COMMISSION FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME (CFHM)

Siège Social: Archives Nationales 60, rue des Francs-Bourgeois 75141 Paris Cedex 03

Présidente d'Honneur:

Ulane Bonnel Commissaire aux Comptes : Pierre Véron

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président :

Hervé Coutau-Bégarie

Vice-Président : Vice-Président : Philippe Henrat

Secrétaire général : Trésorier :

Guy marchand Yves Decaudaveine Thierry du Pasquier

Administrateurs:

Martine Acerra Michel Balard

Jacqueline Carpine-Lancre

René Estienne Philippe Haudrère Guy Le Torrivellec Hubert Michea Eric Rieth

Michel Vergé-Franceschi

COTISATIONS:

200 F (Etudiants: 100 F): France Europe

220 F: Autres pays

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME Lettre d'information semestrielle de la CFHM

Rédacteur en Chef:

Ulane Bonnel

Comité de Rédaction :

Martine Acerra, Hervé Coutau-Bégarie Raymond Frémy, Philippe Haudrère

Philippe Henrat, Claude Huan Anne Kroell, Raymonde Litalien Eric Rieth, Michel Vergé-Franceschi

Direction de la publication: Ulane Bonnel

Maquette de la couverture réalisée par Jean Boudriot

ENTRE NOUS...

Changer une publication n'est jamais chose facile... Certes, la Chronique d'histoire maritime n'a que dix ans d'existence et dès sa création elle avait la vocation hautement proclamée d'évoluer selon les besoins de la CFHM dont elle est, ne l'oublions pas, le bulletin de liaison. Dix ans comptent, pourtant, dans la vie d'une publication telle que la nôtre, et la changer demande réflexion, étude et un réel consensus. C'est ainsi d'ailleurs, que la discussion quant à son avenir se poursuit depuis plusieurs mois au sein du Conseil d'administration de la Commission.

Ces débats peuvent se résumer ainsi : comment employer, au mieux des intérêts des membres, les fonds disponibles : avec un bulletin de liaison dans l'esprit de la Chronique actuelle mais amélioré selon nos possibilités financières, ou bien en consacrant nos fonds à la publication d'une revue d'histoire maritime de type commercial dont le "créneau", le financement et surtout la "politique" rédactionnelle posent des problèmes ardus non encore résolus?

De toute évidence, des études approfondies de faisabilité sont encore nécessaires. En les attendant, et une solide entente au sein du Conseil de surcroît, il a été décidé de reconduire la formule actuelle, à savoir deux numéros de la Chronique à titre de 1990. Ce numéro-ci sera suivi à brève échéance par le deuxième de cette année. Dans le même temps il a été convenu que la publication occasionnelle d'un volume d'études d'histoire maritime serait souhaitable si les finances de la CFHM le permettaient, le premier devant être consacré aux actes du colloque de Toulon.

Des devis se référant à des options différentes doivent être présentés au Conseil. D'ores et déjà il a été admis qu'un bulletin de liaison est indispensable à la survie de la Commission. L'opinion a été exprimée qu'il serait préférable d'avoir trois Chronique par an plutôt que deux - ceci afin de cerner de plus près l'actualité -, quitte à réduire le nombre de pages de chaque numéro et d'adopter une présentation encore plus simple que celle choisie il y a dix ans (par souci de diminuer autant que possible les frais d'expédition).

Personnellement, je souhaiterais avoir l'opinion des lecteurs sur ces questions. L'idée d'une consultation par questionnaire a été exprimée aussi. Qu'en pensez-vous?

Ulane Bonnel

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME N° 21, 1er semestre 1990

LE CSS ALABAMA Un aperçu historique

par Ulane Bonnel, Président Association CSS Alabama*

Si le nom du "Confederate States Ship Alabama" est bien connu aux Etats-Unis, voire dans une grande partie du monde, peu nombreux sont ceux qui savent que son épave gît au large de Cherbourg, dans les eaux territoriales françaises. Et peu d'Américains d'aujourd'hui se rendent compte des dimensions globales prises par la Guerre de Sécession sur les océans du monde.

Précisons d'emblée le statut international de la Confédération des Etats du Sud. Reconnue comme Etat de facto et belligérant, la Confédération a le droit d'armer et d'utiliser sous son pavillon des navires de guerre et de commerce. L'Alabama, navire de guerre, pourvu donc de tous les attributs attestant sa qualité selon les règles et usages internationaux, est sans conteste le plus célèbre des "raiders" du Sud. Son commandant, le capitaine de vaisseau Raphaël Semmes, est lui-même le mieux connu et le plus admiré des grands marins de la Confédération. Au cours d'une campagne étourdissante de 22 mois, taillant une route imprévisible dans tous les sens à travers l'Atlantique, le golfe du Mexique, la mer des Antilles, l'Océan Indien et jusqu'en mer de Chine, l'Alabama capture ou coule 65 navires sous pavillon de l'Union fédérale, dont l'USS Hatteras.

Construit en 1862 dans les chantiers Laird de Birkenhead, ville séparée de Liverpool par le fleuve Mersey, l'Alabama est doté d'un système de propulsion voile/vapeur remarquablement réussi. Rapide, très marin, répondant avec une sorte d'allégresse à ce que son commandant, fin manoeuvrier, exige de lui, le bâtiment est parfaitement adapté à sa mission.

Tandis qu'état-major et maistrance sont américains, son équipage est composé presque exclusivement de sujets britanniques. Le blocus nordiste des ports du Sud étant devenu quasi infranchissable en 1862-1863, l'Alabama entreprend, en automne 1862, une campagne singulière contre le commerce maritime du Nord. Mené avec autant d'audace que de réussite, l'Alabama semble être partout à la fois. Il chasse des grandes routes maritimes un nombre considérable de navires de commerce de l'Union, entraîne une certaine dispersion des forces de l'US Navy, et cause la montée en flèche des primes d'assurance maritime aux Etats-Unis et en Grande Bretagne. Saluons au passage la constance et l'efficacité du soutien logistique de l'Alabama assuré par la petite gabare Agrippina qui, en 22 mois, n'a manqué qu'une seule fois un rendez-vous fixé par le commandant Semmes.

Le jour arrive, pourtant, au printemps 1864, où l'Alabama, alors dans les mers de Chine et plus précisément à l'île de Poulo-Condore, commence à avoir besoin de réparations que seuls les grands arsenaux peuvent réaliser. Semmes reprend sa route en sens inverse pour se rendre à Cape Town où il avait été reçu en héros lors de sa précédente relâche. Mais entre-temps la diplomatie des Etats-Unis avait obtenu de la Grande-Bretagne le respect très strict de ses devoirs de neutre. En conséquence, à son retour en mai 1864, Semmes trouve la ville du Cap fermée aux navires confédérés sauf pour des approvisionnements indispensables tels que eau, vivres, charbon.

Semmes met cap sur Cherbourg et, grâce à sa bonne chance habituelle, y arrive le 11 juin 1864 malgré sa vitesse réduite en raison de la condition déplorable de son doublage en cuivre ainsi que la présence de plusieurs bâtiments de l'US Navy croisant sur les atterrages des ports britanniques et continentaux précisément pour le capturer ou le couler.

^{*} N.D.L.R.: Le temps est venu, me semble-t-il, de faire le point pour les lecteurs de la Chronique d'histoire maritime des activités en cours relatives au CSS Alabama. Je leur devais bien cela, car l'épave du célèbre navire de guerre sudiste est en partie responsable du décalage dans la parution des quatre précédents numéros de la Chronique (mais pas pour ce qui concerne celui-ci). Plusieurs membres de la CFHM, notamment le vice-amiral Turcat et le commissaire général Petit, partagent avec le capitaine de vaisseau Guérout et moi-même le poids - mais aussi la volonté et la passion - de faire front au "Challenge" considérable que constituent l'exploration et le sauvetage de tout ce qui pourra être remonté des profondeurs de la Manche.

Il va sans dire que l'arrivée de ce "raider" célèbre dans un port de guerre français embarrasse les autorités de Cherbourg et encore plus celles de Paris où l'on aurait préféré qu'il se présente dans un port de commerce, tel que Le Havre, par exemple. Le commandant Semmes et ses hommes sont néanmoins reçus à Cherbourg avec considération et admiration. Après deux ou trois jours de consultations hâtives, les réparations les plus urgentes sont autorisées. A Paris les débats continuent pendant ce temps, afin de déterminer jusqu'où aller dans cette voie sans provoquer des complications redoutables.

La corvette de l'US Navy Kearsarge, commandée par le capitaine de vaisseau Winslow, en prenant position le 14 juin devant Cherbourg, met fin aux délibérations parisiennes.

Winslow et Semmes se connaissent depuis longtemps et ont servi ensemble au début de leur carrière. Tous deux sont du Sud, mais lorsque la guerre éclate et que le Sud se retire de l'Union, les deux hommes choisissent des chemins opposés: Semmes démissionne de l'US Navy et rallie le Sud, Winslow reste. Dans le port de Cherbourg, avec le vigilant Kearsarge juste au-dela des eaux territoriales (trois milles nautiques à l'époque), Semmes doit prendre une décision simple mais dramatique: être bloqué sur place, ou sortir et combattre avec l'espoir de gagner la haute mer avant l'arrivée d'autres bâtiments de la Marine américaine. Semmes n'hésite pas, il tentera de s'échapper en combattant. Il en informe aussitôt le commandant Winslow. Peu après, la date est annoncée: le dimanche 19 juin à 10 heures du matin.

La nouvelle se propage rapidement et le dimanche matin à l'heure dite, des milliers de spectateurs, dont beaucoup sont arrivés de Paris par les "trains de plaisir", se pressent sur toutes les hauteurs afin d'assister à ce qui promet d'être un extraordinaire duel maritime.

A 10 heures, l'Alabama quitte le port, escorté jusqu'à la limite des trois milles par la frégate cuirassée française La Couronne.

Les deux commandants étant des marins et des chefs d'exception, l'issue du combat sera décidée essentiellement par l'artillerie et aussi par le "blindage". L'Alabama est désavantagé par

l'état de son doublage et encore plus dangereusement par celui, après presque deux ans à la mer, de sa poudre. Sa coque en bois n'a aucune protection tandis que Winslow avait garni les flancs du *Kearsarge* de ses chaînes d'ancre, puis les avait cachées dans une espèce de coffrage soigneusement camouflé.

Plus d'une heure d'un duel d'artillerie s'ensuit où les deux antagonistes, animés d'une même volonté de détruire l'autre, inscrivent sur la surface de la mer une série de cercles qui, dans un simple exercice, aurait été admirée pour la beauté de la manoeuvre. Puis une bordée du Kearsarge blesse à mort l'Alabama. Voyant son beau navire perdu, Semmes donne, dans un souci louable d'épargner des vies humaines, l'ordre d'amener ses couleurs. Le Kearsarge continue néanmoins le tir quelques minutes avant de l'arrêter. Semmes donne l'ordre d'abandonner le navire et l'Alabama sombre rapidement, l'honneur intact.

Son histoire ne se termine pas là pour autant.

L'Union fédérale victorieuse en 1865, les Etats-Unis reconstitués entreprennent de régler leurs comptes diplomatiques avec la Grande-Bretagne. Sans retracer l'historique de cette controverse, précisons que les demandes américaines de réparations pour les dommages subis par les navires de commerce de l'Union, du fait de navires de guerre sudistes construits en Grande-Bretagne en violation des lois britanniques de neutralité, sont soumises d'un commun accord à une cour internationale d'arbitrage créée à cette fin. Cette décision innovatrice, la première de son genre, est si universellement admirée qu'elle servira plus tard de précédent à la Cour internationale de La Haye. Ce premier tribunal d'arbitrage, constitué pour trancher le différend anglo-américain, se réunit à Genève, dans une salle de l'Hôtel de Ville, étudie les dossiers et le 14 septembre 1872 y rend son jugement. Dans une large mesure satisfaction est donnée aux thèses des Etats-Unis. Aujourd'hui encore la salle utilisée à cette occasion porte le nom de "Salle de l'Alabama".

Pendant de longues années ensuite, le souvenir de l'Alabama perdure essentiellement dans le Sud des Etats-Unis et aussi dans les facultés de droit de l'Occident où le "cas de l'Alabama" figure régulièrement au programme des cours de droit maritime.

Les tentatives sporadiques de retrouver l'épave échouent jusqu'en novembre 1984. C'est alors que le chasseur de mines Circé commandé par le capitaine de corvette Bruno Duclos, découvre, grâce à ses équipements très performants, une épave qui pourrait être celle de l'Alabama, si longtemps recherchée en vain. Des plongeurs-démineurs de la Marine descendent l'examiner. Il s'agit, selon eux, d'un navire de guerre en bois de la taille approximative de l'Alabama. Au cours des jours suivants, ils s'efforcent, avec les moyens du bord, d'examiner, de dessiner, de photographier et de mesurer l'épave. Avant de quitter le site, ils prélèvent quelques arte-facts épars et légers aux fins de l'identification possible de l'épave.

Le capitaine de vaisseau Max Guérout, alors en poste à Toulon, est envoyé à Cherbourg avec la mission de donner une opinion sur les observations des marins et sur les éléments prélevés sur le site. Après avoir identifié la faïence comme étant de fabrication anglaise de la période de l'Alabama et la petite cheminée, ou manche à air, comparée aux dessins d'architecte conservés par les chantiers Cammel Laird de Birkenhead, le commandant Guérout estime qu'un haut degré de probabilité indique que l'épave est bien celle du "raider" sudiste.

Cette épave se trouve dans les eaux territoriales françaises (aujourd'hui douze milles nautiques) et repose sur un fond de sable à presque soixante mètres. Etant perpendiculaire au courant, elle subit dans toute sa longueur, quatre fois par jour, "un polissage" d'eau chargée de sable filant à quatre noeuds. Cet environnement hostile (profondeur, manque de visibilité, force du courant) explique sans doute pourquoi l'épave n'a pas été retrouvée plus tôt et rend à coup sûr difficile l'exploration archéologique du site.

La découverte des restes de l'Alabama a suscité un très vif intérêt parmi les archéologues et plongeurs en particulier et, sur un plan plus général, dans les quatre nations historiquement liées à l'Alabama : les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la France et la Suisse. Il conviendrait d'ajouter à cette liste l'Union de l'Afrique du Sud car Semmes a fait escale au Cap à deux reprises et a offert aux autorités locales un superbe pavillon de la Confédération que l'on peut voir encore dans un musée de la ville.

Après plus d'un an de négociations diplomatiques entre la France et les Etats-Unis, un accord de coopération scientifique a été signé entre les deux pays le 3 octobre 1989. Il prévoit la création d'un comité scientifique bipartite composé de deux représentants et d'experts (dont le nombre n'est pas précisé) de chacun des deux signataires. A ce jour ce comité n'est pas encore en place.

Toutefois, l'épave est sous la souveraineté et la loi françaises. Elle est donc protégée, comme tout site archéologique, contre le pillage, le vandalisme et l'exploitation commerciale. Il est bon de savoir, par exemple, que le don, la vente ou l'échange d'artefacts par des personnes privées sont interdits par la loi. Se trouvant de surcroît dans une zone militaire sensible, l'Alabama bénéficie d'une surveillance attentive.

L'accès au site relève de l'autorité de l'Etat français.

En 1987 le Ministère de la Culture, autorité de tutelle des fouilles archéologiques, autorise le capitaine de vaisseau Guérout, qui a quitté le service actif de la Marine nationale pour cela, de former une équipe franco-américaine d'archéologues et d'historiens de haut niveau et de commencer l'étude d'un projet d'exploration archéologique du site. Dans le même temps des associations jumelles à but non lucratif sont créées aux Etats-Unis et en France, destinées à fournir le soutien administratif et financier nécessaire au "CSS Alabama Challenge", nom donné au projet.

La première campagne d'évaluation archéologique a eu lieu en mai et juin 1988. Le site, qui avait été visité ne fut-ce que par du personnel de la Marine nationale en 1984, semblait à première vue intact, mais l'épave elle-même était plus dégradée que les premières observations l'avaient laissé supposer. Parmi les objets épars prélevés par mesure de sécurité se trouve la barre avec, gravée sur son cercle de renfort en cuivre, la célèbre devise en français de l'Alabama: "Aide-toi et Dieu t'aidera".

L'identité de l'épave était définitivement acquise.

Une deuxième campagne d'évaluation archéologique, plus courte que la première, a été conduite en octobre 1989. Parallèlement

l'étude hydrographique du site s'est poursuivie

En cette année 1990, à l'approche de la saison favorable aux plongées, le comité paritaire franco-américain de coopération scientifique n'étant toujours pas en place, une troisième campagne d'évaluation archéologique a été autorisée et ensuite conduite par le commandant Guérout du 30 mai au 10 juin 1990. Menées à bien par une dizaine de plongeurs brevetés professionnels, membres de clubs de plongée de Cherbourg et du Cotentin, tous des habitués du site de l'Alabama, les explorations de cette année ont porté sur une portion de l'épave d'environ dix mètres en avant de la cheminée. Elles ont permis de faire de nombreuses observations et d'acquérir des informations du plus grand intérêt sur les structures existantes de l'épave ainsi que sur l'artillerie lourde.

Par ailleurs, une autre étape importante a été franchie, grâce à la bienveillance de l'Electricité de France. En effet, le traitement des premiers objets provenant de l'Alabama, en vue de leur conservation, est actuellement en cours dans ses laboratoires de Saint Denis, à l'exception des artefacts en bois.

La somme de connaissances accumulées en trois ans est véritablement considérable et sera d'une importance capitale pour les futurs travaux sur l'épave.

Car le CSS *Alabama* a un avenir ! - encore entouré de mystère, il est vrai - mais de plus en plus attirant pour ceux qui s'attachent aux choses de la mer.

U.B.

UTOPIES MARITIMES ET REVOLUTION L'EXEMPLE DES AVENTURIERS *

par Gérard A. Jaeger

La mer, l'utopie et l'idée de révolution forment un paysage historique auquel les aventuriers du grand large ne sont pas étrangers; leur image s'y confond, car ils se nourrissent d'espace, d'imaginaire et du refus de la civilisation dont ils nient les lois. Ils vivent par ailleurs comme les personnages d'une fable, entre la réalité et la fiction, en s'accommodant de cette instable, mais néanmoins héroïque, situation.

