

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 4

Septembre 2018

SOMMAIRE

Bonjour !.....	1
Quand des escadres entières se jettent sur les récifs	1
Un canular des années 1960 : La communication par télépathie avec les sous-marins	6
Naufrageurs et pilleurs d'épaves.....	9
Actualité maritime	14
Le courrier des lecteurs	15
Philatélie marine	17
Merci de vos encouragements	20

BONJOUR !

Je poursuis la publication de SILLAGES avec une nouveauté qui me tenait à cœur : j'ai ouvert une rubrique intitulée : « Le courrier des lecteurs ». J'avais toujours rêvé de créer un trait d'union entre des passionnés d'histoire maritime. Les premiers numéros de SILLAGES m'ont permis d'en rencontrer quelques-uns. Le niveau et la variété de leurs compétences dépassent toutes mes espérances. J'ai donc décidé de leur donner la parole. N'hésitez pas à m'écrire : les colonnes de SILLAGES sont ouvertes à tous les lecteurs !

QUAND DES ESCADRES ENTIÈRES SE JETTENT SUR LES RÉCIFS

La mise à la côte d'un navire isolé, venant se briser sur les hauts-fonds à la suite d'une erreur de navigation de son capitaine, est un fait-divers souvent tragique. La mise à la côte d'une escadre entière, victime d'un chef de file incompetent, est un phénomène heureusement plus rare. L'histoire maritime en a connu néanmoins plusieurs exemples ; nous en citerons trois, particulièrement spectaculaires.

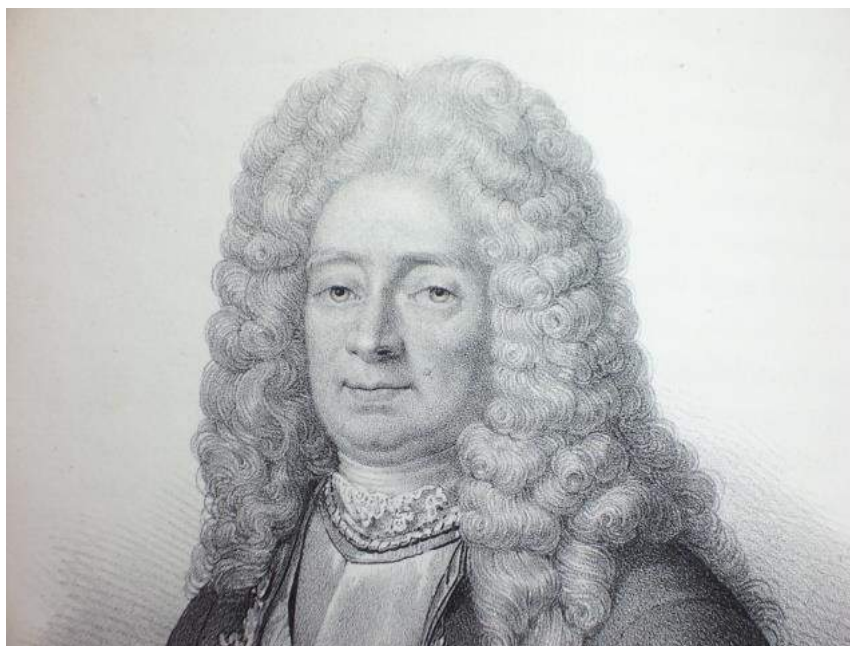
Le vice-amiral d'Estrées mène son escadre sur les rochers (11 mai 1678)

Jean d'Estrées était né en 1624 dans une famille picarde qui devait une grande partie de sa puissance à la célèbre Gabrielle d'Estrées, favorite d'Henri IV. Jean était le neveu de cette femme ; il fit une carrière précoce et rapide dans le métier des armes : colonel à 13 ans, maréchal de camp à 25, lieutenant général à 33. Il passa ensuite dans la Marine et fut nommé vice-amiral en 1669. La guerre de Hollande, qui commença en 1672, allait lui donner l'occasion de briller dans sa nouvelle arme.

Au début de l'année 1677, Jean d'Estrées tenta, sans succès, de s'emparer de l'île hollandaise de Tobago, dans les Antilles. Il y revint à la fin de l'année, se rendit maître de Tobago, et se fixa pour nouvelle cible l'île de Curaçao. Pour être plus sûr d'atteindre cet objectif, il demanda l'aide des flibustiers de la mer des Caraïbes ; une douzaine de leurs navires se joignirent à la flotte française.

Jean d'Estrées était un « fonceur » ; il avait l'esprit offensif et aventureux, ce qui lui faisait parfois oublier la prudence. Si l'on se fie au rapport accablant de son capitaine de pavillon, le sieur de Méricourt, le vice-amiral manqua totalement de sagesse durant cette opération. Il refusa l'aide d'un pilote compétent, il négligea l'avis de ses officiers et se montra arrogant vis-à-vis d'eux lorsqu'ils attirèrent son attention sur les risques encourus. « Laissez-vous conduire, ce sont mes affaires » leur répétait-il en haussant le ton.

Le résultat ne se fit pas attendre : dans la soirée du 11 mai 1678, la flotte française se jeta sur les récifs de l'île de Las Aves, « l'île des Oiseaux ». Sept vaisseaux de ligne s'y brisèrent¹, ainsi que trois navires de flibustiers, trois bâtiments de transport et une flûte, soit quatorze navires sur les dix-huit que comptait l'escadre. Cinq cents marins perdirent la vie cette nuit-là, sans compter ceux qui moururent les jours suivants des suites de la catastrophe. Cinq cents canons, environ, furent engloutis.



Le vice-amiral Jean d'Estrées

¹ Le *Terrible* (navire amiral), le *Tonnant*, le *Prince*, le *Belliqueux*, l'*Hercule*, le *Défenseur* et le *Bourbon*.

**Le rapport de M. de Méricourt,
capitaine du *Terrible***

Le capitaine de pavillon du vice-amiral d'Estrées a rédigé un rapport accablant sur le comportement de son chef. En voici de courts extraits :

« Quand j'osais lui représenter quelque chose que je croyais utile, il me rebutait bien fort, me disant 'Est-ce que je ne sais pas cela ?', et d'autres fois (parce que cela est arrivé plus de dix fois) : 'Mettez-vous en tête une fois pour toutes que je sais cela comme vous et qui que ce soit de la marine, et peut-être mieux.', en me mettant quelquefois par le bras hors de sa chambre en me disant : 'Laissez-vous conduire, ce sont mes affaires.'

Quand le bruit courut que M. le vice-amiral allait à Curaçao, je pris la liberté de lui dire que c'est une méchante rade, où il ne peut tenir que 18 ou 20 bâtiments grands et petits, et que celle de Porto Rico est très bonne. Il se fâcha un peu, me disant qu'il ne fallait pas m'ingérer de lui donner des avis, qu'il irait sous voile où il voulait aller, et qu'il voulait appareiller à minuit qui était du 5 au 6 mai, et donna la route par la Guadeloupe.

.....
Le lendemain, je pris la liberté de dire à M. le vice-amiral qu'il se souvînt s'il lui plaisait de faire venir un pilote expérimenté. Il me repartit de mettre le pavillon de conseil pour appeler les capitaines. Il ne fut pourtant mis aucune chose en délibération. M. le vice-amiral donna ses intentions, signa au major pour les donner aux capitaines qui étaient pour le commandement des troupes, et ne pas piller.

M. le comte de Sourdis prit une carte pour raisonner avec d'autres sur la route, mais le vice-amiral la referma, disant : 'Nous savons cela', et comme quelques-uns voulurent apporter quelques difficultés à cette entreprise, M. le vice-amiral dit : 'Il n'en faut apporter aucune, c'est l'ordre du roi.' Cela ferma la bouche à tous. [...]

Méricourt

(A.N., Marine, B4 8, fol. 261-274)

On dit que Colbert, apprenant la nouvelle, piqua une colère terrible¹. Il ouvrit une enquête et envoya un convoi sur place pour récupérer tout ce qui était récupérable. Cette mission, commandée par le marquis de Langeron, repêcha 364 pièces d'artillerie et 3 000 boulets.

Le vice-amiral d'Estrées ne fut pas inquiet : trois ans plus tard, il fut même nommé maréchal de France !

