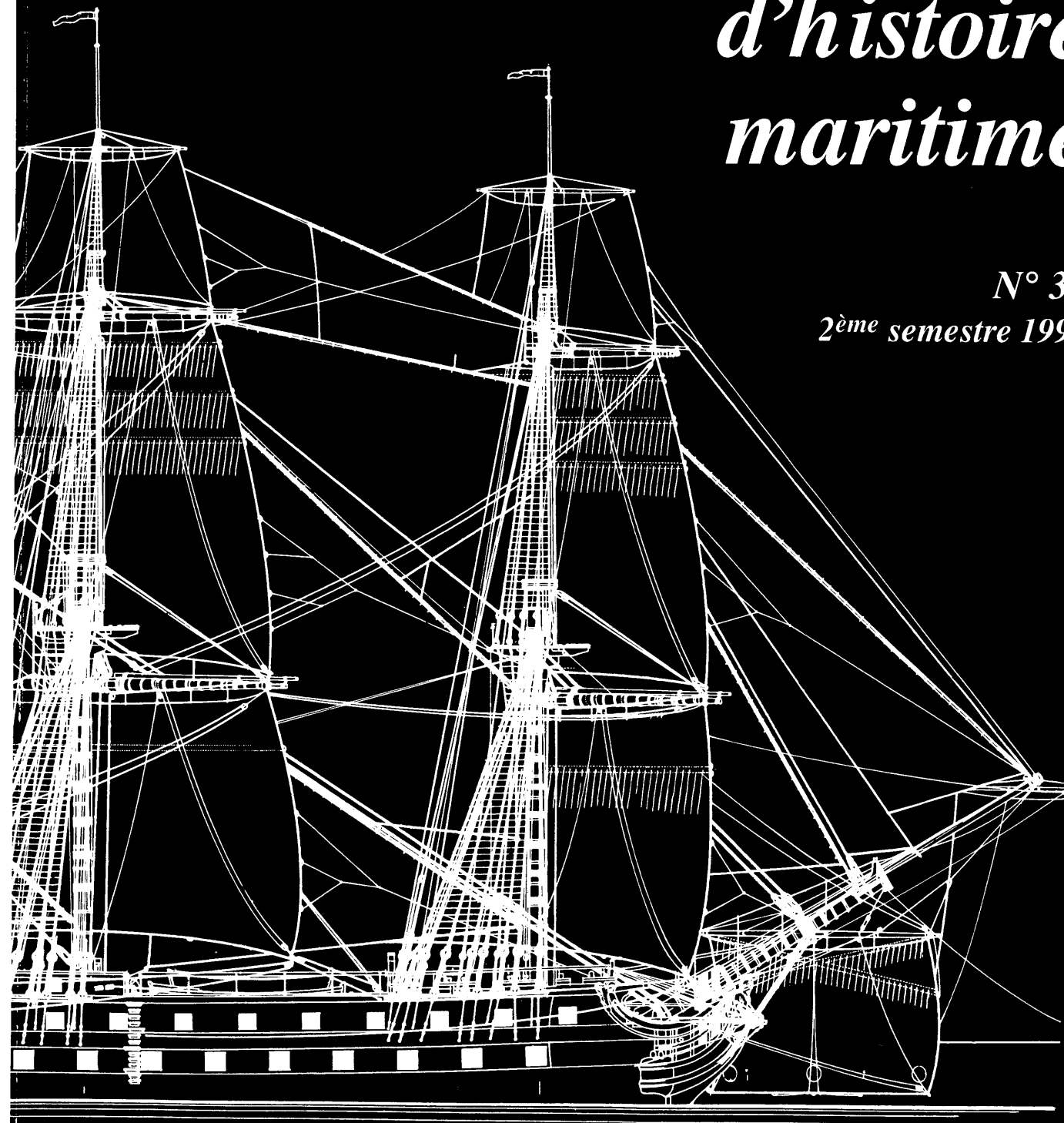


Chronique d'histoire maritime

N° 30
2^{ème} semestre 1994



Commission française d'histoire maritime

*Chronique
d'histoire
maritime*

n° 30

1994 - II

Paris

COMMISSION FRANÇAISE D'HISTOIRE MARITIME

*Siège social : Archives nationales
60 rue des Francs-Bourgeois 75141 Paris Cedex 03*

ANCIENS PRÉSIDENTS

1980-1981 : amiral Sabatier de Lachadenède †
1982-1983 : Etienne Taillemite
1984-1985 : professeur Jean-Louis Miège
1986-1989 : Ulane Bonnel, rédacteur en chef, Fondateur de la *Chronique*
1990-1991 : Hervé Couteau-Bégarie.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président : amiral Jacques Chatelle
Vice-présidents : Philippe Masson, président du Comité de lecture
Michel Vergé-Franceschi, rédacteur en chef des publications
Secrétaire général : Eric Ledru
Trésorière : Cristina Baron
Administrateurs : docteur Jacques-Henri Baixe, François-Emmanuel Brézet, Christian Buchet, commandant Louis Durteste, amiral Raymond Frémy, Raymonde Litalien, amiral Michel Georges Ortscheit, Michèle Polak, Christiane Villain-Gandossi.
Commissaire aux comptes : Gérard Kauffmann.

CHRONIQUE D'HISTOIRE MARITIME

Lettre d'information semestrielle

publiée par la Commission française d'histoire maritime
créée le 24 juillet 1979 (*Journal Officiel* des 6 et 7 août 1979),
affiliée à la Commission internationale d'histoire maritime.

Comité de lecture : Articles et ouvrages reçus pour compte-rendu sont remis par le président du comité de lecture et le rédacteur en chef des publications aux membres de la Commission spécialistes des questions dont ils traitent. Les textes non insérés ne sont pas rendus.

Éditions S.P.M. 14, rue Charles V 75004 Paris



Directeur de collection : Eric Ledru

© CFHM, octobre 1994
ISSN : 0243-6671

Directeur de la publication : Jacques Chatelle
Maquette de la couverture d'après Jean Boudriot

Cotisation CFHM et abonnement *Chronique* : membre actif : 220 F, étudiant : 110 F.

SOMMAIRE

Le mot du président par l'Amiral Jacques Chatelle..... 5

Éditorial par Michel Vergé-Franceschi 7

NOUVELLES

Les membres de la CFHM à l'honneur
par l'Amiral Jacques Chatelle 11

**V^{èmes} journées franco-anglaises d'histoire de la Marine
et IV^{èmes} journées d'archéologie navale, Lorient, 4-7 mai 1994**
compte rendu par Philippe Haudrière..... 11

Congrès de l'Association Vauban, Rochefort, 12-15 mai 1994 12

Prix du Patrimoine maritime et fluvial, Concarneau, 5 juillet 1994 13

La Coupe des Deux Phares, Douarnenez, 24-27 août 1994
comptes rendus par Martine Acerra..... 14

Le Professeur Roland Lamontagne (Université de Montréal) :
nouveau membre d'honneur de la CFHM,
par Michel Vergé-Franceschi..... 16

La lettre de Méditerranée,
par Louis Durteste et Hubert Poilroux 18

ANNONCES

Nouvelle collection d'histoire maritime..... 19

Dernière publication du Service historique de la Marine 19

Lettre d'information Patrimoine maritime et fluvial 19

Le colloque CFHM 1995 : colloque international des 21-22-23 septembre 1995,
organisé par la délégation Méditerranée : *Méditerranée, mer ouverte*
(de la fin du XV^e à l'aube du XXI^e siècle),
par Louis Durteste..... 20

ARCHIVES

**Nouvelles acquisitions du Service historique de la Marine (1980-1994),
Première partie,**
par Pierre Wacksman, conservateur en chef..... 21

PUBLICATIONS

Livres et revues reçus	37
Ouvrages signalés	38
Comptes rendus	40

BAIXE (Jacques-Henri), *Les naufragés du Yoma* ; BALARD (Michel), HOCQUET (J.-C.), HADZIOSSIF (J.) et BRESCH (H), *Le transport des denrées alimentaires en Méditerranée à la fin du Moyen Âge* ; BARRETO (Augusto de Mascarenhas), *O português Cristovão Colombo, Agente secreto do rei Dom João II* ; BASSOT (Pierre), *En chasse pour le Roy, avec les hommes du "Malin", cotre de guerre, 1781-1786* ; BLÉMUS (René), *Les derniers corsaires de la Manche* ; CINCINNATI (Commission d'Histoire des), *Un siècle de souveraineté française en Louisiane (1673-1763)* ; CINCINNATI (Commission d'Histoire des), *François-Marie d'Aboville (1730-1817)* ; COUTEAU-BÉGARIE (Hervé) (Sous la direction de), *L'évolution de la pensée navale* ; COUTEAU-BÉGARIE (Hervé) (Sous la direction de), *Aspects du désarmement naval* ; CUNAT (Charles), *Histoire de Robert Surcouf, capitaine de corsaire, publiée d'après des documents authentiques ; Découvertes européennes et nouvelle vision du monde (1492-1992)*, publication de la Sorbonne ; FERRIER (Jacques), *Pour en finir avec 1793 et revenir sur l'événement de Toulon* ; FOURQUIN (Commandant Noël), RIGAUD (Philippe), *De la nève au pointu. Glossaire nautique de la langue d'Oc* ; FRÉMY (Amiral), *De nouveaux noms sur la mer* ; GABARET (Bernard), *Les Gabaret dans les armées navales du Roi* ; GENET (Lucien), *Révolution Empire (1789-1815)* ; GUÉTAT (Gérald) et LEDRU (Eric), *Les cargos de la victoire - l'épopée des Liberty ship* ; GUÉTAT (Gérald) et LEDRU (Eric), *Yachting et progrès technologiques à Monaco, 1904-1914. Canots automobiles, glisseurs, hydroaéroplanes et yachting à voile. Dix années de révolutions industrielles et de vie mondaine. Quatre-vingt-dixième anniversaire* ; GUILLOTIN DE CORSON (Amédée-Aimé), *Combout, son histoire, Chateaubriand* ; HILLION (Daniel), *L'Atlantique à toute vapeur ou L'épopée du Ruban bleu* ; JAEGER (Gérard A.), *Forbin, la légende noire d'un corsaire provençal* ; KOBURGER (Charles W. Jr.), *Franco-American Naval Relations, 1940-1945* ; LANQUETOT (André), "Claude Bretel, marquis de Lanquetot, chef d'escadre des armées navales de Sa Majesté (1658-1745)", in *Revue généalogique normande* ; LASSAQUE (Jean), *Les contre-torpilleurs de 2 400 tonnes type "Jaguar"* ; LECALVÉ (Franck), 5 ouvrages ; MABIRE (Jean), *Grands marins normands* ; MASSON (Philippe), *Histoire de l'Armée allemande* ; MEYER (Jean) et ACERRA (Martine), *Histoire de la Marine française des origines à nos jours* ; MONNIER (Jeanine), en collaboration, *Philibert Commerson, le découvreur du bougainvillier* ; MOREAU (Jean-Pierre), *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu* ; MORINEAU (Michel), *Les grandes compagnies des Indes orientales (XVI^e-XIX^e siècles)* ; MOULIN (Jean), *Les destroyers d'escorte en France, 1944-1972* ; PAVIOT (Jacques), présente la *Chronique de Guinée (1453) de Gomes Eanes de Zurara* ; PEDINELLI (Docteur Laurent), *Corse, ton identité historique* ; PEREZ-MALLAINA BUENO (Pablo Emilio), *Los hombres del oceano ; Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias siglo XVI* ; PETIET (Claude), *Des chevaliers de Rhodes aux chevaliers de Malte. Villiers de l'Isle-Adam* ; POULAIN (J.), *Histoire de Duguay-Trouin et de Saint-Malo, la cité corsaire* ; RASMUSSEN (Knud), *Du Groenland au Pacifique : deux ans d'intimité avec des tribus d'Esquimaux inconnus* ; SANTARELLI (Commandant) et CHALINE (Amiral), *Historique des Forces navales françaises libres* ; SOMMET (J.), *Carnet de bord de l'Amiral Charner, un boulingueur des Mers de Chine* ; SOTTAS (Docteur Jules), *Histoire de la Compagnie royale des Indes orientales (1664-1719)* ; TROUSSET (Jules), *Histoire illustrée des Pirates, corsaires, flibustiers, boucaniers, forbans, négriers et écumeurs de mer, dans tous les temps et dans tous les pays* ; *Mémoires du Baron Tupinier, directeur des ports et arsenaux (1779-1850)*. Texte établi et annoté par Bernard Lutun ; VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), *Mélanges offerts à Bernard Grosperin, professeur émérite à l'université de Savoie* ; VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), *Henri le Navigateur. Un découvreur au XV^e siècle*.

AGENDA

Manifestations d'hier et de demain	67
Séminaires de recherche	68
ANNUAIRE (supplément)	71

LE MOT DU PRÉSIDENT

Conformément à la politique éditoriale adoptée par votre conseil d'administration, les membres de la Commission française d'histoire maritime vont recevoir avec la présente *Chronique* les actes du colloque *Les Normands et les Amériques* organisé l'an dernier conjointement par le professeur André Zysberg, président de la Délégation Normandie et par Philippe Manneville, président du Centre havrais de documentation historique. Nous sommes persuadés que cet envoi satisfera nos adhérents, qui, pour des raisons diverses, calendrier, autres engagements ou, plus simplement éloignement, n'ont pu participer à cette manifestation.

Il est certain que le calendrier des événements maritimes demeure très chargé avec un certain nombre de rencontres ayant pris aujourd'hui un caractère systématique – le CERMA à Rochefort, le salon du Livre maritime à Concarneau – et que nos membres sont très sollicités.

La présente *Chronique* vous présente les manifestations qui vous sont proposées d'ici à la fin 1995, offrant une grande variété de sujets et un choix qui devraient satisfaire pleinement vos souhaits. Je ne voudrais insister pour ma part que sur le colloque international qu'organise en septembre prochain la Délégation régionale Méditerranée sur le thème *Méditerranée, mer ouverte* pour lequel le Président de cette délégation a déjà reçu plus de 50 propositions d'intervention. Je lui souhaite un succès comparable à celui qu'ont connu les rencontres organisées au printemps dernier à Lorient par le professeur Philippe Haudrière et le Service historique de la Marine sous l'égide des V^{èmes} journées franco-anglaises d'histoire maritime.

Ce colloque nous a paru être, par ailleurs, l'occasion de renforcer nos liens avec la Commission internationale d'histoire maritime qui lui a assuré son patronage en rappelant que la CIHM organise à Montréal en août prochain, dans le cadre du XVIII^{ème} congrès international des sciences historiques, des journées sur le thème *Ports, villes portuaires et Communautés maritimes*. Le professeur Michel Balard, qui représente la France au sein de la CIHM avec Anne Kroell, vous a présenté ce colloque dans une précédente *Chronique*, formulant le vœu qu'un certain nombre de nos adhérents puissent y participer activement. Je ne peux que souscrire à ce souhait, ne serait-ce que dans le souci de renforcer la présence francophone au sein d'une commission où les anglophones occupent une place prépondérante.

Après en avoir largement débattu, notre conseil d'administration a décidé de publier dans cette *Chronique* une mise à jour de la liste des manuscrits acquis par le

Service historique de la Marine, tant à Vincennes que dans les ports, afin de faire connaître les acquisitions nouvelles aux chercheurs éloignés des bibliothèques de la Marine. Elaborée par Pierre Waksman, Conservateur en chef des Archives de la Marine – qui vient de quitter ses fonctions –, cette liste sera éditée en deux parties afin de ne pas allonger excessivement une *Chronique* déjà très fournie.

Nous touchons là une difficulté à laquelle se heurtent chaque semestre notre rédacteur en chef et le comité de rédaction devant l'abondance des matières qui leur sont proposées. Comment contenir la *Chronique* dans une enveloppe raisonnable, tout en lui conservant cette présentation agréable qui a, semble-t-il, rencontré l'adhésion de la grande majorité de nos membres ? Autrement dit, une fois encore, il a fallu trancher dans le vif en "rognant" sur la partie réservée aux comptes rendus d'ouvrage. Certains ont été écourtés à partir d'une idée simple : la recension d'un ouvrage a pour but de le présenter et d'en faire une analyse aussi objective que possible afin d'éclairer le futur lecteur dans ses choix, et non d'en faire une sorte de résumé plus ou moins concis ; les double recensions sont systématiquement évitées, sauf s'il s'agit de présenter des avis contradictoires propres à nourrir un débat utile ; certains comptes rendus ont dû être enfin reportés à notre prochain numéro : en aucun cas ils n'ont été écartés. Que toutes les "victimes" de cette impérieuse nécessité veuillent bien nous pardonner.

Nous n'avons, par contre, reçu que peu d'informations sur l'activité de nos Délégations régionales et Groupes de travail, mais il est vrai que nous sortons à peine de ces longs mois de léthargie estivale traditionnels. Il me paraît essentiel toutefois qu'ils soient présents dans notre *Chronique*, organe de liaison de notre Commission et qu'ils puissent faire connaître leurs principales activités ainsi que leurs projets.

Grâce à l'action énergique de quelques-uns de nos membres, de nombreuses adhésions nouvelles ont été recueillies, comblant largement des départs dus le plus souvent à la nonchalance ou à l'oubli. Qu'il me soit permis ici de rappeler que la CFHM vit de ses adhésions uniquement, et qu'il est du devoir de chacun de ses membres de participer à ce nécessaire effort de recrutement en la faisant connaître.

Dans cet esprit, je souhaite proposer qu'à l'approche d'une année nouvelle chacun se sente concerné par l'élargissement de notre audience, votre conseil d'administration et son président en premier lieu, par une intervention plus active auprès de subventionneurs potentiels, nos membres, par une action personnelle dans leur entourage, dans leur milieu, dans leurs universités.

C'est sur ce vœu que je conclurai en souhaitant à tous une excellente fin d'année.

Contre-amiral Jacques CHATELLE
Président de la Commission française
d'histoire maritime

ÉDITORIAL

La Commission française d'histoire maritime a adopté ces dernières années son rythme de croisière avec la parution d'une *Chronique* de printemps (n° 29, 1^{er} semestre 1994), et l'envoi, à l'automne, d'une seconde *Chronique* (celle-ci, le n° 30, 2^e semestre 1994), et d'un ouvrage expédié gratuitement tous les ans à ses membres : l'an dernier *La France et la mer au temps des grandes découvertes* (ouvrage collectif des membres de la CFHM), et cette année les actes du colloque *Les Normands et les Amériques*, tenu conjointement au Havre par la Délégation "Normandie" de la CFHM, présidée par le Professeur André Zysberg, et par le Centre havrais de documentation historique, présidé par Philippe Manneville.

Grâce à l'exceptionnel dévouement de ce dernier – qui a opéré lui-même la saisie des *Actes* –, et au prix compétitif de son imprimeur havrais, ces *Actes* n'ont coûté à la trésorerie de la CFHM que 14 000 F. TTC, pour 350 exemplaires qui nous ont été remis et que nous sommes heureux de vous expédier avec cette *Chronique*.

Pour l'année 1995, l'événement CFHM sera le colloque international organisé à l'initiative de la Délégation Méditerranée de la Commission et nous espérons pouvoir publier en 1995 les *Chroniques* n° 31 et 32, et participer à la publication des *Actes* de ce colloque afin de pouvoir l'expédier à chacun de nos membres courant 1996, avec une *Chronique*, comme aujourd'hui, afin de limiter nos frais postaux.

Notre trésorerie, régulièrement sollicitée, nous permet annuellement ces trois dépenses (deux *Chroniques* et un ouvrage collectif ou une publication d'*Actes*). Pour cela, les cordons de la bourse tenus par notre dévouée trésorière, Cristina Baron, doivent néanmoins être tenus au plus prêt. Malgré la décision du conseil d'administration de ne pas envoyer cette année de lettre de "relance" pour solliciter les cotisations en retard, il a fallu en effet expédier plus de deux-cents lettres de "rappel", imprimées par notre secrétaire général Eric Ledru, en juillet et août, car l'"appel" à cotisation n'avait pas été entendu par la moitié de nos membres. Nous tenons à remercier vivement ceux-ci pour la diligence avec laquelle tous ont répondu au second appel, en pleine période estivale, et nous leurs demandons de nous excuser de les avoir sollicités avec des enveloppes à "en-tête

universitaire" afin que cette dépense, non votée par le conseil d'administration, n'incombe pas à notre trésorerie.

D'autre part, suite à un accord conclu au printemps entre notre président, l'amiral Chatelle, et le président de l'Association des Amis du Musée de la Marine, le commissaire général Huille, membre de la CFHM et membre de notre Délégation Méditerranée, accord présenté à notre conseil d'administration le 19 mai 1994 (article 3 du P.V.), il a été convenu de renforcer nos liens déjà privilégiés avec *Neptunia* et de proposer à publication à cette excellente revue des articles de bon niveau émanant de nos membres : ainsi, nous avons nous même remis à M. Jacques Gay, rédacteur en chef de *Neptunia*, l'article de notre étudiante Françoise Perennes (lauréate du Prix CFHM 1993), tiré de son mémoire de maîtrise et de son D.E.A.), article consacré aux *Chevaliers de Malte dans la marine du Roi* qui sortira prochainement, et l'article de Gérard Vindt, agrégé de l'Université, (consacré à *L'Amérique ibérique dans les cartes marines du XVI^e siècle : le souci d'exactitude*), lequel vient de paraître (in *Neptunia* n°194, juin 1994). Grâce à cette collaboration, fort appréciée de part et d'autre, l'Association des Amis du Musée de la Marine - qui n'organise pas de colloques mais publie l'une des plus belles revues françaises d'histoire maritime - peut bénéficier du vivier d'auteurs que constitue la CFHM, et la CFHM de son côté, qui organise généralement un colloque tous les ans ou tous les deux ans, peut publier des *Actes* tels que ceux que vous recevez aujourd'hui.

Il est à noter que les membres de la CFHM travaillent beaucoup, organisent de grandes manifestations internationales (tel le *Festival international du film maritime* à Toulon à la Cinémathèque mondiale de la mer et de l'exploration du Dr Baixe), prennent l'initiative de colloques internationaux (le prochain est organisé par la Délégation Méditerranée), et publient énormément de travaux individuels, au point que la recension de tous leurs ouvrages (ne parlons pas des articles !), devient de plus en plus difficile, de même que la tenue d'un agenda, tant sont devenues nombreuses (peut-être trop), les manifestations maritimes. Certains membres de la Commission souhaiteraient toutefois "*d'autres activités*" (!), plus "*collectives*", telles que des *visites* organisées d'expositions, des *conférences* spécifiques à la CFHM, des *réunions* de travail... Quoiqu'émanant d'une volonté louable et très sympathique de "rencontres" et d'"échanges", ces désirs n'ont pu être jusqu'ici réalisés : faute de temps, nombre d'adhérents de la CFHM, malgré la rigueur de l'agenda, ratent même un grand nombre de rencontres et de colloques nationaux ou internationaux : ainsi n'avons nous eu personne de la CFHM cette année pour nous rendre compte de tables rondes importantes (telle "*Les hommes et leurs bateaux*", tenue pour-

tant à Paris, au Museum d'Histoire naturelle, les 7 et 8 juin 1994, par le Centre d'Ethno-Technologie en milieux aquatiques animé par Aliette Geistdoerfer et le GDR-CNRS Anthropologie maritime) ; personne non plus pour nous rendre compte de la *Troisième bourse aux Livres de mer*, tenue à Rochefort (16-17 avril 1994, Corderie royale), personne encore pour nous parler des *Voiles de la Liberté à Rouen* (été 1994). Pourtant une rencontre comme le *Festival étonnants voyageurs* (Saint-Malo, 26-30 avril 1994) où nous avons eu l'honneur de bavarder autour d'*Henri le Navigateur* avec Théodore Monod et Anita Conti, mériterait à elle seule plus qu'une ou deux lignes de mention. Aucun de nos membres n'a même pu positivement répondre à certaines invitations : notamment pour inaugurer l'exposition de tapisseries d'Aubusson sur le thème de la mer, signées d'artistes tels que Dali, Jacob, Picart Le Doux (Ecomusée de Saint-Nazaire, 26 février-22 mai 1994), à laquelle la municipalité avait convié la CFHM ; personne non plus n'a pu se rendre au colloque "*Les Normands dans la Bataille*" (17-19 juin 1994), auquel était également convié la CFHM par M. le Président de l'Université de Caen, de nombreux exposés étant consacré au *Débarquement* certes, mais aussi à d'autres sujets maritimes, tels *Les pêcheurs pendant l'Occupation*.