On les appelle communément les pirates, et nous avons eu l'occasion, depuis plusieurs années, de les observer dans leur contexte maritime et d'en faire partager les particularités et les contradictions, découvrant de nouvelles facettes de leur personnalité à chacune de nos investigations. Aujourd'hui, nous nous proposons de les cerner dans la lettre et l'esprit de la révolution de 1789 : liberté, égalité, fraternité sont des valeurs qui définissent aussi nos aventuriers, dont la société d'exception reconnaissait les principes depuis le XVIIe siècle.

Regroupés en associations temporaires, soumis à leurs propres règles, ceux que l'on nomme aussi les aventuriers des îles de l'Amérique rappellent certaines des figures utopiques dont la littérature a brossé le portrait de la Renaissance à la Révolution française. En cette année du bicentenaire, il nous est apparu judicieux de les traquer dans quelques-uns de leurs repaires, entre 1650 et 1850, afin de rendre à l'Histoire (une fois n'est pas coutume) ce qui appartient de droit à la littérature. Car sur ce thème, émaillé de légende, il est difficile de faire la part du vrai et du faux, du fait et de son image, que la culture occidentale cultive avec passion.

^{*} NDLR : Texte de la communication donnée par l'auteur aux IVe Rencontres de Concarneau, 14 juillet 1989, avec la CFHM.

PEUT-ON CONCEVOIR UNE REALISATION PRATIQUE DU REVE UTOPIQUE? Telle est la question de fond qui conduira notre réflexion tout au long de notre exposé "ton", si l'on s'en tient à l'imagerie révolutionnaire des philosophes; "peut-être", si l'on se réfère aux images de l'aventure piratique, que la littérature a moins dénaturées que soulignées dans son portrait-charge.

Mais reprenons par le début, si vous le voulez bien : par la définition classique du concept d'utopie.

DEFINITION DU CONCEPT D'UTOPIE Idéale, l'utopie ne se réalise que dans l'imaginaire

"La révolution doit se garder des allures de l'utopie", déclarait Auguste Blanqui (1), mais c'est un adage plutôt qu'une définition. Aragon, dans l'Histoire parallèle, affirme que l'utopie ne recèle que désillusions, fausses images et découragement, tant elle éloigne l'homme de ses résolutions révolutionnaires. On constate d'emblée que les deux termes sont liés dans l'esprit de ses exégètes; mais l'auteur des Cloches de Bâle de conclure: "Nous n'avons pas fini de nous étonner de ses ravages...".

Fixée dans la tradition lexicale depuis le milieu du XVIIIe siècle, l'utopie désigne la "conception imaginaire d'une société ideale mais irréalisable" (2). La racine grecque de ce mot, liée à l'image de sa première utilisation littéraire, en démontre toute la symbolique l'Utopia de Thomas Morus, publiée en 1516, décrit un monde visionnaire, sans ancrage géographique, dont "les lois, les usages et les coutumes (...) rendent heureuses les sociétés qui les appliquent".

Imaginaire, idéale et néanmoins irréalisable : ainsi défini, le concept de l'utopie se présente d'abord comme un mode de pensée : une "tendance de l'esprit humain" (3), mais qui se dit aussi d'un "plan de gouvernement abstrait, où tout semble parfaitement - mais artificiellement - réglé pour le bonheur commun" (4). Osons le mot : c'est un rêve de poète. Ici, l'essentiel est littérature, parce que toute théorie de l'utopie participe d'un principe d'espérance, où le rêve d'un monde meilleur "précède la conscience de l'homme" (5). Si l'utopie, selon Louis Marin, s'inscrit enfin "dans une construction fictive" (6)

déterminée par son environnement, nul doute qu'elle hypothèque la réalité révolutionnaire dans ce que celle-ci a de plus fragile : son identification à un modèle présumé idéal, mais dont les composantes ne sont pas destinées à l'expérimentation.

Sans se contredire fondamentalement, nous voyons que les notions d'utopie et de révolution s'opposent et se complètent en même temps. Féodales ou bourgeoises, physiocratiques ou maçonniques, de nombreuses sociétés imaginaires de compensation se sont ainsi multipliées dans les ferments les plus divers à dater de la fin du Moyen Age. Mais accessoire ou symbolique, c'est la mer qui révéla la véritable dimension psychologique de l'utopie, en lui offrant un espace idéal où s'épanouir. Sa rencontre avec les aventuriers en rupture de ban fera le reste et générera ce que nous pourrions appeler le complexe de Robinson.

LE COMPLEXE DE ROBINSON La mer comme révélateur des utopies révolutionnaires

Le rôle de la mer est déterminant dans le développement de l'utopie, parce qu'elle est par définition le dénominateur commun de tous les renouveaux. Le vaste océan devint donc rapidement le réceptacle idéal de ses réalisations théoriques les plus exemplaires : l'espace d'élection privilégié des utopistes en mal d'île fortunée propre à les accueillir et forte d'un environnement virginal. Vivant selon l'exemple des civilisations primitives, cette nouvelle race de héros imaginaires ne subvient à ses besoins qu'en tirant de la nature ce qu'elle juge indispensable à sa survie : Robinson Crusoe (1720) est né de cette veine, dont l'île déserte forme le clos nécessaire et l'isole-ment souhaité contre toute influence extérieure. A cette époque-là, la mer demeurait une aire de mystère propice à toutes les illusions.

En citant Joseph de Maistre, pour qui le bon sauvage demeurait dégradé par le péché originel, René Gonnard assure que "ce n'est pas le fait d'un simple hasard si la plupart des propagateurs littéraires de l'utopie sont (en même temps) des renégats (...) en haine de la société qui les rejette, ou dont ils se sont séparés. (Car) il s'agit pour eux d'exalter (...) un idéal d'affranchissement complet à l'égard de toute loi morale, religieuse, sociale, de toute obligation. Leur rêve,

poursuit-il, c'est celui d'un état de choses tel que l'individu, déchargé (...) de tout lien familial, supposé nourri (...) au prix d'un minimum de travail, n'aurait plus qu'à se laisser aller à tous ses penchants, déclarés naturels (...) et à prendre pour consigne celle que lui donne cyniquement Diderot : jouir..."(7). Nisard ne l'eût pas contredit, pour qui les utopistes ne trouvent rien à conserver de la société établie : "usages, traditions, principes, institutions, tout leur semble hors service; à peine se résignent-ils à n'y pas mettre le feu" (8). Car leur trait dominant est d'ignorer le monde où ils vivent. Osons le mot : ce sont des forbans au sens étymologique.

Les pirates prennent donc pied sur l'île de Selkirk devenue le refuge de Vendredi. Avec eux, l'utopie change de visage, car elle se nourrit d'acteurs dont l'expérience historique tient lieu de garantie littéraire. En participant activement à la démonstration révolutionnaire, ils ont pour la première fois détourné sa définition au profit de l'utopie, devenue sous le règne éphémère des aventuriers de la mer une pratique historique.

Parmi les personnages célèbres qui ont taillé leur route au grand livre de l'utopie, les héros de Gomberville (1629) et de Bergeron (1648) se sont approchés des Indes et des régences barbaresques; la Terre australe a donné refuge au voyageur de Gabriel de Foigny (1676), tandis que l'aventurier Jacques Massé a fait l'expérience d'une odyssée philosophique sous la plume de Simon Tyssot de Patot (1710). Quant à l'incertain chevalier de Beauchesne, capitaine de flibustica dans la Nouvelle France, dont Lesage (1732) retraça le journal de navigation, il se plaît à son tour à l'écoute de la vie de Monneville, son passager, dont l'imagination conduisit les aventures. Il n'est pas jusqu'à Voltaire (1759) qui n'apporta sa contribution au florilège des utopies, dont les aventuriers de la mer sont devenus les témoins et les étonnantes cautions; sans oublier le divin marquis (1795), qui fit enlever son héroïne par des pirates vénitiens pour mieux en souligner l'idéal révolutionnaire (9).

Où s'arrête donc l'utopie ? "Là où s'affirme l'idée même de la révolution", répond Werner Krauss. A s'engager hors des sentiers battus par l'idéologie, l'utopie risquait-elle de perdre son identité (ou peut-être son âme) ? A sortir des pages idéales de la théorie pour se risquer à la pratique de la réalité historique, contrariait-elle les

philosophes? En 1780, Thomas Rousseau, futur Jacobin, est l'un des rares théoriciens de l'utopie à défendre son opportunité révolutionnaire. Il l'écrit en préface à la réédition de l'*Utopie* de Morus, où l'on trouve réunis selon lui tous les *"germes de la félicité publique"*. L'histoire nous apprendra rapidement qu'il s'agit là d'un voeu pieux, qui n'enrichira guère la *"capacité révolutionnaire"* (10).

L'exemple de la société piratique demeure donc exceptionnel : c'est sans doute ce que Gilles Lapouge appelle LHistoire d'un délire et que nous interprétons comme une utopie velléitaire contre-nature, issue d'un concours de circonstances.

HISTOIRE D'UN DELIRE Une utopie velléitaire contre-nature

Le rôle du pirate s'inscrit dans les rapports complexes qu'entretiennent la raison révolutionnaire et l'esprit d'utopie dans le paradoxe des Lumières (où la raison scientifique côtoie le libéralisme intellectuel). Par la négation de toute tentative de création sociale durable, l'existence parallèle que mène l'aventurier de la mer en marge du monde semblerait lui interdire toute velléité de socialisation. Or s'il n'en est rien, c'est que l'idée même du prédateur s'appuie sur sa relation avec les autres, fussent-ils ses victimes.

Outre le contexte exotique et les libertés fondamentales de l'état de nature qui s'y rattachent, on aime y reconnaître le reflet d'un dépassement de soi, un exutoire face aux sociétés policées dont le héros en lutte devient le symbole utopique et la caution révolutionnaire. Dans ses formes diverses, précise Hubert Deschamps, "l'élément du plus constant (réside) dans l'attitude psychologique (du héros, hanté) par un besoin de vie primitive, (un être) d'une vitalité surhumaine, déployant une ingéniosité de bêtes sauvages pour s'adapter à la nature et aux circonstances"; s'il prône l'égalité malgré son individualisme, il fonde sa réussite sur la fraternité, même si celle-ci est limitée au milieu de l'aventure. L'idée de liberté va de soi. L'utopie de la société piratique rejoint en quelque sorte le conte de fée, dans "son essence la plus secrète et la plus durable". Pour Deschamps, cela se caractérise par "l'évasion (...), l'imprévu, l'échec à la monotonie des jours, non seulement hors d'une

humanité mesurée, mais la libération même des lois de l'univers, la fin de la pesanteur, fût-ce au bout d'une corde".

Vouées l'une et l'autre à un échec plus ou moins annoncé, l'utopie et la piraterie se sont donc développées dans l'imaginaire et l'abstraction, en depit de leurs tentatives réciproques ou communes. Mais de cette fatalité sont nées des sociétés éphémères et sans attaches avec le reste du monde : il n'en restera jamais que quelques îles essaimées sur l'océan, ou, selon l'image poétique d'Italo Calvino, "une fragile collection de sables".

DE QUELQUES LIEUX PRIVILEGIES Contribution à l'étude d'une "fragile collection de sables"

Nous savons que l'utopie se développe principalement dans le giron de l'aventure maritime (au sens large du terme), elle-même constituée de voyages excentriques et de relations imaginaires aux îles du rêve, préservées jadis de la corruption sociale. L'Histoire des Sévarambes de Veiras (1677), Les Aventures de Télémaque de Fénelon (1699) ou Le Philosophe anglais de l'abbé Prévost (1731) sont autant de nouvelles républiques inspirées par Platon et par l'immensité naturelle de l'océan, que Cyrano de Bergerac (1657-1662) repoussa quant à lui jusqu'aux confins des Empires de la lune et du soleil. Ces lieux privilégiés seront donc nos références pour quelques voyages en leur compagnie, tels que l'Histoire nous les laisse apparaître du XVIIe au XIXe siècle, de l'île de la Tortue au comptoir de Campêche; ici, la réalité supporte la fiction dans sa désillusion définitive jusqu'à ce que les acteurs du drame tarissent la source de leurs principes d'espérance.

Et l'image se précise : le pirate est un paria qui reconstitue son propre schéma et son organisation spécifique, son microcosme dont les règles de coexistence et les principes philosophiques s'accommodent des lois sociales qu'il a bannies de sa vie mais qu'il récupère à son avantage. Pour bien comprendre son système de pensée, il faut le situer avec précision dans le contexte historique dont s'est prévalue son image littéraire : l'aventurier ne cherche pas à détruire ou à modifier la société : il l'abandonne. Il la nie pour mieux l'oublier, pour reconstruire l'édifice à sa mesure en faisant table rase du passé.

C'est de cette réalité que s'est nourrie la société d'exception des aventuriers de la mer lorsqu'elle s'est structurée autour des premiers boucans. Forcés de se regrouper, d'abord en petites sociétés puis en cités plus élaborées, contraints d'unir leurs forces contre l'opposition et la répression toujours croissantes des Etats dont ils s'étaient écartés, les pirates se sont constitués des lois propres, inhé-rentes à leurs manières de vivre et de penser. Leurs micro-sociétés sont d'inspiration révolutionnaire parce qu'elles prennent le contre-pied des règles établies ; elles se mettent alors en porte-à-faux, voire en contradiction avec la morale traditionnelle et le droit des gens. Mais elles n'en sont pas moins utopiques dans la mesure où elles proclament l'abolition de tous les privilèges et la reconsidération du droit de propriété qui constituent l'essence même de toute société policée. Ces quelques concordances ont rapidement validé la symbolique piratique dont l'image devenait le garant.

Faut-il donc croire Daniel Defoe - alias Charles Johnson - lorsqu'il décrit la république de Libertalia, installée pour quelques années sur la côte malgache où l'idéologie du capitaine Misson côtoie les prédateurs des Sept Mers venus se réfugier dans l'océan Indien? Il y a quelques années, nous avions interrogé Robert de La Croix à ce sujet; voici en substance ce qu'il pensait de cette typique utopie révolutionnaire: "Depuis plusieurs années certains critiques mettent en doute la réalité de (cette) aventure (...). Pourtant, nous confia-t-il, certaines informations font bien état d'une colonie de pirates dans la baie de Diego Suarez aux environs de 1700. A mon avis, l'histoire est réelle, mais elle aurait été enjolivée par Defoe qui aurait inventé les noms des protagonistes et du navire en y ajoutant péripéties et détails" (12). Dont acte.

C'est maintenant de cette mystérieuse société - et de quelques autres - que nous allons parler. Ce sera le second volet de cette contribution, que l'on pourrait appeler : de la fiction à la réalité.

DE LA FICTION A LA REALITE De quelques sociétés piratiques nourries d'utopie

Venons-en à nos exemples et voyons comment, dans la réalité la plus prosaïque, se sont développées quelques sociétés aventurières

entre le XVIIe et le XIXe siècle, à la lumière de ce que nous savons de l'île de la Tortue, de Libertalia, de Pitcairn et de Campêche, qui ont vu s'installer, croître et se défaire les sociétés de circonstances directement ou indirectement inspirées par la piraterie et ses idées révolutionnaires, et sur lesquelles on entretient depuis lors une image privilégiée mais superfétatoire! Historiques, les événements dont nous allons parler le furent donc sans conteste; mais empreints du rêve encyclopédique et du pragmatisme des Lumières, ils n'en ressemblent pas moins à leur légende. Comme Paul et Virginie à l'île de France, Monbars, Misson, Christian, Lafitte sont quelques-uns de ces héros surprenants, qui auraient pu naître de la seule imagination de Daphné du Maurier.

L'ILE DE LA TORTUE (vers 1650)

L'île de la Tortue, repaire fameux d'aventuriers au coeur de la mer des Antilles, recelait tous les ingrédients de l'île imaginaire, voire de l'île au trésor que l'on pourrait accueillir dans le même giron et dont Ben Gunn serait le Robinson. Découverte par Colomb, puis assiégée alternativement par la France, l'Espagne et l'Angleterre, elle devint la forteresse pratiquement inexpugnable des aventuriers de 1630 à 1720, sous la férule des Français que le libéralisme a laissée sans opposition pendant plus d'un demi-siècle. Bien que gouvernée par une autorité légale supérieure, l'île des flibustiers vécut de ses propres lois et de manière si peu orthodoxe qu'elle irrita finalement ses autorités de tutelle à plus d'une reprise, jusqu'à son abolition par le roi sous le gouvernement du comte de Choiseul.

Aux beaux jours de la colonisation, vers 1680, l'île comptait plus de trois mille aventuriers de tous poils, dont une majorité de Français mêlés à des équipages anglais, portugais ou hollandais. Officiellement dépendants du gouvernement colonial, qui s'en servait pour appuyer sa politique d'expansion, les forbans de la Tortue géraient leur société selon leurs besoins, vivant leur idéal au jour le jour en parfaite intelligence. Mais il fallait pour cela qu'une série de règles, tacites ou écrites lorsqu'il s'agissait d'expéditions de fortune, soient édictées sous peine d'anarchie. (On ne confondra pas l'utopie

révolutionnaire et le désordre institutionnel des anarchistes, auquel les pirates sont étrangers).

Apparemment idéale, la société de la Tortue fut bientôt minée de l'intérieur par quelques éléments de dissensions et certaines individualités plus soucieuses de leurs intérêts que du respect de la règle établie. Mais la menace est aussi venue de l'extérieur, des ennemis de cette communauté qui périt du fait de sa force potentielle et de la crainte qu'elle faisait courir à toutes les puissances maritimes, incapables de la maîtriser. Dangereuse par sa philosophie et par l'exemple qu'elle propageait dans les autres colonies d'Amérique, elle apparut soudain comme un contre-pouvoir inacceptable, à propos duquel le Père Charlevoix, quelques années plus tard, écrira "qu'îl ne lui avait manqué que des chefs (...) pour conquérir l'une ou l'autre Amérique". Mais, "toute tumultueuse (que fut cette communauté), sans ordre, sans projet, sans dépendance, sans subordination. elle fut longtemps l'étonnement du monde entier, car elle a fait des choses que la postérité ne croira jamais" (13).