Quatre vaisseaux britanniques à la côte ! Le désastre naval des Sorlingues (2 novembre 1707²)

En 1707, durant la guerre de Succession d'Espagne, une flotte britannique commandée par Sir Cloudesly Shovell était allée attaquer Toulon. Sa mission accomplie, elle avait reçu l'ordre de regagner Portsmouth. Les quinze vaisseaux de Shovell, accompagnés de quelques navires plus petits, firent une brève escale à Gibraltar et entrèrent dans l'Atlantique. Ils

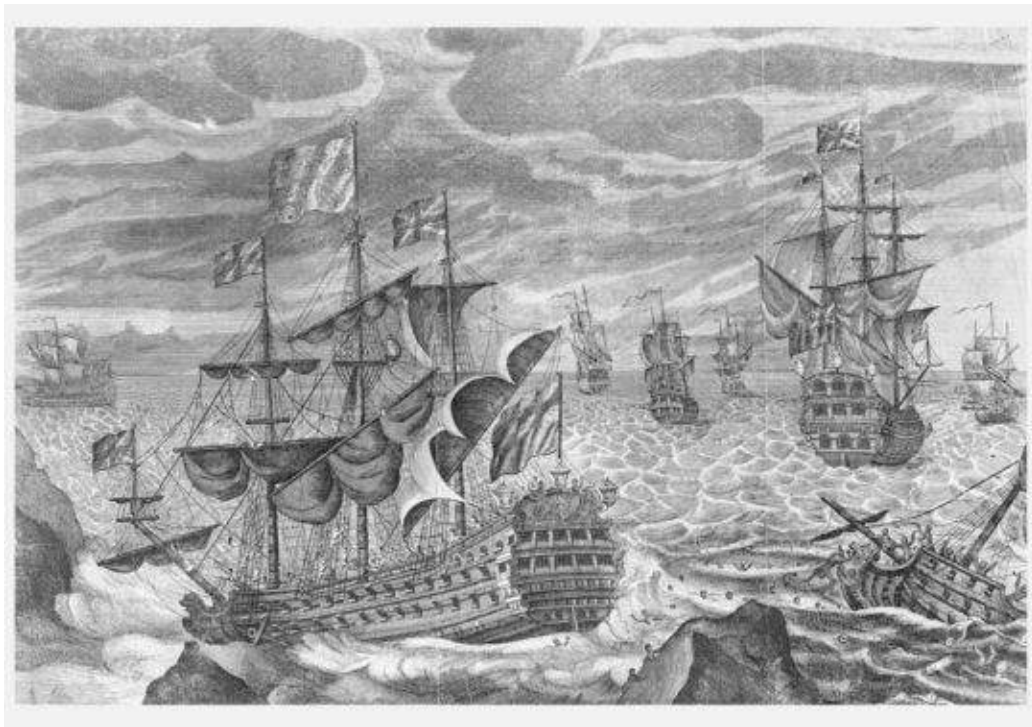
¹ Dans un article paru dans *Historia* n° 630, l'historienne Martine Acerra estime le bilan financier de la catastrophe à un huitième du coût de la construction du château de Versailles !

² 2 novembre (dans le calendrier grégorien) ou 22 octobre (« vieux style »).

rencontrèrent du mauvais temps dans le golfe de Gascogne, ce qui les dévia de leur route et empêcha pendant plusieurs jours toute observation astronomique.

Durant la journée du 2 novembre, la plupart des pilotes pensaient être au niveau d'Ouessant alors qu'ils approchaient des Sorlingues. Shovell donna l'ordre de faire route au nord-est pour entrer dans la Manche.

Les navires de tête se trouvèrent bientôt au milieu des rochers, et quatre d'entre eux s'y brisèrent : les vaisseaux HMS *Association* (navire amiral), HMS *Eagle*, HMS *Romney* et le brûlot HMS *Firebrand*. Les capitaines de plusieurs autres navires eurent la présence d'esprit et le temps nécessaire pour éviter la catastrophe ; ils s'en tirèrent avec, au pire, quelques dégâts matériels.



La catastrophe des Sorlingues

Le nombre des victimes de ce désastre n'a jamais été déterminé avec certitude : les estimations varient entre 1 400 et 2 000 morts. L'amiral Shovell, ainsi que tous les autres marins du HMS *Association*, a perdu la vie dans le naufrage.

Quelques légendes à propos du désastre des Sorlingues

Le désastre des Sorlingues a beaucoup frappé l'imagination des contemporains. Ceux-ci se racontaient plusieurs histoires, sans doute légendaires :

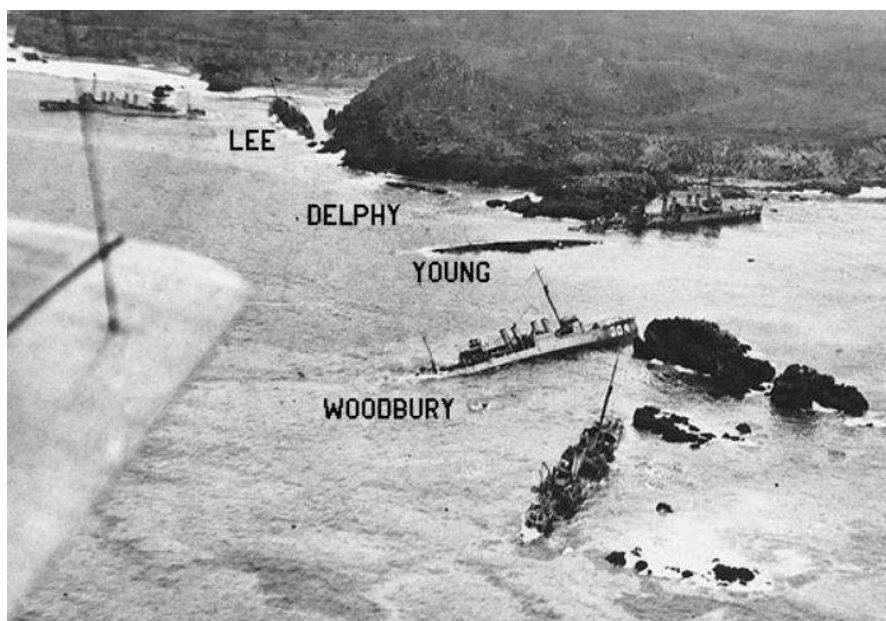
- L'une d'elles affirmait qu'un matelot de l'*Association* – originaire des Sorlingues – avait alerté Shovell du danger. L'amiral l'aurait fait pendre à la vergue de misaine pour « incitation à la mutinerie » !
- Une autre histoire prétendait que Shovell n'était pas mort noyé, mais que son corps, inconscient, avait été jeté par les flots sur une île voisine ; là, une femme l'aurait assassiné pour lui voler sa bague.

Sept destroyers U.S. se jettent ensemble sur la côte de Californie à Honda Point (8 septembre 1923)

Le samedi 8 septembre 1923, quatorze destroyers U.S. fonçaient dans la brume, le long des côtes de Californie, près de Santa Barbara. Ils effectuaient un exercice de vitesse et de navigation... une navigation pour le moins imprécise puisqu'elle les conduisit droit à la côte ! Les sept premiers navires de la file se précipitèrent dans les rochers ; les sept suivants parvinrent, in extremis, à les éviter. Bilan de cet incroyable cafouillage : vingt-trois morts et sept navires détruits.

Le *Delphy* s'empala le premier sur les rochers. Arrivait ensuite le *SP Lee* ; il frôla le *Delphy* au passage et alla s'échouer le long du rivage. Le troisième était le *Young* ; il s'éventra au sommet d'une roche et prit une gîte spectaculaire ; plusieurs de ses marins furent précipités à la mer et se noyèrent. Ce fut ensuite le tour du *Woodbury*, du *Nicholas*, du *Fuller* puis du *Chauncey*. Les navires suivants parvinrent par miracle à éviter le désastre. Le *Delphy*, après avoir tenté vainement de se déséchouer, se cassa en deux. Les secours s'organisèrent aussitôt depuis les destroyers indemnes, quelques navires de pêche et la terre ferme. Ils permirent de sauver les équipages, à l'exception de vingt-trois marins.