Par conséquent, conformément au vœu exprimé par ses fondateurs, la CFHM nous semble devoir continuer essentiellement à "*assurer la liaison, entre les historiens maritimes de France et ceux de l'étranger, ainsi qu'avec les instances internationales s'intéressant à l'histoire maritime*" (*Chronique* n°1, page 3), et elle ne nous semble pas devoir encore ajouter de "nouveaux" séminaires, un «nouveau» cycle de conférences, et de "nouvelles" manifestations en dehors de ce qu'elle offre à ses adhérents -du reste très fidèles-, depuis quinze ans. Le rythme des publications annoncées ci-dessus (deux *Chroniques*, un ouvrage), la tenue régulière d'un colloque, tous les ans ou tous les deux ans, (dans le passé à Toulon, à Paris, à Nantes, au Havre, à Boulogne-sur-Mer, prochainement à Marseille) nous paraît amplement suffisant d'autant plus que la plupart de nos adhérents sont déjà parties prenantes en qualité d'organisateurs ou d'auditeurs au sein de nombreux séminaires (Paris IV, EPHE), de nombreux cycles de conférences (Commission française d'histoire militaire), de nombreuses expositions (Musée de la Marine, AAMM), et vouloir rajouter un surcroît d'activités ne nous paraît pas relever de la plus élémentaire sagesse.

Outre le fait qu'il est nécessaire que les conférenciers et orateurs présents renouvellent leurs thèmes de recherches, toute la logistique de la Commission repose en effet sur le bénévolat d'un bureau restreint et d'un conseil d'administration qui se réunit souvent (12 janvier, 10 février, 19 mai,

13 octobre 1994), mais ne peut trop se disperser faute de temps, car il lui faut assurer bénévolement toute la gestion de la Commission (recrutement de nouveaux membres (35 en 1993, 15 au premier semestre 1994), rayonnement extérieur de la CFHM, tenue à jour du fichier et des cotisations, recensions des ouvrages reçus, annonces des colloques, très nombreuses correspondances, composition puis expédition des *Chroniques*, etc...)

La présente livraison est essentiellement consacrée à l'utile publication d'un répertoire du Service historique de la Marine : il s'agit des nouvelles acquisitions du SHM entre 1980 et 1994. Nous remercions très vivement le contre-amiral Jean Kessler, chef du Service historique de la Marine et M. le conservateur en chef Pierre Wacksman d'avoir confié ce répertoire à la *Chronique*, témoignage de l'étroite collaboration scientifique qui a toujours existé entre la CFHM et le SHM.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI
rédacteur en chef des publications de la CFHM

N O U V E L L E S

Les membres de la CFHM à l'honneur

- *Election d'un membre de la CFHM à l'Académie de Marine*

Philippe Masson, vice-président de la CFHM, a été élu membre correspondant de l'Académie de Marine dans la section Histoire, Lettres et Arts.

- *Prix de l'Académie de Marine 1994*

Raymonde Litalien, administrateur de la CFHM, s'est vue décerner le Grand Prix de l'Académie de Marine 1994 lors de la séance solennelle de rentrée pour son ouvrage *Les explorateurs de l'Amérique du Nord, 1492-1798*.

Le commissaire général (2^e s.) Jacques Ferrier a reçu une médaille avec *Pour en finir avec 1793 et revenir sur l'événement de Toulon*.

Michèle Battesti de son côté a reçu le Prix Georges Leygues, également décerné par l'Académie de Marine, pour *La Marine du XIX^e siècle, Interventions extérieures et colonies*.

- *Prix Gobert de l'Académie française*

Jean Meyer, notre ancien vice-président, recevra le Prix Gobert de l'Académie française, le 1^{er} décembre sous la Coupole et sera reçu docteur *honoris causa* de l'université de Marbourg le 4 décembre.

Jacques CHATELLE

V^{èmes} journées franco-anglaises d'histoire de la Marine et IV^{èmes} journées d'archéologie navale, *Les flottes des Compagnies des Indes, 1600-1857* Lorient, du 4 au 7 mai 1994

Ces rencontres répondaient à une double continuité : celle des journées franco-anglaises d'histoire de la Marine, installées il y a dix ans par J.-P. Busson et R. Freeman, ainsi que les journées d'archéologie navale créées par J. Boudriot ; celle des rencontres régulières entre spécialistes des Compagnies des Indes, entamées en 1966 par M. Mollat à Beyrouth, poursuivies en 1987 à Leide sous la direction de J. Bruijn et F.-S. Gaastra.

Le sujet retenu – Les flottes des Compagnies des Indes – a été développé par vingt-huit spécialistes belges, britanniques, français et néerlandais.

dais, autour de quatre grands thèmes : vaisseaux, hommes, routes et ports, trafics et échanges. Les communications, suivies par une assistance nombreuse et attentive, donnèrent lieu à des débats animés, accompagnés d'échanges du plus grand intérêt. Les actes de ces rencontres sont en cours de publication par le Service historique de la Marine.

Cette manifestation a pu se dérouler grâce à l'appui très largement donné par la Marine nationale, représentée par les amiraux Turcat, Dambier et Kessler, et par la ville de Lorient, en particulier son maire, J.-Y. Le Drian. Tous ont bien voulu, malgré leurs charges importantes, participer aux rencontres et enrichir les débats du témoignage de leur expérience. Qu'ils en soient remerciés !

Philippe HAUDRERE

Congrès de l'Association Vauban Rochefort, 12 au 15 mai 1994

Pour son septième congrès, l'Association Vauban a choisi de découvrir les fortifications de Charente où presque quatre siècles de défenses ont vu se côtoyer les travaux des ingénieurs Argencourt, Clerville, Vauban, Ferry, Montalembert.

Le jeudi 12 mai a été consacré à la descente de la Charente, à la traversée jusqu'au fort Boyard et l'île d'Aix où l'accueil chaleureux de son maire Jean Cochard a permis la découverte des forts Liédot et de la Rade. Au retour, la visite du Fort Lupin et de Brouage (ainsi que son exposition estivale "Navires et tableaux votifs de Charente-Maritime") a conclu une journée riche des enseignements délivrés *in situ* par les spécialistes de la fortification accompagnant les congressistes : Nicolas Faucherre et Philippe Prost. Le lendemain matin a été consacré à l'exploration complète des richesses patrimoniales de Rochefort : corderie royale, formes de radoub, musée de la marine, etc.

L'après-midi du 13 mai vit les congressistes assister au colloque de l'Association, présidé par Monsieur le Commissaire général de la Marine Jacques Potel, secrétaire général de la commission permanente du Patrimoine naval et aéronaval. A l'introduction, prononcée par Michel Parent, inspecteur général honoraire des Monuments historiques et président de l'Association Vauban succédèrent cinq communications. Bernard Cros, ingénieur en chef de la Marine, chargé de mission Patrimoine aux Travaux maritimes, évoqua "les arsenaux de Colbert à la révolution industrielle". Martine Acerra, docteur en histoire, maître de conférence à l'Université d'Angers, s'efforça de retracer

"la vie dans les arsenaux sous l'Ancien Régime". Puis Jean-Jacques Bazerbes, président du Centre ethnologique Atlantique assura la projection de son film sur "le château d'Oléron". Le professeur A.W.H. Pearsall, du National Maritime Museum de Greenwich, retraça "la stratégie maritime anglaise sous Louis XIV, concernant les pertuis charentais". Enfin, Nicolas Faucherre, docteur en archéologie, conclut le colloque avec son enthousiasme habituel en s'interrogeant sur "les défenses des pertuis sous Louis XIV : Vauban ou Ferry ?", poussant son ironique provocation jusqu'à traiter d'usurpateur l'auteur de la célèbre "ceinture de fer". Un débat animé s'ensuivit.

S'inscrivant dans le cadre des Journées du Patrimoine maritime 1994, le congrès se poursuivit par la visite de l'île de Ré (Phare des Baleines, Saint-Martin, Fort de la Prée), de La Rochelle et Fouras. Enfin, les congressistes s'évadèrent pour la dernière journée à Blaye et Bordeaux afin d'admirer la citadelle, le fort Médoc, le Conservatoire international de la Plaisance installé dans l'ancienne base sous-marine de Bordeaux, et le croiseur *Colbert*, amarré au quai des Chartrons.

Souhaitons à l'Association Vauban de connaître pour son huitième congrès, prévu en mai 1995 en Alsace, autant de succès que celui de cette année qui réunit pendant quatre jours 140 passionnés de patrimoine militaire et maritime.

Bibliographie :

- Nicolas FAUCHERRE, Philippe PROST, René FAILLE, Rémy DESQUESNES : *Les fortifications du littoral : la Charente-Maritime*, Chaumay, Ed. Patrimoines et Médias, 1993.
- Nicolas FAUCHERRE, *Places fortes, bastion du pouvoir*, Paris, Rempart, 1990, 3^e édition.
- *Navires et tableaux votifs de Charente-Maritime*, catalogue de l'exposition de Brouage, La Rochelle, Diapaphe, 1994.
- *Les Actes du 7^e colloque Vauban* paraîtront au printemps 1995.

Martine ACERRA

Prix du Patrimoine maritime et fluvial Concarneau, 5 juillet 1994

La Fondation nationale pour le Patrimoine culturel maritime et fluvial (association de préfiguration) a décerné son premier prix lors du salon du Livre maritime de Concarneau en juillet dernier. Le principe à l'origine de

cette distinction est de récompenser “l’auteur d’un ouvrage maritime et fluvial”, quel que soit le domaine traité : plaisance, marine nationale, pêche, transport, navires, ports, phares, écluses, cabanes ostréicoles, marins et marinières. Le jury, composé d’écrivains, de marins, d’historiens, d’ethnologues, etc. s’est réuni à l’invitation de Monsieur le Sénateur Louis de Catuelan, président de l’Association, le 5 juillet 1994. Il a retenu, parmi les quatorze ouvrages proposés, celui de François Chevalier et Jacques Taglang (auteurs et éditeurs) consacré à *Velox*, le plus fameux yacht lancé par la France.

Cette superbe monographie mérite pleinement sa distinction. Au bout d’une recherche accomplie avec passion, rigueur et compétence, les auteurs livrent un ouvrage complet sur ce lévrier des mers, ce “pur-sang de la bise” que fut *Velox ex Zemajteij*. Imaginé, conçu et mis en œuvre par l’étonnant Jacques Augustin Normand, *Velox* naît en 1875 pour disparaître à l’aube de la Grande Guerre. Comme l’écrit Patrick Schnepf, directeur du Musée maritime de La Rochelle, dans sa préface, *Velox* n’est pas un navire traditionnel. “Fruit d’une large culture composite, celle des grands architectes visionnaires du XIX^e siècle qui bousculèrent et innovèrent, il est symbole de modernité.”

Ce trait spécifique est constamment mis en valeur par Fr. Chevalier et J. Taglang. Au long de pages admirables, la description du chef-d’œuvre que fut *Velox* défile ainsi que les conditions de sa naissance, la personnalité et l’itinéraire de son concepteur, l’usage qu’en firent ses trois propriétaires successifs. Une émouvante et somptueuse iconographie complète l’écrit. Plans d’époque de la coque, de la voilure, du mobilier intérieur ; dessins, aquarelles, tableaux d’artistes contemporains ; photos de port ou de croisière restituent l’originalité et l’élégance de *Velox*, taillé pour la vitesse mais qui ne participa à aucune course. Un dernier chapitre sur les grandes goélettes du XIX^e siècle permet de replacer le yacht français dans le contexte de la plaisance internationale, relevant encore l’étonnement qu’il suscita lors de sa mise à l’eau par sa taille et sa conception hors du commun. Fiche technique, bibliographie et index terminent savamment cet ouvrage de haute qualité, savoureusement écrit avec humour, richesse et précision.

Martine ACERRA

La Coupe des Deux Phares Douarnenez, 24-27 août 1994

Organisée conjointement par le Port-Musée de Douarnenez et le Musée Maritime de La Rochelle, la Coupe des Deux Phares a connu sa troisième version du 24 au 27 août 1994. Ont coupé la ligne de départ à Douarnenez,

douze voiliers, yachts traditionnels et vieux gréements mêlés, pour rallier La Rochelle en passant par le raz de Sein, l’intérieur de Belle Ile et de l’île d’Yeu, l’île de Ré. Un temps mitigé, une visibilité parfois médiocre mais un bon vent ont rendu la course palpitante et disputée. Trente deux heures ont suffi au yacht *Khayyam* pour parcourir l’itinéraire imposé et ravir la coupe à *Solweig*, vainqueur précédent. Le suivait de près la belle goélette *Petite Lande*, puis plus tardivement *Joshua*, le ketch mythique de Bernard Moitessier. Peu d’abandons et quelques malades ont empêché ou retardé l’arrivée des bateaux suivants. Mais tous les équipages, remis de leurs diverses émotions, se sont retrouvés pour participer à la remise des prix, à bord de *France I*, frégate météorologique reconvertie en musée maritime à La Rochelle.

Ambiance, bonne humeur, musique et nourritures terrestres se sont associées aux plaisirs de la course pour décider tous les équipages présents à revenir l’année prochaine pour disputer la coupe à *Khayyam*. Il faut souhaiter que les conditions de course de cette année incitent d’autres bateaux à s’inscrire au départ de cette coupe originale. Deux musées, s’étant donnés pour mission de sauvegarder et faire vivre, chacun à sa manière, d’anciens bateaux célèbres ou anonymes, qu’ils soient de plaisance ou de travail, démontrent que la notion de conservation n’est pas statique. Ils offrent aux participants, tous amateurs fervents d’authenticité, l’occasion de faire naviguer ensemble une belle armada de coques traditionnelles et fascinantes. Ce patrimoine sur l’eau, courant sus à la vague, prouve la dynamique et la volonté des organisateurs de faire vivre réellement les objets de leur passion, à travers une course sympathique à laquelle il faut souhaiter longue vie.

Liste des participants :

<i>André-Yvette</i> , gabare, Camaret (1936), 17,50 m	<i>Marche avec</i> , thonier à voile, Concarneau
<i>Chunga</i>	<i>N.D. des Flots</i> , harenguier de Dunkerque
<i>Gerbier des Joncs</i> , goélette	<i>Pen Coat II</i> , sloop
<i>Joshua</i> , ketch, 12 m	<i>Petite Lande</i> , goélette, 16 m
<i>Khayyam</i> , yacht, 19,5 m	<i>Shamal</i> , sloop, 8,65 m
<i>Lorna</i> , sloop, 9,95 m	<i>Solweig</i> , cotre pilote

Martine ACERRA

**Le Professeur Roland Lamontagne
nouveau membre d'honneur de la CFHM**

C'est avec infiniment de plaisir que notre conseil d'administration a admis comme nouveau membre d'honneur au sein de la Commission, Roland Lamontagne, professeur à l'Université de Montréal, dont les travaux d'histoire maritime sont internationalement connus et reconnus. En vingt ans, outre ses publications, le Professeur Lamontagne a dirigé toute une série de mémoires de maîtrise et de thèses de doctorat dont nous citons ci-dessous quelques-uns dont les titres peuvent être utiles à nos collègues ou à nos étudiants :

- 1967 - FILION, Maurice, M.A., *Maurepas, ministre de Louis XV*, Leméac, 1967¹.
- 1970 - ALLARD, Michel, M.A., *Duhamel du Monceau et le ministère de la Marine*, Leméac, 1970.
 - DAVID, Guy, M.A., *Etude historiographique de la crise navale française sous Maurepas (1725-1749), d'après les écrits de l'école de puissance navale*.
 - FILION, Maurice, Ph. D., *La pensée et l'action coloniales de Maurepas vis-à-vis du Canada (1723-1749)*, Leméac, 1972².
- 1971 - ROBERT, Jean-Claude, M.A., *L'activité économique de Barthélémy Joliette et la fondation du Village d'Industrie (Joliette) 1822-1850*³.
- 1972 - CHARBONNEAU, André, M.A., *Jean-Baptiste Louis Franquelin (1651-17-), hydrographe du roi à Québec*.
 - JETTÉ, Denis, M.A., *L'expédition française à Minorque en 1756, d'après les sources manuscrites émanant de Roland-Michel Barrin de La Galissonnière : introduction à l'étude de la guerre de Sept Ans dans l'optique maritime*.
- 1973 - DUFRESNE, Jacques, M.A., *Jérôme Phélypeaux de Pontchartrain, "Ministre" de la Marine*.
 - GARAND, Jean-Marc, M.A., *Jacques-Nicolas Bellin (1703-1772), cartographe, hydrographe, ingénieur du ministère de la Marine, sa vie, son œuvre, sa valeur historique*.
 - GUERTIN, Michel, M.A., *Bilan des finances, des constructions et des armements de la marine française à l'époque de Jean-Baptiste de Machault d'Arnouville*.
 - PAILLE, Michel, M.A., *Formation géo-économique de la Nouvelle France selon l'historien Charlevoix*.
 - PROULX, Gilles, M.A., *Le costume et l'équipement militaire à la forteresse de Louisbourg*.
 - THIBAUT, H.-Paul, M.A., *Etude de l'organisation matérielle d'un ensemble de propriétés urbaines au 18^e siècle, l'îlot 17 de Louisbourg (1713-1758)*.
 - RICHARD, Claude, M.A., *L'industrie du bois en Nouvelle-France au XVIII^e siècle*.

- 1975 - LAFLAMME, Jean, M.A., *La traite des fourrures dans l'Outaouais supérieur, de 1718 à 1760*.
- 1976 - LEHIR, Gaston, M.A., *Joseph de Jussieu et son exploration en Amérique méridionale (1735-1769)*.
- 1977 - BOUDREAU, Léon, M.A., *La seigneurie de Matane*.
- 1980 - VENISSE-FAM, Simone, PH.D., *Le "commerce d'Espagne", d'après les documents Maurepas (1723-1749)*.
- 1981 - LAMAUTE, Marie-Florence, M.A., *André Michaux et son exploration en Amérique du Nord (1785-1795), d'après les sources manuscrites*⁴.
- 1983 - CUGGIA, Gérard, *La problématique franco-anglaise concernant les limites de l'Acadie, 1749-1753*.
- 1986 - CAUCHI, Philippe, *La participation navale de la France à la guerre de l'Indépendance américaine, 1778-1782*.⁵

Thèse doctorale préparée sous la direction
de R. Lamontagne et soutenue à l'Université de Paris

- 1975 - ALLARD, Michel, *Antoine-Louis Rouillé, le secrétariat d'Etat de la Marine et la Nouvelle-France*.

Mémoires de maîtrise réussis
à la faculté de l'Aménagement, 1982-1983

- BILODEAU, Denis, *Introduction à la littérature d'architecture de langue française, entre 1500 et 1800*.
- TARGET, Jean-Claude, *La manufacture des Gobelins au temps de Colbert, 1662-1683*.

-
1. Cette publication d'un mémoire de maîtrise a valu à son auteur le prix de l'Académie de Marine de France.
 2. L'auteur de cette publication d'une thèse de Ph. D. a mérité le prix du centenaire du Maréchal Lyautey, décerné par le président de la République française.
 3. Codirection avec Monsieur le professeur Dubuc, de l'Université du Québec, à Montréal.
 4. Codirection avec Monsieur Ernest Rouleau, professeur titulaire de botanique, Université de Montréal.
 5. Codirection avec Monsieur Pierre Tousignant.

LA LETTRE DE MÉDITERRANÉE

Au premier semestre 1994, la Délégation Méditerranée a tenu deux réunions. Le 16 février, nous nous sommes réunis à Toulon (Chambre de Commerce). Du traditionnel tour de table, nous signalerons deux points, parmi beaucoup d'autres :

- le travail de MM. Saint-Martin, Bois et Boyer sur les officiers, marins et coloniaux en Afrique entre 1817 et 1900 continue à avancer : la rédaction est entamée, et il va bientôt falloir se préoccuper de l'édition ;

- l'infatigable chercheur d'historiques de bâtiments (et de photographies) qu'est le Docteur Franck Lecalvé vient d'achever - et vend au prix de la photocopie - deux documents de travaux : *"Historique des canonnières de la Marine Française, 1854-1950"* et *"Pertes de la Marine de Guerre de 1700 à nos jours"*.

La seconde partie de la réunion a été consacrée à un exposé du Docteur Aldighieri sur "les problèmes de santé posés à la Marine lors de la campagne du Mexique (Vera Cruz, 1862)" : exposé savant et magistralement documenté, mais rendu accessible à tous.

La réunion du 13 avril a revêtu un caractère extraordinaire. Destinée à rendre un nouvel hommage à l'Amiral R. Sabatier de Lachadenède, à l'occasion de la parution posthume de son dernier ouvrage, elle s'est tenue au siège de l'Académie du Var, dont l'amiral était membre. Elle a réuni une vingtaine de membres de la CFHM, une douzaine de l'Académie du Var, et une douzaine de personnalités membres à la fois de l'Académie du Var et de la CFHM, plus quelques invités.

Le commissaire général J. Ferrier a présenté l'ouvrage *La Marine Française et la Guerre Civile d'Espagne, 1936-1939* de l'amiral de Lachadenède : "[cette] histoire fortement documentée de la 'drôle de non-guerre navale' qu'il avait en partie vécue dans sa jeunesse [...] offre un panorama saisissant des quatre périodes qui [...] ont vu succéder au 'chacun pour soi' des premiers mois les trois phases d'une coopération navale, non exempte de tricheries et même de piraterie, entre les puissances ayant toutes opté pour la 'non-intervention'. La deuxième phase, dite 'des accords de Nyon', après l'échec du contrôle naval institué en avril 1937 et avant la crise de Munich de septembre 1938, est riche d'enseignements, et pourrait servir de modèle à un pacte méditerranéen, confiant la surveillance et la police de cette mer juridiquement 'ouverte' aux puissances maritimes de cette mer géographiquement fermée. L'accent est mis sur les opérations franco-britanniques d'évacuation par mer des réfugiés basques, concentrés dans les ports de Bilbao, Santander et Gijon, qui ont précédé de cinquante ans, avec moins de tapage et plus d'efficacité, ce que l'on désigne aujourd'hui sous le nom d'ingérence humanitaire".

