



# JOURNAL

DE BORD N° 15

## Éditorial

*Chers Amis,*

*Longtemps ignorée, la mise en valeur du patrimoine maritime et fluvial sous l'impulsion d'associations, de collectivités locales et territoriales, voir de particuliers est en plein essor. Les projets sont nombreux, les solutions mises en œuvre très différentes, les politiques d'acquisition disparates.*

*Le musée maritime national, dirigé par le contre Amiral Prud'homme, a bien compris l'importance de s'investir comme conseil auprès des initiateurs de projets et depuis deux années des séminaires réunissent les 80 sites répertoriés sur le territoire afin d'analyser les réussites et les échecs. Des ateliers permettent à chacun de s'exprimer sur des sujets divers : expositions temporaires, établissement d'un réseau des musées maritimes et fluviaux, identité et fonction des bateaux à flots...des solutions prennent corps, entre autres la fondation du patrimoine maritime et fluvial sous la présidence de Gérard d'Aboville.*

*Notre expérience est prise en compte et si nous avons parlé d'échecs pour certains, la réussite dans le temps de Nantes Marine Tradition réside en grande partie à sa solution associative et au dynamisme de ses adhérents.*

*Le Maillé-Brézé est bien ancré à Nantes, son image est représentative du savoir-faire de la construction navale et de la marine d'Avant. Soyons fier de cette initiative, mais restons vigilants, rien n'est définitivement acquis.*

*Bonne Année 2000 à vous et à vos familles*

*J.F Lhotelier*

### DÉCEMBRE 1999

#### Sommaire

Éditorial	P : 1
Faisons le point	P : 2-3
Assemblée générale 99	P : 4-5
Administrateurs et réunions pour 1999/2000	P : 6
Nombre de visiteurs 99	P : 7
Les Peintres de la Marine	P : 8-9
Extraits us et coutumes à bord des longs courriers	P : 9-13
Les derniers corsaires malouins	P : 14
De la Trirème à la Frégate Furtive (suite)	P : 15-17

#### Directeur de la publication

J.F LHOTELIER

#### Comité de rédaction de ce N° 15 :

M.HAMON – J.GENDRON  
Michèle POIRET – J.M. POIRET  
M.T AUDRAIN– A.PILARD

#### Photocopies

Bureautique Partenaire  
Sainte Luce sur Loire  
02.51.85.08.85

#### Mise en page

Etienne DELAIRE

## FAISONS LE POINT

1999

### JANVIER

- Mardi 6 : Galette des rois sur le **Maillé-Brézé** pour les adhérents  
Mardi 19 Réunion technique

### FÉVRIER

- Samedi 6 : Réunion technique  
Mercredi 10 : Arrivée du Chasseur de Mines britannique **BROCKLENBY**  
Jeudi 11 : Réception sur le **Maillé-Brézé**

### MARS

- Jeudi 4 : Réunion technique  
Lundi 8 : Visite de l'amiral **NAQUET-RADIGUET**, Préfet Maritime de Brest, ancien commandant du **Maillé-Brézé**.  
Vendredi 12 : Arrivée de la Frégate **ACONIT**  
Samedi 13 : Vin d'honneur à bord du **Maillé-Brézé** pour une délégation de l'**ACONIT**  
Vendredi 19 : Arrivée en escale du Chasseur de Mines tripartite **ERIDAN**  
Samedi 20 : Conseil d'Administration de **Nantes Marine Tradition**, vin d'honneur à bord du **Maillé-Brézé** pour une délégation de L'**ACONIT**, chasseur de mines.  
Inauguration, quai Wilson, de la cloche du millénaire pour les U.S.A.

### AVRIL

- Samedi 10 : Assemblée générale des adhérents de **Nantes Marine Tradition**  
Vendredi 9 Salon **Embarque à Nantes** sur le quai de la Fosse ;  
au dimanche 11 : visite continue sur le **Maillé-Brézé**  
Mercredi 28 : Réunion de bureau de **Nantes Marine Tradition**

### MAI

- Vendredi 7 : **Floralies**, ouverture en continue du **Maillé-Brézé**  
au lundi 17  
Mercredi 19 : Réunion technique  
Vendredi 28 : Escale du chasseur de mines tripartite **ORION**  
au Samedi 29 : Les **Sardinantes**, réception sur le **Maillé-Brézé** du roi carnaval, **Monsieur Bodiguel** un des fondateurs de **Nantes Marine Tradition**, des reines de Nantes et d'une délégation du chasseur de mines tripartite **ORION** ; à noter, la venue à bord du maire de Nantes Monsieur **Jean-Marc AYRAULT**.  
Escale d'un paquebot quai de la fosse.

### JUIN

- Samedi 5 : Réunion technique  
Dimanche 13 : Départ du muscadet sur lie, sur deux vieux gréements, le « Corentin » et le « Notre Dame des Flots », vers la Grande Bretagne et les U.S.A.

- Jeudi 24 : Une désespérée se jette à l'eau près du Maillé-Brézé, elle est repêchée par les pompiers  
Mercredi 30 : Réunion technique

#### JUILLET

- Mercredi 14 : Fête Nationale, suivant la coutume pour le feu d'artifice tiré sur la Loire en face du Maillé-Brézé, ouverture de nuit du navire pour assister au spectacle.  
Samedi 17 : Départ près du **Maillé-Brézé** de la course Transquadrasolo 1999, 42 voiliers au départ.

#### AOÛT

- Dimanche 15 : Escale du Paquebot Vicking Bordeaux  
Dimanche 29 : Escale d'un autre paquebot

#### SEPTEMBRE

- Mercredi 8 au vendredi 10 : Séminaire des membres du **SIRPAMER** sur le « **Maillé-Brézé** »  
Lundi 27 : Arrivée du bâtiment Soutien mobile **LA LOIRE**  
Mercredi 29 : Vin d'honneur sur le « **Maillé-Brézé** » offert à une délégation du Bâtiment Soutien Mobile de **LA LOIRE**.

#### OCTOBRE

- Samedi 2 : Réunion technique  
Mercredi 6 et jeudi 7 : Forum multimédia et projection d'images  
Vendredi 15 : Escale du Remorqueur de Haute Mer **MALABAR**  
Samedi 16 : Vin d'honneur sur le « **Maillé-Brézé** » pour une délégation du **MALABAR**  
Mercredi 27 : Réunion technique

#### NOVEMBRE

- Samedi 13 : Réunion technique

#### DÉCEMBRE

- Samedi 4 : Réunion de Bureau Nantes Marine Tradition  
Lundi 6 : Rencontre et réunion de travail au Palais De Chaillot Des Musées Du Patrimoine et Fluvial à l'invitation du Contre-amiral Prud'homme Directeur du Musée National de la Marine à Paris

## ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Le 10 avril, à l'ouverture de la séance sont à la tribune MM **F.R. Bouyer, J.F. Lhotelier, A. Baccon, J.M. Poiret** et **Y. Bardoul**. Le président honoraire **F.R. Bouyer** ouvre la séance en souhaitant la bienvenue à bord pour cette 16ème assemblée générale et remercie toute l'équipe s'occupant du « **Maille-Brézé** ».

