

De même, nous avons décidé de nous ouvrir davantage à la culture maritime de nos pays voisins et, par l'intermédiaire de nos correspondants à l'étranger, de correspondre plus largement avec eux. Le premier à nous donner des nouvelles de son pays est Siem van Eeten aux Pays-Bas. Il évoque le soixante-naire de la Société Néerlandaise d'Histoire Maritime et nous sommes fiers de constater que notre Société en est à l'origine. Vous trouverez son article dans les

La parution de ce septième numéro du *Journal de bord* de la SFHM est pour moi l'occasion de faire un premier bilan avec vous. Pourriez-vous s'il vous plaît nous dire ce que vous en pensez ? Êtes-vous satisfait(s) ? Verriez-vous des améliorations à apporter ? Quelle(s) rubrique(s) aurait(ent) votre préférence ? Faites-nous parvenir vos réponses et bien sûr vos suggestions à l'adresse suivante : journaldebordsfhm@gmail.com

Michel AUMONT, président de la SFHM

INFORMATIONS IMPORTANTES



C'est avec une profonde tristesse que nous avons appris le décès du contre-amiral Jacques CHATELLE, survenu le 21 novembre 2022 dans sa 94ème année. Jacques Chatelle était président d'honneur de la SFHM.

Né le 8 octobre 1927, il était entré au service le 29 septembre 1947.

Breveté de navigation sous-marine et breveté détecteur, il gravit les différents échelons jusqu'à sa promotion au grade de Contre-amiral en 1982. Officier de l'Ordre national du Mérite (1971), commandeur de la Légion d'Honneur (1984), il fut également chef du service historique de la Marine, élu membre de l'Académie de Marine section His-

toire lettres et arts en 2004 et en devint membre honoraire en 2015.

Les condoléances peuvent être adressées à Dominique Chatelle, son fils à l'adresse suivante : dominique.chatelle@orange.fr

Un hommage lui sera rendu dans la Chronique.



J. Chatelle est le deuxième en partant de la droite au deuxième rang

La SFHM a le regret d'annoncer le décès de Guy SEGUIN, un modéliste de grand talent. Un hommage lui sera rendu dans le prochain numéro de la *Chronique*. Il est possible d'écouter sur C'Bleu un podcast de Guy SEGUIN lui-même, intitulé « Maquette d'arsenal sur la Côte Bleue ».

G. SEGUIN réalisait des maquettes d'arsenal à l'échelle 1/20ème dans son garage.



À Guy SEGUIN

J'ai regardé la rame de ta fière Réale
Tes mains y sont ancrées dans le bois jaune et pâle.
Tu me l'avais offerte un jour de février
Dans ce temple sacré qu'était ton atelier.
Là était ton royaume fait de sciure et d'or
Et de chaque bateau tu créais un trésor.

Ta main semblait avoir découvert tous les âges,
Des plus guerriers vaisseaux aux coques les plus sages. Le
bois, le fer, l'acier, les couples, les plats -bords,
Rien n'avait de secrets, ni dedans, ni dehors.
Tu connaissais au cœur ce qui fait un bateau.
Tu connaissais leurs chants quand ils voguent sur l'eau,
Tu connaissais leurs mâts et leurs voiles au vent
Tu connaissais leur âme : ils étaient tes enfants.
Ton nom est à l'égal des plus grands capitaines
Tu dis aimer la mer mais c'est la mer qui t'aime.
Quand je compte ou essaie de compter les vaisseaux
Qui sont nés de tes mains, aucun des amiraux
N'eut escadre pareille ! Tu règues sur les flots
Toi qui n'avais d'orgueil que d'être matelot.

Pourquoi as-tu jeté l'ancre par-dessus bord
En nous laissant à quai à notre triste sort ?
Toutes tes coques chantent et te louent pour toujours
Entends-tu tes vaisseaux qui pointent au point du jour ?

À Marseille, le 20 septembre 2022
Jean-Noël Beverini



Nous avons très récemment appris le décès du Pr. Jaap BRUIJN, l'un des historiens maritimes néerlandais les plus connus et respectés, à l'âge de 84 ans. Il a longtemps fait partie de notre comité de lecture. Un hommage lui sera rendu dans la Chronique d'histoire maritime de juin 2023

Olivier de KERSAUSON a fait son entrée à l'Académie de Marine le mercredi 12 octobre dernier. Navigateur, chroniqueur et écrivain français, il est probablement l'un des marins les plus appréciés des Français. Sa carrière exceptionnelle de marin est bien connue : il embarqua avec Éric Tabarly en 1966 et resta pendant huit ans son second ; en 1989 il battit le record du Tour de monde en solitaire sur le trimaran *Poulain* en 125 jours ; en 1997 et 2004 il remporta par deux fois le Trophée Jules Verne, un tour du monde réalisé en équipage, sans escale et sans assistance en 71 jours sur le *Sport-Elec* puis en 63 jours sur le *Geronimo*.

En 2006 il rallia San-Francisco à Yokohama à la voile en 14 jours, 22 heures et 40 minutes. Il est l'auteur de quelques seize livres « Fortunes de mer » paru

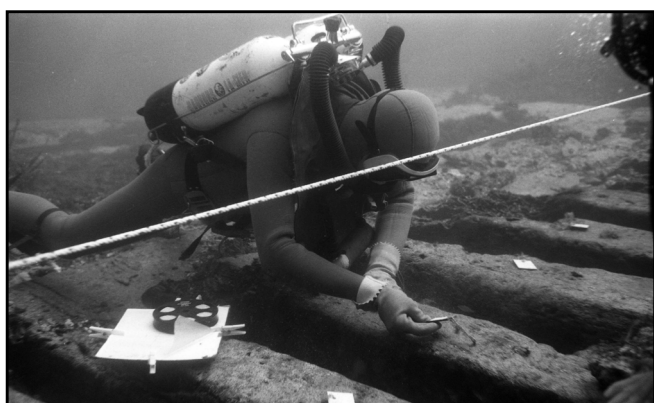
en 1976 et « Ocean's songs » en 2008. Son dernier ouvrage intitulé « De l'urgent, du presque rien et du rien du tout » paru en 2019, « dessine la philosophie d'un aventurier, libre dans tous les sens du terme ». Une liberté qui a été particulièrement remarquée par le grand public lors de sa participation à l'émission radiophonique des Grosses têtes avec Philippe BOUVARD en 1981 puis Laurent RUQUIER en 2017.