Au début du XVIIIe siècle, le Père Labat la trouva déserte - ainsi qu'elle l'est redevenue de nos jours - car ses derniers habitants s'étaient retirés sur la Grande Terre de Saint-Domingue. Il faut dire que ses illustres habitants, après avoir été convertis ou chassés, s'étaient repliés dans l'océan Indien, non loin de Madagascar où nous les rejoignons vers l'année 1700, dans la baie cette fois présumée de Diego Suarez.

LA COMMUNAUTE DE LIBERTALIA (vers 1700)

"En route pour le bon motif", selon l'expression de Yves Kergof (14), quelques pirates se sont détournés de leur vocation prédatrice pour s'établir à l'écart du monde, dans l'harmonie et la liberté. A la suite des chroniques de Daniel Defoe (15), certains exégètes ne se sont pas privés d'extrapoler sur une morale aussi particulière et dont on ne possède qu'un seul témoignage. "Nous ne sommes pas des pirates, aurait assuré Misson, mais des hommes qui se battent pour la liberté que Dieu et la nature (leur) ont donnée". A Deo a Libertate put être la devise de ces "aventuriers de Dieu" - peut-être aveugles et fanatiques -

mais qui eussent renoncé à toute violence gratuite: "Les décisions concernant l'usage de la force feront l'objet d'un débat, rapporte Robert de La Croix (16). Les expéditions n'auront d'autres buts que de procurer (aux habitants de Libertalia) les biens, denrées, outils et matériel nécessaires à son développement. Les violences inutiles seront sévèrement sanctionnées...".

Les principes utopiques de cette communauté sont plus élaborés que les règlements tacites qui régissaient l'île de la Tortue; libre de toute tutelle, la vie des Liberi s'organisait autour de leur vie sociale et ne projetait plus guère d'expéditions maritimes - sinon par nécessité. La célèbre charte-partie des aventuriers de la Tortue s'étoffa pour devenir une véritable petite constitution (du moins dans la représentation que nous en donnent nos sources). Pavillon haut, le vaisseau qui conduisit les mutins du roi de France vers les rives enchanteresses de Madagascar - où la rumeur publique prétendait que le mate Jack Avery s'était constitué un empire - devint "une sort au-réclame de la révolution, mais une révolution dont les buts seront atteints (...) par le verbe": jusqu'à former l'unité d'un peuple a priori hétérogène et dissipé, et désormais constitué d'être libres et égaux qui ont fait le choix de la mer comme instrument de libération.

Mais pour être utopique, ce rêve à peine conçu fut disloqué et mis en pièce par les lois elles-mêmes de la nature; car il portait en lui les germes de sa destruction, que les sociétés indigènes et quelques intérêts particuliers se sont empressés d'exploiter aux dépens de ses théoriciens inexpérimentés. Fondés ou non, ces événements nous cond une nouvelle fois au réalisme des Lumières dans toute leur complexité. Désormais, souligne Daniel Vaxelaire dans Les Mutins de la liberté (17), "il ne reste rien (...) de ce qui fut Libertalia. Riéve de Misson et Caraccioli, qui épousèrent des princesses d'Anjouan et firent trembler le Portugal (...). Trop peu de textes, écrits trop à chaud, en une époque où les idées libertaires n'étaient pas encore de mode".

On prétend qu'une tribu maritime de l'Etat de Madagascar ne dut son audace, son courage et sa force qu'aux pirates qui les lui ont insufflés pour y avoir fait souche. Or, que serait devenue Libertalia si les projets utopiques de Misson s'étaient développés selon ses voeux ?

A cette question point de réponse, car "elle s'éloignerait du rêve qui seul ne périt pas".

LE REFUGE DE PITCAIRN (vers 1800)

Mais tandis que la révolution se déclarait en France, d'autres "mutins de la liberté" faisaient du pont d'une frégate anglaise une communauté d'exception; née d'une injustice ressentie, elle se saisira de son navire comme une bastille au milieu de l'océan, générant par là même une autre velléité de moralité, vierge et néanmoins naïve et qui finit par survivre péniblement en suivant ses préceptes. Du Bounty à l'île de Pitcairn, voici l'utopie d'une société de l'errance dont le héros s'appelait Fletcher Christian.

Hiérarchie et discipline sont le ferment du bon fonctionnement de la marine civile et militaire. Emeute au sens historique du terme, la mutinerie est donc d'abord une dénonciation active de l'ordre établi et de la norme. Ainsi, lorsque le mutin brise cette ordonnance parfaite, il contrevient au code d'obéissance et se range dans le camp des hors-la-loi, de ceux qui revendiquent un nouvel ordre des choses, un rapport différent entre les hommes. Or, pour Alain Cabantous (18), si importantes que soient les causes de la révolte à cette époque, jamais elles n'auraient suscité de si profonds mouvements si la Révolution française n'en avait préalablement établi les bases ; aux problèmes purement maritimes sont donc venus se greffer "des raisons politiques sous-jacentes ou manifestes". Non qu'elles ne soient pas fomentées à dessein (dans le cas précis du Bounty), mais elles n'ont pu se concrétiser que dans le foisonnement des idées libératrices du siècle, où les exemples de séditions se conjuguent avec les développements de plus en plus fréquents de l'imaginaire individuel et collectif à l'encontre de la hiérarchie et de tous les pouvoirs. Pour Cabantous, ce refus d'obéissance n'est pas épidermique, mais il "plonge ses racines dans la volonté de comprendre l'événement en passant de la passivité à la responsabilité".

Comme on le voit, la mutinerie - et donc la piraterie qui s'en suit généralement - sont quelques-uns des épisodes qui conduisent à la réalisation d'une tentative révolutionnaire par le truchement de

l'utopie. Dans le cas des insoumis du Bounty, les compagnons de Christian, devenus gibiers de potence, choisirent de s'établir à O'Tahiti et de se mêler à la population primitive dont l'exemple de vie avait soulevé en eux l'irrésistible dessein de la société idéale. Mais les rappels de la loi, le flux des consciences et de la morale sociale ont rapidement lézardé l'unité du groupe, contraint de reprendre la mer devant les risques encourus par cette marginalité errante. Il lui fallait désormais se créer son havre et son identité, recluse et pacifiée mais forcée de défendre ses idéaux - surtout la vie de ses membres par tous les moyens. C'est ainsi qu'ils fuient devant la Pandora venue de Londres pour les réduire à la loi du plus fort, cherchant à se réfugier dans quelque lieu clos et inconnu de la civilisation. Ce sera l'île de Pitcairn, mal reportée sur les cartes marines de l'époque et dont la situation en faisait "une île pour Robinsons".

Dès le 23 janvier 1790, après que les mutins "eurent fait leurs adieux au restant du geste humain", le refuge des "exilés du monde" comme les appelle volontiers Yves Kirchner (19) - se développa selon les voeux de ses nouveaux habitants. Mais le temps use les théories et les certitudes les plus déterminées s'émoussent, jusqu'à ce que les réalités humaines viennent contrarier les espérances les plus sincères; le parjure aux idéaux n'est plus qu'une affaire de nature, dont l'homme est l'esclave permanent. La jalousie, la convoitise et peut-être - le manque d'autorité morale du groupe ou simplement ses racines culturelles firent un enfer de ce paradis.

Si l'île de Pitcairn, entrée dans le giron britannique en 1838, survit aujourd'hui à ses stigmates, c'est qu'elle a renoncé à la plupart des principes théoriques empruntés à l'image de la civilisation océanienne (dont les Européens refusèrent longtemps de voir les réalités et les dissensions profondes qui la rongeaient, pour n'en exploiter que les impressions fugitives, utiles à l'accréditation de leurs utopies révolutionnaires). John Adams, le dernier mutin de la communauté, s'est éteint en 1829, quelque quarante ans après son installation. L'île, d'abord victime inattendue de son exiguïté et de son isolement (deux atouts de la cité utopique rendus aux exigences de la civilisation), subit enfin l'assaut décisif du monde extérieur, de ses contraintes et des compromis qu'elle dut finalement à la Couronne.

Paul Langholf, cité par Kirchner, a affirmé que cette île n'aurait jamais pu devenir l'Eden tant attendu et si souvent décrit par les auteurs : "La piété et la foi des hommes qui vivent encore. écrit-il dans Le Rescapé, n'ont pas empêché que les peines, les soucis, la maladie et le péché y existent néanmoins": même si les Pitcairniens d'aujourd'hui continuent leur travail missionnaire.

Avec cet exemple, nous nous éloignons progressivement des utopies avortées et des civilisations éphémères conduites par le seul idéal révolutionnaire et piratique de l'âge d'or, savamment relayées par son mythe Car s'il y eut des communautés de pirates vouées d'avance à l'extinction, telles la Tortue et Libertalia, d'autres ont perduré dans le réalisme d'une idéalisation devenue pragmatique.

LE COMPTOIR DE CAMPECHE (vers 1820)

La philosophie des aventuriers s'est ainsi modifiée, au risque consenti d'y perdre le meilleur d'elle-même. C'est le cas des comptoirs de Barataria et de Campêche en Louisiane, dont le pirate patriote Jean Lafitte semble être devenu le garant (au fil du temps et de ses interprètes). Parce que l'utopie se rit aussi des arguties scientifiques en se nourrissant d'images galvaudées à son profit. Mais il y a rarement de fumée sans feu, ni de sociétés humaines sans velléités économiques et politiques. A cet égard, telles qu'elles ont été rapportées depuis le début du siècle, il faut considérer les "aventures utopiques" de Jean Lafitte comme une chronique romancée du rêve américain, dont les sources parfois apocryphes se sont nourries des lacunes de l'Histoire (nos propres références en témoignent ici). Il n'est pas moins vrai que nous avons pris le parti de démontrer que si l'histoire des pirates est réellement constituée d'utopies, l'image qui en résulte s'en est inspiré en laissant pour compte certaines vérités incompatibles. La loi du genre est incontournable.

"Jamais il n'est fatigué de réver, dit Jean-François Deniau (20) du héros de la Nouvelle-Orléans, pour peu qu'il ait la mer et la liberté pour compagnes". C'est ainsi qu'on aime à découvrir le pirate dans ses oeuvres...

En fondant la cité de Campêche, Lafitte eût souhaité construire autour de lui une communauté parfaite, à l'image de ce rêve. Mais, compte tenu des circonstances et comme un avertissement au grand dessein de l'aventurier, l'exégète moderne précise à son tour que le bonheur attendu n'est jamais qu'une île en perpétuel devenir, une constante recomposition de l'illusion.

Cette illusion là s'est donc attaché une philosophie politique inspirée par les utopistes des deux siècles précédents, formés aux idées des encyclopédistes et en réaction sporadique à la révolution économique et industrielle ; certains auteurs, à l'exemple de Georges Blond, font ainsi apparaître le héros franco-américain comme un propagateur du marxisme naissant. Il eût financé pour cela la publication du Maniseste communiste après avoir rencontré ses auteurs en 1847 à Bruxelles. Sur la base des sources Warren publiées dans le Louisiana Historical Quarterly en octobre 1938, et de la correspondance du pirate (?) exhumée par Stanley Arthur en 1952, l'auteur de Moi, Lafitte (21) publie un extrait de lettre censée authentique dans lequel le héros souhaite que le sénateur républicain Abraham Lincoln, anti-esclavagiste déjà reconnu, prenne connaissance des théories de Karl Marx : "Même s'îl n'en adopte pas toutes les conclusions, écrit-il à son beau-frère, il sera certainement intéressé par les principes qui y sont exposés". Parce que le pirate était convaincu que le combat révolutionnaire, né en Europe, devait être mené à son tour en Amérique.

Toutefois, idéaliste proudhonien mais contrebandier notoire, Lafitte n'eût pas moins conçu deux comptoirs commerciaux qu'il offrit en exemple aux pourfendeurs du capitalisme industriel, qui refusèrent néanmoins de s'en inspirer. Arguant de son idéologie révolutionnaire, certains de ses biographes ont expliqué que le pirate parlait volontiers de fraternité entre les hommes, et que tous ses engagements s'étaient faits dans cet esprit : contre l'économie sauvage qui ravageait le siècle et qu'il appelait Le Dragon. Hérité peut-être des traditions de la Tortue, son goût du partage aurait conduit chacune de ses actions ; d'où que fût venu le profit, il aimait le répartir de façon communautaire. Enfin, ses comptoirs étant devenus des cités qu'on aimait à croire "idéales", Lafitte les administrait avec une stricte rigueur morale et sociale : c'est ainsi qu'il rejoignit le camp des déshérités de la révolution dans l'esprit de ses hagiographes, par

une communion de pensée qui était entrée dans une logique pseudohistorique. La confiscation de ses biens par les autorités américaines dans les années 1810 à Barataria, la menace d'occupation de la cité de Campêche qu'il aurait construite autour de son nouveau comptoir dix ans plus tard, lui laissèrent un souvenir amer que Georges Blond décrit naturellement comme un moteur de révolte.

Campêche, selon le voeu des "nouveaux utopistes", fut donc érigée dans le golfe du Mexique, au sud du lac Barataria. En quelques années, elle serait devenue une cité libre, florissante et harmonieuse; indépendante des législations américaine, espagnole et mexicaine, elle aurait été rapidement convoitée pour ses richesses jusqu'à ce que les forces navales américaines en prissent possession. D'abord nommé gouverneur pour le compte des Etats-Unis - qui prirent sur l'avenir un ascendant diplomatique inaliénable - Jean Lafitte se serait alors laissé endormir par les honneurs. Ayant perdu la haute autorité, le contrôle et les bénéfices de ses activités politiques et commerciales, il contribua malgré lui au cycle des utopies inachevées. La rumeur n'en demande pas davantage. Comme Henry Morgan jadis à la Tortue, il lui eût été difficile d'imaginer son rôle au-delà des faits obscurcis par sa légende.

Et Campêche brûla. Certains prétendent qu'il s'agit de la ville de Galveston, située aujourd'hui à quelques miles de Houston. Mais cette hypothèse paraît contredite pour de simples raisons géographiques. Une chose est sûre cependant : c'est que l'utopie répond aussi à la définition européenne des Amériques, dans toute sa démesure.

LES REVELATIONS D'UNE SOCIETE D'EXCEPTION Petite contribution maritime à l'histoire révolutionnaire

En conclusion de ces quelques exemples d'utopies normalisées tirés de l'histoire maritime et de son excroissance légendaire, il reste à s'interroger sur les raisons profondes qui ont nié trois siècles durant les convictions philosophiques des pirates, en dépit des préceptes révolutionnaires qui les ont accompagnés. Certaines sont propres à l'époque concernée, d'autres particulières aux hommes qui les ont appliquées : nous avons pu l'observer tout au long de cette synthèse. Il

en est enfin qui résultent de l'abstraction même de l'utopie, tant il est vrai que l'illusion qui caractérise cette investigation intellectuelle doit s'achever là où commence sa propre négation.

Ce qui fait l'intérêt particulier de l'exemple des aventuriers de la mer, c'est moins leur échec prévisible que leur tentative, qui procède à la fois d'une philosophie naïve et de la provocation. Cela s'explique par le caractère de la piraterie, qui porte en elle une identique tradition de l'éphémère, sinon de l'échec. Inhérent à ce type d'action sans avenir, l'acte du prédateur s'inscrit dans l'incertitude : dans l'espoir entrevu d'une réalisation idéale mais contre-nature, propre à l'instant présent, animale et instinctive.

Identifiée à l'idée révolutionnaire dans sa rupture avec la société conventionnelle et policée, à l'utopie par sa nécessaire - mais dangereuse - recomposition sociale, l'image de la piraterie qui en résulte s'inscrit alors dans un effet culturel populaire né vers le milieu du XIXe siècle, à une époque où les grandes expériences de l'âge d'or avaient restitué les faits historiques à la littérature, après que Marx eut affirmé qu'une "communauté de pillage vivant d'expédients économiques" ne pouvait servir les thèses du communisme, ni d'exemple à un rêve dont la réalisation était appelée à perdurer. La grande aventure du pirate rend ainsi son tribut à la littérature de l'imaginaire et de l'utopie révolutionnaire : le cycle est accompli et la source légendaire abondamment pourvue d'images pour la postérité.

De fait, c'est la représentation d'une liberté grandeur nature qui est ici portraiturée, dont la morale à grands traits ressemble à s'y méprendre à l'esprit des aventuriers : moins que l'utopie et la générosité bafouée, c'est l'influence du mal et des instincts mercantiles de l'homme que brossent les contempteurs du rêve communautaire avorté, fondé sur l'ambiguïté des comportements humains.

G.A.J.

NOTES

- (1) Critique sociale, t. V.
- (2) Trévoux en 1754, l'Académie en 1762.
- (3) Albert Soboul, Pour une histoire de l'utopie en France au XVIIIe siècle, 1977.
- (4) Dictionnaire de l'Académie française, 1798.
- (5) 1975, t. I.
- (6) Utopies; jeux d'espace, 1973.
- (7) La Légende du Bon Sauvage (...), 1946.
- (8) Histoire de la littérature française, s.d., t. IV.
- (9) Voir : G.A. Jaeger, Pirates, flibustiers et corsaires, histoire et légendes d'une société d'exception, 1987.
- (10) Albert Soboul, Quelques remarques sur le roman utopique au XVIIIe siècle, 1970.
- (11) Pirates et flibustiers, 1973.
- (12) Lettre de Robert de La Croix à l'auteur, du 1er octobre 1980.
- (13) Histoire de Saint-Domingue, 1730.
- (14) Les Pirates des navires maudits, 1979.
- (15) Histoire des pirates anglais (d'où est extrait le récit utopique du capitaine Misson), 1724.
- (16) Les Pirates de Dieu, 1984.
- (17) 1986.
- (18) La Vergue et les fers, 1984.
- (19) L'Histoire vraie des mutins de la Bounty, 1988.
- (20) La Désirade, 1988.
- 21) Moi, Lafitte dernier roi des flibustiers, 1985.

