

# SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME D'ALAIN FOULONNEAU

N° 54

Décembre 2024

## SOMMAIRE

BONJOUR.....	1
L'épopée des thoniers à voile; par A. Foulonneau.....	2
Le lancement tragique du Daphné, par G. Le Moing .....	13
La mayonnaise une grande conquête de la Marine Française, par A. Foulonneau .....	18
ANNIVERSAIRES : l'histoire maritime au fil des jours, par G. Le Moing.....	20
RUBRIQUE.....	23
CONTE DE NOEL, le Noël du capitaine.....	25
COURRIER DES LECTEURS.....	29

## BONJOUR

Noël approche, ce sera l'occasion de se réunir en famille autour de bons repas. La Marine dans la plus large acception du terme a participé à la création de la gastronomie française. Nous connaissons tous la mayonnaise qui agrmente nombre de nos préparations. Notamment une salade de thon. Ce numéro est donc consacré à l'épopée de la pêche au thon à la voile et aussi à la découverte de la mayonnaise.

Guy le Moing évoque pour sa part un drame survenu en Ecosse, le lancement tragique d'un cargo le Daphné. Puis il rappelle les anniversaires des mois de décembre des années se terminant en 4. Que s'est-il passé il y a plus ou moins longtemps ?

Pour terminer je présente un conte de Noël. Un conte inspiré par la vie des anciens capitaines cap horniers. Un conte un peu truculent mais très moral puisque démontrant qu'une punition peut-être un cadeau de Noël

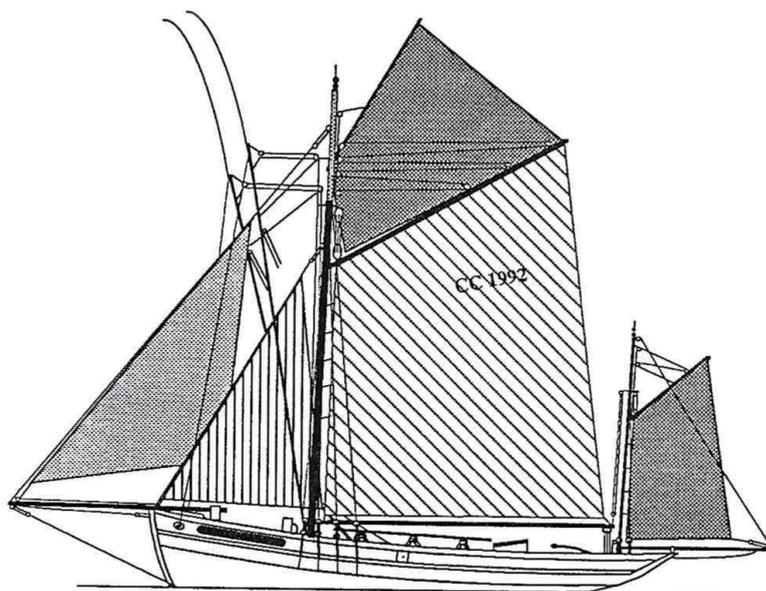
Bonne lecture à tous. Joyeux Noël

Alain



# L'EPOPEE DES THONIERS A VOILE

Par Alain Foulonneau



Thonier à voile de Concarneau (dessin AF)

## Un mythe pour une courte histoire.

La silhouette du thonier reste vivace dans la mémoire populaire de la côte atlantique. Entretien par les peintres, elle est le symbole de la pêche traditionnelle en Bretagne. Elle est aussi souvent l'emblème des rassemblements de voiliers anciens. Pourtant la pêche au thon à la voile est un phénomène récent qui n'a duré qu'une soixantaine d'années

## La pêche au thon est née de la révolution industrielle...

C'est l'apparition de l'industrie de la conserve qui a provoqué la naissance de la pêche au thon en Bretagne.

Jusque vers 1860 seuls les Basques et quelques pêcheurs des îles d'Yeu et de Ré pratiquaient la pêche au thon. A partir de cette date l'éclosion des conserveries le long de la côte atlantique va amener les pêcheurs bretons à se tourner vers la pêche au thon.

## ...et a entraîné l'apparition d'un voilier nouveau : le dundee

Au départ la pêche était pratiquée à bord de chaloupes pontées grées en chasse marée. Ces bateaux n'offrant pas de qualités nautiques suffisantes notamment de vitesse, ils seront remplacés vers 1890-1900 par un nouveau type de bateau le "dundee" ou cotre à tapecul.

Les "dundees" étaient des bateaux rapides car les thons ne mordent à l'appât qu'à une certaine vitesse (celle qui donne aux leurres l'illusion de petits poissons). En outre une fois la pêche faite, ils devaient rentrer le plus vite possible pour que les poissons ne se détériorent pas. Ils mesuraient de 15 à 20 mètres de long pour une largeur de 6, 50 mètres environ et un tirant d'eau de 3 mètres à

3, 50 mètres. Servant de lest, de lourdes pierres d'un poids pouvant atteindre 25 tonnes étaient entassées au fond de leur coque. Leurs voiles, blanches à l'origine, étaient teintées en jaune, en ocre, en bleu, en rouge, en brun et leur donnaient une livrée éclatante qui les faisaient ressembler à des fleurs magnifiques flottant sur la mer. Leur voilure comprenait un foc, une trinquette, une grand'voile surmontée d'un flèche et à l'arrière un tape-cul surmonté dans certains ports d'un flèche également par grand beau temps.

Les dundées étaient déjà inspirés des voiliers les plus rapides de l'époque : les cotres pilotes dont ils avaient pris les lignes et notamment cette voûte élancée si caractéristique. Mais en outre au fil des années les dundees empruntèrent nombre d'éléments techniques aux yachts de l'époque. C'est ainsi que mâts et espars métalliques équipèrent la plupart des thoniers construits pendant l'entre deux guerres. De même la bôme à rouleau remplaça la traditionnelle prise de ris. Enfin un peu avant 1939. un chantier concarnois présenta un nouveau modèle à arrière canoë inspiré de certains yachts anglais et des bateaux de sauvetage norvégiens dessinés par le célèbre architecte Colin Archer.

Mais c'était déjà le déclin de la voile. En 1931, à Etel on avait adapté un moteur auxiliaire à ces purs voiliers. En 1935 des chalutiers à moteurs tentèrent la pêche du thon avec succès malgré les avis défavorables des vieux pêcheurs qui disaient que les poissons auraient peur du bruit du moteur, du tournoiement de l'hélice et seraient incommodés par l'odeur du gasole.

En 1938 Concarneau comptait 175 thoniers à voiles, 19 en 1952, un seul en 1954. Plus aucun en 1955. Dans les autres ports la chute était aussi accusée et on ne vit plus de voiles sur l'eau...à part celles des bateaux de plaisance.

#### **Les principaux ports thoniers étaient :**

- Concarneau (immatriculation CC)
- Douarnenez (immatriculation DZ)
- Groix (immatriculation G, puis GX et enfin LGX)
- Etel (immatriculation EL)
- L'île d'Yeu (immatriculation ID)
- Les Sables d'Olonne (immatriculation LS)

Groix était le plus important. Avec 277 thoniers en 1914, Port Tudy représentait près de  $\frac{3}{4}$  de la flotte thonière française.

Toutefois les thoniers ne ramenaient pas toujours leur pêche dans leur port d'attache. En fonction du vent et leur position ils débarquaient leurs poissons dans les port munis de conserveries les plus rapidement accessibles.

#### **Le thon pêché**

Il s'agissait du thon blanc dit encore germon (thunnus alalunga). Ce poisson effectue de longues migrations. Il apparaît au large du Cap Finistère en Espagne au mois de juin. En octobre on le trouve au sud de l'Irlande. C'est donc pendant la belle saison qu'il était pêché par les thoniers à voile. Le reste de l'année les voiliers pratiquaient le chalutage ou bien étaient désarmés.