A qui la faute ? Dans un premier temps, on attribua l'accident aux grands désordres océanographiques qui avaient perturbé le Pacifique, après le séisme du Japon¹. Pour confirmer cette interprétation, on cita l'exemple du paquebot américain *Cuba* qui s'était mis à la côte, dans le brouillard, sur l'île de San Miguel, à quelques milles de là. Le conseil de guerre ne retint pas cette explication et prononça de lourdes sanctions contre les officiers responsables de la flottille de destroyers. Il leur reprocha un manque de prudence caractérisé, compte tenu des dangers de la côte et de l'incertitude sur la vitesse des navires, sur la direction des courants marins et sur la fiabilité des relèvements radio. Les sept épaves furent vendues quelques mois plus tard et conduites à la démolition. Guy LE MOING



Les épaves de Honda Point

¹ Durant la semaine du 1^{er} au 8 septembre 1923, un tremblement de terre d'une violence exceptionnelle a ravagé le Japon, détruisant presque entièrement Tokyo et Yokohama.



UN CANULAR DES ANNÉES 1960 :

La communication par télépathie avec les sous-marins en plongée

Le 21 janvier 1954 est une date importante dans l'histoire de la marine : c'est ce jour-là que fut lancé le premier sous-marin nucléaire de tous les temps, le *Nautilus*. Ce navire révolutionnaire appartenait à l'U.S. Navy. Il avait été construit par un chantier naval de Croton, dans le Connecticut. Sa propulsion nucléaire lui assurait des performances remarquables : il pouvait rester plusieurs semaines en plongée et parcourir des distances exceptionnelles. Le 3 août 1958, par exemple, il devint le premier sous-marin à atteindre le pôle Nord, en passant sous la calotte de glace qui recouvre les mers polaires. Son commandant de l'époque, William R. Anderson, en tira une certaine notoriété.

Au lendemain d'un tel exploit, les spécialistes du monde entier se posaient une question technique ardue : comment faisaient les autorités navales américaines pour communiquer avec l'équipage ? Les ondes radio ne pénètrent pas sous la mer, et le sous-marin n'est pas censé sortir une antenne à la surface... surtout lorsqu'il se trouve sous la calotte glaciaire ! En cette période de guerre froide, les responsables américains n'étaient pas bavards sur leurs secrets techniques, et les curieux s'interrogeaient en vain.



Le sous-marin USS *Nautilus* (SSN-571)

C'est dans une publication française qu'ils trouvèrent une première réponse. La revue *Science et Vie* datée de février 1960 comprenait en effet un article surprenant, intitulé *Le Secret du Nautilus*. Son auteur, Gérald Messadié, y dévoilait une méthode prometteuse pour communiquer avec les sous-marins en plongée : la télépathie. La même année, cette thèse fut reprise dans un ouvrage à succès, *Le Matin des Magiciens*, de Louis Pauwels et Jacques

Bergier, paru chez Gallimard. Les auteurs expliquaient comment un étudiant nommé Smith communiquait depuis la terre avec un marin nommé Jones, embarqué à bord du *Nautilus* :

« Deux fois par jour, pendant les seize jours que dura l'expérience, enfermé dans une pièce d'où il n'est jamais sorti, le sujet Smith se plaçait devant un appareil automatique à battre les cartes. À l'intérieur de cet appareil, dans un tambour, un millier de cartes étaient agitées. Il s'agissait, non pas de cartes à jouer ordinaires, mais de cartes simplifiées, dites cartes de Zener. Ces cartes, employées depuis longtemps pour les expériences de parapsychologie, sont toutes de même couleur. Elles portent un des cinq symboles suivants : trois lignes ondulées, cercle, croix, carré, étoile. Deux fois par jour, sous l'action d'un mouvement d'horlogerie, l'appareil éjectait une carte, au hasard, à une minute d'intervalle. Le sujet Smith regardait fixement cette carte en tâchant d'y penser intensément. À la même heure, à 2 000 kilomètres de distance, à des centaines de mètres de profondeur sous l'océan, le lieutenant Jones essayait de deviner quelle était la carte que regardait le sujet Smith. Il notait le résultat et faisait contresigner la feuille d'expérience par le commandant Anderson. *Sept fois sur dix, le lieutenant Jones devina juste.* [...] L'étude de la parapsychologie entraînait enfin dans une phase scientifique. »¹

Cette expérience, précisaient les auteurs, ne pouvait pas être truquée. Elle était placée sous l'autorité d'un officier au-dessus de tous soupçons, le colonel William H. Bowers, directeur des sciences biologiques au Centre de Recherches des Forces aériennes des États-Unis.

Toujours selon les auteurs français de cette « révélation », l'affaire aurait pris naissance en 1957, lorsque la Rand Corporation² aurait remis un rapport au président Eisenhower pour encourager la recherche dans ce domaine. Après quelques hésitations, le gouvernement américain aurait fini par se laisser convaincre, à l'exemple de quelques grandes firmes industrielles (*General Electric, Westinghouse, Bell Telephone*) dont on disait qu'elles avaient entrepris des recherches dans le domaine de la télépathie.

Il semble bien, en effet, que Westinghouse avait entrepris ce genre de recherches : un article du *New York Herald Tribune* du 3 novembre 1958 évoque ces travaux et les qualifie de « très prometteurs », mais on n'en entend guère parler par la suite. La *Newsletter of the Parapsychology Foundation* (janvier-février 1959) qualifie de « prématurées » toutes les conclusions qu'on pourrait tirer de ces études. La même revue signale que *Bell Telephone* a abandonné ses propres recherches dans le domaine de la télépathie.

Interrogées sur les prétendues expériences du *Nautilus*, les autorités navales américaines les ont niées fermement, mais leur réponse ne convainquit personne, comme tous les démentis officiels. Que pouvait faire l'administration, sinon nier une expérience secrète ?

Le commandant du *Nautilus*, William R. Anderson, ayant pris sa retraite quelques années plus tard, on l'interrogea également. Sa réponse fut claire : « Le *Nautilus* participait à une large variété d'activités, mais il est certain que celles-ci ne comprenaient aucune expérience en télépathie mentale ». Il précisait, en outre, qu'à la date du 24 juillet 1959 (date donnée par les auteurs français pour le démarrage de l'expérience), le sous-marin n'était pas en mer mais en cale sèche à Portsmouth (New Hampshire), pour des travaux d'entretien. En outre, ce n'est pas lui qui commandait le navire à cette époque, mais le commandant Lando W. Zech.

¹ Louis PAUWELS et Jacques BERGIER, *Le Matin des Magiciens*, Gallimard, 1960.

² La Rand (« Research AND Development ») est une institution de conseil fondée en 1946 pour conseiller le gouvernement américain, et en particulier l'armée, dans ses orientations techniques et stratégiques. Il s'agit d'un « laboratoire d'idées » (*Think Tank*) au service des dirigeants.

Comment réagirent Messadié, Pauwels et Bergier à ces démentis ? On le sait par un article paru dans le magazine *The Week* du 8 septembre 1963. Selon l'enquête menée par les journalistes de cette revue, ils reconnurent avoir travaillé à partir de rapports non vérifiés. Ils n'étaient même pas sûrs du nom du sous-marin concerné. C'est eux qui avaient parlé du *Nautilus* « parce que c'est le plus connu du public français ».

De son côté, le colonel Bowers de l'U.S. Air Force, censé être le maître d'œuvre de l'expérience de télépathie, avait également démenti toute participation : « L'expérience à laquelle je suis supposé avoir participé n'a jamais eu lieu... Je n'ai jamais été affecté au Laboratoire Westinghouse. En réalité, le 25 juillet 1959, j'étais en poste à l'Université de l'Air, Maxwell AFB, Alabama, sans la moindre relation avec des recherches paranormales. »

Cet ensemble de témoignages met à mal la séduisante histoire d'une expérience réussie de communications télépathiques. L'affaire eut cependant un prolongement... en URSS.

*

Dans l'URSS de l'époque stalinienne, l'étude de la parapsychologie était considérée comme une atteinte délibérée à la doctrine matérialiste du communisme ; elle était tout simplement interdite. Ce tabou fut lentement levé après la mort de Staline, survenue en 1953. Le KGB et les services secrets soviétiques commencèrent alors à s'intéresser aux applications militaires du paranormal.

