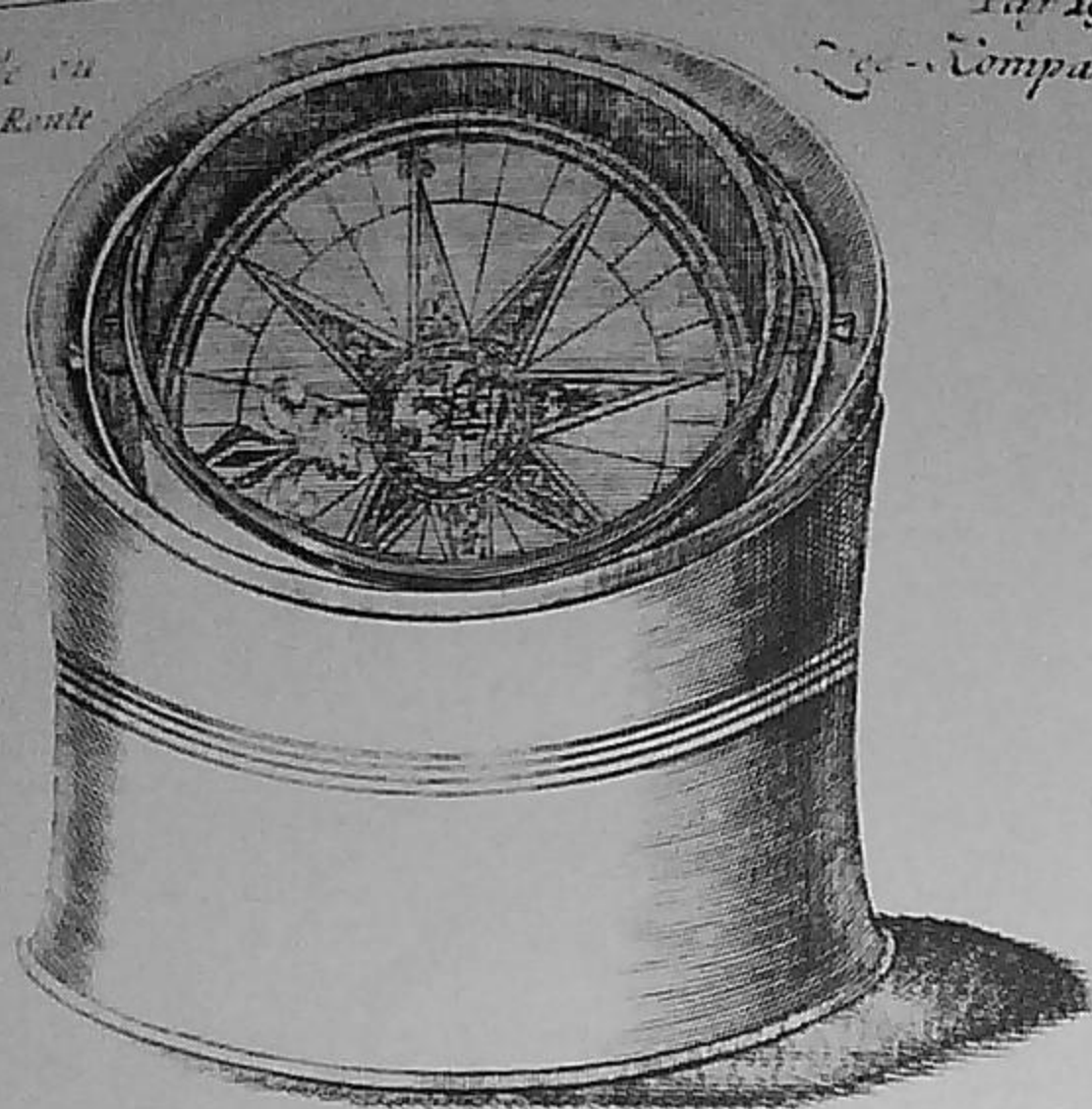
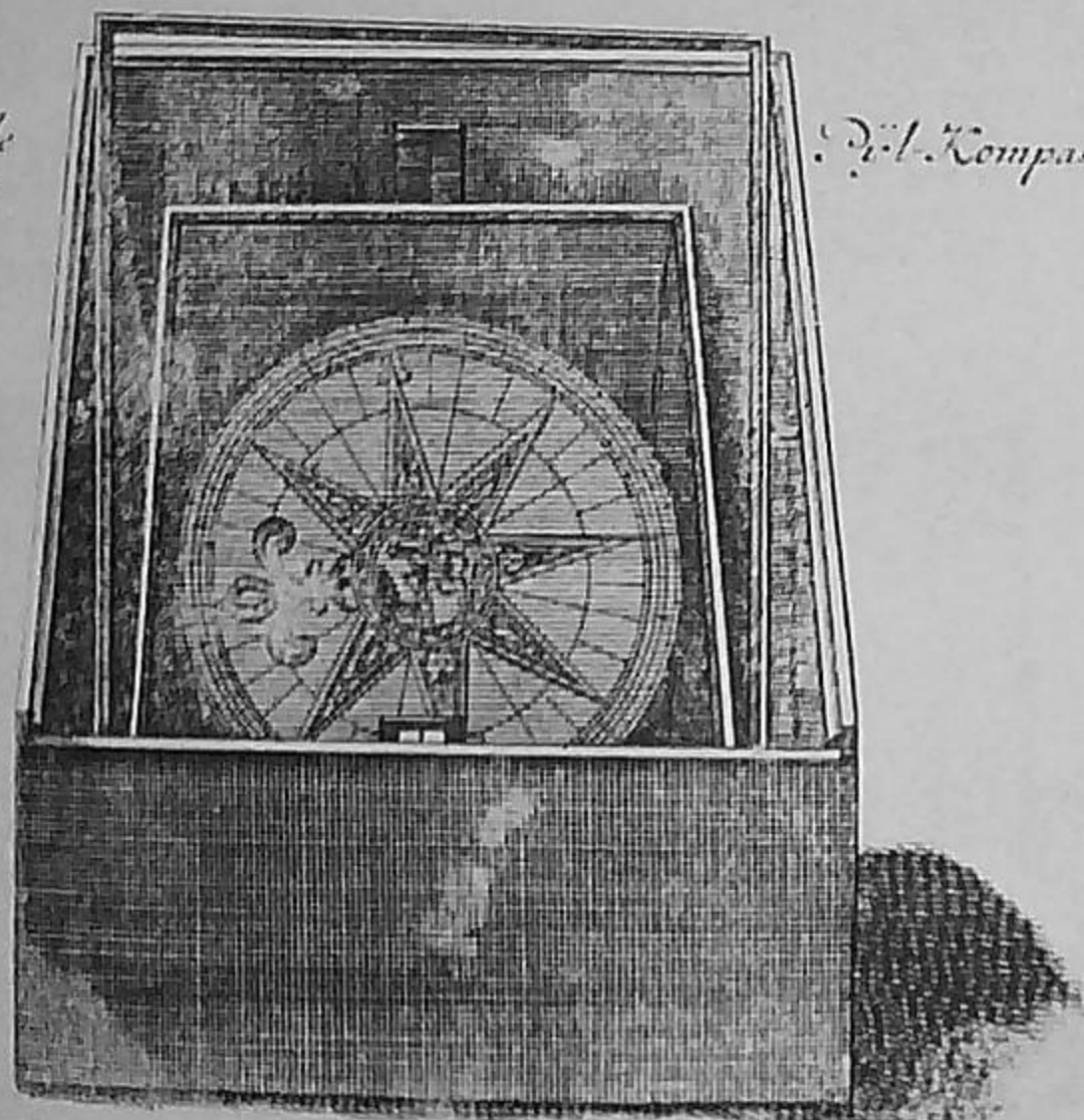


