chasse à la-) : 11/1 ; 12/17 ; 14/30 ; 17/3 ;
Baltimore : 56/32 ;
Barbaresques : 29/30 ; 57/23 ; 58/32 ; 59/10 ;
Barbe-Noire : 6/16 ;
Barberousse : 44/9 ;
Barfleur : 17/12 ; 47/1
Barret, Jeanne : 52/2 ;
Basilicata : 13/21 ;
Basque (Pays-) : 11/1 ;
Batailles navales (Divers) : 9/12 ; 15/25 ; voir aussi au nom des batailles.
Batavia : 15/4 ;
Batavia : 15/1 ;
Bateau-fleur : 24/1 ;
Bateau-Trésor : 42/3 ;

Bateau volant : 30/16 ;
 Bâton de Jacob : 13/18 ; 27/26 ;
 Baudin (Charles) : 19/14 ;
 Bayeux (Tapisserie de -) : 4/11 ;
 Bayonne : 11/4 ;
 Bazoche : 19/12 ;
 Beauvau (Gabriel de-) : 11/23 ;
Belem 23/28 ; 35/26 ;
Belgrano : 39/19
Belle-Poule : 25/27 ;
Bellérophon : 19/29 ; 44/20 ;
Berceau : 48/8
 Bergen : 28/32 ; 44/3 ;
 Bermeo : 11/6 ;
 Bermejo : 34/9 ;
 Bermudes : 13/6 ; 32/8 ; 51/35 ;
Bernisse : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
 Bertin, Emile : 53/24 ;
Bessemer : 9/10 ;
 Beukels (Guillaume) : 8/5 ;
 Biarritz : 11/7 ;
 Biligou : 6/14 ;
 Birch (Mike) : 6/15 ;
Birkenhead : 19/2 ;
 Biscaye : 11/1 ;
Bismarck : 9/14 ;
 Black ball : 14/28 ; 15/27 ;
 Black Bart : 37/8 ;
Black Prince : 8/16 ;
Blanche-Nef : 17/12 ; 47/1
 Blavet : 55/32 ;
 Bligh : 11/17 ; 36/17 ;
 Blyth (Chay) : 3/6 ;
 Bois de marine : 4/17 ;
 Bonaparte : 3/11 ; 31 ;
Bonhomme Richard : 28/16 ;
 Bonne-Espérance : 43/13 ;
 Bonnefoux, Baron de - : 3/9 ;
 Bonnet (Franck) : 6/17 ; 12/17 ; 19/31 ; 20/26 ; 28/35 ;
 43/23 ;
 Borgnefesse : 34/22 ; 35/31 ;
 Bossière (Henry & René) : 27/1 ; 27/22 ;
 Boston (Robert) : 28/16
Biston : 48/8
 Bouboulina (Laskarina) : 30/5 ; 30/23 ;
 Bougainville (Antoine) : 15/25 ; 21/24 ; 33/23 ;
 Bouguer (Pierre) : 5/14 ; 35/9 ;
 Bouin : 40/31 ;
 Boumpoulina : Voir BOUBOULINA.
Bounty : 11/17 ; 36/17 ;
 Boussole : 13/8 ;
 Bouteille tempête : 25/25 ;
Boyd : 53/16 ;
 Bref : 4/14 ;
 Brest : 8/15 ; 10/6 ; 14/7 ; 24/9 ;
Bretagne (Cuirassé) : 2/12 ;

Bretagne (3-mâts terre-neuvier) : 5/11 ;
 Brielle (Prise de -, 1572) : 2/8 ;
 Bright, Charles : 23/2
 Brighton : 33/5 ;
 Bris (Droit de /-) : 4/9 ;
Britannia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
 Bruges ; 5/9 ; 25/1 ;
 Brunel : 57/25 ;
Bruxelles : 56/24 ;
Bucentaure : 10/4 ;
Bugaed Breizh : 14/15 ; 16/28 ;
 Byzance : 12/5 ;

C

Câble sous-marin : 23/1 ; 23/26 ;
 Cabri (Jean Baptiste) : 60/8 ;
 Cachalot : 17/3 ;
 Calfat : 16/25 ;
 Caligula : 40/14 ;
Calypso : 12/24 ;
 Californie : 8/15 ;
Campania : 6bis/12 ;
 Camp de Boulogne : 31 ;
 Canada : 32/27 ; 47/9
 Candido (Jao) : 60/33 ;
 Candie : 12/19 ;
 Canton : 24/1 ;
 Canular : 24/25 ;
 Capanema (Sylvia) : 60/14/15 ;
 Cap Bojador : 23/15
 Cap Noun : 23/15
 Caps (Cinq -) : 3/5 ;
 Caquage (du hareng) : 8/3 ;
 Caraccioli : 7/6 ;
 Carlsen (JKurt) : 38/1 ;
 Cardinaux (Bataille des-) : 15/19 ; 16/1 ; 26/16 ; 28/11
 Carozzo (Alex) : 3/6 ;
 Cartes marines ; 13/8 ;
 Cartier (Jacques) : 30/25 ; 32/ 27 ; 32/34 ;
 Casablanca : 14/19 ;
 Cassard (Jacques) : 25/12
 Catherine II (tsarine) : 18/8 ;
Celebrity Edge : 7/12 ;
 Centrale nucléaire flottante : 14/30 ;
 Cervantes : 59/10 ;
 Chadburn : 20/30 ;
 Chameau : 33/1 ;
Chameau : 58/31 ;
Champlain : 23/26
 Chansons de marins : 40/1 ;
Chaouia : 8/15 ;
Charente : 14/7 ;
 Charette (François-Athanase -) : 30/19 ;
 Charivari : 40/1 ;

