

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 7

Décembre 2018

SOMMAIRE

● BONJOUR	1
● INSTITUTIONS MARITIMES – La naissance des assurances maritimes à la fin du Moyen Âge	1
● PIRATERIE – La république de Libertia a-t-elle vraiment existé ?	6
● FORTUNES DE MER – Le naufrage de saint Paul à Malte	9
● AMITIE FRANCO-RUSSE – Arrivée à Toulon de l'escadre du grand-duc Constantin	11
● AUJOURD'HUI ... ET HIER	12
● COURRIER DES LECTEURS.....	13
● PHILATELIE MARINE.....	14
● TRAVAUX DE GUY LE MOING.....	17
● ATTENTION ! Bientôt dans le Chasse-Marée : <i>La Confiance</i> de Surcouf.....	17
● INDEX DES ARTICLES PARUS EN 2018	18

BONJOUR

J'ai rencontré de grosses difficultés, fin novembre, pour vous faire parvenir les numéros N° 6 et 6bis de SILLAGES. Il semble que plusieurs opérateurs de messagerie considèrent cet envoi comme un « spam » indésirable, et ne l'acheminent pas. Si vous êtes dans ce cas, regardez dans votre boîte « indésirables », vous y trouverez peut-être SILLAGES ! De toutes façons, n'hésitez pas à me contacter, vos messages me font toujours plaisir. Je fais tout ce que je peux pour résoudre ce problème ; si je n'y parviens pas, je devrai changer mon mode de distribution.

Je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année à tous, et une excellente année 2019. GL

INSTITUTIONS MARITIMES

La naissance des assurances maritimes à la fin du Moyen Âge

L'assurance maritime est la plus ancienne forme de l'assurance. Nous avons vu, dans le précédent numéro, qu'elle a été précédée, dès l'Antiquité, par des contrats de prêts qui – sans être réellement des assurances – comportaient des clauses relatives aux risques de naufrages. On les appelait, au Moyen Âge, « prêts à la grosse ». L'assurance maritime, proprement dite, a vu le jour en Italie, à la fin du Moyen Âge.

L'Italie, berceau de l'assurance maritime en Europe

Les historiens admettent aujourd'hui que l'assurance moderne est née en Italie, durant le premier quart du XIV^e siècle. Certes, on ne changea pas en quelques années des traditions pluri-centenaires ; le prêt à la grosse et la vente à terme perdurèrent longtemps, et les clauses de risque ne se détachèrent pas tout de suite des contrats d'affrètement. L'innovation était néanmoins en marche dans les ports d'Italie, et divers documents conservés aux archives de Florence, en témoignent. Les plus anciens sont sans doute les « livres de raison » de la maison Francesco del Bene et C^{ie} de Florence, relatifs aux années 1319 et 1320. Cette compagnie effectuait des liaisons commerciales entre l'Italie et les Flandres ; elle achetait du drap dans les foires flamandes ou françaises, et les faisait transporter jusqu'à Avignon ; de là, les étoffes étaient acheminées par bateau, via Aigues-Mortes, jusqu'à Florence. Les archives de cette firme donnent l'énumération minutieuse des dépenses occasionnées par ces transports ; on y trouve fréquemment des frais relatifs au risque. On y lit, par exemple, qu'un intermédiaire a été crédité de 505 florins et 9 sous « *pour le risque des draps inscrits dans le livre des achats et ventes de la page 6 à la page 13* », draps qui ont été amenés de France à Florence¹. Il apparaît clairement, dans ces documents comptables, que les dépenses relatives au risque sont distinctes de celles relatives à l'affrètement, ce qui laisse supposer l'existence de contrats d'assurance séparés des autres prestations.

Il était fréquent, dans l'Italie de cette époque, que le propriétaire du navire soit lui-même l'assureur de sa cargaison. « *Il n'y avait, en effet, personne, commente Bensa, à qui il put paraître plus facile et plus naturel de garantir l'arrivée à bon port des marchandises, et d'y veiller. Aussi pouvait-il se contenter d'une prime bien moins élevée que tout autre spéculateur ; d'autant plus que si le voyage était heureux, elle constituait un accroissement considérable du gain.* »²

Un document de 1318, le règlement du port de Cagliari³, laisse entendre que les assurances se contractaient par l'intermédiaires de courtiers ; les mêmes, sans doute, qui se livraient au courtage des frets. Ces courtiers, selon toute vraisemblance, rédigeaient les contrats d'assurance et établissaient les documents nécessaires. Ce n'est qu'à partir du milieu du siècle qu'on trouve des contrats d'assurance établis par des notaires.

Ces contrats étaient plus ou moins détaillés selon les circonstances ; ils comportaient généralement les rubriques suivantes :

1 – Les noms, prénoms et nationalités de l'assureur et de l'assuré. L'indication de la nationalité était importante car il existait de nombreuses interdictions concernant les étrangers.

2 – L'objet du contrat. Il pouvait s'agir du « corps » (c'est-à-dire du navire lui-même), des « biens » (marchandises transportées) ou des deux (*super corpore et naulis*). Dans les contrats les plus anciens, la cargaison était décrite avec précision ; plus tard, la description devint plus succincte, au point de se réduire à indiquer la nature du fret.

3 – Le navire utilisé. Lorsqu'il s'agissait de l'assurance des marchandises, le contrat précisait presque toujours le bateau sur lequel elles devaient voyager. Dans certains cas, par contre, le navire de départ n'allait pas plus loin que Cadix ou Lisbonne, et la marchandise était

¹ Cité par Bensa : *Histoire du contrat d'assurance au Moyen Âge*. Traduit de l'Italien par Jules Valéry. Paris, Fontemoing, 1897. Page 22.

² Bensa, op. cit., page 24.

³ *Breve Portus Kallaritani*, édicté par les autorités de Pise.

transbordée sur un autre bâtiment, impossible à connaître au moment de l'établissement du contrat ; le choix de ce second navire était laissé à l'assuré, sans compromettre la garantie.

4 – La durée du risque (généralement « au voyage », c'est-à-dire depuis le départ du bateau jusqu'à la fin du déchargement dans le port de destination). L'usage de l'assurance « à temps » restait rare. Dans certains contrats florentins, on fixait un délai au-delà duquel, faute de nouvelles, le navire était considéré comme perdu.

5 – La destination et route à suivre. Cette rubrique mentionne éventuellement les interdictions faites au maître du bateau de s'écarter de sa route. À la fin du Moyen Âge, les changements de route par rapport aux dispositions du contrat étaient des sujets fréquents de contestations entre assureurs et assurés.

6 – La nature des risques couverts, c'est-à-dire, selon la formule généralement utilisée : « *Les risques ... de Dieu, de la mer, des gens, du feu, du jet à la mer, de la rétention par le fait des Seigneurs ou des Communes ou de toute autre personne, ou de représailles, ou d'arrêt ou de tout autre cas, péril, fortune, empêchement ou sinistre qui, de quelque façon que ce soit ; pourrait se produire ou se serait produit...* ». Le contrat précisait, bien sûr, les risques exclus de la garantie (systématiquement, la fraude à l'assurance ; éventuellement, les causes de sinistres extraordinaires et imprévisibles ; parfois également, l'interdiction d'aborder dans certains pays).



Enregistrement d'un contrat par un notaire
(Venise, xv^e siècle – Biblioteca Marciana)

7 – Les montants de la prime et de la somme assurée. Dans l'Italie de la fin du Moyen Âge, le montant des primes d'assurance maritime était généralement compris entre 10 et 20 pour cent des sommes assurées.

