

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 2

Juin 2018

SOMMAIRE

Bonjour !	1
Le patinage à bord des navires de guerre anglais.....	1
Les « Gueux de la Mer »	4
Qui se souvient des « Vêpres grecques » ?	11
Actualité maritime	13
Philatélie marine	14
Le mal de mer - Conférence.....	16

BONJOUR !

Vous avez été nombreux à faire bon accueil au premier numéro de *Sillages* et à vous inscrire pour la suite. Je vous en remercie et j'espère ne pas vous décevoir. Je compte sur votre satisfaction et sur l'effet « boule de neige qu'elle entraînera pour faire prospérer ce projet. Cette modeste publication, en effet, n'aura atteint ses objectifs que lorsqu'elle sera interactive, c'est-à-dire lorsque chacun y enverra des documents, des illustrations, y posera des questions, y apportera des réponses

Par rapport au premier numéro, j'ai créé deux rubriques nouvelles. La première est intitulée : « Actualité maritime » : elle a pour but de consigner les principaux événements du mois survenus sur la mer, ce qui demain sera l'histoire maritime. La seconde est consacrée à la philatélie marine, l'un de mes passe-temps.

Bonne lecture ! Bonnes vacances ! Prochain numéro en septembre. GL

LE PATINAGE À BORD DES NAVIRES DE GUERRE ANGLAIS

Garder une bonne forme physique et mentale est une nécessité impérative pour les marins des flottes de combat. Pourtant, l'exiguïté des navires ne permet que rarement la pratique du sport. Au début du xx^e siècle, la *Royal Navy* avait trouvé une solution : elle incitait ses marins à pratiquer... le patin à roulettes ! L'article ci-dessous est extrait du *Journal des Voyages* N° 699, du 14 avril 1910.

« C'était à prévoir ! Le patin à roulettes, après avoir reconquis les terriens, [...] ne se contente plus pour domaine du « plancher des vaches ». Il veut soumettre à sa domination l'empire des mers en prenant place parmi les fêtes nautiques ! Force nous est de reconnaître que les circonstances se prêtent admirablement à l'entreprise. Où trouverait-on un terrain plus approprié au patinage à roulettes que le pont d'un navire de guerre, avec son plancher soigneusement entretenu par ces braves marins dont la discipline du bord a fait d'ardents adeptes de la propreté ?

On aime à dire que le pont d'un navire peut supporter la comparaison avec un salon. À plus fortes raisons peut-on le comparer à une piste de patinage, à un rink, qui n'exige qu'un plancher très lisse, fait de planches soigneusement ajustées. Mais il faut bien reconnaître que cette piste flottante se prête mal aux premiers pas d'un débutant. S'il lui est déjà très difficile de se tenir en équilibre sur ses patins, quand il entreprend de rouler sur une piste ferme et solide, il se trouve encore plus gêné quand il sent le plancher osciller sous ses timides essais. Le moindre coup de roulis provoque d'indescriptibles mêlées dans les rangs des patineurs. Et, pour un homme qui s'affale sur le plancher, on peut dire qu'une bonne demi-douzaine suivra son exemple !

Mais qu'importe une chute de plus ou de moins ! L'incident ne fait qu'ajouter au plaisir, ce genre de dégringolade n'ayant généralement pour conséquence que contusions sans gravité. Notre illustration, exécutée d'après des croquis communiqués par un officier de marine, nous montre combien ce sport a été favorablement accueilli parmi les équipages de la flotte anglaise.

Chaque après-midi, durant cette période de repos que *Jack Tar* – l'équivalent de notre *Mathurin* – appelle pittoresquement le *dog-watch* ou « quart du chien », le pont est abandonné aux amateurs de *roller-skating*. Tous les obstacles mobiles sont rangés contre les tourelles. Et sous les regards amusés des officiers et avec leur autorisation, le *lower deck* devient une piste où s'en donnent à cœur joie tous les membres de l'équipage qui ne sont pas de quart ou de corvée.