Après que le caractère novateur de l'ouvrage, dont le champ d'observation dépasse largement le cadre de la seule Marine française, ait encore été souligné, et après une brève pause, est intervenue une seconde communication exposée par le contre-amiral C. Amand, "Le drame de la Marine italienne en septembre 1943", à partir d'articles récents de la *Rivista Marittima* ; l'auditoire a été très intéressé par ce sujet, fort peu connu, et les échanges très animés.

La Délégation Méditerranée remercie encore vivement l'Académie du Var, et son président, le médecin-général-inspecteur B. Broussolle, pour la cordialité de leur accueil dans leur vénérable salle voûtée, et espère que les relations établies dans de si confiantes conditions se poursuivront.

Pour achever le semestre, une réunion était prévue, organisée et convoquée, pour le 22 juin à Marseille. A la dernière minute, une grève SNCF spécialement rigoureuse nous a contraints de l'annuler. Malgré les coups de téléphone passés, quelques-uns de nos collègues ont trouvé une salle vide d'où encore une fois nos excuses.

Enfin, la première réunion de l'année 1994-95 aura lieu à Marseille le 19 octobre prochain.

Louis Durtestre, délégué régional

Hubert Poilroux, secrétaire.

ANNONCES

Nouvelle collection d'histoire maritime : le tome 1 de la collection "Hautes Etudes maritimes" vient de sortir aux éditions Economica, 49 rue Héricart, 75015 Paris. Publié par Hervé Couteau-Bégarie, notre ancien président, sous les auspices de l'Institut de Stratégie comparée, EPHESHP, il est consacré à la publication de la thèse de doctorat de Jean Peter : *Vauban et Toulon, histoire de la construction d'un port-arsenal sous Louis XIV*. Préfacé par Jean Meyer, l'ouvrage est présenté par deux des membres de son jury de thèse, Philippe Haudrière et Michel Vergé-Franceschi. M. V.-F.

Dernière publication du Service historique de la Marine : le remarquable travail de Geneviève Salkin : *Albert Clarac, Mémoires d'un médecin de la marine et des colonies (1854-1934)*, paru en octobre 1994. M. V.-F.

Le n° 0 de la Lettre d'information Patrimoine maritime et fluvial, édité par l'Association de préfiguration de la Fondation nationale pour le Patrimoine culturel maritime et fluvial paraîtra fin novembre.

Considérant la spécificité de notre secteur, nous souhaitons mettre à la disposition du public un outil d'information qui regroupe de nombreux renseignements sur les manifestations, expositions, parutions et colloques sur

l'ensemble de notre territoire. Cette lettre contiendra également les nouvelles mesures d'ordre techniques et administratives du domaine maritime et fluvial.

Le premier numéro sera disponible lors du prochain Salon nautique sur le stand de notre association (Hall 1 - LM60) au prix de 10 F ou par abonnement annuel directement auprès de la Fondation pour un montant de 40 F.

Anne-Françoise PILLIAS

Colloque international
Méditerranée, mer ouverte
(de la fin du XV^e siècle à l'aube du XXI^e siècle)
Marseille, 21-22-23 septembre 1995

Tel est le titre du colloque international, organisé à Marseille par la Délégation Méditerranée de la CFHM, les 21, 22 et 23 septembre 1995. Tous les membres de la CFHM ayant été destinataires de la circulaire d'annonce du colloque – expédiée fin juin – il n'est pas nécessaire de revenir en détail sur les thèmes de recherche proposés.

On peut cependant rappeler qu'au-delà des relations intra-méditerranéennes de toute nature (entre Occident et Orient, entre Nord et Sud), aussi riches qu'elles soient, le colloque s'intéresse plus particulièrement aux liens noués entre la Méditerranée et l'"extérieur" (où se distinguent encore Occident et Orient, Nord et Sud), liens qui n'ont jamais cessé de forcer les verrous qui "ferment" géographiquement la Méditerranée, et en font en réalité une mer beaucoup plus "ouverte" que les habitudes de langage ne tendraient à en imposer l'idée. D'autre part, le colloque est ouvert à tous les points de vue selon lesquels toutes ces relations peuvent être étudiées : politique, militaire, économique, culturel, démographique, technologique, etc..., pourvu que le rapport avec l'histoire maritime reste aisément perceptible.

A la date du 1^{er} octobre, deux informations nouvelles peuvent être communiquées :

- le colloque se tiendra au Pharo, dans l'amphithéâtre de l'université Aix-Marseille II ;

- un mois avant la clôture des inscriptions pour les intervenants, nous avons enregistré plus de trente propositions de communications.

Ajoutons enfin que, s'ils le désirent (et par exemple s'ils n'ont, par erreur, par reçu la circulaire d'annonce), les lecteurs de la *Chronique* peuvent écrire :

- à Louis Durteste (9 bis rue Monjardin, 30000 Nîmes), pour les renseignements d'ordre général,

- à Christiane Villain-Gandossi, plus spécialement pour les thèmes de communications.

Louis DURTESTE,
délégué régional

A R C H I V E S

NOUVELLES ACQUISITIONS DU SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (1980-1994)

Première partie * Vincennes

par **Pierre Wacksman**,
conservateur en chef des archives
et des bibliothèques de la Marine

Nos collections de manuscrits, notamment celles de Vincennes et de Cherbourg, se sont considérablement accrues depuis le *Catalogue* de Charles de La Roncière (1907, supplément pour Paris, Brest et Toulon en 1924). Un autre supplément, établi par Jean-Pierre Busson, publié en 1964, recensait les manuscrits 145 à 265, acquis par la bibliothèque centrale depuis le début du siècle. Une simple liste **a paru dans le numéro 2 de cette Chronique en 1980** : elle concerne les soixante-six manuscrits entrés dans cette bibliothèque pendant une quinzaine d'années (n° 266 à 331).

La liste que nous donnons aujourd'hui met en évidence un accroissement considérable : deux cent trente trois documents (n° 332 à 564) d'importance inégale qui, par don ou par achat, ont enrichi la collection de Vincennes. Datant en majorité des XVIII^e et XIX^e siècles, cet ensemble comprend journaux, correspondances, mémoires, documents figurés et compilations concernant les voyages et les campagnes, la législation, la construction navale...

Pas plus que la précédente, cette liste destinée à faire connaître nos acquisitions aux chercheurs éloignés de nos bibliothèques, ne peut tenir lieu d'un catalogue décrivant les documents. Celui-ci existe cependant et il est accessible à Vincennes, sous forme dactylographiée pour les manuscrits 266 à 378 et 422 à...

Note : à Vincennes sont conservés aussi, rappelons-le, les trois cent quatre vingt onze manuscrits venant du Service hydrographique et océanographique de la Marine.

* La seconde partie sera publiée dans la *Chronique* n° 31 : Cherbourg, Rochefort, Toulon.

1^{ère} partieInventaire des manuscrits
du Service historique de la Marine à Vincennes

- Ms 332. Journal de bord de *L'Opiniâtre* (1751) ; comptabilité privée de la famille de Lauzanne (1795-1835).
- Ms 333. "Remarques maritimes" : encyclopédie juridique de Marine (troisième quart du XVIII^e siècle).
- Ms 334. Quatre vingt cinq "Dessins du bague" (Nouvelle-Calédonie, 1870-1886).
- Ms 335. Code de signaux (seconde moitié du XVIII^e siècle).
- Ms 336. Copies de documents relatifs au *Carnateck*, armé pour l'île de France, Coromandel et le Bengale (1776-1778).
- Ms 337. Papiers provenant de Du Val de Leyrit, gouverneur de Pondichéry, ou intéressant sa succession (1743-1772).
- Ms 338. Papiers du chevalier de Puget de Bras, commandant sur le *Téméraire* la station des Iles-sous-le-Vent à Saint-Domingue (1784-1787).
- Ms 339. "Mémoire sur l'emploi des chameaux à Venise", par Tupinier, directeur des travaux maritimes (1813).
- Ms 340. Mémoire secret relatif à la Marine, du comte de Choiseul au duc de Nivernois, ambassadeur à Londres (1762 ou 1763).
- Ms 341. Petits traités sur les vaisseaux (XVIII^e siècle).
- Ms 342. Journaux de navigation de la flûte *La Loire* (1819-1820).
- Ms 343. "Principes de Pontchartrain sur la Marine" (1691-1699) par Pidansat de Mairobert (1756).
- Mss 344-346. Archives d'Edouard Lemerle, constructeur et armateur à Nantes :
344. "Abrégé de construction pratique des plans de navires du commerce" (1840).
345. Compte courant de travaux et fournitures pour divers bateaux, minutes de lettres (1840-1859).

346. Documents relatifs à plusieurs bateaux armés par Edouard Lemerle (1861-1878).
- Ms 347. Ordonnance de 1373 sur l'Amirauté.
- Ms 348. Eléments de journal de bord de *L'Hippopotame* lors de la prise de Mahon (1756).
- Ms 349. Compte de recette et dépense des galères aux ports de Rouen et du Havre (1694).
- Ms 350. Documents financiers relatifs aux galères de Rouen et du Havre (exercice 1694), Marseille et Dunkerque (exercices 1708 et 1710).
- Ms 351. Architecture hydraulique. *En déficit*.
- Ms 352. Mémoires sur la construction de la flûte *l'Orox* (1734) et sur la quantité de bois entrant dans la construction des vaisseaux (vers 1729).
- Ms 353. Copies de lettres des frères Magnac, armateurs et négociants bordelais (20 juin 1787 - 8 octobre 1791).
- Ms 354. Journal de *l'Aigle* ou *Aquila*, corvette sarde (1852).
- Ms 355. Recueil de documents intéressant la corvette de charge la *Fortune* (1838-1841) et la guerre du Mexique (1838).
- Ms 356. Copies de lettres envoyées par Jean-Joseph-Alexandre de l'Estang-Parade, peintre et miniaturiste, émigré à Malte (1792-1798, 1805).
- Ms 357. Procès-verbal de la perte du *Redoutable*, commandé par Lucas (1805).
- Ms 358. Copies de lettres du commandant de Belvèze (1824-1875).
- Ms 359. "Campagne de la corvette *l'Eurydice* dans l'océan Indien et la mer Rouge", par Louis Guillouet, timonier-sondeur (1850-1852).
- Ms 360. "Voyage de la *Recherche* en Islande et sur les côtes du Groenland. Journal de Paul Gaimard" (avril-septembre 1835).
- Ms 361. Mémoire sur le Sénégal (XIX^e siècle).
- Ms 362. "Etat abrégé de la Marine du Roy. Année 1751". *En déficit*.
- Ms 363. "Idée de signaux généraux pour une armée navale" (milieu du XVIII^e).
- Ms 364. Mémoires sur l'artillerie (fin du XVIII^e siècle).

- Ms 365. "Relation du voyage que j'ay fait dans le Levant et en Terre Sainte en l'année 1735..." par Pierre-Jean des Fosses, prêtre.
- Ms 366. Mémoire sur les vaisseaux : carénage, ancres, cordages, poulies, mortaises, mats, voiles, pavillons, cabres (XVIII^e siècle).
- Ms 367. (1-6). Carnets de notes d'Auriol, ingénieur du génie maritime (XIX^e s).
- Ms 368. (I-II). Albums de vues de cotes dessinées par Charles Bargone (Claude Farrère), 1895-1897.
- Ms 369. Album de peintures représentant des bateaux d'Extrême-Orient (XIX^e siècle).
- Ms 370. Minutes d'actes notariés d'engagement sur le *Soleil* (campagne de pêche à la baleine au Groenland, avril-mai 1683).
- Ms 371. (I-II). "Bibliothèque du dépôt général de la Marine. Catalogue des ouvrages suivant l'ordre alphabétique des auteurs, précédé du catalogue alphabétique des ouvrages anonymes" (1827-1834).
- Ms 372. Catalogue des acquisitions de la Bibliothèque du dépôt général de la Marine pour les années 1846 à 1856.
- Ms 373. Journal de l'expédition de Saint-Domingue (14 décembre 1801 - 24 février 1802) sur le vaisseau-amiral *L'Océan*.
- Ms 374. (I-II). Notes sur la marine à vapeur, rassemblées par l'ingénieur de marine Zani de Ferranty (1850-1870).
- Ms 375. Code de signaux (vers 1860).
- Ms 376. "Description des costes maritimes de France comprises entre l'embouchure de la Somme et celle de la Seine, par La Pailleterie, capitaine au Corps royal de l'artillerie" (1769).
- Ms 377. "Guerre d'Hédor Ali-Kan avec les Anglais sur le Carnatte depuis 1780 jusqu'à 1784".
- Ms 378. Lettres de Jean-Guillaume Law de Lauriston, garde de la Marine, à ses parents (1782-1788).
- Ms 379. (1-2). Expédition de Dumont d'Urville. Journal d'Eugène du Bouzet (1837-1840).

- Ms 380. Journal de bord de Du Bouzet sur *La Zélée* et d'autres bâtiments (1837-1855).
- Ms 381. Devis des travaux maritimes de Brest (1814). *En déficit*.
- Ms 382. Notes du lieutenant de vaisseau Marie-Antoine de Robillard (vers 1811).
- Ms 383. Devis de bâtiments et notes d'architecture navale (vers 1830).
- Ms 384. Formulaire pour la construction de tous navires. Brest (1811).
- Ms 385. Voyages et souvenirs d'Alfred Salle (1863-1871).
- Ms 386. (1-4). Historique de l'infanterie de Marine (XVII^e-XX^e siècle) par le lieutenant Baulmont, 3^e RC. (5). Historique des troupes de la Marine depuis Richelieu jusqu'en 1827.
- Ms 387. L. de Colomb, Les oasis du Sahara (1859).
- Ms 388. Notice sur le port de Brest et sur les postes des vaisseaux (1816).
- Ms 389. Station navale du Brésil, journal nautique (1823).
- Ms 390. Dessins du voyage de *La Loire* (1877). *En déficit*.
- Ms 391. Correspondance du P. Estève s.J. missionnaire en Chine (1843-1848) (registre de copies).
- Ms 392. Journaux de Charles Regnault de Prémèsnil :
 1. enseigne de vaisseau sur la *Fusée* (1858-1860)
 2. *Saône* (1858 et 1870)
 3. capitaine de vaisseau sur le *Trident* (1879-1880)
 4. escadre d'évolution (1883)
 5. contre-amiral (Division navale de l'océan Pacifique 1889-1891).
- Ms 393. H. Ruffat, "Voyages et aventures du capitaine John Albany". Manuscrit d'une nouvelle (XIX^e siècle).
- Ms 394. Journaux d'Albert Roussel (*Iphigénie* 1889-1890, *Melpomène* 1892).
- Ms 395. Journal de l'aspirant Palierne sur l'*Embuscade* (1794).
- Ms 396. Collection d'autographes Dislère :
 1. ministres de la Marine, 1642-1799
 2. " 1799-1876
 3. " 1877-1905
 4-5. ingénieurs de la Marine
 6. marins français.

- Ms 397. Registres des ordres des amiraux Allemand et Emeriau (1810-1813).
- Ms 398. G. Clerc-Rampal, "Souvenirs et études maritimes (1905-1926)".
- Ms 399. 1. Bruyez, L'Art naval français. Avants et arrières de navires. Tome 1 (revu en 1958)
2. Tome 2.
- Ms 400. Compositions françaises de l'aspirant Bargone (Claude Farrère). Ecole navale, 1894-1896.
- Ms 401. "Livre de lettres concernant l'Amirauté". Registre du courrier départ de l'Amirauté de Bayonne.
1. 1710-1711.
2. 1711-1716.
- Ms 402. Journal des voyages de la *Belle-Poule*, capitaine Girodroux.
1. 1834-1837.
2. 1837-1844.
- Ms 403. Lettres de Sané, inspecteur général du Génie (1812-1819).
- Ms 404. Journaux de navigation de Robert David.
1. 1796-1812.
2. 1812-1825.
3. 1825-1826.
- Ms 405. Relation de ce qui s'est passé pendant la campagne des vaisseaux du Roy commandés par M. le comte d'Estrées en 1698.
- Ms 406. Précis historique de la campagne de l'Inde (1803-1804) par le capitaine de vaisseau Delarue.
- Ms 407. "Relation des voyages militaires et des campagnes de guerres de Bouchenelle" (1803-1810).
- Ms 408. "Les ouvrages du sieur de Bénat, officier de galères" (1721).
- Ms 409. "Essay sur l'importance de la Marine" (1762).
- Ms 410. Rôle du brick le *Grenadier* (vers 1830).
- Ms 411. "Copie de lettres écrites par J. Parran, négociant de Bordeaux" (1776-1786).
- Ms 412. Registre des livres prêtés par la Bibliothèque du dépôt de la Marine (1847-1851).

- Ms 413. "Notice sur mes travaux", par Emile Bertin (décembre 1896).
- Ms 414. Notes et comptes d'un négociant de Cayenne (vers 1825-1830).
- Ms 415. Journal du vaisseau le *Zodiaque* commandé par M. de La Porte Vezins... campagnes 1779 et 1780.
- Ms 416. Amirauté du Havre. Registre des 8 parts revenant au Roy (1788-1789).
- Ms 417. 1-2. Nouvel essai théorique sur l'architecture navale par Honoré Jobert, ingénieur de Marine (début XIX^e s.).
- Ms 418. "Liquidation de la dette de Saint-Domingue, commencée le 8 juin 1813..." (1813-1824).
- Ms 419. "Dissertation sur les deux timons" (XVIII^e siècle).
- Ms 420. "Connaissance de toutes les pièces qui entrent à la construction d'un vaisseau" (XVIII^e s.).
- Ms 421. 1-2. Ordonnances, règlements et lettres de la cour concernant le service de la marine de 1668 à 1758.
3-4. Recueil de mémoires sur le service de la marine.
- Ms 422. Quatre lettres de Livron, général au service d'Egypte (1825-1826).
- Ms 423. Echouage d'un vaisseau dans la région de Cherbourg (1549).
- Ms 424. Contrat pour un voyage à Terre-Neuve (1728).
- Ms 425. "Traité de navigation, abrégé du cabotage, du nombre d'or et de l'épacte" (fin XVIII^e). "Méthode pour réduire toutes les stations d'un ou plusieurs nivellements à une même ligne de niveau général" (s.d.).
- Ms 426. Rôles des frégates *Le Marquis de Tournalville* et *Le Comte de Franquetot* (fin XVII^e s.).
- Ms 427. Engagements de matelots de la région de Cherbourg (fin XVII^e s.).
- Ms 428. Succession de François de Saint-Alouarn, capitaine des vaisseaux du roi (1775).
- Ms 429. Exercice de manoeuvre pour un jeune officier de marine, par Belile Erard (tué en 1704 à Velez-Malaga).
- Ms 430. Journal de navigation pour Girenton, enseigne sur le *Toulouse*, en 1724.

- Ms 431. Signaux du comte d'Estaing, vice-amiral de France.
- Ms 432. "Campagne des mers de Chine et du Japon sur le *Dupleix* et la *Minerve*. [Signé] A. Pâris" (1867, 1869)
- Ms 433. Papiers Beautemps-Beaupré, 1791-1851.
- Ms 434. Inventaire et actes de vente du corsaire la *Vigilante*, an VI.
- Ms 435. Notes de Dezauche père sur Majorque, 1802, accompagnant l'ouvrage "Descripciones de las islas pithuisas y Baleares", Madrid, 1787.
- Ms 436. Correspondance de Sophie d'Antoine de Villeneuve, an IX - 1811.
- Ms 437. Journal de M. Robin sur divers vaisseaux, an VII - an X.
- Ms 438. Lettres de Las Cases, lieutenant de vaisseau... Campagne de Crimée, 1853, 1854, 1855.
- Ms 439. Dépenses de serrurerie pour le château de Vincennes, 1669-1670, et ordre de paiement, signé Colbert, 1680.
- Ms 440. "Cahier d'arithmétique appartenant à Renard, fourrier, prisonnier de guerre à bord du *Waldemar*, dépôt de Portsmouth" (1814).
- Ms 441. Recueil d'ordres de service, lettres circulaires, décisions ministérielles, instructions diverses (1816-1823).
- Ms 442. Journal du capitaine, des officiers et des aspirants de l'avisos *l'Estafette* (1882-1884).
- Ms 443. Notes sur l'artillerie de marine (XIX^e siècle).
- Ms 444. Journal des campagnes de Dupont d'Aubevoye d'Oysonville à bord du *Jemmapes* (an XI, an XIII, an XIV) puis du *Serpent* (1808).
- Ms 445. Journal de bord du transport *l'Européen* (1883-1884).
- Ms 446. Journal de la gabare la *Durance* (1807-1808).
- Ms 447. "Extraits des anciens Mercurus françois... depuis l'année 1598 jusqu'à la mort de Louis XIII. Pour servir à l'histoire de la marine de France composée par M. Truguet".
- Ms 448. Voyage de Pillerault Jouvenet en Turquie, 1775.
- Ms 449. Journal de campagne de *l'Auguste*... (escadre d'Orvilliers, 1779).
- Ms 450. Catalogue de la librairie France-Thibaut, s.d. (après 1842).

- Ms 451. Lettre de Villaret de Joyeuse à Nielly, 1^{er} messidor an III (19 juin 1795).
- Ms 452. "Journal médico-chirurgical d'observations faites à la Jamaïque après le combat du 6 février devant Santo-Domingo en 1806".
- Ms 453. "Mémoire journalier de ce qui s'est passé au siège du fort Saint-Philippe de Mahon" (mai-juin 1756).
- Ms 454. Evacuation de l'Egypte (1801). Douze lettres adressées au préfet maritime de Toulon.
- Ms 455. Journal d'un voyage en Chine et au cap de Bonne-Espérance en 1783 et 1784, par Dusaulchoy.
- Ms 456. Copie du mémoire instructif sur la côte de Saint-Domingue, signé "Cte Delage de Volude" (1784).
- Ms 457. "Recensement des Indiens de la mission de Saint-Paul", (s.d.)
- Ms 458. Siège de Paris (1870-1871). Coupures de presse concernant les opérations et le rôle de la Marine.
- Ms 459. "Analyse de diverses dépêches sur le service à la mer à bord des bâtiments de l'Etat" (période 1850-1874).
- Ms 460. "Renseignements généraux concernant les objets de voilerie et les instruments de navigation". "Dessins des principaux bâtiments".
- Ms 461. "Traité d'artillerie pour la marine", XVIII^e s. [1767].
- Ms 462. Correspondance de Jean Charcot. Photographies.
- Ms 463. Etat de la Marine de 1788.
- Ms 464. Vues de côtes et dessins. Carnet de l'aspirant Jean-Marie Seurat de La Boulaye (1899-1902).
- Ms 465. Lettres de Pontchartrain au comte d'Estrées (1695-1697).
- Ms 466. Lettre de prisonniers sur parole en Angleterre au ministre de la Guerre (8 novembre 1811).
- Ms 467. Journal de navigation de la corvette *Juliette*, 1783-1785.
- Ms 468. "Journal de la campagne du vaisseau *Le Duc de Chartres* destiné pour les mers du Sud" (1720-1723).
- Ms 469. Liste générale des officiers de la Marine (1754).