Charles Quint : 44/8 ;
 Charles V (Roi de France) : 7bis ; 60/25 ;
 Charles VI (Roi de France) : 7bis ; 37/14 ;
Charles de Gaule (PA français) : 4/15 ; 21/30 ;
Charles Dundas : 46/30
 Charner (Léonard-Victor) : 9/15 ;
 Charnier : 30/21 ;
 Charpentiers de marine : 5/12 ;
 Charybde : 14/2 ;
 ChatGPT : 47/14 ; 48/27
 Chaumarey : 10/10 ;
Chauncey (USS) : 4/5 ;
Chef-mécanicien Mijotte : 13/23 ;
Chenonceau : 27/11 ;
 Cherbourg : 11/8 ; 31/9 ;
 Chevaux (Transport) : 55/14 ;
 Chichester, Francis : 3/5 ; 3/15 ; 7/13 ;
 Chio : 14/13 ;
 Chirurgical : 22/28 ;
 Choiseul : 5/17 ;
 Choléra : 21/11
 Christmas (îles -) : 16/18 ;
Christophe Colomb : 14/23 ;
 Cinq ports : 13/31 ;
City of Boston : 19/26 ;
City of Flint : 14/18 ;
City of Rio de Janeiro : 28/30 ;
 Civilisations & Navigation : 10/24 ; 21/31 ;
 Clèves, Philippe de- : 14/8 ;
 Clipper : 46/12
 Cloche : 15/24 ;
 Clos des Galées : 7bis ;
Club Méditerranée : 29/32 ;
 CNEXO : 15/15 ;
Cobra (HMS) : 11/15 ;
 Cofresi, Roberto : 56/31 ;
 Colas (Alain) : 6/12 ; 7/13 ; 8/16 ; 29/32 ;
 Colbert : 5/13 ;
 Colomb (Christophe) : 14/4 ; 16/17 ; 16/22 ; 34/9 ;
 40/22 ;
Comet : 37/6 ;
 Commerce international : 30/8 ;
 Communications en mer : 1/6 ;
 Compagnie des Indes : 34/23 ; 43/16 ; 48/9
Conceição : 27/18 ;
 Conférence de Washington : 37/2 ;
 Confession des marins : 16/22 ;
Confiance (La) : 7/17 ; 8/19 ; 31/22 ;
 Conflans (M^{al} de -) : 16/1 ;
 Constantin (grand-duc de Russie) : 7/11 ;
 Constantinople (Convention de -) : 5/11 ;
Constellation : 48/6
Conster : 6bis/2 ;
Constitution (USS) : 11/21 ; 12/17 ; 19/31 ; 20/23 ;
 28/33 ; 43/23 ;
 Constructions navales : 5/12 ;

Contrat de nolisement : 2928 ;
 Contrebande maritime : 39/1 ;
 Cook (James) : 9/15 ; 9/19 ; 60/8 ;
 Copenhague : 30/22 ;
Coquille 37/6
Corbin : 38/4 ; ;
Cordelière 14/7 ;
Cospatrick : 53/26 ;
 Coron : 14/7 ;
 Corsaire : 15/24 ; 19/31 ;
Costa Delicioza : 21/30 ;
 Couleur de la mer : 48/24
 Coupe de l'America : 33/22 ;
Courageous : 14/20 ;
 Cousin (Jean) : 44/18 ;
 Cousteau (Jacques-Yves) : 12/24 ;
Coventry : 26/16 ;
Créole : 19/15 ;
 Crevette : 28/18 ;
 Crimée (Guerre de-) : 14/23 ;
 Cris de marins : 40/1 ;
 Croisades : 14/7 ; 15/5 ;
 Cronstadt : 29/35 ;
 Crowhurst, Donald : 3/6 ;
Croyable : 48/5
 Cryptozoologie : 14/6 ;
 Cuba : 9/1 ;
Cuba (Paquebot US) : 4/5 ;
 Cucurbite : 19/28 ;
 Cyclone : 23/18

D

Dalni Vostok : 56/29 ; Damme : 15/21 ; 34/8 ;
Daphne : 54/13 ;
Darra : 30/22 ;
D'Artagnan : 27/9 ;
 Dartmouth : 30/26 ;
 David, Julienne : 56/16 ;
 Débarquement 6 juin 44 : 43/1 ; 51/332
 Decrès (Denis) : 31/13 ;
Deepwater Horizon : 21/27 ;
Deerhound : 11/10 ;
 Defoe (Daniel) : 7/6 ;
De Gallant : 51/35
Delaware : 48//5
 Delitte (Jean-Yves) : 15/25 ; 25/26 ; 41/26 ;
Delphy (USS) : 4/5 ;
 Demerliac (Alain) : 4/15 ; 19/31 ; 34/23 ;
 Démons, île des - : 47/9
 Depillon (Charles) : 31/19 ;
 Déportation de prostituées : 3/12 ;
Député... : 10/9 ;
 Descentes en Angleterre : 28/1 ; 31 ; 33/5 ; 34/1 ;
 Dessalement eau de mer : 19/28 ; 19/32 ;

Dévastation : 32/18 ;
Dias (Bartolomeu -) : 43/12
Dieppe : 44/18 ;
Disparitions en mer : 13/21 ; 33/15 ;
Dogger Bank : 8/7 ; 26/2 ;
Dolfijn : 14/17 ; 21/23 ;
Dollar : 30/13 ;
Douvres : 11/19 ; 21/27 ;
Dreadnought : 24/25 ;
Drebbel, Cornelis Jacobson : 3/1 ;
Dresde : 58/6 ;
Droguiste de marine : 24/24
Duc de Béthune : 48/9
Duc de Duras : 28/16
Duguay-Trouin : 34/17 ; 35/30 ;
Duhamel du Monceau : 5/16 ; 5/18 ;
Dumet (île -) : 23/29 ;
Dumoutier (Abbé-) : 15/20 ;
Dunkerque : 22/26
Dunwich : 16/24 ;
Duperré : 31/25 ; 37/6 ;