Michel Goury administrateur de la SFHM et plongeur archéologue a été mis à l'honneur par la revue Le Point dans un numéro spécial intitulé « Marseille. Les dossiers chauds de la Méditerranée » (le n°2620, paru le 20 octobre 2022).

Dans cet article signé François Tonneau, notre ami est présenté comme « l'archéologue du fond des îles, qui, en trente-cinq a fait émerger la mémoire oubliée de la ville » : Michel comme nous le savons tous, a été le responsable des fouilles archéologiques sous-marines de l'épave du *Grand Saint-Antoine*, ce navire qui apporta la peste à Marseille en 1720 et sur laquelle il a travaillé cinq années durant. Le journaliste indique que l'idée pour Michel Goury est de « sortir cette épave de la mer et de l'exposer près du Mucem afin que les gens touchent la réalité de leur histoire ».

Et son très grand souhait serait que « Marseille rassemble, en un seul lieu, l'histoire de son patrimoine maritime, notamment celui de l'ère oubliée des industries de construction et de réparation navales. Son rêve ? Que la ville phocéenne s'ouvre de nouveau vers les métiers de la mer. Après la COMEX, l'Institut national de plongée professionnelle, le Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines, Michel Goury espère qu'une école d'archéologie sous-marine à vocation européenne pourrait voir le jour. Tout est à portée de main : l'enseignement universitaire, l'apprentissage des techniques sous-marines, les épaves à explorer, le mobilier archéologique à étudier, les archives à compiler ».



ACTUALITÉS

• Appel à contributions :

Société Française d'Histoire Maritime organise un COLLOQUE SUR LES CONTEXTES SOCIO-HISTORIQUES DES INNOVATIONS DANS LA MARINE à la Cité de la Voile, Lorient, le 21 novembre 2023.

Beaucoup d'études sur les innovations dans la marine négligent un peu les contextes socio-historiques en se focalisant sur la technique et la chronologie. Pourtant depuis plusieurs dizaines d'années, les archéologues maritimes, comme par exemple le danois O. Crumlin-Pedersen, avaient souligné que l'exploration d'une épave ancienne devait aussi fournir des « informations sur les aspects importants de la vie sociale d'autrefois » permettant, comme l'a redit plus tard E.Rieth, l'analyse historique du système nautique dans son cadre socio-économique. Plus récemment, les historiens et sociologues de l'innovation ont mis en avant des concepts comme les révolutions paradigmatiques, l'appropriation socio-technique, les innovations de rupture, l'acteur-réseau et le processus de traduction (cf l'article publié dans la Chronique d'Histoire Maritime, n°90, juin 2021, pages 79-90).

Les questions suivantes devraient être traitées en fonction du type d'innovation et de l'époque : est-

ce une innovation de rupture et avec quelles conséquences ? Rupture technique ? Rupture économique ? Rupture d'usage ? Quelles ont-été les professions concernées et y a-t-il eu des réticences à l'appropriation sociologique de l'innovation ? Comment l'innovation a-t-elle modifié les métiers (marins, armateurs, négociants...) ? Comment s'est faite la diffusion de l'innovation et avec quelles résistances ? Etc. Le but n'est pas d'évoquer le plus possible d'innovations maritimes mais de mettre en avant sur un nombre limité d'exemples une approche plus sociologique de ces innovations.

Les communications seront soit des conférences plénières (40 minutes) soit des posters. Les actes (communications et posters) seront publiés. Un résumé (une page environ) sera examiné par un comité scientifique composé de : Michel Aumont, Michel Daeffler, Eric Rieth, Patrick Villiers et Jacques de Certaines. Il devra être envoyé à J.de Certaines avant le 30 juin 2023.

Contact : J. de CERTAINES, délégué Bretagne de la SFHM, jacques.de-certaines@orange.fr
0612481097

Michel AUMONT m.aumont2@orange.fr

Le patrimoine maritime en Morbihan

Un hommage particulier doit être rendu au [Parc Naturel Régional du Golfe du Morbihan](#) (PNRGM, créé en 2014) pour son inventaire des 1250 éléments du patrimoine bâti maritime dans les 22 communes littorales du Golfe (en association avec le programme européen Péricles 2018-2021).

Un inventaire du patrimoine n'étant pas un but en soi, le PNRGM a lancé un programme sur trois ans pour un coût total de 435000 €, soutenu par la Fondation de France à hauteur de 150000€, destiné à la conservation de ces bâtiments (cabanes ostréicoles, cales, terre-pleins...). Le programme lancé vise à clarifier tant les objectifs que les outils, en associant les élus, les associations et les services publics.

Les débats lors du lancement de ce programme ont mis en avant un certain nombre de questions aussi pertinentes que difficiles : Qu'est-ce que le patrimoine maritime ? Où sont ses limites ? Quels liens entre ce patrimoine bâti et les paysages, la biodiversité, les usages ? Face à l'ampleur de la tâche, comment gérer la priorisation des actions conservatrices ? Comment combattre les trop nombreuses infractions qui jouent sur la complexité juridique et qui sont parfois alimentées par des lobbies puissants (promoteurs, ostréculteurs, pêcheurs...) ?

Pour le programme qui débute, quatre communes pilotes ont été retenues : Le Bono, village de marins et des célèbres forbans, Séné, le port de pêche aujourd'hui en déclin, et l'île d'Arz, ayant procédé il y a plus de 20 ans à un premier inventaire de son patrimoine maritime qui aura permis la création du petit musée « marins et capitaines ».

Le Prix national des Sociétés savantes décernée par la Fondation des travaux historiques et scientifiques a été attribué en 2022 au [Comité Gilles de Gouberville](https://www.gouberville.asso.fr/). Dominique BÉNEULT nous fait part de ses travaux sur les prédictions de marées avant le XIXe siècle, mais tout particulièrement du VIIIe au XVIe siècle : le point de départ de cette recherche a été le journal tenu par le Sire de Gouberville, qui traversait la baie des Veys à gué pour se rendre en Bessin. Les soixante -dix traversées répertoriées ne mentionnent aucun échec, ce qui peut prouver qu'il existe une méthode satisfaisante de prédiction des marées que D. BÉNEULT a cherché à élucider.

Son article «La stratégie de Gilles de Gouberville pour franchir la Baie des Veys, Mesure du temps et prédiction des marées» a été publié dans les Cahier Goubervillien N°24 et envoyé à l'Académie de Marine et à la Société Française d'Histoire Maritime.