Le président **J.F. Lhotelier** lui succède présentant la salle de réunion maintenant baptisée «**Salon Richelieu** » ce qui associe, le parrain et oncle à son neveu **Maillé-Brézé**.

Il signale, les excuses des deux patrouilleurs **ATHOS** et **ARAMIS** qui devaient être présents pour le salon Embarque à Nantes, de même pour le Président du Conseil Régional **M. Fillon**, celui du Conseil Général **M. Dejoie**. Nous n'aurons pas le roi Carnaval 1999, **M. Bodiguel**, l'un des fondateurs de **NMT** accompagné des reines de Nantes retenus par le défilé nocturne.

Faire un rapport moral c'est aussi parler de chiffres dit-il et il commente certains chapitres qui ont augmenté, dont les charges sociales, mais 1998 aura été une année encourageante. Nous avons aussi modifié certaines choses pouvant nous amener des visiteurs : augmentation des jours d'ouverture durant les vacances scolaires des 3 zones au lieu d'uniquement la zone Loire-Atlantique. Il fait ensuite l'inventaire des actions menées pour la propagande vers les Offices de Tourisme de gros bourgs, petites cartes distribuées dans les hôtels, restaurants, camping et vers le Comité d'Organisation des Floralies de Nantes, de plus, maintenant nous sommes sur Internet.

Par contre, en 1998 nous n'avons pas atteint certains objectifs telle la restauration du passage tribord. Nous avons reçu l'accord de la DRAC, de la Région, du Département, mais aucune nouvelle de la Mairie, bien que ce soit accepté.

Un autre problème risque de nous handicaper : celui de la sécurité. Des enquêtes ont été faites par la Mairie sur tous les engins flottants. Nous étions en règle avec les normes de 1988, or, un décret de 1990, nous oblige à revoir certains points qui ont été mis aux nouvelles normes de sécurité d'incendie, d'électricité, de secours, entre autres, mais ce sont les sécurités d'accès au bâtiment qui ont changé, nos passerelles sont aux normes de la Marine Nationale pour l'accès du ponton au navire, celles du quai au ponton ont les normes données par le Port Autonome pour tout navire à quai. Nous avons posé 400 mètres de filets maillants sur le circuit de visite. Il va falloir demander une dérogation pour la hauteur de ces filets vu la forme du navire. Il y a donc, en cours, un audit à la société VERITAS.

Autre chose aussi, le pourcentage de la pente des passerelles, qui est variable car la Loire est un fleuve avec des marées de différentes hauteurs, ne correspond plus avec celles des eaux intérieures. Il va donc falloir s'expliquer et négocier. L'audit doit nous être donné dans trois semaines et avec la commission de sécurité, nous verrons ce qui l'on peut faire pour se mettre en conformité et obtenir les dérogations nécessaires.

J.F. LHOTELIER, à son tour, remercie tous les membres actifs bénévoles et salariés qui font fonctionner le Musée avec une pensée pour Madame Rachel Le Fur, qui après une longue maladie, vient de nous quitter.

Au chapitre adhérents, nous sommes **213** et le nombre se maintient en comparaison de notre situation avec celles des autres navires musée, examinant particulièrement le cas du **Colbert** à qui nous souhaitons un nouveau départ, la **Dives** a aussi bien des problèmes, seuls les sous-marins **Argonaute** bénéficiant à La Villette des visiteurs parisiens et l'**Espadon** à

Saint-Nazaire sont sortis de la stagnation. Il cite aussi l'excellent article du **Commissaire Général Roques** sur Cols Bleus qui a attiré l'attention du public sur les navires musées.

Ayant maintenant le détail des présents et des excusés ayant donné pouvoir, il déclare l'assemblée valable car il y a 42 présents et 65 pouvoirs ; il n'y aura donc aucun problème pour les votes et décisions à venir. Il montre alors qu'il faudrait modifier les statuts originaux pour l'élection des administrateurs, il y a 6 administrateurs à vie et 9 élus.

Grande discussion avec tous les cas possibles, notamment en cas de décès ou de démission d'un administrateur en cours de mandat ou aussi, d'avoir un conseil d'administration complet sans attendre le renouvellement de tous les administrateurs élus et cooptation en cas de décès ou de démission. L'assemblée est d'accord sur le principe qui sera soumis et fera l'objet d'une modification d'un article des statuts pour être adoptée en l'an 2000.

**J.F. Lhotelier** sur cette décision clôt le chapitre rapport moral et passe la parole au trésorier **A.Baccon** pour le rapport financier.

Celui-ci détaille les deux principaux chapitres « Recettes et Dépenses » pour 1998 donnant, sur certains, des détails s'il y a eu dépassement des prévisions. Une chose est à constater sur certains postes des frais plus élevés suite à la commémoration du 10<sup>ème</sup> anniversaire : location de tentes ou bungalows et fourniture d'essence à une association de vieux véhicules militaires de 1945, par contre, réduction de frais de téléphone et postaux bien que là aussi le 10<sup>ème</sup> anniversaire en ait augmenté le nombre. Naturellement, certains adhérents posent la question des subventions et le président leur répond que les subventions de la DRAC, Région, Département et Ville de Nantes ne figurent pas dans notre bilan de fonctionnement car elles ont servi uniquement à payer les entreprises ayant effectué des travaux pour le carénage, le lamanage etc....

Après discussion, le président met au voix les rapports moral et financier, le vote à bulletin secret n'étant pas demandé, ceux-ci sont acceptés unanimement à mains levées.

L'on passe ensuite au renouvellement des administrateurs élus, soit 9 membres. Un regret toutefois car Pierre Le Fur a oublié, vu le récent décès de son épouse, de maintenir sa candidature. Néanmoins il a le soutien de toute l'assemblée générale pour être toujours parmi nous. Le président présente chaque candidat soit : **MM A Baccon, Y. Bardoul, P.Y Charlès, B.Fablet, H.Fleury, G.Garidel, J.F.Lhotelier, A.Pilard et J.M. Poiret.**

Y.Bardoul lance un appel afin que les adhérents viennent nous aider à piquer cette rouille et ensuite repeindre ce qui sera valable. Autre chose, il y a un petit nombre de fidèles pour faire les visites, mais les jours exceptionnels de grande affluence, il faut au moins 20 personnes pour canaliser, expliquer sommairement et surtout diriger les visiteurs. Des nouveautés sur le bateau, l'on peut voir le local barre et de plus l'accueil sur le quai a été nettement amélioré avec une porte en verre.