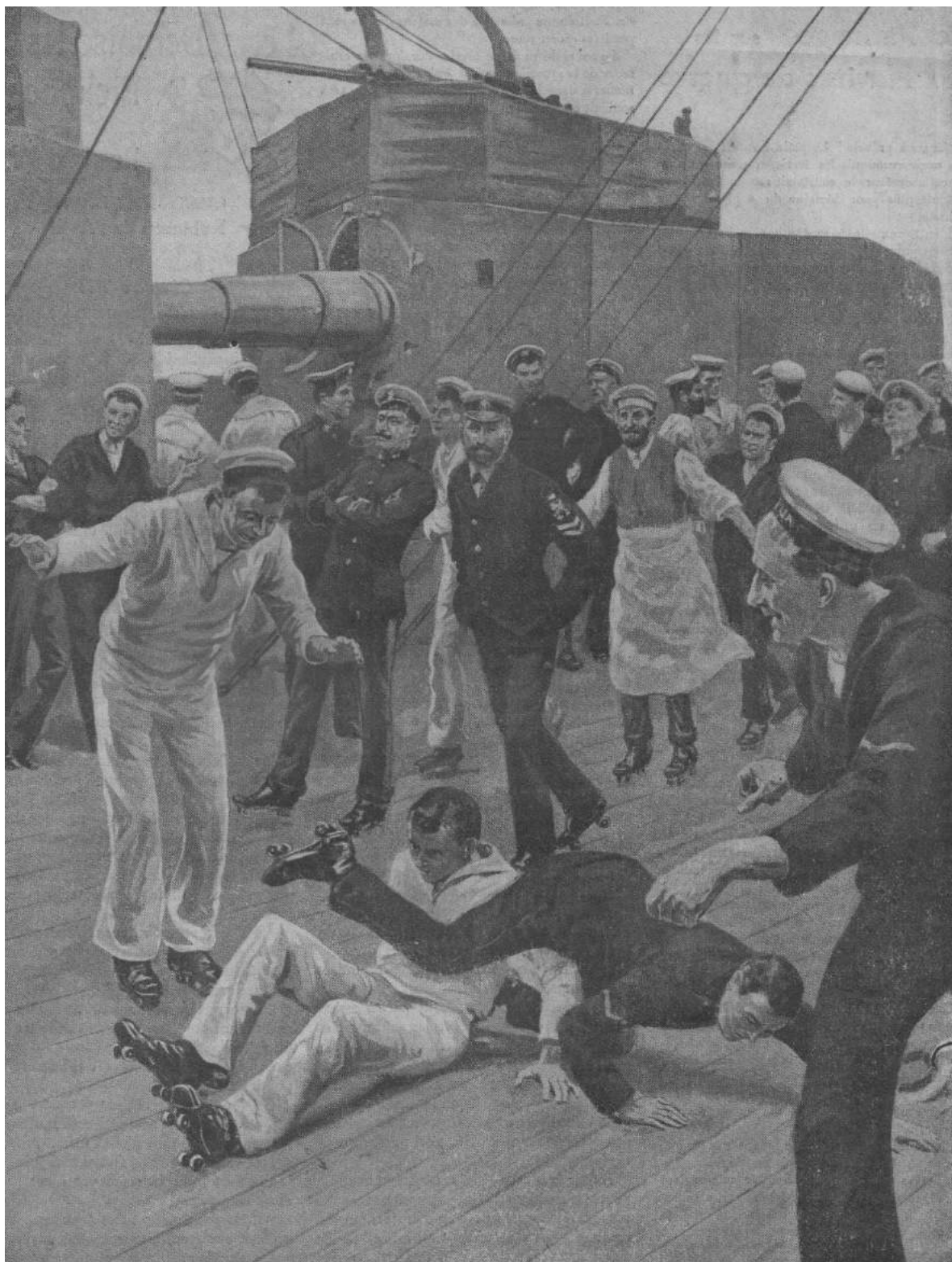
Gageons que plus d'un jeune officier regrette que son grade ne lui permet pas de se mêler aux joyeux *roller-skaters*. Mais l'étiquette, si paternelle qu'elle soit dans la marine anglaise, ne saurait autoriser pareille promiscuité, si bien que la piste flottante reste le domaine des *sailors* (simples matelots) et des *petty officers* (ou des sous-officiers).

Souhaitons que la vogue gagne nos propres équipages. On n'offrira jamais assez de distractions aux braves gens qui embrassent le métier de la mer. D'une façon générale, les sports, exception faite de la gymnastique, leur sont interdits. On ne voit pas très bien comment une partie de foot-ball ou de tennis pourrait s'organiser à bord d'un navire. La mer, toujours prête à avaler balles et ballons, gênerait le plaisir !

Si nous en croyons les marins anglais, qui ont pu comparer les deux catégories de rinks, la piste flottante serait de beaucoup préférable aux planches des arènes. À les en croire, le balancement du navire procure de passagères émotions qui doublent le plaisir. Et ils donnent prétexte à des matchs qui ne sont possibles qu'en mer.

Au cours du mois de février dernier, les croiseurs de la première escadre exécutèrent des manœuvres dans la mer du Nord, alors que le vent soufflait en tempête. Sur un pari aussi follement lancé que relevé, deux équipes de patineurs formées à bord du croiseur *Indomitable* organisèrent, au plus fort du gros temps, une épreuve que nous exposerons en quelques mots : l'équipe victorieuse serait celle dont les membres garderaient le plus longtemps leur assiette. Cinq minutes ne s'étaient pas écoulées que quinze skaters, sur un ensemble de vingt-quatre joueurs, avaient déjà essuyé le plancher mouillé de pluie ! Et, deux

minutes plus tard, sous l'effet d'un violent coup de roulis, tous les « survivants » s'affalèrent sur leur séant avec un ensemble admirable ! » Article signé Victor Forbin.



Le patinage à bord d'un navire anglais



LES « GUEUX DE LA MER »

Une poignée d'aventuriers à l'origine de la marine des Pays-Bas

Quand Charles Quint quitta la scène politique, en 1556, pour se retirer dans un couvent espagnol, il abandonna à son fils Philippe la souveraineté des Pays-Bas et celle de l'Espagne. Le nouveau monarque – qui prit le nom de Philippe II – était avant tout un prince espagnol ; rien ne le rapprochait des hommes des Pays-Bas, ni le tempérament, ni la culture, ni la religion. Il confia le gouvernement de ces provinces à sa demi-sœur Marguerite de Parme, mais il ne lui laissa aucune latitude pour pratiquer une politique de modération. Il soumit le pays, depuis l'Espagne, à une autorité distante, intransigeante et brutale.

Le peuple des Pays-Bas souffrit en silence. Les nobles, eux, réagirent ; ils se rencontrèrent, se parlèrent, se groupèrent, se choisirent des chefs. Ils allaient bientôt former la « confédération des gueux » et, avec le concours des pirates de la mer du Nord, déclarer à l'Espagne une interminable guerre d'indépendance.

Ce ne sont que des gueux !

Un jour d'avril 1566, deux cent cinquante nobles des Pays-Bas se rendirent en délégation près de Marguerite de Parme, à Bruxelles, pour lui présenter leurs revendications. La duchesse s'inquiéta en voyant cette vague de mécontents déferler dans son palais. Un de ses conseillers, la sentant frémir, s'approcha d'elle et lui dit : « Eh bien quoi, Madame, auriez-vous peur ? Ce ne sont que des gueux ! »

L'homme avait parlé suffisamment fort pour que tout le monde l'entende. Le mot « gueux » avait frappé l'auditoire, mais les nobles, au lieu de s'en offusquer, l'adoptèrent immédiatement et en firent un titre de gloire. Au cours d'un banquet bien arrosé qui les réunit peu après, ils se déclarèrent prêts à devenir vagabonds pour la cause de leur pays. Ils choisirent même comme emblème les attributs de la gueuserie : la besace et l'écuelle. On vit alors se multiplier dans les villes de nobles gentilshommes « accoutrés de drap gris, portant, avec la barbe courte, de longues moustaches à la turque ». Ils portaient à leur cou une médaille en or dont l'une des faces était ornée de deux mains jointes et d'une besace ; au revers était gravée l'effigie de Philippe II entourée d'une légende qui ne manquait pas d'hypocrisie : *En tout fidèles au roi*. La révolte avait trouvé ses symboles. La Confédération des Gueux était née. Elle allait rapidement se structurer.

