

SILLAGES

LE COURRIER D'HISTOIRE MARITIME DE GUY LE MOING

N° 1

Mai 2018

SOMMAIRE

Bonjour !	1
Un voyage en mer au xvi ^e siècle : Jacques de Villamont part en Terre Sainte	1
Une conférence sur <i>l'Histoire des communications en mer</i>	6
Le grog dans la Royal Navy à l'époque de Nelson.....	7
Les ouvrages de Guy Le Moing	9

BONJOUR !

Le document que je vous adresse aujourd'hui est le premier d'une série que j'espère longue. Il a pour but de vous faire partager ma passion pour l'histoire maritime. Les nombreuses années que j'ai consacrées à ce sujet m'ont permis d'accumuler de nombreux documents dont la valeur historique – ou simplement anecdotique – peut intéresser d'autres passionnés.

Je compte le diffuser à une cadence d'environ un par mois. Si vous ne souhaitez pas le recevoir, dites-le moi, je cesserai immédiatement de vous l'adresser. Par contre, faites-moi connaître les personnes de votre entourage susceptibles d'être intéressées. Mon souhait serait que l'échange ne soit pas unilatéral, mais que chacun puisse envoyer des documents, des anecdotes, des images, des questions parfois.

Dites-moi ce que vous en pensez. Merci d'avance. GL

UN VOYAGE EN MER AU XVI^e SIÈCLE

Jacques de Villamont part en Terre Sainte

Se déplacer par mer, au xvi^e siècle, était une aventure éprouvante, réservée à quelques catégories de voyageurs : marchands, diplomates, pèlerins ou hommes de guerre. Pour notre bonheur, ceux qui ont vécu cette épreuve ont souvent laissé des récits de voyage qui nous permettent de mieux connaître les conditions de leurs croisières. C'est le cas de Jacques de Villamont (1558-1629), gentilhomme breton qui entreprit le voyage de Jérusalem en 1589. Son récit, d'où est extrait le passage suivant, connut un grand succès et fut réédité plus de vingt fois au cours des années qui suivirent son retour. Dans l'extrait ci-

dessous, Villamont nous raconte les préparatifs de son embarquement dans le port de Venise, en mars-avril 1589, et ses premières impressions en mer.

« ... J'ai quitté ma patrie au mois de juin 1588 ... jusqu'à atteindre Venise ... Là, comme je l'ai dit, je trouvai une nef que l'on disait être prête à faire voile vers Tripoli en Syrie, et je m'en allai parler au patron de celle-ci.

Marché avec le patron de la nef pour la nourriture – Marché pour le passage vers Tripoli –

Le patron m'ayant assuré de son départ je fis marché avec lui pour ma nourriture, à raison de 49 livres par mois, ce qui fait environ 6 écus et 7 sols et demi de France, à condition de ne payer qu'au prorata du temps que nous serions sur mer. Pour ce qui est du passage, nous nous mîmes d'accord pour 4 écus de 7 livres la pièce, ce qui revient à 3 écus et demi de France. Mais le moment du départ n'ayant pas été respecté, et deux fois repoussé par lui, je compris qu'il ne savait pas lui-même quand nous partirions. Ce qui me poussa à ne plus me fier en ses promesses, et encore moins à faire transporter mes affaires sur sa nef, de peur qu'en le faisant, je perdis l'opportunité d'en prendre une autre qui aurait pu faire voile plus tôt. Sur ces entrefaites, un gentilhomme vénitien me conseilla de prendre contact avec l'écrivain¹ de la nef pour lui demander de m'avertir du jour précis de son embarquement, car c'est une maxime générale que lorsque l'écrivain est à bord on fait voile rapidement sans attendre personne.

Assurance de monter à temps dans la nef – Ayant donc suivi ce conseil, et fait sa connaissance, il me promit de m'avertir un jour avant son embarquement ; de cette manière, étant tranquillisé sur ce point, je commençai à me pourvoir des choses qui suivent.