Sur le même sujet, avec des regards différents

- <https://www.gouberville.asso.fr/l-heure-du-vay-i>
- <https://www.gouberville.asso.fr/l-heure-du-vay-ii>
- <https://www.gouberville.asso.fr/l-heure-du-vay-iii>

Dominique Béneult est capitaine au Long Cours (1976), et ancien pilote du Havre, Antifer et Fécamp (1978 à 1997). Il poursuit des recherches sur Bède le Vénérable, moine computiste anglo-saxon, qui a élaboré la première méthode utile de prédictions des marées (*De concordia maris et Lunae*) dans son ouvrage écrit en 725 et intitulé *De temporibus ratione*.

VU DE LA HUNE

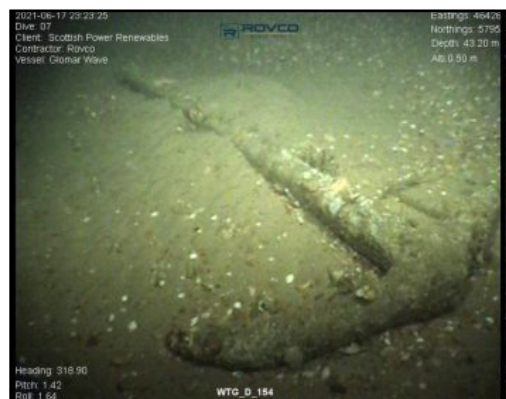
Les annonces de découvertes subaquatiques se sont multipliées ces derniers mois, preuve, si besoin en était, de l'intérêt toujours croissant porté par les archéologues, les historiens de la marine et les institutions muséales à ces témoignages d'un passé qu'il faut analyser, identifier, répertorier. Ce numéro du *Journal de Bord* essaie d'en rendre compte. Et cet intérêt pour les fouilles subaquatiques se traduit par la création de nouvelles associations, voire de nouvelles structures (comme le Vrak – Museum of Wrecks en Suède dont nous parlons plus bas).

• Découverte en 2018 en mer du Nord d'une ancre en fer forgé

Découverte par la ScottishPower Renewables lors de travaux de sondage en vue de la construction d'une ferme éolienne, cette ancre est un vestige de très grand intérêt . Mesurant plus de 2 m. de long et pesant environ 100 kg, sa date de fabrication estimée remonte à l'époque de la Rome impériale, voire même à l'âge du bronze, soit il y a environ 1600 – 2000 ans. Le navire devait jaugeer entre 500-600 tonnes, une estimation confortée par de nombreuses similitudes avec les ancres utilisées par les navires romains marchands de la Classis Britannica (la flotte romaine de la province de Bretagne, de fait la première flotte britannique). Une fois les analyses et les travaux de conservation nécessaires achevés, cette ancre ira rejoindre les collections des Colchester.



Credit : Scottish Power



• Découverte d'une flûte néerlandaise

L'organisme Badewanne formé de plongeurs finlandais non professionnels, a découvert en mer Baltique en septembre 2020, par 85 mètres de profondeur, l'épave d'une flûte néerlandaise du XVII^e. Pour Niklas ERIKSSON « les flûtes ont été fondamentales dans l'essor des Provinces-Unies en tant que super-puissance économique ». Cette épave, en très bon état, « offre une opportunité unique d'explorer le développement de ce type de bateau qui a vogué à travers le monde et constitué l'outil qui a posé les fondations de la globalisation moderne ».

Les eaux froides de la Baltique étant le meilleur lieu de conservation possible pour les épaves, ce vaisseau n'a pas été exhumé. Mais il est visible au [Musée des épaves de Vrak](#), à Stockholm où les naufrages sont évoqués grâce à des reproduction 3D des épaves, des impressions en taille réelle ou encore des hologrammes protégés par des vitrines ; et un casque de réalité virtuelle augmentée permet de flotter au-dessus de certaines épaves reconstituées : soit « un moyen novateur de montrer les vestiges sans prendre le risque de les détériorer, mais qui permet aussi de faire des économies » car « aujourd'hui, nous n'avons plus l'argent pour remonter les épaves. Quand on sort de l'eau des objets de ce type, ils s'abîment aussi en partie parce que nous n'avons pas les fonds nécessaires pour bâtir des lieux permettant de les conserver" (Anneli Karlsson, Vrak – Museum of Wrecks/SMTM »).



© Badewanne.fi

• Découverte de l'épave du *Äpplet*, sister-ship du *Vasa*.



Äpplet © Vrak – Museum of Wrecks/AFP

En 1625 le roi Adolf II, engagé dans la Guerre de 30 ans, avait ordonné la construction de quatre vaisseaux de guerre. Le vaisseau amiral portait le nom de la dynastie régnante Vasa, Tandis que les trois autres symbolisaient les regalia : le *Äpplet*, connu comme *la Pomme*, nom familial pour désigner l'Orbe crucigère (sphère surmontée d'une croix, symbole de l'autorité royale depuis le Moyen Âge), le *Sceptre*, le *Kronan*, (la Couronne). Le *Vasa* et l'*Äpplet* étaient des trois-ponts, les deux autres des deux-ponts, portant 60 à 70 canons. Les vaisseaux furent lancés respectivement en 1625 1628, 1629 et 1630. Un cinquième vaisseau, le *Göta Ark*, fut lancé en 1634.

Le *Vasa* avait coulé le jour même de son lancement le 14 août 1628 : les modifications apportées par le roi de Suède lui-même au plan de construction du vaisseau l'avaient rendu impropre à la navigation. L'*Äpplet*, bien que plus large et moins décoré que le *Vasa*, n'eut guère plus de carrière militaire que l'Amiral : lancé en 1629, il prit certes part à la guerre de Trente Ans en 1630, mais ses piètres qualités le firent retirer des combats et « en 1659, après qu'une inspection eut conclu que le navire ne valait pas la peine d'être réparé, les autorités le coulèrent intentionnellement ». C'est cette épave qui a été retrouvée.

A contrario le *Scepter*, la *Kronan* et le *Göta Ark* furent de bons vaisseaux qui tous prirent part à la bataille de Colberger Heide, le *Scepter* en tant que navire amiral. (Notons que lors de cette bataille, Abraham Duquesne, alors au service de la Suède montait la *Regina*, 34 canons). Le *Scepter*, la *Kronan* et le *Göta Ark* furent intentionnellement coulés pour former des récifs artificiels. Leurs épaves ont été localisées près de l'île de Vaxholm (archipel de Stockholm). Étant mieux préservées en mer, aucune opération de sauvetage n'est pour l'heure envisagée et cet ensemble unique de vaisseaux du XVII^e va permettre d'étudier les techniques de constructions navales suédoises de l'époque.