L'HISTOIRE MARITIME A MADRID, 1990

I. Le 17e Congrès International des Sciences historiques, 26 août-2 septembre 1990 :

<u>La découverte de l'Amérique par les Européens et ses conséquences</u>:

compte-rendu par Raymonde Litalien, représentant en France des Archives nationales du Canada

Dans le cadre des "Grands thèmes", la découverte de l'Amérique par les Européens et ses conséquences a fait l'objet de la première journée du Congrès international des Sciences historiques de Madrid, le 27 août 1990. Dix communications ont été présentées :

Charles Verlinden (Belgique) : La découverte de l'Amérique et ses répercussions dans les zones de l'Atlantique et du Pacifique.

 $\label{eq:Jurgen Hell} \textbf{Jurgen Hell (R.D.A.): El descubrimiento de America y el problema de la esclavitud.}$

N.N. Bolkovitinov (U.R.S.S.) : Russian Discovery and Colonization of Northwest America (1732-1867).

Frédéric Mauro (France): Dans quelle mesure les modalités de la découverte, de l'exploration et de l'occupation de l'Amérique expliquent-elles certains traits des sociétés américaines d'aujourd'hui.

Josef Metzler (Saint-Siège) : Les initiatives pastorales des missions papales au cours du 1er siècle d'évangélisation en Amérique.

Bohumil Badura (Tchécoslovaquie) : El corazon de Europa y el Nuevo Mundo.

Brian Tierney (U.S.A.) : Western Natural Rights Theories and the Discovery of America.

Alberto Rodriguez Caruzi, Ali Enrique Lopez (Venezuela): Vision americana de la conquista espanola. El reverso del Descubrimiento.

William D. and Carla R. Phillips (U.S.A.): Christopher Colombus in United States Historiography: The Blurred Image.

Lourdes Diaz-Trechuelo (Espagne): Espana en el mundo del Pacifico.

Les communications ont traité surtout des conséquences de la découverte de l'Amérique sur les groupes humains habitant le Nouveau-Monde avant l'arrivée des Européens. Elles ont insisté sur les transformations souvent brutales et irréversibles causées aux civilisations indigènes. Cinq autres exposés avaient été inscrits au programme parmi lesquels celui du professeur Cornelius Jaenen, de l'Université McGill, à Montréal qui aurait été le seul à traiter du sujet en fonction de l'Amérique du Nord aux XVIe et XVIIe siècles; comme il ne s'est pas présenté, la grande majorité des interventions ont porté sur l'Amérique latine, au sud du Rio Grande.

Les auditeurs ont pu tirer de l'ensemble des interventions un panorama des idées sur les grandes découvertes, revu et corrigé à la lumière des recherches très récentes en histoire de même que dans d'autres disciplines comme l'ethnologie et l'archéologie. Ils ont noté la contribution remarquée de représentants de l'Europe de l'Est, sur un ton d'autocritique inusité lors des rencontres antérieures.

Les Actes de cette journée du CISH devraient constituer une documentation dorénavant essentielle sur l'historiographie de la découverte de l'Amérique.

II. Le colloque de la Commission internationale d'Histoire maritime, 28-30 août 1990 :

compte-rendu par Ulane Bonnel, membre du conseil exécutif de la CIHM, présidente d'honneur de la CFHM

"El comercio y transporte maritimo mundial de alimentos" en espagnol; "Food for the World: Maritime Shipping of Foodstuff" en anglais; "Nourrir le Monde: Commerce et transport maritimes de denrées alimentaires": tel aurait pu être le titre en français si cette langue avait figuré, avec les deux citées plus haut, sur la page de titre du programme du colloque. Précisons néanmoins tout de suite qu'il y a eu interprétation simultanée en français comme en anglais et en espagnol et que plusieurs communications ont été données en français.

Les séances ont eu lieu à la Direction du Soutien logistique de la Flotte (Jefatura de apoyo logistico de la Armada), dans son immeuble récemment construit, situé avenue Pie XII dans un quartier neuf près de la sortie nord de Madrid. L'accueil très cordial et attentionné, la belle salle de conférences, le mess des officiers où les personnes inscrites au colloque furent les hôtes à déjeuner de la Marine espagnole et de la Commission espagnole d'histoire maritime, le parfait déroulement des séances comme du transport en cars, des hôtels au lieu de la conférence, service offert par la Marine espagnole, ont contribué à faire de ce colloque quinquennal un des mieux organisés et des plus agréables de ces vingt dernières années.

Les actes du colloque de Madrid seront publiés par l'"Instituto de historia y cultura naval" dont notre hôte, l'Amiral de Bordejé y Morenos, président de la Commission espagnole d'histoire maritime, est directeur. Puisque cette publication doit sortir au cours des deux ans à venir, nous nous limiterons ici aux impressions générales et aux enseignements qui, à notre avis, caractérisent cette rencontre importante.

Pour un programme aussi chargé (52 auteurs prévus en trois jours dont 39 étaient présents et 13 absents), le sujet était sans doute

trop restreint. Trois jours de communications bien plus économiques que maritimes ont paru longs aux non-spécialistes des études de marché et d'autres aspects purement économiques du thème qui avait été choisi à Stuttgart en 1985.

Ceci dit, la qualité des études présentées fut dans l'ensemble très élevée et l'intérêt des auditeurs resta soutenu. Sans parti pris, nous pouvons citer en exemple l'excellente étude "à quatre voix" sur le "transport des denrées alimentaires en Méditerranée à la fin du Moyen-Age" de Michel Balard, H. Bresc, J. Guiral-Hadziiossif et J.-Cl. Hocquet. Ces éminents spécialistes ont brossé un tableau lumineux du transport maritime en Méditerranée à leur époque et nous attendons avec impatience de pouvoir lire les textes complets de leurs études.

Pour le XVIIIe siècle, Jean-François Brière a maintenu la qualité française avec son étude dense et significative du "trafic morutier français entre Terre-Neuve et Marseille". Il en est de même de Patrick Boulanger à propos du "transport maritime de l'huile d'olive au XVIIIe siècle", lui qui possède parfaitement son sujet et dont la thèse de doctorat est très attendue.

Le Professeur Ugo Tucci de Venise, qui nous fait toujours l'honneur et le plaisir de présenter ses communications aux assises internationales en français, a traité avec la maîtrise et le brio que nous lui connaissons du "commerce vénitien du vin de la Crète du XVe au XVIe siècles". Le Professeur Mihail Lazarov de Bulgarie a tenu, lui aussi, à s'exprimer en français et sa communication sur "le commerce du vin et de l'huile d'olive des villes grecques en Mer Noire" fut d'un très grand intérêt.

Deux autres communications en français furent celles de M. Henryk Samsonowicz, Ministre de l'Education nationale de Pologne, qui a parlé des "relations entre la navigation baltique et les mauvaises récoltes en Europe septentrionale : la navigation baltique et la famine au XVe siècle", tandis que le Professeur Maria Bogucka, également de Pologne, a examiné "le sel dans le commerce baltique : l'exemple de Gdansk aux XVI-XVIIe siècles".

Christos Hadjiiossif, de Grèce, a lui aussi choisi de parler -

brillamment - en français à propos des "changements intervenus du XVIIIe au XXe siècle dans le marché mondial des céréales", ceci en rapport avec l'histoire de la marine marchande grecque.

Signalons aussi l'intérêt des trois communications en espagnol relatives à la Marine espagnole : le Commandant Hugo O'Donnell y Duque de Estrada a exposé "el abastecimiento de viveres de la Gran Armada contra Inglaterra (1588)" tandis que le Médecin de Marine Manuel Gracia a étudié de la manière la plus intéressante "las dietas alimenticias en el tratamiento de los enfermos de la Armada Espagnola : Su evolución". Enfin, Carlos Martinez Shaw a ajouté à l'étude du commerce maritime du poisson l'aspect très intéressant du "abastecimiento de pescado en la España del siglo XVIII. El caso de Barcelone".

Il nous est impossible de parler ici, même brièvement - faute de place -, des nombreuses communications en anglais, communications dues à des auteurs d'un grand nombre de pays différents, toutes intéressantes et plusieurs très significatives. Il faudra les lire et les étudier, le moment venu. Vin, huile d'olive, sel, poisson, blé, riz, thé, café, poivre, épices, viande, bananes, agrumes, huile de baleine : les marchés et le transport maritime de ces produits ont été étudiés avec compétence par de nombreux spécialistes d'Europe, d'Amérique du Nord et d'Israel - mais aucun d'Australie à notre grand regret, et la publication de leurs textes apportera aux historiens maritimes du monde entier une multitude d'informations utiles et suggestives.

U.B.

III. L'Assemblée générale de la Commission Internationale d'Histoire Maritime tenue à Madrid le 31 août 1990 :

Anne Kroell, secrétaire générale adjointe de la CIHM, a bien voulu nous communiquer la composition du Conseil exécutif de la CIHM élu ou coopté à Madrid:

Président

Frank Broeze (Australie)

Vice-Présidents

Peter N. Davies (Grande-Bretagne)

Lars U. Scholl (Allemagne)

Hugo O'Donnell Dugue de Estrada (Espagne)

Secrétaire général:

Lewis R. Fischer (Canada)

Secrétaire générale adjointe :

Anne Kroell (France)

Trésorier :

Timothy Runyan (U.S.A.)

Membres élus :

Leonardus Akveld (Pays Bas)

Dean C. Allard (U.S.A.)
Michel Balard (France)
Ricardo Cerezo (Edpagne)
Leonie Foster (Australie)
Eric Gøbel (Danemark)

Gordon Jackson (Grande-Bretagne)

Yrjö Kaukiainen (Finlande) Christian Koninckx (Belgique) Helge Nordvik (Norvège) Atle Thowsen (Norvège)

Hugo Tucci (Italie)

Els van Eyck van Heslinga (Pays- Bas)

Konstantin Varsis (Grèce)

Membres cooptés :

Sarah Arenson (Israël)

Ruthi Gertwagen (Israël) Làuritz Petersen (Norvège)

David Williams (Grande-Bretagne)

Barry Gough (Canada) Elf Jacobs (Pays Bas) Gérald Panting (Canada)

U.B.

L'HISTOIRE MARITIME AU CONGRES DES SOCIETES SAVANTES, AVIGNON 1990

Le 115e Congrès national des Sociétés savantes a eu lieu cette année en Avignon, du 8 au 15 avril. En cette aimable cité aux palais et demeures nobles d'une grande beauté, par un beau temps frais avec un peu de pluie au départ des excursions - le succès du Congrès 1990 a dépassé les prévisions les plus optimistes. En ce qui concerne les travaux des Sections, deux séries de communications ont dominé par leur intérêt exceptionnel : celle de l'Histoire médiévale et de la Philologie consacrée au théâtre et aux spectacles publics en France au Moyen Age et à la Renaissance, et celle de la Section des Sciences sur l'image et la science. Pour ces séances "vedettes" en particulier, la foule des grands jours prenait à l'abordage les salles de cours de l'Université d'Avignon, trop petites toutefois pour accueillir tous les auditeurs.

Les autres sujets à l'ordre du jour n'ont pas souffert de cette "concurrence" parfaitement loyale et justifiée par la nouveauté et la valeur intrinsèque des communications d'auteurs français et étrangers. Pour ce qui est de l'histoire maritime, l'auteur de ces lignes a été surprise et déçue de constater le peu d'études suscitées par le sujet proposé : "Les thalassocraties méditerranéennes : évolution et survivance", sujet conçu spécialement, pourtant, à l'intention des historiens du Midi méditerranéen. Il est vrai que le thème supposait un effort de réflexion et de synthèse se situant pour le moment en dehors des champs d'investigation de la plupart des spécialistes français d'histoire maritime. La vocation des congrès des sociétés savantes est néanmoins de susciter des travaux nouveaux, des rencontres entre specialistes de disciplines différentes, de faire progresser enfin la somme des connaissances. Cet objectif louable ne peut être atteint sans la participation de tous dans le respect des règles applicables à tous.

Autre élément négatif : pour la première fois nous avons eu des défections en histoire maritime : deux des sept auteurs prévus étaient absents. Le phénomène, qui a été observé dans d'autres sections, semble avoir été en nette progression cette année par rapport au passé. Nombreux étaient ceux parmi les organisateurs, les

participants et les auditeurs qui, à Avignon, le déploraient et exprimaient l'espoir qu'il ne se répéterait pas.

Ceci dit, les cinq communications en histoire maritime ont été excellentes et ont attiré un nombre d'auditeurs tout à fait honorable, tous manifestement très intéressés.

Deux auteurs, Alain Major, docteur en histoire et professeur de lycée à Toulouse, et Bernard Doumerc, maître de conférences à l'Université de Clermont-Ferrand II, ont présenté deux aspects de la thalassocratie vénitienne : le premier a traité "la société coloniale en Messenie et Argolide vénitiennes aux XIV et XVe siècles" et le second "le rôle ambigu de la <u>muda</u> vénitienne au XVe siècle : convoi marchand ou unité de combat ?". Suggestives et denses, les deux études apportent des contributions importantes à l'historiographie de l'empire vénitien.

L'administrateur général des affaires maritimes Marchand. vice-président de la Commission Française d'Histoire Maritime, s'est attaché à un aspect peu connu de l'évolution moderne d'un concept de la puissance maritime qui, d'une certaine manière, découle de la notion ancienne de thalassocratie. Sous le titre "contribution à l'étude de l'expansion maritime française d'outre-mer : l'action méconnue des administrateurs des affaires maritimes", M. Marchand a présenté à la fois une analyse et une synthèse de ses propres observations et connaissances ainsi que celles d'un nombre important d'administrateurs des affaires maritimes ayant servi outre-mer. Le résultat est extraordinairement vivant, instructif et intéressant. Parfois cocasses, toujours significatifs, les incidents, les difficultés attendues et surtout inattendues, voire les statistiques, illustrent parfaitement la compétence, l'adaptabilité et la volonté de servir les intérêts de la population maritime sans desservir ceux du pays, qualités qui caractérisent ce corps petit mais très efficace d'administrateurs des affaires maritimes.

Mlle Christine Escallier, candidate au doctorat en ethnologie, est allée plus loin encore dans le sens de l'évolution contemporaine des communautés des gens de mer en étudiant les pêcheurs de Nazaré (Portugal) à la veille de l'Europe "unie". "Conséquences sur les activités domestiques et artisanales d'une politique économique

européenne : exemple des techniques, représentations et divisions du travail d'une communauté de pêcheurs" : son titre décrit bien l'étendue de ses investigations à Nazaré. Félicitons-la d'abord pour le choix de sa micro-société : assez petite pour être étudiée dans le cadre d'une thèse de doctorat en utilisant les méthodes en vigueur en ethnologie; assez grande pour présenter des aspects divers et des nombreux cas hors-normes. De plus, Nazaré est un très beau port/village, aussi attachant que sa population naguère tournée exclusivement vers la mer. Se fondre dans un ensemble européen ne sera pas facile pour cette population d'aujourd'hui et fera disparaître inéluctablement une partie des usages, coutumes, habitudes, pour ne pas parler de l'artisanat, qui font le charme de la petite cité et de ses habitants. Avec, semble-t-il, moins de nostalgie que celle des nombreux visiteurs ayant succombé au charme de Nazaré, les Portugais s'attachent avec courage et pragmatisme à préparer l'avenir. Christine Escallier sera certainement un des observateurs qui suivront avec une attention sans faille la conversion de Nazaré.

Le capitaine de frégate (e.r.) Hubert Juet, ingénieur de la métallurgie et membre de la CFHM, dans sa communication sur "un approvisionnement aléatoire : le bois de construction navale", a abordé un aspect des fournitures navales d'une importance déterminante au temps de la voile et des coques en bois. En effet, la puissance maritime, civile et militaire, était inaccessible à ceux ne disposant pas d'un approvisionnement adéquat des différents bois indispensables à la construction navale. Son étude, plutôt schématique, sera une bonne introduction à l'un des deux sujets prévus pour le congrès des sociétés savantes de 1991.

En somme, notre "pêche" a été excellente en 1990. Et il faudra faire beaucoup mieux en 1991.

Ulane Bonnel

L'HISTOIRE MARITIME A CHAMBERY EN 1991

Deux thèmes sont proposés aux historiens maritimes pour le 116e Congrès national des Sociétés savantes qui tiendra ses assises à Chambéry du 29 avril au 4 mai 1991 :

- 1) jeux, sports et divertissements,
- et 2) les forêts françaises et la fourniture de bois de construction navale.

L'un et l'autre prolongent les débats engagés à Avignon lors du 115e Congrès (9-15 avril 1990). Le premier fait logiquement suite à l'étude du théâtre et des spectacles qui, à Avignon, s'est révélée aussi intéressante que riche en connaissances nouvelles et en points de vue originaux. Le second découle de l'intérêt suscité par la communication du commandant Jouet en histoire maritime sur la question générale des fournitures en bois de construction de la Marine de guerre française. Chambéry étant au coeur d'une région particulièrement propice à la poursuite de l'examen de cette fourniture navale sans laquelle, au temps de la voile et des coques en bois, aucune politique de puissance maritime ne pouvait réussir, cette question est mise à l'ordre du jour du 116e Congrès.

- 1) Jeux, sports et divertissements dans les professions maritimes : marines de guerre et de commerce, pêche, plaisance, régates, courses :
- évolution au cours des siècles
- aspects sociaux et médicaux, retentissement sur le moral des personnes embarquées de toute catégorie, considérations ergonomiques
- jeux d'adresse, amélioration des performances professionnelles
- études : culture générale, acquisitions de qualifications professionnelles
- littérature, art, musique, danse, photographie : se cultiver ; partager
- collections d'objets les plus divers à la faveur des métiers de la mer et des voyages.
- 2) Les forêts françaises et la fourniture de bois de construction navale :
- étude des types de bois recherchés selon les époques

- régions d'approvisionnement des chantiers de construction du Levant et du Ponant ; acheminement, stockage, qualités et défauts, quantités

- importations nécessaires selon les époques : provenances, qualités, quantités.*

"Les jeux, sports et divertissements" forment le sujet de l'un des grands thèmes du Congrès/1991. En histoire maritime il ouvre un riche champ d'investigation pour toutes les périodes et dans de nombreux domaines.