8 – Les conditions de paiement de la somme assurée. Dans les contrats génois, l’obligation de l’assureur s’éteignait systématiquement au bout d’un an après le jour du sinistre ; dans les contrats toscans, le délai de prescription était encore plus court : huit mois.

Sans abolir le prêt à la grosse, qui demeura longtemps en vigueur, les négociants du nord de l’Europe suivirent, au XIV^e siècle, la même évolution que les Italiens. Les contacts entre le Nord et le Sud étaient devenus fréquents à cette époque, et les Lombards installés à Bruges exercèrent une influence certaine sur les commerçants flamands et hanséates. On lit dans la « Chronique de Flandres » (*Chronyk van Vlaendern*) la précision suivante : « À la demande des habitants de Bruges, le comte de Flandres autorisa, en 1310, l’établissement dans cette ville d’une Chambre d’Assurance, au moyen de laquelle les marchands pouvaient assurer leurs biens, exposés aux risques de la mer, ou autres, en payant un pourcentage déterminé.⁴ »

Hanséates et Lombards étaient également installés à Londres, et ce furent eux qui, au XIV^e siècle, introduisirent en Angleterre l’assurance moderne à prime fixe. Six siècles plus tard, les contrats d’assurance du Lloyd finissaient toujours par une formule traditionnelle, évocatrice de l’ancienne prépondérance italienne dans ce domaine : « *La présente aura la même force qu’aucune police signée à Lombard Street.* »⁵

L’assurance maritime dut pénétrer en France au XV^e siècle, mais c’est seulement au siècle suivant qu’il en fut question pour la première fois, dans le recueil d’usages publié à Rouen sous le titre de *Guidon de la mer*.

Les premières lois concernant les assurances

Le développement des assurances, au XIV^e et au XV^e siècle, entraîna la naissance d’une législation destinée à les réglementer. Elle vit d’abord le jour à Gênes et à Florence. L’un des plus vieux textes réglementant l’assurance est sans doute un décret de 1369, édicté par le doge de Gênes Gabriel Ardon, pour protéger les assureurs contre des clients qui tenteraient de se soustraire à leurs obligations. Si ce décret a le mérite de l’ancienneté, il a été suivi peu après par un document sans doute beaucoup plus complet, *De assecuramentis non faciendis*, établi par l’Office des Marchands de Gênes, vers 1380. Le texte de ce règlement ne nous est pas parvenu intégralement, mais on en connaît quelques passages (par exemple, l’interdiction d’assurer les étrangers). En 1393, Florence prohibait à son tour l’assurance des marchandises et des navires étrangers, et inscrivait cette interdiction dans un règlement intitulé *Statuts universels des marchands*. Toujours à Gênes, une loi datant des dernières années du XIV^e siècle, confirmée par un décret du 2 février 1401, frappait les assurances d’un impôt. Cette source de revenus étant abondante, elle entraîna, en 1408, l’annulation de la loi interdisant d’assurer les étrangers.

Parmi les premiers textes législatifs relatifs à l’assurance, les plus importants sont certainement les « ordonnances de Barcelone ». Il s’agit de cinq ordonnances promulguées par les magistrats de Barcelone en matière d’assurances maritimes, entre 1435 et la fin du siècle :

1 – La première ordonnance, publiée le 21 novembre 1435, constituait la réglementation initiale de l’assurance catalane. Elle interdisait l’assurance au profit des étrangers ; elle limitait l’assurance aux trois quarts de la valeur des biens, le quart restant obligatoirement aux risques de l’assuré ; elle interdisait d’assurer plusieurs fois le même bien auprès d’assureurs

⁴ Cité par WINTER dans : *Marine Insurance, its principles and practice*. New York, 1919. Page 7.

⁵ D’après Paul GOVARE : *L’assurance maritime anglaise*. 1929.

différents ; elle interdisait aux assureurs – dans leur propre intérêt et celui des assurés – de consentir plus d'une assurance sur le même navire ; elle précisait les conditions du « sinistre présumé faute de nouvelles » ; elle règlementait le rôle des courtiers, etc.

2 – La deuxième ordonnance, datée de 1436, apportait des corrections relativement mineures au texte de 1435.

3 – Les progrès rapides du commerce maritime, au xv^e siècle, rendirent bientôt nécessaire une refonte complète des textes initiaux. Ce fut l'objet de l'ordonnance de 1458 qui exprimait, globalement, une tendance à une sévérité accrue. Elle imposait l'intervention d'un notaire pour la rédaction du contrat ; elle le rendait responsable de fraudes éventuelles qu'il n'aurait pas su déjouer ; elle rendait obligatoire le paiement anticipé de la prime ; elle édictait de nouvelles règles de procédure.

4 – La quatrième ordonnance, publiée en 1461, prévoyait des sanctions renforcées contre ceux qui détournaient les ordonnances antérieures dans un but frauduleux.

5 – L'ordonnance de 1484, enfin, apporta quelques retouches aux versions antérieures et constitua la réglementation définitive.

Naissance des mutualités maritimes

L'idée des assurances maritimes mutuelles est ancienne ; elle est évoquée dans le *Talmud de Babylone* au v^e siècle : « *Les marins peuvent convenir entre eux que, si l'un d'eux perd son navire, on lui en construira un autre. Si l'un d'eux a perdu son navire par sa faute, on n'est pas obligé de lui en donner un autre. S'il l'a perdu en allant à une distance où les navires ne vont pas d'ordinaire, on n'est pas obligé de lui en construire un autre.* »

Le principe en était généreux, mais il fallut attendre près de neuf siècles pour en voir une réalisation concrète. La première mutualité maritime connue date, en effet, du xiv^e siècle. Elle fut instituée au Portugal par le roi Ferdinand, qui régna de 1367 à 1383. Tous les navires jaugeant plus de cinquante tonneaux devaient être inscrits sur les registres officiels, avec indication de leur âge, de leur date d'acquisition, de leur valeur, de leur propriétaire, etc. Les propriétaires étaient tenus de payer une taxe de 2% sur les produits de l'exploitation de leur bâtiment, afin d'alimenter une caisse destinée à dédommager ceux qui seraient victimes d'une fortune de mer. Si les sommes en caisse étaient insuffisantes pour remplacer un navire naufragé, les membres de l'association devaient solidairement financer le complément, au prorata de la valeur de leur propre bâtiment. Cette première assurance mutuelle n'eut qu'une durée de vie assez brève, du moins sous sa forme obligatoire ; elle perdura néanmoins, sur la base du volontariat⁶.

Aussi vieille que l'assurance : la fraude

La fraude à l'assurance est aussi vieille que l'assurance elle-même ; plus même, si l'on considère la fraude au prêt à la grosse qui l'a précédée. Il a toujours été tentant pour certains « maîtres de navires » peu scrupuleux, de souscrire une assurance et de provoquer le naufrage du bâtiment. Un tel délit, dit de « baraterie » n'était pas rare au Moyen Âge, et un règlement de la ligue hanséatique lui consacrait un chapitre commençant ainsi : « *Étant donné qu'il se produit chaque jour des tromperies relatives aux prêts à la grosse, et que des actes criminels soient même fréquents*⁷... » Ce chapitre visait, de toute évidence, les actes de baraterie, car il

⁶ BNSA, op. cit., pp 19 et 20.