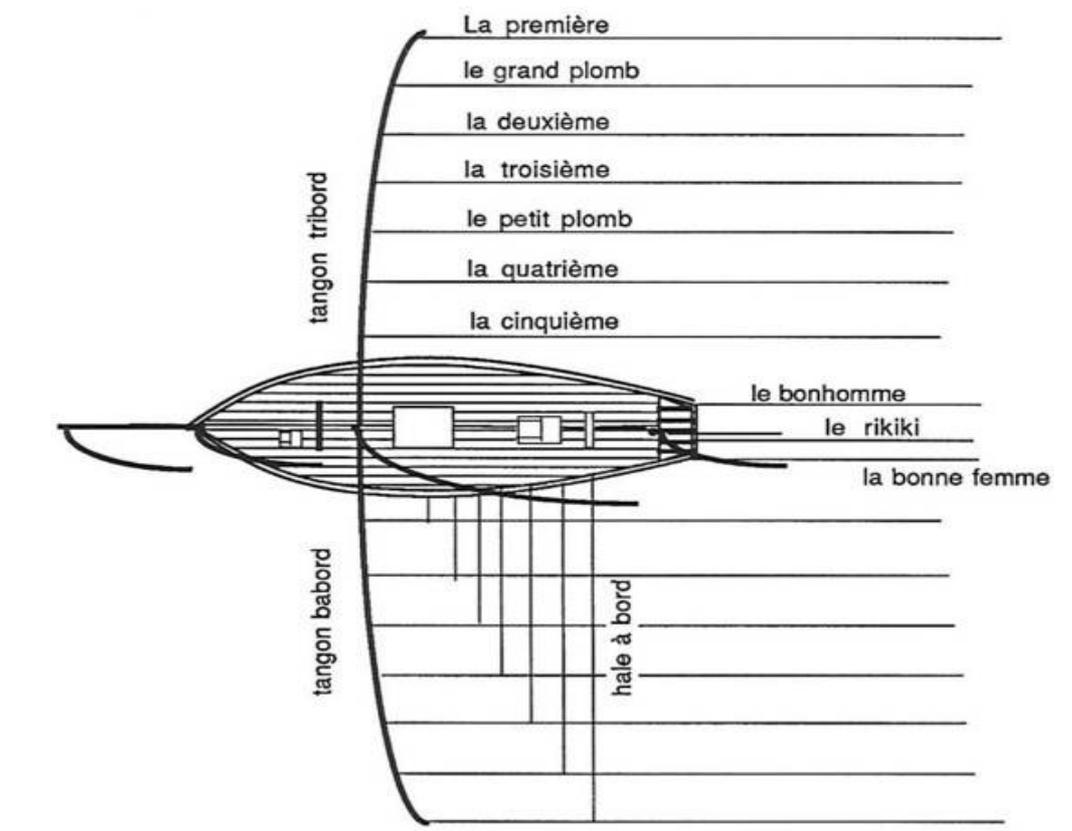
## La pêche à bord des thoniers à voile

Si le vent le permettait, c'est à dire aux allures portantes, le bateau quittait le port par ses propres moyens. Toutefois même en cas de vent debout les meilleurs patrons arrivaient à sortir des ports au louvoyage. Sur les photos de la page suivante extraites de films tournés en 1951 et 1954 par Paul Henry on peut voir de très beaux exemples de thoniers quittant ou rejoignant Port Joinville à l'Ile d'Yeu en tirant des bords. L'intégralité de ces petits films de trois minutes peut être visionnée en cliquant sur les légendes des photos (à condition d'avoir un compte Facebook). On ne peut qu'être admiratif des qualités manoeuvrières de ces marins.

Par calme ou dans l'impossibilité totale de louvoyer, un remorqueur prenait le thonier au quai et le traînait jusqu'en rade. Par calme et faute de remorqueur, on affalait l'annexe du bord, et de solides gaillards aux avirons remorquaient le navire. Sitôt quitté le port on abaissait les tangons et on s'efforçait de gagner les lieux de pêche ce qui nécessitait plusieurs jours.

Arrivés à proximité on s'informait. A bord d'un autre thonier on annonçait qu'on venait de faire une belle pêche à 10 milles plus à l'ouest... Alors on y allait pour "tâter" le poisson.

Les deux longues perches de pin prolongées d'un scion de châtaignier inclinées à 40° du bateau servaient de support à chacune à 7 lignes munies d'avançons sur lesquels était fixé un hameçon.



**Plan de pont et des lignes d'un thonier de Concarneau (dessin AF)  
les noms des lignes variaient suivant les ports**



**Toinette Jean quittant Port Joinville au louvoyage (1951)**



**Fleur de Paris rentrant à Port Port Joinville**

Les lignes étaient de longueurs différentes pour éviter qu'elles ne se mêlent. La plus longue est à l'extérieur, la plus courte est la plus rapprochée du bateau. Accrochés à ces hameçons, des leurres allaient attirer les poissons. Ces leurres étaient constitués de barbes de maïs ou de houppes de crin de cheval. En plus de ces quatorze lignes, on gréait trois autres lignes à l'arrière dans le sillage, et l'extrémité du mât de tape-cul (la Sabaille).

Les lignes supportées par les perches (les tangons) étaient d'autant plus longues qu'elles étaient écartées plus loin du bateau, et un filin léger (le hâle-bord) reliait de façon que, lorsqu'un poisson était pris on puisse la tirer poisson.

La pêche ne se pratiquait que durant le jour car le thon ne mord pas la nuit, aussi chaque soir rentrait- on les lignes à bord.

Enfin les premiers thons mordaient. On les hissait à bord où le mousse les tuait à coup de poinçon (le piquot) en pleine tête. Les gros étaient harponnés par un crochet acéré fixé à l'extrémité d'un manche (le bas-croc) puis jetés à bord. Les bêtes gisaient sur le pont éventrées (car on les vidait).

## **La conservation des thons**

Après avoir nettoyé à grande eau le pont et les thons pêchés, on suspendait ces derniers la tête en bas à des lattes posées sur des tréteaux posés sur le pont, entre le grand mât et le panneau de descente soit approximativement au milieu du bateau. ces chevalets étaient recouverts d'un taud, d'un prélat ou d'une vieille voile qui préservaient les poissons de l'ardeur du soleil le jour, de l'humidité la nuit. Ouverts aux deux extrémités, ils formaient une sorte de tunnel dans lequel l'air circulait ce qui permettait de mieux conserver les poissons. Quelquefois un calme persistant retardait le retour au port et il arrivait que tout ou partie de la pêche soit perdue.

C'est en 1934 que le chantier naval concarnois Krebs eu l'idée d'une chambre froide qui permit de conserver les poissons dans la cale, à l'aide de courants d'air refroidis par des blocs de glace. Cette invention eut une grande importance pour les pêcheurs qui purent sauver le produit de leur pêche avant qu'elle fut perdue par la chaleur et le temps trop prolongé du retour au port. Avant de partir en campagne les thoniers embarquaient de la glace aux usines qui en fabriquaient dans les ports. Concernant les thoniers de Groix ils allaient s'approvisionner en glace à Lorient Keroman. Les thons après avoir été égouttés sur les chevalets étaient descendus dans la chambre froide où ils étaient suspendus par la queue. Plus tard on remplaça la chambre froide par une glacière. Ce système était constitué de compartiments à tiroirs dans lesquels les thons étaient disposés à plat et recouverts de glace. La chambre froide et la glacière ne disposaient pas de système frigorifique. Elles étaient seulement isolées avec du liège. Dans les années 1970 et 1980 on pouvait voir les épaves des thoniers devenus obsolètes entassés dans les cimetières du Blavet, de la rivière d'Etel ou de Pouldohan. De leurs flancs qui s'ouvraient sortait le liège des chambres froides ou des glacières.



**Thons sur un chevalet (extrait du film de Paul Henry)**

## **La vente des thons**

Dès l'arrivée au port les thons étaient examinés à bord par les acheteuses des usines de conserve appelées aussi "senteuses". Des femmes qui ne s'en laissaient guère conter et qui décèlaient les artifices utilisés par les pêcheurs pour maquiller les poissons qui avaient perdu leur fraîcheur. De toutes façons le marché était conclu sous réserve. En effet le poisson acheminé ensuite à l'usine subissait les épreuves de la coupe et de la cuisson. Si le poisson donnait satisfaction le patron pouvait alors se faire régler.

La quasi totalité des thons était ainsi vendue. Très peu allait à la consommation directe via les poissonneries.

## **La vie à bord des thoniers**

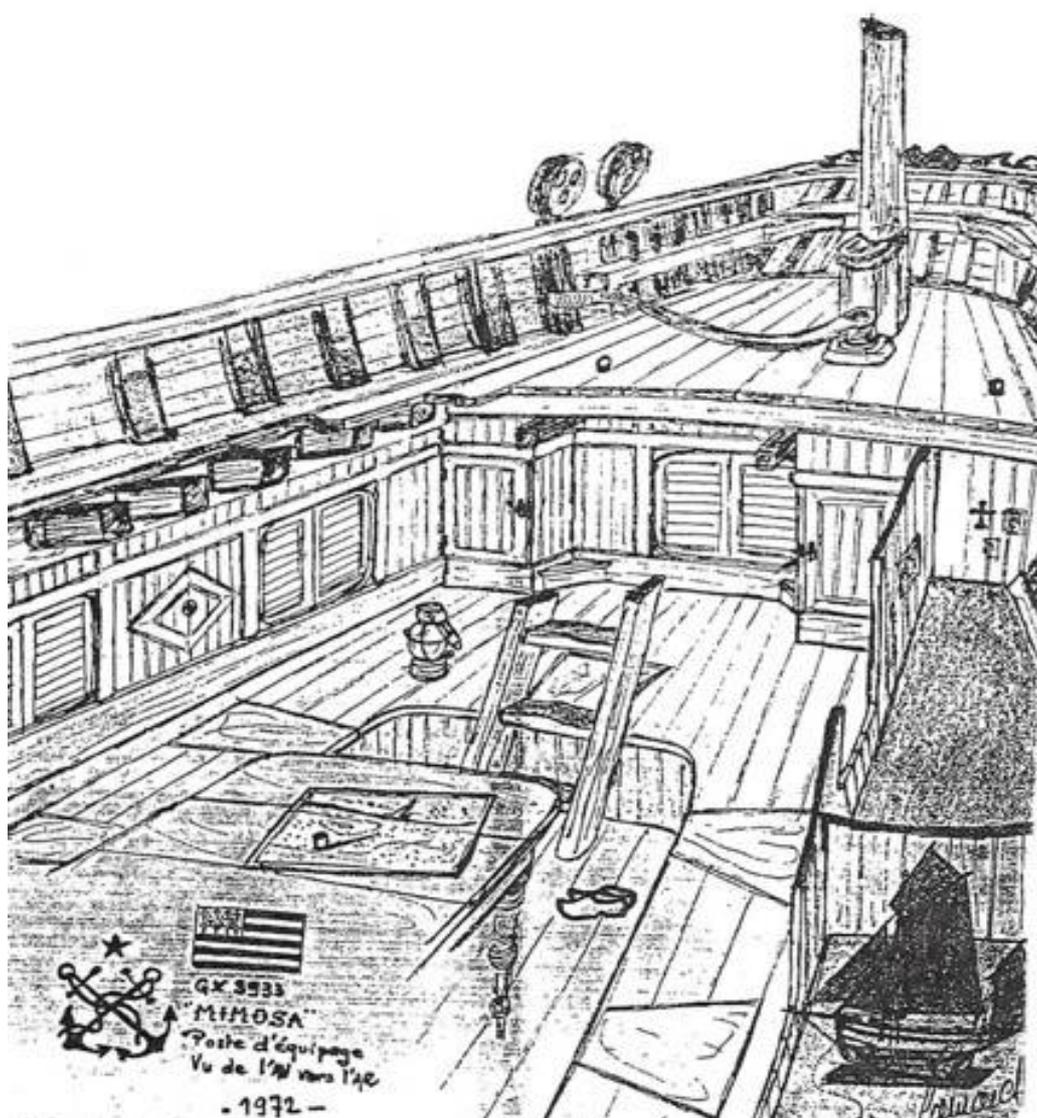
L'équipage disposait de plusieurs lieux de vie en dehors du pont. Le poste avant était l'ancre du mousse. On y accédait par un capot de descente et une étroite échelle pentue. Le long de la carène quelques cadres accueillait des paillasses, c'étaient les couchettes des marins les plus jeunes. Au centre de cet endroit minuscule enfumé et graisseux trônait le poêle à cloche sur lequel le mousse faisait cuisine avec une grosse marmite.