E

Eau de mer : 9/14 ;
Eau potable : 19/28 ; 30/21 ;
École navale : 3/9 ; 31/9 ;
Écoles : 5/12 ;
Ecologie : voir « Environnement »
Edimbourg (duc d'-) : 30/26
Edouard III d'Angleterre : 28/1
Efnetjell : 5/11 ;
Egypt : 37/3 ; 41/25 ;
Elbe : 58/6
Eisenstein : 42/14 ;
Elcano : 37/13 ; 44/18 ; 48/24
Electra : 14/18
Eleftherios (Ferry grec) : 4/15 ;
Éléphants (Transports d'-) : 3/11 ;
El Magdel : 5/11 ;
Emerillon : 32/27 ;
Emir Farouk : 5/11 ;
Empire Ottoman : 44/7 ;
Empress of Russia : 30/26 ;
Endurance : 40/8 ;
Environnement : 14/29 ; 24/25 ;
Epidémies : 21/1 ; 21/11 ; 34/11 ;
Eratostène : 44/21 ;
Eridan : 14/15 ;
Erika : 16/21 ;
Escort : 14/18 ;
Essex : 17/3 ; 19/32 ;
Estonia : 19/9 ; 52/19 ;
Estrées (vice-amiral d'-) : 4/2 ;
Etoile-du-marin : 14/19 ;
Eugène Schneider : 16/19 ;

Eurydice : 20/28 ;
Ever Given : 30/26 ;
Évolueur : 3/9 ;
Experiment : 48/7
Exploration polaire : 4/19 ; 32/33 ;
Exxon Valdez : 10/14 ;

F

Fame : 14/18 ;
Fastnet : 13/19 ;
Feu grégeois : 12/5 ;
Feuille de style SILLAGES : 26/36
Feux de Saint-Elme : 15/23 ;
Field, Cyrus : 23/2 ;
Fièvre jaune : 34/11 ;
Filitosa : 42/22 ;
FitzRoy (Robert) : 25/25
Flamme d'église : 14/24 ;
Flamme de guerre : 19/28 ;
Flandres : 5/4 ;
Flibustiers : 30/19 ;
Floride : 44/18 ;
Flying Enterprise : 38/1 ;
FNFL : 13/32 ;
Foederis Arca 22/10
Fontarabie : 11/3 ;
Fontenoy, Maud : 14/29 ;
Formidable : 26/16 ; 28/11
Fort Boyard : 52/15 ;
Fort Dauphin : 52/22 ;
Fougeron (Loïck) : 3/6 ;
Foulonneau (Alain) : 21/23 ; 22/10 ; 25/15 ; 25/26 ;
 26/7 ; 27/12 ; 28/11
Four (Plateau du -, Loire Atl) : 36/15 ; 43/6 ;
France (drapeau) : 27/24 ;
France : 37/3 ; 43/22 ; 52/20 ;
François 1^{er} (roi de France) : 44/8 ;
Fraude : 35/14 ;
Frégates : 25/26 ;
Fresnel (Augustin) : 37/6 ;
Frutoso (Gaspar) : 44/19 ;
Fuller (USS) : 4/5 ;
Fulton : 3/11 ; 56/6 ;
Fustibale : 36/5 ;

G

Galapagos : 38/11 ;
Galères (Navires) : 9/15 ; 29/28 ; 40/14 ; 41/26 ;
 59/12 ;
Galères (Peine des -) : 19/26 ;
Galions espagnols : 44/18 ;
Gama (Vasco de -) : 43/12 ;
Garcie (Pierre, dit Ferrande) : 9/20 ;
Gardes de la Marine : 25/10

Garland, Hervé : 14/7 ;
 Garneray (Louis) : 31/22 ;
 Gazette des Pontons : 34/23 ;
 Gênes : 14/8 ;
 Giannoula K : 13/23 ;
 Gipsy Moth IV : 3/5 ; 3/15 ;
 Gisela : 58/4 ;
 Gjoa : 49/3
 Gloire : 19/15 ;
 Golden Gate : 28/30 ;
 Golden Globe Race : 3/5 ; 3/14 ;
 Gorée : 48/10
 Gorgone : 14/2 ;
 Gouvernail : 41/26 ;
 Graf Zeppelin : 7/13 ;
 GRAN : 12/15 ;
 Grandcamp : 24/9
 Grande America : 10/14 ; 10/15 ;
 Grande Française : 8/12 ; 8/18 ; 9/17 ; 21/30 ;
 Grande-Hermine : 32/27 ;
 Grandiosa : 15/26 ;
 Grand-Port : 31/25 ; 31/34 ;
 Grand-Saint-Antoine : 17/6 ;
 Great Britain : 21/30 ;
 Great Eastern : 23/7 ; 24/13 ; 24/23 ; 56/33 ;
 Grèce : 30/5 ; 30/23 ;
 Greenwich : 38/23 ; 44/21 ;
 Grèves et mvt sociaux : 37/5 ;
 Grog : 1/7 ;
 Grosse Ile : 21/11
 Groupe Atlantique de Plongée : 41/14 ;
 Guérande : 35/14 ;
 Guérout, Max : 12/15 ;
 Guerre de Cent Ans : 7bis ; 17/11 ; 25/1 ; 33/5 ; 37/14 ;
 Guerre de Crimée : 18/13 ;
 Guerre d'Indépendance des USA : 28/16
 Guerre de Sécession : 11/8 ;
 Guerre de Sept Ans : 15/19 ; 16/1 ; 20/1 ; 21/31 ;
 Guerre de Succession d'Espagne : 30/17 ;
 Guerre de Tripoli : 20/23 ;
 Guerre hispano-américaine de 1898 : 9/1 ;
 Guerres médiques : 6/7 ;
 Guerre russo-japonaise : 18/17 ; 26/1 ;
 Guerre 1914-1918 : 2/11 ; 4/16 ; 5/11 ; 6/15 ; 6bis ;
 12/1 ; 12/19 ; 13/1 ; 18/20 ; 26/7 ; 27/12 ;
 Guerre 1939-45 : 22/26 ; 25/23 ; 25/27 ; 26/21 ; 27/5 ;
 35/25 ; 35/29 ; 43/1 ; 51/32 ; 52/9 ; 53/23 ; 53/25
 Guet de la mer : 31/16 ; 36/7 ;
 Gueux de la mer : 2/4 ; 48/22
 Guibé, Jacques : 14/7 ;
 Guillaume le Conquérant : 28/1
 Guiol (Octave) : 60/15 ;
 Guyane française : 29/4 ;