⁷ *Recessus Hansae* de Lübeck, chapitre 6. Cité par WINTER dans : *Marine Insurance, its principles and practice*. New York, 1919. Page 6.

interdisait aux « maîtres de navires » d'emprunter à la grosse, sauf pour un éventuel complément de fret leur appartenant. Dans ce cas, d'ailleurs, la réglementation était dissuasive : limitation du montant du prêt, information obligatoire des propriétaires de la cargaison principale, exclusion du navire de la garantie, etc.

Toujours dans le but de limiter les fraudes, la « franchise » fut instaurée à Gênes dès 1380 (décret *de assecuramentis non faciendis*). L'ordonnance de Barcelone de 1435 adopta des dispositions analogues : le montant des assurances sur les marchandises ou les bateaux ne pouvaient dépasser les trois quarts de leur valeur, après déduction des éventuels prêts à la grosse qui auraient été souscrits sur ces biens (ord. 1435, art. 2 et 5). De la même ordonnance date l'interdiction d'assurer plusieurs fois le même bien. L'ordonnance de 1458 confirme cette obligation de transparence imposée par le législateur, et la volonté d'interdire l'utilisation d'« hommes de paille » pour cacher l'identité du véritable preneur d'assurance.

L'assurance maritime moderne date du ^{xiv}^e et du ^{xv}^e siècle, époque où le commerce maritime connaissait la prospérité. Les grandes découvertes de la fin du ^{xv}^e siècle vinrent bouleverser ce commerce, mondialiser les échanges et... multiplier les risques et périls de mer. Il en résulte que les deux siècles qui suivirent le Moyen Âge – le ^{xvi}^e et le ^{xvii}^e – furent nécessaires pour mener l'assurance maritime à sa maturité. Guy LE MOING.



PIRATERIE

La république de Libertalia a-t-elle vraiment existé ?

À la fin du ^{xvii}^e siècle, un marin français un peu illuminé (Misson) se serait associé à un moine italien défrôqué (Caraccioli) pour former une république de pirates à Madagascar, dans la magnifique baie de Diego-Suarez. Quelques écumeurs de mer rencontrés aux Comores ou ailleurs se joignirent à eux. La communauté d'aventuriers cosmopolites bâtit une petite ville, sous le regard étonné des indigènes, et s'y installa. Elle enseigna les champs voisins, acheta du bétail et le fit paître dans les prairies. Misson proclama alors la république, une république sans lois dont il se fit élire « conservateur ». Caraccioli en fut le secrétaire d'État et le pirate Tom Tew, l'amiral. La ville fut nommée *Libertalia*, et ses habitants *Liberi*. On mit même au point un langage international, précurseur de l'espéranto. Comme il fallait bien vivre, les *Liberi* pratiquèrent la piraterie dans les mers voisines et accumulèrent les butins. Ils firent venir des femmes afin d'assurer la survivance de leur communauté.

L'aventure dura quelques années, puis la colonie fut attaquée par les populations voisines, et entièrement détruite. Caraccioli fut tué au cours de l'assaut. Misson réussit à prendre la mer, mais il fit naufrage et périt peu après. Tew parvint à gagner l'Amérique avant de connaître à son tour une mort violente. Quelques-uns de ses matelots échappèrent au destin tragique des *Liberi*. L'un d'eux aurait conservé précieusement le *Journal* de Misson et permis à la postérité de connaître l'étrange histoire de Libertalia.

L'histoire est belle et triste. Reste à savoir si elle est vraie.



Le premier auteur qui ait parlé de Libertalia est le capitaine Charles Johnson dans un ouvrage intitulé *A general history of the most notorious pyrates*, paru en 1724 (tome I) et 1728 (tome II). L'épisode de la république libertaire apparaît dans deux chapitres du tome II : le chapitre XX (« Histoire du capitaine Misson et de son équipage ») et le chapitre XXIII (« Histoire du capitaine Tew et de son équipage »)⁸. Cet ouvrage est resté pendant plus de deux cents ans la principale source narrative sur les pirates et flibustiers de la fin du XVII^e siècle.

L'auteur de cette œuvre – le capitaine Johnson – est parfaitement inconnu, ce qui a conduit à penser que ce nom était un pseudonyme. Sa véritable identité n'a été pressentie qu'en 1939 par John Robert Moore⁹ : il s'agirait tout simplement de Daniel Defoe, l'auteur de *Robinson Crusoé*.

On ignore sur quelles sources s'est appuyé Defoe pour écrire cette histoire, mais il y a mis tous les ingrédients de la vraisemblance : il affirme avoir utilisé un manuscrit émanant de Misson lui-même, manuscrit conservé à La Rochelle (et dont personne d'autre n'a jamais entendu parler). Il mélange habilement des faits réels vérifiables et des faits imaginaires, ce qui rend la lecture attrayante, mais souvent difficile à authentifier.

L'histoire de Libertalia n'était d'ailleurs pas complètement invraisemblable à l'époque où Defoe l'a racontée, compte tenu de l'état d'esprit libertaire que certains intellectuels anglais prêtaient aux pirates. Ceux-ci étaient réputés – à tort ou à raison – pour leur sens de la solidarité et du partage. Dans une société fortement inégalitaire, ils faisaient figure de communauté fraternelle ; plusieurs cas concrets de « républiques de pirates », plus ou moins utopiques, étaient connus (par exemple, la république de Salé). Les défenseurs anglais d'une plus grande justice sociale n'hésitaient pas à les considérer comme modèles, ce qui était une exagération grave dans laquelle tomba Defoe.



Libertalia

Revenons à Misson, à Caraccioli et à Tew. Ont-ils vraiment existé ou sont-ils sortis de l'imagination de Daniel Defoe ?

La réponse est claire concernant Thomas Tew : c'était un personnage réel, un aventurier de Newport, à Rhode Island, sur la côte est de l'Amérique du Nord. Sa première aventure avait débuté en 1692, à une époque où l'Angleterre et la France étaient en guerre. Il avait armé un sloop de 70 tonneaux, l'*Amity*, pour aller ravager les comptoirs français d'Afrique occidentale. Tew était muni d'une « lettre de course » en bonne et due forme, qui lui donnait le statut de corsaire. En cours de route, toutefois, il imagina une opération plus rémunératrice : passer dans l'océan Indien et s'attaquer aux richesses de l'Orient. Il n'eut guère de mal à convaincre

⁸ Cet ouvrage a été publié en français en 1990 par les éditions Phébus, sous le titre : *Histoire générale des plus fameux pirates*, tome I : *Les chemins de la fortune*, tome II : *Un grand rêve flibustier* (Préface de Michel LE BRIS, traduction de Henri THIES et Guillaume VILLENEUVE).

⁹ John Robert MOORE : *Defoe in the pillory*. Indiana University Publications, Bloomington, 1939.

son équipage. La chance lui sourit et lui permit de capturer un vaisseau bourré de richesses, appartenant au Grand Moghol. Il rentra à Newport en avril 1694, avec à son bord « une fortune incroyable : 100 000 livres d'or et d'argent, des défenses d'éléphant, des épices, des coffres de bijoux, d'innombrables ballots de soies douces et brillantes »¹⁰. Cette soudaine richesse lui valut les honneurs de la colonie américaine et la sympathie des plus grands, dont le gouverneur de New York. Thomas Tew reprit la mer avec l'*Amity* en novembre 1694 pour une nouvelle campagne. Il se dirigea à nouveau vers l'océan Indien et la mer Rouge, mais la chance avait tourné : en septembre 1695, il fut tué en tentant l'abordage d'un navire marchand.