Traitement que l'on a dans la nef - Provisions qu'il faut emporter sur la nef – Car, encore que l'on soit assez honnêtement traité à la table du patron, c'est-à-dire de viandes et de poissons salés, avec certaines menestres² de riz, biscuit et vin coupé de moitié d'eau, ceux qui ont les moyens d'emporter quelque chose avec eux, en plus de l'ordinaire, seront sages de le faire. Car avant de s'accoutumer à manger des viandes et des poissons si mal préparés, et même de boire du vin coupé de plus de moitié d'eau, je crois que leurs provisions leur serviront beaucoup, ne serait-ce que pour en prendre un peu le matin, en attendant l'heure de dîner³. Et d'autre part, si vous tombez malade sur la mer à cause des vomissements que vous y faites quelques fois jusqu'au sang, il est bon d'emporter sur soi quelque chose de fortifiant⁴, premièrement un peu de gingembre confit pour échauffer l'estomac après le vomissement, puis quelques douzaines de noix de muscade, du clou de girofle, deux ou trois onces⁵ de cannelle, et autres épices pilées⁶. Toutes ces choses ne doivent pas être utilisées ordinairement, car elles causeraient un grand trouble, mais seulement quand on est faible. Il faut aussi emporter quelques petites choses pour se rafraîchir au cas où l'on tomberait en quelque fièvre ou que la chaleur serait trop véhémence, entre autres une livre ou deux de sucre, quatre ou cinq livres de raisins de Damas, cinq ou six livres de gros pruneaux et autres

¹ L'écrivain était l'employé chargé de la comptabilité et des tâches administratives du navire.

² On appelait « menestre » une sorte de soupe, de brouet, de potage.

³ Au XVII^e siècle encore, le mot « dîner » désignait le repas de la mi-journée, celui qu'on appelle aujourd'hui « déjeuner ».

⁴ L'auteur emploie le mot « confortatif », dont la définition est, selon Furetière : « Qui rend plus fort. Il ne se dit qu'en médecine. »

⁵ L'once était une ancienne mesure de poids valant environ 31 g.

⁶ L'auteur écrit « et autres épicerics battues » (Selon Furetière *battre* a, entre autres, le sens de *piler, réduire en poudre*).

fruits que l'on voudra, et qui se trouvent en grande quantité à Venise. Ainsi, quand vous ne pourrez plus manger à la table du patron à cause du dégoût que le vomissement vous aura apporté, vous puissiez vous sustenter de ces petites choses délicates en attendant que l'appétit soit revenu. Il faut aussi ne pas oublier d'emporter un bon baril de vin, qui servira pour en prendre une ou deux drachmes¹ au matin avec un peu de biscuit ou bosselay [?], que l'on apportera pour cet effet. Plusieurs personnes m'ont conseillé d'apporter un baril d'eau, des jambons, saucisses et autres viandes salées, mais je pensai que toutes ces choses-là ne manqueraient pas dans la nef, et qu'étant en pension avec le patron, elles ne me seraient pas refusées, ce qui se confirma pendant le voyage. Cependant, il est très nécessaire d'apporter un baril d'eau au retour, car il advient souvent qu'au retour, l'eau soit distribuée avec mesure.

La table du Scalque² – Il y a sur la nef la table du Scalque, qui est à quatre écus par mois, où l'on est fort mal traité, de manière que pour peu de choses il vaut mieux se mettre à la table du patron, où l'on est mieux respecté et mieux servi.

Meilleur lieu de la nef – Car si on veut loger sa caisse sur la poupe (qui est le lieu le plus beau de la nef) le patron le permettra facilement, pourvu qu'on lui demande de bonne heure ; il est vrai que le vent y entre de tous côtés, mais la pluie n'y est pas gênante, sauf si elle vient du côté de la proue ; pour le moins, on y est éloigné des puanteurs de la nef, et de la compagnie de ceux qui vous donnent des poux. Toutefois, s'il arrive une tempête qui provoque des vomissements par les mouvements de la nef, il sera bon de vous retirer au milieu, parce que l'on y est moins tourmenté. Ajoutez à cela³ que souvent on est constipé par le changement d'air et par le mal qu'on endure. On fera donc bien, pour obvier à cela, d'emporter quelques drogues laxatives.

Autres provisions à emporter dans la nef – J'ai acheté une caisse de sapin pour les enfermer dedans, afin que personne dans la nef ne puisse rien y dérober ; cette caisse avait cinq pieds de long, et près de deux de large, que je fis faire exprès pour me coucher dessus, car il faut accepter de quitter toutes ses aises, bons traitements et plaisirs, et se résoudre à endurer toutes fatigues, peines et incommodités concernant le sommeil, la boisson, le manger, le froid, le chaud, les pluies, les vents, les tempêtes et les maladies qui surviennent lorsqu'on voyage sur mer. Je me fis aussi faire un matelas et un traversin un peu plus longs et larges que la caisse, et les fis remplir de laine de Chypre, laquelle a la propriété de ne jamais s'amonceler comme le font les autres laines, puis une couverture contrepoincée⁴. Et après je fis provision de linges, autant que je le jugeais nécessaire pour faire ce voyage, car il faut tenir compte qu'on en change souvent pour éviter l'incommodité de la vermine. Celle-ci n'abonde que trop dans les navires, et le moyen de la fuir est de prendre souvent du linge blanc, et de fréquenter le moins possible les mariniers et autres passagers qui n'ont pas les moyens de se tenir proprement... »

¹ La drachme ou dragme était une ancienne mesure de poids équivalente au gros, c'est-à-dire valant un huitième d'once soit environ 4 g.