Si nous conservons notre nombre d'adhérents, il faut essayer d'en recruter d'autres et surtout de les amener à aider les bénévoles, dans l'entretien et les visites, ce qui économiserait des dépenses.

Contrairement aux habitudes nous n'aurons pas de repas amical après l'assemblée générale car le « **Maillé-Brézé** » est encerclé par les journées de l'exposition Embarque à Nantes.

L'ordre du jour étant épuisé la séance est levée après le pot de l'amitié à 12H25.

## **ADMINISTRATEURS 1999-2000**

Président :	Monsieur LHOTELIER Jean-François
Président d'honneur :	Monsieur BOUYER François-Régis
Vice-présidents :	Monsieur BACCON Alain Monsieur BARDOUL Yves Monsieur POIRET Jean-Marie
Secrétaire :	Monsieur PILARD Albert
Trésorier: responsable juridique	Monsieur CHARLES Pierre- Yves
Responsable technique :	Monsieur FLEURY Hubert
Responsable technique adjoint :	Monsieur BARDOUL Yves
Conservateur :	Monsieur POIRET Jean-Marie
Relations extérieures :	Madame BOUYER Pascale Monsieur GARIDEL Yves Monsieur FABLET Bernard Monsieur BATAVE Philippe Monsieur AMYOT D'inville Jean Monsieur BODIGUEL Michel Monsieur DELALONDE Eric

### *Calendrier des réunions pour 2000*

#### Réunions techniques ouvertes à tous à bord du Maillé Brézé :

Le mercredi 19 janvier à 19h00  
Le samedi 5 février à 9h00  
Le jeudi 2 mars à 18j00  
Le mardi 16 mai à 18h00  
Le mercredi 7 juin à 18h00  
Le mardi 27 juin à 18 h00

#### Réunions du bureau

le samedi 4 décembre à 9h00  
le samedi 29 avril à 9h00

#### Réunion du conseil d'administration

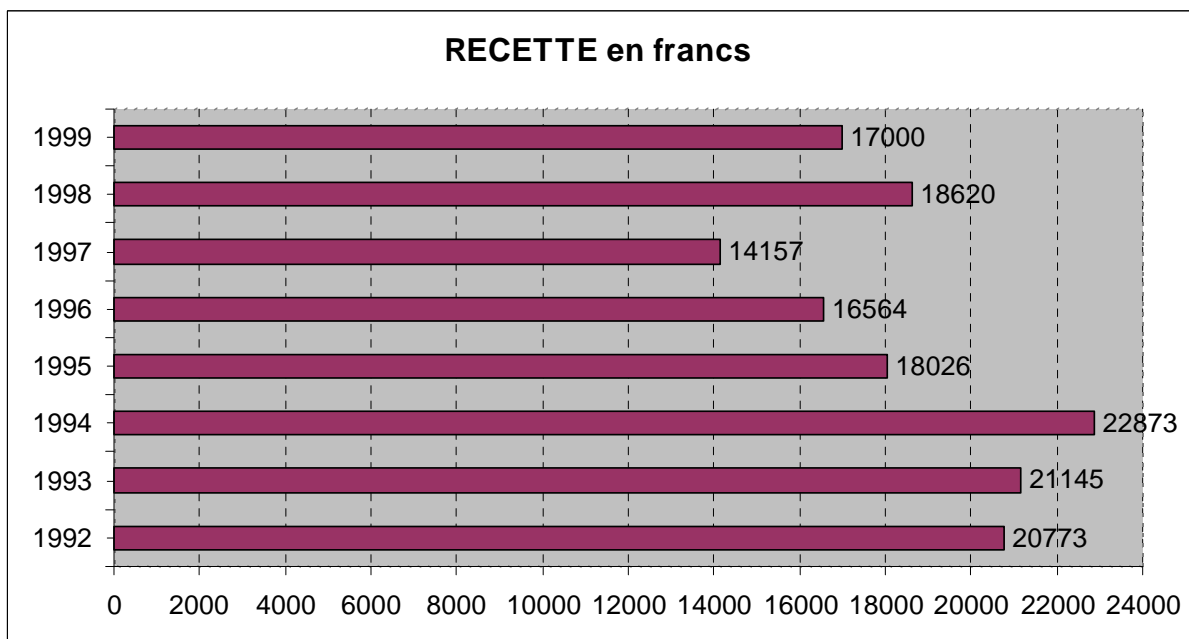
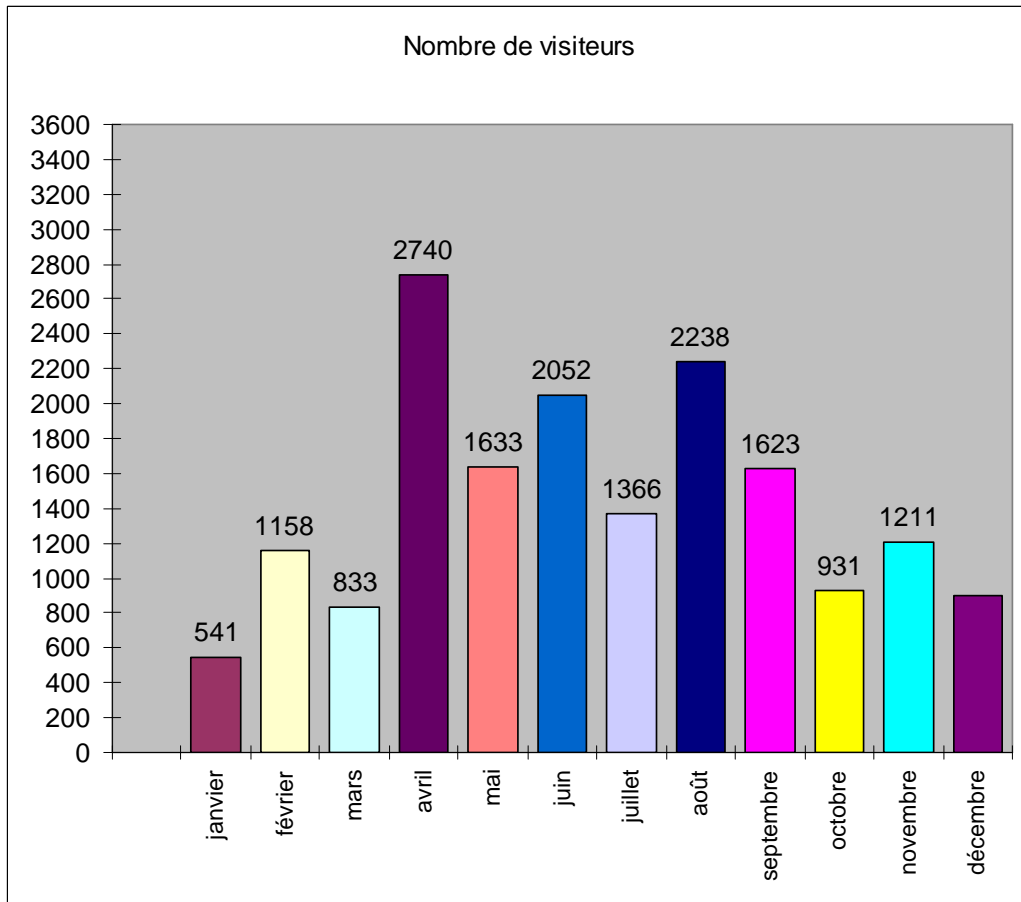
le samedi 18 mars à 9h00