"Les forêts françaises et la fourniture de bois de construction navale" : voici un thème maritime qui concerne les régions forestières et constitue de ce fait un lien entre montagne et mer.

Le président et le comité de la Section d'Histoire des sciences et des techniques, à laquelle l'histoire maritime est associée, viennent de rappeler très fermement dans le programme provisoire qu'une seule proposition par auteur sera prise en considération et que son sujet doit faire référence à l'un des alinéas du programme proposé.

Aussi, pour que le Secrétariat du CTHS puisse faire face correctement à sa très lourde tâche d'organisation, les délais et dates limites pour l'envoi des divers documents doivent être rigoureusement respectés.

Enfin, le résumé de la communication (20 lignes dactylographiées, en deux exemplaires) fourni par l'auteur "doit faire ressortir le caractère original du travail proposé, notamment par la mention explicite des sources utilisées" (cf. programme, p. 25). La décision d'accepter ou de refuser une communication est prise après examen du résumé, d'où la nécessité de le rédiger avec soin.

Seules les communications présentées effectivement par leur(s) auteur(s) au cours du congrès figurent dans les actes publiés par le CTHS.

A ce propos, il est à signaler que les études d'histoire maritime présentées à Paris en 1989 et à Avignon en 1990 paraîtront dans un volume qui sortira des presses au cours de cet hiver.

Enfin, il est demandé aux auteurs de bien vouloir envoyer un exemplaire de leur résumé à moi-même, à mon adresse personnelle, afin de me permettre de faciliter la mise au point d'un programme équilibré pour les séances d'histoire maritime.

Ulane Bonnel 28, rue d'Artois 75008 Paris

N.B.: Pour obtenir le programme provisoire du congrès de Chambéry et les formulaires d'inscription, veuillez vous adresser au

Secrétariat Comité des Travaux historiques et scientifiques 1, rue d'Ulm 75005 Paris

^{*} Texte paru dans le programme provisoire déjà diffusé par le CTHS.

39

JOURNEES D'ETUDES ROCHEFORTAISES

13 AU 17 MAI 1991

Le Musée de la Marine de Paris et le Laboratoire d'Histoire Maritime, en association avec la ville de Rochefort, organisent en mai prochain des Journées d'Etudes centrées sur le passé historique et maritime de Rochefort.

Durant une semaine auront lieu des conférences de deux ordres : dans la journée, les thèmes évoqueront la ville, l'arsenal, leur environnement et leurs activités ; le soir, le sujet s'élargira aux incidences des guerres sur les relations commerciales entre l'Ancien et le Nouveau Continent.

Par ailleurs, l'inscription à ces Journées permettra aux participants d'effectuer des visites de terrain accompagnées des spécialistes présents. Deux croisières sur la Charente, une de Rochefort à l'île d'Aix, l'autre de Saint-Savinien à Rouffiac, permettront de juger in situ des conditions de navigation de la marine à voile et de découvrir les sites anciens d'implantation de la marine traditionnelle fluviale. Musées, archives, bibliothèques municipale et maritime font partie du programme ainsi qu'une visite de Brouage.

Le calendrier détaillé des manifestations sera disponible début décembre à l'adresse-contact ci-dessous.

Les droits d'inscription fixés à 200 F par personne permettent d'assister à toutes les conférences (journée et soirée) et de participer aux activités énoncées ci-dessus ainsi qu'à une réception offerte par la ville de Rochefort. L'hébergement et les repas restent à la charge des participants, une liste d'hôtels et de restaurants pouvant être fournie au moment de l'inscription.

Les organisateurs souhaitent vivement la venue d'auditeurs attentifs, désireux d'acquérir une connaissance profonde et réelle d'un site militaro-industriel dont les nombreux vestiges admirable-ment réhabilités enrichissent le patrimoine maritime de la France.

PROGRAMME

Conférences de la journée. Salle des Actes de l'hôpital maritime

Jean Boudriot

René Burlet

: Constructeurs et constructions à Rochefort

Vue de Rochefort par Vernet : Les galères de Rochefort

Pierre Niaussat

: Climat et maladies de Rochefort

André Zysberg : Le bagne de Rochefort

Michel Vergé-Franceschi: Les officiers généraux à Rochefort Eric Rieth : Sites archéologiques de la Charente

Martine Acerra

: L'arsenal de Rochefort

Jacques Gay

: Corderie et fonderie de Rochefort

René Lamy

: La Charente et son cours

Conférences de la soirée. Salle de conférence de la Corderie Royale

Les titres définitifs seront donnés ultérieurement.

Les auteurs de communication sont :

Le Professeur Paul Butel de l'Université de Bordeaux III Madame Pontet, Professeur à l'Université de Bordeaux III Madame Litalien, responsable des archives du Canada en France Monsieur Taillemite, Inspecteur général honoraire des Archives de France

Monsieur le Commandant Bodinier, docteur d'Etat

CONTACT ET RENSEIGNEMENTS

Madame Decaudaveine. Journées de Rochefort Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

Martine Acerra

BIBLIOGRAPHIE

LOUVRAGES

EN LANGUE FRANCAISE

- Adams, J., A.F.L. Van Holk, Th. J. Maarleveld, *Dredgers and Archaeology. Shipfinds from the Slufter*. Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur. Alphen aan den Rijn (Pays-Bas), 1990, 198 pages, 170 figures.

Cet excellent ouvrage a été publié par le service d'archéologie subaquatique des Pays-Bas. De création récente, ce service, dirigé par Th. J. Maarleveld, est constitué d'une équipe d'archéologues qui a derrière elle une longue expérience scientifique.

Gérer le patrimoine archéologique subaquatique des Pays-Bas? Les auteurs expliquent dans l'introduction (p. 13-16) en quels termes s'est posée la question de leur intervention en ce domaine.

Le projet de construction, à l'ouest de Rotterdam, d'un bassin de 90 millions de m3 de contenance destiné à recevoir les rejets contaminés des dragages devait entraîner le déplacement de 37 millions de m3 de sédiments provenant d'un secteur du littoral historiquement important. On pouvait, de ce fait, supposer que ces grands travaux (1986-1987) risquaient de détruire de nombreux sites archéologiques. Il importait donc de mettre en place une stratégie de recherche qui devait tenir compte des moyens énormes engagés dans la réalisation de cet ouvrage, des techniques de dragage employées, du programme des aménageurs, mais aussi des conditions imposées par les archéologues pour mener à bien leur intervention.

Schéma classique d'une archéologie de sauvetage pour laquelle le temps de travail, toujours trop court, est l'une des grandes difficultés.

Dans cette perspective, les choix méthodologiques et scientifiques sont déterminants et doivent permettre de contrôler au mieux cette pression exercée par les aménageurs.

Ceux faits dans le cadre du projet Slufter (p 19-28) ont consisté à entreprendre, avant les travaux de dragage, une étude géomorphologique de cette zone du delta de la Meuse et du Rhin afin d'analyser la nature et la formation des couches de terrain, et de les dater. La confrontation de ces données avec celles fournies par les sources historiques (problèmes des emplacements des ports, des chenaux de navigation, des zones d'échouage...) a débouché sur une définition de secteurs archéologiquement "sensibles", offrant le plus de possibilités de découvrir des sites postérieurs au XIVe siècle, terminus a quo retenu par les archéologues. A cet égard, le choix de ce terminus demanderait à être discuté.

Une fois les travaux de creusement débutés, le suivi des dragages a permis de localiser et d'étudier six sites principaux (SL1 à SL6), essentiellement des épaves.

Pour chaque site (SL1, 3 et 5 faisant probablement partie d'une même épave fragmentée) sont décrits et analysés les conditions de découverte, la nature des vestiges, le éléments de datation (p. 33-137).

L'épave SL4, par l'importance de ces vestiges et leur état de conservation, est celle qui a donné lieu à l'étude la plus importante (p 71-131). Il s'agit de l'épave d'un navire charbonnier construit probablement dans le nord-est de l'Angleterre dans les années 1838, et dont le naufrage se situe vers 1840.

L'étude architecturale, extrêmement détaillée, a permis de mettre en évidence les caractéristiques très particulières des navires au commerce de cette époque (emploi massif de bois droits pour la membrure, usage de coins pour assembler ses différents éléments), et de souligner la question, essentielle, des difficultés pour approvisionner en bois courbes les chantiers navals anglais L'étude de cette épave a égalèment fort bien montré l'apport original des données archéologiques à cette question des bois de construction largement évoquée dans les sources écrites de l'époque.

L'ouvrage s'achève par une évaluation de ce programme d'archéologie de sauvetage et par des recommandations dans la perspective de futurs chantiers de même nature.

Des annexes, un glossaire (anglais-néerlandais) et une bibliographie complètent cette publication.

A un moment où en France commence à se développer une archéologie sous-marine de sauvetage dans le cadre de grands aménagements portuaires notamment (Saint-Malo actuellement), cet ouvrage doit désormais constituer une référence indispensable à toute recherche conduite en ce domaine.

Eric Rieth

- Archives nationales. Innovations techniques dans la Marine, 1641-1817. Mémoires et projets reçus par le département de la Marine (Marine G 86 à 119). Paris, Archives nationales, 1990, 396 p., index, prix : 150 F + port.

Les spécialistes d'histoire maritime, des sciences et des techniques devront savoir gré au Centre national de la Recherche scientifique d'avoir entrepris en 1982 un programme de recensement des fonds concernant l'histoire des sciences et des techniques. Une partie de la série Marine G s'y trouvant incluse, le CNRS a délégué deux chercheurs aux Archives nationales pour l'explorer et en faire un inventaire analytique provisoire ainsi qu'un index des noms de personnes, de lieux, de navires et des matières.

En 1985, il fut décidé de compléter et de mettre en forme cet instrument de recherche en vue de sa publication. Cette tâche fut confiée à Philippe Henrat, vice-président de la CFHM, qui la mena à bien avec toute la compétence et la rigueur scientifique qui caractérisent ses travaux. Le résultat vient de sortir des presses et il mérite les éloges et la reconnaissance de tous ceux appelés à travailler sur les documents de cette très riche série. Reste à souhaiter que le reste du fonds (Marine G 1-85; 120-256) pourra un jour bénéficier de la même mise en valeur.

Pour le moment, il y a de quoi satisfaire un grand nombre de chercheurs : ceux qui s'intéressent aux horloges marines et à la recherche d'une manière fiable de déterminer la longitude, à la médecine, la santé et l'hygiène à bord, aux pompes de toutes sortes, aux signaux puis à la télégraphie, aux machines de levage ou de

construction et d'entretien des ports et aux mille autres sujets posant des problèmes à l'époque. La recherche fondamentale côtoie celle dite "appliquée", ainsi que celle portant sur des techniques infiniment variées. Une place notable est consacrée aux découvertes et à l'expérimentation infructueuse - faites à l'étranger. Et comment ne pas être frappé par l'observation critique exigée et obtenue par tous ceux qui animaient la recherche scientifique et technique de leur temps! Cet esprit, ou don, d'observation aiguë semble avoir puissamment contribué à susciter l'extraordinaire foisonnement d'idées qui caractérisa le XVIIIe siècle.

Ulane Bonnel

- Castagnos, Pierre, Richelieu face à la mer. Editions (duest France (collection "De mémoire d'homme : l'histoire"). 287 p. 120 F. TTC.

L'auteur est commissaire en chef de lère cl. de la Marine (e r) et docteur en droit (histoire des institutions). Plutôt que de faire une nouvelle biographie de Richelieu ou une nouvelle histoire des débuts de notre marine, il a voulu voir comment cet homme d'Etat qu'etait le Cardinal fut amené à prendre en considération "les affaires de la mer" pour régler "les affaires d'Etat". En d'autres termes, comment Richelieu essaya de servir de la mer pour écarter les périls continentaux : un bon exemple, l'affaire de Guétaria qui s'insère dans un plan de déploiement de la flotte le long des côtes de Biscaye, de la Galice et du Portugal, combiné avec une action terrestre pour ébranler l'Espagne sur son territoire même.

Cet ouvrage est une illustration de la volonté et de la constance qu'il lui fallut montrer pour forger l'outil et mettre en place les structures nécessaires au soutien des actions qu'il envisageait On y voit à quel point l'oeuvre de Richelieu fut entravée par les cabales, les jalousies, les querelles de préséance (Ah! ces officiers des galeres du Levant!), la recherche des avantages que pourrait procurer à l'un ou l'autre telle ou telle campagne. Mais aussi, quel étonnant et parfois détonant, carrousel il avait à mener avec des personnalites comme Gaston d'Orléans, Condé, Sourdis, Razilly, Valbelle, Maille Brézé à la jeunesse triomphante, la Valette et ses traitrises! Il apparaît aussi, à lire Castagnos, que, s'il y eut échec pour le

développement du commerce maritime, cela tiendrait principalement au fait que la mentalité des Français de l'époque ne put s'adapter à la rapidité des innovations surgissant sous leurs yeux, tandis que les Hollandais surent mettre promptement à profit l'abaissement de la puissance espagnole pour devenir, avant les Anglais, les "marchands de la mer".

En relevant enfin l'intime connivence qui, dans leur passion pour l'Etat, régnait entre le monarque et son ministre, on pourra retenir parmi les conclusions proposées par l'auteur dans l'esprit de Fernand Braudel que "depuis Richelieu, la France n'est plus concevable et, malgré bien des incompréhensions, ne se conçoit plus elle même sans sa marine".

Contre-amiral (2e s.) Raymond Frémy

- Chaline, Emile (vice-amiral d'escadre, 2e s.) et Pierre Santarelli (capitaine de vaisseau), Historique des forces navales françaises libres. Travail établi d'après les archives de la Marine. Préface du contre-amiral Chatelle, chef du Service historique de la Marine Service historique de la Marine, Vincennes, 1989, 461 p. dont, in fine, 20 p. d'index des noms propres.

Il s'agit d'une étude d'ensemble des Forces navales françaises libres (FNFL) de leur naissance (désignation du vice-amiral Muselier au commandement des FNFL par le général De Gaulle le 1er juillet 1940) à leur fusion avec les Forces maritimes françaises d'Afrique du Nord le 3 août 1943. On y trouvera donc, documents et iconographie à l'appui, une présentation des :

- circonstances de cette naissance et conventions franco-britanniques qui la favorisèrent :
- personnel des FNFL : origine, recrutement, formation, pertes, statut (dont les auteurs signalent que certaines clauses (art. para ler) ne furent pas entièrement respectées);
- organisation, matériel, bases, logistique, santé (pénibilité de la vie à bord des corvettes), armement (décision de réarmement du Surcouf et du Triomphant contestable, réussite de l'armement des corvettes);
- activité des FNFL : vue d'ensemble et événements de mer, engagements, disponibilité, unité par unité regroupées par type (les contre torpilleurs (2), les torpilleurs (2), les sous-marins (6), les avisos

(5), les corvettes (9 à partir de mai 1941), les patrouilleurs (5), les chasseurs (11), les chasseurs type ML (8 désarmés en août 1942), les vedettes de port (5), les vedettes lance-torpilles (8 MTB à partir de novembre 1942), fusiliers-marins, aéronautique navale)

Le chapitre VIII intitulé "Relations Muselier De Gaulle" apporte l'éclairage des textes à l'histoire de ces relations qui, on le sait, n'ont jamais été faciles et se sont terminées en mars 1942, après le débarquement du 24 décembre 1941 à Saint-Pierre et Miquelon, par une rupture qui n'a cependant pas nui, semble t-il, au développement des FNFL.

Les auteurs ont parfois délaissé la sécheresse de l'information et du fait bruts pour l'accompagner de commentaires dont la préface de l'amiral Chatelle dit fort bien l'esprit dans lequel il faut les considérer.

R.F.

- Chapman, John V. M., The Price of Admiralty (Le Journal de guerre de l'attache naval allemand au Japon pendant la guerre Ouvrage en 4 tomes (dont trois parus) édité et traduit par John V. M. Chapman. Editions Saltire House, Ripe, near Lewes, East Suner BN 8 6AX Grande Bretagne.

L'auteur est un spécialiste de la deuxième Guerre mondiale dans le domaine bien particulier mais passionnant du renseignement par l'interception radio. Il a déjà publié de nombreux articles sur ce sujet. Les trois premiers volumes du *Price of Admiralty* couvrent la période 1939-1943; un quatrième complètera l'étude pour ce qui est des années 1944-45. A côté du texte d'origine, l'auteur fournit de nombreuses analyses basées sur les archives alliées d'une part mais aussi sur les documents japonais connus et déchiffrés. Il est ainsi possible à tout instant de connaître les positions réciproques des partenaires, leurs motivations, mais aussi leurs erreurs et leurs succès. De plus, Chapman a travaillé dans les archives des Etats-Unis et a rencontré de nombreux spécialistes (voire des survivants de la guerre) qui ont été mêlés à cette période, en Allemagne et au Japon, et qui ont pu compléter les notes de l'auteur par des précisions inédites.

Le Journal démontre que dans la première année 1939, la marine japonaise accueillit avec grande satisfaction le pacte germano-soviétique, qui correspondait à son opposition à une confrontation armée avec l'armée russe. Mais les victoires spectaculaires de Hitler à l'été 1940 rendirent l'alliance avec l'Axe inévitable. La marine l'accepta à condition de pouvoir compléter ses forces avant d'attaquer les Alliés. La saisie des documents britanniques confirmant l'incapacité à se défendre en Asie accéléra la détermination des Japonais à attaquer Pearl Harbor. La décision allemande en novembre 1941 d'aider le Japon automatiquement représentait une condition nécessaire. L'interception de messages entre Moscou et Washington confirmant que l'URSS ne prêterait pas de bases aux Alliés en Extrême Orient, était une information indispensable

Le Journal ainsi que les notes de Chapman met bien en évidence que la guerre du Pacifique ne se déroulait pas indépendamment de celle de l'Atlantique mais qu'elles ne faisaient qu'un tout Alors que Churchill et Roosevelt croyaient que l'entrée en guerre de la Russie allait décourager le Japon, Tokyo pensait exactement le contraire.