Elle était formée de nobles, ceux à qui l'épithète de « gueux » s'était d'abord adressée par dérision. C'étaient, pour la plupart, des gentilshommes des provinces protestantes, militant pour la liberté religieuse et civile. Ils avaient signé en 1565 le « Compromis des Nobles » par lequel ils réclamaient la suppression du tribunal de l'Inquisition et la réunion des états généraux. À leur tête se trouvaient quelques figures emblématiques : les comtes Henri de Brederode, Louis de Nassau, Egmont et Hornes. Ils étaient soutenus par Guillaume de Nassau dit « Le Taciturne », prince d'Orange, gouverneur de plusieurs provinces. Ce prince, toutefois, occupait des fonctions officielles dans l'administration du pays ; il ne pouvait donc leur apporter (au début tout au moins) qu'un appui discret.

Sur quelle force armée pouvaient s'appuyer ces nobles en révolte ? Sur une armée de gueux, forcément ; c'est-à-dire sur une armée de hors-la-loi. À vrai dire, les hors-la-loi ne manquaient pas à cette époque dans les Pays-Bas. Il s'en cachait des centaines dans les forêts de l'arrière-pays : fugitifs, déserteurs, interdits de séjour, marginaux de toutes sortes. Ils n'avaient plus grand-chose à perdre et étaient prêts à offrir leurs services à tous ceux qui s'opposaient au régime en place et à ses représentants. Il aurait été vain de vouloir en faire une armée organisée, mais pour la guérilla sauvage, on pouvait compter sur eux. Ces vagabonds qu'on appelait les « Gueux des bois » allaient répondre à l'appel des nobles et se mettre au service de la cause.



Vive les gueux !

À côté des « gueux des bois », les « gueux de la mer »

Il existait une autre catégorie d'aventuriers dans les provinces côtières des Pays-Bas : les pirates de la Manche et de la mer du Nord. Ils exerçaient une activité traditionnelle, souvent familiale, qui consistait à détrousser les navires de rencontre. Leur savoir-faire présentait de nombreux avantages aux yeux des insurgés : ramener de l'argent facile, appuyer par la mer les armées terrestres, attaquer les navires espagnols qui oseraient s'aventurer dans les parages. Eux aussi se rallièrent à la résistance à l'opresseur et devinrent les « Gueux de la mer ». Guillaume le Taciturne sut obtenir d'eux une efficacité qui fut très utile à la cause nationale.

L'insurrection éclata durant l'été 1566 dans toutes les villes des Pays-Bas. Des centaines d'églises, de monastères et d'hospices furent saccagés ; les images pieuses, détruites. Guillaume le Taciturne rompit avec le pouvoir et passa dans la révolte ouverte. Philippe II envoya sur place des troupes commandées par un vieux soldat sanguinaire, le duc d'Albe. Une terrible répression commença alors. Les nobles furent arrêtés par centaines. Les Gueux

des bois furent décimés. Seuls les Gueux de la mer semblaient échapper à la folie meurtrière du duc d'Albe.

L'idée ne vint pas tout de suite à Guillaume le Taciturne de s'appuyer sur la piraterie pour se créer une marine. Il donna la priorité à d'autres formes d'action. L'exemple français, pourtant, ne le laissait pas indifférent. En France, l'amiral de Coligny recrutait des marins huguenots, leur délivrait des lettres de marque et prélevait une part des prises pour financer la cause protestante. Coligny était satisfait de la méthode et la recommandait au Taciturne. Il lui proposait même l'utilisation de La Rochelle comme base arrière pour ses corsaires. Guillaume le Taciturne, à cette époque, entretenait des relations étroites avec Coligny ; il écouta son conseil et accepta l'idée de traiter avec les pirates.

L'occasion se présenta en 1568. Le comte Louis de Nassau, frère de Guillaume, avait envahi les environs de Groningue au mois de mai et se trouvait en mauvaise posture. L'amiral flamand au service de l'Espagne, François van Boshuizen, avait massé ses navires devant Delfzijl et lui coupait les vivres. L'armée rebelle était affamée. Louis de Nassau se décida à faire appel à une bande de Gueux de la mer commandée par Henri Thomas et Didier Sonoy. Il leur demanda leur aide et leur abandonna d'avance tout le butin qu'ils pourraient faire, à l'exception de l'artillerie. Marché conclu le 1^{er} juillet ! Une semaine plus tard, les Gueux attaquaient devant Delfzijl la flotte de Boshuizen. Ce dernier tenta de les entraîner au large pour mieux les écraser de sa puissance, mais une chute de vent dispersa sa flotte. Les Gueux en profitèrent pour s'emparer de quatre vaisseaux de guerre et de deux navires marchands. Ils volèrent ensuite au secours de Louis de Nassau, mais celui-ci était déjà vaincu par les troupes du duc d'Albe ; les Gueux arrivèrent juste à temps pour le sauver, ainsi que les débris de son armée.

L'impulsion était donnée. Les Gueux de la mer avaient désormais le statut de combattants contre l'opresseur espagnol. Le Taciturne leur proposa des lettres de marque, c'est-à-dire des contrats par lesquels il les autorisait à faire la guerre en son nom, moyennant un partage des profits. Cette initiative fut bien accueillie par les marins, qui acceptèrent sans rechigner de reverser une partie de leurs butins à la cause des Pays-Bas. À la fin de l'année 1569, quatre-vingt-quatre navires exerçaient la course à son service. Ils avaient déjà fait plus de trois cents prises. Certes, les corsaires s'étaient parfois trompés d'ennemi ; ils avaient aussi pillé quelques églises catholiques et quelques monastères, ce qui ne faisait partie de leur contrat...