Le nom d'Olivier Misson n'apparaît nulle part ailleurs que dans le récit de Defoe. Aucune archive française connue ne mentionne l'existence de cet homme (bien qu'il soit censé avoir servi sur les navires du roi). Daniel Defoe s'est bien gardé, d'ailleurs, de donner des indications trop précises sur son identité, et celles qu'il avance ne sont guère crédibles. Il dit, par exemple, que Misson était provençal et qu'il avait fait ses études à Angers. La chose est possible, bien sûr, mais les universités ne manquaient pas dans le Midi de la France (Avignon, Montpellier, Aix)¹¹.

Si Misson est un personnage imaginaire, où Defoe est-il allé chercher son nom ? Une explication curieuse existe à ce sujet. Dans les premières années du XVIII^e siècle, vivait à Londres un écrivain français du nom de Maximilien Misson (1650-1722). Cet homme était protestant ; il avait quitté son pays pour échapper aux persécutions religieuses. Maximilien Misson écrivait, entre autres, des récits de voyages. En 1708, il avait publié et préfacé un ouvrage intitulé : *Voyage et aventures de François Leguat et de ses compagnons en deux îles désertes des Indes orientales*. Ce livre racontait les aventures d'un groupe de huguenots qui, après la révocation de l'Édit de Nantes, étaient partis dans l'océan Indien afin d'y fonder une colonie heureuse et pacifique. Defoe avait-il lu ce livre ? Avait-il été influencé par l'aventure de François Leguat ? Connaisait-il Maximilien Misson ? La coïncidence est troublante... s'il s'agit d'une coïncidence.

Un mot sur Caraccioli, pour finir : ce moine défroqué présente toutes les caractéristiques d'un personnage de pure fiction.

Quelques erreurs historiques contribuent également à faire douter de la réalité des faits. Elles ne sautent pas immédiatement aux yeux, car Defoe parsème son récit de faits et de personnages réels qui lui donnent un semblant de vérité.

D'abord un gros problème de dates. Le contexte historique du récit permet de situer la fondation de Libertalia vers 1708-1709. Il est donc impensable que Tew ait pu y participer : il était mort depuis plus de dix ans.

L'histoire du voyage et des exploits de la *Victoire* dans les Caraïbes est fantaisiste et n'est nullement confirmée par les archives de la Marine. Aucun navire de ce temps ne correspond à cette *Victoire*. Quant à son capitaine, un dénommé Fourbin, il ne figure pas dans les listes d'officiers de l'époque. Peut-être faut-il lire Forbin ? Là encore la piste est mauvaise. Le grand Forbin combattait bien alors contre les Anglais, mais pas dans les conditions décrites par Defoe¹². Il n'est d'ailleurs pas mort en 1707 mais en 1733.

¹⁰ Douglas BOTTING : *Pirates et flibustiers*. Les grandes aventures de la mer. Editions Time-Life, 1979.

¹¹ Jean-Pierre MOREAU : *Libertalia et le capitaine Misson : une invention de Daniel Defoe*. Internet.

¹² Claude Forbin (1656-1733), chevalier puis comte de Forbin, né à Gardanne (actuelles Bouches-du-Rhône) a pris part aux grandes campagnes navales commandées par Turenne, Jean Bart, Tourville, d'Estrées, Duguay-Trouin. Il se signala par ses prouesses durant les principales batailles navales de cette époque.

Quant au *Winchelsea*, prétendument coulé par la *Victoire* lors du combat qui changea le destin de Misson, deux navires anglais de l'époque ont porté ce nom : une frégate de 32 canons, lancée en 1694 et capturée par des corsaires français en 1706 ; une autre, de 26 canons, lancée en 1706 et perdue dans une tempête l'année suivante. Aucun navire de Sa Majesté ne correspond donc réellement au *Winchelsea* de Defoe.

De telles erreurs ou approximations historiques sont nombreuses dans les chapitres de Defoe consacrés à Libertalia. Certains chercheurs les ont recensées avec soin. En 1972, Manuel Schonhorn, dans la préface d'une édition anglaise de *History of Pirates*, fut l'un des premiers à dénoncer l'inexactitude historique de l'épisode de Libertalia. [Plusieurs auteurs français confirmèrent et complétèrent la démonstration : Anne Molet-Sauvage¹³, Michel-Christian Camus¹⁴, etc.

Merveilleuse pour les uns, utopique pour les autres, la république de Libertalia a symbolisé pendant plus de deux siècles un modèle social hors du commun, mis en place par des hommes en marge de la société. C'était trop beau pour être vrai :

« Defoe projeta, en réalité, ses propres idées généreuses et démocratiques sur les pirates de Madagascar [...] Mais en aucun cas l'égalité et la démocratie ne furent les valeurs maîtresses de ces hommes. A contrario, ce fut une époque sanglante avec ses crimes, ses empoisonnements et ses tueries opérées par les Malgaches révoltés. »¹⁵



FORTUNES DE MER

Le naufrage de saint Paul à Malte

Paul de Tarse avait défendu le judaïsme avec beaucoup de zèle avant de se convertir au christianisme, quelques années après la mort du Christ. Il manifesta la même ardeur dans sa nouvelle croyance, ce qui ne plut guère à ses anciens coreligionnaires. Ceux-ci le firent arrêter lors d'un de ses voyages à Jérusalem. Ils l'accusèrent de « susciter des séditions chez tous les juifs de la terre habitée », et le firent comparaître devant le procureur romain. Après un long emprisonnement, Paul, qui était citoyen romain par sa naissance, utilisa son droit d'« appel à César ». On le plaça donc, sous bonne garde, à bord d'un navire en partance pour Rome.

Que dit le Nouveau Testament du naufrage ?

On lit dans les *Actes des Apôtres*, chapitre 27, le récit suivant :

« 27 ²⁷ C'était la quatorzième nuit et nous étions ballottés sur l'Adriatique*, quand, vers minuit, les matelots pressentirent l'approche d'une terre. ²⁸ Ils lancèrent la sonde et

¹³ Anne MOLET-SAUVAGE : *Madagascar dans l'œuvre de Daniel Defoe*. Thèse de l'université de Dijon, 1989.

¹⁴ Michel-Christian CAMUS : *Le pirate français Misson, fiction de Daniel Defoe*. In « Revue du XVIII^e siècle », N°30, 1998.

¹⁵ Jean-Pierre MOREAU : *Pirates*. Editions Tallandier, 2006 (page 320).

trouvèrent vingt brasses ; un peu plus loin ils la lancèrent encore et trouvèrent quinze brasses. ²⁹ Craignant donc que nous n'allions échouer, quelque part sur des écueils, ils jetèrent quatre ancres à la poupe ; et ils appelaient de leurs vœux la venue du jour. ³⁰ Mais les matelots cherchaient à s'enfuir du navire. Ils mirent la chaloupe à la mer, sous prétexte d'aller élonger les ancres de la proue. ³¹ Paul dit alors au centurion et aux soldats : « Si ces gens-là ne restent pas sur le navire, vous ne pourrez être sauvés. » ³² Sur ce, les soldats coupèrent les cordes de la chaloupe et la laissèrent tomber.

.....

³⁹ Quand le jour parut, les marins ne reconnurent pas la terre ; ils distinguaient seulement une baie avec une plage, et ils se proposaient, si possible, d'y pousser le navire. ⁴⁰ Ils détachèrent les ancres, qu'ils abandonnèrent à la mer ; ils relâchèrent en même temps les amarres des gouvernails. Puis, hissant au vent la voile d'artimon, ils se laissèrent porter vers la plage. ⁴¹ Mais ayant touché un haut-fond entre deux courants, ils y firent échouer le navire. La proue, fortement engagée, restait immobile, tandis que la poupe, violemment secouée, se disloquait.