² Le scalque est sans doute le cambusier, en tout cas quelqu'un dont la fonction concerne les vivres. L'article *scalco* du « Glossaire nautique » de Jal évoque un galérien chargé des vivres, parfois un homme libre. Le mot semble réservé à la marine méditerranéenne.

³ L'auteur emploie l'expression « joint que », utilisée en justice pour dire « en plus », « ajoutez à cela ».

⁴ « C'est une couverture de lit faite d'une étoffe double, entre lesquelles il y a du coton, de la ouate ou autre chose semblable, qui est piquée point contre point. » (Furetière).

Le 19 avril 1589, après de longues semaines d'attente, la nef était enfin prête et l'heure de l'appareillage était venue. Nous allons maintenant découvrir avec Villamont les mœurs des marins et la vie à bord d'une nef du XVI^e siècle traversant la Méditerranée.

« Départ de Venise pour s'embarquer dans la nef allant à Jérusalem – Après avoir longuement attendu le départ de la nef, finalement le mercredi 19 avril 1589, je m'embarquai à Venise [...] Ainsi, tous sept, accompagnés d'un saint désir, parvînmes au port de Mallemocque¹, distant de Venise de cinq milles et plus. Là, au début de la nuit, nous entrâmes dans la grande nef appelée *Nava Ferrà*, où nous fûmes mal logés pour la première nuit, à cause du grand nombre de personnes qui y arrivaient avec leurs marchandises, et des bruits, clameurs et hurlements que faisaient à toute heure les mariniers avec leurs ceuleumes², levant les ancres et chargeant les marchandises.

Trente-six barques pour tirer une nef du port de Mallemocque. Prières et cérémonies que les mariniers font au départ de leur vaisseau – Mais le jour suivant, le patron définit un lieu pour chacun et fit tirer la nef du port par trente-six barques qu'il avait fait venir de Venise exprès pour cet effet, d'autant que le temps était calme ; dans chacune de ces barques il y avait six hommes qui, de toutes leurs forces, la tirèrent en pleine mer, et c'était un beau spectacle de les voir voguer et tirer derrière eux un si grand corps de bois. La nef poussée, et nous étant en pleine mer, le vent se tourna³ de la tramontane – que les mariniers de l'océan appellent « nord » – ce qui n'était pas selon notre désir ; on ne renonça pas toutefois à faire voile, et le nocher dit ses prières habituelles. Lorsque celles-ci furent finies, tous les mariniers se tournèrent de Venise vers la direction de Tripoli, en criant à haute voix : « Bon voyage ! Bon voyage ! ». Mais aussitôt que le nocher eût sifflé de son sifflet, ils cessèrent immédiatement leurs cris, lesquels ils recommencèrent à trois reprises aux mêmes sons du sifflet, et nous, pour notre part, commençâmes aussi à prier Dieu de bien vouloir, par sa sainte grâce, nous assister en notre saint voyage. [...]

Traitements qui se font dans la nef – Je veux maintenant décrire de quelle manière les passagers y sont traités. Sur la table, on leur met le couteau, la cuiller, la fourchette et le verre, dans lequel on verse le vin d'un bocal qui est aussi sur la table. Il est vrai que le vin est mélangé avec moitié d'eau, et que celle-ci venant à se putréfier, il n'y a pas beaucoup de plaisir à en boire ; mais l'on a recours alors au vin que l'on a en provision. L'on mange du pain frais les deux ou trois premiers jours, et quand celui-ci est fini, on sert du biscuit à table. On trouve ceci fort étrange au commencement, mais l'on peut tremper le biscuit dans du vin ou de l'eau pour le ramollir en attendant d'y être accoutumé. En ce qui regarde les viandes, on en mange aussi de fraîches au commencement, puis la salée est servie sur la table, mais aux jours prohibés de l'Église, se mangent des œufs et sardines salées avec fèves pelées, ménestres⁴ de lentilles et de riz, accommodés avec un peu d'eau et d'huile, et au dessert l'on a des noix et du fromage quelque fois bon et quelque fois mauvais. Et pour le lieu, nous y étions assez honnêtement traités et pouvions aller où nous voulions sur la nef, n'en déplaise à ceux qui ont écrit le contraire et qui prétendent que les mariniers font mille bravades, indignités et injures aux pèlerins et passagers, jusqu'à les poinçonner par le