Un amiral pour les gueux

Guillaume le Taciturne acceptait mal les exactions de ses marins et voulait mettre un peu d'ordre dans leur turbulence naturelle. Dans son esprit rationnel et organisé, la notion d'ordre passait d'abord par la désignation d'un chef, d'un « amiral des Gueux de la mer ». L'idée n'était pas mauvaise en soi, mais assez utopique : qui pourrait encadrer efficacement une telle bande de hors-la-loi ? Les tentatives du prince se soldèrent donc d'abord par des échecs.

Le premier amiral des Gueux choisi par le Taciturne fut Adrien de Bergues, comte de Dolhain, en 1570. C'était un corsaire renommé, mais il avait un léger défaut pour un chef de guerre : il refusait obstinément de rendre des comptes sur ses activités. Guillaume le Taciturne dut donc le relever très vite de son commandement.

Il le remplaça par Ghislain de Fiennes, seigneur de Lumbres, qui fut chargé de mettre en œuvre une organisation très rigide : interdiction d'attaquer des navires autres que ceux du duc d'Albe et de ses amis, strict respect des lois de la guerre, embarquement obligatoire sur

chaque navire d'un ministre du culte chargé de prêcher la parole de Dieu et de maintenir la piété dans l'équipage, consignes sévères pour le partage des prises, etc. À cette réglementation draconienne s'ajoutaient des conditions de recrutement de plus en plus restrictives : obligation pour les capitaines d'être nés dans les Pays-Bas ; pour les matelots et les soldats, de faire preuve « d'un nom honnête et de bonne renommée » et de ne pas avoir subi de condamnation de droit commun. Toutes ces exigences portaient d'un bon sentiment mais elles étaient excessives et braquaient les marins ; trop c'est trop ; Guillaume le Taciturne dut faire marche arrière et choisir un amiral mieux adapté à la personnalité des Gueux de la mer.

Il le trouva en la personne de Guillaume II de la Marck, seigneur de Lumey,... une vraie brute ! On l'appelait Guillaume II pour le distinguer d'un autre Guillaume de la Marck aussi violent que lui : son grand-père, surnommé « le sanglier des Ardennes ». La Marck était le cousin du comte d'Egmont, condamné à mort par le duc d'Albe et exécuté à Bruxelles en 1568 ; il avait donc une vengeance à assouvir et n'allait pas s'en priver. Cette fois, les Gueux possédaient un amiral à leur image : brutal, sanguinaire et sans scrupules, qui finira par se faire bannir des Pays-Bas en 1576, en raison de ses atrocités.



Guillaume II de la Marck, seigneur de Lumey,
amiral des « Gueux de la Mer »

Avec un pareil chef, les Gueux de la mer purent laisser libre cours à leur haine des catholiques. Ils affichaient leurs devises sur les rebords de leur chapeau, par exemple : « En despit de la messe » (au mépris de la messe), ou bien celle-ci, illustrée par le croissant musulman : « Plutôt les Turcs que les Papistes ». On raconte qu'un de leurs capitaines, un certain Fokke Abels, arborait à la pomme de son mât un tabernacle de grande valeur ; à bord de son navire, on ne buvait que dans des calices sacrés, dérobés dans les églises ; quand un

prêtre tombait entre ses mains, sa cruauté dépassait « la fureur inhumaine des Turcs ». Un de ses confrères écrivit aux religieux d'un monastère qu'il venait d'attaquer : « Moi, capitaine Egbert Wybrantsen, je vous fais savoir que si vous ne m'avez pas, avant quatorze jours, envoyé la somme de 6 000 écus pour la rançon de votre supérieur, je le ferai pendre, ne dut-il plus rester abbé vivant au monde. »

Les navires de Gueux étaient, pour la plupart, de modestes bateaux de pêche ou des goélettes, tels qu'on en utilisait en mer du Nord, jaugeant de 40 à 240 tonneaux. On trouvait cependant parmi eux quelques navires marchands de plus belle taille, bâtiments capturés à l'ennemi ou achetés grâce au concours de riches sympathisants. Tous étaient armés de quelques canons dérisoires. Personne n'imaginait, en les voyant, qu'ils pouvaient intimider les navires de guerre de Philippe II et qu'ils constituaient le germe d'où allait naître bientôt la puissante marine néerlandaise. Maniée par des marins intrépides, cette poussière navale était pourtant une arme prodigieuse qui osait attaquer et qui savait se replier, quand il le fallait, dans des ports anglais ou français, pour se jouer de l'ennemi.

L'attaque de Brielle

L'hospitalité des ports anglais cessa en mars 1572, et ce fait nouveau devait modifier le cours de la guerre navale. La reine Elisabeth d'Angleterre – jusqu'alors bien contente de nuire aux Espagnols – céda à la pression de Philippe II et interdit l'accès de son littoral aux rebelles néerlandais.

Au moment où la reine prit cette décision, vingt-quatre navires néerlandais se trouvaient à Douvres, sous les ordres de Guillaume de la Marck et de Guillaume de Treslong. Ils furent obligés de déguerpir précipitamment sans pouvoir embarquer de vivres, car Elisabeth avait interdit qu'on leur en fournisse. Ils mirent le cap sur Enkhuizen, en Hollande, où ils espéraient trouver de l'aide, mais le vent contraria leur projet et les poussa vers la Zélande. Le mardi 1^{er} avril, ils se trouvaient à l'embouchure de la Meuse, face à Brielle, qui était la ville natale de Treslong et que celui-ci connaissait donc parfaitement.

Les Gueux de la mer étaient affamés, mais ils hésitaient à entrer dans le port de Brielle, ne connaissant pas les moyens de défense locaux. Le hasard les aida en la personne d'un marin de la ville qui, les ayant aperçus, prit sa barque et vint à leur rencontre. Treslong connaissait ce matelot nommé Koppelstock ; il l'emmena sur le navire de La Marck, et tous trois évaluèrent la faisabilité d'un débarquement. Militairement, la chose semblait aisée car la garnison espagnole était faible. Il suffisait donc de convaincre les autorités municipales de ne pas résister et de livrer la ville aux Gueux pour que l'opération se fasse sans effusion de sang.