H

H-47 : 13/20 ;
 Habbakkuk : 33/24 ;
 Hampshire : 12/1 ;
 Hanse (teutonique) : 8/4 ; 44/1 ;
 Hareng : 8/2,
 Harold : 28/1
 Hastings : 13/30 ; 28/8 ;
 Hausse, Louis de La - : 14/23 ;
 Hawke (Amiral -) : 16/1 ;
 Hayet (Capitaine -) : 40/5 ;
 Hélice : 22/29 ;
 Henri le Navigateur : 23/17 ; 48/23
 Henri IV : 39/10 ;
 Henri V d'Angleterre : 37/14 ;
 Herminie : 7/13 ; 7/16 ; 19/12 ;
 Hermione : 35/28 ; 36/12 ;
 Héron (Jean-Benoît) : 25/26 ;
 Hilda : 45/1 ;
 Histoire de la Marine pour les Nuls : 13/36 ;
 Honda Point : 4/5 ;
 Horn (Cap) : 29/14 ;
 Hôtel de la Marine (Paris) : 30/26 ;
 Huit (Pièce de 8) : 30/8 ;
 Hygiène navale : 20/31 ;

I

Ile-de-France : 14/22 ; 28/21 ;
 Ile de France (Maurice) : 31/25 ; 48/12
 Implacable : 34/17 ; 35/30 ;
 Indiaman : 25/25
 Ingénieurs constructeurs : 5/12 ;
 Innocent III : 34/1 ;
 Insurgente : 48/6
 Irlande : 56/12 ;
 Isère : 51/10 ;
 Isis : 10/15 ; 29/1 ;
 Israël (Marine) : 3/14 ;

J

Jan Heweliusz : 46/31
 Jauge et jaugeage des navires : 35/5 ;
 Jean Bart : 23/25 ;
 Jean de Vienne (Frégate) : 2/13. Voir aussi à VIENNE.
 Jeannette : 32/33 ; 55/2 ;
 Jean sans Terre : 34/1 ;
 Jeoly : 60/8 ;
 Jersey : 42/15 ;
 Johnstone (Thomas) : 20/8 ;
 Jolly Roger : 12/22 ;
 Joncheray (JP) : 26/27 ; 28/18
 Jones (Paul John) : 28/16
 Joola : 12/12 ;
 Jouffroy d'Abbans : 56/3 ;
 Journal Le Marin : 32/35
 Juan Fernandez (Iles-) : 53/28 ;

K

Kamal : 13/13 ;
Kearsarge (USS) : 11/8 ;
Kenishi Horie : 42/22 ;
Kent : 31/22 ; 55/31 ; 59/15 ;
Kiel : 6bis/5 ;
King (Bill) : 3/6 ;
Kitchener (Lord-) : 12/1 ;
Kitty Hawk (USS) : 44/18 ;
Kléber : 26/7 ;
Knox-Johnston (Robin) : 3/6 ;
Knut Nelson : 14/18 ;
Kobenhavn : 33/15 ;
Komsomolets : 11/16 ;
Koursk : 58/27 ;
Kraken : 14/4 ;
Kriegsmarine : 35/29 ;
Kroaz du : 27/25 ;

L

La Coubre : 20/28 ;
Ladoga (Lac -) : 45/17 ;
Lagan (Droit de -) : 4/9 ;
La Havane : 9/1 ; 20/28 ;
Lake Harris : 6bis/2 ;
Lalande (Julien Pierre) : 15/10 ;
La Mora : 60/17 ;
Lamantin : 14/4 ;
Lancastria : 23/25 ; 24/26 ;
Lancement de navire : 54/13
Langleur (Marc) : 26/27 ;
Langouste (pêche) : 27/1 ;
Laos : 36/16 ;
La Pallice : 23/26 ;
La Pérouse : 33/18 ;
Laplace : 24/22 ;
Larmor-Plage : 32/18 ; 32/35 ;
La Rochelle : 5/5 ; 14/25 ; 17/11 ;
La Roque (Marguerite de) : 47/9
La Seyne : 15/19 ;
Lavage du linge : 16/26 ;
Lavoisier : 39/10
Lazaret : 21/1 ; 21/11 ; 27/27 ; 30/24 ; 33/25 ;
L'Ecluse : 25/1
Le Croisic : 20/1 ; 21/31 ; 43/6 ;
Lee (USS) : 4/5 ;
Législation maritime : 30/18 ;
Le Goff (Jean-Claude) : 10/24 ; 21/31 ;
Le Golif : 34/22 ; 35/31 ;
Le Havre : 8/12 ;
Lemaire (Isaac) : 29/14 ;
Le Moine (Eustache) : 36/1 ;
Le Moing (Bernard) : 41/24 ; 43/23 ;

Léopoldville : 16/19 ;
Lépante : 59/8 ;
Lequeito : 11/6 ;
Lesbos : 14/7 ;
Les Sables d'Olonne : 14/31 ; 15/11 ;
Lesseps (Ferdinand de) : 7/13 ; 10/14 ; 35/27 ;
Le Toumelin (J.-Y.) : 38/14 ;
Léviathan : 14/2 ;
Leyte : 53/23 ;
Libertalia : 7/6,
Liberté (statue) : 51/10 ;
Liberté : 28/25 ; 34/20 ;
Libye : 20/12 ; 21/12 ; 22/5
Lifeline (Navire ONG) : 2/14 ;
Ligue des Neutres : 30/22 ;
Lind, James : 51/6 ;
Livadia : 9/11 ;
Loch : 14/26 ; 15/26 ;
Loctudy : 14/15 ; 36/7 ;
Loi rhodienne : 30/18 ;
Loire : 52/9 ;
Lomellina : 14/13 ;
Lorient : 48/9
Louis IX (St Louis) : 15/5 ;
Louisiane : 3/12 ;
Louisiane : 14/20 ;
Low (Edward) : 42/21 ;
Lübeck : 19/27 ;
Ludovic Pierre : 15/15 ;
Lusitania : 13/1 ; 19/8 ;