Galette des rois le jeudi 6 janvier à 18h00

**Assemblée générale le samedi 8 avril à 10h00**

## Nombre de VISITEURS

1999



## LES « PEINTRES DE LA MARINE »

Depuis toujours la mer et la marine ont inspiré l'art : peintres, sculpteurs, graveurs, musiciens, chanteurs et, de nos jours, photographes ont trouvé dans ce domaine matière à création. En France et en ce qui concerne la peinture c'est sur l'Annuaire de la Marine de 1830 qu'apparaît pour la première fois le nom de deux peintres « attachés » au Ministère de la marine : **L.P. CRÉPIN** et **J. GUDIN**.

Pourtant, l'on peut noter que Richelieu, très attaché au souvenir des grands faits historiques, fait naître la peinture de Marine. Ainsi **CALLOT** (1592-1635) grave « le siège de la Rochelle » et la « Prise de l'île de Ré » ; **J.B. de la ROSE** (1612- 1687) nommé « maître-peintre » à Toulon contribue à répandre le goût des sujets maritimes.

Au XVIIIème siècle on assiste à un développement de la peinture de Marine : le caractère historique de celle-ci exige une culture très poussée et de nombreuses œuvres seront à la fois précises et artistiques. **Joseph VERNET** (1714-1811), dont la série des ports de France est bien connue (voir musée de la marine à Paris), **VAN BLARENBERGUE** (1716-1794), **OZANNE** (1728-1811) peuvent être cités parmi bien d'autres.

Les titres cependant restent individuels : **VERNET**, par exemple, est nommé « peintre de la Marine du Roi ». Sous la restauration, le titre de « peintre du Grand Amiral de France », mis en concours, est obtenu par **GARNERAY** (1783-1857).

Et c'est donc la Monarchie de Juillet qui inaugure l'inscription des Peintres de la Marine à l'Annuaire en 1830 avec **CRÉPIN** (1722-1851) et **GUDIN** (1802-1880). Mais aucun texte constitutif, aucun acte officiel n'est à la base de cette décision. En 1860, il existe quatre peintres de département de la Marine ; en 1900, trente-deux ; en 1914, ils sont au nombre de cinquante et un. Ce n'est qu'en 1920 qu'un décret octroie un statut aux Peintres de la Marine : le ministère accorde le titre de « Peintre du Département de la Marine » à des artistes ayant consacré leur talent à l'étude de la Mer, de la Marine et des gens de mer, pour une période de cinq ans renouvelables. Le titre ne donne droit à aucune rétribution mais à des facilités pour accomplir des missions dans les ports et sur les navires. Les intéressés ont, d'autre part, la faculté *d'ajouter une ancre à leur signature*.

En 1924 nouveau décret : le nombre de Peintres de la Marine est limité à vingt, le titre étant conféré pour une période de trois ans. Un salon annuel est institué. Après un décret de mars 1953 remaniant le statut, c'est un décret du 2 avril 1981 qui règle aujourd'hui la définition et l'attribution du titre. Le choix du ministre peut se porter également sur des sculpteurs, illustrateurs, photographes et graveurs, le titre étant pris dans son sens le plus large.

Il existe aujourd'hui deux catégories de peintres officiels de la Marine : les peintres agréés et les peintres titulaires.

Les peintres « agréés » sont nommés par arrêté ministériel, à l'issue du Salon de la Marine, pour une période de trois ans renouvelable sur proposition du jury. Ce dernier, placé sous la présidence d'un officier général comprend des représentants des Beaux-Arts et de la Marine et des peintres titulaires.

Les peintres « titulaires » doivent être en exercice depuis au moins quatre périodes consécutives de trois ans ou avoir dépassé l'âge de soixante ans.

Les peintres font partie du Service Historique de la Marine. A bord des navires de guerre les peintres « agréés » sont assimilés au grade de Lieutenant de Vaisseau, les « titulaires » à celui de Capitaine de Corvette. L'uniforme porte l'ancre de Marine mais aucun galon.

Il ne peut y avoir plus de vingt peintres agréés, le nombre de peintres titulaires n'étant limité que par les conditions d'accès à ce rang.

En juin 1998, le nombre d'artistes qui avaient successivement reçu le titre de « Peintre de la Marine » s'élevait à deux cent vingt six dont une seule femme **Christiane ROSSET** nommée en 1995. L'on comptait parmi eux au moins sept nantais : **Jean BOUCAUD** (1942) **Alphonse CHANTEAU** (1910), **Maxime MAUFRA** (1916), **Jean MAXENCE** (1938), **René PINARD** (1921), **Bernard et Pierre ROY** (1933)

(Source : cols bleus, service de documentation du musée de la marine)

*Jean-Marie POIRET*

## EXTRAITS D'US ET COUTUMES Á BORD DES LONGS-COURRIERS

### *DE PROFONDIS CLAMAVI...*

« CAP' tain, LE TELLEC est mort pendant le quart de minuit, entre deux ou trois heures ». On ne pouvait indiquer avec plus d'exactitude l'instant du dernier appareillage, car ce n'était que des cas exceptionnels que l'agonisant était veillé « à continuer »

Un camarade allait le voir de temps en temps entre deux manœuvres.

Le Capitaine, en qualité de médecin, constatait la mort : pouls, miroir..., plus tard, officier de l'état civil, il rédigeait l'acte officiel de décès, mais entre-temps, redevenu marin, il portait sur le rôle d'équipage, dans la case réservée aux « mouvements » du matelot LE TELLEC : mort le 20 juillet 1905 à 3 heures du matin.

Puis sur le Journal de Bord, dans la partie affectée à la rédaction du quart de minuit à quatre heures, il inscrivait in fine -après constatations obligatoires : pas d'eau aux cales ou pompes franchies-le matelot LE TELLEC n° Mle 3825, Vannes est mort à 3 heures.

Et traditionnellement, dans la marge, à hauteur de l'inscription, il traçait avec soin une petite croix.

Il était ensuite procédé par le Capitaine ou un Officier et deux matelots à l'inventaire des hardes et « autres » du défunt.