• Site de Saint-Vaast :

Trois « épaves liées à la bataille de la Hougue » du 29 mai 1692 ont été clairement identifiées comme telles par Cécile SAUVAGE, archéologue au département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines (Drassm). Ces épaves avaient été déclarées en 1990 par Christian CARDIN, plongeur non professionnel, découverte qui mena au projet actuel de la reconstruction du *Jean Bart*.

Le *Journal de Bord* a eu à plusieurs reprises l'occasion d'évoquer ce magnifique projet de la reconstruction du *Jean Bart* : tout d'abord en présentant le projet (JdB n°2), puis en indiquant la remise de l'Ordre national du Mérite à son concepteur Christian CARDIN le 2 octobre 2021 (JdB n°3), et le numéro 5 a rendu compte de l'état d'avancement des travaux. Christian CARDIN, Président fondateur de [l'Association Tourville](#), nous a fait part de la genèse de ce projet.

Il est l'inventeur officiel des cinq premières épaves retrouvées des vaisseaux de la flotte de l'amiral de Tourville, armée par Louis XIV au printemps 1692 pour rétablir Jacques II Stuart sur le trône d'Angleterre. Entre 1982 et 1985 C. CARDIN avait mené personnellement des recherches afin de localiser ces épaves qui ont fait l'objet en 1986 d'une campagne d'expertise par une équipe de la DRASSM. En 1987 C. CARDIN reçut sa première autorisation officielle de sondages, lesquels ont montré tout l'intérêt archéologique du site. De 1987 à 1997 des fouilles programmées ont été menées par des équipes internationales sous la direction de Michel L'Hour et Elisabeth VEYRAT : il en a résulté le musée de l'île de Tatihou.

En 1990, parallèlement à ces fouilles programmées, C. CARDIN a organisé une campagne de prospection magnétométrique afin de retrouver d'autres vaisseaux, à l'entrée de l'Anse du Cul de Loup : quatre épaves, de 2ème et 3ème rang, dont il est également l'inventeur, ont alors été localisées, leurs belles pièces de bois protégées par plus d'un mètre de sédiments.

C'est lors de cette campagne que C. CARDIN a remonté la roue d'affût aujourd'hui exposée au musée de Tatihou. Les travaux de fouilles alors engagés sur les vaisseaux de 1er rang avaient requis de gros moyens : il fut alors, avec Michel L'Hour, décidé de laisser ces nouvelles épaves pour de futures campagnes de fouilles.

Et trente plus tard, car la déclaration préliminaire de C. CARDIN date de 1990, des campagnes de fouilles sont effectivement entreprises.

Il avait été dès le départ convenu que C. CARDIN ne revendiquerait aucune compensation financière en tant qu'inventeur des deux gisements, mais qu'il souhaitait bénéficier des résultats archéologiques afin, une fois le musée de Tatihou ouvert, de pouvoir lancer un projet encore plus fou : reconstruire, à taille réelle, une de ces cathédrales maritimes représentatives de la grande marine de Colbert et d'en faire le centre d'intérêt d'un parc historique et de loisirs dédiés aux corsaires et à la marine de Louis XIV. un projet qui est aujourd'hui mis en place à Gravelines, site historique sur le littoral de Dunkerque, où se trouve une fortification maritime et terrestre construite par Vauban. Ce vaisseau a été appelé le *Jean Bart* en hommage au grand corsaire du Roi Soleil.



MMTD 994.13-2.10. Roue d'affût de canon,
épaves de La Hougue (1692)



Le Jean Bart sur site
(photo M. Daeffler)

Il a fallu reconstituer des plans qui n'existaient pas, la transmission à l'époque étant orale et gestuelle. Pour ce faire, C. Cardin et son équipe ont utilisé l'Album dit de Colbert (conservé aux archives de la Marine à Vincennes), un recueil de dessins en une dimension. Cet album est un recueil de dessins en une dimension qui montrent toutes les étapes de la construction. Or deux des épaves retrouvées en 1985, le *Magnifique* et le *Saint-Philippe*, correspondaient parfaitement aux dessins de l'Album de Colbert, ce qui donnait accès aux deuxième et troisième dimensions jusque-là manquantes. Ont collaboré à ce travail Michel Daeffler (université de Basse-Normandie et administrateur de la SFHM) et Philippe Thomé (architecte naval).

[...]

[...] « Le projet Tourville c'est donc plus que la construction d'un bateau, c'est aussi un projet de recherche et de développement, créateur de développement de territoire, d'économie touristique, d'emploi et d'insertion professionnelle puisque l'on a intégré au chantier Tourville une dynamique de formation professionnelle en partenariat avec le CFA de Cherbourg (en accueillant pour 3 ans de jeunes apprentis en BP de Charpente marine traditionnelle) et le centre de formation des Compagnons du Tour de France du Devoir de Villeneuve d'Ascq (en accueillant des jeunes compagnons en tour de ville d'hiver ou d'été. »

www.espacetourville.com

Facebook : **association Tourville.**

• Le *Mélicite*

Les archéologues Érik PHANEUF (AECOM) et Mathieu MERCIER-GINGRAS (IRHMAS) de Montréal ont été mandatés pour étudier l'épave du *Mélicite*, à Baie-Trinité (Québec) dont il n'est possible de voir les membrures que tous les dix ans environ, lorsque se produisent de fortes marées.

De nombreux clichés ont pu être pris en 2022 (plancher intérieur) et un modèle numérique en 3D de la structure visible a été établi. Des échantillons prélevés sont en cours d'analyse. Le *Mélicite* a été construit en 1854 au Nouveau-Brunswick. Il mesurait 57,6 m de longueur, 11,5 m de largeur et 6,7 m de hauteur et jaugeait 1147 tonneaux. Après son naufrage et plusieurs tentatives de renflouages, l'épave a été abandonnée. Elle présente des cicatrices dues au pillage à la hache et à la scie mécanique.

Le navire était commandé par le capitaine Janssen et avait quitté Belfast à destination du Québec le 23 avril 1883. La barque était légère, seulement lestée par des pierres. Le matériel récupéré par l'équipage a été vendu aux enchères le 3 juillet. La coque était protégée par un doublage « sacrificiel » en bois, un procédé courant pour les navires effectuant de longues traversées.