¹ Malamocco, sur la partie méridionale de l'île du Lido, servait d'avant-port à Venise pour les nef trop grosses pour accéder à la ville.

² Cris et chants des marins pour rythmer leurs efforts.

³ « Se tourner de » : se détourner de, s'écarter de. Si le vent était resté au nord, cela aurait profité à la nef, qui faisait route au sud.

⁴ Potages

derrière [?] : ce que je n'ai point éprouvé de mes yeux et que je crois qu'ils ont inventé. Je ne veux pas dire que les marins ne nous volent pas quand ils le peuvent, et qu'ils ne disent pas à la volée quelques paroles fâcheuses, et qu'on endure beaucoup de peines et incommodités en raison de la mer et du changement de vie, mais j'affirme avec vérité que le plus grand plaisir que vous puissiez avoir est cette multitude de pays que vous voyez en naviguant.

Valeur, longueur et largeur de la nef qui allait en Tripoli de Syrie – Désirant donc savoir combien le vaisseau où nous étions avaient coûté à fabriquer, je le demandais au patron, lequel me répondit qu'il avait coûté 50 000 écus, y compris son équipage, et que sa charge commune était de 1 800 pipes de vin, qui font 900 tonneaux, selon les comptes et supputations des mariniers de l'océan, qui comptent deux pipes par tonneau. Je le crus facilement, parce que la nef avait par le bas 150 pieds de longueur, et par le haut, de la proue à la poupe, 188, et par les flancs 59 de largeur. Elle avait trois étages au-dessous du tillac¹, le premier desquels avait 12 pieds de haut, le second 10, le troisième 7 ½. Et au côté du tillac, sous la poupe, était la grande salle où nous étions 39 personnes à manger ordinairement, presque tous à la même table. À cette table, le patron n'accepte aucune nationalité étrangère en provenance des pays d'Orient. Il se fait tellement respecter de ceux qui sont dans sa nef, que nul n'oserait se mettre à table, tant qu'il ne s'est pas assis le premier, suivi du contremaître et de l'écrivain. Au-dessus de la salle, il y avait encore trois étages. Au premier se trouvait la chambre de l'écrivain et celle où nous étions, ainsi qu'une autre grande pièce qui était à l'avant de nos chambres et qui servait pour les voiles et les cordages de la mésane². Au second était celle du patron, ainsi qu'un local, sur l'avant, où se trouvait la boussole et où le pilote gouvernait la nef. Au troisième était la chambre du pilote, ainsi qu'un autre local, au-dessus duquel il y avait moyen de faire une autre chambre, en cas de besoin. Si bien que depuis le bas jusqu'à la partie supérieure de la nef, il y avait plutôt sept étages que six, et du côté de la proue, six plutôt que cinq. Pour la défense d'un si grand château, il y avait vingt-quatre grosses pièces d'artillerie, servies par quatre canonniers. Quant au reste de la nef, ce serait une chose trop longue à décrire. Je me contenterai de dire que la grand-voile avait 88 pieds de largeur et 70 de longueur et que sur la hune trente hommes pouvaient tenir à l'aise. Bref, c'était un vaisseau d'admirable grandeur, qui méritait plutôt d'être vu que dépeint par écrit.

Entrée dans le golfe de Venise³ – Beau discours d'un capitaine de nef à ses marins et autres gens du bord – [...] Le vendredi suivant, il se fit une très belle cérémonie sur la nef. Le patron et l'écrivain étaient en haut de la poupe, le contremaître avec ses marins en bas. Le patron leur demanda à tous leur nom, puis les répartit en quatre gardes, leur donnant des rôles selon leurs mérites. Puis il leur fit un discours contenant, entre autres choses, qu'ils fussent prompts et obéissants à faire leur devoir ; il leur interdisait expressément de voler, d'ennuyer les gens de la nef sous peine de cent coups de bâton, de blasphémer le nom de Dieu, de commettre le crime détestable de sodomie. Il les prévint que le premier qui serait convaincu d'un tel vice serait attaché à la cadène⁴ jusqu'à leur retour à Venise, et là seraient livrés à la justice. Le discours fait, il donna l'ordre de servir à boire à tout le monde. Puis il se tourna vers nous et nous demanda de nous comporter sagement en sa nef, en laquelle il

¹ Le mot « tillac » est synonyme de « pont ».