Cela ne demandait pas grand temps, bien que tout ce que contenait le coffre et le sac, jusqu'au petit modèle, jusqu'au bateau en bouteille inachevé, fut décrit sur le papier réglementaire.

Le cas échéant la correspondance était placée sous un pli spécial dûment scellé, ainsi que, d'ailleurs le coffre et le sac.

Le tout, c'est tout dire, tout ce qui avait constitué les biens terrestres, la fortune du matelot, était aussitôt arrimé dans un caisson à l'arrière ou dans la grande cambuse en attendant le dépôt à l'Administration de l'Inscription Maritime du port de retour en France.

Cependant, j'ai vu le Capitaine, avec, il est vrai, l'accord des assistants, distraire illégalement de l'héritage et détruire de menus objets genre souvenirs, des photographies et des lettres dont la remise à la veuve ou à la famille ne lui semblait pas indiquée.

En outre, une antique coutume admise par l'Autorité supérieure autorisait le Commandant à « Vendre au pied du grand mât et au plus offrant » non seulement les denrées périssables appartenant au défunt, mais encore certaines hardes et effets non périssables, reconnus absolument nécessaires pour regréer des compagnons par trop démunis.

Le corps du pauvre camarade qui avait « avalé sa gaffe » ou « filé son câble par le bout », comme vous voudrez, habillé déceimment : tenue de travail, pantalon et tricot nets mais les pieds nus, était tiré hors de sa couchette et déposé sous le gaillard à l'extrémité avant du navire, coincé pour le roulis, et entièrement dissimulé sous sa couverture.

Même quand cette couchette était une des bonnes, une « supérieure » à hauteur d'un hublot, il était bien rare qu'un matelot s'y installât, fût-il affligé de la plus mauvais cabane du poste, obscure et ras du pont. Elle restait inoccupée pour la fin de la traversée et elle gardait le nom du disparu.

Naguère à bord des longs-courriers, bien des capitaines maintinrent à la distribution de la ration de boisson du mort. Puisque les hommes de sa bordée faisaient à sa place ses heures de barre et de veille au bossoir, qu'ils halaient sur le filin et crochaient pour lui dans la toile, il était juste qu'ils bénéficiassent de son quart de vin et de son boujaron de tafia.

Réglementairement le corps devait être immergé la vingt-quatrième heure écoulée. D'ailleurs nos matelots avaient hâte d'être délivrés de cette présence immobile et muette qui les mettait en contact avec la mort à laquelle habituellement ils n'accordaient jamais une pensée profonde et dont ils ne parlaient qu'à l'occasion qu'en plaisantant et plutôt rarement.

Jusqu'au début du XIXème siècle : « la présence du mort était maléfique et allait même jusqu'à...faire dévier le compas ! »

Le plus souvent le délai imparti était légèrement dépassé afin que la cérémonie eût lieu à la chute du jour.

Le matin le corps était non pas mis dans un sac, comme on l'écrit si souvent, mais « cousu » dans son hamac à bord des navires de jadis et dans la fourrure, nom donné à la toile usagée de notre temps. On avertissait le Capitaine : -Cap'taine, on va coudre LE TELLEC.

Et le Capitaine allait à l'avant voir une dernière fois le visage du matelot étendu à plat pont sur son linceul, bien droit, les bras allongés le long du corps.

Puis en présence d'un officier, le plus ancien des matelots voiliers à genoux, cousait son camarade. Lentement, minutieusement tout comme il travaillait aux voiles, serrant, tendant avec soin la grosse toile grise de façon qu'elle épousât parfaitement de la tête, la forme rigide qu'elle enveloppait entièrement.

Là intervenait la tradition du « dernier point ». Les voiliers qui la connaissaient et la respectaient ne piquaient pas en effet le point d'arrêt, au hasard de la funèbre couture, mais à hauteur du cœur, du cœur qui ne battait plus.

Beaucoup de mes camarades, surtout parmi ceux qui n'ont pas navigué dans la poste, n'ont probablement jamais remarqué ce geste discret et religieux. Moi-même, je n'ai connu ce point d'arrêt rituel que bien des années après mon premier embarquement. C'était un jour que le voilier, ayant avec application fait ses deux demi-clefs finales, tranchait de son large couteau le fil goudronné de son aiguillée, un de ses compagnons lui dit devant moi :

-« tu arrêtes au cœur ?

- Oui

- Il y en a des fois, j'ai vu, qui arrêtent à la bouche.

- Je sais. Moi, c'est au cœur. C'est là qu'il faut arrêter... »

L'heure des funérailles sonnée : « allons ! Garçon, rallie tous pour LE TELLEC... » commandait le bosco de sa voix la moins autoritaire. Un panneau de bois de sapin, construit par le charpentier était disposé en abord à même le pont, perpendiculairement au flanc du navire et sur l'avant des haubans du grand mât.

Ce panneau : c'était « la planche du mort »

Il fut un temps, où la large planche du maître-coq, utilisée pour déplacer la chaudière et aussi pour étaler les pains de l'Etat-Major, servait de panneau d'immersion. De là vraisemblablement, le nom de planche conservé entre nous.

Les couleurs étaient alors hissées en berne.

On déposait le corps sur sa planche et, on le lestait en lui amarrant solidement aux chevilles une gueuse de fonte, ou bien, entassée dans un sac de toile à voile, de la ferraille pesante ; parfois, quand la mer était grosse, on ajoutait une lourde motte de charbon de terre.

Enfin, on le recouvrait du pavillon national.

Tout le monde, sauf l'homme de barre et le Capitaine dominant la scène du haut de la dunette, au-dessus du fronteau, se groupait en silence, casquettes et bonnets bas, autour du camarade qui allait faire son trou dans la grande salée.

S'il devait être immergé par un des sabords d'évacuation découpé dans le pavois, la planche restait sur le pont. Si le sabord ne pouvait être utilisé, elle était soulevée horizontalement par plusieurs hommes, l'extrémité supportant le lest appuyée sur la lisse.

Le second demandait : « Qui veut dire la prière ? »

Et devant l'hésitation générale, ajoutait aussitôt : « Mousse, dis le pater. »

Le Mousse, ému, balbutiait les paroles éternelles tandis que le Timonier faisait tinter la cloche de dunette à petits coups espacés : l'humble glas du large.

- « Ainsi soit-il », terminait le récitant.

Le second commandait à mi-voix :

- « Mouille. »

Et il enlevait le pavillon.

La planche était doucement inclinée. Le corps glissait à la mer et, debout, coulait aux profondeurs. Sans transition, le Capitaine lançait un ordre quelconque qui rompait le silence pesant et dispersait instantanément les hommes vers leurs postes de manœuvre.

Sur le Journal de Bord, on notait : « Le Matelot LE TELLEC a été immergé à cinq heures. »

Tout n'était cependant pas terminé. Le mort avait encore droit à une seconde croix, à une épitaphe. Oui, une épitaphe...