Bouffole ou
Compass de Route



1672 291
Compass

Compass de
Variation



Compass

La vie des matelots sur les bateaux au XVII^e siècle

PAR JEAN MERRIEN

Point de spécialisation à bord des navires du « Roi-Soleil » : chaque matelot doit pouvoir tout faire et s'adapter à toutes les circonstances. Conditions requises pour être marin au XVII^e siècle : avoir moins de trente ans et être très souple. Un matelot doit être lesté : il grimpe en effet sans cesse dans la voilure et effectue des manœuvres qui exigent des qualités d'acrobate. Il doit être fort : le maniement des lourdes ancres, l'entretien du navire sans cesse nettoyé et repeint, les veilles épuisantes requièrent une constitution robuste. Enfin, il ne doit pas manquer de courage : la vie à bord est spartiate, la discipline rigoureuse, et la mer offre bien des dangers. Auteur d'une Vie quotidienne des marins au temps du Roi-Soleil (Hachette), Jean Merrien décrit ici les nombreuses tâches qui attendaient chaque jour les matelots à bord des navires français du XVII^e siècle. Il nous brosse ainsi le portrait attachant de ces hommes, peu vêtus, mal nourris, serrant de maigres trésors dans des coffres en bois qui leur servaient, à l'occasion, de cercueils et qui affrontaient, avec courage et résignation, les périls de la mer.

Au XVII^e siècle, le matelot dont nous avons vu le recrutement, l'engagement campagne par campagne, l'obligation de passer au service du roi un an sur trois à partir de Colbert, n'est pas spécialisé, ne peut pas l'être : on engage, parfois à grand-peine s'il s'agit des vaisseaux du roi, le nombre d'hommes nécessaire, en espérant qu'ils seront lestés et courageux.

Lestés est le principal ; et ils le sont à tel point que, grimpant dans la mâture, ils émerveillent les spectateurs. Ils sont tous jeunes : moins de trente ans. Les plus âgés (ceux qui ne sont pas rappelés par un nom sur le mur

du cimetière, par une *broëlla*, une petite croix de cire, en Bretagne) font la pêche côtière, avec les gamins, mènent pour la plupart la vie de marins-paysans, ou s'emploient dans les arsenaux et les magasins des compagnies.