² Ancienne forme de « misaine », mais désignait, à l'époque, le mât arrière ou mât d'artimon.

³ Le « Golfe de Venise » désignait alors la mer Adriatique.

⁴ La cadène désigne, selon Jal, les « chaînes de fer qui amarrent les haubans contre le bordage ». Les porte-haubans.

faisait ordinairement chanter l'*Ave Maria* tous les soirs, et, le samedi, les *Litanies* et le *Salve Regina* [...] »

Nous arrêtons ici la citation, car l'auteur décrit ensuite les différentes villes visitées. Les lecteurs intéressés trouveront l'intégralité de l'ouvrage de Villamont sur le site *GALLICA* de la BnF.



L'HISTOIRE DES COMMUNICATIONS EN MER

Conférence

Le sémaphore de la Pointe Saint-Gildas, au sud de l'estuaire de la Loire (commune de Préfailles, Loire-Atlantique), est un ancien poste de surveillance côtière, aménagé aujourd'hui en musée maritime. Il présente de nombreux objets, maquettes et documents évoquant, d'une part les grands naufrages de l'estuaire et, d'autre part, le fonctionnement des sémaphores côtiers.



Le sémaphore de la Pointe St-Gildas
(état actuel)



Le sémaphore durant l'entre-deux guerres

À la demande des responsables de cet établissement, j'y ferai, le 1^{er} août prochain à 20 h, une conférence intitulée : HISTOIRE DES COMMUNICATIONS EN MER, sujet particulièrement bien adapté au site !

J'ai prévu d'articuler cet exposé selon le plan suivant :

1 – Les communications par pavillons, qui furent longtemps le principal moyen de dialogue entre navires, en particulier lorsque des escadres se déplaçaient pour des raisons tactiques.

2 – Les communications par signaux lumineux et sonores, qui suppléaient aux moyens visuels, la nuit ou par visibilité réduite.

3 – Les communications par signaux sémaphoriques, apparues sous l'Empire, lors du « blocus continental ». L'objectif était de surveiller le littoral et d'alerter les autorités – par un procédé télégraphique mécanique – dès qu'une menace était détectée. Ce sujet est particulièrement bien adapté au site de la Pointe Saint-Gildas, dont c'était la fonction.

4 – Les communications par radio, apparues au tout début du xx^e siècle, et qui rompirent définitivement l'isolement des marins en mer.

5 – La signalisation côtière (phares et balises), qui est une forme de communication à but sécuritaire, destinée à faciliter la navigation dans les zones côtières, souvent dangereuses.

6 – Les moyens de communication divers, imaginés par les marins à diverses époques pour communiquer avec la terre ou avec leurs semblables.

Si vous êtes dans la région le 1^{er} août, venez nombreux !



LE GROG DANS LA ROYAL NAVY à l'époque de Nelson

Lors des longues traversées à la voile, l'eau croupissait dans les tonneaux et n'était guère agréable à boire. Pour atténuer son mauvais goût, on y ajoutait parfois un peu de vin. Les marins anglais préféraient la bière et, depuis le xvii^e siècle, ils recevaient quotidiennement une ration d'une demi-pinte de rhum, c'est-à-dire 28 centilitres. Cette pratique conduisit à des abus, car certains conservaient cette ration plusieurs jours et buvaient la totalité en une seule fois pour mieux s'enivrer. En 1740, l'amiral Edward Vernon, surnommé « Old Grog », prit des mesures pour limiter ces dérives : le rhum serait désormais coupé d'eau et distribué en deux fois, le midi et le soir. C'est ainsi que naquit la coutume du grog dans la Royal Navy ; elle ne fut supprimée que le 31 juillet 1970, après un « grand débat du rhum » à la Chambre des Communes. Témoignage de John Masefield.