L'un des promoteurs les plus convaincus de ce nouvel axe de recherche fut le professeur Leonid L. Vasiliev, qui était chef du Département de Physiologie à l'Université de Leningrad. L'article de *Science et Vie* et *Le Matin des Magiciens* arrivaient à point pour alimenter ses réflexions. Dès le mois d'avril 1960, il s'adressait en ces termes à un groupe de scientifiques :

« Nous entreprenons des recherches intensives, interdites jusqu'à présent sous le régime de Staline. Aujourd'hui la marine américaine teste la télépathie sur ses sous-marins nucléaires. Il y a plus d'un quart de siècle, des savants soviétiques ont conduit des recherches fructueuses dans ce domaine. Il est urgent que nous nous débarrassions de nos préjugés. Nous devons à nouveau nous plonger dans l'exploration de ce champ vital. »

Ce fut le point de départ d'un brusque engouement des scientifiques soviétiques pour l'étude des phénomènes paranormaux, et surtout pour leurs applications militaires. Les instituts de recherche se multiplièrent, stimulés par l'avance supposée des Américains. Dans un ouvrage intitulé *Expériences en Influence à Distance*, Vasiliev écrivait, en 1962 :

« Cette expérience [celle du *Nautilus*] montre – et c'est là que réside sa principale valeur – que l'information télépathique peut être transmise sans perte à travers une couche épaisse d'eau, et à travers l'enveloppe métallique fermée d'un sous-marin, c'est-à-dire à travers des substances qui perturbent gravement les communications radio. De tels matériaux absorbent complètement les ondes courtes et partiellement les ondes moyennes, ces dernières étant considérablement atténuées, alors que le facteur (encore inconnu de nous) qui transmet la suggestion les pénètre sans difficulté. » soviétiques y crurent

Au début, de nombreux chercheurs soviétiques s'engagèrent dans cette voie, et il y eut quelques annonces prometteuses. Dès 1963, Vasiliev lui-même affirma avoir conduit avec succès des expériences de télépathie entre Leningrad et Sébastopol, c'est-à-dire sur une distance de plus de 2 000 km (avec l'aide, il est vrai, d'un émetteur UHF). Des exercices de télépathie furent alors inclus dans les programmes d'entraînement des cosmonautes. Puis le sensationnel s'estompa peu à peu, pour faire place à un silence révélateur.

*

La télépathie a mauvaise réputation dans la communauté scientifique, où la plupart des chercheurs doutent de sa réalité. Si l'expérience du *Nautilus* avait réellement eu lieu, et si elle avait réussi, cette technique aurait fait un grand pas dans l'esprit des ingénieurs. Il faut reconnaître que ce n'est pas le cas. La prétendue démonstration n'était sans doute qu'un canular et, malgré les recherches soviétiques ultérieures, nul n'a entendu parler d'un résultat spectaculaire et fiable de cette méthode de communication. Une autre fois, peut-être. Guy LE MOING



NAUFRAGEURS ET PILLEURS D'ÉPAGES : Le droit « de bris » ou « de lagan » au Moyen Âge

À chaque marée, l'océan rejette sur le rivage des débris de toutes sortes. On leur donne aujourd'hui le nom de « laisse de mer » ; on les appelait autrefois « varech¹ » ou « lagan ». Ces débris sont parfois précieux, et la question se pose alors de savoir à qui ils appartiennent. Ce fut souvent le cas au Moyen Âge – et bien longtemps après – à des époques où le lagan pouvait être une riche aubaine pour les riverains (marchandises jetées à la mer par les marins, épaves de navires, cétacés échoués, etc.). Il était alors l'objet de la cupidité des populations locales et de leurs seigneurs, ainsi que d'abus parfois criminels, que les autorités civiles et religieuses s'efforcèrent sans grand succès d'interdire.

Origines du droit de lagan

Durant l'Antiquité, le cabotage était la forme la plus fréquente de navigation, ce qui exposait les marins à des risques accrus de mise à la côte. Depuis la nuit des temps, sur les rives de la Méditerranée, le pillage des épaves échouées était considéré comme un droit naturel. Les autorités romaines promulguèrent plusieurs lois pour abolir cet usage, mais elles n'y parvinrent jamais vraiment. L'empereur Constantin entreprit sa suppression comme contraire aux principes de la chrétienté, sans plus de succès.

Sur le littoral atlantique, les invasions vikings donnèrent au droit de pillage une justification nouvelle. Les hommes du Nord étaient si cruels vis-à-vis des populations côtières, que, si l'un de leurs navires venait à s'échouer, il ne semblait répréhensible à personne de le piller... ni de tuer d'éventuels survivants.

L'installation du système féodal en Occident, à partir du IX^e siècle, vint mettre un peu d'ordre dans les pratiques antérieures. Il ne supprima pas toutefois le pillage des épaves, mais le réglementa. La principale réforme, en pratique, fut qu'il ne s'exerça plus au bénéfice du peuple, mais au bénéfice des seigneurs. Ainsi naquit un « droit de bris » ou « droit de lagan », qui n'était pas plus moral qu'avant, mais qui avait changé de bénéficiaires plus que de méthodes. Ce droit, légèrement variable selon les coutumes locales, donnait au seigneur,

¹ Le mot « varech » désigne aujourd'hui les algues laissées par la mer (le goémon) ; à l'origine, il s'appliquait à tous les objets flottant librement sur les vagues.

propriétaire d'un fief côtier, la faculté de s'emparer des navires qui venaient d'échouer sur le rivage.

Le seigneur pouvait, s'il le souhaitait, concéder ce droit, en tout ou en partie, à des communautés implantées sur son fief. En Bretagne, par exemple, le comte de Léon donnait à l'abbaye de Saint-Mathieu la propriété des dépouilles de ceux qui venaient périr sur les côtes voisines et le dixième du produit de la coque, du gréement et de la cargaison des navires naufragés. Les neuf autres dixièmes revenaient au comte¹.

À l'inverse, un seigneur pouvait céder un fief à autrui, tout en conservant pour lui-même le droit de lagan. En 1257, par exemple, Jeanne, comtesse de Ponthieu, cédait une seigneurie à l'un de ses parents tout en se réservant « le droit de lagan ou d'épave, la garenne, les baleines et autres poissons royaux.² »

Le droit de bris, déjà odieux en lui-même, donnait lieu à de multiples abus qui en aggravaient encore la bassesse et l'assimilaient à une forme de piraterie.

Les abus du droit de bris ou de lagan

Le droit de bris ou de lagan donnait lieu à plusieurs types d'abus ; les plus fréquents consistaient :

- À provoquer volontairement les naufrages.
- À tuer ou rançonner les survivants.
- À s'attaquer à des navires en difficultés, non encore naufragés.

La mise à la côte d'un navire était une aubaine pour un seigneur du littoral. On cite souvent ce baron breton qui déclarait à qui voulait l'entendre, en parlant d'un écueil : « J'ai là une pierre plus précieuse que celles qui ornent la couronne des rois.³ » La tentation était grande, pour certains, de dérouter les navires vers les zones dangereuses. Il suffisait, pour cela, de faire des signaux trompeurs qui égaraient dans la nuit les marins de passage.

À Bercq, au Moyen Âge, un guetteur surveillait la mer du haut du clocher-phare de l'église et communiquait par signaux lumineux avec les marins. Il ne le faisait pas toujours très honnêtement : « La tradition locale rapporte que dans les temps reculés les garde-signaux exécutaient de fausses manœuvres pour faire échouer les bateaux étrangers.⁴ » Une étymologie (sans doute fantaisiste) du mot « Bercq » évoque d'ailleurs le droit de lagan ; elle affirme que : « Il y a des siècles, lorsque la mer entourait Bercq, un navire du nom de l'*Arche* vint échouer dans la partie sud, à quatre kilomètres du clocher. Quelques habitants, pour en recueillir les épaves, se servirent du petit bateau de l'*Arche* et l'appelèrent dans leur patois *s'tio barco*, d'où vient le nom de Bercq.⁵ » L'explication est douteuse, mais elle confirme la pratique du droit d'épave dans le Ponthieu.