Le poste arrière appelé aussi chambre était réservé au patron et aux matelots les plus âgés. On y accédait depuis le pont par une descente munie d'un capot coulissant. Cette descente qui faisait face à la barre et au banc de quart abritait le compas de route et sa veilleuse. Une demie douzaine de marches plus bas on parvenait à la chambre, une pièce de cinq ou six mètres carrés. Une table était fixée contre la cloison séparant la chambre de la cale. Il existe un dessin de la chambre d'un

des derniers thoniers de Groix : Mimosa. Reproduit ci dessous avec les commentaires de son auteur Pierre Lamarche, elle permet de mieux comprendre cet aménagement.

## La chambre de Mimosa

MIMOSA fut un des derniers thoniers de l'île de Groix. Construit en 1935 aux Sables d'Olonne, il ne désarma qu'en 1956. Devenu propriété du Musée de l'Atlantique, il fut confié à la Marine Nationale pour être restauré à l'arsenal de Lorient où il finit par être lamentablement démoli en 1976. C'était l'un des plus rapides thoniers. Plusieurs fois vainqueur des régates de Groix, les anciens prétendent qu'il atteignait 13 noeuds. Ce dessin fait par son dernier propriétaire représente la "chambre" qui s'ouvrait sous le capot de descente à l'arrière. L'équipage couchait dans des sortes de lits-clos (les cabanes) fermés par des volets à glissières disposés autour de la chambre derrière le banc en forme d'U qui servait aussi de coffres et de marche pieds.



## Les repas à bord des thoniers

Avant de partir en campagne l'équipage s'approvisionnait en viande et légume, surtout pour ces derniers des pommes de terre. Les boulangers fournissaient des gros pains ronds de 6 livres qui se conservaient quinze jours. Au début de la marée l'équipage pouvait donc se faire trois ou quatre repas de viande. Mais les vivres s'épuisaient vite et l'ordinaire tournait alors autour du thon. Voici le témoignage d'Odette du Puigaudeau. Cette dernière descendait d'armateurs nantais et était fille du peintre impressionniste Ferdinand du Puigaudeau. Sa famille possédait un petit manoir au Croisic<sup>1</sup>. Femme libre elle souhaitait naviguer avec les pêcheurs. Le 8 août 1929 elle se fit embarquer sur le thonier grésillon "Quatre-frères" (G 932) pour une campagne de 15 jours. Odette du Puigaudeau a vécu près d'un siècle d'aventures, de voyages et de livres. Elle est décédée au Maroc à l'âge de 97 ans. Ce qui suit est un extrait de son livre : "Grandeur les îles" où elle rapporte ses souvenirs à bord du thonier grésillon.

*"La première godaille de thon à la vinaigrette me semble délicieuse ; la soupe qui suit, un régal ; et le "camembert" tranche de thon cru salé et poivré que le mousse plaque comme une gifle sur la bitte d'amarrage, le plus raffiné des desserts. A quatre heures et demie, nous aurons un "rata" de thon et d'autre "camembert". Avec le café matinal, pain, beurre et... "camembert". Au bout d'une semaine de ce régime, on prie secrètement le père Neptune de garder ces maudits poissons pour son usage personnel. A la fin de la quinzaine, on est habitué, ayant complètement oublié qu'il existe d'autres nourritures terrestres et marines".*

Pour éviter la lassitude les matelots essayaient de faire preuve d'imagination et de talents culinaires. André Baron matelot à bord de Mimosa se souvenait d'un délice avec des estomacs de thon dont voici la recette : *"On retournait les estomacs, les moches, on les grattait avant de les mettre à la traîne derrière le bateau pendant 7 à 8 heures. Ensuite on les remplissait avec une farce d'oignons, de morceaux de thon et d'ail. On ficelait le tout et on mettait ça à cuire avec un sauce au vin. Ça changeait du thon".* Je laisse le soin aux lecteurs de deviner la saveur de ce plat.

## Comment barrait-on un thonier ?

Les thoniers des années 30 mesuraient un peu plus de 18 mètres pour la plupart, presque comme les Imoca d'aujourd'hui qui mesurent 18,28 mètres. Mais l'art de bien les barrer est complètement différent. Louis Guezel, l'un des responsables du Musée des thoniers d'Etel, a barré jadis des dundees mais aussi, plus tard, des voiliers de course modernes. Voici son avis.

*« Un dundee ? Ça ne se barrait pas au petit doigt sur le stick. D'abord, on le réglait sous voile. C'est le patron qui s'en chargeait. Et on frappait sur la barre franche deux palans de chaque côté. Le patron s'asseyait sur le banc de barre pour peaufiner les réglages et ensuite, 'Allez hop, fouette les bœufs ! ' comme on disait. C'était parti pour de longs bords qui pouvaient durer des jours, tant qu'on n'avait pas repéré une 'matte' de thons. Un banc de thons, quoi ! »*

*Par 15 nœuds de vent, par exemple, un thonier bien construit, un cotre à tape-cul pour être précis, filait ses 7-8 nœuds. Mais pas à toutes les allures, hein ! Le près serré, il fallait oublier. On tirait des bords séparés de 100-110°, quand tout allait bien ! Et on se mettait rarement aussi à la panne ou la fausse-panne, vent bien dans le cul. Parce que le bateau perdait de sa stabilité et alors, il y avait grand danger. En cas d'empannage chinois, des poulies grosses comme deux têtes d'homme*

---

1 Ce manoir existe encore aujourd'hui

*volait dans tous les sens à ras pont. Gros danger ! Tous les systèmes de pêche partaient en distribil<sup>1</sup>, quand ce n'était pas le mât qu'on risquait de se prendre sur la gueule ! ».*

*« Et encore ! Mes thoniers d'Étel remontaient mieux au vent que ceux de Groix parce qu'ils avaient le brion<sup>2</sup> bien enfoncé dans l'eau. Les "Grecs"<sup>3</sup> privilégiaient les allures portantes avec un brion plus haut et un maître-bau plus avancé. Par petit temps, pour donner un peu plus de gîte encore, donc remonter un peu mieux au vent, on baissait le tangon des lignes de pêche sous le vent : ça rajoutait du poids sous le vent. Ça le rendait un peu plus ardent mais c'étaient plutôt des bateaux mous, quand même ! ».*

## **Les régates de thoniers**

A Groix et à Concarneau, chaque année avant la campagne de pêche étaient organisées des régates de thoniers. 25 à 30 thoniers s'affrontaient sur un parcours côtier. Les départs étaient donnés "départ arrêté". Les voiliers, tous sur une même ligne, larguaient leurs mouillages au coup de canon de la vedette des pêches et abattaient en grand pour un premier bord de vent arrière. Mimosa dont il a été question plus haut gagna 4 fois les régates de Groix. La dernière régata de Concarneau a eu lieu en 1947 et à Groix en 1950.

## **La tempête de 1930**

Vendredi 18 septembre 1930, 3 à 400 thoniers sont en pêche sur la Grande Sole au sud de l'Irlande, le baromètre est descendu très vite. Un fort vent de suroît commence à lever une grosse houle. Dans la nuit et au petit matin le coup de vent se transforme en cyclone. La mer énorme balaie les dundees à la cape. Les pavois et les capots sont arrachés. Les mâts sont brisés et les voiles déchirées. Malgré leur déplacement de 70 tonnes et leur 20 mètres de long, certains voiliers sont retournés comme de vulgaires youyous. Le thonier "Denise Yvonne Jean" de la Rochelle reste 15 à 20 minutes la quille en l'air. Vingt six bateaux ne retourneront jamais au port, 210 marins manqueront à l'appel. Les bateaux rescapés rentreront sous voilure de fortune. Pendant de longs jours, sur chaque pointe près des ports thoniers des femmes en noir guetteront le retour des thoniers en loques. Parfois à genoux les bras en croix. Dans le cimetière de Groix un monument aux morts commémore cette tragédie. A son pied une sculpture en granit de Kersanton représente une veuve et son enfant.