Non, certes pas, en exécution d'un ordre de l'Autorité, mais parce qu'un jour le Maître après Dieu d'une antique caravelle, en un fraternel et pieux élan, décida qu'il était juste et honnête d'accorder à un de ses compagnons trépassés cette dernière manifestation d'estime et d'amitié.

Et le lendemain, après avoir porté sur la carte la position du navire à midi, aussitôt le trait marquant la route courue depuis le midi précédent le Capitaine répétant le geste de son ancêtre inconnu « pointait le lieu d'immersion » d'une croix sous laquelle il écrivait le nom du marin.

Adieu misère ! Adieu bateau !

Chantions-nous à la manœuvre en évoquant sans stérile sensiblerie, mais non pas sans pitié, la fin du marin long-courrier.

LE TELLEC à son tour était paré de tout, comme un navire qui a laissé derrière lui les pièges des passes et de la côte.

Il était paré des souffrances, des servitudes sans mesure et aussi des pauvres joies de mer, des embûches diaboliques et des décevantes folies terrestres.

Il pouvait sans regret dormir son dernier sommeil.

Tout s'était passé comme cela se devait, comme cela se passait depuis toujours sur tous les bateaux battant la houle et pour tous les marins, sans la plus infime distinction, qu'ils fussent mousse, matelot ou capitaine.

Ne lui avait-on pas rendu en effet ses honneurs magnifiques auxquels nul terrien, si puissant soit-il, ne peut prétendre s'il ne meurt sur un navire ?

Cette brève inscription « le matelot LE TELLEC est mort » porté sur le journal de bord plus apparente avec sa croix que les notations importantes pourtant, déroulant quart par quart la vie du bateau, l'état du ciel et de la mer, n'est-elle pas la plus honorable des annonces de décès ?

Et ces funérailles ? Modestes peut-être, mais émouvantes dans leur mâle simplicité et si conformes aux actes quotidiens de l'existence monacale des hommes de la communauté errante !

Et quelle assistance ! Pas d'étrangers, d'inconnus, pas d'indifférents, uniquement des camarades, des hommes, vraiment des hommes : de la petite bigaille de mousse déjà jusqu'au Capitaine. Beaucoup d'entre eux, presque tous, peut-être bien que ne le manifestant pas, ayant au cœur durant ces quelques instants une vraie peine. En tout cas, aucune mine hypocritement éplorée, aucun mouchoir ne dissimulant des yeux secs. En vérité, jamais ces méprisables coutumes de terre ne venaient souiller les minutes toutes de dignité et de sincérité du dernier adieu marin.

Une seule, une courte prière, il est vrai. Mais la plus belle d'entre toutes les implorations qui s'élèvent vers celui qui commande à tous et partout :

« Que votre volonté soit faite sur la terre ...et sur la mer »

Prière que tous les hommes qui se pressent autour du corps ont dite avec ferveur au temps de leur enfance, prière qu'ils ne répètent plus jamais depuis des années, sans doute depuis leur deuxième ou leur troisième embarquement et qu'ils n'entendent plus, qu'ils n'écoutent plus que les seuls jours d'immersion. Mais alors, les mots qu'ils croyaient oubliés, mystérieusement reviennent sur leurs lèvres.

Et cette pièce de fourrure, qui du temps du neuvage fut si solide, si fidèle toile de hunier, résistant aux pires ruées des vents forcenés, n'est-elle pas pour le gabier qui l'a si couvent carguée, ferlée, étreinte dans ses bras, entourée de soins, le plus enviable des linceuls ?

Point de drap mortuaire, si lourd et enrichi, disent les terriens, de borderies et de larmes d'argent mais la légèreté aérienne de l'étamine de ces claires couleurs sous lesquelles depuis leur prime adolescence tous les marins de France vivent la presque totalité de leurs jours.

Quel homme de mer serait insensé pour hésiter entre la draperie funèbre et le Pavillon ! Quand il sait en outre que celui qu'il aura pour dernière parure sera le plus ample, le plus éclatant, le plus beau du bord, le tout neuf à sa première campagne, celui qui bat glorieusement à la corne de brigantine les jours de grand pavois.

N'était-ce pas encore une bénédiction du Ciel que de parer à l'irrespectueuse mise au trou par des hommes qui ne sont même pas capables d'affaler d'aplomb une charge sur leurs vieux filins qu'ils appellent des cordes assemblées par des nœuds qui n'en sont pas et qui jettent ensuite leurs pelletées de terre et de gravats pollués aussi indifféremment aussi brutalement que s'ils comblaient une fosse d'immondices ?

« Mouille ! » a commandé le Second comme pour mouiller l'ancre au terme d'un voyage. C'est bien ça qu'il fallait commander, oui Mouille, c'est la fin de ta traversée matelot LE TELLEC, c'est ton mouillage définitif, éternel.

Puis dans la magnificence des nues tourmentées et de la mer houleuse dont la voix sans pareille te salue, sous la splendeur de la blanche voilure que domine le vol tournoyant des albatros géants...glissant lentement des mains amies, tu quittes ton dernier navire pour la plongée vertigineuse à l'abîme.

A l'abîme marin, la plus belle, la plus majestueuse des tombes, celle qui a les mesures de l'immensité des océans et pour dalle funéraire la somptuosité du miroir de la mer calme ou de la chevauchée des lames déferlantes.

Tombe inviolée, tombe inviolable, dont aucun vivant jamais ne viendra troubler l'immobilité, la nuit, le silence et la paix millénaires.

Enfin, que valent les épitaphes des cimetières, même longuement louangeuses et rutilantes, gravées d'or sur carrare, auprès de celle que ton Capitane a fixée sur la carte ! Il est là ton nom, matelot ! Sur le grand routier qu'ennoblit de tout ce qu'il représente d'abnégation, de persévérance, de courage, le fin tracé de la route interminable suivie depuis des mois par ton navire.

Il est là, avec sa croix, dans un cadre sans entrelacs ni arabesques, mais fait de longitudes et de latitudes, de parallèles et de méridiens. Et il attire nos regards, plus apparent, plus solennel que ceux des Îles et des Archipels, des brisants et des récifs, que ceux pourtant tout en lettres capitales, de l'Océan où tu dors et des Continents qui le bordent.

Jamais il est vrai, les fleurs du souvenir -elles se fanent si vite- ne pareront ton épitaphe : les roses ne sépanouissent pas sur la tombe du marin...mais elles sont enchassées dans le dessin délicat et mystérieux que composent ces signes, ces flèches, ces chiffres, ces blancs qui sont les vents inconstants du Ciel, les courants immuables de la mer, les sondes impressionnantes des grands fonds, l'inconnu de l'Abysses... ???

Repose en Paix LE TELLEC...