En France un matelot doit tout faire

La spécialisation ne commence à se créer qu'en Méditerranée, où huit hommes, choisis pour leur faculté d'attention, vont seuls au gouvernail, ce nombre de huit semblant indiquer qu'ils font des quarts à la barre d'une

Instrument de navigation utilisés par les marins du XVII^e siècle.

La bouffole rendait possible la navigation au long cours : les extrémités de son aiguille aimantée se dirigent vers les pôles magnétiques de la Terre, ce qui permet de reconnaître la direction du Nord.
Le compass de variation indique les variations, en général légères, que l'aiguille aimantée éprouve au cours d'une même journée. Il est surtout utile, les jours d'orage. (Roger-Viollet)

heure seulement, ce qui est la sagesse. Il en est de même au Portugal, où l'on distingue entre les marinières proprement dits, qui sont nos futurs gabiers, chargés uniquement « d'en haut », c'est-à-dire du manœuvre de la voilure ne se commandant pas du pont (deux d'entre eux étant même, là-haut, « trinquiers », ce qui signifie gréers-voiliers), constituant déjà une sorte d'aristocratie, et les autres matelots, les gourmètes (le mot signifiera plus tard, en France, mousse ou matelot-léger). Ceux-ci couchent à même le pont, effectuent tous les gros travaux, lavage, entretien, corvées de bois et d'eau, pompage, et aussi halent sur les cordages, soit au cabestan, soit depuis le pont pour celles des manœuvres qui s'activent d'en bas, au grand mépris des grimpeurs : « ce n'est qu'un *halebouline* » restera une grave injure.

En France occidentale, en Hollande et en Angleterre, cette distinction n'existe pas : « un matelot doit tout faire et chacun va au gouvernail à son tour ».

Cette règle n'est pas tout à fait appliquée : les compagnons charpentiers, tonneliers, calfateurs ne vont au quart que si leur travail le permet et il en est certainement de même pour le ou les trévières (voiliers), s'ils ne sont même *maîtres-trévières* (1); le calier semble ne guère sortir de son trou. Mais ces postes sont des *affectations*, non des spécialités; comme on l'a vu, le choix a été fait au départ, et peut toujours être modifié. Les autres fonctions sont toutes momentanées : on est *de veille*, *de garde*, *de bosse* (à l'avant), ou envoyé dans la mâture, etc., selon des « corvées » où, bien entendu, les quartiers-

(1) Le maître-trévière d'un grand vaisseau a 30 livres par mois.

« Les voiles se cousent avec une double fisselle, faite du meilleur chanvre qu'on peut trouver; au Levant, on le cire, sur l'Océan on le goudrante, pour conserver le fil. »

maîtres tiennent compte des capacités; mais celles-ci ne donnent aucun droit particulier. Quand on observe la terrible « casse » causée par les combats ou par la maladie, on conçoit qu'il n'en peut être autrement : il faut que tous soient entraînés à tout.

Le quart est épuisant

Le pire de ces travaux est, bien entendu, comme à bord de tous les navires, le quart de nuit : un marin est toujours un être qui ne dort pas assez; ici, le quart « par roulement » de quatre heures en quatre heures — pis encore de trois en trois — doit être épuisant. Bien sûr, entre six heures du soir et six heures du matin, qui constituent la nuit sous les tropiques, on trouve en principe huit heures de sommeil. En pratique, le premier quart et le dernier sont amputés, dans les régions où il fait clair, par des réveils généraux plus matinaux, et, le soir, par des jeux ou une flânerie indispensable. Certains auteurs montrent chaque bordée prenant un jour sur deux le quart le plus pénible, de minuit à quatre heures, l'autre bordée ayant le quart « de crépuscule du jour » (matin). Challes nous parle du lever des hommes (le jour de Pâques) à quatre heures. Sous le tropique, par nuit noire? Avec le couvre-feu dont nous parlerons? On comprend mal. Est-ce à cause de la fête? D'une façon quotidienne, cela semble impossible.

Il y a toujours, la nuit, sur le pont, la moitié de l'équipage, soit, pour un vaisseau moyen, cinquante hommes. Les autres cinquante hommes, d'ailleurs, peuvent être mis en activité très rapidement puisque, dans leurs branles, ils ont *interdiction absolue de se dévêtir* (sous peine « d'être trempés en mer ») afin d'être « toujours prêts et plus robustes ». Mais déjà, quand il ne se passe rien (la voilure est réduite la nuit, les vergues

assurées, etc.), que fait-on de cinquante hommes sur le pont, dans le noir? On a peine à croire que, hormis le gouverneur et deux ou trois hommes de veille (dont on ne parle pas, d'ailleurs; et il n'y a personne dans les hunes en permanence, puisqu'on y *envoie*), les autres, astreints au silence, absolu de nuit, ne somnolent pas; pourtant, nous l'avons vu, le règlement est formel...