Une autre pratique médiévale, pour tromper les marins, aurait consisté à attacher un fanal aux cornes d'une vache, et à promener l'animal pour simuler le feu de position d'un bateau. Les Bretons avaient la réputation d'utiliser ce stratagème, bien qu'aucune preuve formelle n'en soit établie. L'un de leurs bardes – Théodore Botrel – a cependant versifié sur ce sujet :

*Simulant un navire en berne
Balançant doucement ses feux,
Nous n'attachons plus la lanterne*

¹ Louis DUJARDIN : *Le Conquet et Saint-Mathieu au bout du monde*, in « Les Cahiers de l'Iroise » n°50, 1966.

² DE BELLEVAL : *Fiefs du Ponthieu*, p. 301.

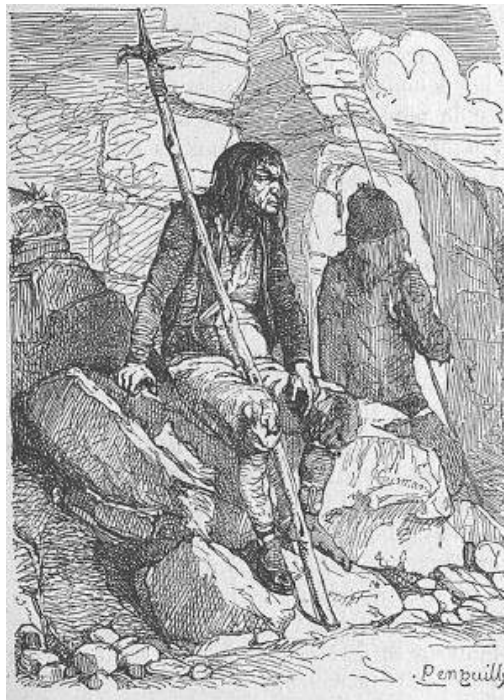
³ Cité par Michelet dans *La Bretagne*.

⁴ Léon PLANCOUARD : *Monographie de Berck-sur-Mer*, 1891, p. 45.

⁵ Léon PLANCOUARD : *op. cit.* p. 12.

*À la corne de nos bœufs...
Mais, si nous sauvons avec joie
Le matelot agonisant
Nous gardons ce que nous envoie
L'Océan !¹*

Malgré l'absence de preuves, de nombreuses traditions locales évoquent, ça et là, cette pratique condamnable. Par exemple, sur les côtes de Vendée et de Charente, il subsiste une expression populaire, « faire tanguer l'âne », dont l'origine est suspecte.



Les pirates de la Pointe du Raz
(Extrait de *La Mer* d'Armand Dubarry, 1896)

Que se passait-il lorsque des survivants se trouvaient dans une épave rejetée à la côte ? En principe, les règles de l'hospitalité et de la charité chrétienne imposaient de les secourir. En pratique, toutefois, la présence de rescapés était gênante, car les biens ne pouvaient plus être considérés comme abandonnés. Tout dépendait alors de l'humanité du seigneur local..., et nombre d'entre eux étaient cruels ! Certains n'hésitaient pas à tuer les rescapés, ce qui supprimait, par le fait, toutes les contestations possibles. C'était là une interprétation extrême du « droit de bris », qui incluait implicitement un « droit sur les personnes ». Toutefois, lorsqu'il s'agissait de survivants riches, le seigneur local préférait souvent les « mettre à rançon ».

L'histoire relate un fait-divers caractéristique dans ce domaine : l'échouement accidentel sur une plage du Ponthieu du futur roi Harold d'Angleterre. L'événement se situe quelques années avant Hastings. Harold avait été chargé par le roi Édouard le Confesseur d'une mission auprès du duc Guillaume de Normandie. Le bateau qui le transportait fut pris dans une tempête et s'échoua sur une plage près de Bercq. En vertu du droit de lagan, l'épave et ses occupants appartenaient au seigneur local, Guy comte de Ponthieu. Celui-ci fit enfermer

¹ Théodore BOTREL : *Les guetteurs d'épaves*.

Harold dans l'un de ses châteaux (Beurains, disent les uns ; Saint Valery, affirment les autres), sans autre motif que de négocier une rançon. La suite de l'histoire est assez obscure, mais l'on voit ici à quel point le droit de lagan était ancré dans les mœurs féodales.



Le comte Guy se saisit d'Harold [*Hic apprehendit Wido Haroldum*]
(Détail de la tapisserie de Bayeux)

La lutte contre les abus du droit de lagan

C'est au cours du XII^e siècle que s'organisa la lutte contre les abus du droit de lagan. Les *Rôles d'Oléron*, qui datent du milieu de ce siècle, et qui faisaient autorité à l'époque en matière de droit maritime, les condamnent formellement (Voir encadré).

Les *Rôles d'Oléron* et le droit de lagan

Personne ne sait avec certitude de quand date ce très ancien recueil de coutumes et de règlements maritimes, connu sous les noms de « *Rôles d'Oléron* » ou de « *Jugement d'Oléron* ». Une tradition fortement ancrée en France l'attribue à Aliénor d'Aquitaine, qui l'aurait fait rédiger en 1152, lors d'un de ses séjours dans l'île d'Oléron. Sur les cinquante-six articles de ce recueil, six sont consacrés au droit lagan ou de bris. Ils condamnent formellement les abus de cette pratique. En résumé :

- 1 – S'il y a des survivants lors du naufrage, le seigneur du lieu doit les aider à sauver leurs biens ; il ne peut rien prendre sur ces biens sauf une juste rémunération des sauveteurs (art. 36).
- 2 – S'il n'y a pas de survivants lors du naufrage, les biens doivent être conservés pendant un an ; si personne n'est venu les réclamer au bout d'un an, ils doivent être vendus publiquement, et le produit de la vente affecté à des œuvres pieuses (art. 37).
- 3 – Tuer les naufragés pour s'emparer de leurs biens est passible des peines les plus infâmantes (art. 38).
- 4 – Conduire volontairement un navire au naufrage pour s'emparer de son épave et de sa cargaison est également passible d'excommunication ou de peines infâmantes (art. 39, 40 et 41).

En prenant cette position, les *Rôles d'Oléron* traduisaient une volonté de progrès, et un rejet de la barbarie des anciennes coutumes. L'Église évoluait dans le même sens et prononçait contre les coupables d'exactions des sanctions ecclésiastiques de plus en plus lourdes. Certains grands seigneurs renonçaient spontanément au droit de bris. Le duc de Bretagne, Conan III dit le Gros, s'en dépouilla généreusement lors du concile de Nantes, tenu en 1127 ; il demanda en outre aux Pères du Concile de prononcer l'anathème contre ceux

qui en useraient encore. Mais l'exemple devait venir des rois eux-mêmes, seuls capable d'imposer l'abolition à leurs vassaux.

En France, Philippe Auguste le fit en 1191, à la demande de l'archevêque de Reims. Il déclara, dans une charte, faire à jamais remise du « lagan marin » dans le Ponthieu et dans tout son royaume, pour le salut de son âme, de sa postérité et de ses ancêtres. À son exemple, le comte de Flandre, la comtesse de Boulogne, le comte de Ponthieu et quelques autres firent pareil abandon du droit de lagan.

Quelques années auparavant, en 1174, le roi d'Angleterre Henry II avait pris une mesure analogue sur toutes les côtes d'Aunis et du Poitou. Il avait interdit le pillage des épaves, même si tout l'équipage avait péri. Dans ce dernier cas, la cargaison devait être confiée à quatre prudhommes, chargés de sa garde pendant trois mois.

Ces mesures étaient généreuses, mais elles manquaient souvent de continuité. Louis IX, par exemple, avait une nouvelle fois aboli le droit de naufrage en 1268 ; cela n'empêchait pas son frère, Charles d'Anjou, roi de Naples, de la pratiquer sans vergogne ; ni son fils Philippe III de le réglementer à nouveau en 1277. Leur principal mérite, en tout cas, était de clarifier le droit maritime et d'encourager la navigation côtière.