De toutes les sources obtenues il apparaît qu'au début l'Axe avait un système de renseignement plus efficace que celui des Alliés. Les échanges entre l'Allemagne, l'Italie et le Japon sur les décryptements anglais et américains étaient plus importants qu'on ne l'a dit En particulier, les Italiens ont joué un rôle très peu connu.

L'ouvrage fournit d'excellentes bases pour une réestimation des liens entre les théâtres de guerre et de la globalité de la deuxième Guerre mondiale.

Claude Huan

- Corre, Bruno, Marines: l'album de photos d'un médecin de marine du Second Empire. Editions de la Presse de la Manche, Cherbourg, 1990. 152 p. format 24x33. 178 F.

110 photographies prises entre 1858 et 1869 par Jules Maréchal dont la carrière de médecin embarqué fut au cours de ces onze années assez sédentaire (vaisseaux écoles, aviso-hôpital le Gregeois stationnaire à Civita Vecchia...), ce qui explique que ces "marines" (au sens artistique du terme) n'offrent qu'une vue assez limitée de la mutation par laquelle passe notre flotte à cette époque. Si l'on voit bien à travers elles "la fin des dinosaures", ces grands trois-ponts tels le Louis XIV et le Borda relégués au rôle de naviresécoles, parures de rades avant de mourir comme pontons, par contre l'apparition des nouveautés se limite à la présentation d'avisos à roues encore un peu patauds (le Pélican, l'Argus, la Flamme, à hélice, seront plus élégants), de frégates mixtes aux silhouettes hybrides, de transports aux médiocres qualités manoeuvrières. Plus documents que photos d'art, ces clichés sont un peu statiques, voire froids La raison en est sans doute les contraintes du matériel dont se servait leur auteur (plaques, pose, trépied, etc...) mais aussi la personnalité assez austère de celui-ci. Les onze vues du port de Cherbourg sont, curieusement, plus vivantes.

Bruno Corre a joint à ces clichés 27 dessins d'Antoine Frémy, peintre de Marine (1815-1885), portraits de navires tracés d'un crayon net et précis, peut-être un peu figés, mais d'un intérêt documentaire complétant heureusement celui des photos de Jules Maréchal

Les textes de Bruno Corre sont autant de commentaires qui replacent fort bien toute cette "imagerie" dans le contexte de l'époque

R.F.

- Dictionnaire du Grand Siècle, Paris, Fayard, 1990, 1648 p.; prix : 850 F jusqu'au 31 décembre 1990, 1.000 F au-delà.

"Grande est l'oeuvre. Ils ont titré Dictionnaire du Grand Siècle : gardez grand, ajoutez d'une qualité rare". Ainsi s'exprime Pierre Chaunu, de l'Institut, (Le Figaro, 22 oct. 1990), faisant l'élogieuse critique de cette Encyclopédie, dirigée par François Bluche 1648 pages, 249 auteurs. 2413 articles, 227 illustrations en noir et blanc, 41 en couleur, 66 cartes, plans et tableaux Rien que pour la marine (1589-1715), plus de 220 notices des hommes (Jean Bart, Duguay-Trouin, Cassard, Table de Rien, Saint-Pol-Hécourt); des ports (Marseille, Toulon, Breed Brankerque, Le Havre); des batailles navales (Béveziers, La Hougue, Velez Malaga).

des colonies (anglaises, espagnoles, françaises, hollandaises); et un grand nombre d'articles de synthèse faisant le point à partir des travaux les plus récents en histoire maritime : l'administration de la marine à l'époque moderne, les hommes de l'administration, les officiers de port, des vaisseaux, des galères : le cabotage, le commerce, la pêche, le commerce triangulaire, la traite... Parmi les auteurs, la Commission française d'histoire maritime est très largement représentée : Paul Butel, Hervé Coutau-Bégarie, Jean Meyer, Jean-Pierre Poussou, Etienne Taillemite, Michel Vergé-Franceschi.

- Frémy, contre-amiral (2e s.) Raymond, et Georges Basili, capitaine de vaisseau (r), Desnoms sur la mer. Trois cents ans d'une marine par les noms de ses bâtiments. Paris, ACORAM (15 rue de Laborde, 75008 Paris), 1990, 398 p., 800 illus., prix: 340 F + 40 F de port.

Quel bel ouvrage! Avec ses 239 noms de bâtiments de guerre français, il aurait pu être d'aspect austère et son utilisation limitée à celle d'un ouvrage de référence - ce qui aurait, certes, justifié amplement son existence. Tout en étant pleinement une source de documentation précieuse, car préparé avec le plus grand soin par le spécialiste incontesté en la matière, et facile à consulter, car en un seul tome et, grâce à l'organisation méthodique des informations, d'une parfaite clarté, le livre attire le lecteur par la vivacité des textes et de son style allègre, ainsi que par l'élégance de sa présentation matérielle : couverture particulièrement réussie, qualité et couleur du papier, typographie agréable, et bien évidemment ses 800 illustrations.

Le résultat est inattendu pour ce genre de livre : le lecteur veut en savoir plus et le lit vraiment plutôt que de le parcourir, quitte ensuite à le garder sous la main pour de fréquentes consultations. Ce remarquable ouvrage n'a été tiré qu'à 2000 exemplaires. Il est à parier que cette première édition sera rapidement épuisée.

U.B.

- Histoire de Saintes, sous la direction d'Alain Michaud, Paris, Privat, nov. 1989.

Chef-lieu de la cité des Santons qui lui donneront son nom, et peut-être première capitale de l'Aquitaine, Saintes connaît un développement précoce. L'arc, l'amphithéâtre et les inscriptions relevées sur les tombeaux attestent de la richesse et de la rapide romanisation des élites locales.

Au Moyen-Age, riche d'églises et de monastères, la ville est une importante étape sur la route de Compostelle. Dans ses sanctuai res s'épanouit l'exceptionnelle floraison de l'art roman saintongeais

Eprouvée par la guerre de Cent Ans puis par les conflits religieux de la Réforme, Saintes est sous l'Ancien Régime une ville d'Eglise, discrète, sans grand dynamisme, à l'écart de l'essor qui caractérise les ports de la côte atlantique. Pourtant elle est capitale de la Saintonge, patrie d'une foule d'officiers des vaisseaux du roi, de Richelieu à la Révolution française. De nouvelles routes puis le chemin de fer l'aèrent et remodèlent sa physionomie aux XVIIIe et XIXe siècles.

Aujourd'hui, sa richesse architecturale favorise une politique culturelle, notamment dans le domaine musical.

Michel Vergé-Franceschi

- Jaeger, Gérald, et John Howe, *Vespucci*, collection "connus, méconnus", Genève 1990, 32 p.

Dès 1991 débuteront en Europe et en Amérique les nombreuses célébrations de la découverte du Nouveau Monde par Christophe Colomb. Dans l'ombre de celui-ci, qui, le premier, entreprit d'explorer les mers occidentales, apparaît le Florentin Amerigo Vespucci, un personnage au caractère peu défini et un navigateur dont les exploits ont été parfois mis en doute ou méconnus. La plume de Gérald Jaeger et le talent de John Howe, dans ce livre pour enfants qui ravira aussi les adultes, font revivre les aventures de ce navigateur né en Italie dans une famille de lettrés et de savants aux curiosités inlassables. Vespucci, de 1501 à 1503, au cours d'un troisième voyage, accompli non plus pour la Couronne de Castille mais pour le roi de Portugal, D. Manuel, tenta de trouver le passage vers l'Ouest qui aurait permis d'atteindre les Indes Orientales. Il longea, pendant de longs mois, les côtes de cette terre nouvelle "sans jamais apercevoir la Grande ni la Petite Ourse".

Les travaux récents de Roberto Levilliers, Moacyr Soares Pereira et Rolando Laguarde Trias, ont analysé les informations rapportées par Vespucci, à la lumière de documents d'archives jamais étudiés, tandis que l'historien Albert Ronsin a décrit l'intérêt accordé par les érudits de Lorraine à ces découvertes. Une des lettres de Vespucci, adressée au gonfalonnier Pier Soderini, circula en Europe et retint l'attention du duc de Lorraine qui accueillait à Saint Dié un cercle de savants. Le cartographe Waldseemüller était l'un d'eux : il entreprit, en 1507, de compléter la géographie de Ptolémée et donna à la nouvelle terre dont il dessinait les contours, le nom de celui qui avait le mieux pressenti sa vastitude. Le livre de Gérald Jaeger et John Howe rend lui aussi l'hommage à la valeur des exploits maritimes de Vespucci.

Anne Kroell

- Le Roc'h Morgère, Louis, *Navires. Mémoire de la mer*, Editions Rempart, 1 rue des Guillemites, 75004 Paris (sur commande et dans les librairies spécialisées dont celle des Amis du musée de la Marine, Palais de Chaillot), 200 p., 215 illus., 120 F.

Chartiste, auteur d'une thèse de l'Ecole des Chartes sur l'Arsenal de Brest au XVIIIe siècle, Louis Le Roc'h Morgère, 32 ans, conervateur des Archives du ministère des D.T.O.M., nous offre ici son premier livre, préfacé par Eric Tabarly. 200 pages, 215 illustrations, 198 notes, un glossaire des termes techniques, un index des noms de bateaux font de cet ouvrage une sorte de petit guide pratique Les premiers des treize chapitres qui constituent l'ouvrage sont un rappel, rapide mais précis, de ce que fut le navire de la préhistoire à la fin de l'ère de la voile : navires primitifs, galères phéniciennes, navire médiéval, galions, caravelles, vaisseaux de guerre Ce sont des pages dont la lecture peut être conseillée à des étudiants qui y trouveraient beaucoup de profit. A partir de la page 68 (chapitres V à X), le travail devient plus technique : la chaudière combat la voile, moteurs, cuirassés, torpilles, croiseurs, porte-avions, sous-marins... sont autant de pages qui s'adressent à un public de praticiens de la mer, officiers (chapitre IX : d'une guerre à l'autre), ou plaisanciers (chapitre X : différents types de gréement). Les derniers chapitres (pages 141-200) interpellent les responsables, les politiques,

les associations : le Patrimoine maritime ? Un héritage qui existe, un legs à protéger, à conserver. Dans cette dernière partie, Louis Le Roc'h Morgère redevient plus conservateur qu'historien et met l'accent avec beaucoup d'intelligence sur le regain qui existe pour la conservation de ce patrimoine spécifique et il nous met en garde contre l'indifférence, voire la destruction ou le pillage de cet autre patrimoine, maritime et non terrestre, oral et non physique, matériel, d'où le chapitre le plus original du livre, car le plus inédit celui de la parole oubliée... (Chants de marine, superstitions, dévotions, gestes et traditions). Un bon livre dans lequel chacun trouvera des connaissances, du plaisir et une source de réflexion. A lire et à offrir

M. V.-F.

- Masson, Philippe, Une guerre totale 1939-1945. Editions Tallandier, Paris, 1990. 642 p. dont, in fine, 14 de notes (258 réferences, citations, etc... classées suivant les 13 chapitres de l'ouvrage) et 12 de bibliographie (plus de 300 cotes - ouvrages, articles, documents - rangées par thèmes : théâtres de guerre, personnalités, etc...)

Voilà bien un ouvrage fait pour mieux comprendre le monde dans lequel nous vivons, tel qu'il a été engendré par la guerre 39-45. En effet, sans même parler de l'apparition de l'atome dans les armes de guerre (ce n'est que 10 à 15 ans plus tard que l'on a compris qu'il pouvait être instrument de paix en tant que moyen de dissuasion), par sa globalité, cette guerre a bouleversé non seulement la géographie, mais aussi les esprits et les coeurs, l'économie et le rang des nations

Révélateur du mal suprême (voir p. 595), elle a pénétré dans tous les domaines de la matière et de l'esprit. Pour en embrasser l'ensemble, point n'était question de faire une histoire événementielle, mais bien plutôt d'appréhender les faits dans l'optique de ce que l'on appelait autrefois la "philosophie de l'histoire". Découpant alors son oeuvre en trois partiès, Philippe Masson explore successivement treize des grands domaines de cette guerre totale en remontant aux causes, aux desseins et aux buts, en mettant en évidence les effets recherchés et les résultats obtenus, ce qui, présenté parfois de façon quelque peu paradoxale, ne manque pas de provoquer des surprises Par ailleurs, on voit, avec lui, se confirmer le rôle de la puissance maritime et se dessiner ses limites; on suit l'influence des decou-

vertes scientifiques et techniques sur l'instauration de nouvelles stratégies ou la mise au point de nouvelles tactiques : on assiste, sous cette influence, à une évolution profonde des concepts de conduite des opérations et, finalement, au plus haut niveau, de la conduite de la guerre

L'ouvrage réveille, dans sa troisième partie, les controverses qui ont pu naître à propos des bombardements stratégiques dont les résultats ont infirmé complètement les théories de Douhet. Celles aussi sur les guerillas, leur soutien et ses aléas par les Anglo-Saxons, leur rejet par les Soviétiques (pour cause de "séparatisme"); leurs résultats plus politiques que militaires. Les pages où sont tracés les portraits des dirigeants politiques, des chefs de guerre et commandants d'armées ou de forces aéronavales, celles traitant des qualités ou défauts des combattants de telle ou telle nation, le chapitre traitant des "fronts intérieurs" (les arrières) sont autant de passages où légendes et mythes s'effacent devant des réalités parfois surprenantes.

Chaque chapitre d'un tel livre est en soi un tout et mériterait à lui seul des commentaires détaillés. Mieux vaut alors inviter à prendre *Une guerre totale* en mains, et, après avoir découvert au fil des pages et l'ampleur du mal et l'ampleur des moyens aussi bien que la diversité des aspects d'une telle guerre, examiner comment le monde d'aujourd'hui devrait ambitionner de ne pas retomber dans le chaos du Mal.

R.F

- Memoires du Capitan Alonso de Contreras. Texte français établi et annoté par Olivier Aubertin, préface de Ernst Jünger, postface de Ortega y Gasset. Editions Viviane Hamy Paris, 1990, 250 p. 99 F.

Né en 1582 dans une humble famille madrilène de 16 enfants, Alonso de Contreras est mort après 1640. Ses mémoires qui s'éteignent en 1633, sont restés longtemps inconnus. Leur texte a été publié pour la première fois en 1900 par Serrano dans le bulletin de l'Académie d'Histoire de Madrid. Il y en eut une édition allemande en 1924 (Editions Propylaër-Verlag) et une autre, à Stuttgart, en 1978.

La postface de Ortega y Gasset date de 1943 (traduction française chez Plon en 1978).

Echappé de Madrid à 14 ans après avoir tué un de ses camarades d'école (il aura toujours facilement l'épée à la main pour régler problèmes d'honneur, de discipline ou d'intérêts), il court aux armées en Flandre, déserte, reprend du service en Italie et va, à partir de là, mener une vie d'aventurier, de soldat et de marin pleine de rebondissements. Vif et ardent, on le trouve dans l'archipel grec, ou devant les côtes de Lybie et de Tunisie, jeune commandant d'une frégate (éclaireur) de Malte. Plus tard, alfarez, il recrute une compagnie en Espagne. Nommé capitaine d'une troupe espagnole, il sert à Naples, devient gouverneur d'Aquila. En 1618, il commandera la petite force maritime espagnole qui fera échec à la dernière expédition de Sir Walter Raleigh à l'embouchure de l'Orénoque Au fil de ces événements, il aura fréquenté les Grands mais aussi quelques brigands; un moment, il sera ermite, un autre, familier de Lope de Vega qui lui dédiera une plèce. Quelle existence!

Truffés de détails savoureux, il ne faut cependant pas chercher dans ces mémoires une vision historique - au sens moderne du terme des choses non plus qu'une chronologie rigoureuse : la traversée de Cadix à Saint-Domingue tient en moins de dix lignes, l'affaire avec Raleigh ("Gataral") guère plus d'une page. Distances et geographie pourront paraître un peu floues au lecteur qui aurait oublié qu'à l'époque on ne savait pas encore se placer exactement en longitude (cependant Alonso de Contreras a laissé de ses navigations pour Malte ou pour Naples un minutieux "Périple de la Méditerranée" que l'on peut voir à la Bibliothèque nationale de Madrid). Aussi - et bien que tout ce qui est arrivé à notre homme et qu'il rapporte dans ses écrits, événements, lieux et date, soit réel et contrôlable - il faut voir là avec Braudel "le plus beau roman picaresque connu parce que vécu" C'est un "document d'ambiance" : comment, par exemple. mieux comprendre qu'à le lire ce que, à côte de comportements brutaux à l'extrême, il pouvait y avoir alors de courtoisie dans les relations du plus grand au plus humble ("Si votre Grace." du premier au second avant de l'envoyer en prison); ou, mieux percevoir la constance du sentiment religieux dans toutes les circonstances, même les plus désordonnées, de la vie.

En rappelant ce qu'étaient les structures de la société et les mentalités de ce temps, la postface d'Ortega y Gasset fait remarquablement comprendre comment Alonso de Contreras est ainsi "l'exemple chimiquement pur de l'aventurier de cette époque" où, avant le militaire, apparaît le soldat.

R.F.

- Moreau, Jean-Pierre, Guide des trésors archéologiques sousmarins des Petites Antilles (d'après les archives anglaises, espagnoles et françaises des XVIe, XVIIe, XVIIIe siècles). Préface de Jean Boudriot, Clamart, Ed. J.P. Moreau, 1988, 272 p., 129 F.

L'ouvrage de J.P. Moreau se divise en deux parties complémentaires. La première concerne le cadre géographique, historique et archivistique des naufrages répertoriés. Cette "mise en situation" du sujet comprend une présentation géographique générale des Petites Antilles avec leur régime hydrographique, leurs vents, marées, climats, etc. Puis, l'auteur établit un historique de la navigation dans cette région en distinguant deux périodes successives : celle qu'il nomme "espagnole" des XVIe-début XVIIe siècle et celle dite "nordeuropéenne" pour les XVIIe-XVIIIe siècles. A l'intérieur de ces périodes, il passe en revue les activités de chacune des nations impliquées dans la navigation au sein des Petites Antilles : Espagne, Angleterre, France, Hollande, Danemark, etc. La première partie de l'ouvrage s'achève avec la liste des sources archivistiques consultées classées par pays.