De maigres trésors dans un coffre en bois

Au matin, comme dans tous les navires du monde, on commence par le « poste de lavage ». Entendons : de lavage du navire. Car les hommes ne doivent pas faire de débauches d'ablutions. Il n'est pas question de leur donner pour cela cette denrée précieuse qu'est l'eau douce. On trempe le *fouber* (faubert) emmanché directement dans la mer, ou bien on puise de l'eau avec des seilles (seaux). Et, bien entendu, on se lamente : les ponts inférieurs, confinés, ne sèchent pas.

Les pieds, oui, sont lavés car, qu'il fasse chaud ou froid, les marinières vont pieds nus, à bord. Par très mauvais temps, ils ont peut-être des bottes, faites de sabots de bois prolongés par des tiges de toile huilée, que, dans les pays froids, ils remplissent de paille; solution d'ailleurs excellente, encore employée dans ma jeunesse *dans la marine de guerre*, à Islande, et bien entendu à la pêche. Mais autrement leurs pieds et leurs mollets sont nus, sous la culotte au genou que nous nommons « corsaire ». Le corps, lui, est couvert d'une chemise qui ressemble assez à nos sous-vêtements, car elle est sans ouverture ni boutons — qui pourraient s'accrocher et gêner le dormeur, et qui sont d'ailleurs encore objets de luxe; elle se fronce au col par un lacet : il faut bien que le

matelot ressemble un peu (croit-il) aux gens de la Cour, qui sont couverts d'aiguillettes. Quand il fait froid, on enfile par-dessus un tricot et, pour la veille, un grand caban long, dit aussi *mante*, à capuchon, qui ressemble à nos capotes de veille. Il en est de cirés. Ce n'est que pour aller à terre qu'on passera un *justaucorps* très ouvert, ceint d'une écharpe en laine (parfois rayée), qui n'est autre que le « tour de cou » indispensable pour le quart de nuit et se coinçant dans l'ouverture du caban ciré, pour en assurer l'étanchéité.

Ces maigres trésors sont complétés par une paire de chaussures (prises à l'ennemi si possible!) et des bas de laine bleue (le cramoy est pour les officiers), bien entendu réservés aux descentes à terre, parfois à la messe du dimanche et surtout aux fêtes. On range le tout dans un coffre de bois, souvent couvert de cuir, qui doit être fort grand, car nous le voyons utilisé comme bière pour le matelot mort. Ce coffre est ramassé dans la batterie, ou, s'il existe, dans le très bas contre-tillac. En cas de combat, il faut parfois dégager cet espace, et un récit incontestable (Challes) nous montre les marinières acceptant sans protester de détruire leurs coffres (on manque sans doute de place dans les cales, ou bien les y ranger serait trop long); que font-ils alors de leurs richesses? On ne nous le dit pas.

Les cheveux sont longs

Le vêtement se complète par un bonnet de laine, pointu, très haut, de façon à pouvoir s'enfoncer jusqu'aux oreilles, et contenir la chevelure. Celle-ci, en effet, est longue : obliger à la couper, d'une part des Bretons pour lesquels ce serait un déshonneur, ensuite des gars voyant tous les officiers la porter, bien frisée, sur les épaules, enfin des matelots

pour qui, s'ils vont en Méditerranée, cheveux ras signifieraient forçat et leur causeraient les pires ennuis, est évidemment impossible. Alors, tout comme Flaubert le verra encore faire par les paysans bretons au XIX^e siècle (sa page admirable sur la beauté de la chevelure masculine), le matelot roule sur elles-mêmes les lourdes mèches, et les enfouit dans le bonnet. La coutume militaro-navale de ne pas se découvrir pour saluer vient certainement, pour partie, de là. Ces cheveux longs contiennent beaucoup de vermine — dont on s'épouille mutuellement — et sont incontestablement dangereux s'ils se prennent dans un cordage. Mais les cheveux courts poissés (à la poix!) sont beaucoup plus tardifs; même les flibustiers répugneront à se tondre, et raccourciront seulement leurs cheveux « à la Jeanne d'Arc » à moins qu'ils ne les fassent « hérissés » ou ne les nouent.

Inversement, on porte peu la barbe, et l'on rase même souvent la moustache, à la manière de la Cour, bien qu'en Bretagne cette moustache soit bien vue; à la flibuste, la mode est longtemps de porter la petite moustache fine et longue à l'espagnole (ou à la Colbert I) et la mouche. La barbiche Louis XIII est tout à fait démodée.

Le poil superflu est quelquefois brûlé à la mèche (aïe!), mais sans doute le plus souvent rasé par les fraters, ou par les soldats, dont les poignards sont assez bien aiguisés pour cela, ou encore, entre matelots, avec ce couteau qui constitue leur bien le plus précieux et, faute souvent de poche, se porte, soit dans une gaine à la ceinture, soit au cou. Les petits bouts de lusin, de ligne (cordage mince) que tout matelot a sur soi, s'entourent au poignet ou se logent dans le bonnet (rien de tout cela n'avait changé, à la pêche, au début de ce siècle-ci).

Dans le bonnet, loge-t-on aussi la chique? On n'en parle nulle part au XVII^e siècle, en marine. Nous savons seulement que chiquer serait facile, car le tabac est en « carotte », puisqu'il faut le hacher pour « pétuner », à la pipe évidemment; ceci pose une petite énigme, dont nous parlerons plus loin.