M

Macao : 37/11 ; 42/21 ;
Machine à mâter : 10/6 ;
Machines marines : 15/20 ;
Madagascar : 7/6 ; 48/13
Magellan : 17/9 ; 21/27 ; 37/13 ; 44/18 ;
Magpie : 30/27 ;
Mahon : 54/18
Main (Une main pour soi...) : 16/25 ;
Maine (USS) : 9/1 ; 9/18 ;
Maison de la Mer Nantes : 26/34 ;
Maisonnette (Bernard de-) : 9/20 ;
Mal de mer : 14/29 ; 16/27 ; 43/1 ;
Malouines : 39/18 ;
Malte : 7/9 ; 7/15 ; 57/23 ;
Manon Lescaut : 3/12 ;
Manureva : 6/12 ;
Marck, Guillaume de La - : 2/7 ;
Marco Polo : 8/8 ;
Marconi (Guglielmo) : 60/30
Marée : 16/13 ;
Marée noire : 8/15 ; 10/14 ; 16/21 ;
Mare liberum, mare clausum : 57/16
Mariage avec la mer : 10/4 ;

Marie-Louise : 10/9 ; 11/17 ; 11/18 ;
Marie-Merveilleuse : 14/19
 Marine britannique : voir « Royal Navy »
 Maéine russe : 7/11 ; 14/30 ; 18 ; 26/1 ;
 Marine US : voir « US Navy »
 Marseille : 17/6 ; 29/30, 46/2
 Massalia : 46/2
 Matushenko : 42/12 ;
 Maurice (Ile) : 6/17 ; 31/25 ;
Mayflower : 17/7 ; 23/23 ; 25/24 ; 60/27
 Mayonnaise : 54/18 ;
 Médecine navale : 22/28 ;
 Méditerranée : 29/1 ;
 Méduse : 14/2 ;
Méduse (La -) : 3/11 ; 10/10 ;
 Meignen (André) : 22/17
 Méricourt : 4/3 ;
 Méridien : 38/23 ; 44/21 ;
 Méridienne (Point) : 19/30 ;
 Messageries maritimes : 26/21 ; 27/5 ;
 Messine : 14/2 ;
 Météo Marine : 39/22 ;
 Mexique Intervention 1838) : 19/17 ;
 Michalopoulos (Dimitris) : 30/1 ; 30/5 ;
 Migrants en Méditerranée : 2/13 ;
 Mille marin : 44/21 ;
Mimosa : 6bis/2 ;
Minaes Geraes (cuirassé) : 60/32 ;
 Mindin : 30/24 ; 33/25 ;
Minerve : 14/30 ;
 Minot's Ledge : 16/28 ;
 Miroirs ardents : 6/7
Mississippi : 51/34
 Misson (Olivier) : 7/6 ;
Missouri : 55/30 ;
Moby Prince 30/22 ;
 Modon : 14/7 ;
 Moitessier (Bernard) : 3/6 ; 32/8
 Moliceros : 25/15 ;
 Moluques : 58/32 ;
 Monaco : 3/14
 Monnaie : 30/8 ;
 Monstres marins : 14/1 ; 14/24 ; 15/27 ;
 Montagu (John) : 3/8 ;
 Mont-Saint-Michel : 57/23 ;
 Morée : 14/13 ;
 Morlaix : 14/7 ;
Morning Light : 46/12
 Morue : 46/31
 MOSE (Venise) : 16/16 ;
Moskva : 41/27 ;
Motala Ström : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
 Mountbatten (Pjilip) : 30/26 ;
 Moyen Age : 11/1 ; 12/5 ; 13/8 ;
 MSC Croisières : 2/13 ;
MSC Zoe : 8/14 ;

Münschen 8/17 ;
Murcia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
 Mutineries : 6bis/4 ; 11/16 ; 11/17 ; 18/18 ; 21/27 ;
 36/17 ; 39/23 ; 42/10 ; voir aussi au nom des navires.
 Mytilène : 14/7 ;

N

Nantes : 11/23 ; 20/28 ; 22/26 ; 26/34 ; 32/1 ; 49/8 ;
 53/31 ;
 Napoléon : 19/29 ; 20/8 ; 31 ; 44/20 ;
Narval : 29/30 ;
 Naufrages : 4/1 ; 5/18 ; 6/12 ; 6/16 ; 6bis ; 7/9 ; 7/13 ;
 8/16 ; 10/10 ; 11/16 ; 12/1 ; 12/12 ; 12/18 ; 13/1 ;
 13/6 ; 13/19 ; 13/20 ; 13/21 ; 15/19 ; 16/17 ; 16/19 ;
 16/21 ; 17/1 ; 17/3 ; 17/12 ; 19/1 ; 19/26 ; 20/28 ;
 22/26 ; 23/19 ; 25/23 ; 27/18 ; 27/22 ; 29/35 ;
 35/16 ; 38/1 ; 38/4 ; 39/10 ; 41/1 ; 41/25 ; 45/1 ;
 60/2 ;
 Naufrageurs : 4/9 ;
 Naupathie : Voir « mal de mer »
 Nauplie : 14/7 ; 37/7 ;
Nautilus (Sous-marin de Fulton) : 3/11 ;
Nautilus (USS) : 4/6 ; 4/18 ; 4/19 ;
 Navigation : 9/20 ; 13/8 ; 19/30 ;
 Navires ratés : 8/12 ;
 Navigation astronomique : 24/25 ;
 Nelson (Horatio) : 46/32
 NEMO (Point -) : 33/25 ;
 Neptune : 58/15
Néréide : 19/15 ;
 New York : 39/14 ; 51/10 ;
 Niagara (Chutes) : 35/16 ;
Niagara : 23/5 ; 23/9
 Nice : 44/9 ;
Nicholas (USS) : 4/5 ;
Nina : 40/23 ;
 Nitrate d'ammonium : 24/9 ;
 Nivelt, Michel : 58/23 ;
 Nocturlabe : 9/20 ;
 Noël : 54/25 ;
 Noire (Mer -) : 39/10 ;
 Noirmoutier : 30/14 ; 32/1 ; 39/1 ; 46/9
 Nolisement : 2928 ;
 Nomenclatures de navires : 4/15 ; 19/31 ; 23/28 ;
 34/23 ;
 Noms de navires : 24/26 ;
Norge : 19/5 ;
Norman Atlantic : 54/20 ;
 Normandie (duché de -) : 28/1
 Normandie (Débarquement) : 51/32 ;
Normandie (Paquebot) : 39/14 ; 40/31 ;
Norwegian Joy : 19/32 ;
 Nouvelle-Zélande : 53/16 ;
 Numéros (des matelots) : 5/1 ;