Dès ton premier embarquement de mousse tu as appris ce que serait le dernier adieu de tes compagnons, ce qu'il adviendrait de ton corps si tu mourais sur un bateau.

Et quand, à terre, les hommes qui ne naviguaient pas manifestaient, à cette vocation, cette répulsion qui t'étonnait, cet effroi qui te faisait sourire, sans philosopher, sans tenter de justifier ton acceptation instinctive et sage tu répondis simplement :

-« c'est le métier qui veut ça...ce n'est pas plus mal qu'autre chose, au contraire, et puis quand on est mort ! »

Mais tu sais bien, matelot ! , maintenant que tu es de l'Autre Bord, que les plus belles funérailles et la plus belle des tombes, sont celles réservées au marin qui, sur son navire au grand large, a été hélé par la mort...

Mais les marins français ont renié les funérailles et la tombe qui depuis la première traversée hauturière furent celles des navigateurs.

En effet, peu après la disparition des voiliers, les équipages ont obtenu des armateurs l'embarquement d'un singulier matériel : un lot de cercueils confortables...Etrange ! Incompréhensible désir ! Manifesté par nos successeurs et qui, jusque là, en aucun temps n'avait même pas effleuré le cœur d'un seul des nôtres.

Car jamais un homme de la voile n'a pensé que le fait d'être, après son trépas, mis très discrètement dans une bière, puis promené durant des semaines d'escale en escale -au besoin dans la chambre frigorifique- pour être enfin à l'arrivée en France, débarqué comme un colis et acheminé vers les obsèques et la sépulture de tout le monde, pouvait être considéré comme une conquête, un gain moral ou spirituel, comme une marque de plus profond respect ou l'octroi de plus grands honneurs.

Marcel HAMON

## LES DERNIERS CORSAIRES MALOUINS

La course sous la République de l'Empire -1793 à 1814

Une fois parti du port, le corsaire n'a qu'une seule préoccupation : faire des prises nombreuses et productives tout en échappant lui-même aux vaisseaux qu'il jugera d'une force supérieure à la sienne.

L'immense majorité des armements malouins sont destinés aux mers d'Europe. Pourtant quelques-uns par leur hardiesse obtiennent des succès dans l'Océan Indien.

C'est tout d'abord **Robert SURCOUF** qui gagna, aux bouches du Gange, durant les années VI et VII de la République, tant de lauriers et une si belle fortune. Ses campagnes sur l'ÉMILIE, la CLARISSE, la CONFIANCE (armée à Nantes) les combats du TRITON et du KENT sont bien connus.

C'est aussi **Thomas LE MÊME**, capitaine de l'HIRONDELLE, petit brick portant 12 canons, de 4 à 110 hommes d'équipage. Il prend à l'abordage la corvette BATAVE du commandant **John THOMSON**. Plus tard, sur la ville de Bordeaux, il s'empare d'un bateau portugais le SAINT SACREMENT avec sa cargaison évaluée à dix millions, on peut encore citer **BOUVET** futur amiral qui fit subir aux anglais des pertes considérables.

Trois navires seulement, tous armés par **SURCOUF** ou **BLAISE** son beau-frère, partirent de la grande rade pour faire la course aux Indes.

En 1804, la CAROLINE, sous les ordres de **NICOLAS SURCOUF**, son frère, tomba à sa troisième sortie au pouvoir des Anglais.

En 1806, le NAPOLÉON, capitaine Malo LENOUEVEL fit côte près du cap de Bonne Espérance, il réussit à sauver l'équipage et les objets précieux. Enfin, le 28 février 1807, **Robert SURCOUF** prit le commandement du REVENANT. Mais après une campagne aussi productive que la première il fut appelé par le général DECAEN pour les besoins de la colonie. A partir de cette époque nul corsaire malouin ne devait reprendre la route de l'Océan Indien.

Le dernier corsaire sorti du port fut le RENARD armé par **Robert SURCOUF**, son capitaine **Jean MICHEL**, relâchant à Bréhat le 14 avril 1814, reçut l'ordre d'amener le pavillon tricolore et de le remplacer par des fleurs de lys.

A Nantes, il y eut 20 armements en course en 1793 et près de 80 pendant les années 1797-1798. Dès juin 1800, des frégates et des péniches bloquent étroitement l'embouchure de la Loire. La course devient impossible

AUTEUR ABBE ROBIDOU éditions Laffite Reprint

**JACK GENDRON**

## DE LA TRIRÈME À LA FRÉGATE FURTIVE

La Révolution (1789-1804)

Juillet 1789, un événement va bouleverser la vie de la France, ainsi que celle de l'Europe : la Révolution Française.

La marine qui avait acquis avec la guerre d'Amérique une certaine réputation, ainsi que pour l'amélioration de ses vaisseaux dans le gréement et le doublage en cuivre des carènes, va lentement se dégrader pour, en 1795, n'avoir plus qu'une relative existence.

En effet, devant les exactions politiques, beaucoup de ses chefs vont émigrer à l'étranger ou, tel **Charette** lieutenant de vaisseau, futur chef de l'insurrection vendéenne, l'abandonner, de plus des troubles éclatent dans les arsenaux ainsi que des mutineries des équipages, ce qui va achever de la désorganiser. Pire, le corps royal des canonnières, fondé en 1786, finira par désertir pour éviter les excès de terreur de **Jean Bon Saint André**. Ce dernier, par ses méthodes dictatoriales, succédant à 13 ministres de 1787 à 1798 incapables de faire fonctionner la marine, essaiera de lui redonner un semblant de discipline.

Mais sur mer notre principal ennemi, il le sera d'ailleurs durant 23 ans, l'Angleterre ne désarme pas et continue sa politique d'annexions de nos colonies tout en nous interdisant la possibilité de circuler en mer.

Ce sera donc une succession d'échecs par l'incapacité des chefs, malgré le courage des équipages, comme durant cette campagne du 13 Prairial An II, avec l'épisode du « Vengeur » et de la « Montagne » permettant à un convoi de vivres de rentrer à Brest.

Pourtant l'Angleterre sera à deux doigts d'une insurrection dans sa marine en 1797, car les idées libérales de la Révolution Française commencent à se faire jour, mais la fermeté de **Lord Jervis** la réprimera rapidement avec violence.

L'Angleterre avait trouvé la force de ses équipages dans l'art de se faire aimer de ses chefs **Nelson** et **Hood**, alors que chez nous les marins, malgré leur courage, n'ont plus confiance dans des chefs improvisés qui les mènent d'échecs en échecs.

**Nelson** avait eu ce mot résumant la force de la flotte anglaise : « la marine est une troupe de frères ». Il aura besoin de toute cette troupe de « frères » pour freiner la montée en puissance d'un petit lieutenant d'artillerie à peine sorti de Brienne : **Napoléon Bonaparte**, qui débute par un coup d'éclat en reprenant Toulon aux Anglais et par ses audacieuses manœuvres obliger **Hood**, afin d'éviter la destruction de sa flotte, à quitter le port, récupérant même 18 bateaux français, mais ne pouvant sauver « le Héros » de Suffren qui sera incendié.