« Mais quand la bière était partie, et que le vin avait été bu, il restait *l'ancre de miséricorde du marin* : le grog. Chaque jour à midi, au moment de servir l'alcool, le fifre¹ était appelé pour jouer *Nancy Dawson* ou tout autre air entraînant, et pour avertir l'équipage que le tonneau était paré. Le cuisinier de chaque poste se tenait prêt avec un grand baril contenant le précieux liquide destiné à ses hommes. La distribution du midi était d'un canon² de pur rhum de marine, mélangé à trois canons d'eau, un peu de jus de citron en guise d'antiscorbutique, et un soupçon de sucre. La distribution du soir était identique, mais sans sucre et sans jus de citron. L'heure du grog était la plus agréable de la journée. Avec un canon de bon alcool près de lui (ou en lui), un marin éprouvait un odieux mépris envers les adjoints du maître d'équipage, et considérait le monde avec charité. Il n'était pas autorisé à boire le liquide adoré d'un trait (c'est-à-dire « sec »), mais avec un peu de patience, son absorption provoquait des sensations encore meilleures.

Un canon ne suffisait pas à faire tourner la tête d'un vieux marin, mais en conservant le canon du midi jusqu'au soir, et en y ajoutant le deuxième canon, voire un troisième acheté à un camarade, le plus endurci des marins arrivait à se croire amiral. Assez souvent, à ce stade, il ne pouvait faire mieux que de s'allonger sur le pont.

Il n'est pas très glorieux que tant d'hommes aient pu s'enivrer sur les navires du Roi à cette époque. Pendant environ un mois avant le jour de Noël, qui était toujours considéré comme un congé général et la fête de Bacchus, les marins mettaient de côté une partie de leur grog, à raison d'un demi-canon par jour, jusqu'à ce qu'ils en aient assez pour inhiber tout sentiment humain dans les batteries. Les officiers se tenaient à l'écart le jour de Noël, car

¹ Au xviii^e siècle, le fifre était un instrument de musique en usage dans l'Armée et dans la Marine.

² Le mot utilisé dans le texte anglais est *gill*, ancienne mesure de capacité correspondant à 14 cl. Nous l'avons traduit par « canon », qui était en France une mesure à peu près équivalente.

« un Noël arrosé » était une expérience très chaude. Presque tous les hommes à bord semblaient « dans un état d'intoxication bestiale ». Des hommes ivres s'entassaient au bas des écoutilles par lesquelles ils étaient tombés. Les batteries devenaient une image de l'enfer. Il n'était pas rare de trouver deux ou trois cadavres, lorsque les batteries étaient nettoyées le lendemain matin.



La distribution de grog à bord d'un navire de la Royal Navy

La ration de grog était certainement trop grande. Les marins n'acceptaient pas d'en laisser une goutte sans la boire. Ils préféraient être fouettés que de gaspiller la bonne liqueur. « Dans les climats chauds, dit le capitaine Hall, je ne crois pas exagérer en affirmant qu'un tiers de chaque équipage était plus ou moins intoxiqué, ou du moins émêché ou à moitié abruti tous les soirs. » Il semble incompréhensible que des hommes si enclins à s'enivrer aient été ainsi encouragés à boire, et si brutalement punis pour avoir bu la ration qui leur était allouée. » John Masefield - *Sea life in Nelson's time*¹, 1905

Qui était l'amiral Edward Vernon, dit « Old Grog » ?

On attribue l'origine du mot « grog » au surnom de l'amiral Edward Vernon (1684-1757). Ses matelots l'appelaient en effet « Old Grog » en raison d'une veste en gros-grain qu'il avait coutume de porter. « Gros-grain » se dit *grogam* en anglais. Il s'agit d'un tissu de laine et de soie, caractérisé par de grosses côtes apparentes ; on l'appelle également « ottoman ». L'amiral Vernon ayant règlementé la consommation de l'alcool dans la Royal Navy, en 1740, son surnom resta associé au mélange de rhum et d'eau qu'il avait substitué à l'alcool pur.

Edward Vernon a d'autres titres de gloire que l'invention du « grog ». Jeune officier, il participa à la bataille de Malaga en 1704 et à la prise de Barcelone l'année suivante. Il devint célèbre en 1739 pour la prise de Portobelo (auj. au Panama), mais il subit une lourde défaite en 1741 devant Carthagène des Indes (auj. en Colombie). Cet échec et son mauvais caractère conduisirent ses supérieurs à le mettre à la retraite en 1746.

¹ « La vie en mer au temps de Nelson ». Extrait traduit de l'anglais par G. Le Moing.

LES OUVRAGES DE GUY LE MOING

- **La bataille navale des Cardinaux – 20 novembre 1759.** Editions ECONOMICA, Paris, 2003.