Si vous avez des photographies anciennes ou récentes du site et de l'épave, la Société historique vous invite à les faire parvenir par courriel : shcn@globetrotter.net et journaldebordsfhm@gmail.com



Le *Mélicite* : crédit photo : IRHMAS/Mathieu Mercier-Gingras

BRUITS DE COURSIVE

- Nouveau site internet Atlas Ponant à découvrir sur www.atlasponant.fr

Atlas Ponant se veut le site de référence pour découvrir les richesses archéologiques sous-marines découvertes sur les sites. L'Atlas Ponant présente les sites archéologiques immergés du littoral atlantique.

« Le site offre un accès, via une interface cartographique, à l'ensemble des données archéologiques, des notices scientifiques et iconographiques issues des recherches archéologiques sous-marines menées depuis plus de 50 ans. Engagé depuis 2005 sous l'égide du Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines (DRASSM, Ministère de la Culture), le projet Atlas Ponant est le fruit d'une collaboration entre archéologues, historiens, archivistes et passionnés de plongée. Il a pour ambition de valoriser la mémoire immergée des côtes atlantiques françaises. »

En 1961, inspirés par la Société Française d'Histoire Maritime, Madame Drs. A.M.P. Mollema et Monsieur Dr. R.E.J. Weber ont pris l'initiative de fonder la Vereniging voor Zeegeschiedenis (VvZ), l'Association pour l'Histoire maritime aux Pays-Bas. Et le 11 septembre dernier, le sixième anniversaire de l'Association a été célébré par une promenade en bateau le *Ysselmeer*, anciennement appelé *Zuyderzee*, aux environs d'Amsterdam. [...]



[...] Pendant ces soixante ans, la VvZ a encouragé des recherches, organisé des journées d'études et des symposiums. Sa meilleure vitrine est son magazine *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis* (Magazine pour l'Histoire maritime), qui publie deux fois par an des articles dédiés à la recherche sur l'histoire maritime. Des publications qui ne se cantonnent pas à l'histoire maritime des Pays-Bas : pour preuve, le prochain numéro contient un article sur la course française et les prises néerlandaises, un travail réalisé à partir des dossiers de prise de Saint-Malo. Et un autre axe de travail est la participation au Portail maritime, un site qui rassemble toutes les associations et fondations qui ont pour thème la vie maritime aux Pays-Bas.

Que la Vereniging soit bien vivante, cette photo en est la meilleure démonstration : elle a été prise pendant le discours d'ouverture de la commémoration par Madame Dr. Annette de Wit, sa jeune présidente, à bord du *Hydrograaf*, le vaisseau historique qui a accueilli cet évènement.

Sites à consulter :

<https://www.zeegeschiedenis.nl/>

<https://maritiemportal.nl/>

Siem VAN EETEN, correspondant pour les Pays-Bas,
s.van.eeten@planet.nl



Le Titanic comme vous y étiez, c'est pour bientôt
© Titanic : Honor & Glory

Ci-dessous, vous avez une possibilité de découvrir une vidéo qui montre une simulation en temps réel de la catastrophe du *Titanic*, depuis le choc avec l'iceberg jusqu'aux derniers soubresauts du géant. La vidéo dure précisément 2h 41 minutes, exactement comme la durée du naufrage. Mais il est possible d'accélérer. Ce sont des amis d'Antoine RESCHE, membre de la SFHM et spécialiste du *Titanic*, qui ont réalisé ce long documentaire. C'est impressionnant !!

3 centre
val de loire

Cliquez pour découvrir !

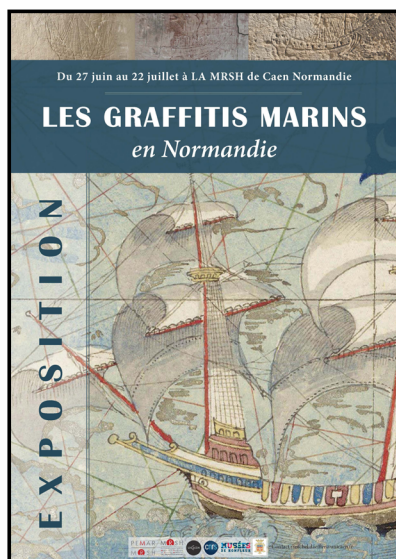
Une association MOR ER WENEDIZ 56 s'est créée à Vannes pour tenter de retrouver ce qu'étaient les navires vénètes décrits par Jules César à propos de la bataille navale de 56 avant notre ère. En effet, dans l'histoire de l'architecture navale dans l'antiquité, le navire vénète pourrait être, selon les archéologues, un chaînon manquant dans l'évolution du navire fluvial monoxyle au navire à franc-bord sur quille: cette architecture caractéristique sur sole a été qualifiée de "proto-membrure première". Une note sur ces navires sera publiée en 2023 dans la Chronique d'Histoire Maritime.



Mor er Wenediz.56, Maison des Associations, 31 rue Guillaume Le Bartz, 56000-Vannes,
bateau-venete@outlook.com

L'association Mor Er Wenediz.56 a été créée à Vannes en juin 2021 et va participer pour la première fois au forum des associations. Elle y exposera sa maquette en cours de réalisation du bateau des vénètes.
<https://www.letelegramme.fr/>

Exposition « Les graffitis marins en Normandie »



La Normandie a connu de tous temps une grande activité maritime, tournée d'abord vers le commerce maritime européen, puis vers l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Asie et elle a toujours été largement impliquée dans tous les aspects des activités maritimes, que ce soit dans la construction navale, la pêche, le cabotage, les voyages lointains vers l'Afrique, l'Amérique du Sud, les Antilles et le Canada. Les marins engagés dans ces diverses activités laissèrent de nombreux témoignages gravés sur les murs des églises, de bâtiments civils et de châteaux normands. Les navires représentés sont de types très divers allant de la chaloupe au grand vaisseau de guerre. La plupart de leurs auteurs ne possédant pas de grandes connaissances en dessin, le tracé des navires peut être parfois schématique. D'autres graffitis, inversement, sont soigneusement représentés et exécutés par des personnes connaissant parfaitement les navires et sachant bien dessiner.

Cette exposition se propose de faire découvrir les graffitis marins de Normandie depuis Dieppe jusqu'à Cherbourg, au travers de quelques exemples.

Chaque panneau est consacré à un graffiti en particulier, qui est présenté, analysé et replacé dans son contexte historique. Différents types de navires sont ainsi représentés sur une période allant du 13^e siècle au 18^e siècle : bateau de pêche, navire de guerre, bâtiment de commerce, navire à rame.