La prière du matin

Quand le lavage du navire est terminé — à jeun — on dit la prière du matin.

La cloche ayant sonné, l'aumônier se place sur le gaillard de dunette devant le mât d'artimon, tourné vers l'avant, tout l'équipage agenouillé face à lui. Il entonne le *Veni Creator*, que les hommes « poursuivent en pareil ton », l'aumônier entonnant toujours le commencement de chaque verset. On dit ensuite les litanies de la Sainte Vierge, ou de tous les saints, ou de l'Ange Gardien, etc., distribués selon les jours de la semaine; et l'on conclut par *Domine, salvum fac regem*, répété trois fois avec le *Gloria*. L'aumônier y ajoute, distinctement, une prière en français, qui est belle :

« Nous vous remercions, grand Dieu, et vous aussi Sainte Vierge, et nos Anges Gardiens, de nous avoir conservés cette nuit; si nous vous avons offensé en quelque chose, nous vous en demandons très humblement pardon; nous vous offrons nos vies, nos paroles, et tout ce que nous ferons aujourd'hui à votre gloire, et au salut de nos âmes : Nous vous supplions de nous donner bon voyage, que nous puissions bien faire notre négoce, et sur tout, que nous ne vous offensions point. Nous proposons fermement de nous garder de tout péché; mais spécialement de jurer, ou excéder en paroles : Donnez-nous en la grâce, par les mérites de votre Fils. Amen. »

Le maître donnant un coup de sifflet, tous se lèvent, criant « Vive le Roi ! ». Et ce cri, dont l'élan impressionne tous les témoins, est aussi une prière; comme dit Choisy, « sur la terre on respecte beaucoup Sa Majesté, mais on l'aime bien sur mer ».

Biscuit et eau-de-vie

La prière terminée (ce doit être vers les six heures et demie ou sept heures), on donne aux hommes le déjeuner, qui se compose seulement de biscuit (pris sur la livre et demie — environ 740 g — quotidienne, à Saint-Malo, une livre à Dieppe) et de cidre ou d'eau, ou, à certains bords (Saint-Malo, au long cours) un coup d'eau-de-vie.

Le biscuit français, surtout de Dieppe où il est très blanc et très nourrissant, a fort bonne réputation, et les passagers le trouvent excellent... mais ils n'en font pas la base de leur alimentation. Quant à l'eau, c'est un liquide précieux, mais, hélas, très souvent exécration : conservée dans des pipes de bois, elle prend un goût astringent, une couleur de tanin affreuse, « s'emplît de vers et se corrompt ». Bien entendu, ce n'est pas l'eau qui se corrompt, et les « vers » sont des larves, très nombreuses, car on a pris l'eau à des mares, à des ruisseaux quelque peu stagnants.

On tente de la purifier. Le père Fournier rappelle que Pline — inventant sans le savoir la pasteurisation — dit *de la faire bouillir*; mais, hélas, le Latin ajoute : « et la cuire jusques à la moitié ». Cette surenchère ruineuse est sûrement la cause que le conseil ne fut pas suivi. Alors, on délire : on « expose deux ou trois nuits au serein de la nuit » la barrique et, « sur le matin esteignent deux ou trois fois dedans une barre de fer toute rouge », ce qui, cette fois, est rester en route. Quand « elle

commence à s'empuantir, si on la bat et verse et renverse de vaisseau en vaisseau (récipients), elle perd son mauvais goût, comme on voit aussi advenir à du vin tourné et à mesme de l'huile ». Mieux est ceci : « Quand l'eau est nitreuse et pleine d'amertume, on l'adoucit avec de la farine d'orge fricassée et meslée parmy (c'est en somme la « coller »), tellement qu'on en peut boire deux heures après qu'elle s'est reposée. »

L'eau douce est vitale

L'eau de mer, considérée comme dessalant *mieux* que l'eau douce le lard et le hareng (ce qui est fort possible, l'osmose pouvant être ainsi plus aisée au début), fait du pain « très mal sain », mais le poisson cuit en eau de mer en est plus sain (et beaucoup meilleur, de goût et de consistance, ceci est certain) « et se garde plus longtemps quand il est séché par après », autre vérité; d'après le père Fournier, pour les viandes et poissons salés, dessalés à l'eau de mer, l'expérience montre que pour les cuire ensuite « elle (l'eau de mer) est beaucoup meilleure ». (J'ai essayé, c'était terrible; les gens du XVII^e siècle aimaient le sel... Il était considéré, même excessif, comme nourrissant!) Passée à l'alambic, l'eau de mer devient douce, « mais, en usant 15 jours de suite, vous aurez infailliblement le flux de sang ». (Qu'en pense Bombard?)

Telle quelle, l'eau douce est vitale, et il faut la garder soigneusement. C'est le lieutenant qui en détient la clef, et le « charnier », ce récipient où les hommes iront, aux siècles suivants, puiser librement en dehors des périodes de restriction, n'existe pas encore, généralement. Toutefois, si le voyage n'est pas long, un fût peut être laissé ouvert, où les matelots puiseront avec une corne de bovidé, car aucun engin n'est fourni.