O

Océanissime : 14/30 ; 32/35 ;
Ocean Liberty : 24/11 ;
Officiers bleus : 25/9
Officiers de vaisseaux : 25/9
Oignons (Marchands d'-) : 45/4 ;
Oiseau Biligou : 6/14 ;
Oiseau des Iles : 55/22 ;
Oleg de Novgorod : 45/21 ;
Oléron (Rôle d'-) : 4/12 ; 35/1 ;
O'Malley , Grace : 56/12 ;
Orange (Guillaume de Nassau, prince d'Orange) : 2/4 ;
Ordonnance sur l'Amirauté 1373 : 60/25 ;
Ordres à la barre : 23/30 ;
Orion (Vaisseau) : 3/9 ;
Ormuz : 37/10 ;
Orythie (Corvette) : 3/10 ;
Ottoman (Empire) : 14/7 ;
Oxley : 14/19 ;

P

Pâques (Ile de -) : 37/8 ; 40/31 ;
Paraguay : 39/23 ;
Palerme : 21/5
Parhélie : 23/29 ;
Paris : 23/27
Part du Diable : 15/24 ;
Passage Nord-Ouest : 49/1
Patente de santé : 21/4
Patinage : 2/1 ;
Patria 25/23 ; 28/23 ;
Paul (Vincent de-) : 9/15 ;
Pavillon national : 30/21 ;
Pavillon britannique : 10/18 ;
Pavillon jaune : 21/29 ;
Pavillon marine russe : 16/23 ;
Pays-Bas (Histoire maritime) : 2/4 ;
Pearl Harbor : 38/15 ;
Pêche : 4/15 ; 8/2 ; 9/14 ; 13/26 ; 15/15 ; 17/3 ;
20/12 ; 21/12 ; 22/5 ; 28/18 ; 30/18 ; 46/31
Pedestal (Opération -) : 25/27
Pen Duick : 6/12
Pensée : 14/13 ;
Pericles : 30/23 ;
Perle : 23/29
Pernoud (Georges) : 27/27 ;
Pesse (Pirogue de Pesse) : 30/30/17
Peste : 17/6 ; 21/1 ;
Petit Florent : 14/31 ;
Petite Hermine : 30/25 ; 32/27 ;
Peuples de la Mer : 41/5 ;
Peyrenc de Moras : 25/13 ;
Phares : 16/28 ; 31/9 ; 37/6 ; 43/6 ;
Philadelphia : 28/35 ;
Philatélie marine : pour mémoire (rubrique).

Philip (Prince -) : 30/26 ;
Philippe Auguste : 34/1 ;
Phocéa : 28/34 ; 29/32 ;
Picardie : 19/26 ;
Piccard (Jacques) : 6/15 ;
Picaron : 48/7
Pichegru (Général-) : 15/25 ;
Pich Poud : 36/7 ;
Pierre du Soleil : 13/12 ;
Pierre le Grand (tsar) : 18/2 ;
Pieuvre : 14/3 ;
Pigeons voyageurs : 34/21 ;
Pining (Didrik) : 44/19 ;
Pinta : 40/23 ;
Pinzon : 44/18 ;
Piquer les heures : 15/24 ;
Piraterie : 7/6 ; 12/22 ; 29/30 ; 30/11 ; 30/19 ; 37/8 ;
42/6 ; 42/21 ; 56/12 ; 56/32 ; 58/32 ; 59/10 ;
Platon : 30/1 ;
Plongée : 41/14 ;
Pluton : 14/19 ;
Pluviôse : 5/18 ; 22/26 ;
Point astronomique : 19/30 ;
Pointe Saint-Gildas : 1/6 ;
Poissonnier (Dessalement) : 19/28 ;
Pola : 6bis/2 ;
Politesse navale : 19/29 ; 30/21 ;
Pollution marine : 2/13 ; 2/14 ;
Pontificale, Marine - : 46/34
Pont roulant : 44/12 ;
Popeye : 53/21 ;
Popham (Code) : 31/34 ;
Popov (Amiral russe) : 9/11 ; 18/14 ;
Porcon, Jean : 14/7 ;
Porcon de La Barbinais : 42/6 ;
Porte-voix : 15/22 ; 42/21 ;
Post Office Box : 38/11 ;
Potemkine (cuirassé) : 18/18 ; 42/10 ;
Pourquoi-Pas ? : 59/19 ; 59/28 ;
Preble : (Edward) : 20/25 ;
Préfectures maritimes : 31/8 ;
Préhistoire : 30/17 ;
President : 29/35 ;
Prêt maritime : 6/1 ;
Prien, Gunther : 14/21
Prince de Conti : 43/17 ;
Princesse Astrid : 12/18 ;
Prophète : 26/30 ; 57/2 ;
Prostitution : 3/12 ; 24/1 ;
Psara (Grèce) : 30/24 ;
Pulcher (Claudius) : 33/24
Pythéas : 46/1

Q

Quarantaine maritime : 21/1 ; 21/11 ; 27/27 ;