Si sur cette terre le petit lieutenant devenu général vole de victoires en victoires, en mer la disparition de notre flotte s'accroît à chaque combat naval par les erreurs ou l'inertie timorée des amiraux.

L'ennemi est l'Angleterre et on ne pourra vaincre qu'avec une marine forte, ce qui n'est pas le cas. Alors naissent des projets plus ou moins farfelus, comme de profiter des vents défavorables pour envoyer des montgolfières jetant du feu grégeois sur la flotte anglaise.

L'on va même prédire que l'on peut faire un ballon pouvant porter jusqu'à 3 000 hommes « la Thiofène » projet sans lendemain, mais déjà l'on envisage de creuser un tunnel sous la Manche, ce qui était impossible vu les moyens existant à cette époque et même traîner de grosses tours propulsées par des moulins à vent. Un seul homme semble capable de reprendre la situation en main : **Bonaparte** et, c'est par miracle, qu'il peut revenir d'Égypte sur la frégate « le Muiron » le 9 octobre 1799.

La nation entière après le coup d'État du 18 Brumaire le nomme Consul à vie. Une tâche immense l'attend : restaurer l'ordre dans l'État et dans la marine et d'abord obtenir la paix qui sera signée à Lunéville.

Faute de marine, il faut trouver un moyen d'abattre l'Angleterre et seule l'invasion de son territoire reste à l'ordre du jour. En 1801 naît la reprise d'un projet donné à Hoche alors qu'il n'était plus qu'un général d'armée terrestre et qui fut un fiasco. Cette fois, cela est plus sérieux, une flotte d'invasion sera créée. Bonaparte confie le projet au seul amiral valable **Latouche Tréville**, qui avait été destitué par la Constitution en 1793. Cette flotte se composera de petits bateaux à fond plat fortement armés et de chaloupes canonnières, un nouveau type de bateau fait aussi son apparition : les Frames, genre de corvettes à fond plat, elles aussi armées.

Cette flotte, par son sérieux, fait figure en Angleterre d'épouvantail et va entretenir une guerre des nerfs parmi la population. Nelson d'ailleurs, pressentant le danger, l'attaquera à plusieurs reprises sans succès, à son point de rassemblement Boulogne. Ainsi, en quelques années, la France voit sa marine disparaître de jour en jour et pourtant elle a des navires valables. Elle est vaincue par l'inexpérience de ses marins et surtout l'absence de sens maritime de ses chefs, excepté **Latouche Tréville**, disparu trop vite et **Dupetit Thouars** qui, mortellement blessé, commanda jusqu'au bout, amputé des deux jambes, « le Tonnant » à Aboukir. Par contre la Révolution poursuivra la politique scientifique de Louis XVI avec la mesure du méridien, les expéditions lointaines de **Bougainville** et d'**Entrecasteaux**, ainsi que des recherches pour retrouver Lapérouse dans le Pacifique.

En 1790 éclate l'affaire du pavillon. La Constituante a décidé d'un étendard unique symbolisant la patrie et non plus la multitude de drapeaux différents pour chaque régiment. Le 21 octobre 1790, nous sommes déjà loin de cette fête de la Fédération du 14 juillet 1790, les députés sont inquiets de l'agitation dans les ports et aussi du réarmement anglais. Déjà les navires marchands n'arborent plus la bannière royale blanche, il faut donc unifier le drapeau national et en munir l'armée et la marine. Une réticence se fait jour dans la marine, car la flotte a eu ses heures de gloire sous le pavillon blanc, qui a aussi assuré la liberté à ce nouvel état anti-anglais : les États-Unis d'Amérique. Il lui reste donc la nostalgie de cette glorieuse bannière. Un compromis se fera jour en mêlant la couleur nationale bicolore au pavillon blanc. **Mirabeau** avec sa puissance oratoire interviendra et le 24 octobre 1790 un décret change les couleurs du pavillon national français.

A Nantes ce nouveau pavillon sera hissé sur le « Cerbère » le 10 avril 1791.

Ce ne sera que le 15 février 1794 (27 Pluviôse An II) que la Convention décidera d'abolir tout ce qui rappelle le passé royal et d'appliquer le décret du 1<sup>er</sup> Prairial, ce qui explique que la flotte de Brest appareillera le 27 Floréal sous les couleurs de 1790.

C'est le décret 21812 de la Convention Nationale qui décide que le nouveau pavillon national de la République sera :

Article 2 - formé de trois couleurs disposées en trois bandes égales, posées verticalement de manière que le bleu soit attaché à la gauche du pavillon, le blanc au milieu et le rouge flottant au vent.

Article 3 - les pavillons de beaupré et le pavillon de poupe ordinaires seront déposés de la même manière en observant les proportions des grandeurs établies par l'usage.

Ainsi naissait notre drapeau national.

Que devient Nantes durant cette période ? Là aussi elle subit et encore plus, étant en première ligne devant l'insurrection vendéenne, les décisions de Paris et de ses représentants, comme ce sinistre Carrier et ses atrocités.

Elle a toujours ses corsaires, parmi ceux-ci Aregnaudeau, dont on reparlera sous l'Empire, qui vont, avec plus de bonheur que la flotte nationale, remporter des victoires, petites certes, mais inquiétant l'amirauté britannique. Il y en a une vingtaine, dont le célèbre Plumkett sur on 'Sans Culotte Nantais ».

Même une femme à la destinée tragique-Julienne David- combattra sur les navires de la République, sera retenue prisonnière sur les pontons anglais, pour finir dans la misère à l'hôpital. Signalons aussi « la Musette » construite en 1793 et qui sillonnera le golfe de Gascogne et la Manche.

*Albert Pilard*

Amis adhérents

Nous ne pouvons actuellement vous envoyer le « Journal de Bord » qu'une fois par an, mais, en passant à bord, vous vous tiendrez au courant de l'activité de Nantes Marine Tradition : Le secrétariat, ouvert chaque jour (9H00 à 12H00 et 14H00 à 18H00), sera heureux de vous accueillir.

Vous pouvez aider votre Association, faites venir des visiteurs : famille, amis, relations..., pensez à leur parler du « Maillé-Brézé »...., n'oubliez pas de renouveler votre cotisation....., et tâchez de faire inscrire de nouveaux membres !

Chers adhérents

N'oubliez pas la boutique du « Maillé-Brézé », en temps ordinaire comme au moment des fêtes, sachez que vous pouvez trouver des idées de cadeaux (d'inspiration marine) pour petits et grands, encore une manière simple d'aider votre Association ! Merci