Koppelstock servit d'ambassadeur ; il retourna à terre, se rendit auprès des magistrats et leur transmit la proposition de l'amiral : qu'ils livrent la ville sans résister et il ne leur sera fait aucun mal ; les Gueux n'avaient aucune mauvaise intention à leur égard et ne cherchaient qu'à les délivrer de l'opresseur espagnol ; s'ils n'acceptaient pas cet accord amiable dans les deux heures, les Gueux s'empareraient de Brielle par la force.

– Combien sont-ils ? s'inquiéta un magistrat

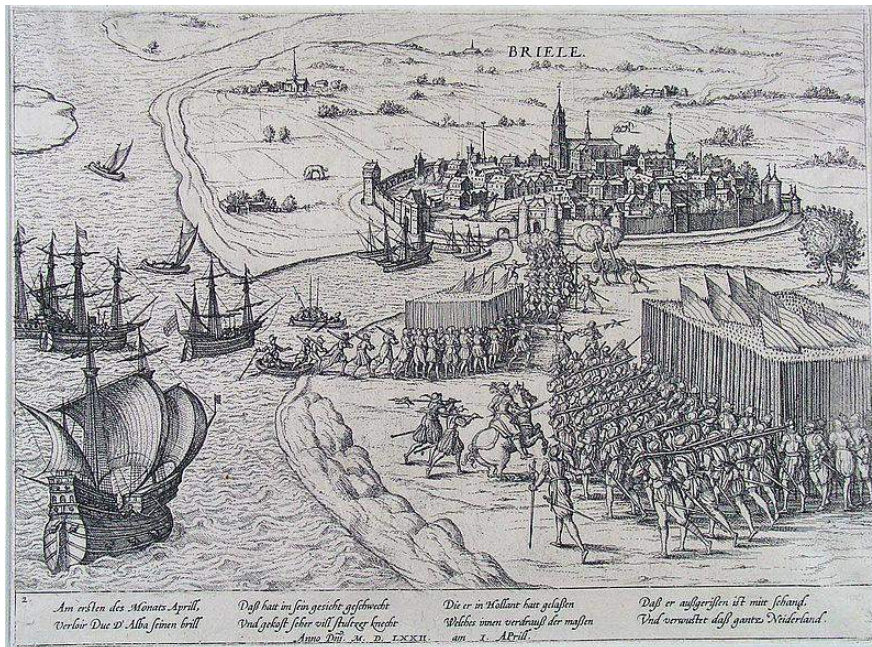
– Cinq mille, mentit Koppelstock.

Le chiffre impressionna les édiles qui acceptèrent d'envoyer deux députés à bord des navires corsaires, pour négocier avec La Marck.

Toutes les difficultés politiques étant aplanies, les Gueux débarquèrent. Une compagnie de soldats dirigée par La Marck réduisit facilement la garnison de la porte Nord ; une autre, dirigée par Treslong, la garnison de la porte Sud. Les deux groupes se rejoignirent bientôt au

centre de la ville. Brielle appartenait désormais aux rebelles : la première pierre de la république des Pays-Bas était posée.

Le succès des Gueux (terni seulement par quelques actes de pillage et de barbarie envers des prêtres) provoqua la colère immédiate du duc d'Albe. Il haussa d'abord les épaules avec dédain en grommelant : *Brielle es nada*, Brielle n'est rien, mais il était blessé dans son orgueil et déclencha aussitôt la riposte.



La prise de Brielle (par Frans Hogenberg)

Il ordonna au comte de Bossu, gouverneur de Hollande et de Zélande, de reprendre immédiatement Brielle. Bossu réunit à la hâte une dizaine de compagnies de la garnison d'Utrecht et se rendit sur l'île de Voorne, dans l'embouchure de la Meuse, où il arriva le jour de Pâques. De là, il somma les rebelles de rendre Brielle. N'obtenant pas de réponse, il s'appêta à assaillir la ville par le nord. Impossible ! Un sympathisant des Gueux avait brisé une digue, et l'accès de la cité était inondé. Bossu tenta alors une attaque par le sud, mais il se heurta à un violent barrage d'artillerie.

Pendant ce temps, les Gueux avaient mis le feu à plusieurs navires espagnols au mouillage de Voorne. Menacés par l'inondation, par le tir ennemi et par le risque de voir leurs navires flamber, les troupes du comte de Bossu se replièrent en toute hâte sur une chaussée qui commençait à être envahie par l'eau. De nombreux soldats glissèrent sur ce sol submergé et périrent au cours de leur retraite. Les survivants réussirent à atteindre les navires encore épargnés et à prendre le large.

C'était la deuxième victoire des Gueux : non seulement ils avaient réussi à prendre Brielle, ils avaient su aussi la garder. Sur ce dernier point, il faut d'ailleurs apporter une précision importante concernant le rôle joué par le comte de Treslong. Ce gentilhomme fut le véritable artisan de la victoire. En débarquant à Brielle, La Marck n'avait qu'un but : ravitailler son escadre. S'il avait été le seul décideur, il est fort probable qu'il eût abandonné la ville après l'avoir pillée. L'histoire de la république des Pays-Bas doit donc beaucoup à Guillaume de Treslong qui avait un sens plus élevé du devoir et qui sut faire pression sur l'amiral pour conserver la place et la défendre contre la riposte espagnole.

La victoire de Brielle fit rapidement tache d'huile : Flessingue, Veere, Arnemuiden, l'île de Walcheren se proclamèrent indépendantes dans les semaines qui suivirent.

Autre victoire dans le Zuiderzee

Après Brielle, les Gueux de la mer ne s'endormirent pas sur leurs lauriers. Dès l'année suivante, ils remportèrent plusieurs victoires navales sur les Espagnols.

A Flushing, le 17 avril 1573, la flotte hollandaise de Lieven Keersmaker battit l'escadre espagnole de Sancho d'Avila et s'empara de cinq navires. Quelques jours plus tard, le 22 avril, le même Sancho d'Avila fut battu à Borsele par les Gueux de l'amiral Worst.