Cette exposition est visible à la Maison de la Recherche en Sciences Humaines à l'université de Caen jusqu'au 15 septembre, elle sera ensuite hébergée au Service Historique de la Défense de Cherbourg (57 rue de l'abbaye, 50100 Cherbourg-en Cotentin) pendant un mois, puis elle devrait être accueillie dans différents musées normands.

Les panneaux peuvent être visionnés sur internet à l'adresse suivante : [postersExpos.pdf \(unicaen.fr\)](https://postersExpos.pdf(unicaen.fr))

Au musée Maritime de La Rochelle, en partenariat avec la Ville de La Rochelle, sur une initiative de l'Association Amis de Bernard Rubinstein, exposition « Bernard Rubinstein : Itinéraire d'un Marine, Journaliste, Collectionneur ». En plus des photos, vidéos, textes et documents qui permettent de reconsidérer la vie d'un homme aventurier et cultivé, l'exposition donne à voir sa collection unique de maquettes de phares. Jusqu'au 26 février 2023.



Rubi fut équipier d'Éric Tabarly sur le Pen Duick VI et surnommé Rubi par son chef de quart Oliver de Kersauson. Il fut rédacteur en chef puis directeur de la rédaction de « Voile Magazine », et collaborateur du magazine télévisé Thalassa. Il fut l'inventeur d'une collection consacrée à l'univers des phares qui sort donc pour la première fois de son appartement parisien.



Exposition Bordeaux Musée Mer-marine. Jusqu'au 31 décembre 2022. Sur le thème « L'humanité doit-elle privilégier le plastique qui lui simplifie la vie quotidienne depuis quelques décennies, ou la planète, qui l'accueille depuis près de sept millions d'années ? »

LECTURES DU JDB

Ouvrages primés par le jury du festival *Livre & Mer*

Prix « Henri-Quéffelec » : L'ouvrage de Michel Izard, publié aux éditions Paulsen le 07/04/2022, 316 pages, « Le mystère de l'île aux cochons » a obtenu le prix « Livre ». L'île aux Cochons, située au sud de l'océan Indien, a été observée pour la première fois en 1772, puis elle est devenue le terrain de chasse des phoquiéris et des baleiniers au XIX^e siècle. En 1982 sa colonie de manchots royaux était la plus importante au monde (40 millions). Or à ce jour, 90% d'entre eux ont disparu : faute à un prédateur ? au réchauffement climatique ? M. Izard, grand reporter à TF1 et auteur d'« Adélie mon amour » (Michel Lafon, 2018) a suivi l'enquête.

« Le mystère de l'île aux cochons » a reçu le prix du livre de mer Albatros 2022 qui va lui être remis prochainement.

Prix « Beau Livre » : « Voyages en mers françaises » d'Olivier Poivre d'Avor, paru le 06/01/ 2022, éditeur Place Des Victoires, 239 pages. « J'ai choisi d'entreprendre un grand voyage sur la France des mers [...] mais aussi explorer ses ports et cités, ses estuaires et ses phares, ses deltas, lagunes, plages, dunes ou falaises, ses innombrables îles ». « Ce voyage unique

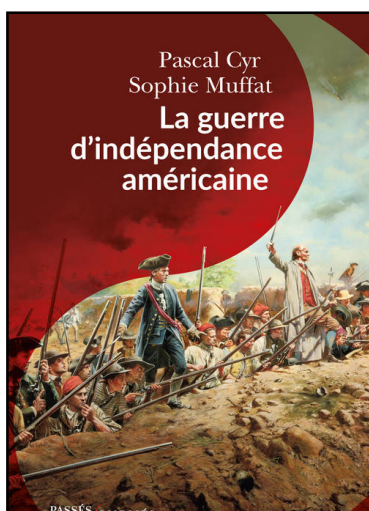
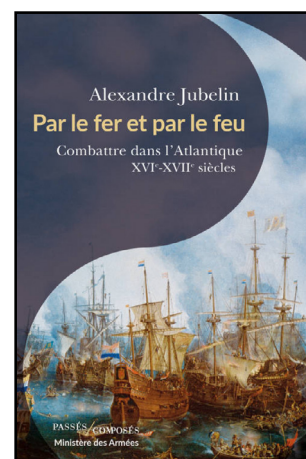
et sensible dans une France des mers souvent méconnue m'a rappelé la prophétie de Richelieu : « Les larmes de nos souverains ont souvent le goût salé de la mer qu'ils ont ignorée. » Et la responsabilité qui est plus que jamais la nôtre, grand prince ou humble marin pêcheur, mélanésien, antillais ou breton : prendre soin des mers, de sa planète, c'est prendre soin de soi ».

Prix « Bandes-dessinées » : « La République du crâne » par Vincent Brugeas et Ronan Toulhoat, éditions Dargaud, paru le 25/02/2022, 224 pages. Le carnet de bord du quartier-maître Oliver de Vannes devenu capitaine d'un navire capturé confronte deux visions du monde : celle des pirates révoltés (qui ont capturé le navire) et celle de la reine des esclaves à bord du vaisseau capturé. Un regard inattendu sur le monde de la piraterie. Une réflexion intelligente qui fait écho aux conflits sociétaux de notre époque.

« Mention spéciale (catégorie « Livres ») » : « Toulon au fil des textes », par Marc Bayle, textes choisis et annotés. Éditions Capitmusca, 10 juillet 2022, 264 p. Promenades en compagnie de Vauban, Schopenhauer, Victor Hugo et de beaucoup d'autres. Les aspects militaires, donc relevant de l'histoire nationale cohabitent avec la douceur de vivre d'une ville méridionale.

Alexandre JUBELIN, *Par le fer et par le feu. Combattre dans l'Atlantique (XVI^e-XVII^e siècles)*, Éditions Passés Composés, 05/10/2022, 288 pages.