Une bulle pontificale contre le droit de lagan

Un cas est demeuré célèbre au XIII^e siècle dans la région d'Oléron, car il remonta jusqu'à Rome et déclencha la colère du pape. Il concerne deux marins génois, les frères Pexammo, qui se trouvaient en difficultés dans la tempête près des côtes de Saintonge, en 1233. Pour sauver leur bateau, les deux hommes longeaient le rivage et cherchaient à s'abriter à La Rochelle. Ils furent alors entourés d'une nuée d'embarcations montées par des habitants du pays, lesquels, les considérant déjà comme perdus, les attaquèrent et les dépouillèrent d'une partie de leurs biens.

Le Ciel était avec les frères Pexammo ; ils se sortirent vivants de ce mauvais pas et achevèrent leur voyage. De retour en Italie, ils portèrent plainte auprès du pape Grégoire IX. Sans condamner expressément le droit de naufrage, le Souverain Pontife adressa une bulle énergique à l'archiprêtre de La Rochelle, lui demandant d'obtenir la restitution des biens volés :

« Grégoire, etc., etc., à l'archiprêtre de La Rochelle, diocèse de Saintes.

« Gérard de Pexammo et son frère, citoyens génois, dans la requête qu'ils nous ont présentée, ont exposé que, fuyant la haute mer, où leur navire semblait à chaque instant prêt à être détruit par la violence des flots, et se dirigeant, en toute confiance, vers le port de La Rochelle pour y chercher un salut, que la divine providence leur a en effet permis d'y obtenir, le sénéchal de notre très cher fils en Jésus-Christ l'illustre roi d'Angleterre, le fils dudit sénéchal, les habitants de l'île d'Oléron et quelques autres personnes du diocèse de Saintes, ont extorqué violemment une somme d'argent et divers autres objets auxdits Génois, assurant, avec fausseté, qu'ils avaient éprouvé un naufrage.

« Et comme c'est une chose indigne, de voir ceux que la main du sauveur a soutenus, afin qu'ils ne fussent pas engloutis, éprouver de la part de certains individus des vexations qui portent atteinte à la justice, nous vous mandons, si les faits sont exacts, d'inviter d'abord lesdits sénéchal et autres à rendre aux deux citoyens de Gênes ce qu'ils leur ont ainsi extorqué ; sinon, conformément aux principes de la justice, et sans admettre aucun appel, de les y contraindre par la censure ecclésiastique.

« ...

« Donné à Latran, le 18 des calendes de janvier, l'an septième de notre pontificat. »

On ne connaît pas la suite de cette affaire, mais on peut imaginer que l'autorité du Souverain Pontife, et la crainte de l'excommunication, étaient suffisamment fortes pour que l'injonction ait été suivie d'effets. [Ce fait-divers a fait l'objet d'une étude détaillée de P. MARCHEGAY, dans « La Revue de l'Ouest » de 1854. Le texte de la bulle, daté du 15 décembre 1233, figure dans un recueil d'archives anglaises intitulé *Vatican Papers*].

Un corollaire au droit de lagan : les brefs

En Bretagne, les ducs avaient imaginé une alternative au droit de bris : ils proposaient aux navigateurs une sorte d'assurance les mettant à l'abri du pillage en cas de naufrage. Cette formule portait le nom de « bref de sauveté¹ » ; elle pouvait être souscrite, moyennant le paiement d'une redevance, dans les principaux ports du duché, ainsi que dans certains ports étrangers en relations fréquentes avec la Bretagne, en particulier La Rochelle et Bordeaux. La possession de ce « bref », où figuraient le nom du bateau, celui de son « maître », la cargaison, la destination, les garantissaient contre le risque « *de perdre la nef et tous les biens* ». S'il était facile d'obtenir des brefs en Bretagne, en Saintonge ou en Aquitaine, les marins venant de loin en étaient dépourvus ; pour s'en procurer un, la coutume de Bretagne leur accordait un délai de trois marées à compter de leur arrivée dans les eaux du duché.

L'existence de « brefs de sauveté » ne signifiait pas que le droit de lagan avait disparu en Bretagne. Si tel avait été le cas, les marins n'auraient pas eu besoin d'assurances. Sa pratique, au contraire, resta constante au xv^e siècle (et même après). En 1408, par exemple, à Bourgneuf, un bateau chargé de sel s'échoua le 4 mars, sans se détériorer : « *le navire ne rompit oncques câble, corde ne ancre ne mast, mais demoura sain et entier* ». Avant que le seigneur eut connaissance du fait, les riverains coupèrent les cordages et le mât et pillèrent tout, y compris les coffres des hommes de l'équipage. Quand le châtelain et le sergent de Prigny arrivèrent sur place, ils trouvèrent les habitants de Bourgneuf en plein pillage. » L'affaire eut un épilogue inattendu : le sire de Rais et Catherine de Machecoul, dame de Bourgneuf, s'affrontèrent en justice afin que leur soit attribué le maximum des bénéfices du naufrage, chacun estimant que le navire s'était perdu sur ses propres rivages². Guy LE MOING



ACTUALITÉ MARITIME

Dimanche 26 août 2018 – Départ, au Havre, de la 49^{ème} édition de la célèbre « Solitaire du Figaro ». Trente-six concurrents (dont cinq femmes) ont pris la mer sur des bateaux de 10 mètres – tous identiques – pour une course en trois étapes : Le Havre – Saint-Brieuc – Muros-Noia (en Espagne) – Saint-Gilles-Croix-de-Vie.

¹ Il existait aussi des *brefs de conduite*, grâce auxquels on pouvait être conduit hors des dangers de la côte, et des *brefs de victuailles*, pour avoir la liberté d'acheter des vivres.

² BOUTIN, Émile : *La Hanse et la Baie*. In « Bulletin de la Sté d'Etudes et de Recherches Historiques du Pays de Retz » n°2, 1982 ; et Joël PEROCHÉAU : *Histoire de la Marine en Vendée*. Le Château d'Olonne, éditions d'Orbestier, 1998.

Mardi 28 août 2018 – Bataille navale franco-britannique dans la Manche : 35 bateaux de pêche français ont fait fuir 5 bateaux anglais en les abordant et leur jetant des pierres, afin de protéger un gisement de coquilles Saint-Jacques.

Mercredi 29 août 2018 – Le ferry grec *Eleftherios Venizelos* a été victime d'un début d'incendie dans la nuit de mardi à mercredi. Le feu serait parti d'un camion qu'il transportait. Le navire a pu regagner Le Pirée. Ses 900 passagers et 140 membres d'équipage sont sains et saufs.

Jeudi 6 septembre 2018 – Inauguration au Havre du porte-conteneurs géant de la CMA-CGM *Saint Exupéry*. Avec ses 400 m de longueur, il est le plus gros navire sous pavillon français. Il peut transporter 21 000 conteneurs.

Vendredi 14 septembre 2018 – Le porte-avions *Charles de Gaulle*, en cale sèche depuis décembre 2016, est ressorti en mer pour essais au large de Toulon. Sa rénovation à mi-vie a coûté 1,3 milliard d'euros.

Dimanche 16 septembre 2018 – Le Sablais Sébastien Simon remporte la 49^{ème} édition de la Solitaire du Figaro sur *Bretagne CMB Performance*.



LE COURRIER DES LECTEURS

● **Le commandant Alain DEMERLIAC a fait une longue carrière de marin à bord des navires de la Transat et de la CGM. L'heure de la retraite venue, il a entrepris un travail de recherche considérable, qu'il nous présente dans le courrier ci-dessous.**

« Je suis un vieux capitaine au long cours, j'ai 86 ans, j'ai fait toute ma carrière à la Transat et à la C.G.M. puis, après quelques années comme capitaine expert au tribunal de commerce du Havre, j'ai occupé ma retraite à écrire des *Nomenclatures des navires français* militaires et marchands, de 1610 à 1871, soit 9 volumes publiés de 1992 à 2018.

Le dernier livre terminant cette série vient de paraître, au printemps dernier, aux Éditions A.N.C.R.E.¹ :

NOMENCLATURE DES NAVIRES MARCHANDS FRANÇAIS DE 1848 A 1871

Ce livre de 478 pages donne la liste de plus de 5 000 navires de commerce à voiles et à vapeur et grands navires de pêche français en service durant la période 1848-1871, en indiquant leur lieu et date de construction, leurs caractéristiques principales et leurs armateurs successifs. Ces bâtiments sont classés chronologiquement par lieux de construction². Le prix de cet ouvrage est de 84 €.