Il semble que ce soit dans une corne analogue que le page verse, à chacun à son tour, l'eau du bidon. Souvent, on y ajoute un peu de vinaigre.

Le déjeuner pris rapidement — debout, sans nul doute — on va au travail.

La voilure demande peu d'interventions

Contrairement à ce que s'imaginent beaucoup de non-marins, la voilure ne demande pas d'incessantes interventions. Dans les vents dits réguliers — les « brises » — le problème est au contraire d'occuper l'équipage qui, parfois, n'y toucherait pas durant des semaines, au grand danger d'ailleurs de pourrissement; aussi la réduction de toile du soir présente-t-elle un avantage supplémentaire de contrôle, ajouté à celui que doivent exercer (en théorie...) les quartiers-mâtres et le contre-mâitre lui-même.

Si le navire change de route, on n'aura pareillement qu'à régler bras et brouines, ce qui, pour les voiles basses, se fait du pont, pour les autres depuis les hunes, ou, parfois, d'en bas également. Ce n'est que si le vent fraîchit (ou mollit ensuite) que les hommes doivent aller sur la vergue.

Nous avons dit combien — malgré les dessins montrant les hommes à califourchon — il était probable que les « marchepieds » existassent déjà dès le début du siècle. Ces marchepieds, bien entendu, sont en cordage, dont le pourrissement peut causer des chutes mortelles; mais ils ont l'avantage qu'on peut s'y tenir pieds nus. Cela dit, les gestes nécessaires pour prendre des ris — à grande douleur de doigts car la toile est dure, et souque fort — seront les mêmes jusqu'à la fin de la marine à voile; les manœuvres sont également identiques.

Voici, extrait du précieux petit livre, de Tourville lui-même, rédigé en français et en flamand, paru sous le titre *Exercice en général de toutes les manœuvres qui sont faites à la mer*, en 1693, les commandements pour rentrer la voilure. On remarquera l'injonction initiale: « SILENCE! » L'obtenir était manifestement difficile.

SILENCE, MATELOTS!

1. *Allongez les cargues de basses voiles.*
2. *Larguez les écoutes de la grand-voile.*
3. *Carguez les points en même temps.*
4. *Carguez les fonds et les cargueboulines.*
5. *Amarrez toutes les cargues.*

MATELOTS DE VERGUES, HAUT!

6. *Séparez-vous bien sur les vergues et sur les marche pieds.*
7. *Prenez les garcettes des vergues et passez-les en arrière des voiles.*
8. *Serrez les basses voiles.*

MATELOTS DE VERGUES DE HUNES, HAUT!

9. *Allongez les cargues du petit hunier.*
10. *Larguez les écoutes du petit hunier. Etc.*

Une acrobatie qu'on ne se disputait pas

Certains travaux, comme de déplacer les vergues, de caler (abaisser) ou remettre en place les mâts de perroquets et de hunes, sont fort durs: la poulie du grand mât de hune et de la grande vergue de la *Couronne*, tout en bois pourtant, pèse 1 400 livres! Bien entendu, on la vire au cabestan, ce qui nous a valu les merveilleuses « chansons à virer » des XVIII^e et XIX^e siècles. Il en existait sans nul doute au

XVII^e, mais nous ne les connaissons pas. Au Moyen Age, et encore au XVI^e, c'étaient des cantiques; mais on peut supposer que la verve des matelots avait modifié quelques versets... tout comme, du temps des nefes, les lettres cousues sur le tref (la grand-voile), et qui permettaient de s'y reconnaître pour lacer les bonnettes inférieures. A V M G P, avaient reçu une tout autre interprétation que « Ave Virgo Maria Gracia Plena ».

Bien plus que de grimper dans la mâture, il était dangereux, en tout cas pénible, de servir les voiles de beaupré: cet absurde perroquet de beaupré, sur son petit mât dressé et branlant au bout du gros espar, qu'il fallait aller servir d'une petite hune faisant (si l'on ose anticiper ainsi) l'ascenseur d'effroyable façon dans le vent, au-dessus de la mer défilant de façon vertigineuse; et cette non moins absurde civadière, sorte de poche ramassant autant d'eau de mer que de vent, l'évacuant par des trous nécessairement trop petits. Pour la rentrer, par « temps » ou tempête, trempée, lançant des seaux d'eau, les mariniers devaient se placer sous le beaupré lui-même, debout sur les « moustaches » ou martingales, baignés à mi-corps, de temps en temps, dans une lame. Cette voile, essentielle pour « la bouline » (le louvoyage), comportait deux bandes de ris croisées de façon qu'on pût la relever hors de l'eau du côté de la gîte; donc, à chaque virement de bord, il fallait échanger une bande pour l'autre; aller, avec ou sans marchepied, au bout de sa vergue atrocement balancée, était une acrobatie qu'on ne devait pas se disputer.