## **BICHE, LE DERNIER THONIER A VOILE**

Biche a été construit aux Sables d'Olonne en 1934 par le chantier d'Aimé Chauffeteau, pour le patron Ange Stéphan de l'île de Groix, surnommé « Ange-Biche ». Après sa dernière campagne de pêche en 1956 Le thonier quitte ensuite le territoire français pour connaître plusieurs vies et être maintes fois réaménagé et transformé. En 1991, le Musée du Bateau de Douarnenez, qui constitue

---

1 Expression bretonne signifiant, de travers, sans dessus, dessous, en grand désordre.

2 Angle inférieur de l'étrave.

3 Surnom donné aux pêcheurs de l'île de Groix.

alors sa collection muséale, décide de l'acquérir. Mais le bateau est en mauvais état et faute de moyens nécessaires pour entreprendre une restauration, il décide en 2003 de sa mise en vasière dans le cimetière à bateaux de Port-Rhu. C'est à ce moment que naît L'Association Les Amis du Biche, avec le but de sauver le thonier pour le faire naviguer à nouveau. Les démarches de cession sont entreprises, le bateau est convoyé avec l'aide de la Marine Nationale jusqu'à Lorient, le Chantier du Guip est choisi pour la réalisation des travaux. Il est restauré à fond entre 2009 et 2012. Il est remis à l'eau le 22 juin 2012. Depuis il effectue des croisières, participe à des événements du patrimoine nautique. Il fait aussi des petites campagnes de pêche permettant à des particuliers de revivre la pêche au thon.



**Photos Les Amis du Biche**



## Sources – bibliographie

- AR VAG tome 1 Voiles au travail en Bretagne Atlantique
- Cahier des Salorges n° 20 La pêche au thon par Charles Viaud ancien conservateur du musée de la Pêche de Concarneau
- Revue Le Chasse Marée n° 81 A bord des thoniers de Groix extrait du livre d'Odette du Puigaudeau : "Grandeur des Iles"
- Revue Le Chasse Marée n° 98 Histoire d'un dundee thonier de Groix par Gilles Millot.



# Drame dans un chantier naval écossais

## LE LANCEMENT TRAGIQUE DU *DAPHNE*

Par Guy LE MOING

Un lancement est toujours une opération à risques, surtout dans un fleuve car il faut tenir compte du courant et empêcher le navire d'atteindre la rive opposée. L'histoire maritime contient de multiples incidents ou accidents survenus lors d'un lancement. L'un des plus meurtriers a eu lieu le 3 juillet 1883 aux chantiers Alex Stephen & Sons, à Glasgow ; il a entraîné la mort de 124 personnes.

### Une opération de routine

Les chantiers Alex Stephen & Sons ne manquent pas d'expérience. La famille construit des bateaux en Écosse depuis 1750. Alexander (Alex) fait partie de la troisième génération de ces constructeurs. Après avoir fusionné des entreprises familiales et regroupé des sites, il installe ses chantiers près de Glasgow, en 1870, sur un nouveau site à Linthouse.

Si l'on en croit la presse de 1883, ce n'est pas un petit établissement : « *Le chantier, qui est situé près de la limite ouest du bourg de Govan, couvre entre 15 et 20 hectares de terrain. Il assure des activités d'ingénierie marine, et comporte des chaudronneries, des ateliers de menuiserie, de modelage et de charpenterie et des hangars pour les forges et les machines de forage. Face au fleuve se trouvent les cales de construction et de lancement, qui au moment du triste événement contenaient six navires, dont le Daphné. Juste derrière les cales se trouve le bureau commercial de la société, un bâtiment important qui, avant l'introduction de l'industrie de la construction navale en fer, servait de résidence au propriétaire du terrain. Les forges, la chaufferie et les travaux d'ingénierie, trois bâtiments en briques distincts, s'étendent l'un derrière l'autre depuis le bureau jusqu'à Govan Road et couvrent presque toute la cour. L'atelier des menuisiers, des modélistes et des charpentiers, également construit en briques, est situé à la limite ouest de Linthouse et est complètement isolé des autres usines.* » (Glasgow Herald du 4 juillet 1883).

Les chantiers Alex Stephen & Sons sont construits face au fleuve écossais la Clyde. Ceci présente quelques difficultés supplémentaires pour les lancements, car il faut tenir compte du courant et éventuellement des marées, et empêcher le navire d'atteindre la rive opposée. Toutes ces difficultés sont connues et maîtrisées par les professionnels des chantiers fluviaux. Le lancement du *Daphné* semble donc une simple opération de routine, surtout qu'il s'agit d'un bateau relativement petit. Le *Daphné*, en effet, jauge à peine 500 tonnes. Il mesure 54 mètres de longueur sur 7,5 mètres de large.

### Le *Daphné* chavire en pénétrant dans le fleuve

Le lancement d'un navire est un spectacle qui attire toujours beaucoup de monde. Celui du *Daphné* ne fait pas exception. Plusieurs milliers de personnes ont pris place sur les berges de la Clyde, et attendent patiemment l'heure du lancement, fixée à 11 h 30 en raison de la marée. D'autres visiteurs affluent à l'intérieur du chantier, à l'invitation de la direction. Quelques-uns parviennent même à monter à bord du *Daphné* afin de vivre en direct le frisson de la mise à l'eau.

Ils se mêlent aux ouvriers chargés de l'amarrage aux remorqueurs, et aux artisans de diverses spécialités qui travaillent à l'aménagement intérieur du bateau. La direction, en effet, a décidé de ne pas interrompre les travaux de finition pendant le lancement ; il n'y a pas une journée à perdre si on veut livrer le bateau avant la Foire de Glasgow, qui a lieu chaque année depuis le Moyen Âge, durant la seconde quinzaine de juillet. Cela fait beaucoup de monde à bord, des ouvriers du chantier, des sous-traitants, des visiteurs plus ou moins clandestins. Personne ne sait en dire le nombre, sans doute environ deux cents.

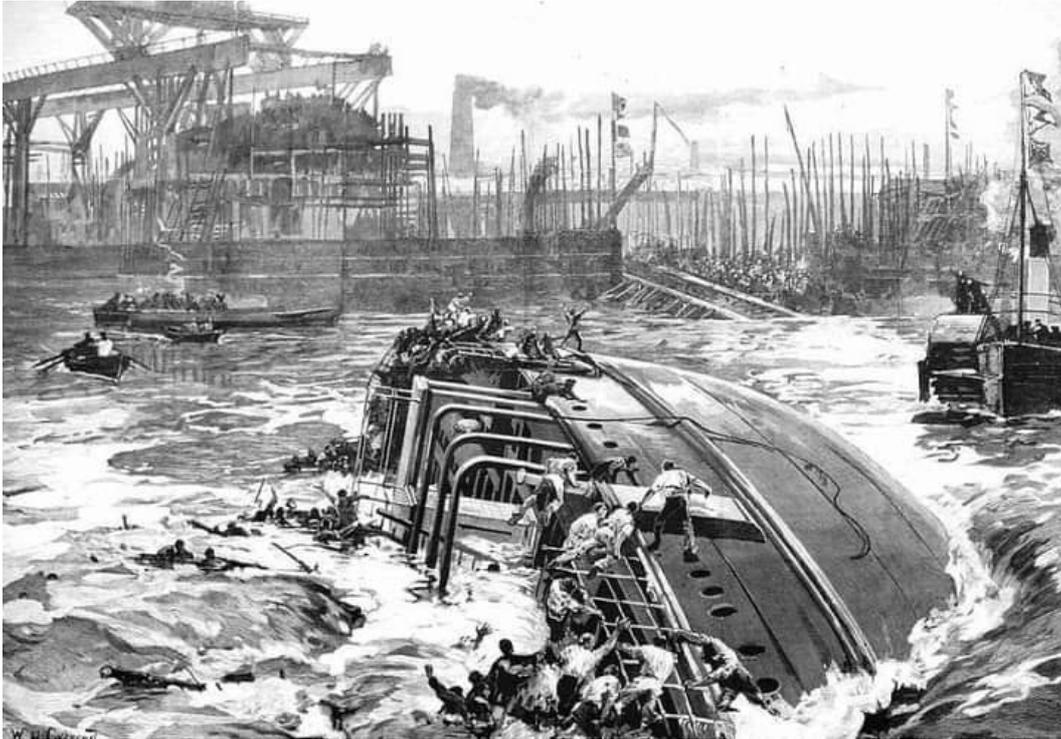
Le dispositif de lancement est classique ; la seule difficulté – comme dans tout lancement fluvial – est d'immobiliser le navire lorsqu'il flotte, afin qu'il n'atteigne pas la rive opposée. Cette immobilisation est obtenue par deux systèmes d'ancrage installés l'un à bâbord l'autre à tribord. Deux remorqueurs à vapeur stationnent dans la Clyde ; ils sont chargés de prendre en remorque le *Daphné* quand il se sera immobilisé au milieu du chenal, et de le conduire vers le quai où il sera achevé. Les chantiers ont également prévu quelques barques à rames sur les eaux du fleuve.