¹ Editions A.N.C.R.E.- 130, Avenue de Gairaut – Allée des Citronniers « Casa Solea » 06100 NICE.

² Environ 130 à Agde, 250 à Bayonne, 760 à Bordeaux, 57 à Caen, 71 à Cherbourg, 100 à Dieppe, 300 à Dunkerque, 120 à Fécamp, 190 à Granville, 160 à Honfleur, 90 à La Ciotat, 60 à La Rochelle, 110 à La Roque, 300 à La Seyne, 170 au Havre, 130 à Marseille, 90 à Méans, 880 à Nantes, 66 à Paimboeuf, 110 à Port La Nouvelle, 48 à Québec, 55 à Redon, 380 à Saint-Malo, 16 à Saint-Nazaire, 70 à Saint-Servan, 120 à Saint-Tropez, 78 à Saint-Vaast La Hougue, 60 à Vannes, plus quelques centaines construit dans des ports secondaires et à l'étranger.

La série complète des neuf livres donne des informations essentielles sur la totalité des navires militaires et une bonne partie des navires marchands français de 1610 à 1871. Les ouvrages publiés sont les suivants :

Navires français de 1610 à 1661 (Louis XIII et Régence)	Édité en 2004	208p	prix 50 €
Navires français de 1661 à 1715 (Louis XIV)	Édité en 1992	208p	Épuisé
Navires français de 1661 à 1715 (Louis XIV)	Édité en 1995	334p	prix 84 €
Navires français de 1715 à 1774 (Louis XV)	Édité en 1995	286p	prix 84 €
Navires français de 1774 à 1792 (Louis XVI)	Édité en 1996	238p	prix 84 €
Navires français de 1792 à 1799 (Révolution)	Édité en 1999	358p	prix 84 €
Navires français de 1800 à 1815 (Consulat – Napoléon 1 ^{er})	Édité en 2003	366p	prix 84 €
Navires français de 1815 à 1848 (Restauration & Louis-Philippe)	Édité en 2007	263p	prix 80 €
Navires militaires français de 1848 à 1871 (2 ^{ème} Rép. & 2 nd Emp.)	Édité en 2013	250p	prix 80 €
Navires civils français de 1848 à 1871 (2 ^{ème} Rép. & 2 nd Emp.)	Édité en 2018	478p	prix 84 €

Maintenant je rédige des rectifications ou des ajouts à porter à ces livres, que je pense envoyer par internet à ceux qui me le demanderont. Bien cordialement. » A.D.

● **Alain FOULONNEAU est à la fois un praticien de l'exploration sous-marine et un spécialiste éminent de l'histoire et de l'archéologie de marine. Il fait régulièrement des conférences, et il est l'auteur de nombreux articles et ouvrages sur ces sujets. Il a adressé à SILLAGES une histoire plutôt insolite, celle d'un sous-marin allemand, capturé en 1917 par... un peloton de cavalerie belge !**

« Le 26 juillet 1917, un peu avant le lever du soleil sur la plage de Wissant, un douanier entrevoit une forme sombre dans le brouillard. Réquisitionnant une barque le douanier s'approche de cette forme qui l'intrigue pour s'apercevoir qu'il s'agit d'un sous-marin qui essaie de se déséchouer à la pleine force de ses moteurs. Les quelques mots gutturaux qu'il entend lui font comprendre qu'il s'agit d'une unité allemande qui s'est échoué en voulant contourner le barrage de filets et de mines disposé par les français et les anglais pour bloquer le Pas de Calais.

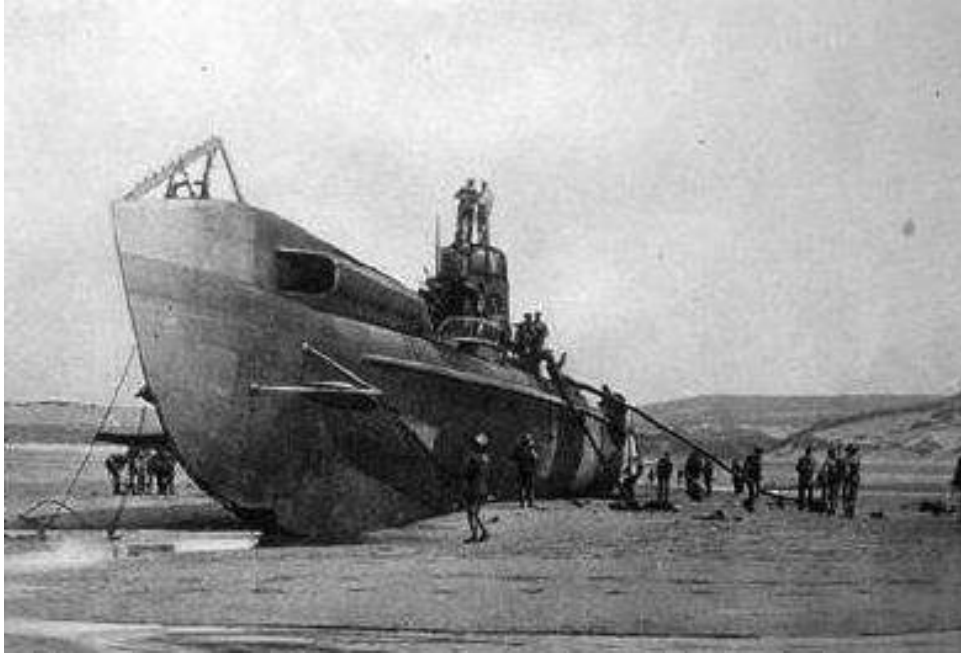
Le douanier fait rapidement demi-tour pour avertir le gouverneur de Calais. Au passage il prévient un poste de cavalerie belge. Aussitôt un détachement de 40 lanciers belges se rend sur la plage pour capturer l'équipage du sous-marin complètement à sec avec la marée basse. Les Allemands avaient déjà quitté le navire en prenant le soin de le saborder avec ses propres mines. Georg Gerth le commandant du sous-marin dissuade le capitaine belge de monter à bord. Effectivement quelques minutes plus tard une explosion formidable coupe le sous-marin en deux.

Il s'agit de l'*UC 61*, l'examen de ses papiers retrouvés dans les débris et l'interrogatoire de son équipage permit de savoir que ce sous-marin a à son actif le torpillage de plusieurs vapeurs, mais surtout la perte du croiseur cuirassé *Kléber* qui avait sauté sur une de ses mines devant le goulet de Brest, un mois auparavant, le 27 juin 1917, faisant 38 morts.

Cet événement eut un grand succès à Calais où la population se rassembla pour voir l'équipage des sous marinières allemands encadrés par les lanciers à cheval se diriger vers la Citadelle en attendant leur départ pour un camp de prisonniers.

Bien entendu quelques plaisanteries furent faites sur ce fait d'armes unique en son genre et en quelque sorte peu glorieux, les sous-marinières s'étant rendus sans la moindre résistance (ils ne pouvaient rien faire d'autre). Elles valurent des sanctions sévères à l'égard des fantassins qui avaient osé se moquer des cavaliers belges. Il y a des choses dont on ne plaisante pas en temps de guerre.

Aujourd'hui sur le terre-plein panoramique du cap Blanc-Nez un panneau rappelle cet événement aux touristes de passage. Et sur la plage de Wissant au gré des marées apparaissent parfois dans le sable des tôles rouillées. C'est ce qui reste du sous-marin *UC 61*, le seul au monde avoir été arraisonné par un peloton de cavaliers. » A.F.



L'*UC61* échoué sur la plage de Wissant, le 26 juillet 1917

● L'un de nos lecteurs, M. Quentin MAURICE, est passionné par la sylviculture et l'histoire de la forêt française. Il s'est donc intéressé, tout naturellement, au « bois de marine » et à l'exploitation de la forêt par les chantiers de construction navale. De là lui est venue une seconde passion : celle de l'histoire maritime. Il pose aujourd'hui une question aux lecteurs de SILLAGES :

Q001 – La forêt française a été fortement influencée par l'extraction du bois de marine. Certains ouvrages récents (Ballu¹) ou plus anciens (Duhamel du Monceau²) le relatent. Existe-t-il des archives qui retraceraient l'origine des bois de tel ou tel bateau ou encore de tel ou tel arsenal ?