⁴² Les soldats résolurent alors de tuer les prisonniers de peur qu'il n'en échappât quelqu'un à la nage. ⁴³ Mais le centurion, qui voulait sauver Paul, s'opposa à leur dessein. Il donna l'ordre à ceux qui savaient nager de se jeter à l'eau les premiers et de gagner la terre ; ⁴⁴ quant aux autres, ils la gagneraient, qui sur des planches, qui sur les épaves du navire. Et c'est ainsi que tous parvinrent sains et sauf à terre. »**

Traduction et notes : Ecole biblique de Jérusalem (1955)

* On désignait alors par « Adriatique » toute la partie de la Méditerranée située entre la Grèce, l'Italie et l'Afrique.

** Responsables de leurs prisonniers, les soldats devaient subir la peine de ceux qui s'échappaient.

Après plusieurs escales en Méditerranée orientale, les marins constatèrent que l'équinoxe d'automne était passé et que la mauvaise saison menaçait. Il aurait été sage de passer l'hiver dans un port, comme le recommandait Paul : « Mes amis, je vois que la navigation n'ira pas sans péril et sans grave dommage non seulement pour la cargaison et le navire, mais même pour nos personnes. » (Actes 27¹⁰). L'équipage ne tint pas compte de ce conseil et décida de poursuivre la traversée. Mal lui en prit : la nef fut prise dans une tempête et vint se briser sur les écueils de Malte. Les 275 personnes qui se trouvaient à bord réussirent à gagner la terre ferme. Les naufragés furent secourus par les « barbares » qui vivaient sur cette île¹⁶. Pendant les trois mois que dura leur séjour, ils furent très bien traités.

Paul fit quelques miracles ; il guérit, en particulier, le père du gouverneur romain de l'archipel maltais, Publius. Celui-ci se convertit à la religion du Christ et devint le premier évêque de Malte. Un autre miracle marqua le séjour de saint Paul à Malte : il fit disparaître à tout jamais les serpents venimeux qui s'y trouvaient.

C'est à la suite de ces événements que Malte devint chrétienne, et qu'elle adopta saint Paul comme patron. La cathédrale de La Valette lui est dédiée. Tous les ans, le 10 février, Malte célèbre en grande pompe l'anniversaire du naufrage.

Le lieu précis du naufrage reste hypothétique, bien la tradition le place sur une île portant aujourd'hui le nom d'île Saint-Paul. Une statue monumentale du saint est érigé sur cet îlot. Le naufrage a eu lieu en l'an 60, mais la date du 10 février est parfaitement arbitraire. GL

¹⁶ Les Maltais sont qualifiés de « barbares » dans les *Actes des Apôtres*, car ils ne parlaient ni grec ni romain.



AMITIÉ FRANCO-RUSSE

Arrivée à Toulon de l'escadre du grand-duc Constantin 20 avril 1857

À la fin de la guerre de Crimée, la marine impériale russe était pratiquement anéantie. Le tsar Alexandre II (empereur de Russie de 1855 à 1881) décida de faire appel aux compétences étrangères pour la reconstituer et la moderniser. À cet effet, le grand-duc Constantin, nouvellement désigné comme chef de la marine, fit une visite officielle en France, au printemps 1857. Le document ci-dessous décrit l'arrivée de son escadre à Toulon ; il est extrait de *L'illustration* du 25 avril 1857.

« Lundi 20 avril 1857.

Dès neuf heures du matin, une foule d'étrangers, ainsi que les habitants de la ville et de la banlieue, se rendaient sur les côtes s'étendant du cap Brun à la Grosse-Tour, pour jouir du magnifique spectacle de l'arrivée de l'escadrille russe, annoncée pour midi.

Déjà l'escadre française, sous les ordres de M. le vice-amiral Tréhouart, était mouillée dans le Goulet, et les troupes de marine, artillerie et infanterie, étaient venues se ranger en bataille sur la place de l'Horloge de l'Arsenal, où M. le vice-amiral, préfet maritime, sénateur, baron Dubourdieu, accompagné d'un nombreux état-major et des autorités et administrations civiles, attendaient au débarcadère S.A.I. le grand-duc Constantin.

Ce n'est qu'à trois heures que l'escadrille, précédée par la frégate *Polkan*, a donné dans le Goulet, où la batterie de la Grosse-Tour l'a saluée.

À peine est-elle arrivée sur le front de notre escadre, que tous les navires, spontanément pavoisés, l'ont saluée de leurs batteries, en même temps que les hommes, montés sur les vergues, faisaient entendre les cris de Vive l'Empereur !

En doublant la Grosse-tour, la frégate *Polkan* a salué le pavillon national hissé au mât de misaine, venant mouiller dans la petite rade.

À quatre heures et demie, le grand-duc débarquait dans l'Arsenal, salué par le navire amiral et l'artillerie de marine, en même temps que l'escadrille russe, couverte de pavois, pavillon français en tête des mâts, saluait de toute son artillerie.

Le prince a été reçu par M. le préfet maritime ; M. le major général ; M. le préfet du Var, M. le sous-préfet ; M. le maire de la ville ; M. de Kisseleff, ministre de Russie en France ; M. l'amiral russe Normand et M. le général Totleben.

La garnison, sous le commandement de M. le général de la subdivision militaire du Var, formant la haie de la porte de l'Arsenal à la Préfecture maritime, a présenté les armes, et le grand-duc, ayant à sa gauche M. le préfet maritime, a fait ce trajet dans une voiture découverte, suivi de tout le cortège, et au milieu d'une grande foule.

Ce soir, la population entière se rend sur la place d'Armes, où les musiques de la marine et de la garnison vont faire entendre leurs sons harmonieux.

Mardi 21 avril 1857.

Ce matin, à dix heures, les troupes de marine se sont rendues dans l'Arsenal, que doivent aller visiter en détail Son Altesse Impériale, ainsi que son état-major, accompagné de M. le

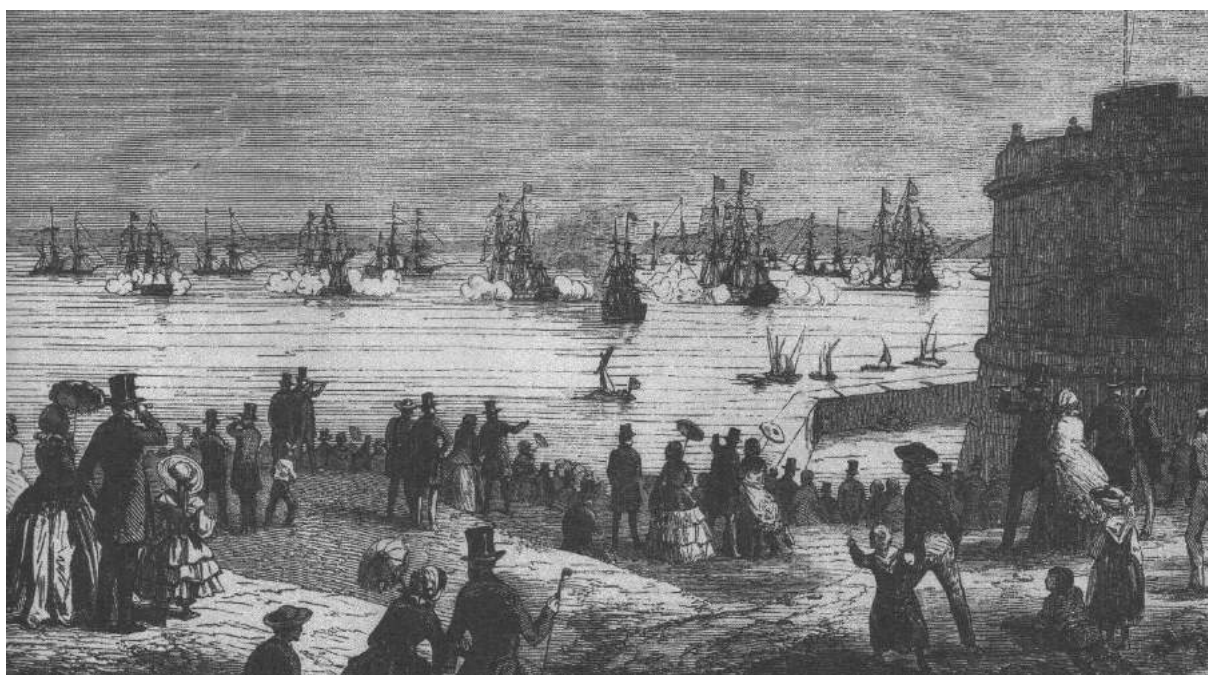
préfet maritime, baron Dubourdieu ; de M. Clavaud, major général de la marine et de quatre directeurs. En entrant dans le port, Son Altesse a été saluée par les pièces de l'artillerie de marine, placées sur la place de l'Arsenal.