Le lancement du *Daphné* se présente donc comme une simple tâche de routine, et Monsieur Alexander Stephen est absent ce jour-là. C'est un autre membre de la société familiale, John Stephen, qui supervise l'opération. Les propriétaires du navire font partie des invités officiels, qui forment un petit groupe d'hommes et de femmes. Un peu après 11 heures a lieu la brève cérémonie du baptême. Puis on abat les *accotes* qui soutiennent la coque du navire. Celui-ci s'ébranle bientôt et commence à glisser vers le fleuve, sous les acclamations des spectateurs.

La glissade est rapide ; trop rapide, estiment certains : « *Mais à peine avait-il pris l'eau que les acclamations et les félicitations firent place à l'horreur et à la consternation. Certains témoins affirmèrent que la rapidité avec laquelle le navire quitta son ber était quelque peu excessive, et lorsqu'il entra dans l'eau, il s'enfonça très profondément par l'arrière. Puis, sans prévenir, le navire fit une embardée brutale vers bâbord, trembla pendant un moment ou deux, comme s'il essayait de se redresser, puis bascula sur le côté et disparut sous les flots, entraînant avec lui vers une fin prématurée un horrible holocauste de victimes infortunées.* » (*Glasgow Herald* du 4 juillet 1883).

Que s'est-il passé ? Le dispositif d'ancrage a mal fonctionné : l'ancre tribord a croché au bout de quelques mètres, mais l'ancre bâbord a râclé le fond sans s'y fixer. Le *Daphne*, retenu sur un côté seulement, a décrit une trajectoire imprévue et chaviré brutalement sous l'effet du courant.

Plusieurs dizaines d'hommes ont été précipités dans le fleuve au moment du chavirement, et tentent de regagner la terre à la nage. Les secours s'organisent aussitôt.



L'épave du *Daphné* après son lancement  
(*Illustrated London News* - Londres, 1883)

## Les opérations de sauvetage

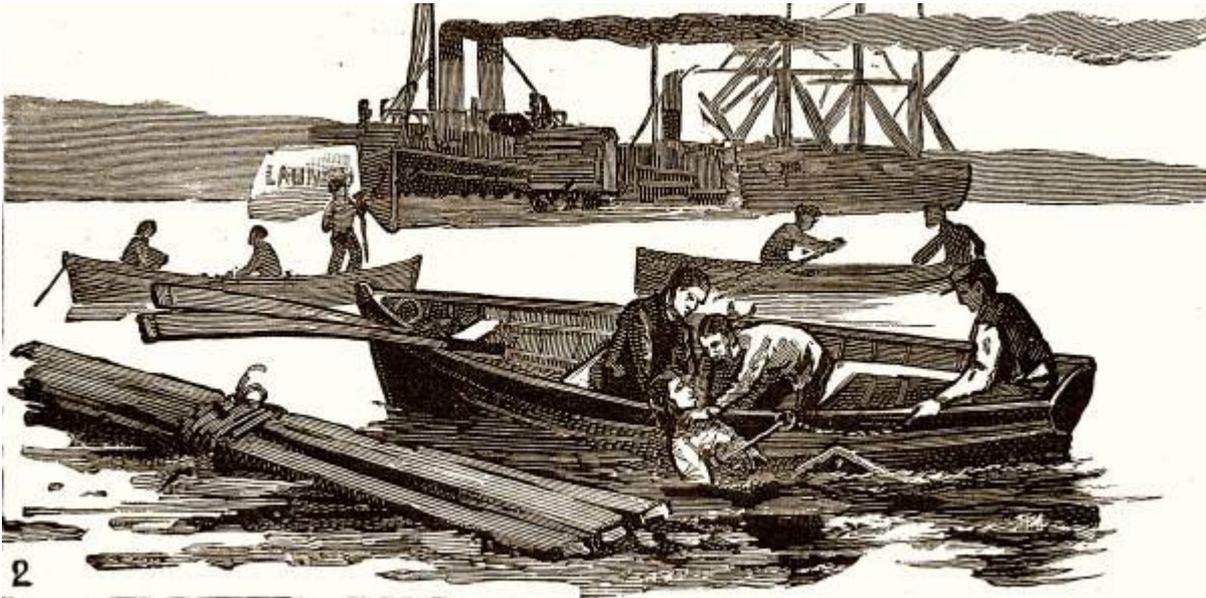
L'éditorialiste du *Glasgow Herald* peut écrire, le lendemain du drame : « *Il y a un point positif dans toute cette histoire : les efforts pour sauver des vies furent immédiats et sérieux, et les moyens ne manquèrent pas pour cela.* » Les deux remorqueurs à vapeur et les barques du chantier accourent immédiatement. Depuis ces bateaux et depuis le rivage, on jette des planches et des cordages aux naufragés pour les aider à se maintenir à la surface et à se mouvoir. Cinq bateaux quittent le chantier se trouvant de l'autre côté de la Clyde, et sauvent dix hommes.

Des plongeurs explorent l'intérieur de l'épave pour tenter de sauver des survivants. Ils ne trouvent que des morts. L'un de ces secouristes a raconté que la visibilité était mauvaise et que l'eau était si épaisse qu'il a dû travailler au toucher. Il a déclaré que « *L'escalier menant à la cabine était bloqué par une masse solide de corps. Les hommes étaient étendus là, serrés les uns contre les autres. Ils s'étaient précipités pour abandonner leurs tâches à bord et s'étaient coincés les uns les autres dans une lutte pour atteindre le pont.* »

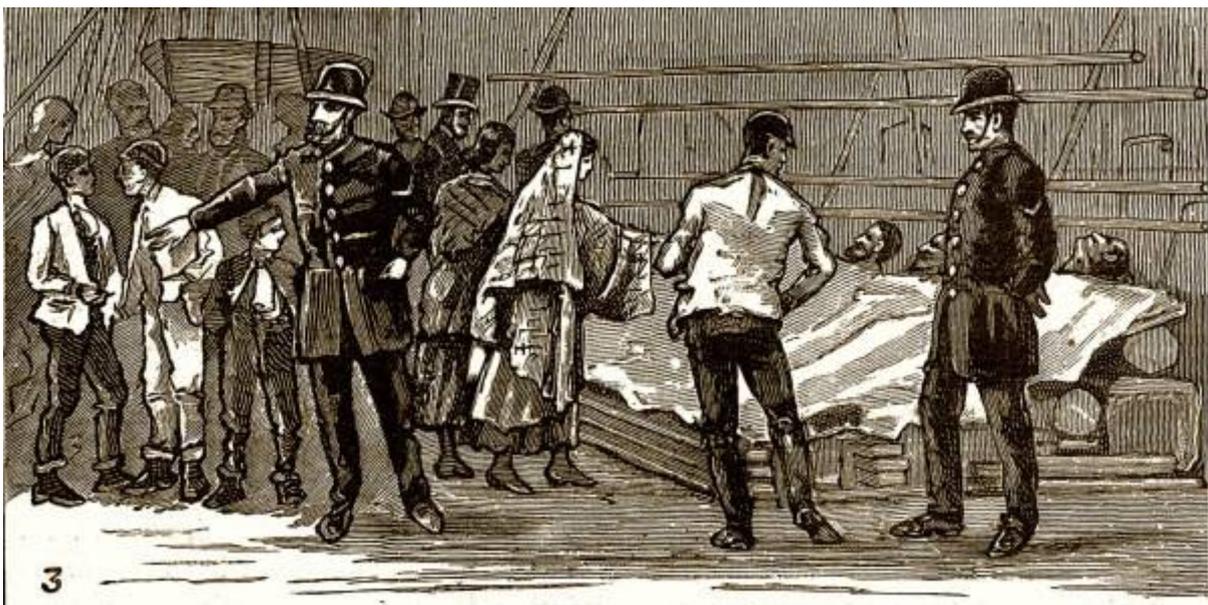
Certains rescapés sont dans un tel état de faiblesse qu'ils nécessitent des soins immédiats. Plusieurs médecins sont bientôt sur les lieux et prodiguent leurs soins aux plus faibles. Un jeune garçon, par exemple, est entre la vie et la mort. Il a 14 ans. Il fait partie des nombreux apprentis qui travaillaient sur le *Daphné* au moment de l'accident.

La journée du 3 juillet s'achève dans une incertitude complète sur le bilan du drame. Il est impossible d'estimer le nombre des victimes, car personne ne sait exactement combien d'hommes étaient à bord. Il est impossible, également, de connaître le nombre de rescapés, car certains sont rentrés chez eux directement sans se manifester auprès des autorités du chantier. Pendant quinze

jours, on repêchera des cadavres et on assistera aux scènes douloureuses d'identification des corps.



Pendant quinze jours, on repêchera des cadavres...



...et on assistera aux scènes douloureuses d'identification des corps  
(Gravures de l'époque, d'origine non identifiée)

Ce n'est qu'au terme de cette période que le bilan final de la catastrophe peut être déterminé : il s'élève à 124 morts et 70 rescapés.

Les victimes sont enterrées dans les cimetières des environs, dont certains possèdent un monument commémoratif du naufrage. C'est le cas, par exemple, de Graigton où cinquante des cent vingt-quatre victimes sont inhumées (Voir figure ci-dessous).