Dix écus ou... le bâton

En Méditerranée, mer infestée de pirates, il y a toujours un homme

de veille dans la hune. S'il aperçoit un vaisseau, que l'on capture ensuite, il a droit — non pas à l'humble « double » de nos jours — mais à dix écus. Il doit ouvrir l'œil! Par crainte aussi: car si quelqu'un d'en bas voit le navire avant qu'il ne l'ait « chanté », les écus se transforment en coups de bâton...

En Occident, un homme n'y est envoyé qu'exceptionnellement, quand on cherche la terre ou un ennemi; les « nids de pie » n'existent pas normalement.

Sur le gaillard d'arrière, la veille est assurée par le maître lui-même, les pilotes, toute une petite foule. A l'avant, sur le petit château s'il existe, se tient le contre-mâitre, avec des hommes. Ce n'est que lorsqu'on va mouiller qu'on dispose un homme auprès de chaque ancre; muni d'une hache, il tranchera d'un coup la *bosse* de retenue, ce qui le fait nommer « homme de bosse », d'où confusion avec le « bosseman » qui est un maître en pays nordique (*bootsman*, l'homme du bateau, tout comme *esquiman*); au XVII^e siècle, ce n'est pas un officier-marinier.

Le maniement des ancres

Le maniement de ces ancres n'est pas un amusement; en effet, sans compter le poids du câble (2 fois 1/4 l'ancre pour 100 ou 120 brasses; on en raboute 3 ou 4) et la résistance de ce câble de chanvre, énorme et peu souple, la maîtresse ancre et la seconde ancre pèsent:

pour un vaisseau de:

100 tx	550 livres et	312 l.
200 tx	1 100 livres et	825 l.
300 tx	1 650 livres et	1 237 l.
400 tx	2 600 livres et	1 950 l.
600 tx	3 300 livres et	2 485 l.
1 000 tx	5 500 livres et	4 163 l.
2 000 tx	11 100 livres et	8 333 l.

Divisant par deux à peu près pour obtenir des kilos, nous trouvons des chiffres effarants.

On levait cela, soit au cabestan (vertical), mû par huit hommes qui tournaient en poussant les *barres d'aspect* (arme redoutable des mutins), soit au *virevaut*, simple cylindre horizontal mû par des leviers qu'on y plantait pour leur faire faire seulement 1/2 ou 1/4 de tour (c'est le treuil des carriers).

Il y a des hommes en faction devant les portes closes et, la nuit, en divers points. Au port, en rade, on place au moins quatre sentinelles, qui sont des matelots, en plus des soldats. La garde la plus importante se trouve au fanal, qui est le point le plus haut du vaisseau.

Parfois le gouverneur « mange le sable »

Ainsi que nous l'avons vu, le « thymon » — notre « barre franche » — du gouvernail n'est pas actionné directement, mais par l'intermédiaire d'un étrange dispositif, la *manuelle*. Celle-ci soulève, pour les marins, un petit mystère, dont ils trouveront la discussion en annexe (Annexe III). Ici, ne parlons que de l'homme qui, debout, les yeux rivés sur le compas, s'y cramponne.

Ce *gouverneur* — en France occidentale, non spécialisé —, n'importe quel matelot donc, voire un page, est mis à ce poste, plus épuisant encore par l'attention qu'il réclame que par l'effort musculaire (non négligeable) qu'il exige, pendant plusieurs heures. Pour parler marin, « il en a vite marre ». Alors, revenons-y, il « mange le sable », retournant l'horloge avant que la demi-heure soit écoulée, et cela, parfois, dans d'effarantes proportions puisque « six horloges n'en durent pas parfois quatre, qui est la plus grande meschanceté que puisse commettre un

matelot, cela seul pouvant être cause de la perte d'un vaisseau, toutes les estimations étant fondées sur le nombre des horloges : telle faute ne devrait jamais être tolérée, et faudrait envoyer à la chaisne (aux galères), ou donner la calle bien seiche à ceux qui seraient découverts y avoir manqué...; et, tout le monde y ayant intérêt, personne ne doit faire difficulté de découvrir au capitaine ou au pilote telle sottise ».

Ceci, à l'usage des quartiers-mâîtres indulgents... ou fort contents d'aller se coucher. Mais les autres, réveillés une heure plus tôt? Et le soleil, le lendemain matin, qui ne se lève pas?

À la fin de son quart, le gouverneur sonne la cloche pour appeler son remplaçant, et l'autre bordée. Il peut aussi donner un coup de cloche à chaque « horloge » (demi-heure). De temps en temps, le pilote lui demande « Où est le cap? », comme, de nos jours, nous disons : « En route? ».

Il entretient la chandelle de sa verrine (éclairage du compas). Et Choisy nous montre à la fois l'inconscience du matelot et la mauvaise surveillance du quartier-maître : un gouverneur ayant cassé un verre de la verrine, et le courant d'air risquant d'éteindre la chandelle, il eut l'idée ingénieuse de boucher le trou... avec de l'étoupe! Le feu prit, gagna (la chambre du capitaine et celles des officiers sont à côté et au-dessus), fut éteint, mais « le sang estoit déjà meslé! », dit Choisy. Et on le comprend.