- Ms 470. Carnet concernant les signaux dans la marine (s.d.)
- Ms 471. Album de dessins originaux de Charles Théodore Dubois, s.d., (vers 1850).
- Ms 472. Mouillages de la Méditerranée (XVIII^e s.)
- Ms 473. Journal du lieutenant de vaisseau Gicquel des Touches (1849).
- Ms 474. "Livre de construction d'une galère ordinaire de 26 bancs, où toutes les pièces sont dessinées, avec les plans, coupes, proportions et explications, présenté le 22 octobre 1734 par le Sr. Reynoir cadet, Me constructeur des galères de France, chargé des salles des constructions et des plans..." par Reynoir Cadet.
- Ms 475. Journaux de navigation de différents navires de l'ordre de Malte, (1711).
- Ms 476. Journal succinct de l'*Astrolabe* (1826-1828).
- Ms 477. Journal de l'*Astrolabe* et de la *Zélée* (1837-1840).
- Ms 478. Emile Bertrand, aspirant, "Campagne en Indochine, 1886-1888. *Bien-Hoa, Atalante, La Clocheterie, Comète, Adour, Lion...*" Dessins, croquis, photographies.
- Ms 479. Emile Bertrand, "Campagne de Madagascar". *Fabert* (1898-1899). Photographies.
- Ms 480. Copies de textes législatifs et réglementaires concernant la Marine (époque de la Révolution).
- Ms 481. "Cahier de proportions, contenant les longueurs et grosseurs des cordages pour chaque rang des bâtiments désignés, avec les quantités de filain nécessaire pour le gréement de chaque vaisseau ou autre. Rédigé par le citoyen Lamendour, chef de coupe à Brest". s.d. (début XIX^e s.)
- Ms 482. "Manuel des proportions, des grosseurs et longueurs et autres manoeuvres, tant dormantes que courantes, pour la garniture des vaisseaux, prises sur le maître bau", s.d. (début XIX^e s.)
- Ms 483. Quatre fascicules concernant l'entretien et le fonctionnement des machines [du paquebot *Normandie* ?].
- Ms 484. Journal du commandant du S.S. *Uruguay*, 1916.
- Ms 485. "Estat des ordonnances expédiées par Louvigny, intendant de la Marine, pour la despence des galères faites à Rouen et au Havre

- en l'année 1694... auxquelles sont attachées les estats, quittances et autres pièces nécessaires".
- Ms 486. Journal d'un chirurgien de Marine sur le transport *Loire*, sur l'avis *Vigie* et sur le *Forfait* (1867-1871).
- Ms 488. Notices illustrées sur les cuirassés anglais. Brest, janvier 1895, à bord du *Brennus*.
- Ms 489. Ecole navale impériale, deuxième année d'études, année scolaire 1869-1870. Cours d'anglais et de physique et chimie. Exempleaire de Savorgnan de Brazza.
- Ms 490. Traité de navigation (XVIII^e).
- Ms 491. Eléments de droit hindou. "*Responsa prudentium* ou opinion des pundits attachés aux Cours établies dans l'intérieur des territoires dépendants du gouvernement de Madras..." Copie, s.d. (début XIX^e s.).
- Ms 492. J. Perrier, *Les Amiraux de France* (1910).
- Ms 493. Journal de l'aspirant Liébert, à bord de la *Vire*, Tahiti 1887-1889, 2 vol.
- Ms 494. Notes sur Haïnan, 1876-1910.
- Ms 495. Exercices de correspondance de Paul Caumartin, à bord du croiseur-école *Duguay-Trouin* (1908-1909).
- Ms 496. Expédition française au Pôle sud, journal de bord (1908-1910).
- Ms 497. Fragment de registre d'insinuations ecclésiastiques de N.-D. de Québec (1750-1753).
- Ms 498. Inventaire sommaire des effets délaissés par feu Le Riche, prêtre. Canada (1735).
- Ms 499. Recueil d'observations météorologiques. Canada, janvier-septembre 1744.
- Ms 500. Transaction passée devant des notaires de Québec, Canada, 9 juin 1802 (famille Caldwell).
- Ms 501. Règlement et état des vivres des galères, 1734, 1744.
- Ms 502. "Régie des vivres de la Marine. Comptes rendus. Exercices. Cent derniers jours de 1807, 1808, 1809, 1810".

- Ms 503. Rôle général d'un vaisseau, s.d., (fin XIX^e s.)
- Ms 504. Actes d'engagement, contrats d'assurance concernant divers navires (XVIII^e s.)
- Ms 505. Manuscrits de Georges Guierre (Jack Rogi) : "Notre aviation maritime pendant la guerre" ; "Souvenirs de la brigade des fusiliers marins".
- Ms 506. "Mesures et proportions qui s'observent dans la construction des galères bastardes et galères ordinaires". "Estat de la dépense nécessaire pour l'entretien ordinaire et extraordinaire d'une galère pendant une année". "Table de la distribution des vivres aux galères..." "Tarif de toutes les natures de bois et marchandises qui sont nécessaires pour les constructions, radoubs, armement et rechange des galères de Sa Majesté pendant la présente année 1682..."
- Ms 507. Huit dessins coloriés se rapportant aux bagnes.
- Ms 508. Agenda de Paul Chack pour l'année 1924.
- Ms 509. Artillerie de Marine : résumé de pyrotechnie signé "Charlot Eugène", s.d., (XIX^e s.)
- Ms 510. Album de photographies sur l'Indochine (1902).
- Ms 511. Cours de navigation et de pilotage, journaux de navigation et de comptes... (1747-1749).
- Ms 512. Subsistances de la Marine, registre des décisions de l'administrateur (6 février - décembre 1818).
- Ms 513. Voyage au pays des Bagas et dans le rio Nunez en avril 1885, par André Coffinières de Nordeck, commandant *Le Goëland*.
- Ms 514. "Estat du roy pour les armemens des vaisseaux de chaque rang..." Toulon, s.d., (vers 1720).
- Ms 515. "Rapport et projet de règlement sur l'administration et la police des chiourmes" (1813).
- Ms 516. Idées d'un marin sur les avantages que présenterait un collège de Marine établi à Port-Louis, (vers 1820).
- Ms 517. Journal du vaisseau *Les Droits de l'homme*, 26 frimaire - 22 nivôse an V (16 décembre 1796 - 11 janvier 1797).

- Ms 518. "Liste générale des officiers de la Marine en 1752" et "Etat de la Marine, mars 1752".
- Ms 519. Affiche (1698) et autres documents sur la pêche à la morue. (1821-1849).
- Ms 520. Dessins originaux de Marko, peintre de la marine (guerre du Golfe, 1991).
- Ms 521. "Instruction sur les traittes", s.d., (vers 1776 ; quelques additions postérieures, de 1778).
- Ms 522. Recueil des différents détails des manoeuvres d'un vaisseau... appartenant au chevalier de Lyle, lieutenant de vaisseau au département de Toulon, MDCCLXXVIII.
- Ms 523. "Album de dessins à Roger de Harven, 1888 (Liverpool)". Collection de dessins de navires de commerce de différentes nationalités (France, Grande-Bretagne, Hollande, Allemagne, Italie) poursuivie jusqu'aux années 1930.
- Ms 524. Atlas pour servir à la relation du voyage au Pôle boréal, sur la frégate la *Syrène*, par Fréminville, officier des vaisseaux.
- Ms 525. Catalogue des livres de la bibliothèque du ministère de la Marine et des colonies, s.d., (vers 1826).
- Ms 526. Journal de bord spécial aux aspirants de l'Ecole d'application, (janvier-avril 1907).
- Ms 527. "Livres de traite à la cotte d'Or du navire l'*Aimable Thérèse*, capitaine Villeneuve» (1771-1772).
- Ms 528. Règlement des avaries survenues au navire la *Plaine de Fonds*, capitaine Grandin (1788-1789).
- Ms 529. Service central des phares. Mission en Angleterre pour l'étude du balisage et de l'éclairage maritime, par Degrand (1854).
- Ms 530. "Dîner de leurs Majestés, 19 juillet 1858", menu.
- Ms 531. Deux gouaches originales signées "Al Bertrand", représentant des officiers de Marine.
- Ms 532. "Voyage aux Isles de Saint-Pierre et Miquelon" (1763) : un cahier de dessins légendés par Joulin de Courval.
- Ms 533. Mémoire général sur la province des Evêchés et la Lorraine, le Barrois compris (vers 1754/1766).

- Ms 534. Forfait (Alexandre, 1793-1847), Considérations sur la défense des côtes de France, La Fère, 30 janvier 1843.
- Ms 535. Vie des principaux officiers de marine français jusqu'au règne de Louis XV.
- Ms 536. "*Huilés de différentes villes maritimes tirés du livre anglois, 1767*", aquarellés. - 1, Gravelines. 2, Calais. 3, Ambleteuse. 4, Dieppe. 5, Cherbourg. 6, Brest. 7, Lorient. 8, Port-Louis. 9, Rochefort. 10, Saint-Martin-de-Ré. 11, Bayonne. 12, Marseille. 13, Toulon. - *Petits plans calques*. 14, Lille 1766 : porte Notre-Dame. 15, Metz 1551, tiré de l'*Histoire de France* du père Daniel. 16, Ville maritime n.i. - *Grands plans sur papier*. 17, "Plan de Nieuport 1703". 18, "Carte de la coste du Boulonnais depuis le cap de Blanc-Nez jusqu'à Etaples" (1767). 19, "Plan d'un port projeté sur la coste de Normandie au village appelé Port-en-Bessin [...] joint à la lettre de M. de Saint-Pierre du 31 octobre 1749". 20, "Projets sur le port du Havre relatifs au mémoire dressé le 26 février 1750" par Decaux. - *Grands plans calques*. 21, "Brest 1788. Travaux militaires de la Marine [...] Conforme à la copie envoyée à la Cour le 7 avril 1788. De Blavau". 22, "Carte des environs de Bayonne". - *Plans et légende du fort de la Malgue et de Sainte-Catherine de Toulon : année 1768*. 23, Légende. 24 à 27, 4 plans calques. 28, "Plan et environs du fort Saint-Philippe en l'isle Minorque. Profil du fort Saint-Philippe d'après une carte gravée en 1756".
- Ms 537. Mémoire de Lescallier et Forfait au comte de La Luzerne sur la Marine en Angleterre (1790).
- Ms 538. Recueil de mémoires et rapports sur l'expédition de Chine en 1900.
- Ms 539. Lettre de l'amiral Hue Quiéret aux villes de Saint-Valéry, Le Crotoy, Etaples, Boulogne et Calais : organisation d'un convoi pour aller "querir vins et autres marchandises es parties de Poitou et Xaintonge" (18 décembre 1339).
- Ms 540. "Etat des matières, armes et munitions pour la construction et l'armement des batimens de guerre de differens rangs» (XVIII^e s.)
- Ms 541. Règlement sanitaire de l'arrondissement de Saint-Malo, 21 brumaire an IX (12 novembre 1800).
- Ms 542. Projets de chartes-parties pour la pêche à la morue (Granville, vers 1743). 4 pièces.

- Ms 543. Statistiques sur la Martinique et Saint-Vincent, en français et en anglais (vers 1762). 3 pièces.
- Ms 544. Brouillon de texte sur la lutte d'influences franco-anglaise au Brésil (1819).
- Ms 545. Rapports de Freycinet et Beautemps-Beaupré à l'Académie de Marine sur deux mémoires d'A.J. Castéra demandant la formation d'une société des naufrages (1829 et 3 juin 1833).
- Ms 546. "Marine de France. Etat des bâtimens légers en 1785". Copie de 1855.
- Ms 547. Fragment de récit de voyage : de l'Amérique à Flores (Açores) et au Havre (1864) sur un voilier de commerce.
- Ms 548. Mémoire [de Francis Garnier] sur l'urgence de l'exploration du Mékong, approuvé par le vice-amiral Bonard (novembre 1864).
- Ms 549. Plans croquis, notes hydrographiques pris à bord de la canonnière *Lion* : Chine 1898, Mozambique 1901, Madagascar 1901-1902.
- Ms 550. "Ici et là. Ecrit par le cheik Mohammed el-Felfilleh le Syrien, ancien élève d'Achari" (vers 1914-1918). Texte de propagande en faveur de la Grande-Bretagne à l'intention des Egyptiens.
- Ms 551. Registre du matériel de la *Ville de Mulhouse* lors de son séjour à Dakar (16 octobre 1918 - 4 avril 1919).
- Ms 552. Travail incomplet sur l'histoire contemporaine de la Chine (vers 1931). 3 cahiers.
- Ms 553. Lettre de Chambaud, juge du Gabon, à un journaliste (7 avril 1886).
- Ms 554. Réponse fragmentaire à un questionnaire sur les pêches dans le département de Saint-Brieuc, signée Lebrun (12 juillet 1723).
- Ms 555. Compagnie des Indes : prise du *Jazon* (sic) par une escadre anglaise en 1745 (1745-1749). 10 pièces.
- Ms 556. Compte d'armement de la *Belle Flamande*, Dunkerque, 11 mai 1772 ; mémoire des débours faits [...] pour le nécessaire du navire la *Flamande*, Bordeaux (20 mai 1772).
- Ms 557. Table des lois relatives aux Eaux et Forêts (1789-1793)
Table des décrets relatifs à la Marine (1793).

- Ms 558. Devis d'armement du *Chéops* (1864). En allemand.
- Ms 559. Lettre du ministre au directeur général du dépôt : pose d'une plaque commémorative de l'expédition La Pérouse à l'île Maoua (28 février 1883).
- Ms 560. Météorologie : le dernier ouragan d'Aden. Des ouragans en général. Article non signé, Saïgon (1886).
- Ms 561. Note confidentielle pour M. Joseph Reinach, janvier 1918. Situation respective des forces anglaises et françaises sur la Méditerranée (4 août 1914 - 15 octobre 1915).
- Ms 562. Recueil de pièces diverses relatives à la Marine (1781-1938).
- Ms 563. Collection de documents relatifs à la Marine, 1651-1890, dont : registre des lettres de marque de Bayonne, 1803-1813. 20 pièces, 1 registre de 27 pages.
- Ms 564. Carte des épaves échouées devant Port-Louis à l'Île de France (décembre 1777).
- Ms 565. *Victor Schoelcher* : livre d'or 1975-1988, 1 cahier, photographies. (Versement de 1994, non communicable avant 2048 sans l'accord d'un conservateur).

P U B L I C A T I O N S

LIVRES ET REVUES REÇUS AU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL par Eric Ledru

- BOUCHON, Geneviève, *Albuquerque, le lion des mers d'Asie*, Editions Desjonquères, Paris, 1992. Prix international 1994, João de Castro.
- *Bulletin de l'Académie du Var*, 1993.
- FREMY, C.A. (C.R.), Raymond, BASILI, C.V. (R.) Georges, *De nouveaux noms sur la mer*. ACORAM, Paris, 1994.
- GIARD Michel, *Ouitrebam, d'une tempête à l'autre*, Charles Corlet, Condé-sur-Noireau, 1994.
- *Homagem a J.R. Dos Santos Júnior*, volume II, Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, 1993.
- LE DUC, Auguste (*Mémoires de*) planteur dans l'Océan Indien, *Galega*, 1827-1839, *Poivre*, *Desroches*, *Saint-Joseph*, 1842-1851, Texte établi et annoté par François Pourcelet. Publications de l'université de Provence, Aix-en-Provence, 1994.
- de FREITAS FERRAZ, Maria de Lourdes, *Dinamismo Cócio-Económico do Funchal na Segunda metade do século XVIII*. Instituto de Investigação Científica Tropical, Lisboa, 1994.
- *Marine*, n° 163, avril 1994. Editée par l'ACORAM.
- *Ibidem*, n° 164, juillet 1994.
- *Mémoire de Seine*, n° 14, hiver 93-94. Musée maritime fluvial et portuaire, Rouen.
- *Océanorama*, n° 22, juin 1994. Institut océanographique Paul Ricard, Marseille.
- Société des Cincinnati, *Le major L'Enfant, 1754-1825, l'architecte de Washington*, 1994.
- *The American Neptune*, Vol. 54, n° 1, Winter 1994. The Peabody Museum of Salem and Essex Institute.
- *The Mariner's Mirror*, Vol. 80, n° 2, May 1994, The Society for Nautical Research.
- *Ibidem*, Vol. 80, n° 3, August 1994, The Society for Nautical Research.
- *Tijdschrift voor Zeegeschiedenis*, Jaargang 13, Nummer 1, Mei 1994, Nedre-landse Vereniging voor Zeegeschiedenis.

OUVRAGES SIGNALÉS À LA RÉDACTION par Michel Vergé-Franceschi

Actes du colloque de Liverpool, tenu en mai 1993. **“La bataille de l’Atlantique (1939-1945), The 50th Anniversary international Naval Conference”**, edited by Stephen Howard and Derek Law, for the society of Nautical Research. Introduction de Philippe d’Edimbourg, éd. Lionel Leventhal Limited, Park House, 1 Russell Gardens, London, NW11 9NN. Ces Actes viennent d’être remarquablement publiés et toute information complémentaire peut être obtenue auprès de M. l’Amiral J. Kessler, qui représentait la France au sein de ce colloque international, ou auprès de son homologue britannique, David Brown.

Actes du colloque “Le débarquement à travers les âges”, Bayeux, 30 avril 1994, tenu sous la présidence de Raymond Triboulet et du Professeur René Pillorget. Les Actes peuvent être commandés par chèque à l’ordre du Comité du Débarquement, BP 402, 4 Rue du Bienvenu, 14 404 Bayeux Cedex, pour 110 F. (jusqu’en décembre 1994). Ils contiennent les onze communications suivantes :

- Pierre THIBAULT, maître de conférences à l’université de Paris X. *La conquête de l’Angleterre par Guillaume, duc de Normandie*.
- René PILLORGET, professeur émérite à l’université de Lille III. *L’Invincible Armada*.
- Lucien BELY, professeur à l’université de Paris XII. *Les projets de débarquement en Angleterre sous Louis XIV*.
- Philippe BONNICHON, maître de conférences à l’université de Paris-Sorbonne. *Les difficultés des opérations françaises de débarquement au cours de la guerre de l’Indépendance américaine*.
- Jean TULARD, membre de l’Institut, professeur à l’université de Paris-Sorbonne, directeur d’études à l’Ecole pratique des Hautes-Etudes, 4^e section. *Les projets de débarquement en Angleterre sous Napoléon*.
- Michèle BATTISTI, du Service historique de la Marine à Vincennes. *Le débarquement français en Crimée*.

- Mme ROUSSANNE, professeur, *Le débarquement franco-britannique à Gallipoli*.
- Général SAINT-HILLIER, Grand Croix de la Légion d’Honneur, Compagnon de la Libération. *Les débarquements à Bjervik et Narvik*.
- Philippe MASSON, professeur honoraire à l’Ecole de Guerre navale. *Les projets de débarquement d’Hitler en Angleterre*.
- Jean WATELET, conservateur en chef à la Bibliothèque nationale. *Le débarquement de 1942 en Afrique du Nord*.
- M. Patrick FACON, chargé de recherche au Service historique de l’Armée de l’Air. *La part des forces aériennes dans le débarquement de 1944*.

Actes du colloque “Les Flottes des Compagnies des Indes (1600-1857)”, Lorient, 4-7 mai 1991, V^e Journées franco-anglaises d’Histoire de la Marine, III^e Journées d’Histoire maritime et d’archéologie navale. Les Actes, rassemblés en ce moment par le Professeur Philippe Haudrère, seront publiés prochainement par le Service historique de la Marine (Vincennes).

Actes du colloque “Guerre et commerce maritime au XVIII^e siècle”, CERMA de Rochefort, t. 9, Jonzac, 1994. Communications de Jean Meyer (*La France et les Amériques, le grand commerce transatlantique*), Etienne Taillemite (*Marins et armateurs : la guerre des communications dans l’Atlantique*), Jean Tarade (*Pavillons neutres et spéculation internationale pendant la guerre d’indépendance américaine*), Raymonde Litalien (*L’expansion du territoire de commerce et des conflits armés en Amérique du Nord sous l’Ancien Régime*), Paul Butel (*Guerre et commerce vus de Bordeaux au XVIII^e siècle*), Josette Pontet (*Guerre et commerce vus de Bayonne au XVIII^e siècle*), Gilbert Bodinier (*Les officiers de l’armée et de la marine à l’époque de la guerre d’Amérique*).

Actes du colloque international “Ville et révolution française”, tenu à Lyon en mars 1993, publié sous la direction de Bruno Benoit, Institut d’études politiques de Lyon, Presses universitaires de Lyon, 1994. A noter plusieurs communications sur le *Marseille révolutionnaire (1793)*, sur *Toulon révolutionnaire*, sur les *violences urbaines dans les Mascareignes*. Il nous est agréable de féliciter Bruno Benoit pour la qualité et la rapidité de publication de ces Actes.

COMPTES RENDUS

BAIXE (Jacques-Henri), *Les naufragés du Yoma*. Chez l'auteur. L'ouvrage peut être directement commandé au Dr Baixe, membre du conseil d'administration de la CFHM, 53 F, port inclus.

■

BALARD (Michel), **HOCQUET** (J.-C.), **HADZIIOSSIF** (J.) et **BRESC** (H), *Le transport des denrées alimentaires en Méditerranée à la fin du Moyen Age*, rapport tout à fait remarquable ; edited by Klaus Friedland, in *Maritime food transport*, Böhlau Verlag, Köln, Weimar, Wien, 1994.

Michel Vergé-Franceschi

■

BARRETO (Augusto de Mascarenhas), *O português Cristovão Colombo, Agente secreto do rei Dom João II*¹, Editions Referendo, Lisbonne, 1988, 613 p.

La clé de voûte de cet ouvrage volumineux est le décryptage du sigle cabalistique que le Grand Amiral utilisait comme signature, à l'exclusion de toute autre, y compris dans sa correspondance avec son fils :

.S. .S. .S.
X M Y
: XPOFERENS.

Ce véritable travail de Bénédictin qui a demandé à son auteur pas moins de quinze ans d'un long cheminement, notamment dans le labyrinthe des us et coutumes de la Cabale, a abouti à la traduction suivante : "*Fernandus encifer copiae pacis juliae (cum) Isabella sciarra camara mea soboles cubae (sunt) – Zarco.*"²

En d'autres termes, le découvreur de l'Amérique s'appelait, en fait, Salvador, Fernandes, Zarco. Il était né (d'une liaison entre l'infant du Portugal D. Fernando avec Isabella Fernandes Zarco, fille du célèbre João Gonçalves Zarco (?-1421) qui découvrit l'île de Madère en 1419) dans le village de la province portugaise d'Alentejo qui a nom Cuba et fut baptisé dans l'église de Guadalupe de la ville voisine de Serpa.

Demi-frère de la reine Leonor, il aurait été chargé par son beau-frère et son cousin, le roi Jean II (1455-1495) de se rendre, sous un pseudonyme (sa grand-mère ayant nom Colonna, il choisit celui de Colon), auprès des Rois Catholiques qui – sur le point d'expulser définitivement les Maures de la péninsule, allaient pouvoir se consacrer aux découvertes maritimes – et de les inciter à faire cap à l'Ouest et non à l'Est où les Portugais entendaient consolider leur mainmise sur la route des épices.

Cette thèse qui fait preuve d'une incontestable homogénéité et fourmille de faits qui la crédibilisent a été plutôt

froidement accueillie au Portugal à la veille de l'Expo 92 de Séville.