Mémorial aux victimes du SS *Daphné*  
Cimetière de Craigton  
(Origine du cliché : [Wikipedia](#))



Rapport d'enquête sur le désastre du *Daphné*  
(Open [library](#))

## L'enquête

L'enquête officielle a été menée par Edward J. Reed, député et architecte naval. Cet expert, spécialiste de la stabilité des navires, s'est attaché à comprendre les causes du chavirement. La défaillance du système d'ancrage, en effet, si elle explique l'embarquée du *Daphné*, n'explique pas pourquoi le navire a chaviré au cours de ce mouvement. Certaines hypothèses avaient pris naissance, par exemple l'existence d'un courant sous la surface de la Clyde, opposé aux courants de surface. Reed écarta ces rumeurs et enquêta sur les conditions de conception et de chargement du bateau. Il n'eut pas la tâche facile mais aboutit à un faisceau de conclusions qui engageaient la responsabilité des chantiers Stephen : absence de « devis de poids », surcharge des parties hautes du navire, mauvais arrimage de plusieurs objets lourds le jour du 3 juillet, et surtout présence à bord d'un nombre excessif de personnes.

Curieusement, les chantiers Stephen ne furent pas inquiétés, ce qui provoqua quelques murmures dans l'opinion publique et dans la presse. Le *Daphné* fut renfloué, remis en état et rebaptisé *Rose*. Il coula une deuxième fois durant la Première Guerre mondiale, après avoir sauté sur une mine. GL



# LA MAYONNAISE UNE GRANDE CONQUÊTE DE LA MARINE FRANÇAISE

Par Alain Foulonneau

**La mayonnaise, un sauce qui accompagne nos plats sous ses différentes variantes. Une incontournable des périodes de fêtes. Mais quelle est son origine ?**

Le nom de cette préparation vient de Mahon, la capitale de Minorque, une île des Baléares. L'île était occupée depuis 1713 par les Anglais. Afin d'obtenir le contrôle de la Méditerranée, l'amiral de la Galissonnière et le maréchal de Richelieu en avaient fait la conquête en 1756.

Les guides touristiques locaux racontent volontiers que lors d'un dîner à la citadelle de Mahon un boulet ennemi fracassa la table de la cuisine mélangeant les œufs et un pot d'huile. Ainsi serait née la fameuse sauce.

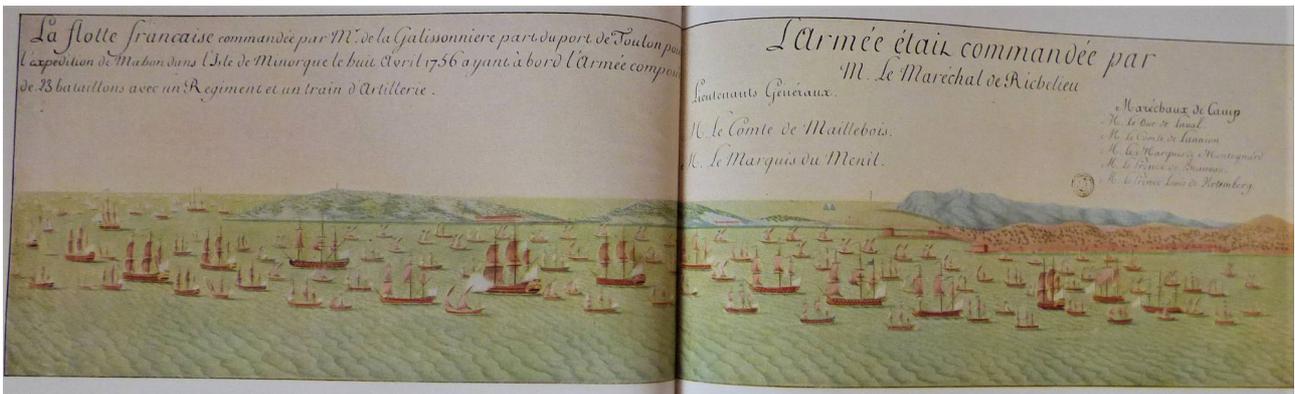
Tous ceux qui se sont risqués à monter une mayonnaise savent que cette sauce demande du doigté qu'un boulet ne saurait avoir et qu'une telle légende n'est pas crédible.

Emile Littré, le créateur du dictionnaire de la Langue Française donnait une explication plus vraisemblable. Le cuisinier du duc de Richelieu aurait présenté à ce dernier une sauce, baptisée la « mahonnaise », fabriquée avec les deux seuls ingrédients dont il disposait : œuf et huile.

Mais le coup de génie né de la pénurie est trop beau pour être vrai. La réalité est sans doute plus simple. En effet des sauces semblables étaient connues dans les îles Baléares depuis longtemps. On trouve dans un recueil de cuisine catalan de 1324 une sauce froide aux herbes émulsionnée au jaune d'œuf. Les Français avaient été accueillis en libérateurs par les Minorquins qui souffraient de l'occupation anglaise. Le cuisinier du Maréchal de Richelieu aurait peut-être reçu en cadeau une de ces recettes. Il n'aurait fait qu'un emprunt aux Catalans. Il aurait cependant eu le mérite de l'importer en France où ensuite d'autres cuisiniers s'ingénierent à l'améliorer, à la sublimer et à lui trouver les mets français auxquels elle peut servir harmonieusement d'accompagnement.

La bataille de Minorque a été la seule victoire navale française pendant la Guerre de Sept ans. Lors des négociations de paix du traité de Paris en 1763, cette victoire a servi de monnaie d'échange. Minorque est rendue aux Anglais en échange de Belle Ile prise en 1761.

Aujourd'hui près de 260 ans après cet épisode, le plus grand triomphe de la France reste l'adoption et la diffusion à travers le monde de la mayonnaise.



**La flotte française appareillant de Toulon pour Mahon à Minorque (Bibliothèque Nationale)**

### **Un témoignage étonnant de la bataille de Port Mahon**

Dans les catacombes de Paris sous la rue de la Tombe Issoire, on peut voir d'étranges sculptures. Elles ont été réalisées dans la pierre de 1777 à 1782. Elles sont l'œuvre d'un carrier nommé Antoine Décore, dit Beauséjour, vétéran des armées de Louis XV. Il s'agissait d'un soldat enrôlé en 1756 dans l'armée du maréchal de Richelieu lors de l'opération de conquête de Minorque. Réformé, il entra à l'Inspection des carrières afin de compléter sa modeste solde. Travaillant la journée aux travaux de consolidation sous la direction de Guillaumot, il sculpta après son travail une maquette ainsi que diverses vues du fort de Port-Mahon, la principale ville de l'île de Minorque, aux Baléares.



**Photo Wikicommons**

## Anniversaires

# L'HISTOIRE MARITIME AU FIL DES ANS

Par Guy LE MOING

**Cela s'est passé il y a 10 ans,**

**le 28 décembre 2014**

**Naufrage du ferry grec *Norman Atlantic***

Le ferry *Norman Atlantic* qui effectuait la liaison entre Patras, dans l'ouest de la Grèce, et le port d'Ancône, en Italie, a fait naufrage à 44 milles marins au nord-ouest de Corfou, à la suite d'un incendie qui s'est déclaré pour une raison inconnue dans un pont-garage. On estime à près de 500 le nombre de personnes se trouvant à bord (passagers et marins), mais ce nombre est incertain. Le bilan humain varie donc selon les sources ; il est, au minimum, d'une trentaine de victimes.

**Cela s'est passé il y a 100 ans,**

**en décembre 1924**

**La fin définitive de la marine impériale russe**

Un décret du Conseil des commissaires du peuple, en date du 29 janvier 1918, avait déclaré la dissolution de la Marine impériale russe et la création de la Flotte rouge des Travailleurs et Paysans. En 1918, toutefois, les bolcheviks n'étaient pas maîtres de tout le territoire russe, et quelques foyers de résistance demeuraient, en particulier la Crimée. La Crimée était aux mains des *Armées blanches*, soutenues par la France et la Grande-Bretagne ; elle possédait une Marine antisoviétique en mer Noire. La résistance dura quelques années, puis la Crimée finit par être intégrée dans l'Union soviétique au début des années 1920. Elle subit alors la « terreur rouge » et la famine, ce qui entraîna une émigration massive des populations. Entre décembre 1920 et février 1921, trente-trois navires de guerre de l'escadre de la mer Noire demandèrent l'asile à la France, et allèrent se réfugier à Bizerte, en Tunisie (alors sous protectorat français). Ils amenaient près de 6 000 ressortissants de Crimée, qui formèrent une petite communauté slave en ce pays d'Afrique du Nord. Certains s'établirent sur place, d'autres vinrent s'installer en France. Quant aux navires de guerre, ils restaient immobilisés et en partie désarmés.

La situation changea en 1924, suite à un événement nouveau. Cette année-là, après avoir combattu le bolchevisme et soutenu *l'armée blanche* qui lui résistait, la France venait de reconnaître officiellement l'Union soviétique. Il appartenait au gouvernement français de mettre un terme à la situation ambiguë existant à Bizerte, et de restituer à l'URSS les navires de l'ancienne flotte de la mer Noire. Le 30 octobre, l'amiral français Exelmans, préfet maritime de Bizerte, est donc venu informer l'amiral russe et ses officiers de la flotte blanche, que la France ayant reconnu le Gouvernement des Soviets, ils devaient lui livrer leurs bâtiments. Des experts soviétiques vinrent examiner les navires en décembre 1924 ; ils les jugèrent irréparables après une si longue immobilisation sans entretien. La marine impériale russe était définitivement morte !