À une heure, elle s'est embarquée dans le canot impérial, accompagnée de M. le vice-amiral Tréhouart, pour aller visiter l'escadre.

Le prince a fait successivement sa visite à chaque vaisseau et autres navires, et, à son départ, il en était salué par une salve de coups de canon, à laquelle répondait, quelques instants après, et au fur et à mesure, le canon du vaisseau *Viborg*.

À cinq heures, le prince était de retour à la Préfecture maritime.

Ce soir, le chœur toulonnais doit aller se faire entendre sous le balcon du grand-duc. »



Arrivée en rade de Toulon de l'escadre russe du grand-duc Constantin

(L'Illustration du 25 avril 1957)



AUJOURD'HUI... ET HIER

Ce mois-ci



Celebrity Edge

Décembre 2018 – Première croisière du *Celebrity Edge* –

Sorti récemment des chantiers de Saint-Nazaire, le paquebot *Celebrity Edge* (de la compagnie Celebrity Cruises) a effectué sa première croisière commerciale entre Port Everglades (Floride) et les Bahamas. Ce navire révolutionnaire de 306 m de longueur comporte 15 ponts ; il peut transporter 2 900 passagers et 1 300 membres d'équipage.

Il y a 80 ans

Jeudi 8 décembre 1938 – Lancement du porte-avions allemand *Graf Zeppelin* – Premier porte-avions de la marine de guerre allemande, et le seul durant la Seconde Guerre mondiale, le *Graf Zeppelin* ne fut jamais complètement achevé et ne prit pas part aux combats de la guerre. Il fut sabordé en 1945, renfloué l'année suivante par l'URSS, puis définitivement coulé en 1947.



SMS Graf Zeppelin

Il y a 160 ans



Ferdinand de Lesseps

Mercredi 15 décembre 1858 – Création par Ferdinand de Lesseps de la Compagnie universelle du canal maritime de Suez – La France détient la moitié du capital de 200 millions de francs. Le Khédivé d'Égypte en détient 40 % (80 millions). Les travaux de percement vont pouvoir commencer.

Il y a 180 ans

Lundi 3 décembre 1838 – Naufrage de la frégate française *Herminie* - Frégate en bois de 60 canons, lancée en 1828, elle avait participé à la prise d'Alger en 1830. En 1838, sous le commandement du capitaine de vaisseau Bazoche, elle a fait naufrage près des Bermudes. Ses 495 membres d'équipage ont été sauvés.



La frégate *Herminie*



COURRIER DES LECTEURS

● Erreur ! Dans l'article sur le *Manureva*, (Sillages n° 6, page 13, 10^{ème} ligne), il fallait lire « Chichester sur le *Gipsy Moth* » et non pas Moitessier ! Chichester avait achevé le tour du monde en 226 jours de mer en 1967, et Alain Colas en 169 jours en 1974. Merci à Jolly Roger, et mes excuses à tous les lecteurs pour cette distraction.

● Notre ami Alain Foulonneau, explorateur sous-marin et historien de la marine, nous a adressé la précision suivante concernant un cuirassé allemand de la Première Guerre mondiale. Merci à lui !

« Je viens de lire SILLAGES N° 6 et 6bis, toujours aussi intéressants. J'ai lu l'histoire des marins allemands mutinés à quelques jours de la fin de la guerre. Sais-tu qu'il existe, sur la côte du Morbihan, les vestiges d'un des navires théâtre de cette rébellion ? Il s'agit du cuirassé *Thüringen*. Après l'armistice, ce navire a été attribué à la France, aux termes des clauses que tu as rappelées. Après bien des déboires, ce cuirassé est arrivé à Brest, pour finalement servir de cible d'entraînement au tir pour la marine française. Il a été mouillé devant la presqu'île de Gâvres, entre Lorient et Quiberon. Puis, quand il fut en trop mauvais état, il a été vendu à un ferrailleur. Mais ce dernier n'a pas fait entièrement disparaître le fier cuirassé. L'épave repose toujours à 300 mètres devant la plage, par 7 à 8 mètres de fond à marée basse. Le dessus des machines émerge à marée basse. C'est une épave facile à visiter par vent d'est quand la mer est calme. » AF



Le cuirassé *Thüringen*, d'après une carte postale ancienne



PHILATÉLIE MARINE

Les timbres que nous avons choisis, ce mois-ci, illustrent deux des articles de ce numéro : l'un est consacré au naufrage de saint Paul à Malte, l'autre au naufrage de la frégate *Herminie*, dont nous avons parlé page 13.

Le naufrage de saint Paul (Malte, 1899 & 1919)



Timbre émis par Malte pour commémorer le naufrage de l'apôtre Paul sur les côtes de l'île de Malte, vers l'an 60 de notre ère.



1899

FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : Malte.
 Date d'émission : 04/02/1899
 Impression : Taille-douce
 Tirage : 60 000
 Couleur : bleu-noir
 Valeur faciale : 10 shillings maltais
 Dentelure : ligne 14
 Taille timbre(s) : 28x32 mm
 Réf. Y&T : MT 16
 Divers : Timbre postal uniquement



1919

FICHE TECHNIQUE

Pays émetteur : Malte.
 Date d'émission : 06/03/1919
 Impression : Taille-douce
 Tirage : 1 500
 Couleur : bleu-noir
 Valeur faciale : 10 shillings maltais
 Dentelure : ligne 14
 Taille timbre(s) : 28x32 mm
 Réf. Y&T : MT 53
 Divers : Timbre postal et fiscal

Le naufrage de saint Paul sur les côtes de Malte, vers l'an 60, a été un événement important dans l'histoire de l'île, qui est alors devenue chrétienne. En 1899, un timbre a été créé en son souvenir : « le timbre noir de saint Paul de 10 shillings ». Il représente le naufrage du saint, ce qui était une nouveauté car tous les timbres britanniques de l'époque étaient illustrés par le portrait du monarque. L'émission de 1899 était à usage postal uniquement. Une nouvelle émission eut lieu en 1919 à usage postal et fiscal. Elle fut imprimée en peu d'exemplaires afin d'écouler les stocks de 1899 ; elle est donc très rare et recherchée. Une troisième émission, plus nombreuse, fut faite en 1922.