La seconde partie contient la liste des naufrages par îles ou groupes d'îles avec répartition chronologique entre période "espagnole" et période "nord-européenne". Chaque île jouit d'un court historique particulier la replaçant dans l'ensemble étudié : conditions de découverte, colonisation, changement de dépendance... suivi de la liste des naufrages. Chaque cas est présenté sous forme d'une courte notice constituée des informations portant sur le type du navire perdu, le lieu approximatif du naufrage, les circonstances, la nature du chargement, les noms des capitaines et propriétaires s'ils sont connus, l'origine documentaire précise de ces informations. L'ouvrage se termine par les indispensables outils de travail : glossaire, bibliographie par thèmes, index des noms propres, index des noms de bateaux.

La principale des qualités de ce livre tient à la richesse des archives consultées en Espagne, en Angleterre, en France Richesse qui donne à la lecture un attrait incontestable d'autant plus que J P Moreau a eu l'excellente idée de reproduire pour nombre de cas le texte originel relatant le naufrage, laissant le lecteur juger et choisir les éléments qui lui paraissent essentiels à retenir pour sa propre recherche. Cette méthode rend le répertoire ainsi dressé utilisable par plusieurs disciplines : histoire, géographie, archéologie sous-marine, archéologie navale, économie, etc. Chacune y trouvera son bonheur

Il faut peut-être regretter que les nombreuses cartes illustrant le livre soient manuelles et assez peu détaillées. On aurait souhaite des cartes plus élaborées, accompagnées d'une légende, d'indications géographiques précises des lieux cités dans les notices, et, mais étaitce possible, de la position même approximative des naufrages Il eût été bon au moins que ces cartes récapitulassent le nombre global de naufrages par îles ou groupes d'îles. Cette indication des concentrations de pertes eût pu servir de révélateurs et permettre aux archéologues sous-marins d'effectuer une première sélection de sites à investir.

Au demeurant, le guide de J.P. Moreau, qui s'adresse à tous les amateurs mais intéresse aussi les spécialistes, est un ouvrage de référence indispensable pour qui veut apprendre à connaître les richesses archéologiques sous-marines des Petites Antilles

Martine Acerra

- Moreau, Jean-Pierre, Un flibustier français dans la mer des Antilles, 1618-1620. Relation d'un voyage infortuné fait aux Indes Occidentales par le capitaine Fleury avec la description de quelques îles qu'on y rencontre, recueillie par l'un de ceux de la compagnie qui fit le voyage, présenté par Jean-Pierre Moreau. Préface de Jean Meyer. Paris, Seghers, 1990, in-8°, 318 p., ISBN 2-232-10325-0. Coll "Etonnants voyageurs". *

En réunissant la documentation pour une thèse de troisième cycle : Navigation européenne dans les Petites Antilles au XVIe et début du XVIIe siècle ; sources documentaires, approche archeologique, présentée devant l'Université de Paris I en 1985. M J P

Moreau a rencontré un manuscrit inédit conservé à la bibliothèque Inguimbertine de Carpentras sous le n° 590 et il a eu l'excellente idée de publier ce texte. Ce récit passionnant, au style frais et alerte, est divisé en deux grandes parties : un aperçu des moeurs des Caraïbes de la Martinique, chez lesquels l'auteur anonyme a séjourné durant onze mois le récit d'une expédition de flibuste, dont nous avons ici, comme le souligne J.P. Moreau dans son introduction, l'un des premiers témoignages. L'historien de la Marine trouvera dans ce texte des notations précieuses sur les rapports entre les différents protagonistes embarqués, les routes suivies, les conditions de vie à bord, les aventures rencontrées. Un dictionnaire de termes de marine trédigé par l'auteur du manuscrit), un très intéressant glossaire caraibe, un glossaire français, ainsi qu'une bibliographie détaillée complètent l'édition. Souhaitons donc longue vie à la collection "Etonnants voyageurs" qui comble une lacune de l'édition française en mettant à la disposition du public des récits de voyages oubliés ou inédits

Ph. Haudrère

• Jean-Pierre Moreau avait déjà publié cet intéressant manuscrit à compte d'auteur en 1987 et Martine Acerra en a rendu compte dans la Chronique n° 17 du 1er semestre 1988, p. 59-60. La nouvelle édition sortie chez Seghers bénéficie des nouvelles recherches conduites par J P. Moreau, surtout dans les archives espagnoles, ce qui justifie ce nouveau compte-rendu de Philippe Haudrère. Celui que Gérard Jaeger a envoyé à la rédaction a été remis par nos soins à la rédaction de Neptunia.

 Navigations et migrations en Méditerranée de la Préhistoire à nos jours, sous la direction de Jean-Louis Miège, Paris, Editions du CNRS, 1990, 422 pages. Prix 195 F.

Cet important ouvrage est le résultat de deux colloques tenus à Collioure (1983) et à Sète (1985), organisés par l'Institut de Recherches méditerranéennes de l'Université d'Aix-en-Provence et la délégation "Méditerranée" de la Commission française d'histoire maritime. Les 21 communications publiées s'articulent autour de deux thèmes: sources et méthodes, techniques et migrations.

La première partie met en relief, tout d'abord, le cheminement nécessaire à toute recherche en matière de documentation (Jacqueline Carpine-Lancre) et son application par l'informatique à l'histoire du commerce maritime France-Espagne de 1780 à 1806 (Mathilde Alonso Perez). L'ordinateur au service de l'histoire maritime reflète parfaitement l'évolution actuelle des méthodes de recherche, tant pour le classement des fonds que pour l'analyse des données.

Trois articles donnent ensuite un relevé exhaustif des sources maritimes conservées aux Archives municipales de Marseille (Georges Bergoin), du fonds Cantelar du Musée de la Marine de la Chambre de Commerce de Marseille (Herbert Allard), véritable mine pour la connaissance des armements et des navires aux XIXe et XXe siècles, et des Archives d'outre-mer d'Aix-en-Provence (Pierre Boyer) Quant à la bibliographie pour la façade provençale principalement menée par le dépouillement de diverses revues et annales (Paul Amargier), l'étude constitue en soi un véritable répertoire dont il faut noter tout l'intérêt, trop de bibliothèques ne prenant pas le soin de détailler dans leurs fichiers le contenu des publications de Sociétes Savantes régionales ou locales.

Enfin, l'analyse du vocabulaire maritime, XIe-XIXe siècles, par emprunt linguistique (Christine Villain Gandossi), assortie d'une liste de noms, démontre parfaitement que la mer est bien le lieu prédestiné aux migrations les plus diverses, thème retenu pour la seconde partie de l'ouvrage

Quatre grandes époques sont alors évoquées pour s'attacher au vaste domaine des migrations, notamment sur l'axe Nord-Sud de la Méditerranée, tout d'abord au Néolithique et au Chalcolithique entre l'Europe et l'Afrique du Nord (Gabriel Camps) par l'étude de la céramique et de l'obsidienne, preuve de la participation du Maghreb à la vie et à la culture méditerranéennes. Durant le Moyen-Age ensuite, grâce a une épave du VIIe siècle à Fos-sur-Mer (Marie-Pierre Jézégou) construite selon la technique "sur squelette" permettant une hypothèse de relations entre les deux versants méditerraneens Provence, Sicile-Egypte, et une recherche sur la construction de navires plus tardifs (Noèl Fourquier): naves de Marseille, galeres de Narbonne, accompagnée d'un riche lexique de bas-latin. Moyen-Age-

encore avec l'évocation d'un chantier sur les étangs du Narbonnais au XIVe siècle (Paul Amargier).

Les XVIIe et XVIIIe siècles font l'objet de quatre études. A Sète, la quarantaine et le lazaret s'inscrivent dans l'espoir que laisse poindre sans avenir la peste de Marseille (Alain Degage), article qui précise les recherches de F. Hildesheimer : le commerce de l'huile dans le golfe du Lion par Sète et Agde (Patrick Boulanger), notamment avec Marseille, permet de préciser encore un trafic peu connu des chercheurs. Il en est de même de la fréquentation de la Méditerranée par les navires de Saint-Valéry-sur-Somme (Robert Richard), dont on peut être surpris de l'importance, que complétera certainement le "Fichier international des navires" qui tient à coeur à l'auteur de l'article. Enfin une étude sur la Prud'homie de Sanary-sur-Mer (André Rampal) ouvre un créneau intéressant sur une recherche à généraliser dans l'espoir d'une synthèse et rejoint là la thèse de F Ferral pour le Languedoc.

La migration aux XIXe et XXe siècles en Méditerranée fait l'objet de près ou de loin de quatre autres recherches : influence sociologique des stations (André Rampal), rapports établis par les capitaines des Messageries maritimes (Patrick Boulanger) et conditions de transport parfois éprouvantes vers les "terres promises" (Paul Adam), place de l'Algérie avant et après la conquête comme pôle d'attraction (Pierre Boyer); présence des forces navales françaises enfin à la veille du second conflit mondial (Philippe Bergougnoux).

Un ouvrage dense en conclusion, non seulement par le résultat des études mais encore par la philosophie générale des articles : rigueur de la recherche, ouverture sur les échanges en Méditerranée. La conclusion du colloque de Sète par le professeur Miège n'est pas rapportée mais mérite attention : à quand - pourquoi pas grâce à l'ordinateur? - une vaste synthèse sur les hommes et les métiers qui à un moment donné participent à la vie maritime? Une conclusion que n'eût pas reniée le sétois Paul Valéry pour qui la Mare Nostrum était, et demeure, "une véritable machine à fabriquer de la civilisation".

Alain Degage

- Nègre, Pierre-Lucien, Décorations et figures de proue Editions Rupella - P. L. Nègre, 1989, 101 p.

Dans le cadre du Salon du Livre maritime de Concarneau a été remis le Prix Robert de la Croix, destiné à récompenser les travaux publiés d'un jeune historien et à encourager la suite de ses recherches.

Cette année, les ouvrages en compétition, tous d'excellent niveau, donnèrent lieu à une longue et passionnante délibération Parmi eux figuraient Découverte de l'aventure (Gallimard). Treize solitaires autour du monde sans escale, ouvrage collectif relatant l'aventure du Vendée Globe Challenge (Robert Laffont), Decorations et figures de proue de P. L. Nègre (Rupella/P.L. Nègre); L'incrovable Henry de Monfreid de Daniel Grandclément (Grasset), L'epopee islandaise de François Chappe (Ed. de l'Albaron).

Le prix a été attribué à Pierre-Lucien Nègre pour son ouvrage traitant d'une expression artistique et maritime vieille de 3000 ans la décoration du navire dont la figure de proue est la plus séduisante manifestation.

Un long travail de recherche mené durant plusieurs années par l'auteur au cours de voyages et de "navigations" muséologiques a permis la naissance d'un livre qui se veut initiation à un art spécifique et invitation au rêve comme à la réflexion.

Elégamment composé d'un texte poétique et de photographies judicieusement sélectionnées, l'ouvrage évoque dans un premier temps les aspects historiques, culturels, symboliques de cet art marin Puis un classement thématique permet d'apprécier la richesse, la splendeur, la multitude des représentations à travers les peuples et les océans, les traditions architecturales et les originalités locales. Du plus profond des áges et des civilisations montent vers nous l'oeil protecteur, le lion dominateur, le dragon rugissant et la tendre sirène. En de multiples formes et attitudes, les figures de proue aux attributs symboliques nous restituent l'éternelle angoisse humaine face à la mer imprévisible, ou bien nous font partager le besoin de douceur et de féminité des marins à travers la beauté d'une envoutante et anonyme sirène, la grâce et la finesse de ses bras arrondis encadrant

sa douce tête inclinée, chevelure au vent et sourire mystérieux aux lèvres

M. A.

- Raphaël-Leygues, Jacques, et François Flohic, Darlan - Laborde : l'inimitié de deux amiraux. Editions de la Cité, Brest & Paris, 1990, 145 p. de texte suivies de 13 annexes (55 p.) dont l'arrêt du 28 mars 1947 de la Haute Cour de Justice et une note de l'amiral de Laborde sur l'évasion du Jean-Bart de Saint-Nazaire le 19 juin 1940

Comment l'inimitié entre deux marins qui ont compté parmi les plus prestigieux de leur temps a pu naître (opposition de milieux, de caractères, même de conceptions d'une marine, rivalités de carrière, etc.) : comment une telle inimitié entre deux hommes peut conduire aux plus grandes catastrophes, voilà l'intérêt majeur de cet ouvrage qui, plus que de l'histoire, est une réflexion sur des erreurs tragiques et aussi sur l'orgueil qui entraîne la faute irrémédiable.

En corollaire, on y trouvera la confirmation que ce ne sont pas les peuples seuls qui font l'histoire, mais que ce sont le plus souvent des hommes, un petit nombre : ici deux, qui, par leur action, ou leur inaction, changent le cours des choses. La confirmation aussi qu'une flotte de l'importance des Forces de haute mer commandées par l'amiral de Laborde ne sont pas seulement un instrument de combat mais sont aussi un enjeu politique capital.

R. F

EN LANGUE ETRANGERE

- Nöldecke, Hardmut, Die Fregatte "Friedrich Wilhelm zu Pferde" und ihr Schiffs-Chirurg, "Schiff und Zeit" Spezial, Herfprd 1990, 83 p., illus.

La maladie et la mort ont, par le passé, hanté les voyages des marins. La soif, la faim et les épidémies tuaient plus que les naufrages ou les tempêtes. Dans le souci de préserver la santé des équipages, les directeurs des Compagnies de commerce européennes

instituèrent à bord des navires une assistance médicale confiée à un ou deux médecins, secondés par des chirurgiens ou des barbiers La plupart de ces praticiens, relativement instruits, bénéficiaient d'une rémunération conséquente, de la considération accordée aux officiers et pouvaient s'adonner au commerce. Médicaments et instruments leur étaient fournis ; un espace leur était réservé à bord Les historiens des marines européennes ont fait état de ces mesures : rappelons les travaux des professeurs Bruijn et Gaastra, du professeur Koninckx pour la Compagnie suédoise, du docteur Romieux, pour ne mentionner qu'eux. Mais la promiscuité, l'absence d'hygiène, la méconnaissance des maladies et de leurs sequelles aggravaient la vulnérabilité des hommes en mer ; il eut fallu une discipline sanitaire rigoureuse dont, à cette époque, on ignorait tout Malgré de meilleures notions d'anatomie, le médecin restait impuissant et, s'il tenait un journal, il signalait brièvement les décès. puis commentait plus longuement les péripéties du voyage

Celui de Johan Peter Öttinger, médecin à bord du Friedrich Wilhelm qui, en 1692, alla charger, le long des côtes d'Afrique Occidentale, des esclaves pour les vendre à Saint-Thomas, aux Antilles, fut publié en 1886 par un de ses descendants Cette publication est à l'origine d'une étude illustrée présentée dans un numéro spécial de la revue Schiff und Zeit. Son auteur, Hartmut Nöldecke, officier du service de santé de la marine allemande, qui a écrit un ouvrage sur ce service, participe au colloque franco-allemand d'histoire de la médecine navale et tropicale qu'organisent, chaque année, le médecin général inspecteur Niaussat et le professeur Schadewaldt Harmut Nöldecke, dans son étude, commente et etoffe le journal d'Ottinger dont l'authenticité est assurée et qui fut récemment utilisé par Adam Jones pour ses travaux sur l'histoire de l'Afrique (Brandenburg sources for West Africa History, 1650-1700, Stuttgart, 1985).

Öitinger (1666-1746) était fils d'un pasteur établi à Künzelsau. A treize ans il se prépara à devenir chirurgien, tandis que ses frères se consacraient à la théologie ou au droit. En 1688 il alla à Amsterdam se mettre au service de la Compagnie néerlandaise des Indes Occidentales. Admis après examen de ses connaissances, il fut embarqué pour le Surinam et à son retour, en 1690 demeura aux Pays-Bas où il exerça son métier. En avril 1692, il gagna Emden, le

port de la Compagnie africaine du Brandenburg, une compagnie créée par l'électeur Friedrich Wilhelm, à l'instigation de Benjamian Raule, dynamique marchand zélandais passé à son service et placé à la tête de sa marine. Hartmut Nöldecke rappelle ces faits et leurs prolongements (p. 31-33). Le médecin Öttinger fut embarqué sur la frégate Friedrich Wilhelm, un trois mâts construit à Pillau et Königsberg, et acheté en 1684 par l'électeur sur les conseils de Raule (p. 12-15). Six autres bâtiments partaient avec le Friedrich Wilhelm; un tel convoi devait permettre de se défendre contre les attaques éventuelles de navires français puisque, en ce temps de la guerre de la Ligue d'Augsburg, le Brandenburg s'était allié à l'Angleterre et aux Pays Bas Le voyage vers l'Afrique commença le 25 juillet 1692 et le récit d'Ottinger (p. 16-22) met en évidence les problèmes de santé à bord, après deux mois en mer le maître charpentier et quelques-uns des matelots moururent du scorbut. Il y eut deux escales, à Aguin du 8 au 17 septembre, et en Sierra Leone, le 19 octobre, avant que le Friedrich Wilhelm n'atteignit le 18 décembre le poste de Gross Friedrichsburg, un fort construit par la Compagnie du Brandenburg sur la côte de l'actuel Ghana. Là, en échange de soie, de perles de verre et autres bimbeloteries, plus de sept cents esclaves furent embarqués. On transporta sur le pont supérieur les chaudrons, le bois, les vivres, les barriques d'eau, et la cale fut aménagée pour y installer ces esclaves. Pendant les deux mois d'escale dix hommes d'équipage moururent et, selon Öttinger, deux d'entre furent les victimes de maladies du pays.