Officiers russes à bord du sous-marin *Tioulen* à Bizerte en juillet 1921

**Cela s'est passé il y a 500 ans,  
le 24 décembre 1524  
Mort de Vasco de Gama**

L'explorateur portugais Vasco de Gama demeure célèbre dans l'histoire maritime pour avoir été le premier Européen à atteindre les Indes orientales par la route du cap de Bonne-Espérance. Il est né à une date incertaine, entre 1460 et 1469, dans un petit village de pêcheurs au sud-ouest du Portugal, Sines, dont son père était gouverneur. Sa famille appartenait à la petite noblesse portugaise. Vasco avait quatre frères et une sœur. On ne sait pas grand-chose de sa jeunesse, mais certains de ses biographes supposent qu'il étudia les mathématiques et la navigation.

En 1492, alors qu'il était encore jeune, il fut envoyé par le roi Jean II arraisonner des navires français qui avaient dérobé la cargaison de bâtiments portugais revenant d'Afrique. Il accomplit cette mission avec succès.

Trois ans plus tard, lorsque le roi Manuel I<sup>er</sup> monta sur le trône, ce monarque relança le projet d'atteindre les Indes par le cap de Bonne-Espérance. La tentative précédente remontait à 1488 ; cette année-là, Bartolomeo Diaz avait franchi le cap de Bonne-Espérance, mais avait dû renoncer à aller plus loin, sous la pression de son équipage. Le roi Manuel fit appel à Vasco de Gama pour relever le défi, et le jeune explorateur quitta Lisbonne le 8 juillet 1497, avec quatre navires : le *Sao Gabriel*, le *Sao Rafael*, le *Berrio* et un navire de ravitaillement. Cette petite flotte franchit le cap de Bonne-Espérance à la fin de l'année, puis remonta lentement le long de la côte orientale d'Afrique. Elle traversa ensuite l'océan Indien avec l'aide de pilotes locaux, et atteignit Calicut le 20 mai 1498, près d'un an après son départ de Lisbonne. L'accueil du souverain local fut très froid, et le dissuada de s'attarder ; il repartit en août et atteignit Lisbonne en septembre de l'année suivante, où il reçut un accueil triomphal.

Vasco de Gama fit deux autres voyages en Inde, l'un en 1502-1503, qui ne donna pas entière satisfaction au roi. Alors que ce dernier augmentait le rythme des missions aux Indes, Gama en fut privé pendant une vingtaine d'années. Le troisième et dernier voyage eut lieu en 1524, sous le règne du nouveau souverain, Jean III. Gama l'effectuait en qualité de vice-roi des Indes. C'est durant ce séjour qu'il mourut, le 24 décembre 1524 à Cochin. Il laisse le souvenir d'un hardi navigateur, certes, mais aussi d'un homme excessivement cruel.



Vasco de Gama



---

## RUBRIQUES

---

### LES NOUVELLES DES VIKINGS D'AUJOURD'HUI

Dans le précédent Sillages, j'évoquais la construction et le lancement du drakkar de Vendée baptisé Olaf d'Olonne.

Les visiteurs du Village Vendée Globe ont pu le voir naviguer dans le port comme en témoigne la photo ci-jointe.



**Le drakkar Olaf d'Olonne dans le chenal des Sables d'Olonne (capture d'écran internet)**

Par ailleurs Ouest France a annoncé le début de la construction d'une réplique de La Mora. C'est sur ce navire, offert par sa femme Mathilde, que Guillaume le Conquérant traversa la Manche pour partir à la conquête de l'Angleterre en 1066. Il existe une illustration de ce bateau sur la célèbre Tapisserie de Bayeux, dite précisément tapisserie de la Reine Mathilde. Ce bateau était encore très proche des navires des vikings dont Guillaume le Conquérant était descendant. La tapisserie de la Reine Mathilde montre aussi des navires en construction avec notamment des charpentiers travaillant avec des herminettes. C'est sur ces bases que la Mora va être reconstruite. C'est le chantier naval Bernard de Saint-Vaast-la-Hougue (Manche) qui a été retenu pour construire la réplique de La Mora. Ce chantier a déjà travaillé sur le Marité et l'Hermione. Pour plus d'authenticité la construction se fera avec des outils du XI<sup>ème</sup> siècle.



**La Mora telle qu'elle figure sur la Tapisserie de la Reine Mathilde**



**Début de la construction de la Mora (photo Ouest France)**



---

## CONTE DE NOËL

---

Un vieil ami, disparu récemment, avait un grand talent de conteur. Il était natif de Trentemoult au sud de Nantes. Ce village, comme l'île d'Arz dans le golfe du Morbihan, était réputé pour être une pépinière de capitaines cap horniers. Mon ami avait cotoyé les derniers de ces capitaines comme Georges Aubin<sup>1</sup>, et l'un d'eux faisait même partie de sa famille. Il avait collecté leurs histoires et anecdotes qu'il aimait raconter.

Parmi celles ci, une revenait souvent car elle l'avait profondément marqué. C'était le récit d'un Noël passé avec son vieil oncle capitaine. Je ne suis pas sûr qu'elle soit entièrement authentique. Il me semble qu'elle ait été améliorée, embellie au fil des récits. Une sorte de réalité augmentée dirait-on aujourd'hui. Peut-être a-t-elle aussi enrichie avec des anecdotes concernant plusieurs autres capitaines ? C'est pour cela que je la présente comme un conte. Mais elle reflète bien certains aspects de la vie des capitaines cap-horniers.

Voilà ce me racontait mon ami disparu. C'est lui qui parle.

### Le Noël du capitaine

Je me souviens encore de ce Noël 1961. Je me souviens que mon frère jumeau et moi étions d'insupportables garnements. Nous formions une fratrie fusionnelle, cependant cette complicité nous poussait plutôt à inventer des grosses bêtises que faire de bonnes actions. Je me souviens aussi de notre grand-oncle le commandant Jean Evenain qui avait été capitaine du trois-mâts carré Crillon. C'était un personnage haut en couleur parfois fantasque et incontrôlable surtout depuis qu'il était veuf. Il habitait seul à Trentemoult dans une grande maison encadrée de deux palmiers. Les grandes personnes redoutaient de l'inviter autant que de nous inviter. Je me souviens que nous aussi redoutions son arrivée à la maison.

Pourtant en ce jour de Noël 1961 nos parents avaient accepté d'organiser un repas qui réunirait toute la famille. La veille ils nous avaient mis en garde :

- A quatorze ans vous êtes de grands garçons, vous pouvez aider les adultes sans faire de bêtises. Vous servirez à table les vins et les boissons que votre père aura préparés. Et vous écouterez sagement ce que vous dira le commandant Evenain.

Cette dernière perspective nous contraria.

- Il va encore nous interroger sur des problèmes d'arithmétique, de géométrie et d'algèbre, soupira mon frère, Ce vieux bonhomme a une passion pour les maths. Pas moi ! Pfft ! J'ai récolté un 6/20 pour ce premier trimestre.

- Et moi 5/20, ajoutai-je. J'aimerais tellement mieux qu'il nous raconte comment il passait le Cap Horn dans les tempêtes. Mais voilà ; à chaque fois que je lui demande qu'est ce que c'est un grand

---

<sup>1</sup> Georges Aubin (1889 – 1981) commandant de la Marine Marchande auteur de plusieurs livres ; L'empreinte de la voile, Les hommes en surôit, La mer douce et cruelle.

capitaine, il me répond : un bon capitaine c'est un bon mathématicien. Il paraît qu'il laissait la conduite du bateau à son second et qu'il s'enfermait dans sa cabine pour résoudre des problèmes de maths.

- Il faudrait trouver un moyen pour qu'il nous raconte ses voyages. Et si on l'aidait un peu ?

- Tu as une idée ?

- Tu sais que le commandant Evenain ne boit que de la limonade en raison de son état de santé. Eh bien pour Noël il fera une exception, nous allons lui offrir de la limonade améliorée. On y ajoutera de l'alcool, celui que maman utilise pour faire du cassis. C'est de l'alcool neutre sans goût, le parfum de citron et les bulles cacheront sa présence. Cela va lui délier la langue, on pourra l'amener vers des sujets de conversation moins ennuyeux que les maths.

Sitôt dit, sitôt fait dès que les parents s'absentèrent. Je faisais le guet pendant que mon frère trafiquait la limonade.

-J'ai rajouté quelques gouttes du laudanum dont grand-mère se sert quand elle a mal au ventre.

- Tu sais que ce médicament est à base d'opium ?

- Bien sûr, et j'espère que cela contribuera à rendre plus joyeux notre grand-oncle.

Le lendemain, ce que nous craignons faillit arriver au cours du repas. Le commandant Evenain commença à nous interroger sur le programme de maths du trimestre qui venait de se terminer.

Avec un sourire enjôleur tout en lui servant à boire, mon frère bifurqua :

- Tonton Jean, j'aimerais que vous nous racontiez vos escales dans les ports d'Amérique du sud. Est-il vrai que les filles y sont particulièrement jolies ?

Un murmure désapprobateur courut le long de la table familiale, mais le commandant, l'œil soudain allumé après avoir vidé son verre de limonade mordit à l'hameçon.