Janina Klawe, professeur à l'université de Varsovie où elle est responsable de la chaire des cultures et littératures portugaise et brésilienne a, sur le champ, déclaré qu'elle la considérait "*absolument irréfutable*" et demandé, à maintes reprises mais en vain jusqu'ici, à l'Académie portugaise d'Histoire d'organiser un débat public sur ce sujet.

A l'heure actuelle, près de deux dizaines de professeurs et historiens de nationalités diverses et quatre spécialistes de la Cabale ont publiquement affirmé que la décodification du sigle leur paraissait indiscutable.

Le docteur Manuel Luciano da Silva, de Bristol (Rhode Island), de son côté, a recensé pas moins de quinze documents qui, en plus du sigle cabalistique, comportent, de la même main, le monogramme suivant :

qui est, de toute évidence, un paraphe formé de l'imbrication des trois lettres S, F et Z, c'est-à-dire des initiales de Salvador, Fernandes, Zarco.

SALVADOR FERNANDES ZARCO

L'éditeur britannique Mac Millan a, il y a quelques mois, mis sur le marché de Grande-Bretagne 90 000 exemplaires de cette thèse traduite en anglais par Reginald A. Brown et autant aux Etats-Unis.

La traduction française se fait attendre.

François BARADEZ

1. *Le portugais Christophe Colomb, agent secret du roi Jean II.*

2. Fernando, duc de Beja, lié (à) Isabella Sciarra Câmara (sont) mes géniteurs de Cuba – Zarco.

■

BASSOT (Pierre), *En chasse pour le Roy, avec les hommes du "Malin", cotre de guerre, 1781-1786*. Imprimerie de la Marine à Houilles, février 1994 ; 224 pages, 58 illustrations dont 10 portraits et 19 plans et cartes. Chez l'auteur : 6 rue Racine, 78000 Versailles ; 120 F.

Ancien du croiseur léger *Le Malin*, ayant fait paraître l'histoire de ce bateau sous le titre *Une vie de Malin – Mémoires d'un croiseur léger, 1931-1979* (éditions du Pen-Duick/Ouest-France), l'auteur a eu la curiosité de savoir ce qu'était et ce qu'avait fait le premier *Malin* de notre marine. De cette curiosité est né "*En chasse pour le Roy sur un cotre de guerre*".

150 tonneaux, 18 canons de 6, 150 hommes armés en guerre, 100 en paix, construit et armé à Dunkerque en 1781, perdu corps et bien à l'ouvert du Golfe de Gascogne alors qu'il venait d'appareiller de Brest pour la station d'Afrique en division avec la *Junon*, la *Cérès* et leur ravitailleur la gabare *Dor-*

dogne, le *Malin* par ses caractéristiques, son gréement (modifié en brick en 1784, mais rangé comme corvette dans l'état de la Marine royale en 1785), et ses activités est un exemple parfait des multiples services qu'ont pu rendre ces petits bâtiments à la fin de la guerre d'Indépendance américaine (en escortes de convois ou en découvertes) et dans les stations lointaines (Cayenne, Surinam, Côte d'Afrique : liaisons, présence, chasse aux négriers, etc...)

Très documenté, le récit de Pierre Bassot est très vivant avec de nombreuses citations. Tel quel cet ouvrage est un document de valeur pour le *Malin* et un très bon document d'ambiance pour le situer dans la marine de l'époque. Un petit regret : manque un index des personnalités et bâtiments cités.

R. FRÉMY

■

BLÉMUS (René), *Les derniers corsaires de la Manche*. Editions Ouest-France, Rennes, mai 1994, 170 p.

Pour le Français, le corsaire est généralement auréolé d'une légende : il est l'archétype du "Faible" vainqueur du "Fort". Cette histoire de la "Petite Course" en Manche de 1793 à 1813 est des plus instructives car elle remet les choses en place. Ces corsaires ne viennent à la course que parce qu'ils ne peuvent plus naviguer ailleurs et que leurs armateurs ne peuvent plus chercher fortune dans le commerce maritime. Avec des lettres de marque données très souvent avec indulgence, ils utilisent de tout petits navires : pour un *Furet* de 20 mètres de long et 4 obusiers,

combien de *Lévrier* de 6 tonneaux de jauge, 10 hommes, 6 pierriers, ou de *Risque-tout* de 25 pieds de long (8 m. !), 12 tonneaux, 15 hommes et 2 petits canons ? Des ports bretons et normands, de l'Artois ou des Flandres, ils appareillent pour de courtes sorties vers les côtes d'Angleterre : des "coups de peigne" où ils espèrent surprendre un brig marchand anglais isolé.

Il y eut bien sûr d'heureux coups comme celui de la *Jeune Emilie* qui, en 1793, ramène au port un navire hollandais estimé à 700 000 francs. Il y eut aussi de hauts personnages qui se sont enrichis par des détournements sur les saisies de marchandises (Bernadotte par exemple, pour 700 000 francs et bien sûr Talleyrand, mais pour 354 000 seulement). Mais pendant ces vingt années de guerre, la Caisse des Invalides de la Marine de Saint-Malo n'a reçu que 2 millions de francs sur les prises. Dans le même temps, la flotte de commerce anglaise est passée de 16 728 unités en 1795 à 24 000 en 1810. En 1809, la "Petite Course" n'avait enlevé que 48 navires sur les 3 762 ayant fréquenté les eaux britanniques. En Angleterre, les taux de prime d'assurance vont baisser de 25 % en 1792 à 6 % et ne cesseront de diminuer à partir de 1810 : la "Petite Course" est un facteur de risque à ranger tout au plus comme une aggravation des accidents dits de fortune de mer. Quant au bilan humain, il est bien triste : plus de la moitié des équipages de la "Petite Course" se retrouvera sur les pontons anglais.

Conclusion (p. 156) : "*Les corsaires se sont épuisés en vains combats, en captures qui ressemblaient à des victoires mais qui n'étaient en réalité que les résultats d'un*

petit vol à la tire dans le grand marché britannique."

Edifiant ! Kersaint l'avait bien vu, qui avait demandé à la tribune de l'Assemblée législative la suppression pure et simple de la course.

R. FRÉMY

■

CINCINNATI (Commission d'Histoire des), *Un siècle de souveraineté française en Louisiane (1673-1763)*. Paris, 1994.

"Ce royaliste qui donna un empire à la République", dit un jour, de Lyautey, la princesse Bibesco.

Paraphrasant cette citation, on pourrait affirmer qu'une douzaine d'explorateurs, chefs de guerre, gouverneurs et administrateurs, presque tous marins, donnèrent, au-delà de l'Atlantique, un vaste empire à la Couronne française. En hommage à celui qui en fut l'inspirateur, Louis XIV, il reçut le nom de Louisiane. Ce territoire, traversé de part en part, des Grands Lacs à son embouchure, par le Mississippi, représentait à la fin du XVII^e siècle et pendant la plus grande partie du XVIII^e, une superficie voisine du tiers de celle des Etats-Unis d'aujourd'hui, quinze fois celle de l'Etat qui porte actuellement son nom. Avec le Canada et l'Acadie, l'ensemble constituait La Nouvelle France.

En 1673, débutent les premières et délicates reconnaissances de l'embouchure du fleuve, par le Père Marquette, Louis Joliet et Robert Cavelier de La Salle. Ce dernier, victime de la maladie et de l'hostilité des autochtones, meurt dramatiquement le 16 mars 1687.

C'est un Dieppois, Pierre Le Moyne d'Iberville, qui prend le relais. Le 4

mars 1699, après avoir identifié le fleuve, planté une croix et hissé les fleurs de lys, il prend possession de cette terre "au nom du roi". Il y établit des forts et fait venir de France les premiers colons. D'Iberville est toujours considéré comme le Père de la Louisiane dont il porta le titre de Commandant.

C'est l'un de ses frères cadets, Jean-Baptiste, plus tard seigneur de Bienville, qui lui succéda. Il devait consacrer sa vie à la Louisiane dont il fut à deux reprises gouverneur. La création de la capitale, La Nouvelle Orléans, où se dresse toujours sa statue, fut son œuvre. Grâce à lui et à ceux qu'il fit venir ou qui le rejoignirent spontanément¹, qui introduisirent sur ces terres chaudes et humides, le coton, l'indigo, le riz et le maïs, la colonie connut un large essor économique.

Mais, ce succès avait provoqué des jalousies. Des intrigues de Cour obligèrent Bienville à démissionner.

Au désastreux traité de Paris de 1763, mettant fin à la Guerre de Sept Ans, Louis XV dut céder aux Anglais la rive gauche du fleuve. La rive droite sera laissée à l'Espagne, trois ans plus tard, en exécution des clauses secrètes du Pacte de Famille.

Les Louisianais prirent très mal cet abandon. Ils se révoltèrent contre le premier gouverneur espagnol qui dût s'enfuir précipitamment et, en 1769, à la suite d'une nouvelle rébellion, plusieurs colons furent exécutés.

Dès la proclamation d'Indépendance Américaine, en 1776, les Français de Louisiane, renforcés par la présence des Acadiens, soutinrent les Insurgents en s'emparant, les uns après les autres, des forts anglais de la rive gauche du Mississippi.

Quant à l'Espagne, elle supportait difficilement les charges financières de sa colonie américaine et redoutait la proximité de tribus indiennes turbulentes.

En France, la Convention s'était intéressée à la Louisiane. Après la Paix d'Amiens, Bonaparte tourna aussi son regard vers ce pays dont lui parlait Joséphine. Il chargea Bernadotte, puis le futur maréchal Victor d'y conduire une expédition. Mais Jefferson désapprouvait ce projet. Qu'elle vienne d'Angleterre, d'Espagne où même de France, la domination étrangère était rejetée par la jeune république américaine. Bonaparte le comprit et n'insista pas. D'autant plus que les hostilités avec l'Angleterre reprenaient sur mer.

Après avoir échangé la Toscane contre les possessions espagnoles de Louisiane, avec le roi Charles IV, le 30 novembre 1803, il céda, trois semaines plus tard, ce territoire à Monroe, contre la somme de 80 millions de francs !...² Son attention se portait alors sur l'invasion de l'Angleterre qu'il fallait financer.

Trois siècles sont passés depuis la conquête française. La souveraineté de notre pays y dura un peu moins de cent ans, mais la francophonie y est toujours présente et active. Depuis 1968, l'État de Louisiane est officiellement bilingue. Ses monuments et ses sites – dont le Vieux Carré français à la Nouvelle Orléans – témoignent de la fidélité de ses habitants à la "mère patrie". Son étendard porte en son centre un pélican, du nom du navire qui en 1704 débarqua, à proximité du grand fleuve, vingt six jeunes bretonnes, saines et fortes, mères des premiers louisianais.

Jean du MOULIN DE LABARTHÈTE
Commission d'Histoire
des Cincinnati de France

1. Notamment les Acadiens, Français eux aussi d'origine, établis au début du XVII^e siècle sur les terres situées au nord-est du Canada. Ils en furent chassés par les Anglais, après le Traité d'Utrecht. S'évadant des geôles britanniques entre 1755 et 1765, ils gagnèrent la Louisiane, après une odyssée dramatique.

2. Les États-Unis ne payèrent à la France que 60 millions de francs.



CINCINNATI (Commission d'Histoire des). *François-Marie d'Aboville* (1730-1817). Paris, 1994.

François-Marie d'Aboville a marqué l'armée française à une époque charnière, entre l'Ancien Régime, la Révolution et l'Empire. Son action a été déterminante dans la dernière grande victoire de la monarchie et, dix ans plus tard, dans la première grand victoire de la Révolution. Il fut la plus grande figure de l'artillerie entre Gribenval et le maréchal Valée.

Issue d'une très ancienne famille originaire de Normandie, François-Marie naquit à Brest le 23 janvier 1730 de Bernardin, écuyer, chevalier de Saint Louis, commissaire provincial et de dame Marie-Anne de Bonnemetz, son épouse.

Surnuméraire au corps royal de l'Artillerie, à 14 ans, François-Marie fut nommé officier pointeur titulaire et aide de camp du lieutenant-général d'Aboville. Il reçut son baptême du feu (1745) pendant la campagne de Flandre du maréchal de Saxe. A Fontenoy (1745), il put apprécier le bon emploi de l'artillerie, à l'époque du "système Vallière" (à l'exception de 12 pièces de canons "à la suédoise"). En 1747, il se trouva à la bataille de Lawfeld. Nommé commissaire extraordinaire (1751), il

est envoyé sur les côtes de Flandre et de Picardie, au parc d'artillerie destiné à une expédition en Angleterre (1755-1756). Capitaine en second (1758), il fait la campagne d'Allemagne (1759-1762) et participe au siège de Munster (1759). Capitaine en premier (1765), affecté au Régiment de la Fère, il épouse le 15 mars 1771 Gabrielle de Vraines d'où trois enfants.

Promu chef de brigade (1776), puis lieutenant-colonel (1776), il est envoyé à St Malo en 1779 pour y commander une base de départ d'expédition d'unités d'artillerie, vers les Antilles Françaises, l'Angleterre et l'Amérique du Nord.

La décision d'envoyer un corps expéditionnaire pour aller porter secours aux "insurgents" avait été prise par le Roi et Vergennes.

Le commandement de cette expédition fut confié au lieutenant-général de Rochambeau. Celui de l'artillerie du corps expéditionnaire à d'Aboville, promu colonel (1780). L'artillerie était fournie par le 2^e bataillon du Régiment d'Auxonne, avec 6 compagnies de 54 hommes.

Le convoi, sous les ordres du chef d'escadre de Ternay, transportant les 5 500 hommes de Rochambeau et son artillerie, quitta Brest le 2 mars 1780 et arriva à Newport le 11 juillet 1780. L'artillerie participa en mars 1781 avec 150 hommes à une opération sur les côtes de Virginie, puis en juin 1781, le corps français entreprit un long déplacement à travers le Connecticut, la Pennsylvanie en passant par Philadelphie et le Maryland, jusqu'à Yorktown, où les Anglais étaient retranchés sous les ordres de Cornwallis.

Une dizaine de pièces venues des Antilles et servies par un détachement

du Régiment de Metz vinrent renforcer l'artillerie de d'Aboville. Le 28 septembre 1781, Yorktown est investie. Le 19 octobre, la capitulation fut signée, ainsi que la reddition des places de Yorktown et de Gloucester par les Anglais. D'Aboville fut récompensé de ce haut fait d'armes par une promotion au grade de brigadier d'infanterie.

Après un détour par l'Amérique méridionale, d'Aboville rentra en France en avril 1783. Nommé (1785) directeur de l'Artillerie à La Fère, il fut promu maréchal de camp le 9 mars 1788. Nommé inspecteur général de l'Artillerie le 1^{er} avril 1791, il travailla sans relâche à la réorganisation de son Arme. Réclamé à la déclaration de guerre (20 avril 1792) par le maréchal de Rochambeau, commandant de l'Armée du Nord, pour prendre le commandement de son artillerie, d'Aboville ne resta que trois mois à ce poste. Le 7 septembre 1792, il était promu lieutenant-général et commandant d'Artillerie de l'Armée de la Moselle.

L'affaire de Valmy (20 septembre 1792), a été menée par deux généraux :

- Dumouriez, commandant en chef de fait avec le général de Hangest, comme commandant de son artillerie.

- Kellermann, commandant l'Armée de la Moselle, avec comme commandant de son artillerie d'Aboville, avec comme adjoint Sénarmont.

Le 29 mars 1793, d'Aboville est nommé commandant en chef par intérim de l'Armée de la Moselle. Mais il ne reste à cette fonction qu'un mois, remplacé par Houchard. En tant que noble, il est suspendu le 30 juillet 1793, et incarcéré à la prison de Soissons le 1^{er} novembre. La chute de Robespierre et l'avènement de la Convention thermidorienne amènent sa libération et sa réintégration comme

général de division le 2 décembre 1794 après 13 mois de prison. Après un passage à l'Armée de Sambre-et-Meuse, il fut nommé à nouveau inspecteur général de l'artillerie et président du Comité central d'artillerie (1798).

A l'avènement du Consulat, Bonaparte le nomme premier inspecteur général de l'artillerie (1800), sénateur (1802) et vice-président du Sénat (1803). Admis à la retraite le 8 décembre 1802, il fut promu officier de la Légion d'honneur (1803), puis grand officier (1804).

Nommé par décret impérial Gouverneur de la Place de Brest en 1807, à 77 ans, Comte d'Empire en mai 1808, il est nommé en 1809, commandant de la division de gardes nationales de réserve à Bruxelles. Sous la Restauration, Louis XVIII le fait commandeur de Saint Louis (1814), Pair héréditaire puis grand croix de Saint Louis (1817).

Le 1^{er} novembre 1817, François-Marie d'Aboville s'éteignit à Paris, âgé de 87 ans.

Gérard de la MARDIÈRE
Président de la Commission d'Histoire
des Cincinnati de France

■
COUTEAU-BÉGARIE (Hervé) (Sous la direction de), *L'évolution de la pensée navale*, tome IV. Economica, Paris, 1994, 232 pages, 200 F.

Cet ouvrage collectif publié par l'Institut de stratégie comparée sous les auspices de l'Ecole pratique des Hautes études et du Centre d'analyse politique comparée de l'université de Bordeaux présente neuf études sous les signatures respectives de J. Pagès, E. Ferante,

A. Mangin, E. Taillemite, R. Monaque, M. Motte, B. et J.-P. Colson, L. Wedin et E. Withol. Ces études ont comme lien entre elles le désir de faire émerger quelques aspects de la pensée navale à certaines époques (En Europe au XVI^e siècle et au début du XVII^e, principalement à Venise et au Portugal), ou dans certains pays sur une plus longue période (Hollande) ou à l'époque contemporaine (Suède, Finlande, influence de Castex, Daveluy et Darrieus) ; soit encore sous l'influence de certains personnages (ici Paixhans, l'amiral Aube, Mahan et son influence sur la Marine française). en outre, elles ont en commun de montrer comment ces diverses pensées navales ont pu être à l'origine, ou contribuer au soutien, de programmes navals adaptés au pays dans lequel elles étaient exprimées ou introduites.

R. FRÉMY

■
COUTEAU-BÉGARIE (Hervé) (Sous la direction de), *Aspects du désarmement naval*. Economica, Paris, 1994, 257 pages, 200 F.

Ouvrage collectif publié sous l'égide de l'Institut d'histoire de la Défense et du Centre d'analyses politique comparée de l'université de Bordeaux. Précédées d'un propos d'Hervé Couteau-Bégarie plaidant pour une "Histoire du désarmement naval", sont ici présentées neuf études. Certaines traitent d'accords peu ou pas connus :

- Accords de l'Antiquité (étude de Jean Pagès).

- Traités de 1814-15, équilibre européen et "Pax Britannica" (par Bernard Lutun).

- Cas singulier de la mer Caspienne (Traités de Tiflis (1814) et Tourlamançai (1828), de Moscou (1921), accords

de 1992, présentés par Hervé Couteau-Bégarie).

- Neutralisation des mers lointaines à la fin du XIX^e siècle (mer de Chine en 1870 et en 1894, étude jusqu'à présent inédite de Johannès Tramond).

- Traité de Portsmouth (1905) entre Japon et Russie (aspects navals commentés par Jacques Laurent).

- Dilemme des relations anglo-allemande de 1905 à 1914 exposé par le CV Brézet.

Les deux autres études s'attachent aux perceptions allemande et française des grands traités de l'entre-deux guerres, le sujet étant présenté par le CV Werner Rahn pour "La marine allemande et le traité de Versailles de 1919 à 1933", et par le Docteur Hannsjörg Kowark, de l'université de Fribourg, pour "La marine française et la conférence de Washington (1921-1922)".

S'il y avait une philosophie générale à tirer de cet ensemble de textes c'est que les traités et accords de désarmement ont bien souvent généré l'effet pervers d'être un aiguillon pour la recherche des moyens, dans le domaine des armes et celui de la construction navale, pour arriver à les tourner.

R. FRÉMY

■
CUNAT (Charles), *Histoire de Robert Surcouf, capitaine de corsaire, publiée d'après des documents authentiques*, première réédition de l'édition de 1842, la Découverte, Rennes, 1994 ; 190 F.

Les travaux d'histoire maritime sur la course, les corsaires et les Bretons principalement, de Charles Cunat, lui-même ancien officier de la marine royale, sont fort connus et demeurent tou-

jours fort appréciés. Il faut féliciter Yves Salmon, jeune éditeur rennais, qui entreprend la réédition de ces ouvrages, aujourd'hui introuvables, dont nous signalons plusieurs ci-dessous.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

■
Découvertes européennes et nouvelle vision du monde (1492-1992), publication de la Sorbonne, Paris, 1994, série internationale 44, Institut d'Histoire des relations internationales contemporaines.

Remarquable série de communications parmi lesquelles plusieurs émanant de membres d'honneur de la CFHM (Pierre Chaunu, *L'Amérique, une succession d'images*, Michel Mollat du Jourdin, auteur de l'introduction du volume).

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

■
FERRIER (Jacques), *Pour en finir avec 1793 et revenir sur l'événement de Toulon*. Préface d'Etienne Taillemite. Plaquette de 127 pages éditée par l'auteur en 350 exemplaires au 4^e trimestre 1993 "pour être offerte aux amis et historiens de Toulon et de la Marine".

Ce petit ouvrage rassemble un avant-propos et sept études et documents sur des aspects particuliers de "l'événement de Toulon" du 28 août 1793 et sur divers faits curieux ou significatifs l'ayant précédé ou accompagné (Truguet à Cagliari, Vence à Tunis) et aussi sur la reprise de Toulon d'après les Mémoires de Napoléon (larges citations) et telle que la presse de l'époque a pu la rapporter. On y trouvera enfin une présentation bien intéressante de

ce personnage honnête et malchanceux que fut Puissant de Molimont nommé pour son malheur ordonnateur de la Marine à Toulon en avril 1793.

Dans ces textes écrits non sans humour on pourra trouver matière à réflexion sur les fautes dans l'exercice du commandement et la fuite des responsabilités dans des périodes troublées.

R. FRÉMY

■
FOURQUIN (Commandant Noël), RIGAUD (Philippe), *De la nave au pointu. Glossaire nautique de la langue d'Oc*, 270 F. + 30 F. port (à commander à N. Fourquin, 30 rue J.-L. Balzac F, 83500 La Seyne).

Le commandant N. Fourquin et M. Philippe Rigaud ont eu le courage de sacrifier plusieurs dizaines d'années à la lexicologie. Quelqu'ingrate que fut leur tâche, ils ne se lassèrent jamais et il est heureux, en même temps que juste, que leur travail leur ait valu le Diplôme, fort recherché, de l'Ecole pratique des Hautes Etudes, section (IV) Histoire et Philologie. Leur modestie, qui n'a d'égale que leur prudence, fait qu'ils livrent à l'impression seulement la partie lexicographique de leurs travaux. Ils renoncent à leurs introductions respectives, en raison de la longueur de l'ensemble ; ce sacrifice, sans doute méritoire, montre de leur part un désintéressement ascétique, et l'intelligence de ce qui sera le plus utile aux usagers ; je n'ose dire : aux consommateurs.