À la mi-novembre 1759, en pleine guerre de Sept Ans, l'escadre de Brest, commandée par le maréchal de Conflans, prit la mer à destination du golfe du Morbihan. Elle venait y chercher un gros convoi de transports de troupes, afin de l'escorter jusqu'en Écosse, pour envahir l'Angleterre ! C'était compter sans l'escadre anglaise de l'amiral Hawke. Celle-ci intercepta la flotte française à proximité de l'île de Hoedic et la dispersa. Cette défaite, dite « des Cardinaux », ruinait les espoirs français d'envahir l'Angleterre et de mettre un terme rapide à la guerre. Format 15x24 cm, 180 p.

- **Et l'océan fut leur tombe... Naufrages et catastrophes maritimes du XX^e siècle.** Marines Editions, Rennes, 2005.

Voilà plus d'un siècle que le *Titanic* a sombré, en provoquant la mort de 1 500 personnes. C'était en 1912. Cette terrible catastrophe a tant marqué les esprits qu'elle symbolise, pour beaucoup, le plus terrible naufrage de l'histoire maritime. Ce ne fut, hélas, ni le dernier, ni le plus meurtrier des grands naufrages du XX^e siècle ! Une bonne vingtaine d'autres l'ont surpassé dans l'horreur. Format 15x22,5 cm, 320 p.

- **Grognes et colères de marins – Cinq siècles de mutineries maritimes.** Marines Editions, Rennes, 2006.

Les marins d'autrefois n'étaient pas des gens dociles. Malgré une discipline implacable (et parfois à cause d'elle), des révoltes éclataient fréquemment. Simples coups de gueule de matelots mécontents. Insultes, menaces, violences. Refus d'embarquer, d'appareiller ou de travailler. Sabotages. Détournement ou capture du navire. Abandon en mer du capitaine et des officiers. Assassinats. Soulèvement d'une flotte entière contre l'autorité établie. Tout était bon aux marins mécontents pour secouer leur joug. Format 15x22,5 cm, 220 p.

- **Les fortunes de mer... en images.** Marines Editions, Rennes, 2007.

Un iceberg non détecté, une météo exécrable, une côte inhospitalière, une défaillance technique ou humaine, les raisons sont nombreuses qui peuvent conduire un navire à sa perte. Ce « en images » présente quarante fortunes de mer dont les causes furent différentes, le nombre des victimes variable, mais qui toutes illustrent à quel point la navigation a toujours été et reste faite d'aléas et de hasards. Du *Titanic* au *Koursk*, c'est près d'un siècle qui est abordé, avec des voiliers, des paquebots, des navires de guerre ou des sous-marins. Format 19x26 cm « à l'italienne », 94 p.

- **Les 600 plus grandes batailles navales de l'histoire.** Rennes, Marines Éditions, 2011

Cet ouvrage est un long parcours historique à travers les conflits qui ont agité les nations maritimes depuis 3 000 ans. Il raconte plus de 600 batailles navales. Certaines sont tombées dans l'oubli ; d'autres, comme Salamine, Actium ou Lépante, ont marqué l'histoire du monde. Certaines furent de simples duels de navires isolés ; d'autres, comme la bataille du Jutland ou du golfe de Leyte, virent s'affronter des armées navales colossales. Format 22x16 cm ; 620 pages.

- **La Sainte Ligue et la guerre franco-anglaise de 1512-1514.** Paris, Éd. ECONOMICA, 2011.

Henri VIII – le roi aux six femmes – se disait « roi d'Angleterre et de France ». Quand le pape Jules II, en 1511, rassembla une « Sainte Ligue » contre les Français pour les chasser d'Italie, le roi d'Angleterre profita de cette opportunité pour tenter la conquête de son prétendu royaume. Pendant deux ans, il lutta contre Louis XII, tenta sans succès d'envahir la Guyenne, malmena les populations côtières de Bretagne et de Normandie, et débarqua dans le nord de la France, jusqu'à Thérouanne et Tournai. La paix revint en 1514. Format 24x15,5 cm ; 230 p.

- **Les Blancs-Sablons, Le Conquet – 25 avril 1513.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2012

Chaque été, la plage des Blancs-Sablons, au Conquet, attire des milliers de touristes épris de grand air et de bains vivifiants. Combien savent qu'il y a cinq siècles, un combat naval acharné se déroula devant cette plage, entre marins anglais et marins français ? Et que les eaux rougies de la mer d'Iroise déposaient des cadavres, par dizaines, sur le sable fin de cette anse. Format 25x19 cm ; 70 p.