Une nouvelle victoire des Gueux sur la flotte espagnole couronna l'année 1573, dans le Zuiderzee. Le Zuiderzee est une sorte de mer intérieure qui communique avec la mer du Nord et qui donne accès à de nombreux ports des Pays-Bas. La maîtrise de ce vaste plan d'eau était donc un atout majeur pour contrôler l'économie du pays. Le comte de Bossu y pénétra au début de l'automne avec ses navires de guerre, malgré les obstacles que les marins rebelles avaient disposés un peu partout pour contrarier sa navigation. Les Gueux, qui ne disposaient pas d'une force navale suffisante pour s'opposer de front à l'occupant, choisirent d'abord la guerre d'escarmouches. Le 11 octobre, pourtant, un vent favorable leur permit d'oser une attaque massive et inattendue. Les vingt-cinq petits navires de l'amiral Dirkzoon fondent sur les trente robustes bâtiments de guerre de l'armada espagnole. Après un engagement général violent mais bref, les navires espagnols prirent la fuite. Les Gueux les poursuivirent et en capturèrent cinq. Le reste de l'escadre parvint à s'enfuir, à l'exception du navire amiral au nom provocateur d'*Inquisition*, qui choisit de faire face.

Un combat acharné opposa alors ce grand bâtiment à quatre petits navires rebelles. L'un de ceux-ci fut bientôt démâté, mais les trois autres s'accrochèrent aux flancs du navire amiral. Les Gueux tentèrent plusieurs abordages, lancèrent des projectiles enflammés et engagèrent un combat sans pitié qui dura tout l'après-midi et toute la nuit suivante. Les quatre navires, collés les uns aux autres, dérivèrent de conserve sans qu'on tente de les diriger. Ils finirent leur course au petit matin sur un écueil proche du rivage, ce qui n'interrompit pas le corps à corps sanglant des équipages. Ce n'est que vers midi que le comte de Bossu comprit qu'il avait perdu toutes ses chances, et qu'il accepta de se rendre. Il fut fait prisonnier par les vainqueurs, avec 300 de ses hommes, et transféré à Horn.

Après la défaite du Zuiderzee, le duc d'Albe quitta les Pays-Bas et retourna dans son pays. Il fut remplacé par Don Louis Zuniga de Requesens, qui prit ses fonctions en janvier 1574. Bien que moins acharné que son prédécesseur, il souhaita inaugurer sa mission par une victoire navale susceptible de faire oublier la déroute du Zuiderzee. Son choix se porta sur la libération de Middelbourg, dont les habitants fidèles au roi d'Espagne étaient assiégés depuis près de deux ans par les Gueux de la mer. Dans cet objectif, il ordonna à l'escadre de Sancho d'Avila de faire route d'Anvers vers l'île de Walcheren. Arrivée là, cette flotte de 30 navires devait faire sa jonction avec celle de l'amiral de Glimes, constituée de navires plus petits mais plus nombreux, arrivant de Berg-op-Zoom. Après quoi, l'armée navale ainsi constituée ira libérer Middelbourg.

Dès qu'il eut connaissance de ce plan, le Taciturne rassembla sa flotte de Gueux sous les ordres de l'amiral Boisot, et l'envoya au devant de Glimes. La rencontre eut lieu devant Reimerswaal, le 29 janvier. Les Gueux encaissèrent des coups sévères ; plusieurs de leurs capitaines furent tués ; l'amiral Boisot lui-même perdit un œil. Ils se ressaisirent vite, cependant, prirent quinze vaisseaux et massacrèrent 1 200 hommes, provoquant la retraite du reste de la flotte espagnole. Quant à Sancho d'Avila, lorsqu'il apprit la déroute de Glimes,

il se replia en toute hâte vers Anvers. Les assiégés de Middelbourg, faute d'être secourus par les Espagnols, se rendirent aux rebelles quelques jours plus tard.

*

Les historiens ne sont pas d'accord entre eux pour dire quand prit fin l'épopée des Gueux de la mer. Au fil des mois et des victoires navales, les forbans de la première heure se coulèrent dans le moule de discipline et d'organisation qui a donné naissance à une grande marine de guerre. L'histoire des Gueux de la mer est une histoire courte, mais dont l'impact a eu des prolongements durables : en dix années (1566-1576), quelques centaines d'aventuriers avaient largement contribué à la mise en place de la République des Pays-Bas et à la création de sa marine. Guy Le Moing



QUI SE SOUVIENT DES « VÊPRES GRECQUES » ? (1^{er} décembre 1916)

J'ai retrouvé récemment dans mes papiers la copie d'une lettre du général Baumann (chef de la Mission Militaire Française à Corfou), datée du 5 décembre 1916, remerciant le commandant des forces de débarquement navales pour la participation de ses équipages à « l'opération du 1^{er} décembre ». Cette lettre avait été reproduite à bord du cuirassé *Bretagne* et remise à chacun des marins concernés. L'exemplaire que je possède m'a été donné par les descendants de l'un d'entre eux. Voir page suivante.

Ma première réaction, bien sûr, quand je l'ai lue, a été d'identifier cette « opération du 1^{er} décembre ». Je crois y être parvenu sans trop de difficultés. Il s'agit d'un débarquement effectué dans la capitale grecque, ce jour-là, par des troupes franco-britanniques. On le désigne sous les noms de « vêpres grecques », « vêpres athéniennes » ou « événements de novembre »¹.

Depuis le début de la guerre, la Grèce affirmait sa neutralité, mais la *Triple Entente*² suspectait le roi Constantin I^{er} d'entretenir des relations secrètes avec l'Allemagne. Durant l'été 1916, les relations se tendirent entre le roi et les « Alliés » ; en même temps, un gouvernement dissident (et pro-alliés) était formé à Athènes par un ancien Premier ministre.

Au début de l'automne, plusieurs bâtiments français (dont le cuirassé *Bretagne*) vinrent intimider les forces royalistes devant Le Pirée. Cette démonstration de force fut suivie, le 1^{er} décembre, par le débarquement à Athènes d'un contingent de soldats et de marins commandés par le vice-amiral Louis Dartige du Fournet. Il fut accueilli par le feu nourri des troupes royales grecques et mis en échec. Marins et soldats durent se rembarquer. Cinquante-quatre marins français perdirent la vie ce jour-là et une centaine d'autres furent blessés.