M. Rigaud a collecté et construit la terminologie nautique de la langue d'oc des origines au XVI^e siècle soit environ 1250 entrées. Le Commandant Fourquin donne environ 5000 entrées pour les périodes postérieures et sa compé-

tence de marin n'était pas de trop pour élucider la richesse de la langue.

Nous ne saurions enfin trop dire combien pareil travail survient à point pour étayer la tâche, encore plus complexe, de la refonte du grand *Glossaire Nautique* d'Augustin Jal. Le Commandant Fourquin d'abord, depuis vingt ans, Philippe Rigaud ensuite, participent à cette refonte avec dévouement et profit pour l'entreprise. Le Glossaire Occitan seconde si bien son grand frère - si j'ose dire - que, pour simplifier son utilisation, ils ont construit leur propre travail sur les mêmes normes que le nouveau "Jal" : donnant les définitions, justifiant les acceptions par des citations référencées et datées, proposant des étymologies seulement lorsqu'elles sont sûres ou vraisemblables, laissant percevoir l'évolution chronologique du sens des mots. Le travail est scientifiquement recevable et on reconnaîtra, en outre, aux auteurs d'avoir en leur introduction, éclairé un lecteur non averti sur les vicissitudes des graphies et des orthographes.

Bref, l'ouvrage que nous présentons est de ceux qui se recommandent par la richesse de l'information, la prudence de l'élaboration, la partie durable de son utilisation, le mérite, enfin de ses deux auteurs.

Michel MOLLAT DU JOURDIN
Membre de l'Institut et
de l'Académie de Marine

■
FRÉMY (Amiral), *De nouveaux noms sur la mer*, t. II. ACORAM.

Le tome II de ce remarquable travail vient de paraître. Il est disponible au secrétariat de l'ACORAM, 15 rue de Laborde, 75 008, Paris. (Prix 260 F., ou

590 F. les deux volumes, plus 50 F. d'envoi pour un volume, 57 F. pour les deux).

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

■
GABARET (Bernard), *Les Gabaret dans les armées navales du Roi*, juin 1994, plaquette de 31 p., chez l'auteur.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

■
GENET (Lucien), *Révolution Empire (1789-1815)*. Masson, Paris, 1994, 3^e édition mise à jour par Philippe Haudrière.

Très bonne synthèse universitaire.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

■
GUÉTAT (Gérald) et LEDRU (Eric), *Les cargos de la victoire - l'épopée des Liberty ship*, préface d'Etienne Taillemite, Editions S.P.M., Paris, 1994, 48 p., 28 x 20,5 à l'italienne, 74 photographies, 2 tableaux, 6 plans sommaires d'un Liberty ship et de sa machine à vapeur, 50 F.

Dans la vaste production d'ouvrages parus à l'occasion du Cinquantenaire du débarquement, ce petit livre s'attache à décrire le rôle décisif du transport maritime pendant la deuxième guerre mondiale. Jusqu'en 1941, les pertes subies dans l'Atlantique par les marines marchandes anglaises et neutres face aux sous-marins allemands sont telles qu'un programme de construction navale d'urgence doit être mis en place aux Etats-Unis. Ainsi commence une grande aventure industrielle pour donner aux Alliés la capacité de construire plusieurs milliers de cargos standardisés. Des

méthodes nouvelles de préfabrication et une impressionnante mobilisation de main d'œuvre vont faire basculer la bataille de l'Atlantique dès le mois de juillet 1943. Ainsi, les millions de tonnes de matières premières et de matériel sont acheminées d'abord en Grande Bretagne puis en Europe continentale, pour préparer et soutenir l'attaque des armées alliées jusqu'à la victoire de 1945. Dans la première partie de l'ouvrage, on assiste à la naissance et à la mise en place du programme de construction avec de nombreux détails sur les aspects techniques et humains qui conduisirent au lancement de près de trois navires par jour.

La deuxième partie est plus particulièrement consacrée à un Liberty ship au destin particulier, le *Jeremiah O'Brien*. Ce navire lancé en 1943 a traversé 4 fois l'Atlantique en convoi, puis a participé dès le 10 juin 1944 aux opérations devant *Omaha Beach*. Miraculeusement préservé à San Francisco, il a été confié par l'administration américaine à une association de vétérans. Après sa restauration, le *Jeremiah O'Brien* est le seul navire survivant de la flotte américaine du Débarquement à revenir sur les lieux en juin 1994. L'ouvrage, bien que très court, comporte de nombreuses illustrations inédites puisées aux meilleures sources ainsi que d'émouvants témoignages d'anciens marins présents sur le *Jeremiah O'Brien* pendant la guerre. On aurait aimé en savoir plus sur le devenir des milliers d'autres cargos construits entre 1941 et 1945, mais la qualité de sa documentation font de ce petit livre un excellent moyen d'approcher un aspect méconnu de la dernière guerre.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

GUÉTAT (Gérald) et LEDRU (Eric), *Yachting et progrès technologiques à Monaco, 1904-1914. Canots automobiles, glisseurs, hydroaéroplanes et yachting à voile. Dix années de révolutions industrielles et de vie mondaine. Quatre-vingt-dixième anniversaire*. Préface de SAS le Prince Rainier III, Yacht Club de Monaco, Monaco, 1994. 30 x 21 à l'italienne, 96 p., 111 photos, bibliographie. 100 F. (Diffusée par Yachting Heritage, 12, rue de Seine, 75006 Paris).

En avril 1904, Monaco devient la capitale mondiale d'une toute nouvelle activité de pointe : la compétition motonautique. La vitesse sur l'eau est alors porteuse des espoirs d'un monde en mouvement. Les expérimentations les plus audacieuses conduisent les coques à s'affranchir de la pesanteur. Bientôt les glisseurs puis les hydravions donnent à la Principauté le spectacle de la science maîtrisée. Monaco avait, la première sur le Continent, osé mettre sur pieds un meeting international de canots automobiles.

Les volontés conjuguées du Prince Albert I^{er} de faire de son pays la vitrine des plus étonnantes réalisations technologiques du temps, de Camille Blanc, le président de la Société des Bains de Mer, de retenir la clientèle du casino, de Georges Prade, véritable homme-orchestre, font de ces grandioses combats nautiques, au carrefour de l'automobile et de l'aviation en devenir, le creuset d'une nouvelle élite, d'une *motocratie* conquérante.

Concurrents allemands, américains, anglais, français, italiens, suisses, se pressent à ce rendez-vous. Toutes les grandes marques - Delahaye, Fiat, Mercedes... - assurent par leur présence une publicité remarquée par leurs perfor-

mances dans des épreuves très sélectives en un lieu au parfum d'exception et paré des plus vifs atouts de la modernité. Une guerre commerciale sans merci s'engage, en particulier entre marques allemandes et françaises. Commence ainsi une extraordinaire période d'innovations technologiques, aiguillonnée par la dramatisation des enjeux que permet le sport. Elle aura des retombées indiscutables sur la plaisance, la pêche et même la marine de guerre.

Pourtant, le développement parallèle de l'aviation allait guider les constructeurs de canots et les fabricants de moteurs vers cette nouvelle industrie et délaisser alors le motonautisme. Georges Prade le comprit et, soucieux de conserver le dynamisme de la vitesse acquise par la notoriété, lança dès 1912 les premiers rallyes d'hydravation centrés sur Monaco, conservant ainsi à la Principauté le rôle de catalyseur du progrès.

C'est à travers le témoignage de quatre "reporter-photographes" du temps - le Prince Albert I^{er} lui-même, C. Chusseau-Flavien, Jacques Enrietti et Maurice-Louis Branger - que les auteurs nous font revivre ces dix années exceptionnelles pour l'histoire des sciences mécaniques. Le choix de ces cent photos, parmi une masse de plus de 3 500 documents consultés, éclaire remarquablement l'époque, faite de paris enthousiastes sur l'avenir.

Personne n' imagine alors que, bientôt, cette élite si heureuse d'apporter son message de progrès au monde, allait être sacrifiée dans la boue des tranchées en utilisant ces outils de la technique qu'elle avait forgée avec passion.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

Nota : Cet ouvrage est aussi le catalogue d'une exposition qui s'est tenue au Musée océanographique de Monaco en septembre dernier. Elle sera présentée dans d'autres pays européens et aux Etats-Unis.



GUILLLOTIN DE CORSON (Amédée-Aimé), *Combours, son histoire, Chateaubriand*. Réédition, la Découverte, Rennes, 1994, 100 F.

Réédition de l'édition de 1899 présentée dans le *Bulletin de la Société archéologique d'Ille-et-Vilaine*, et publiée ici pour la première fois sous forme d'ouvrage. A lire par tous les admirateurs de Chateaubriand qui fut tenté, ne l'oublions pas, par une carrière (avortée) de garde de la marine à Brest.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI



HILLION (Daniel), *L'Atlantique à toute vapeur ou L'épopée du Ruban bleu*. Editions Ouest-France, Rennes, septembre 1993, album 26 x 28, 120 pages, 200 illustrations, 250 F.

L'auteur, journaliste d'origine, est un passionné des paquebots. Après son album *Paquebots* (Ed. Ouest-France, 1992), consacré aux plus beaux navires français de l'espèce, il offre aujourd'hui une histoire de la compétition qui, pendant plus d'un siècle, opposa dans une course à la vitesse sur l'Atlantique du Nord des compagnies prestigieuses comme la "Cunard" (Br), Collins (USA), Norddeutscher (à partir de 1897), Italia (It., dans les années 30 de ce siècle) et bien sûr la CGT, la "Transat" (issue de la CGM, et après une lente

remontée ; mais elle gagnait sur d'autres tableaux). La conquête du Ruban bleu - qui ne fut jamais qu'une épreuve officieuse issue de l'expression employée par un journaliste vers 1878 et pour laquelle il fallut attendre 1933 pour qu'elle fut dotée d'une récompense, le "Trophée Hales" - avait fini par prendre un tour quasi épique propre à passionner les foules : la lutte entre les paquebots *Queen Mary* et *Normandie* de 1935 à 1938 reste dans les mémoires. Les noms de *Mauretania*, (qui l'obtint une première fois en 1907 et le reprit en 1924), *Bremen*, *Europa* (qui devint *Liberty* après la deuxième guerre mondiale), *Rex*, sont aussi entrés dans la légende comme ceux des deux premiers navires à passagers le *Sirius* et le *Great Western*, qui établirent le premier record en 1838, respectivement 6,7 nds et 8,7 nds, bien loin des 15 nœuds atteints en 1875, des 20 en 1889, 25 en 1904, 30 en 1935 (*Normandie*), plus de 35 en 1952 (*United States*).

En fin de volume, un cahier de quatorze pages donne, sous la photographie de chacun des 106 paquebots ayant détenu le Ruban Bleu entre 1838 et 1990, leurs caractéristiques principales, leur durée de trajet d'Ambrose à Bishop's Rock (ou l'inverse), la vitesse réalisée et la date de l'exploit.

Les illustrations, judicieusement choisies (photographies, affiches, gravures, tableaux sont, pour *Normandie* ceux d'Albert Brenet, peintre de la Marine) donnent une bonne idée de l'aspect de ces paquebots et de l'ambiance que l'on pouvait trouver à bord.

R. FRÉMY



JAEGER (Gérard A.), *Forbin, la légende noire d'un corsaire provençal*, Glénat, Grenoble, mars 1994, 454 pages, 140 F.

Attaché de longue date à l'étude des corsaires, pirates flibustiers et sociétés d'exception, Gérard A. Jaeger ne pouvait manquer d'être attiré par la personnalité de Claude de Forbin. D'où, sous ce titre, une biographie de Forbin basée pour l'essentiel sur le texte original des Mémoires de Forbin qu'il a pu consulter dans une collection privée et qu'il a enrichie d'informations provenant de correspondances de son héros et de ses interlocuteurs, elles aussi conservées dans des collections particulières. Citant alors de larges extraits des *Mémoires*, notre auteur les a assortis de commentaires qui permettent de juger des actes et du caractère de l'homme en les replaçant dans l'ambiance du temps. On admet alors sans doute un peu mieux la façon dont il défendait ses chances auprès d'un ministre qui, il est vrai, le regardait souvent "dans un suroît brumeux". On comprend mieux aussi comment et pourquoi sa manière de conduire sa vie privée et celle de conduire les opérations qui lui étaient confiées avaient de quoi surprendre son entourage et ses supérieurs, même dans un temps où les personnages originaux et ceux imbus de leurs prérogatives, au combat comme ailleurs ne manquaient pas.

C.A.F.

Nota : Un lapsus a fait écrire à l'auteur, p. 169, que, en juillet 1690, les galères qu'attendaient Tourville étaient des galères de la Méditerranée. Non, les galères en question avaient toutes les quinze été construites à Rochefort entre l'automne 1689 et le prin-

temps 1690. Placées sous le commandement du chevalier de Noailles, ce sont elles qui seront employées le 5 août 1690 au débarquement de Teugnsmouth.



KOBURGER (Charles W. Jr.), *Franco-American Naval Relations, 1940-1945*, préface du contre-amiral H. Labrousse, Praeger, Westport, Connecticut, USA, London, UK, 1994.

Ce livre du Captain Koburger est le second consacré à un sujet qu'il connaît bien : la Marine française pendant la seconde guerre mondiale. Destiné au public américain et anglophone, il a été rédigé en puisant aux meilleures sources du Service historique de la Marine française, des archives de l'U.S. Navy, et de celles du *State Department*.

La majeure partie de l'ouvrage est consacrée à la période précédant le débarquement des Alliés en Afrique du Nord et à celle qui suivit cet événement.

L'auteur expose clairement, et avec une impartialité exemplaire, la réalité des faits, en usant de sources irréfutables, et en soulignant au passage la fausseté d'une propagande mensongère anti-française, d'origine britannique, et dont l'interprétation ne résiste pas à l'analyse.

Les relations navales franco-américaines sont divisées en trois périodes distinctes : de l'armistice de 1940 au débarquement en Afrique du Nord en 1942 (Opération *Torch*) ; pendant l'opération de débarquement ; et enfin tout au long des années de coopération pour poursuivre la guerre en Europe et dans le Pacifique, tout en aidant la France à reconstruire sa Marine.

Pour la première période l'auteur décrit avec une grande précision l'état

de la Marine française jusqu'en 1942 ainsi que les préparatifs de l'intervention américaine en Afrique du Nord dont les plans furent préparés à partir d'octobre 1941, c'est-à-dire six semaines avant l'attaque japonaise de Pearl Harbour. Il analyse les accords Murphy-Weygand, le stationnement des consuls américains en Afrique du Nord, et toute la préparation psychologique de l'opération. Une attention particulière est apportée à la situation dans les Antilles françaises où les unités navales françaises étaient étroitement surveillées. Les autorités américaines étaient persuadées qu'elles allaient appareiller pour Dakar.

Après une courte étude des événements navals de l'opération *Torch*, qui constitue la seconde période, et dans laquelle l'auteur rend hommage aux officiers et aux équipages des navires français pour l'honneur, le courage, la discipline, et la détermination dont ils firent preuve au combat, on arrive à la troisième période avec l'arrivée à Alger du général de Gaulle, et la création d'un commissariat à la Marine. La construction des bases américaines en Afrique du Nord ne se fit pas sans de nombreuses frictions entre les nouveaux alliés, et l'auteur décrit avec de nombreux détails ces nouvelles relations entre les deux marines. La coopération, qui se traduisit du côté américain par la cession de navires et d'équipements, fut pour l'auteur, un véritable succès en permettant à la Marine française de participer aux nombreuses opérations qui précédèrent l'effondrement du III^e Reich. A la fin de la guerre, la France possédait 400 000 tonnes de navires de guerre.

En conclusion, l'auteur estime que le débarquement américain en Afrique

du Nord constitua le tournant décisif des relations navales franco-américaine. Avant cet événement elles étaient quasiment nulles, ou filtrées par les britanniques avec tous les inconvénients, découverts plus tard, d'une propagande tendancieuse et inexacte. Dès la fin de la guerre ces relations directes s'améliorèrent constamment, et prirent la forme que l'on connaît aujourd'hui.

H. LABROUSSE



LANQUETOT (André), "Claude Bretel, marquis de Lanquetot, chef d'escadre des armées navales de Sa Majesté (1658-1745)", in *Revue généalogique normande*, 1993, n° 43, 44, 46 et 48.



LASSAQUE (Jean). *Les contre-torpilleurs de 2 400 tonnes type "Jaguar"*. Marines Edition et Réalisations, Bourg-en-Bresse, 1994. Album 215 x 276, de 144 pages, dont 13 de plans ; 140 photographies. 295 F (+ 25 F frais de port).

Consacré à l'historique et à l'étude technique des six contre-torpilleurs de la série des *Jaguar*, cet album est particulièrement intéressant en ce qu'il montre pour quelles raisons apparaît après la guerre de 14-18 ce nouveau type de navires de guerre, comment ils furent réalisés et quel usage on fit de ces précurseurs de la lignée des quatre séries de six contre-torpilleurs chacune, plus les deux *Volta*, mis en service à leur suite dans la dizaine d'années qui précéda la guerre de 1939-1945.

Mis en service le 1^{er}, le *Jaguar*, le 19 novembre 1926, et le sixième, le *Lynx*, le 13 novembre de l'année suivante,

étaient des bateaux rapides (Le *Tigre* 36,7 nœuds) mais de rayon d'action insuffisant. Ils tenaient bien la mer mais n'avaient que des qualités évolutives limitées. Trop chargés dans les hauts, c'étaient de grands rouleurs (25°, 8 à 10 secondes).

La première partie de l'album donne le détail de leur genèse commune et celui de leurs activités par unité : guerre civile d'Espagne 1936/38 ; division d'instruction de l'Ecole navale de 1936 à 1939 ; le sacrifice de deux d'entre eux, le *Jaguar* et le *Chacal*, à la fin de mai 1940 dans les opérations liées au "guêpier" de Dunkerque ; l'activité du *Léopard* au sein des FNFL ; la résurrection du *Tigre* saisi par les Italiens à Toulon, rendu à notre marine en octobre 1943 et qui, seul survivant de la série après la guerre, restera en service jusqu'en 1948.

Dans la deuxième partie de l'ouvrage le lecteur trouvera une étude technique donnant les caractéristiques et les plans détaillés de ces navires ainsi que les diverses modifications qui leur furent apportées au fil du temps, comme par exemple l'installation fin 39-début 40 (sauf sur la *Panthère*) d'un appareil de détection sous-marin anglais, l'"*Asdiv 128*" (devenu appareil "*Alpha*" dans notre marine).

Cet ouvrage sera une bonne source de références pour l'historien cherchant à connaître ces bâtiments à la silhouette élégante qui, malgré des défauts de conception, surent se montrer utiles et braves tandis que la constatation de leurs insuffisances sera mise à profit pour assurer la qualité de leurs vingt-six successeurs.

R. FRÉMY

LECALVÉ (Franck), est l'auteur de 5 ouvrages.

1. *Liste des bâtiments de guerre français de 1700 à la vapeur.*

2. *Liste des bâtiments de guerre français de la vapeur à nos jours.*

3. *Bâtiments réquisitionnés 1914-1918 et 1939-1945.*

4. *Pertes chronologiques des bâtiments de guerre français de 1700 à nos jours.*

5. *Les canonnières de la Marine française de 1854 à 1945.*

Tous peuvent être obtenus, à prix coûtant, chez l'auteur :

F. Lecalvé, "La Fourmi", Place A. Béguin, 83 000 Toulon.

MABIRE (Jean), *Grands marins normands*, L'Ancre de marine, Saint-Malo, 1993.

Jean Mabire, trop connu pour être présenté ici, publie dans cet ouvrage une série de portraits d'illustres Normands, marins et conquérants : Béthencourt, Parmentier, Belain d'Esnambuc, Duquesne, Tourville, Dumont d'Urville et encore beaucoup d'autres.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

MASSON (Philippe), *Histoire de l'Armée allemande*, Perrin, Paris, janvier 1994 ; 550 pages dont 16 d'index, 9 notes, un tableau chronologique de 8 pages et 7 pages de bibliographie ; 16 cartes. 130 F.

Avec sa largeur de vues et sa profondeur d'analyse habituelles, Philippe Masson, dans cet ouvrage, entraîne son lecteur dans l'histoire de l'armée allemande depuis la création de la *Reichswehr*, autorisée par le Traité de Paix de

1919, jusqu'à la capitulation de 1945. On y voit l'influence déterminante d'Hitler passant outre aux hésitations du Grand Etat-Major pour se lancer dans la conquête de l'Europe occidentale ; ou, après les premiers échecs en Russie, dans la conduite des opérations face à l'immense coalition alliée.

Chemin faisant, l'auteur examine l'évolution des tactiques et des armements et passe en revue tous les moyens d'action y compris la Marine (cf. nota). Celle-ci mènera, et perdra, la bataille de l'Atlantique ; son rêve d'une grande force de haute mer (à côté de la flotte sous-marine) ne parviendra pas à se réaliser pleinement. Y compris aussi l'aviation dont l'indépendance sera jalousement protégée par Goëring au détriment de la coopération avec les autres forces. Conjointement, l'auteur analyse le rôle d'Hitler, ses traits de génie, ses coups de poker, son soutien sans faille à des hommes comme Guderian ou Dönitz, enfin ses erreurs et ses entêtements.

Cet ouvrage qui va contre beaucoup d'idées reçues apportera à qui s'intéresse à la deuxième guerre mondiale un éclairage original et utile à bien des points de vue.

F. LE LIEPVRE et R. FRÉMY

Nota : voir en particulier :

. p. 72 à 74 : état de la *Kriegsmarine* en septembre 1939.

. p. 97 à 99 : premières actions de la *Kriegsmarine* en 1939.

. p. 101 à 109 : la *Kriegsmarine* et l'affaire de Norvège.

. p. 321 à 332 : la bataille de l'Atlantique et la mutation de la *Kriegsmarine* en 1943.

. p. 475 et 476 : bilan de l'action de la *Kriegsmarine* et de ses sous-marins.

MEYER (Jean) et ACERRA (Martine), *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Ouest France, 1994.

L'ouvrage paru il y a quelques jours fera l'objet d'une recension dans le n° 31 de la *Chronique*.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

MONNIER (Jeannine), en collaboration, Philibert Commerson, *le découvreur du bougainvillier*. Saint-Guignefort, Châtillon-sur-Chalaronne.

Philibert Commerson, né à Châtillon les Dombes, Châtillon-sur-Chalaronne, en 1727, alla au collège à Bourg, puis à Cluny. Il étudia la médecine à Montpellier.

Ses dispositions tout à fait exceptionnelles lui ont permis d'acquérir très vite un renom dans le monde scientifique, notamment en ichtyologie et en botanique. Ami de l'astronome Bressan de Lalande, il fut introduit auprès de Buffon au Jardin du Roy, actuel Muséum national d'Histoire naturelle.

En 1766 il fut choisi par Choiseul, ministre de la Marine, pour accompagner Bougainville dans son expédition autour du monde afin de faire toutes observations en tant que Médecin naturaliste du Roi.

Embarqué sur la flûte *L'Étoile*, accompagné de sa gouvernante Jeanne Baret, qu'il avait déclarée comme valet à son service, il herborisa à Buenos Aires, Montevideo, au détroit de Magellan, à Tahiti, puis aux Moluques.