- Petit chenapan, je te vois venir. Mais non, je n'allais pas voir les filles qui vendent leurs charmes dans des hôtels sordides comme le faisaient les matelots. Quand j'étais jeune lieutenant célibataire sur le trois-mâts Hoche, je me faisais un honneur de défendre notre réputation de « french lover » auprès des jeunes femmes et des jeunes filles des notables des ports. La galanterie française, c'est s'effacer pour rester au service la femme, oublier son propre plaisir pour se consacrer à celui de sa compagne du moment. C'est s'occuper de son bouton de rose autant de temps qu'il faut. Ce petit bijou souvent insatiable n'attend que la caresse et le baiser. Quand tu fais bien la chose, la femme peut connaître la petite mort tellement son émotion est grande... Hum ! Ressers-moi donc un peu de cette délicieuse limonade, je n'en ai jamais bu d'aussi bonne. Veux-tu que je te dise mon garçon, une fois à San Francisco j'avais eu l'honneur d'être remarqué par une dame plus toute jeune mais encore magnifiquement belle. Elle habitait une maison bleue accrochée à la colline, pour moi elle en avait jeté la clé.

Le capitaine s'interrompit dans un soupir mélancolique,

- Cette maison aurait mérité de passer à la postérité. J'aurais aimé la chanter, peut-être quelqu'un un jour le fera-t-il pour moi ?

Puis il reprit

- Après que j'eus été son serviteur zélé, elle s'était évanouie, avant de revenir à elle amnésique. Les yeux hagards rivés sur le plafond elle répétait sans cesse : « *I don't know who I am and where I am* ». Je ne sais plus qui je suis, ni où je suis. Cela m'ennuyait fort car moi je me souvenais très bien qu'elle était mariée, qu'elle avait des enfants et qu'on était dans sa chambre. J'étais resté plus d'une demie heure à l'aider à reprendre ses esprits avec des mots doux. A tout moment on risquait d'être découvert. Quand elle a commencé à aller mieux, j'ai battu en retraite par la fenêtre, mes

habits sous le bras. Il était temps, en traversant le jardin j'ai aperçu le mari franchissant la porte d'entrée.

Cette pantalonnade nous amusait fort même si mon frère et moi ne comprenions pas tout. En revanche elle avait provoqué un silence hostile et réprobateur de la part des autres convives. Je remarquais que ma grand-mère, les lèvres pincées, était rouge comme une tomate. A côté d'elle la pieuse tante Odette murmurait des mots minuscules entre ses dents, sans doute des prières pour implorer le pardon du ciel pour les obscénités qu'elle entendait. A l'autre bout de la table visiblement troublée une jeune cousine récemment mariée scrutait son mari avec un air interrogateur.

Le commandant Evenain n'en avait cure. Il se réservait lui-même de la limonade. Personne n'osait l'interrompre, il émanait de sa personne une forte autorité, celle d'un homme habitué à être seul maître à bord. Regardant sa braguette il reprit :

- Il m'en a causé des ennuis ce bougre là. Maintenant il lui faudrait un lève nez comme sur le flèche d'artimon des trois-mâts barque, mais à cette époque il était toujours prêt à se dévouer pour le bonheur des dames. Une autre fois au Chili à Iquique où on chargeait du nitrate, j'avais fait escale dans le lit d'une tendre colombe d'à peine 17 ans. Ce n'était pas du goût du père qui m'accusait d'avoir déshonoré sa fille. Il criait haut et fort qu'il ne pourrait plus la marier. Alors que je mettais le pied dans le youyou pour rejoindre le trois-mâts Hoche mouillé en rade, il m'avait harponné.

- « *yé vous attends mañana à houite heures pour laver dans lé sang l'injure qué vous avez faite à ma fille. Yé vous provoque en duel. N'essayez pas dé vous défiler. Lé viento qui vient dou large n'est pas favorable pour lé départ de votre velero et lé capitaine dou remorqueur esta oune amigo mio. Si vous né vénéz pas, yé viendrai avé la policia qué lé capitaine esta oune otro amigo mio. Yé loui expliquerai que vous avez abousé dé ma fille* ».

J'étais revenu à bord mort de peur. Je n'avais pas osé en parler au capitaine. Je m'étais enfermé dans ma cabine les entrailles broyées par la trouille. Je n'avais pas pu trouver le sommeil. Quand soudain vers une heure du matin il se fit un grand branle bas. Des coups violents retentirent sur ma porte : « *debout lieutenant, je vous attends sur le pont dans deux minutes* ». C'était la voix du capitaine, je craignais le pire. Quand je l'eus rejoint sur la dunette, il m'informa tout de go :

- « *un vent de terre vient de se lever, mais il tombera avec le jour, il faut appareiller tout de suite pour donner une bonne leçon au capitaine du remorqueur. Eh bien ne me regardez pas comme cela ! Cela fait 3 jours que cet escroc essaie de m'extorquer une fortune pour nous sortir de la rade. J'ai entendu dire que vous aimez défendre l'honneur français, alors faites-nous une belle manœuvre d'appareillage à la voile pour montrer notre savoir-faire. La rade est très encombrée, mais par chance c'est une nuit de pleine lune. Voici donc la manière dont nous allons procéder. Comme nous sommes sur corps mort, nous allons passer largue en nous tenant au coffre par un traversier puis passer vent arrière en s'embossant en double par un chaumard de l'arrière. Je vous charge de faire brasser à contre le phare de misaine et les focs pour que bateau abatte. Le bosco s'occupera des aussières et fera brasser carré dès que nous serons au portant* »<sup>1</sup>.

Quelques heures plus tard nous étions au large d'Iquique courant grand largue à 8 nœuds. Le père bafoué devait être bien surpris de ne plus voir notre trois-mâts français. J'imaginai avec jubilation son désappointement et j'avais envie de crier : « *adios señor, vous pouvez ramasser vos armes, mais n'oubliez de transmettre mes hommages à votre fille* ».

---

1 Cette manœuvre consiste à faire pivoter sur place un voilier amarré sur une bouée face au vent. Elle parfois appelée faire croupiat.

- Mais je suis fatigué d'avoir tant parlé. J'ai pris mon quart tôt ce matin, je vais aller me reposer sur le sofa de la chambre de veille.

D'un pas hésitant le commandant Evenain passa dans notre salon, s'allongea sur le canapé et une minute plus tard il ronflait comme le bourdon d'une cornemuse. Les autres convives ne tardèrent pas à s'en aller, les dames ne cachaient pas leur air offusqué. Notre père ne disait rien, mais je savais qu'il avait fait sienne la devise selon laquelle la vengeance est un plat qui se mange froid.

Le lendemain, il nous convoqua dans son bureau.

- Vous avez été odieux à Noël. Alors que nous fêtons la naissance de notre sauveur Jésus, vous en avez profité pour abuser d'un vieil homme et lui faire débiter une suite d'insanités. Ceci mérite une punition. Tout d'abord vos cadeaux vous seront repris, vous ne les retrouverez que si votre conduite ultérieure est irréprochable. Ensuite j'ai eu un appel téléphonique de votre grand-oncle le commandant Evenain. Il s'est excusé pour les propos scabreux qu'il a tenus. Il met cela sur le compte de ses nouveaux médicaments. Mais moi je suis sûr que vous aviez mis quelque chose dans sa limonade. Je n'ai pas réussi à savoir quoi puisqu'il a bu toute la bouteille. Pour se faire pardonner votre grand-oncle s'est proposé pour apporter une aide quelconque. Alors comme vos notes de maths sont désastreuses, j'ai suggéré qu'il vous donne à chacun 5 heures de cours de maths pour rattraper votre retard. Il a accepté avec joie.

Mon frère et moi avons échangés furtivement un regard consterné.

---

Quelques années plus tard quand j'ai commencé à naviguer pour mon propre plaisir à l'occasion de modestes traversées entre Pornic et Belle Ile, j'ai réalisé que la sécurité d'un bateau dépendait de la bonne détermination de sa position et de la route à suivre. Combien de bateaux s'étaient perdus sur des récifs pour ne pas savoir où ils étaient ? J'ai compris qu'à une époque où il n'y avait pas d'instruments électroniques ceci ne pouvait être obtenu qu'à partir de savants calculs et que l'ancien cap-hornier avait raison : un bon capitaine devait être un bon matheux. J'ai aussi constaté que si j'avais appris si facilement les rudiments de la navigation côtière comme le point par relèvements ou le traçage d'une route en tenant compte de la dérive due au courant et au vent, c'était à cause des leçons de maths que m'avait données le vieux capitaine de trois-mâts. J'ai accepté l'idée que le vieux capitaine m'avait « remis à flot » selon sa propre expression et que cela m'avait permis de continuer mes études et puis aussi d'utiliser les maths ainsi maîtrisées pour bien des services au quotidien. Finalement j'ai compris que cette punition avait été sans doute mon plus beau et mon plus utile cadeau de Noël car c'est celui dont je me sers encore aujourd'hui, même si je possède un ordinateur et un GPS.

Oui, je me souviendrai toujours de ce Noël 1961.



---

## COURRIER DES LECTEURS

---

Cette rubrique est pour vous. N'hésitez pas à nous envoyer des articles, ou des commentaires sur les articles déjà parus, ou des infos de toutes natures susceptibles d'intéresser l'ensemble des autres lecteurs,

**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](mailto:foulonneau.alain-pierre@orange.fr)

**AU SOMMAIRE DU N° 55  
à paraître fin janvier 2025**

- **La tragique expédition de la Jeannette**
- **Le naufrage du cargo Bruxelles à l'île de la Réunion**
- **La patrouille du trois mâts Oiseau des Iles en 1942 pendant la guerre du Pacifique**
- **Et bien sûr les articles de Guy Le Moing, notamment l'histoire maritime au fil des jours**