L'illustration, gravée par Gustave Doré, représente saint Paul debout sur une mer démontée, au milieu de personnes en train de se noyer. À l'arrière-plan, figure un navire en perdition. Sur les côtes (dans la version de 1919) deux inscriptions rappellent la double fonction du timbre (« postage » et « revenue »). À la partie supérieure, dans un bandeau, l'inscription MALTA est entourée de deux croix de Malte. La valeur figure en bas : 10 shillings.

La frégate *Herminie* (Bermudes, 1986)



En 1986, les Bermudes ont émis une série de timbres consacrés aux naufrages. Parmi eux figure un timbre consacré à la frégate française *Herminie*, qui a sombré en décembre 1838 à proximité des côtes bermudiennes.



FICHE TECHNIQUE	
Pays émetteur :	Bermudes
Date d'émission :	18/09/1986 et 07/1989
Impression :	Offset
Couleur :	polychrome
Dentelure :	Peigne 14
Valeur faciale :	1 \$ des Bermudes
Taille timbre(s) :	34 x 23 mm
Réf. Y&T :	BM495 (1986) et BM564 (1989)

Construite à Lorient à partir de 1824, l'*Herminie* a été lancée en 1828. C'était une frégate en bois de 60 bouches à feu de calibre 30. Elle participa d'abord à la prise d'Alger, en 1830, sous les ordres du capitaine de vaisseau Leblanc. Sept ans plus tard, Louis-Philippe déclencha une intervention militaire au Mexique, afin d'y défendre les intérêts des ressortissants français (« guerre des pâtisseries »). Cette première opération fut confiée au capitaine de vaisseau Bazoche, commandant la frégate *Herminie*, basée à la Havane. Pour l'occasion, cet officier fut nommé commandant de la Division Navale au Mexique. De grandes difficultés l'attendaient : un ennemi déterminé, un environnement inhospitalier et dangereux, des conditions sanitaires inquiétantes (fièvre jaune endémique). L'opération fut un échec et Bazoche demanda à être relevé de son commandement. C'est en rentrant en France que la frégate essuya une forte tempête près des Bermudes. L'équipage, affaibli par la fièvre jaune (70% des marins étaient atteints), n'eut pas le force de lutter contre les éléments. La frégate fit naufrage le 3 décembre 1838 près de Chub Heads à moins de 10 km de l'île principale des Bermudes. Les 495 hommes d'équipage furent sauvés, mais furent internés sur l'île par les Britanniques.

Le timbre émis par les Bermudes en 1986 représente une frégate (dont on n'est pas sûr qu'elle soit l'image exacte de l'*Herminie* !). Il porte, dans le coin supérieur gauche une indication de date erronée : « L'Herminie wrecked 1839 » (L'Herminie naufragée en 1839) alors que le naufrage a eu lieu en 1838.

Une autre particularité est à noter, concernant ce timbre : la date d'émission de 1986 n'est pas imprimée sur le timbre ; seule l'édition de 1989 comporte une date d'émission imprimée.

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

- **La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759.** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.
- **Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du xx^e siècle.** Marines Editions, Rennes, 2005.
- **Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.** Marines Editions, Rennes, 2006.
- **Les fortunes de mer... en images.** Marines Editions, Rennes, 2007.
- **Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.** Rennes, Marines Éditions, 2011
- **La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.
- **Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012
- **La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013
- **Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.** Marines Editions, Rennes, 2013.
- **La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014
- **Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015
- **L'Histoire de la Marine pour les Nuls.** Paris, éditions First, 2016.
- **Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'histoire.** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.



ATTENTION !

Bientôt dans *Le Chasse-Marée* : *La Confiance* de Surcouf

J'avais dans mes cartons, depuis quelques années, une histoire du célèbre bateau de Surcouf, *La Confiance*. J'en racontais les trois vies : avant Surcouf, sous les ordres de Surcouf, après Surcouf. Ce récit n'avait jamais été publié, et j'ai eu l'idée de le proposer à une revue pour laquelle j'ai beaucoup d'admiration, *Le Chasse-Marée*. Gwendal Jaffry, son rédacteur en chef, en a accepté la publication : l'histoire de *La Confiance* paraîtra au début de l'année 2019, dans deux numéros consécutifs de la revue.

C'est la deuxième fois que j'ai l'honneur d'être publié dans *Le Chasse-Marée*. En 2014 déjà, j'y avais signé un article intitulé : « Le mal de mer » (CM 260, juillet 2014).

Le premier article sur *La Confiance* paraîtra dans le numéro 301 en janvier prochain. Ne le ratez pas ! Mais je suppose que vous êtes tous abonnés au *Chasse-Marée* !



INDEX DES ARTICLES PARUS EN 2018

(SILLAGES n° 1 à 7)

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**.

A

Abordages (accidentels) : 5/10 ;
Animaux (Transports d'-) : 3/11 ;
Aquarius (Navire ONG) : 2/13 ;
Archimède : 6/7 ;
Armide (Frégate) : 3/10 ;
Armistice 1918 : 6bis/13 ;
Ascot : 6/15 ; 6bis/2 ; 6bis/11 ;
Association (HMS) : 4/4 ;
Assurances maritimes : 6/1 ; 7/1 ;
Aves (île de Las -) : 4/2 ;
Aznavour (Charles) : 5/10 ;

B

Baker (Matthiew) : 5/12 ;
Barbe-Noire : 6/16 ;
Bayeux (Tapisserie de -) : 4/11 ;
Bernisse : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Biligou : 6/14 ;
Birch (Mike) : 6/15 ;
Blyth (Chay) : 3/6 ;
Bois de marine : 4/17 ;
Bonaparte : 3/11 ;
Bonnefoux, Baron de - : 3/9 ;
Bonnet (Franck) : 6/17 ;
Bouguer (Pierre) : 5/14 ;
Bref : 4/14 ;
Bretagne (Cuirassé) : 2/12 ;
Bretagne (3-mâts terre-neuvier) : 5/11 ;
Brielle (Prise de -, 1572) : 2/8 ;
Bris (Droit de -) : 4/9 ;
Britannia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Bruges ; 5/9 ;

C

Campania : 6bis/12 ;
Caps (Cinq -) : 3/5 ;
Caraccioli : 7/6 ;
Carozzo (Alex) : 3/6 ;
Celebrity Edge : 7/12 ;
Charles de Gaule (PA français) : 4/15 ;
Charpentiers de marine : 5/12 ;
Chauncey (USS) : 4/5 ;

Chichester, Francis : 3/5 ; 3/15 ; 7/13 ;
Choiseul : 5/17 ;
Colas (Alain) ; 6/12 ; 7/13 ;
Colbert ; 5/13 ;
Communications en mer : 1/6 ;
Confiance (La) : 7/17 ;
Constantin (grand-duc de Russie) : 7/11 ;
Constantinople (Convention de -) : 5/11 ;
Conster : 6bis/2 ;
Constructions navales : 5/12 ;
Crowhurst, Donald : 3/6 ;
Cuba (Paquebot US) : 4/5 ;

D

Defoe (Daniel) : 7/6 ;
Delphy (USS) : 4/5 ;
Déportation de prostituées : 3/12 ;
Drebbel, Cornelis Jacobson : 3/1 ;
Duhamel du Monceau : 5/16 ; 5/18 ;

E

École navale : 3/9 ;
Écoles : 5/12 ;
Efnjetjell : 5/11 ;
Eleftherios (Ferry grec) : 4/15 ;
Éléphants (Transports d'-) : 3/11 ;
El Magdel : 5/11 ;
Emir Farouk : 5/11 ;
Estrées (vice-amiral d'-) : 4/2 ;
Évolueur : 3/9 ;
Exploration polaire : 4/19 ;

F

Flandres : 5/4 ;
Fougeron (Loïck) : 3/6 ;
Fuller (USS) : 4/5 ;
Fulton : 3/11 ;

G

Gipsy Moth IV : 3/5 ; 3/15 ;
Golden Globe Race : 3/5 ; 3/14 ;

Graf Zeppelin : 7/13 ;
Grog : 1/7 ;
Guerre 1914-1918 : 2/11 ; 4/16 ; 5/11 ; 6/15 ; 6bis ;
Guerres médiques : 6/7 ;
Gueux de la mer : 2/4 ;

H

Herminie : 7/13 ; 7/16 ;
Honda Point : 4/5 ;

I

Ingénieurs constructeurs : 5/12 ;
Israël (Marine) : 3/14 ;

J

Jean de Vienne (Frégate) : 2/13. Voir aussi à VIENNE.