Quasi-guerre franco-américaine : 6/16 ; 48/1
Queen of the South : 46/9
 Quémar (Jean-Louis) : 25/27 ;
 Quiéret (Hugues) : 25/4
 Quillebeuf : 10/1 ;
 Quintanadoine : 10/1 ;

R

R7 : 53/30 ;
 Radio : 8/15 ;
 Raguse : 21/3
Rainbow Warrior : 58/29 ;
Ramillies : 30/26 ;
 Rationnaire : 14/28 ;
 Ravenstein : voir Clèves.
 Rayon vert : 23/30 ; 24/26 ;
 Reggio : 14/9 ;
Reine du Sud : 46/9
 Religion : Voir SERVICES RELIGIEUX ;
 Remorqueur R7 : 47/24
Renard : 23/19 ;
Renarro : 6bis/2 ; 6bis/9 ;
Republic : 8/15 ;
Repulse : 14/20 ;
Resolution : 28/11
Retaliation : 6/16 ; 8/17 ; 48/5
 Retranchement : 16/25 ;
 Réunion (Ile de La-) : 56/24 ;
 Reymond, Thierry : 26/16 ;
Rhodanus : 15/26 ;
 Rhodes : 30/18 ;
 Ria d'Aveiro : 25/15
 Richelieu : 13/26 ;
Richelieu : 8/15 ;
 Richmond upon Thames : 3/4 ;
 Ridgway, John : 3/6 ;
 Rivière des Perles : 24/1 ;
 Robert de Normandie : 23/12
 Roberts (Bartholomew) : 12/22 ;
 Roberval : 47/9
 Rodjestvensky : 26/1 ;
 Roggenveen (Jacob) : 37/8 ; 40/31 ;
 Rôles d'équipage : 5/1 ;
 Rôles d'Oléron : Voir : OLÉRON
 Rome antique : 33/24 ;
 Rose des vents : 13/11 ;
 Ross (Sir James -) : 35/26 ;
 Rottingdean : 33/5
 Roue de gouvernail : 41/26 ;
 Rouen : 5/6 ;
 Route du rhum : 6/12 ; 6/15 ;
 Routes du vin : 5/4 ;
 Routier de la mer : 9/20 ;
 Royal Navy : 1/7 ; 2/1 ; 3/8 ;
Royal Oak : 14/20 ; 14/24 ; 24/26 ;

Rubis : 47/20
 Rullecourt : 42/15 ;
 Russie : 45/17 ;
 Russie (Marine russe) : 7/11 ; 18 ; 54/20 ;
 Rutherford (matelot, maori blanc) : 60/9 ;

S

S-61 : 6bis/2 ;
 Sables d'Olonne : 28/33 ; 49/21
 Sabord : 48/25
 Sabordage : 12/19 ;
Sachsen (Frégate allemande) : 2/14 ;
Saetia : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
 Saint Antoine : 9/12 ;
 Saint Brendan : 21/8
 Sainte-Hélène : 20/8 ;
Saint-Exupéry (CMA-CGM) : 4/15 ;
 Saint-Jean d'Ulloa : 19/17 ;
 Saint-Malo : 32/27 ; 42/6 ; 44/12 ; 45/1 ;
 Saint-Martin-de-Ré : 37/11 ;
 Saint-Mathieu (Pointe-) : 53/2 ;
 Saint-Nazaire : 2/14 ; 15/26 ; 23/25 ; 23/27 ; 34/11 ;
 Saint Paul : 7/9 ; 7/15 ; 8/16 ;
 Saint-Paul (île) : 27/1 ;
 Saint-Pétersbourg : 18/6 ;
Saint-Philibert : 32/1
Salopian 24/27 ;
 Sandwich (Amiral -) : 3/8 ;
 Sandwich (Iles -) : 3/8 ;
 San Salvador : 40/29 ;
Sans-Pareil : 14/22 ;
Santa-Ctrarina : 57/16 ;
 Santé navale : 27/26 ; 51/2 ;
Sardinia : 6/16 ;
 Sartine : 29/30 ;
Santa-Isabel : 27/22 ;
Santa Maria : 16/17 ; 40/22 ;
Santory Mermaid : 42/22 ;
 Sartine : 30/25 ;
 Sauvetage côtier : 13/28 ;
 Sauzereau (Olivier) : 10/15 ;
Savanah : 47/22
 Scalque : 19/30 ;
Scandinavian Star 21/27 ;
 Scapa Flow : 12/19 ; 14/20 ;
Scientist (Navire scientifique) : 2/14 ;
 Scorbit : 15/25 ; 51/2 ;
 Scylla : 14/2 ;
Seattle Trader : 14/15 ;
Sea Venture : 13/6 ;
Sea Watch : 14/30 ;
 Seguin, Marc : 59/2 ;
 Sel (de la mer) : 9/14 ;
 Sémaphore : 1/6 ; 31/9 ; 31/15 ;
 Semmes (Raphael) : 11/8 ;