Le Friedrich Wilhelm reprit son trafic le long de la côte, puis le 5 avril entreprit la traversée jusqu'à Saint-Thomas, île des Antilles où la Compagnie danoise avait fondé un comptoir et où, suivant accord, la Compagnie du Brandenburg vendait ses chargements d'esclaves. Les lois et les avatars de ce commerce sont rappelés tout autant que les préoccupations d'Öttinger soucieux de la santé des hommes qui lui avaient été confiés. Le voyage du retour (p. 25-26) fut interrompu le 30 octobre 1693 par l'attaque de trois bâtiments français, l'Entendu, l'Ecueil et le Capable (p. 27-29) et par la prise du Friedrich Wilhelm avec son chargement de sucre, cacao, coton, peaux de phoque ou autres. Öttinger, prisonnier, fut conduit à Brest, à bord de l'Entendu, où il avait été l'hôte du chirurgien des Vignes. Il regagna Emden à pied, en compagnie de quelques camarades puis alla s'établir à Künzelsau et y mourut en 1746 (p. 43-53).

L'intérêt et la valeur historique de toute étude consacrée a l'analyse d'un témoignage du passé sont ici évidents, à partir du recit d'Öttinger, Hartmut Nöldecke, avec rigueur et élégance, présente l'état de la marine du Brandenburg à la fin du XVIIe siècle, décrit les activités de sa Compagnie de commerce, y joint des documents français inédits se rapportant à l'attaque du Friedrich Wilhelm et rappelle combien étaient aléatoires les conditions de vie à bord

A. K.

- A PROPOS D'ÉTUDES PORTUGAISES RÉCENTES

Nous avons reçu de Lisbonne d'intéressantes publications, qui témoignent notamment de l'inlassable dynamisme du Centro de Estudos de História e Cartografia Antiga (54 Rua Jau, 1300 Lisboa. Portugal), dont les collections sont précieuses pour l'histoire maritime.

Sur les navigations précolombiennes :

- A Estacio de Reis O quadrante nautico (200)
- David W. Waters Reflections upon some navigational and hydrographic problems of the XVth century related to the voyage of Bartolomeu Dias (1487-88) (201)
- Lucy Maffei Hutter Cabo Frio : ponto de referência para a navegação no Atlântico Sul desde o século XVI (202)
- Alessandra Mauro O "Carro do Austro" de Alvise da Ca' da Mosto observações astronomicas e fortuna editorial (210)
- MP Laurent du Tertre Les informateurs d'Alvise da Mosto, première et deuxième navigations (1455 et 1456) (211)

Sur l'époque de Colomb:

- Ricardo Cerezo Martinez Las rutas de las armadas de Castilla en los siglos XV y XVI. La apertura de las rutas maritimas castellanas en los distintos ambitos economicos europeos (199)
- Demetrio Ramos O alcance das viagens de Colombo para o dominio do Atlántico (215)
- Ilaria Luzzana Caraci Columbus and the Portuguese voyages in the Columbian sources (216)
- W.E. Washburn The first European contacts with the American Indians $\left(208\right)$

Sur les navigations portugaises dans l'Atlantique

- A T de Matos As escalas do Atlântico no século XVI (197)
- J Boulègue L'impact économique et politique des navigations portugaises sur les peuples côtiers. Le cas de la Guinée du Cap Vert (XVe-XVIe siècles) (207)
- Alberto Vieira A Madeira na rota dos descobrimentos e expansão atlântica (217)
- M.E. Madeira Santos As Estrategicxas ilhas de Cabo Verde ou a "fresca Serra Leoa" : uma escolha para a politica da expansão portuguesa no Atlântico (212)
- L Stegagno-Picchio O Atlântico dos Portugueses no século XVII (214)
- Moacyr Soares Pereira Rio do Brasil (205)

Sur les navigations néerlandaises :

- Cornelis Koeman - Flemish and Dutch contributions to the art of navigations in the XVIth century (213)

Sur la vie à bord :

- F Contente Domingues et I. Guerreiro A vida a bordo na Carreira da India (século XVI) (198)
- J. Rocha Pinto Houve diarios de bordo durante os séculos XV e XVI ? (204)

Sur la cartographie:

- A Pinheiro Marques A cartografia do Brasil no século XVI (209)
- L. de Albuquerque Considérações sobre a carta portulano (191)
- R.W. Bremmer The lenght of the Mediterranean from Dicaerchus to the Discoveries (203)

Sur la construction navale

- Richard Barker "Many may peruse us" : ribbands, moulds and dodels in the dockyards.
- Ruy Duarte de Carvalho, Ana a Manda, os filhos da rede,
 Lisbonne, 1989 (Instituto de investigação científica tropical).

L'ouvrage s'ouvre sur une étude d'une communauté de gens de mer en Angola, les Axilu anda, "grands pécheurs et grands marins" dont nous suivons l'évolution depuis le XVIe siècle jusqu'à nos jours. Une seconde partie est consacrée plus généralement à la pêche en Angola, ses aspects artisanaux et sa place dans la vie économique Une place importante est faite aux traditions et aux enquêtes sociales qui mettent en évidence les identités et les différences culturelles

Geneviève Bouchon

AVIS:

A VENDRE:

Collection complète de 1808 à 1980 :

ANNALES MARITIMES ET COLONIALES REVUE MARITIME ET COLONIALE REVUE MARITIME

N.B.: De 1808 à 1939, la collection se présente en livres reliés

S'adresser à

Madame CADIER 39, rue de Clichy

75009 Paris

Tél.: (1) 42.85.15.58

L'AGENDA DE L'HISTOIRE MARITIME

les lundis à 18 h	Jean Boudriot et Eric Rieth : Archéologie navale médiévale et moderne	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
2e mercredi å 17 h 30	Pierre Niaussat : Histoire de la médecir navale et d'outre-mer : Influence des personnels médicaux de la Marine sur l'évolution des implantations françaises outre-mer au XIXe siècle	Palais de Chaillot
2e jeudi a 14 h	Michel Mollat du Jourdin/Christiane Villain-Gandossi : L'exploration des mondes nouveaux	Sorbonne, 1 rue Victor Cousin, 75005 Paris Esc. I (lettre) Salle 342
Les vendredis	Jean Meyer : Science, technologie et sociétés maritimes du XVIe au XXe siècles	Sorbonne, Esc. G. 1 ét. & 1/2, Salle 331
2e et 4e vendredis à 10 h	Sources européennes pour l'histoire du Moyen Orient et de l'Océan Indien, XVIe-XIXe siècles	Ecole pratique des Hautes Etudes, 4e Section, Sorbonne, Esc. E, 1er ét.
<u>Séminaire univ</u>	versitaire à Bordeaux, 1990-1991	
ler lundi a 18 h	Pierre Niaussat : Histoire de la médecine navale et d'outre-mer : Conditions de vie et principaux thèmes de recherche epidémiologique des médecins de Marine en Méditerranée et en Afrique au XIX e siecle	Amphithéâtre Denucé ancienne Faculté de Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux
Octobre 1990		
Jusqu'au Ianv 1991	Exposition : Quand voguaient les galères	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
7	XXVe Congrès des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie : Les Normands et la mer	Cherbourg (s'adresser au Service Historique de la Marine de Cherbourg)

	01	
5-22	Expositions : Ces livres de mer qui nous ont fait réver ; Escales de Louis Brauquier	Musee de la Marine Palais de Chailloi 75116 Paris
6-11	2 conférences chaque après-midi à l'occasion de La fureur de lire La Mer	Musee de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
8 à 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth: Jean Boudriot: Construction navale: la charpente; rappel des principes (1)	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
13 de 14 h 30 à 19 h 30	La fureur de lire La Mer : Rencontre/ signature avec des écrivains et des artistes de la mer ; Remise du premier Prix Neptunia	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
15 à 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth: Jean Boudriot: Construction navale: la charpente; rappel des principes (2)	Musee de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
17 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Etienne Taillemite : Bévéziers, apogée d'une flotte	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
22 à 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth : Jean Boudriot : Construction navale : mâture et gréement ; rappel des principes	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
26 à 10 h	Seminaire Meyer : Séance réservée aux étudiants de maîtrise	Sorbonne, Esc. G. 1 et. & 1 '2. Sulle 331
29 a 18 h	Seminaire Boudriot/Rieth : Claude Bellarbre et Marie-PierreDemarcq : Les traités de construction navale (XVII-XVIIIe s.) conservés a la bibliothèque du Musée	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
Novembre 1990	<u>o</u>	
2 et 9	Seminaire Meyer : pas de séances	
5 å 18 h	General Inspecteur Niaussat : Tribuere	mphithéâtre Denuce ancienne Faculté de Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux
7 à 17 h 30	Seminaire Niaussat-Paris : MGI Niaussat : méme sujet Palais de G	Musee de la Marine Chaillot 75116 Paris

				03	
12 á 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth : Pierre Lamy : Du port de Cherbourg en général et des "cônes" en particulier	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris	30 à 10 h	Seminaire Aubin, Neveu, Kroell: Sources europeennes pour l'histoire du Moyen Orient et de l'Ocean Indien,	Ecole pratique des Hautes Etudes, 4e
14 å 17 h 30	Comité de Documentation de la Marine : Jean Boudriot : La caronade dans la Marine française	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris	Décembre 1	XVI-XIXe siècles	Section, Sorbonne Esc. E. 1er et
14 17	IIIe Journées franco-anglaises d'histoire na Anglais et Français en Méditerranée de la l çaise à l'indépendance de la Grèce (1789-18 Mme Leclerc, Service Historique de la Mari de la Reine, Château de Vincennes, 94304 V	Révolution fran. 30). Contact :	3 à 18 h	Seminaire Niaussat-Bordeaux : Dr. Lorrain : Aspects de la médecine de brousse en Côte d'Ivoire en 1940-1943	Amphithéatre Denuce ancienne Faculte de Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux
15 8 14 h	Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : Michel Terrasse : Organisation des côtes maghrébines au bas Moyen-Age	Sorbonne, 1 rue Victor Cousin, 75005 Paris Esc. 1 (lettre), 2e ét.	3 à 18 h	Seminaire Boudriot/Rieth : Eric Rieth : L'évolution du gréement : la voile carrée	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
15 å 17 h	et au début de l'époque moderne Comité nantais de Documentation	Salle 342 Maison de la Mer	5 à 17 h 30	Séminaire Niaussat : MGI Linon : Le Service de Santé de la division navale d'Extrême Orient de 1940 à 1954	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
	historique de la Marine : Cdt Jean Randier : Le <i>Belem</i> et les voiliers de Nantes	(face au n° 54, quai de la Fosse) Nantes	7 à 10 h	Seminaire Meyer : Madeleine Foisil : Le voyage de Louis XVI à Cherbourg	Sorbonne, Esc. G 1 et. & 1/2, Salle 331
16	Séminaire Meyer : Pas de séance (Journées franco-anglaises, Toulon)		10 á 18 h	Seminaire Boudriot/Rieth: Cdt Claude Forrer: Survivances maritimes aux Indes	Musée de la Marine
19 å 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth : Eric Rieth et Jean Boudriot : Méthode et analyse de l'iconographie française du navire. Nicolas et Pierre Ozanne (1)	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris	11 à 15 h	Comité nantais de Documentation historique de la Marine : Dr. Yannick	Palais de Chaillot 75116 Paris Archives départementales
23 å 10 h	Séminaire Meyer : Jean Boudriot : Présentation du navire de guerre français du XVIIIe siècle	Sorbonne, Esc. G 1 ét. & 1/2, Salle 331	12	Romieux: Dumont d'Urville et les problèmes sanitaires Terre Adélie (1837-18 Comité de Documentation historique de	6 rue de Bouille 40) Nantes
23 á 10 h	Séminaire Aubin, Neveu, Kroell : Sources européennes pour l'histoire	Ecole pratique des Hautes Etudes, 4e	✓ à 17 h 30	la Marine : Cdt Yannic Guiberteau : <u>La</u> <u>Devastation,</u> batterie flottante en Crimée	Musee de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
	du Moyen Orient et de l'Océan Indien, XVI-XIXe siècles	Section, Sorbonne Esc. E, 1er ét.	14 å 10 h	Seminaire Meyer : Jean Meyer : Le Moyen Orient : passé et present	Sorbonne, Esc. G. 1 et. & 1/2, Salle 331
26 à 18 h	Séminaire Boudriot/Rieth : Michel Daeffler : Conception du navire de commerce méditerranéen ; l'épave de Calvi	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris	14 à 10 h	Seminaire Aubin, Neveu. Kroell: Sources europeennes pour l'histoire du Moyen Orient et de l'Ocean Indien, XVI-XIXe siecles	Ecole pratique des Hautes Etudes, 4e Section, Sorbonne
30 å 10 h	Séminaire Meyer : Jacques Ducoin : La fortune de mer sur les routes du commerce atlantique français au XVIIIe siècle	Sorbonne, Esc. G 1 ét. & 1/2, Salle 331	17 à 18 h	Seminaire Boudriot/Rieth : Eric Rieth et Jean Boudriot : Methode et analyse de l'ico- nographie française du navire (les Ozanne) (2)	Esc. E. Ieret Musee de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

	70				71	
20 å 14 h	Séminaire Mollat/Villain-Gandossi : CV Bellec : L'esprit des découvertes	Sorbonne, 1 rue Victor Cousin, 75005 Paris Esc. I (lettre), Salle 342		Mars 1991	71 /	
21 a 10 h	Séminaire Meyer : Christine Cornet : La marine chinoise pendant la période impérialiste	Sorbonne, Esc. G 1 ét. & 1/2, Salle 331		4 à 18 h	Séminaire Niaussat-Bordeaux : MGI Niaussat : Les grands naturalistes de l'Ecole de Rochefort	Amphitheatre Denuce ancienne Faculte de Medecine, Place de la Victoire, Bordeaux
<u>Janvier 1991</u> 7 a 18 h	Séminaire Niaussat-Bordeaux : Dr. Huet : La peste pulmonaire en Tunisie en 1928	Amphithéâtre Denucé ancienne Faculté de Médecine, Place de		6 à 17 h 30	Séminaire Niaussat-Paris : Cdt Serge Rateau : Un épisode de la guerre anglo-américaine de 1812 : le prise de l'Argus et ses suites médicales	Musee de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
8 á 15 h	Comité nantais de Documentation historique de la Marine : Médecin Général Adrien Carré : Impressions et enseignements de récents voyages d'étude	la Victoire, Bordeaux Archives départementales		13 à 17 h 30 <u>Avril 1991</u>	Comité de Documentation historique de la Marine : CA Labrousse : La marine française en Mer Rouge pendant la Première Guerre mondiale	Musee de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
9 å 17 h 30	de l'Académie de Marine Séminaire Niaussat-Paris : Dr. D. Goett : De l'eau, de l'air et du tabac : la noyade et son traitement autrefois	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris		8 à 18 h	Séminaire Niaussat-Bordeaux : Dr. Ilias : Océan Pacifique et océanologie médicale	Amphithéâtre Denuce ancienne Faculté de Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux
16 6 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : CA Favin-Lévêque : L'état-major SACLANT, 1960-1963	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris		10 à 17 h 30	Séminaire Niaussat-Paris : MG Renon : Fontan, Oudart, Pervès	Musee de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
17 å 14 h	Séminaire Mollat-Villain-Gandossi : Philippe Hesse : Origines et dévelop- pement des assurances maritimes, XIVe-XVIe siècles	Sorbonne, 1 rue Victor Cousin, 75005 Paris Esc. I (lettre), Salle 342		17 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Jean Ducros : Réflexions sur la guerre du Golfe, 1979-1989	Musee de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
Février 1991			ノ	29 avril - 4 mai	116e Congrès national des Sociétés Savantes (voir p. 32)	Chambery . Annecy
4 á 18 h	Séminaire Niaussat-Bordeaux : Prof. Brisou : Les premiers chercheurs en océanologie médicale	Amphithéâtre Denucé ancienne Faculté de Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux		<u>Mai 1991</u> 6 à 18 h	Séminaire Niaussat-Bordeaux : MGI Niaussat : L'apothicaire et le fidalgo	Amphithéâtre Denuce ancienne Faculté de
6 å 17 h 30	Séminaire Niaussat-Paris : Christiane Leclerc : Des femmes à la mer	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris		13-17	Journées d'études rochefortaises	Médecine, Place de la Victoire, Bordeaux Rochefort
13 à 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine, Philippe Haudrère : La Bourdonnais : une fortune malouine	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris		15 à 17 h 30	(voir annonce p. 38) Seminaire Niaussat-Paris : Genevieve Salkin : Le Dr. Harmand : du Triumvirat tonkinois aux ambassades	Musee de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris

22 a 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Mme Salkin-Laparra : Portraits et carrieres des premiers attachés navals français, 1865-1914	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
<u>Juin 1991</u>		
5 a 17 h 30	Séminaire Niaussat-Paris : CA Chatelle : Hygiène et santé à bord des sous-marins français du début du siècle	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
12 a 17 h 30	Comité de Documentation historique de la Marine : Michel Vergé-Franceschi : Sociabilité et clientélisme dans la Marine de l'Ancien Régime	Musée de la Marine Palais de Chaillot 75116 Paris
14 19	14e Conférence internationale sur l'histoire de la cartographie. Contact : Archives militaires royales, S-11588 Stockholm Suède (s'inscrire de toute urgence)	Uppsala et Stockholm
Octobre 1991		
2 4	Colloque : 1491. La Bretagne, Terre d'Europe. (s'adresser au Secrétariat du Colloque de 1991, Centre de Recherche bretonne et celtique. 20 avenue Victor- Le Gergen, B.P. 814, 29285 Brest Cedex)	Brest
Mars 1992		
	Rencontres de la Côte d'Azur 1992 : La piraterie dans tous ses états. Contact : Gérard A. Jaeger, 29 bis route de France, 06800 Cagnes sur Mer	Nice (?)

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME N° 21, 1er semestre 1990

P	ages
• Entre nous	1
• Le CSS Alabama : un aperçu historique	. 2
Utopies maritimes et révolutions : l'exemple des aventuriers	. 9
L'histoire maritime à Madrid, 1990	26
L'histoire maritime au Congrès des Sociétés savantes, Avignon, 1990	32
• L'histoire maritime à Chambéry et Annecy en 1991	35
• Journées d'études rochefortaises, 13 au 17 mai 1991	38
• Bibliographie	40
L'agenda de l'histoire maritime	66

Reproduit par : B.A. CONTANT s.a.r.l. 8 rue de Courcelles 75008 PARIS Tél.: 45.61.05.71