Après deux ans de voyage il fut retenu à l'Isle de France, Ile Maurice, par l'intendant Pierre Poivre, Lyonnais d'origine, qui utilisa ses compétences

en vue de développer l'agriculture de l'île dans trois directions : cultures vivrières, forêts, épices, toujours accompagné par Jeanne Baret qui l'aidait dans ses herborisations et ses classements.

Usé par le travail, il mourut à l'Isle de France le 13 mars 1773. Son œuvre constituée d'herbiers, de dessins et de manuscrits, acheminée en France par Jossigny, est conservée au Muséum national d'Histoire naturelle.

Ces documents recueillis au "Jardin du Roi", ont servi soit à Lacépède, soit à Antoine Laurent de Jussieu, soit à Cuvier pour leurs études et de nombreuses planches de ses herbiers sont considérées comme "types" pour la détermination des espèces. Actuellement, des chercheurs du monde entier continuent à étudier avec le plus grand intérêt ce que Commerson nous a laissé en héritage.

Afin de sortir son œuvre de l'ombre et de montrer l'extraordinaire richesse d'un esprit encyclopédique, cet ouvrage présente des pièces les plus remarquables de ses travaux, manuscrits abordant toutes les disciplines, dessins de botanique et zoologique, herbiers d'Europe et herbiers exotiques.

Ainsi cette étude révèle la somme des qualités réunies : intelligence, ténacité, ardeur à l'ouvrage, ouverture d'esprit d'un homme savant du 18^e siècle.

Les auteurs : Jeannine Monnier, membre de la famille Commerson, Jean-Claude Jolinon, responsable des Herbiers du laboratoire de Phanérogamie du Muséum, Anne Lavondes, anthropologue de l'O.R.S.T.O.M., Pierre Elouard, hydrogéologue. Yves Laisus, inspecteur général des bibliothèques, l'a préfacé.

"Saint Guignefort", association culturelle de Châtillon-sur-Chalarnon est

elle-même très motivée du fait que ce naturalisme est né dans cette ville d'un père notaire à "Châtillon en Dombes" et d'une mère Bressane. Cette association est l'éditeur de ce livre de 192 pages, illustré de 105 clichés noir et blanc et de 8 pages en couleur, qui est vendu 150 F, (frais de port et d'emballage 25 F).

Commande à adresser à :

Saint Guignefort-Commerson, Mairie, 01400 Châtillon-sur-Chalarnon.



MOREAU (Jean-Pierre), *Les Petites Antilles de Christophe Colomb à Richelieu*, Éditions Karthala, Paris, 1992, 319 pages, illustrations, 11 annexes, sources manuscrites et imprimées, petite bibliographie, glossaire, index.

L'histoire des Petites Antilles après leur "découverte" par Christophe Colomb est suivie de près de 150 ans d'oubli tant du côté espagnol que français jusqu'à la prise de possession en 1625 de St Christophe par le marin normand d'Esnambuc. Jusqu'à présent, *l'Histoire générale des îles de St Christophe, de la Guadeloupe, de la Martinique et autres de l'Amérique* du R. P. Dutertre employé de 1640 à 1658 dans les missions des Antilles servait de référence. Ce religieux dominicain, chroniqueur partial ou ignorant, attribue à d'Esnambuc tous les mérites de la colonisation et oublie plus d'un siècle de présence française avant 1625.

Dès la fin du XV^e siècle et au début du XVI^e, de nombreux voyages clandestins ou sans licence ont lieu. Des bâtiments espagnols organisés en convoi font route surtout vers Saint-Domingue. Les Petites Antilles, essen-

tiellement la Dominique, servent alors souvent à l'aiguade, c'est-à-dire au ravitaillement en eau, vivres frais et bois pour la cuisine. C'est au cours de ces descentes que les Espagnols pourront juger des qualités guerrières et des habiletés nautiques des Caraïbes. A partir de 1500, Honfleurais, Dieppois et Malouins faisant cap vers le Brésil, suivis une quarantaine d'années plus tard par les Anglais, commencent à commercer avec les indigènes pour effectuer des cargaisons de bois de teinture. C'est à cette époque que les hostilités franco-espagnoles vont pousser les amirautes françaises à délivrer des autorisations d'armer en course mais les escales aux Petites Antilles ne seront que furtives.

De 1550 à 1600, les textiles bretons et normands sont utilisés au commerce interlope ainsi que "le bois d'ébène", à la Jamaïque, aux îles perlières, sur la côte nord de Saint-Domingue, la Dominique et la Martinique. La Guadeloupe sert aux Français et aux Anglais de lieu de séjour pour caréner leurs bâtiments et construire des embarcations plates. Les Hollandais, à la recherche du sel, indispensable à la conserve de leur poisson, ainsi que de tabac et de cuir, ne fréquenteront les îles qu'à la fin du siècle. A cette époque, elles seront les escales indispensables vers le Mexique et le Pérou mais les Caraïbes, trouvant des alliés dans les Européens du Nord-Ouest, feront de nombreux esclaves, noirs et espagnols.

Le début du XVII^e siècle est marqué par les premières tentatives espagnoles de colonisation dans la perspective d'utiliser le bois à la construction des vaisseaux et de monter de véritables expéditions punitives contre les

Caraïbes. Les Anglais tentèrent en 1605 la même expérience d'installation à Sainte-Lucie puis à la Grenade mais sans lendemain. La première implantation réelle anglaise eut lieu en 1623 à Saint-Christophe, partagée avec les Français en 1627, puis ce fut Nevis en 1628. Les Hollandais s'approprièrent Tabago en 1629 et les Français la Guadeloupe et la Martinique en 1635.

Les Caraïbes ont pris une part active dans l'histoire des Antilles en s'alliant aux Nords-Européens contre les Espagnols, en sachant établir des échanges matériels, mais aussi culturels, à l'origine de "la dimension amérindienne des sociétés antillaises". Amorcée avant 1630, l'extension multiraciale de ces groupements est due à la présence des captifs européens et africains.

Ce livre repose en grande partie sur des documents issus des archives des Indes à Séville ce qui donne au récit un aspect plus événementiel que synthétique, voulu par l'auteur. Un nouvel aperçu de la vie des îles du Vent est abordé. Les lecteurs apprécieront les 61 pages d'annexes riches d'informations remarquablement répertoriées. Comme l'écrit Frédéric Mauro dans la préface, ce livre "devrait provoquer une petite révolution dans l'historiographie américaniste et dans les études sur les Caraïbes".

Michel VERGÉ-FRANCESCHI



MORINEAU (Michel), *Les grandes compagnies des Indes orientales (XVI^e-XIX^e siècles)*, PUF, Que-Sais-Je, mai 1994.

Depuis une vingtaine d'années des travaux poursuivis et publiés par des chercheurs indiens et européens ont

profondément renouvelé l'histoire des Compagnies des Indes. L'intérêt du livre de M. Morineau est de faire la synthèse de ces travaux.

L'ouvrage est divisé en quatre chapitres, qui correspondent à quatre grandes périodes chronologiques : 1594-1664, avec la création des deux principales compagnies, celle des Provinces-Unies et celle de l'Angleterre, et leurs difficultés d'installation en Asie ; 1664-1730, période d'apogée des ventes de la Compagnie hollandaise et de création des "petites" compagnies par les Français, les Impériaux, les Danois et les Suédois ; 1730-1780, avec les difficultés de la compagnie hollandaise, le conflit franco-britannique et le triomphe de la compagnie anglaise ; les années 1786-1858 enfin, marquées par la disparition de la plupart des Compagnies des Indes, par les succès de l'*East India Company* (le point culminant des ventes se situant en 1800) suivis d'échecs, en particulier la révolte des cipayes, aboutissant à la suppression de la dernière grande Compagnie des Indes orientales.

Le résumé chronologique rend médiocrement compte de la pertinence de l'analyse de M. Morineau. L'idée de la comparaison entre les différentes compagnies est sans cesse présente ; les aspects administratifs, commerciaux, financiers, militaires des activités des compagnies sont étudiés d'après les conclusions des recherches les plus récentes ; l'évolution des relations entre les compagnies européennes et les puissances politiques en Asie - thème privilégié des recherches contemporaines - est également abordé.

M. Morineau a parfaitement réussi à répondre à un double défi : présenter

clairement et avec les nuances nécessaires en 128 pages - Que-sais-je ? oblige - trois siècles d'une histoire mouvementée, riche, compliquée ; rédiger le premier ouvrage synthétique de comparaison entre les différentes Compagnies des Indes, qui soit en même temps accessible aux non-spécialistes.

Philippe HAUDRERE

■
MOULIN (Jean), *Les destroyers d'escorte en France, 1944-1972*, Marines édition et réalisation, Bourg-en-Bresse, avril 1994, 152 pages, format 21, 5 x 27,6, 125 photographies, 14 plans et cartes.

Quatorze Destroyers d'Escorte (DE) - six livrés en 1944, 8 en 1950 et 1952 ont navigué sous notre pavillon. 1 005 DE ont été commandés ; 563 auront été construits. 78 ont été livrés à la *Royal Navy* et, outre la France, dix-huit autres marines en ont possédé à un moment ou à un autre entre 1944 et 1992.

L'ouvrage présente la genèse, puis la construction aux Etats-Unis de ces bateaux nés de la nécessité constatée en 1940 d'un escorte économique. C'est ainsi que le premier d'entre eux fut mis en chantier le 28 février 1942 à l'arsenal de Mare Island. Leur temps de construction sera bientôt de l'ordre de trois mois et demi seulement. Le DE 682 a battu tous les records : 1 mois 29 jours entre sa mise sur cale le 16 septembre 1943 et sa mise en service le 15 novembre.

Après une première partie exposant les caractéristiques de ces navires, la deuxième aborde la carrière individuelle de chacun des DE livrés à la France. Dans une troisième partie, "Les DE à la loupe", sont détaillées les des-

criptions du flotteur, de l'armement et de l'équipement de détection et de transmissions. Les photographies et plans et cartes qui illustrent l'ouvrage permettent de visualiser parfaitement les divers aspects des DE et de leurs matériels.

Les connaisseurs pourront relever dans l'ouvrage quelques erreurs.

L'auteur s'en est expliqué dans une correspondance avec le rédacteur de la présente recension : l'éditeur a voulu sortir cet album pour le 50^e anniversaire du Débarquement et n'a pas laissé à l'auteur le temps de revoir et compléter un texte dont la rédaction remontait à 1986 au moment où les archives de 1958-59 n'étaient pas accessibles et alors que pour la période 1946-56 les dossiers n'étaient pas toujours complets.

Impeccable sur les origines et sur les caractéristiques, l'ouvrage est donc à consulter avec prudence et remontée aux sources pour cette période d'activité des DE.

R. FRÉMY

■
PAVIOT (Jacques), présente la *Chronique de Guinée (1453) de Gomes Eanes de Zurara*, traduite et annotée par Léon Bourdon, éd. Chandeigne, Paris, mai 1994.

Zurara, historiographe de l'infant Henri le Navigateur, est une mine particulièrement précieuse pour l'histoire du Portugal au XV^e siècle et des grandes découvertes maritimes le long du littoral africain. Merci à J. Paviot d'avoir réédité le travail remarquable qu'avait effectué, en 1960, le professeur Bourdon (avec la collaboration du professeur Robert Ricard et de Théodore

Monod), puisqu'il s'agit de la meilleure traduction de Zurara disponible à ce jour.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

■
PEDINIELLI (Docteur Laurent), *Corse, ton identité historique*, 1993, 301 p., chez l'auteur.

Recueil de conférences prononcé par ce très grand chirurgien originaire de Sartène. Préface de Stéphane Massiani, membre de la CFHM.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI

■
PEREZ-MALLAINA BUENO (Pablo Emilio), *Los hombres del oceano ; Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias siglo XVI*, Edité par la "sociedad estatal para las exposicion universal Sevilla 1992", et "la Publicaciones de la excelentissima diputacion provincial de Sevilla", Seville, 1992. 256 p.

J'avais déjà eu l'occasion dans ces colonnes¹ de rendre compte de l'intérêt des travaux menés par Perez-Mallaina (directeur du département d'histoire d'Amérique de l'université de Séville). Avec *Los hombres del oceano ; vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias siglo XVI*, publié à l'occasion du cinquantième centenaire de la "découverte" de l'Amérique, cet auteur nous offre un ouvrage appelé sans aucun doute à devenir un classique de l'histoire maritime. En effet s'il traite plus particulièrement de la "Carrera de las Indias", la flotte des Indes (ce flux d'hommes et de marchandises qui reliera l'Europe à l'Amérique pendant plus de 3 siècles, dont l'importance dans la transforma-

tion de l'économie moderne n'est plus à démontrer ; les travaux de Pierre Chaunu, Hamilton et d'autres l'attestent suffisamment) son propos est plus vaste et ses analyses valent pour la plupart des marins de l'époque en Europe. En Angleterre et en France ² la documentation originale, trop lacunaire pour cette époque, n'avait permis de nous restituer que quelques traits de la vie quotidienne des gens de mer au XVI^e siècle, au contraire la richesse de l'Archivo general de Indias à Séville autorisait Perez-Mallaina à nous livrer une étude autrement plus exhaustive. Ses recherches ont été développées dans deux directions : l'homme de mer dans la cité, son origine, sa condition sociale, économique et culturelle et l'homme de mer sur l'océan, sa vie à bord des bâtiments, son travail, ses divertissements ; la hiérarchie, la nourriture, les vêtements...

Dans tous les cas Perez-Mallaina s'appuie non seulement sur des pièces d'archives originales mais de plus il ne s'engage à tirer des conclusions qu'à partir de l'échantillonnage le plus vaste possible.

Au total 250 pages très documentées à partir de pièces inédites mais très accessibles et agrémentées par plus de 35 gravures, là encore inédites pour certaines. Sa lecture s'impose à tous les historiens maritimes et économiques. Une traduction en anglais est en chantier, une en français ne serait pas superflue.

Jean-Pierre MOREAU

1. *Chronique d'Histoire maritime* n° 23, premier trimestre 1991, pages 29 et suivantes.

2. Sur les marins anglais voir Lloyd Christopher : *The british seamen, 1200-1860. A social*

survey. London, 1968. Sur les marins français : Mollat Michel, *La vie quotidienne des gens de mer dans l'Atlantique IX^e-XVI^e siècle*, Paris, 1983.



PETIET (Claude), *Des chevaliers de Rhodes aux chevaliers de Malte. Villiers de l'Isle-Adam*. France-Empire, 1994, 375 p., illustrations.

Après *Ces Messieurs de la Religion* paru il y a deux ans et qui retraçait l'histoire de l'Ordre de Saint-Jean pendant sa période maltaise jusqu'à son éviction par Bonaparte en 1798, Claude Petiet remonte le temps et nous dépeint avec la même profondeur d'analyse et la même minutie d'historien ce que fut la période rhodienne de l'Ordre, entre la chute de Saint-Jean-d'Acre (1291) et la prise de Rhodes par Soliman le Magnifique (1522). Chassé de Terre Sainte, l'Ordre avait délibérément choisi cette île pour rester au plus près de l'adversaire et lui porter des coups sur mer, ce qu'il fera avec succès pendant plus de deux siècles avant d'être à nouveau refoulé plus loin vers l'ouest. Pendant ces deux siècles, l'effectif des chevaliers effectivement présents dans l'île n'a jamais dépassé quelques centaines et l'on ne sait ce qu'il faut admirer le plus chez ces surhommes, de leur dévotion ou de leurs vertus guerrières. Dans les combats incessants qu'ils ont livrés, le rapport de leurs pertes par rapport à celles de l'adversaire est toujours resté infime. Où est le mystère sinon dans la valeur car on ne peut pas parler de supériorité technologique puisque l'on s'affrontait à armes égales. Fallait-il qu'ils soient redoutés pour qu'au siège de Rhodes, une brèche de la muraille étant momen-

tanément dégarnie, il y a suffi d'y faire monter quelques "civils" déguisés en chevaliers pour faire fuir l'assaillant.

Rhodes finira par succomber, abandonnée de toute la Chrétienté qui est en train de devenir l'Europe des nations. Venise et Gênes ne sont que des marchands. Quant aux pays du Nord qui embrassent la Réforme, ils sécularisent les biens de l'Ordre et l'appauvrissent au moment où il fallait l'aider. Mais Rhodes luttera jusqu'au bout et le dernier siège ne sera pas une mince affaire. Lorsque Soliman décide d'en finir, il devra y débarquer près de 200 000 hommes dont la moitié mourront.

L'Ordre a eu la chance, pendant cette sombre période de son histoire, d'avoir à sa tête un Grand Maître exceptionnel, Villiers de l'Isle Adam, qui était à la fois un stratège, un tacticien, un diplomate et un chef. La seconde moitié du livre lui est tout entière consacrée. Villiers de l'Isle Adam quitte son île avec ses compagnons survivants et c'est le début d'une longue errance qui l'amènera à s'installer provisoirement à Viterbe, dans les Etats du Pape. Car par une autre chance, ce pape Clément VII qui vient d'être élu est lui-même un Hospitalier, ce qui ne s'était encore jamais produit. Le premier souci du Grand Maître est de montrer au monde que l'Ordre n'est pas mort et, de Civita Vecchia, ses galères recommencent aussitôt à sillonner la Méditerranée. Il lui faut ensuite trouver un autre refuge qui sera obligatoirement une île et où il sera souverain. Car l'Ordre ne transige pas avec sa souveraineté. Après de longues tractations, ce sera finalement Malte, cédée par Charles Quint non sans arrières pensées. Campés sur le rocher maltais où tout manque, même l'eau,

les chevaliers de Saint-Jean ne renonceraient que lentement à l'espoir de reconquérir un jour leur paradis perdu.

Villiers de l'Isle Adam peut maintenant disparaître le cœur en paix. L'ordre a survécu. A sa mort, Soliman fera lire dans toutes les mosquées de l'Empire, un résumé de ses hauts faits que terminera cette apostrophe : "*Croyants, apprenez d'un incroyant comment on remplit ses devoirs jusqu'à être admiré et honoré de ses ennemis*".

J.J. BALLY



POULAIN (J.), *Histoire de Duguay-Trouin et de Saint-Malo, la cité corsaire*, réédition, La Découvrance, Rennes, 1994, 190 F.

L'auteur, l'abbé Poulain, docteur ès lettres et professeur de philosophie à Saint-Malo, avait publié cet intéressant ouvrage en 1886. A noter la présence, en fin de volume, de *Pièces justificatives*, issues de différentes archives, et souvent de grand intérêt.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI



RASMUSSEN (Knud), *Du Groenland au Pacifique : deux ans d'intimité avec des tribus d'Esquimaux inconnus*. 1^{re} éd. 1929, préface de Joëlle Robert-Lamblin. CTHS.

"Pour le soixantième anniversaire de sa disparition, la réédition de cet ouvrage est un hommage à cette "cinquième expédition de Thulé" ainsi qu'à la culture inuit."

L'auteur de ce livre, né au Groenland, un des explorateurs polaires de premier plan, en même temps qu'une des personnalités littéraires les plus

intéressantes du Danemark, a été élevée comme un jeune Esquimau.

Il s'est consacré à l'exploration, à l'étude des habitants de cette région, recueillant les mythes, les légendes, les traditions des indigènes et parcourant également l'Amérique boréale, depuis les bords du détroit de Béring jusqu'aux rives de l'Atlantique nord.

C'est dans le récit de cette exploration que l'on trouve des descriptions émouvantes par l'accent de tristesse que laissent les paysages nordiques, des épisodes animés de combat contre les glaces et les intempéries, à côté de scènes de la vie des Esquimaux, ou encore des fragments de littérature orale.

Knud Rasmussen n'est pas seulement un grand explorateur, mais encore un conteur original, un magicien sachant embellir par son talent ses visions de paysages et d'êtres humains.



SANTARELLI (Commandant) et CHALINE (Amiral), *Historique des Forces navales françaises libres*, Paris, 1994, t. II. En vente au siège de l'Association FNFL, 59 rue Vergniaud, 75013 et au Service historique de la Marine, Vincennes, 160 F. (Voir prochaine *Chronique*).



SOMMET (J.), *Carnet de bord de l'Amiral Charner, un bourlingueur des Mers de Chine*. Chez l'auteur, 16 avenue Jean Perrot, 38100 Grenoble, octobre 1993, brochure 21 x 29,7, 42 pages, 90 F.

Les activités des bâtiments affectés aux FNEO (Forces Navales d'Extrême-Orient) en 1939 et restés par la suite en

Indochine sont peu connues. Ce carnet rédigé par un ancien officier de l'*Amiral Charner* vient heureusement rappeler le rôle tenu par cet aviso dans la victoire des FNEO sur la flotte siamoise le 7 janvier 1941 et les missions d'escorte qu'il avait assurées jusqu'en novembre 1943 : escortes côtières vers l'Annam et jusqu'au Tonkin, escortes du grand large en 1941, celle d'un convoi à mener de Saïgon à Madagascar et, en juin 1942, celle du pétrolier *Nivôse*, en route de Saïgon vers Dakar par l'ouest de l'Australie, le sud de la Tasmanie et le cap Horn sans escale, et qu'il avait accompagné jusqu'à la mer libre au-delà du détroit de la Sonde. L'*Amiral Charner* en 1944, aura des activités fluviales (remontée jusqu'à Phnom Penh) et se tiendra ensuite dans le "Sanctuaire" de Mytho sur le Mékong. C'est là, qu'ayant échappé aux bombardements aériens, il devra, le 10 mars 1945, se saborder pour ne pas tomber aux mains des Japonais.

Accompagné de trois cartes et d'une quinzaine de photographies, le texte restitue bien l'isolement dans lequel se sont trouvés nos navires d'Indochine et comment, malgré les difficultés d'approvisionnement et d'entretien, ils parvenaient à effectuer des missions hasardeuses dans des zones où l'on ne savait pas d'avance si les rencontres éventuelles y seraient indifférentes ou hostiles.

R. FRÉMY



SOTTAS (Docteur Jules), *Histoire de la Compagnie royale des Indes orientales (1664-1719)*. Paris, 1905, ouvrage accompagné de gravures et d'un appendice de technique navale, 512 p., 320 F.

Ce remarquable ouvrage du début du siècle paru chez Plon, vient de faire

l'objet d'une fort belle réédition (8 septembre 1944) aux éditions de la Découverte, B.B. 3707, 35037 Rennes cedex. Il traite dans une première partie de l'Histoire de la Compagnie des Indes orientales (1664-1690), dans sa phase "d'essai", puis de la Nouvelle Compagnie de 1685 jusqu'au premier armement mixte en 1690, dans sa phase de prospérité. La seconde partie est consacrée à un Journal de voyage aux Indes orientales réalisé en 1690, et la troisième partie a pour thème la phase "décadente" de la Compagnie, de 1690 à 1719.

Michel VERGÉ-FRANCESCHI



TROUSSET (Jules), *Histoire illustrée des Pirates, corsaires, flibustiers, boucaniers, forbans, négriers et écumeurs de mer, dans tous les temps et dans tous les pays*. Et *Histoire illustrée des grands naufrages, incendies en mer, collisions, famines, massacres de marin, révoltes d'équipage*, par l'auteur de l'*Histoire nationale de la Marine*.

Le premier volume, paru en 1881, et le second en 1880, viennent de faire l'objet d'une belle réédition aux éditions de la Découverte, BP 3707, 35037 Rennes cedex. Chaque volume : 796 pages, 100 gravures, 550 F. jusqu'au 15 novembre 1994, 650 F. après.