K

Kiel : 6bis/5 ;
King (Bill) : 3/6 ;
Knox-Johnston (Robin) : 3/6 ;

L

Lagan (Droit de -) : 4/9 ;
Lake Harris : 6bis/2 ;
La Rochelle : 5/5 ;
Lee (USS) : 4/5 ;
Lesseps (Ferdinand de) : 7/13 ;
Libertalia : 7/6,
Lifeline (Navire ONG) : 2/14 ;
Louisiane : 3/12 ;

M

Madagascar : 7/6 ;
Malte : 7/9 ; 7/15 ;
Manon Lescaut : 3/12 ;
Manureva : 6/12 ;
Marck, Guillaume de La - : 2/7 ;
Maurice (Ile) : 6/17 ;
Méduse (La -) : 3/11 ;
Méricourt : 4/3 ;
Migrants en Méditerranée : 2/13 ;
Mimosa : 6bis/2 ;
Miroirs ardents : 6/7
Misson (Olivier) : 7/6 ;
Moitessier (Bernard) : 3/6 ;
Monaco : 3/14
Montagu (John) : 3/8 ;
Motala Ström : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
MSC Croisières : 2/13 ;
Murcia : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Mutineries (Marine allemande) : 6bis/4 ;

N

Naufrages : 4/1 ; 5/18 ; 6/12 ; 6/16 ; 6bis ; 7/9 ;
7/13 ;
Naufrageurs : 4/9 ;
Nicholas (USS) : 4/5 ;
Nautilus (Sous-marin de Fulton) : 3/11 ;
Nautilus (USS) : 4/6 ; 4/18 ; 4/19 ;
Nomenclatures de navires : 4/15 ;
Numéros (des matelots) : 5/1 ;

O

Oiseau Biligou : 6/14 ;
Oléron (Rôle d'-) : 4/12 ;
Orange (Guillaume de Nassau, prince d'Orange) :
2/4 ;
Orion (Vaisseau) : 3/9 ;
Orythie (Corvette) : 3/10 ;

P

Patinage : 2/1 ;
Pays-Bas (Histoire maritime) : 2/4 ;
Pêche : 4/15 ;
Pen Duick : 6/12
Philatélie Marine : 2/15 (J. de Vienne) ; 3/15 (*Gipsy
Moth IV*) ; 4/18 (*Nautilus*) ; 5/18 (Duhamel du
Monceau) ; 6/17 (Ile Maurice) ; 7/15 (Saint Paul) ;
7/16 (*Herminie*) ;
Piccard (Jacques) : 6/15 ;
Piraterie : 7/6 ;
Pluviôse : 5/18 ;
Pointe Saint-Gildas : 1/6 ;
Pola : 6bis/2 ;
Pollution marine : 2/13 ; 2/14 ;
Prêt maritime : 6/1 ;
Prostitution : 3/12 ;

Q

Quasi-guerre franco-américaine : 6/16 ;

R

Religion : Voir SERVICES RELIGIEUX ;
Renarro : 6bis/2 ; 6bis/9 ;
Retaliation : 6/16 ;
Richmond upon Thames : 3/4 ;
Ridgway, John : 3/6 ;
Rôles d'équipage : 5/1 ;
Rouen : 5/6 ;
Route du rhum : 6/12 ; 6/15 ;
Routes du vin : 5/4 ;
Royal Navy : 1/7 ; 2/1 ; 3/8 ;
Russie (Marine russe) : 7/11 ;

S

S-61 : 6bis/2 ;
Sachsen (Frégate allemande) : 2/14 ;
Saetia : 6bis/2 ; 6bis/8 ;
Saint-Exupéry (CMA-CG M) : 4/15 ;
Saint-Nazaire (Chantiers) : 2/14 ;
Saint Paul : 7/9 ; 7/15 ;
Sandwich (Amiral -) : 3/8 ;
Sandwich (Iles -) : 3/8 ;
Sardinia : 6/16 ;
Scientist (Navire scientifique) : 2/14 ;
Sémaphore : 1/6 ;
Services religieux : 6/6 ;
Shovel (Sir Cloudesly -) : 4/3
SNLE : 3/14 ;
SNSM : 2/14 ;
Solitaire du Figaro : 4/14 ; 4/15 ;
Sorlingues : 4/3 ;
Sous-marins (Histoire des-) : 3/1 ; 3/11 ; 5/18 ;
Stavnos : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Suez (Canal de -) : 5/11 ; 7/13 ;
Surada : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Surcouf : 7/17 ;
Sydney Cove (3-mâts) : 2/13 ;
Syracuse : 6/7 ;

T

Teach (Edward) : 6/16 ;
Télépathie : 4/6 ;
Téméraire (Le-) : 3/14 ;
Terrible 4/3 ;
Tetley (Nigel) : 3/6 ;
Tew (Thomas) : 7/6 ;
Thüringen : 7/14 ;
Titanic (Paquebot) : 3/11 ;
Toulon : 7/11 ;

Trieste : 6/15 ;

U

U-72 : 6bis/2 ;
UB-50 : 6bis/11 ;
UB-67 : 6bis/11 ;
UC-61 (SM allemand) : 4/16 ; 5/17 ;
UC-74 : 6bis/10 ;
Ulysse : 5/10 ;

V

V-47 : 6bis/2 ;
V-67 : 6bis/2 ;
V-69 : 6bis/2 ;
V-77 : 6bis/2 ;
Villamont (Jacques) : 1/1 ;
Vins ; 5/4 ;
Venise : 1/1 ;
Vêpres grecques : 2/11 ;
Vernon (Edward), dit "Old Grog" : 1/7 ; 1/8 ;
Vienne, (amiral Jean de -) : 2/15 ;
Virginia : 5/10 ;
Viribus Unitis : 6bis/2 ;
Voyages en mer : 1/1 ;

W

War Roach : 6bis/2 ; 6bis/10 ;
Wien : 6bis/2 ; 6bis/4 ;
Wissant : 4/16 ;
Woodbury (USS) : 4/5 ;

X-Y-Z

Young (USS) : 4/5 ;
Zuiderzee : 2/10 ;



Guy Le Moing est membre de plusieurs associations relatives à l'histoire maritime :

Société Française d'Histoire Maritime, Académie des Arts et Sciences de la Mer,
Association des Amis des Musées de la Marine, Association Jean de Vienne, La Méridienne.

Pour s'abonner, se désabonner ou communiquer : guylemoing@wanadoo.fr