¹ Le nom de « vêpres grecques » ou « athéniennes » fait référence aux « vêpres siciliennes » de 1282, au cours desquelles les troupes du roi angevin Charles I^{er} furent massacrées en Sicile. Les Grecs parlent plutôt « d'événements de novembre » car le 1^{er} décembre de notre calendrier correspondait alors au 18 novembre du leur (calendrier julien).

² Alliance militaire entre la France, le Royaume Uni et la Russie impériale.

Mission Militaire Française

Corfou, le 5 Décembre 1916

Le Général de division Baumann, Chef de la
Mission Militaire Française de Corfou, à Monsieur le Commandant
du Corps de Débarquement, à bord du "Jean-Bart".

Mon cher Commandant,

J'ai voulu attendre quelques jours dans l'expectative des
événements qui auraient pu suivre notre opération du 1^{er} décembre, pour
vous dire combien j'ai apprécié le concours que m'ont apporté dans cette
circonstance vos compagnies de débarquement.

En vous adressant mes remerciements, je vous prie de les
transmettre aux troupes sous vos ordres et particulièrement à la compagnie
de la "Bretagne" qui s'est trouvée aux premiers rangs et qui, dans l'ignorance
absolue de ce qui pouvait survenir, s'est avancée vers l'obstacle avec une
craquerie et une décision qui ont été pour beaucoup dans le succès de
l'opération.

Je vous serre bien cordialement la main.

Digné: Baumann

Copie délivrée à Rodon, Abel - M^{et} canonnier
présent à la Compagnie de la "Bretagne", lors de l'opération
du 1^{er} décembre.

"Bretagne", le 6 décembre 1916
St Capitaine de la Compagnie,

J. Fingert



ACTUALITÉ MARITIME

L'histoire maritime de demain

Samedi 2 juin 2018 – Débarqués pour cause de maladie d'Alzheimer – Toute la presse d'aujourd'hui relate la mésaventure survenue à un couple de retraités partis faire une croisière en Méditerranée, à bord d'un navire de *MSC Croisières*. Ces deux passagers ont été débarqués en cours de route, sans ménagements ni compensations financières, sous prétexte que la femme souffrait de la maladie d'Alzheimer, et que cela posait « un problème de sécurité » ! Honteux : « Une inhumanité absolue » pour l'association France Alzheimer.

Dimanche 3 juin 2018 – Naufrage d'un bateau de migrants au large de la Tunisie : au moins cinquante morts – La presse dominicale annonce cet accident, survenu la veille au large de Sfax. Les sauveteurs ont ramené à terre 68 rescapés et ont repêché 48 corps. Les autorités tunisiennes sont pessimistes : « *Le bilan devrait s'alourdir à plus de 100 morts, précisent-elles, car le nombre total d'occupants du bateau était d'environ 200 personnes, selon les témoignages des rescapés.* »

Lundi 4 juin 2018 – De la levure de bière vieille de 220 ans, en provenance d'une épave – En février 1797, le trois-mâts *Sydney Cove*, venant de Calcutta, avait fait naufrage dans la tempête près de l'île Preservation, au nord de la Tasmanie. Dans ses cales se trouvaient du thé, du riz, du tabac, de l'alcool et quelques bouteilles de bière. Ces denrées ont été repêchées en 1990, et certaines étaient en bon état de conservation. Récemment, les chercheurs ont eu l'idée de récupérer et de mettre en culture des extraits de levure de la bière retrouvée. Ils ont ainsi réussi à refaire une bière, qui a été mise en vente récemment : « la bière de l'épave de la Préservation » (*The Wreck Preservation Ale*) – Information trouvée dans *Le Parisien* du 4 juin 2018.

Mardi 5 juin 2018 – Frégate Jean de Vienne – Le site Internet « Mer et Marine » communique : « Après 34 ans de service, la frégate anti-sous-marine *Jean de Vienne* a réalisé le 1^{er} juin sa dernière sortie à la mer. Après son retrait du service actif, prévu cet été, le bâtiment sera désarmé et intégré à terme à la filière de déconstruction des vieilles coques de la Marine nationale. »

Vendredi 8 juin 2018 – « La Méditerranée se noie dans le plastique » – Sous ce titre, le quotidien *Le Parisien/Aujourd'hui en France* consacre une demi-page à la pollution de la Méditerranée. Cet article s'appuie sur un rapport alarmant de WWF, qui indique que 500 000 tonnes de bouteilles, de sacs, de gobelets, de bouchons, de pailles y sont jetées chaque année. Plus grave encore : 130 000 tonnes de « micro-plastique » (des fragments inférieurs à 5 mm) y sont également déversés ; on en retrouve des traces dans les huîtres et dans les moules. La Méditerranée est plus polluée que les océans !

Mardi 12 juin 2018 – L'Aquarius interdit d'escale en Italie – Le nouveau gouvernement italien vient d'interdire l'accostage en Italie de l'*Aquarius*, bateau de l'ONG « SOS Méditerranée ». Ce bâtiment transporte 629 migrants, qu'il a recueillis au large de la Lybie. La décision de Rome, contraire aux lois européennes et au droit international, fait scandale en Italie même où les maires

de Naples, de Palerme et de Tarente se sont déclarés prêts à recevoir le bateau. Le gouvernement espagnol socialiste de Pedro Sanchez a proposé de l'accueillir à Valence.

Jeudi 14 juin 2018 – Un navire scientifique à voiles en projet – L'hebdomadaire *Le Marin* annonce que l'Institut franco-australien Nicolas Baudin s'apprête à construire un navire d'exploration à voiles, qui devrait entrer en service en 2020. Il portera le nom de *Scientist*.