● **La bataille navale de L'Écluse (24 juin 1340).** Paris, Éd. ECONOMICA, 2013

Au tout début de la guerre de Cent Ans, le 24 juin 1340, la marine anglaise du roi Édouard III détruisit la flotte française qui tentait de l'empêcher de débarquer sur le continent. La bataille se déroula devant le port de L'Écluse (Sluys en flamand), près de Bruges. Plus de 15 000 Français y trouvèrent la mort, et près de 200 de leurs navires furent capturés ou détruits. Édouard III n'avait plus désormais d'obstacles l'empêchant de franchir la Manche et d'envahir la France. Format 24x15,5 cm ; 210 p.

● **Petite histoire du mal de mer et de ses traitements.** Marines Editions, Rennes, 2013.

« Le mal de mer a le don de torturer ses victimes et de faire rire les témoins qui en sont préservés », écrivait le R.P. Yvon. Cette double observation est aussi vieille que la navigation. Pendant des millénaires, la « naupathie » a tourmenté ceux qui s'aventuraient sur mer, y compris certains marins endurcis comme Nelson ou Duguay-Trouin. Face à ce fléau, la médecine a longtemps tâtonné et laissé parfois la porte entrouverte au charlatanisme. Aujourd'hui, les progrès de la science permettent de soulager la plupart des malades, sans qu'on puisse affirmer pour autant que le mal de mer soit vaincu. Format 15x23 cm, 158 pages. **Ouvrage couronné par l'Académie de Marine en 2014.**

● **La bataille navale de Sandwich, 25 août 1217.** Plougastel-Daoulas, Éd. HISTORIC'ONE, 2014

En 1217, le prince Louis de France (le fils de Philippe Auguste) guerroyait en Angleterre en espérant s'emparer de la couronne. Le convoi qui lui amenait des renforts indispensables fut intercepté en mer, quelque part entre Douvres, Sandwich et South Foreland, et n'atteignit jamais la côte anglaise. Cette bataille navale est mémorable à plus d'un titre. Par l'habileté tactique des Anglais, très novatrice pour l'époque. Par la personnalité hors du commun du commandant français, Eustache Le Moine, ancien moine devenu pirate et chef de guerre sans scrupules. Format 25x19 cm ; 58 p.

● **Les opérations navales de la guerre de Cent Ans.** Plougastel-Daoulas, Éditions HISTORIC'ONE, 2015

Crécy, Poitiers, Azincourt... l'histoire de la guerre de Cent Ans, telle qu'on l'enseigne, n'est ponctuée que de batailles terrestres, de chevauchées à travers la France, de sièges de villes et de forteresses. À lire ces récits, on n'imagine pas que ce long conflit fut également une guerre navale, que des escadres se sont affrontées sur les mers, que de nombreux navires marchands ont été coulés ou capturés, que des armées entières ont débarqué sur les plages de Normandie, au même endroit que les Alliés en 1944. Format 19x25 cm, 166 p.

● **L'Histoire de la Marine pour les Nuls.** Paris, éditions First, 2016.

Regardez une carte du monde : 70% de sa surface est bleue, bleue comme la mer. Malgré cette évidence, l'histoire des hommes, telle qu'on nous la raconte, se concentre sur les 30% restants de la planète, les terres émergées, comme si la mer n'avait joué qu'un rôle secondaire tout au long de ces siècles. Le présent ouvrage raconte la belle aventure maritime, qui s'étend sur plusieurs millénaires, depuis la préhistoire jusqu'à nos jours. Format 19x23 cm, 530 p.

● **Navires de Mémoire – Les navires qui ont marqué l'histoire.** Editions L'ANCRE DE MARINE, 2016.

Chacun garde en mémoire l'exploit de la *Santa Maria*, le naufrage du *Titanic* ou la pollution causée par l'*Erika*. Qui se souvient du *Victoria* ? du *Grandcamp* ? du *Wilhelm Gustloff* ? Ces navires, pourtant, ont occupé dans l'histoire une place au moins aussi importante. « L'oubli est une seconde mort » disait Théophile Gautier. C'est pour leur éviter ce triste sort que ce livre évoque le souvenir d'environ 150 navires qui se sont trouvés, un jour, au cœur de l'actualité, mais qui sont plus ou moins sortis de la mémoire collective. Format 21x25 cm, 296 p, « beau livre » cartonné, richement illustré.

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