PHILATÉLIE MARINE

Voir, pages suivantes, deux timbres évoquant le souvenir du sous-marin *USS Nautilus*, dont il a été question dans un article de ce numéro.

¹ BALLU, Jean-Marie : *Bois de Marine – Les bateaux naissent en forêt*. Ed du Gerfaut, 2008.

² DUHAMEL DE MONCEAU, Henri-Louis : *De l'exploitation des Bois*. Paris, L.H. Guérin, 1764.

USS Nautilus (Libéria, 2001)



Timbre émis par le Libéria, représentant le sous-marin nucléaire USS *Nautilus* (SSN 571). Il fait partie d'un feuillet comprenant neuf timbres différents de 15 \$ libériens représentant des navires. Le titre de la planche est : *They sailed the seven seas* (« Ils ont navigué sur les sept mers »).



Dès la fin de la guerre, les États-Unis avaient commencé à étudier les possibilités d'application de l'énergie nucléaire à la propulsion nautique. Un officier de l'U.S. Navy s'illustra dans cette aventure scientifique : Hyman George Rickover. Il eut à franchir beaucoup d'obstacles ; certains étaient personnels (il n'était pas Américain de naissance, il était Juif, il avait un caractère « difficile ») ; d'autres étaient techniques ; la plupart résultaient de réticences humaines. Malgré les difficultés rencontrées, ce travailleur infatigable parvint à concrétiser son projet. Le *Nautilus* fut officiellement mis en chantier en juin 1952 à Groton. Il fut lancé le 21 janvier 1954.

Le *Nautilus*, sous les ordres du commandant William Robert Anderson, fit une première tentative de navigation sous la calotte glaciaire en 1957, et s'approcha à 3° de latitude du pôle. L'année suivante, fort de l'expérience acquise lors de la première exploration, il longea la côte de l'Alaska, pénétra sous la couche de glace le 1^{er} août à 8 h 30, fila à 20 nœuds vers le Nord, franchit le pôle deux jours et demi plus tard et émergea le 5 août entre le Groenland et l'Islande. Un message de félicitations l'attendait : « *Aux officiers et à l'équipage du Nautilus. Bien joué. Compliments pour votre magnifique exploit.* » Dwight D. Eisenhower.
Guy LE MOING

Explorations arctiques (USA, 1959)



Timbre émis par les États-Unis d'Amérique pour célébrer deux exploits américains : celui de Peary atteignant, le premier, le pôle Nord en traineau à chiens (1909), et celui du sous-marin *Nautilus* passant, en plongée, sous la calotte glaciaire (1959).

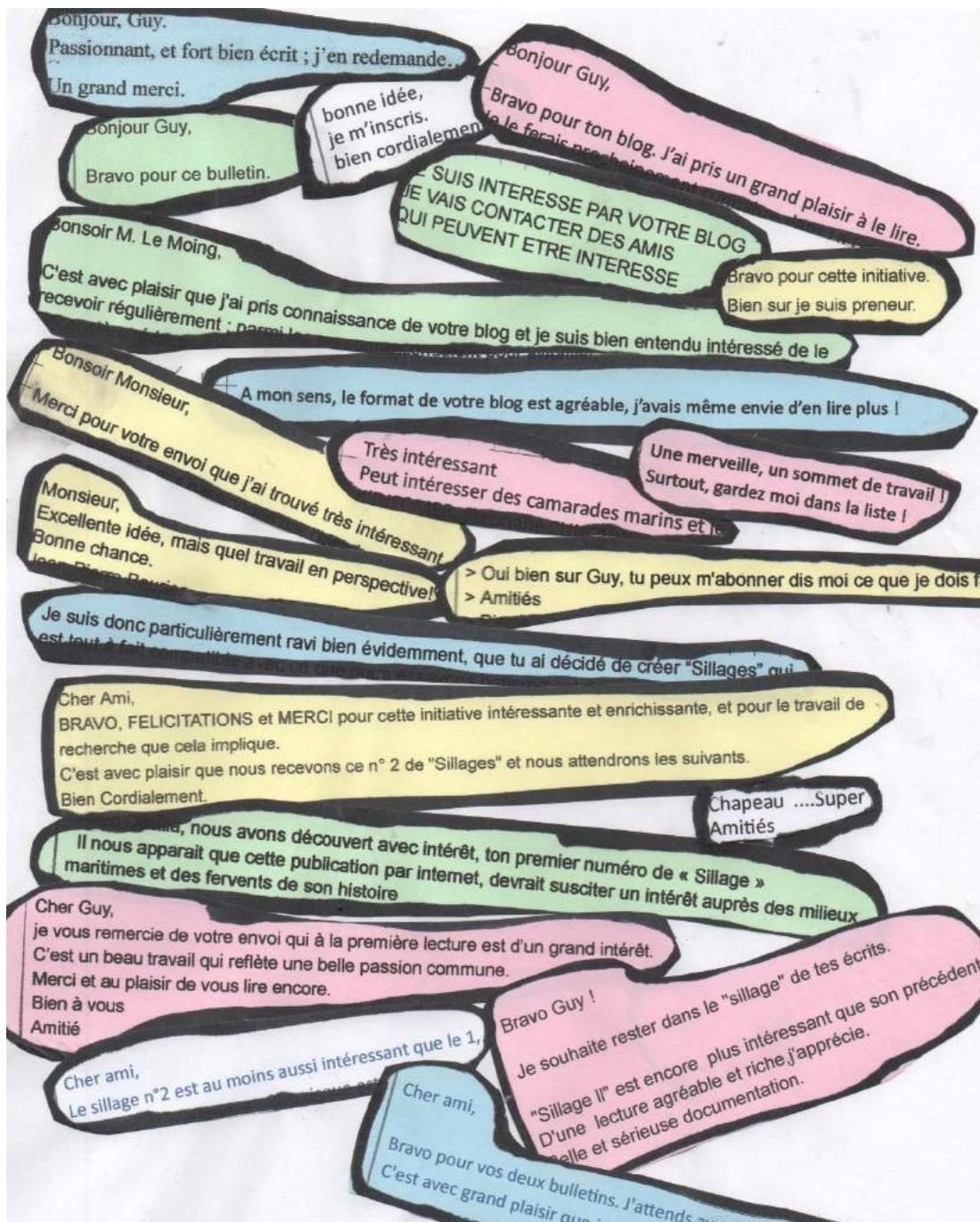


Article extrait du *Postal Bulletin* du 5 mars 1959 : « L'Administration des Postes va émettre un timbre spécial de 4 cents pour célébrer la conquête de la zone arctique par la surface et par la mer. Le service des Postes de Cresson (Pennsylvanie) en est chargé le 6 avril 1959. Le timbre mesurera 2,13 x 3,65 cm et sera disposé à l'horizontale : il sera imprimé par procédé « rotative », perforé par cellules électriques et commercialisé en planches de 50 timbres. Une impression initiale de 120 millions d'exemplaires a été autorisée.

Le dessin représente la partie supérieure du globe terrestre et met en valeur la zone du pôle Nord. La surface du globe est divisée horizontalement en deux ; la partie supérieure claire évoque l'exploration en surface, la partie inférieure sombre, l'exploration sous-marine. La partie du haut est illustrée par un homme conduisant un traineau à chiens. En bas figure une représentation du sous-marin nucléaire USS *Nautilus*. À la partie supérieure, sur un fond blanc, se trouve l'inscription ARCTIC EXPLORATIONS et au-dessous à droite, « 1909 » en caractères romains sombres. À gauche, au-dessus du *Nautilus*, l'inscription « 1959 » et sous le sous-marin, US POSTAGE ; toutes deux sont en caractères romains blancs. La valeur « 4 c » apparaît en bas à droite en caractères noirs bordés de blanc.

Sur la plan historique, le timbre commémore le 50^e anniversaire de l'arrivée de l'amiral Robert Edwin Peary au pôle Nord. Il célèbre aussi un autre événement historique, réalisé près de cinquante ans plus tard par le sous-marin *Nautilus* de l'US Navy, le premier passage sous-marin sous la calotte glaciaire du pôle Nord. »

MERCI POUR VOS ENCOURAGEMENTS !



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