L'auteur s'est attaché à rendre de façon vivante et sensible le vécu des hommes embarqués, avant, pendant et après le combat en utilisant les sources anglaises, françaises et espagnoles disponibles, lors de combats qui allient destruction à distance et corps-à-corps. L'auteur s'attache autant les questions techniques (évolution des navires, des armements) que la part humaine. [Découvrir l'ouvrage ici](#)

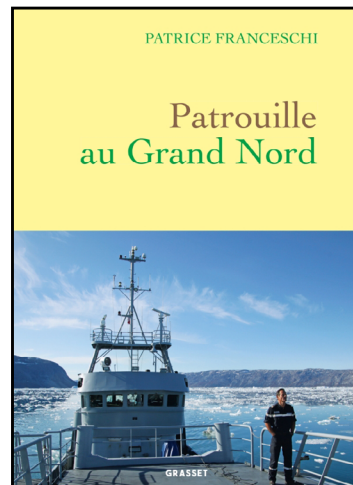


Pascal CYR et Sophie MUFFAT, *La guerre d'indépendance américaine*, Éditions Passés composés, 07/10/2022.

Sophie MUFFAT, une historienne de la Marine, ayant publié l'année dernière un travail sur la marine de Napoléon, les enjeux navals de cette guerre ont toute la place qu'ils méritent. L'axe de réflexion est le suivant : dès 1777, des trafiquants d'armes (dont Beaumarchais) avaient fourni un équipement à la pointe de la technologie pour l'époque aux insurgés. Ce fut là le véritable tournant de la guerre d'indépendance : une armée de paysans dispose du meilleur armement possible et de bons officiers. Et les motivations étaient essentiellement économiques. Les auteurs « revisitent la légende fondatrice de la modernité politique. » [Découvrir l'ouvrage ici](#)

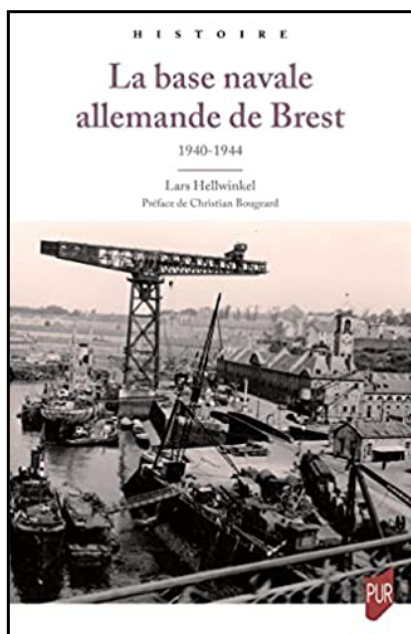
Patrice FRANCESCHI, *Patrouille au Grand Nord*, Editions Grasset, 05/10/ 2022.

L'auteur a embarqué à Saint-Pierre-et-Miquelon, comme écrivain de Marine, à bord du *Fulmar*, pour une mission le long de la côte ouest du Groenland. Cette mission consistait en exercices conjoints avec la marine danoise, dans ces eaux et ces espaces qui ouvrent de plus en plus l'appétit des grands puissances mondiales. De belles descriptions aussi bien des actions que des « temps morts » de la vie à bord. [Découvrir l'ouvrage ici](#)



Lars HELLWINKEL, *La base allemande de Brest, 1940-1944*, PUR, 2022, 284 p.

Ce livre, qui est la publication d'une thèse soutenue en 2006 à la Christian-Albrechts- Universität de Kiel, retrace l'histoire de la base navale allemande de Brest du début de l'Occupation jusqu'à la libération de la ville par les forces américaines en septembre 1944 : un travail de recherche qui s'est appuyé sur les sources françaises et allemandes, tant civiles que militaires. Comme l'indique Christian Bougeard dans



la préface de l'ouvrage, « l'intérêt de cet ouvrage ne se limite pas à une monographie : il insère la base de Brest dans le réseau des bases navales allemandes de la Manche et de l'Atlantique et dans l'organisation de l'administration militaire du Reich en France ». « Cet ouvrage est une contribution majeure à la connaissance des ports français durant la Seconde Guerre mondiale ». L'auteur décrit la nécessaire col-

laboration pour conserver les emplois (et la perpétuelle « lutte » des officiers français pour conserver leurs hommes

directement sous leurs ordres). Une belle rétrospective de la politique allemande dès la Première Guerre mondiale montre son désintérêt premier pour les côtes françaises : l'opération Weserübung avait abouti à l'affaiblissement de la Kriegsmarine au moment où il fallut la redéployer vers les côtes françaises. C'est ce dilemme tragique « entre désir et réalité » qui sous-tend toute la trame du livre. L'installation des forces allemandes sur les côtes françaises occupe les trois premiers chapitres, avec toujours en filigrane la question du sort des vaisseaux et du personnel de la Marine française.

L'histoire de Brest base sous-marine ((1941-1944) constitue la deuxième grande partie de cet ouvrage. Avec la description des aménagements impressionnants pour rendre cette guerre efficace.

Le chapitre VI intitulé « La collaboration entre la Marine française et la Kriegsmarine » reprend les rapports parfois courtois mais toujours tendus entre les administrations allemande et française et ce dès 1940. Un chapitre très dense, avec de nombreuses citations, qui permet d'appréhender le contexte moral et psychologique, avec parfois une réelle collaboration technique.

Dans sa conclusion, l'auteur indique que « ni les grandes forces de surface ni les sous-marins, tant favorisés au début de la guerre, n'ont eu de réelles perspectives de succès dans la lutte contre la plus grande puissance navale du monde, la Grande-Bretagne, qui pouvait s'appuyer sur l'aide économique et militaire des États-Unis. »

Meredith MARTIN et Gillian WEISS, *Le Roi-Soleil en mer. Art maritime et galériens dans la France de Louis XIV*, traduction Élise TROGRIC, Éditions EHESS, septembre 2022.

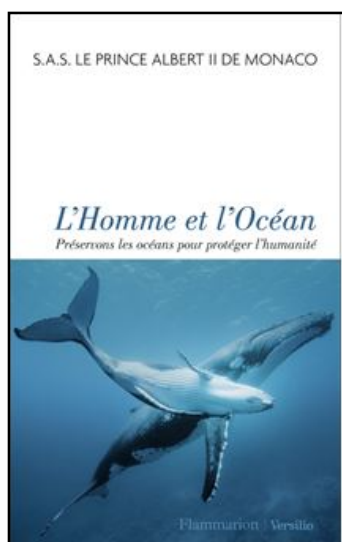
Remarquable ouvrage sur l'art maritime et l'esclavage dans les galères en France pendant le règne de Louis XIV qui met en évidence les traditions dynastiques qui ont sous-tendu la politique navale du roi de France. Cette analyse est étayée par un choix pertinent d'œuvres artistiques. L'utilisation politique de l'horreur du système de l'esclavage, aspect méconnu de la politique des souverains des Temps modernes, est parfaitement démontrée. [...]