Michel VERVÉ-FRANCESCHI



Mémoires du Baron Tupinier, directeur des ports et arsenaux (1779-1850). Texte établi et annoté par Bernard Lutun, préface d'Etienne Taillemite. Editions Desjonquères, Paris, juin 1994, 330 pages, 150F. Ouvrage publié sous le parrainage et

avec le concours de l'Amicale du Génie maritime et des ingénieurs ENSTA et de l'association pour la célébration du bicentenaire de l'Ecole polytechnique.

Cet ouvrage me paraît être le type même du document qui permet à l'historien de pénétrer au cœur des affaires. Et cela du fait même du parcours de Jean-Marie Tupinier depuis son admission à l'Ecole polytechnique à 15 ans, en 1794, l'année même de sa fondation, jusqu'à son entrée à la Chambre des Pairs en 1845. Du fait aussi des expériences accumulées pendant les premières années de sa carrière, en particulier à la Flottille de Boulogne (1803-1805) puis comme directeur des constructions navales françaises à Venise de 1806 à 1814. Du fait surtout, des hautes fonctions qu'il a remplies ensuite de façon ininterrompue à l'administration centrale à la Direction des ports et arsenaux de 1816 à 1842, d'abord comme sous-directeur, puis à partir de 1823 comme directeur. Si l'on ajoute qu'il fut aussi inspecteur général du Génie maritime à partir de 1828, membre du Conseil d'Amirauté de 1830 à sa mort ; qu'il a été député à la Chambre sous trois législatures (de 1833 à 1845) et qu'il a même été deux fois ministre de la Marine dans des cabinets de transition de courte durée, on voit quelle somme d'expérience ce travailleur infatigable, cet observateur pénétrant, profondément attaché au service de la Marine, a pu accumuler.

Du fait même de l'étendue de ses attributions que, toutes choses égales d'ailleurs, on pourrait comparer à celles du major-général de la Marine de l'époque contemporaine, bien peu de choses - à part les problèmes personnels - ont échappé à son autorité. On se rend compte alors de quel poids il a pu peser

dans la conduite des affaires. Ainsi pour n'en citer que quelques exemples :

- adoption, en 1820, sous les ministères Portal et Clermont-Tonnerre de ce que l'on peut considérer pour la première fois comme un véritable plan naval (quelle marine ? pour quoi faire ?) aboutissement au fameux programme de 40 vaisseaux et 50 frégates, la moitié à flot paré à prendre la mer, l'autre sur cale à 22/24e d'achèvement prêts à être terminés, mis à l'eau et armés en peu de temps.

- définition du budget annuel nécessaire, 65 millions, qui ne seront obtenus qu'en 1830.

- dans le même temps, réorganisation des arsenaux et adaptation de leur infrastructure, ce qui permettra déjà de rassembler et armer en moins de trois mois la centaine de navire de guerre qui, avec les 358 bâtiments de commerce réquisitionnés, devait constituer la flotte de l'expédition d'Alger (faut-il avancer que l'amitié qui liait Tupinier et Duperré depuis la flottille de Boulogne n'est peut-être par pour rien dans ce succès ?).

- passage à la vapeur avec spécialisation de l'établissement d'Indret dans la fourniture de machines à vapeur de qualité que l'industrie privée était alors en France incapable de produire...

On pourrait allonger la liste et citer encore, par exemple, l'institution en 1835 du Commissariat de la Marine pour rationaliser l'administration et les approvisionnements. Et comme ces mémoires sont écrits dans un style fluide, aux phrases bien construites, avec un bon usage de la litote pour adoucir la rigueur du jugement (Tupinier n'est pas tendre pour La Fayette, Louis XVIII, le duc de Berry et bien sûr Napoléon, son incompréhension des choses de la mer

et sa duplicité dans le montage du leurre du débarquement en Angleterre), même si l'on y trouve un peu trop de métaphores pour notre goût, on ne sort pas de la lecture de cet ouvrage une fois qu'on l'a entreprise. Et, le livre refermé, on se réjouira d'y avoir pris plaisir tout en ayant appris beaucoup, et sur les hommes, et sur la conduite des affaires quand il faut lutter sans cesse contre l'instabilité ministérielle et la versatilité des parlementaires.

R. Frémy



VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), *Mélanges offerts à Bernard Gasperrin, professeur émérite à l'université de Savoie*, recueillis par, Bibliothèque des Etudes savoisiennes (université de Savoie), Mémoires et documents de la Société savoisienne d'Histoire et d'Archéologie, Chambéry, juin 1994. A noter la présence d'un article d'histoire maritime : "L'enseignement dans la marine du Roi aux XVII^e et XVIII^e siècles : l'enseignement dispensé aux gardes de la marine (1626-1786)", p. 119-135, de Michel Vergé-Franceschi, et de plusieurs articles de membres de la CFHM (Pierre Chaunu, Jean Meyer, Marie-Christine Varachaud).

Eric LEDRU



VERGÉ-FRANCESCHI (Michel), *Henri le Navigateur. Un découvreur au XV^e siècle*. Editions du Félin, Paris, février 1994, 440 pages dont 5 pour cartes hors-textes, 4 de tableaux généalogiques, 8 de chronologie, 14 de sources et orientations bibliographiques, 12 d'index des noms de personnes citées.

Voilà un ouvrage tout-à-fait intéressant. En effet, Michel Vergé-Franceschi ne s'est pas contenté de tracer un portrait de son héros et de décrire son œuvre et les découvertes attribuées à son initiative ou à son soutien. Non, comme le dit fort bien Michel Mollat du Jourdin dans la préface qu'il a accordé à ce livre, Michel Vergé-Franceschi fait découvrir à son lecteur le "panorama immense" dans lequel a vécu et agi Dom Henrique (1394-1460). Il fallait bien cela pour découvrir le personnage hors du commun que sera cet infant, fils du roi João I^{er}, de la dynastie des Aviz, frère de Duarte I^{er} qui lui succèdera sur le trône de 1433 à 1438, oncle attentionné d'Afonso V qui règnera de 1438 à 1481. Va donc défiler sous les yeux du lecteur l'environnement dynastique et national dans lequel se mouvait Henri le Navigateur ; va s'étaler la situation géographique du Portugal qui le privilégie au point d'en faire véritablement le premier état maritime de l'Europe occidentale : ses voisins Aragon et Castille en sont encore à chercher leurs marques territoriales, France et Angleterre sont trop occupées sur terre par la Guerre de Cent Ans pour avoir la possibilité de penser à l'outre-mer, et les républiques maritimes de Gênes et de Venise, fortes de leurs relations commerciales privilégiées avec le Proche-Orient, n'ont pas encore la tentation de sortir de la Méditerranée. De plus il dispose déjà d'une alliance britannique : Filipa, la mère de Dom Henrique, est de la maison de Lancastre, sœur d'Henri IV, roi d'Angleterre en 1399.

Sous la plume de Michel Vergé-Franceschi vont alors apparaître les causes religieuses (conversion des Infidèles, recherche du royaume du Prêtre Jean mythique...), économiques (quête de

l'or, du sel, du sucre, de terres à blé) et humaines (structure de la société portugaise, besoin d'une main d'œuvre servile que dans les siècles passés on constituait de Sarrazins capturés dans les combats de la reconquête), ces causes qui vont entraîner ce petit peuple de 800 000 âmes à saisir l'opportunité que viennent lui offrir une accumulation de connaissances nautiques et les qualités novatrices de la caravelle, pour se lancer dans la plus étonnante des aventures : la descente le long de la côte d'Afrique, qui atteindra le cap Bojador et le Rio de Oro en 1433/34, le cap Vert en 1444, la Casamance en 1445. Cette année là, il y avait vingt-six caravelles le long du littoral africain.

Etonnante aventure, certes, que ces découvertes commencées dans un paradoxe joignant le mystique (apporter la foi aux Sarrazins) à l'action guerrière (rapt de prisonniers) pour, au bout de vingt ans, voir ces expéditions prendre un caractère commercial et apparaître les premiers soucis de connaissance géographique des lieux, des habitants et des institutions. Les premières activités intéresseront Zurara qui en établira les chroniques à la gloire de Dom Henrique ; les deuxièmes, le jeune Ca' da Mosto, en tant qu'explorateur, presque au sens que ce mot pourra avoir au XVIII^e siècle.

Et alors, à suivre Michel Vergé-Franceschi, on pourra découvrir quel curieux homme fut cet Henri le Navigateur, véritable ministre des Colonies et de l'Outre-mer avant l'heure et surnommé le "navigateur" alors que de sa vie il ne participa qu'à trois expéditions, à connotation de croisade d'ailleurs, Ceuta en 1415, qui fut un succès, Tanger, en 1437, qui fut un échec et le Maroc encore en 1458. En Dom Henrique, se

réunissaient bien des contrastes : ascétique mais aimant à s'entourer, homme de foi mais sachant aussi que l'intérêt mène bien souvent l'action, homme de science mais aussi homme d'action ; immensément riche (avec l'ordre du Christ) mais souvent endetté à force de financer des expéditions. Mais quel hommage ne mérite-t-il pas quand on pense que c'est grâce à lui, initiateur ou récupérateur de découvertes, que les Portugais ont en deux décennies décloisonné le monde, fait tomber les vieilles peurs d'une mer bouillonnante ou basculant dans l'infini, et montré que, là-bas aussi, il y avait d'autres civilisations formées de peuples composés non pas d'êtres bizarres, mais d'hommes qui, comme eux, avaient une âme.

R. FRÉMY

**Chaque trimestre
toute l'actualité du livre et de
la vidéo maritimes
dans la revue**



Les parutions, les éditeurs,
les auteurs, les illustrateurs,
les libraires, les bibliothèques,
les manifestations

Abonnement 45F

Merédite 5 rue de Ventadour
78540-Vernouillet ☎ 39 65 70 77

AGENDA

Manifestations d'hier et de demain

15 septembre 1994 : **Toulon-sur-Arroux**, fin de l'exposition Philibert Commerson (1727-1773), médecin et naturaliste du Roy.

4-7 octobre : **Rochefort**, colloque annuel du CERMA, sous la présidence d'E. Taillemitte et à l'initiative de J. Garidou. Consacré à la découverte des côtes de l'Afrique (XV^{ème}-XVIII^{ème} siècles). Communications de M. Etienne Taillemitte, de M. le médecin général inspecteur Niaussat, de M. Jean-Marie Devaux, de Mme Biard, de Michel Vergé-Franceschi, de Patrick Villiers. Les *Actes* seront publiés par le CERMA, Rochefort, en 1995.

15 octobre : **Paris**, Le Temps des Livres au Musée de la Marine, Palais de Chaillot. Les auteurs, membres de la CFHM seront nombreux.

25 octobre : **Paris**, séance solennelle de rentrée de l'Académie de Marine sous la présidence de l'Amiral Lanxade, chef d'état-major des Armées.

18-19-20 novembre : **Toulon**, Fête du Livre organisée par la municipalité. L'Académie du Var s'associera à cette manifestation par trois journées ouvertes et une exposition des ouvrages des membres de l'Académie (dont plusieurs sont membres de la CFHM), au siège de celle-ci, Passage de la Corderie, Toulon. Contacter M. le médecin général inspecteur (c. r.) B. Broussolle, Président de l'Académie du Var.

2-12 décembre : **Paris**, Salon nautique. Exposition Yachting Heritage sous l'égide de la Fondation nationale pour le patrimoine culturel maritime et fluvial. Hall 1, stand LM 60.

7-11 décembre : **Toulon**, Festival international du film maritime et d'exploration, Palais Neptune. Contact : le Président le docteur Baixe, Toulon.

18-19-20-21 mai 1995 : **Annecy**, rencontres nationales de l'ACORAM. Contact le capitaine de frégate (r.) Jean-Paul Grillet qui les organise.

Début juillet : **Bordeaux III**, colloque international consacré à l'aire caraïbe, organisé par le Centre des Espaces atlantiques de l'université de Bordeaux III (directeur M. le Professeur P. Butel), et par la Maison des Pays ibériques de Bordeaux (CNRS, directeur M. le Professeur B. Lavallée).

27 août-3 septembre : **Montréal**, colloque international. Contact : M. le Professeur M. Balard.

21-22-23 septembre : **Marseille**, colloque international organisé par la Délégation Méditerranéenne de la CFHM : *Méditerranée mer ouverte, de la fin du XV^e siècle à*

l'aube du XXI^e siècle. Contact : Louis Durteste, Christiane Villain-Gandossi, Hubert Poilroux-Deleuze.

5-6 juin 1996 : **Amsterdam and Rotterdam**, International Congress for Maritime History, *Evolution and revolution in the maritime world in the 19th and 20th centuries.* The Dutch Association for Maritime History, in cooperation with the Netherlands Maritime Museum at Amsterdam and the Maritime Museum Prins Hendrik at Rotterdam, wishes to announce that the *Second International Congress for Maritime History* will take place in Amsterdam and Rotterdam on 5-8 June 1996. This special series of conferences was started by the International Maritime Economic History Association in 1992. In 1996 the Dutch Association celebrates its founding 35 years ago. The congress will concentrate on three main topics in the 19th and 20th centuries. Their focus will be on the changing of the maritime world by either dramatic new developments or via the continuation of well established long-term trends. Those wishing to offer papers should ensure that they fall into one of the following categories.

1. Nautical science and cartography. New methods and techniques for navigation, the systematic charting of unknown waters and the "spin off" of new developments.
2. The construction, equipment and propulsion of ships. New methods of production, other materials, the position of ship-yards, the evolution of loading-techniques, volume and range.
3. Management and infrastructure of navies, shipping-companies and ports. Scale-increasing, internationalisation, professionalisation, internal differentiation, competition and cartels.

Information and proposals : Mrs. drs. C. Reinders Folmer
P.O. Box 102 - 2350 AC Leiderdorp - Tél. :-31-71895382

Séminaires parisiens

I - Comité de documentation historique de la Marine

Programme des communications 1994-1995

- 11/10/1994 : Docteur GAILLIARD, *Les portes-avions au secours de Malte, 1940-1942.*
 22/11 : Amiral Rémy MONAQUE, *L'Ecole de guerre navale, 1896-1993.*
 20/11 : Capitaine de vaisseau François BRÉZET, *Le concept allemand de guerre au commerce menée par croiseurs (Kreuzerkrieg) et sa mise en application pendant la première guerre mondiale.*
 17/01/1995 : Mme Sonia FAESSEL, professeur à l'université de Nouméa, *Jules Garnier et son voyage en Nouvelle-Calédonie.*
 14/02 : M. Patrick VILLIERS, professeur à l'université de Lille III, *Maurepas et l'innovation technique dans la marine au XVIII^e siècle.*
 14/03 : M. Michel VERGÉ-FRANCESCHI, professeur à la faculté des Lettres de Chambéry, *Henri le Navigateur.*
 11/04 : M. Alain BERBOUCHE, Maître de conférences à l'université de Rennes I, *La justice militaire maritime de la France à la fin de l'Ancien Régime.*

- 16/05 : Capitaine de vaisseau Jean-Pierre GOMANE, *La guerre franco-thaïlandaise de 1940-1941 et la victoire de Koh-Chang.*
 13/06 : M^{lle} Florence LE GUELLAFF, assistante à l'université de Rouen, *La composition des équipages des bâtiments armés en course sous la Révolution, le Consulat et l'Empire.*

Au musée de la Marine, Palais de Chaillot (entrée par la porte de la Conservation), les mardis sus indiqués à 17 heures 30 (sauf le 11 avril à 17 heures).

II - Ecole pratique des Hautes Etudes IV^e section

Histoire maritime médiévale et moderne

Séminaire Michel Mollat du Jourdain, Christiane Villain-Gandossi : Typologie des sources d'histoire maritime et refonte du *Glossaire nautique* (Jal).

16 novembre 1994, Michel MOLLAT et Paul ADAM, *L'étude des sources de l'histoire maritime sur le plan international.*

21 décembre, Jean BOUDRIOT, *L'apport de l'architecture dans le domaine de l'histoire maritime*, Elaboration du *Nouveau Glossaire Nautique*.

18 janvier 1995, Ali DARMOUL, *Les sources arabes de l'histoire maritime*, Elaboration du *Nouveau Glossaire Nautique*.

15 février, Eric RIETH, *L'archéologie navale : résultats et perspective*, Elaboration du *Nouveau Glossaire Nautique*.

15 mars, Jean-Jacques LARRERE, *Les marines anglaises au XVI^e siècle*, Elaboration du *Nouveau Glossaire Nautique*.

12 avril, Elaboration du *Nouveau Glossaire Nautique*.

17 mai, Michel MORINEAU, *Une source fiscale du commerce maritime des Provinces-Unies (fin XVI^e siècle-début XVII^e siècle)*, Elaboration du *Nouveau Glossaire Nautique*.

14 juin, Elaboration du *Nouveau Glossaire Nautique*.

Les séances se tiennent à l'Ecole pratique des Hautes Etudes, IV^e section, à la Sorbonne, 45-47 rue des Ecoles, escalier E, 1^{er} étage, salle Delamare, de 14 h. à 15 h. 30.

III - Archéologie navale médiévale et post-médiévale

Sous la direction de Jean Boudriot, architecte, et Eric Rieth

7 novembre, Eric RIETH, *Archéologie et histoire de la construction navale médiévale.*

14 novembre, René BURLET, *La vogue à la sensile sur les galères de Venise.*

21 novembre, Eric RIETH, *Essai de restitution d'un modèle de navire au commerce du milieu du XVI^e siècle.*

28 novembre, Alain NIDERLINDER, *Historiographie du Musée de la Marine*.

5 décembre, Marie-Pierre DEMARCQ et Jean BOUDRIOT, *Sources imprimées de la bibliothèque du Musée de la Marine traitant de l'artillerie de mer*.

12 décembre, Jean-Paul VERNE, *Des boulets de marbre contre une escadre anglaise*.

19 décembre, Jean BOUDRIOT, *Le lancement du vaisseau et son halage à terre*.

Séances à 18 heures au Musée de la Marine. Entrée par la porte de la conservation, côté jardin.

IV - Sciences, Technologie et sociétés maritimes du XVI^e au XIX^e siècle

Séminaire de recherches Jean Meyer et André Zysberg

Premier trimestre universitaire 1994-1995

28/10/1994 : Jean MEYER : *L'épave romaine de Mahdia*.

04/11 : Jean JUST-GALLOWAY : *Les marins d'Henry VII Tudor (1485-1509)*.

11/11 : Férié. Pas de séminaire.

18/11 : Giulio ROMERO : *L'Affaire Strozzi, septembre 1551*

25/11 : Max GUEROUT : *Apports de l'archéologie sous-marine à la connaissance de la traite*.

02/12 : Amiral François BELLEC : *La navigation chinoise jusqu'au XV^e siècle*

09/12 : Bruno CAILLETON : *Les chantiers navals de l'amirauté de Nantes, 1738-1790*.

16/12 : Françoise PERENNES : *Les chevaliers de Malte dans la marine du Roi au XVII^e siècle*

Les séances se tiennent le vendredi à 11 h en Sorbonne, 1 rue Victor-Cousin - 75230 Paris cedex 05. Escalier G, un étage et demi. Salle 331.

V - Histoire militaire et navale

Séminaire de recherches Jean Bérenger et Michel Vergé-Franceschi

Les séances se tiennent le jeudi de 9 h à 11 h, en Sorbonne, 1 rue Victor Cousin, 75230 Paris cedex 05, escalier G, salle 331. Le programme sera prochainement affiché en Sorbonne, escalier G, Institut de Recherches sur les Civilisations de l'Occident moderne (IRCOM).

Cette revue a été composée en Palatino corps 10 et 9
et imprimée sur les presses de S.P.M.

dépôt légal : octobre 1994

Imprimé en France

ANNUAIRE

Supplément

Aux 38 nouveaux membres admis récemment et cités dans la *Chronique* n° 29, il y a lieu d'ajouter les 15 nouveaux membres ci-dessous que nous sommes heureux d'accueillir au sein de la CFHM.

AUBRY (Jean)

Cartographe

242 chemin de la Baou

83 110 Sanary-sur-Mer

BASSOT (Pierre)

Vice-président de l'association
amicale des anciens marins du
croiseur léger le Malin

6 rue Racine

78 000 Versailles

BOGLIO (Jean-Louis)

Master marinier

Bookdealer, New, Out-of-Print and
old books about the sea and its lore

P.O. Box 72

Currumbin, 4223

Queensland, Australia

CHEVASSUS (Marianne)

Etudiante Université de Genève

Maîtrise en cours : *Histoire sociale
des gens de mer, XVII^e siècle*

31 chemin Bonvent

1218 Grand Savonnex Suisse

FOUQUON (Gilles)

Médecin

Conservateur du Musée Jacques

Cartier en ce port

106 chaussée du Sillon

35 400 Saint Malo

GARIDOU (Jean)

Professeur certifié d'histoire

(Lycée de Montpellier)

Président du CERMA, Rochefort

56 rue Baudin

17 300 Rochefort

JUST-RANKINE-GALLOWAY (Mme J)

Professeur agrégée

Thèse en cours : *La Royal navy au
XVI^e siècle*

41 bis R.C. Hurvoy

18 100 Vierzon

LAMONTAGNE (Roland)

Professeur à l'Université
de Montréal

Admis comme membre d'honneur, le
Professeur Lamontagne a désiré en
outre s'abonner à nos publications
10 515 Rue Hogue
Montréal Canada H3L 3J1

MASSIANI (Stéphane)

Notaire

Ouvrages publiés sur l'histoire corse
Le "Mas de Beauvoir"
83 190 Ollioules

MONNIER-GROLLIER (Jeannine)

Auteur de *Philibert Commerson, le*
découvreur du bougainvillier
30 allée Gonon
69 330 Meyzieu

MORNEAU (Jacques)

Ingénieur INPG (e.r)
étudiant Université de Chambéry
Recherche en cours : *Les Kersaint*
7 rue de la Plantaz
74 600 Seynod

PERENNES (Françoise)

Etudiante Université de Chambéry,
lauréate du Prix CFHM 1993
Thèse en cours : *Les chevaliers de*
Malte dans la marine française
6 rue Jean Moulin
37 300 Joué-les-Tours

**ROMERO PASSERIN
D'ENTREVEVES (Giulio)**

Professeur certifié d'Histoire (Paris I)
Thèse en cours : *La Marine de guerre*
française au XVI^e siècle
11 rue Cavalotti
75 018 Paris

RUGGIU (François-Joseph)

Professeur agrégé (Paris IV)
Thèse soutenue : *La noblesse anglai-*
se, époque moderne
24 rue du 8 mai 1945
94110 Arcueil

VINDT (Gérard)

Professeur agrégé
Thèse d'histoire économique et
sociale ; et recherches cartogra-
phiques, planisphères, XVI^e siècle
22 rue Ferdinand Buisson
94 500 Champigny-sur-Marne

Chronique d'histoire maritime

SOMMAIRE

Nouvelles

Paris
Lorient
Rochefort
Concarneau
Douarnenez
Montréal
Méditerranée

ANNONCES

Archives

Nouvelles acquisitions du
Service historique de la Marine
(1980-1994),
première partie
par Pierre Wacksman

Publications

Livres et revues reçus
Ouvrages signalés
Comptes rendus

AGENDA

ANNUAIRE