Vendredi 15 juin 2018 – Trois nouvelles commandes de paquebots pour Saint-Nazaire – « Journée faste hier au chantier de Saint-Nazaire qui retrouvera dès le 1^{er} juillet son nom de Chantier de l'Atlantique. » lit-on dans le quotidien *Presse-Océan* du 15 juin. La compagnie MSC a confirmé la commande de deux paquebots de la série World Class, et a annoncé celle d'un nouveau géant de la classe *Meraviglia*. Ces trois bateaux représentent plus de trois milliards d'euros et du travail aux chantiers jusqu'en 2026.

Vendredi 15 juin 2018 – Utilisation des déchets de plastique comme carburant pour les bateaux – Le quotidien *Aujourd'hui en France* consacre un article au projet fou de quelques passionnés : construire un bateau dont les moteurs seront alimentés par un carburant issu des déchets de plastique. Grâce à la technique de la pyrolyse, précise le journal, les déchets en plastique récoltés par le bateau seront transformés à bord. Avec 1 kg de déchets, il est prévu de produire un litre de carburant. Un prototype nommé *Ulysse* est actuellement en projet ; il s'agit d'un catamaran qui devrait faire le tour du monde en 2020.

Jeudi 21 juin 2018 – Grave incident de tir à bord d'une frégate allemande – La frégate de défense aérienne allemande *Sachsen*, qui effectuait un exercice au nord du cercle polaire, a été victime d'un grave incident lors du tir d'un missile surface-air SM-2. L'engin n'est pas parti de son tube et a pris feu. La prompt réaction de l'équipage a permis de maîtriser l'incendie. Deux blessés légers.

Samedi 23 juin 2018 – Journée Nationale des Sauveteurs en Mer – La SNSM a organisé le 23 juin une journée d'accueil du public dans ses stations de la Méditerranée, de l'Atlantique et de la Manche. Au programme du lendemain : la descente de la Seine en paddle, du pont de Grenelle au pont de Sèvres à Paris.

Lundi 25 juin 2018 – Après l'*Aquarius*, le *Lifeline* – C'est au tour du navire *Lifeline*, affrété par l'ONG allemande du même nom, d'être bloqué en Méditerranée, faute de pouvoir accoster en Italie... ou ailleurs. 239 migrants se trouvent à bord, dont 14 femmes et 4 bébés.



PHILATÉLIE MARINE

Des marins, des bateaux, ... des timbres

Nous avons mentionné, page 13, la fin de carrière de la frégate *Jean de Vienne*. Ceci nous donne l'occasion d'évoquer en quelques mots le brillant amiral dont elle porte le nom et de présenter un timbre qui lui a été dédié à l'occasion du 600^{ème} anniversaire de sa naissance.

Jean de Vienne (France, 1942)



Timbre émis par la France pour commémorer le 600^{ème} anniversaire de la naissance de l'amiral Jean de Vienne (1341-1396), mais dont l'émission fut retardée jusqu'en 1942. Sa valeur faciale était de 1 F 50, avec une surcharge de 8 F 50 au profit des œuvres sociales de la Marine.



Jean de Vienne
(France, 1942)

Quand Charles V monta sur le trône de France, en 1364, la guerre de Cent Ans durait depuis plus d'un quart de siècle, et l'Angleterre dominait largement la situation. Le jeune roi comprit que la France avait besoin d'une marine forte pour vaincre son puissant ennemi. Il décida donc de relancer la construction navale, de réformer l'institution existante et, surtout, de confier cette arme à un homme de guerre intègre et courageux.

Il choisit Jean de Vienne, un chevalier franc-comtois qui s'était distingué par sa bravoure sur les champs de bataille, et qui s'était familiarisé avec la mer à l'occasion d'une croisade. Il le nomma amiral de France en 1373. Le choix était bon : Jean de Vienne redonna à la marine de France l'éclat qu'elle avait perdu. Durant l'été 1377, il mena une campagne navale très meurtrière contre l'Angleterre. L'année suivante, il s'empara de la forteresse de Pont-Audemer, détenue par les Anglais, et vainquit la flotte ennemie à Cherbourg. On l'a surnommé « le du Guesclin de la mer ».

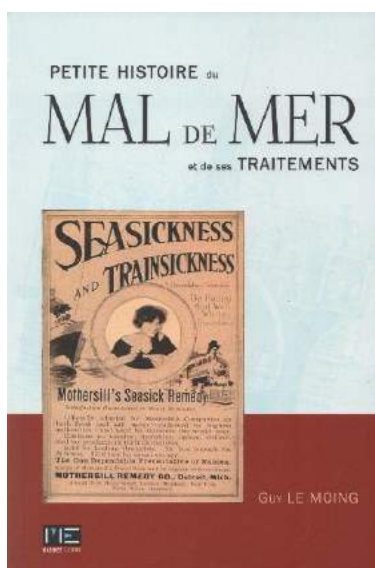
Après la mort prématurée de Charles V, en 1380, Jean de Vienne continua son action au service au nouveau roi. Il tenta même un débarquement grandiose en Angleterre en 1385. Quelques années plus tard, toutefois, la folie du roi Charles VI modifia le cours de la guerre et les missions de l'amiral. C'est sur un champ de bataille, pourtant, qu'il trouva la mort : en combattant les Turcs à Nicopolis en 1396. Guy LE MOING



LE MAL DE MER

Conférence

Il y a quelques années, j'ai consacré un livre à ***La Petite Histoire du Mal de Mer et de ses traitements***, livre qui a été couronné par l'Académie de Marine en 2014. Je ferai une conférence sur ce sujet le jeudi 9 août à 20 h 30 à l'espace culturel de Préfailles (Loire-Atlantique). Si vous êtes dans la région, venez nombreux.



Cette conférence n'a aucune prétention médicale, car je n'ai pas de compétences dans ce domaine. Je m'attacherai surtout à l'aspect historique du phénomène : son lourd impact sur les armées en déplacement (en particulier lors du débarquement de 1944), et sur le transport des passagers par paquebots, à la grande époque des *transatlantiques*. Je parlerai ensuite de la recherche de solutions – parfois pittoresques. Solutions techniques visant à améliorer la stabilité des navires. Solutions médicales visant à soulager les malades. Je terminerai en parlant de la situation actuelle.



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