[...] Il aurait peut-être fallu parler du sort réservé aux prisonniers de guerre des autres pays. Un tout petit regret : l'illustration aurait pu être beaucoup plus abondante et de plus grand format, et il est dommage d'avoir trop déconnecté ce thème artistique de l'ensemble de l'évolution des Beaux-arts pendant le règne de Louis XIV. Il faut signaler la qualité de l'écriture et la précision des descriptions. Des qualités particulièrement efficaces pour le rendu de la condition « turque » à l'époque de Louis XIV

Florence PRUDHOMME et Thierry MONÉ, *Un dragon au service du roi . Les destinées maritimes du chevalier de L'Espine*, 06/10/2022, 350 pages.

Le 22 janvier 1783 avait explosé la corvette le *Dragon*, engagée en secret par les services du roi Louis XVI au moment de la guerre d'indépendance. Sa mission était d'amener à Saint - Domingue le capitaine de Courrejeoles, porteur d'inscriptions cryptées, chargé de mener un coup de main audacieux sur les îles à sel. Le capitaine acculé devra couler son navire, devenu une épave riche en enseignements.

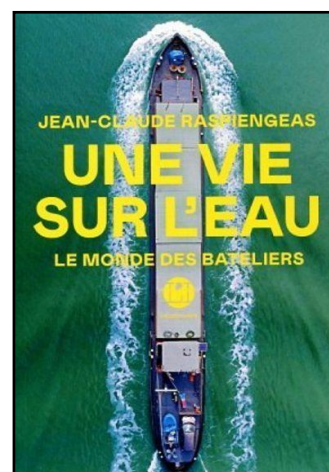


S.A.S ; Le Prince Albert II de Monaco, *L'Homme et l'Océan. Préservons les océans pour protéger l'humanité*, Flammarion/Versilio, 2022, 131 pages.

Le Prince Albert II raconte non seulement son combat personnel contre le réchauffement climatique, mais aussi livre des souvenirs personnels et familiaux. « La protection des océans est une mission que tous les chefs d'État doivent avoir en tête en permanence. Et je dois avouer, que, contrairement à ce que l'on pense souvent, l'ONU est un outil essentiel pour défendre la Terre. »

Un tour de France en bateau de Vannes à Vannes par la Gironde, la liaison Atlantique-Méditerranée (l'isthme gaulois des Romains bien avant Riquet), le Rhône, la Saône... etc) permet de faire une sorte d'état des lieux de ces voies fluviales souvent construites comme relais des ports maritimes. Le bilan est loin d'être positif : les dégradations des infrastructures, l'envasement, la prolifération d'algues... témoignent d'une situation bien plus mauvaise que chez nos voisins européens. À part quelques grands axes (Rhône, Saône, Seine), les bateaux tant professionnels que plaisanciers vont-ils disparaître des voies d'eau au profit des seuls vélos sur les chemins de halage ?

Un ouvrage récent, «Une vie sur l'eau, le monde des bateliers» de J.C.Raspengas (Éditions l'Iconoclaste, 2022) confirme cette impression très négative d'un périple de quelques milliers de kilomètres en passant quelques centaines d'écluses. L'entretien de ces voies d'eau est extrêmement coûteux et on comprend que les VNF aient du mal à faire face mais, même si un «boute» sur la mer devient une «corde» en eau douce, c'est quand même un peu notre patrimoine maritime. (jacques.de-certaines@orange.fr).



COURRIERS DES LECTEURS

Ederli FORTUNATO souhaiterait obtenir des informations concernant le **navire marchand Savoie**, propriété de la SGTM, qui a effectué le voyage Marseille-Plata en novembre 1883. Il a appareillé de Marseille le 14 octobre 1883 sous le commandement du capitaine Allemand. E. Fortunato voudrait savoir s'il existe un fichier ou une entité où il pourrait trouver plus d'informations, telles que les dates des passages par Gênes, et éventuellement les documents de bord qui pourraient exister.

Il y a deux autres navires du même nom, il est donc important de noter que c'est le navire marchand qui a navigué en 1883.

Merci d'envoyer vos réponses aux deux adresses :

efortunato@uol.com.br et journaldebordsfhm@gmail.com

SAV LLOYD'S REGISTER OF BRITISH AND FOREIGN SHIPPING. 1883												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Official Number.	Ships' Names, &c.	Masters.	Registered Tonnage.	Registered Dimensions.	Moulded depth.	Engines of Steamers. Builders of Engines.	Where Built.	When	Owners.	Port belonging to.	Part of Survey.	Part of Armament.
Internal Code Letters.			Nat. Gr. Under Deck.	Length.	Breadth.	Repairs of Ships, &c., if Classed.	Builders' Names.					
301	Savernake	Bk J. Pritchard	1284	218-0 37-1 22-7	ft. in.		Stockton	1869	J. Owen	Liverp ^l	Liv.	
63182	Iron	1 B. Hd	1334	P. 56 ft.			Richardson, Duck & Co.	7mo.	s.s. Liv. No. 3-77			
W. R. L. M.		Cem. 69	1196	2 Dcs					s.s. Liv. No. 1-81			
2	Savitri	Scw Sr	95	136-1 26-0 8-4		C.I. 2 Cy. 17" & 32"-24"	Grangem th	1880	J. A. Shepherd	Bombay		
84202	Iron		180	Brk 2 tons		45 HP.	Dobson & Charles					
			163			Dunsmuir & Jackson, Glas						
3	Savoie	Sew Bg	1759	337-5 37-6 30-9		2 Cy. 300 HP.	Birkenhead	1854	Société Générale	Mrselles		
	Iron		2588				Laird Bros.					

Sur ce lien, vous pouvez retrouver les informations complètes via <http://www.archives.org/>



Nous relayons à nouveau la demande de Marine JAUEN mais avec une photo supplémentaire : il s'agit d'identifier une, voire deux frégates françaises découvertes lors du creusement d'un canal dans l'arsenal militaire de Cadix. Ce sont deux vaisseaux doublés de cuivre, et sur l'une des peintures (photo de droite), la date de 1791 est bien lisible ainsi que des numéros de série. Marine JAUEN voudrait à savoir à quoi correspondent ces numéros et sont-ils répertoriés dans un registre consultable ?

journaldebordsfhm@gmail.com



Toute l'équipe de rédaction du *Journal de Bord* de la SFHM vous souhaite de Bonnes Fêtes de Noël et une bonne et heureuse année 2023 !



journaldebordsfhm@gmail.com