Sequana : 27/12 ;
 Serapis flag : 28/32 ;
 Serpent de mer : 14/6 ;
 Services religieux : 6/6 ;
 Seychelles : 41/9 ;
 Shackleton (Ernest) : 37/2 ; 40/8 ;
 Shangaïage : 14/27 ;
Sheffield : 39/18 ;
 Shovel (Sir Cloudesly -) : 4/3
 Sigillographie maritime : pour mémoire (rubrique).
 Silhouette (île -) : 41/9
 Sirène : 14/2 ;
Sirius : 47/22
 Site Internet : 10/24 ;
 Sluis : 25/1
 SNLE : 3/14 ;
 SNSM : 2/14 ; 13/28 ; 13/34 ; 15/26 ;
Soleil Royal : 20/1 ; 21/31 ;
 Soliman le Magnifique : 44/8 ;
 Solitaire du Figaro : 4/14 ; 4/15 ;
 Sondage : 23/4 ; 46/36
 Sorlingues : 4/3 ;
 Sourdis (Escoubleau de-) : 11/23 ;
 Sous-marins (Histoire des-) : 3/1 ; 3/11 ; 5/18 ; 13/20 ;
 29/30 ; 30/14 ;
 Southampton : 44/14 ;
Southern Cross : 14/18 ;
Speke 23/21 ;
 SR.N1 : 13/20 ;
Stavnos : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
 Stockholm : 8/13 ;
 Stralsund : 12/20 ;
 Suez (Canal de -) : 5/11 ; 7/13 ; 10/14 ; 30/26 ; 35/27 ;
 57/ 21 ;
 Suffren (Bailli de-) : 9/5 ; 15/27 ;
Suffren : 14/30 ;
Sultan : 14/19 ;
Sunbeam : 35/23 ;
Surada : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
 Surcouf : 7/17 ; 8/19 ; 31/22 ; 59/15 ;
Sydney : 35/25 ;
Sydney Cove (3-mâts) : 2/13 ;
 Symboles : 41/27 ;
 Symigton : 46/30
 Syracuse : 6/7 ; 57/23 ;

T

Tabac : 39/1 ; 40/31 ;
 Tahity : 21/23 ;
 Tall Ship Race : 34/21 ;
 Taniwah : 14/24 ;
 Teach (Edward) : 6/16 ;
Tek-Sing : 37/5 ;
Télémaque : 10/1 ;
 Télépathie : 4/6 ;

Téméraire (Le-) : 3/14 ;
 Tempête : 24/22 ; 46/31 ; 49/19, 57/21 ;
Terrible 4/3 ;
 Terrorisme : 30/22 ;
 Tetley (Nigel) : 3/6 ;
 Tew (Thomas) : 7/6 ;
 Texas City : 24/9 ;
 Thaller : 30/8 ;
Thetis : 12/18 ;
 Thon (Pêche) : 15/15 ; 15/20 ; 54/2 ;
 Thulé : 46/4
Thüringen : 7/14 ; 8/15 ;
 Tir à la corde : 22/29
Tirpitz : 11/16 ;
Titanic (Paquebot) : 3/11 ; 19/6 ;
 Titicaca (Lac -) : 45/6 ;
 Togo (amiral) : 26/5 ;
Topaze : 29/11 ;
 Toulon : 7/11 ; 30/17 ; 44/9 ;
 Tourville : 14/22 ;
 Traditions : 9/12 ;
 Trafalgar : 31 ; 31/34 ; 46/32
 Transport des chevaux : 55/14 ;
 Trident : 41/27 ;
Trieste : 6/15 ;
Triton : 14/19 ;
 Trogoff (Jean-Honoré de -) : 35/29 ;
Tryall : 37/10 ; 41/25 ;
 TSF : 8/15 ;
 Tsushima : 26/1
 Tunis : 52/22 ;
Turbulent : 14/17 ;
Tuetle : 57/22 ;

U

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

V

V-47 : 6bis/2 ;
V-67 : 6bis/2 ;
V-69 : 6bis/2 ;
V-77 : 6bis/2 ;

Vagues scélérates : 22/1 ;
 Vaisseaux : 16/.28 ;
 Vaisseaux fantômes : 33/15 ;
Valiant : 30/26 ;
 Vapeur : 25/26 ;45/6 ; 56/2 ; 57/2 ; 58/2, 59/2 ;
 Varègue : 45/27 ;
Vasa : 8/13 ; 9/15 ;
 Vasco de Gama : 54/21 ;
 Vendée Globe : 28/34 ;
Vendémiaire : 22/30 ;
 Venise : 1/1 ; 8/8 ; 10/4 ; 14/7 ; 16/13 ; 21/2 ; 33/3 ;
 Vent : 9/12 ;
 Vêpres grecques : 2/11 ;
 Vera Cruz : 19/11 ;
 Vermandois : 14/31 ;
 Vernon (Edward), dit "Old Grog" : 1/7 ; 1/8 ;
 Vexillologie maritime : pour mémoire (rubrique).
 Vienne, (amiral Jean de -) : 2/15 ; 7bis ; 30/25 ; 33/5 ;
 Vikings : 13/11 ; 45/17 ; 53/31 ; 54/23 ;
 Villa Charlotte : 28/33 ;
 Villamont (Jacques) : 1/1 ;
 Villeroi : 30/14 ;
 Villiers (Alan) 60/29 ;
 Villiers (Patrick) : 16/28 ;
 Vincent de Paul : 29/30 ;
Vinh-Long : 37/4 ;
 Vins ; 5/4 ;
Virginia : 5/10 ;
Viribus Unitis : 6bis/2 ;
 VOC : 15/1 ; 29/14 ;
 Voyages en mer : 1/1 ;

W

Wallace 30/27 ;

Wallis (Samuel) : 21/23 ;
 Watkins, John : 23/2 ;
Waratah : 13/21 ; 55/27 ;
War Roach : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Warren Hastings : 60/2 ;
 Washington (conférence) : 37/2 ;
 Watt, James : 56/4 ;
 Watling Island : 40/20 ;
 Weddell (James) : 47/21
 Whampoa : 24/2 ;
Wien : 6bis/2 ; 6bis/4 ;
 William Dampier : 60/7 ;
 Winchester : 10/20 ;
 Winslow (John) : 11/8 ;
 Wisby : 39/22 ;
 Wissant : 4/16 ;
 Wolf (Willy) : 49/15
Woodbury (USS) : 4/5 ;
 Wynne (Emmanuel) : 12/22 ;

X-Y-Z

Yarmouth : 21/28 ;
 Yeo (James-Lucas) : 29/7 ;
 Yeu (île) : 27/12 ;
Young (USS) : 4/5 ;
 Zante : 14/9 ;
 Zapata (Jean-François) : 12/17 ;
Zeven Provinciën : 59/4 ;
 Zheng He : 42/1 ; 43/23 ;
Zoe : 8/14 ;
Zoolique : 38/21 ;
 Zuiderzee : 2/10 ;
 Zwin : 25/5