On ne se sert plus des rames

Tout matelot est un ouvrier peintre... La chose est déjà vraie au XVII^e siècle. Quand les calfadeurs étanchent la carène, les mariniers les aident à

brayer, avec une poix mêlée d'huile de poisson, à passer le « *gouldran* » (goudron de sapin), et le suif, ce qui est le *suage*, *florer*, *donner le flore*.

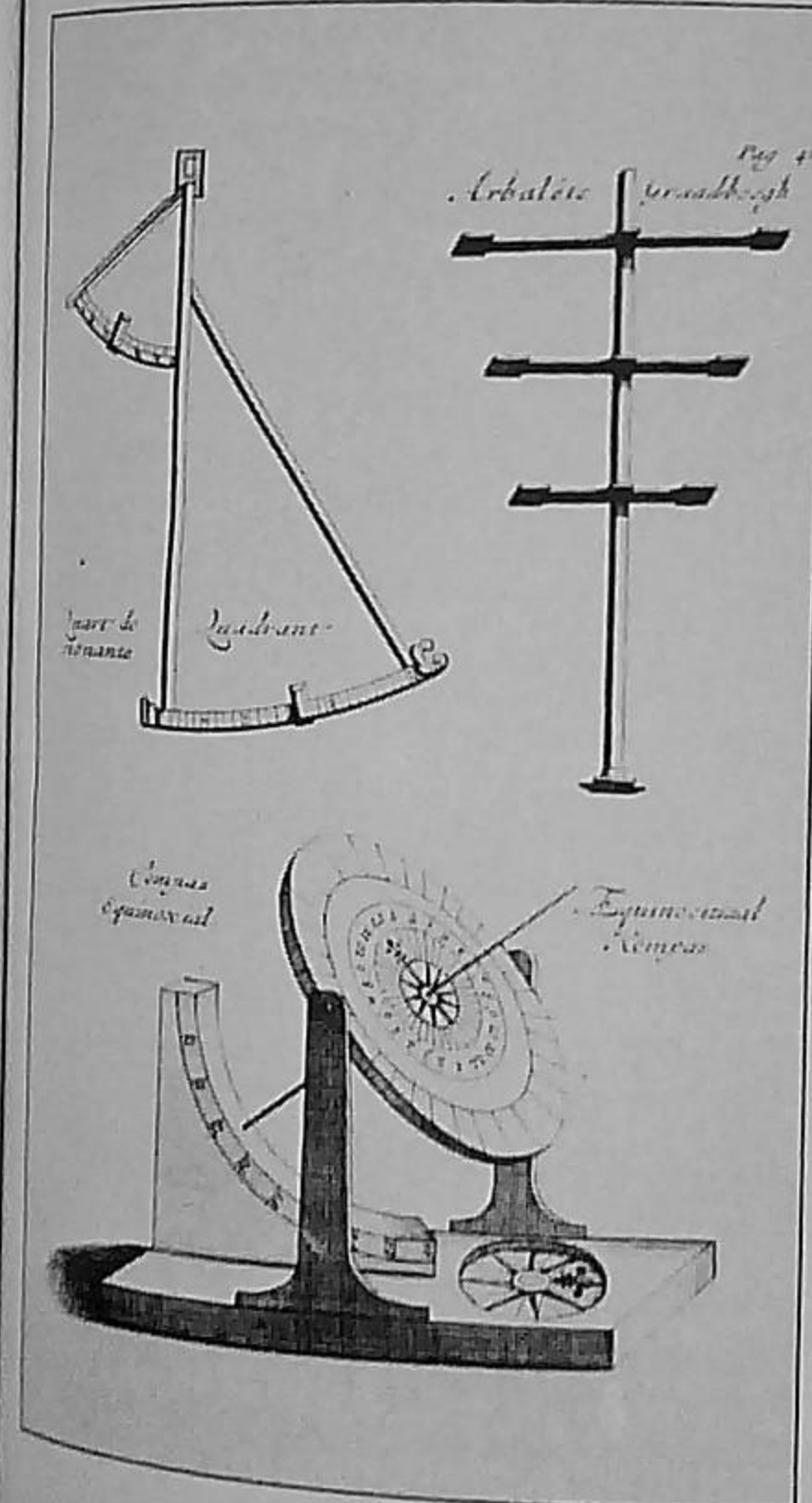
Mais on peint aussi, à la mer. Notamment, on « dore ». Avec de l'or en poudre? Non point! Sur du noir (du goudron), on passe du blanc, ce qui donne la fameuse « couleur punique », un affreux jaune verdâtre que les plaisanciers maladroits connaissent bien (blanc sur coaltar ou sur blak! On ne l'évite qu'en interposant gomme laque ou vernis). Et c'est cet « or » qui, de loin, paraît si beau sur les poupes sculptées!

En dehors des galères, on ne se sert plus des rames, on n'en emporte

même plus, à bord des vaisseaux, après le premier tiers du siècle. Et pourtant, en les passant, longues de 35 pieds (11,34 m), dans les « sabords d'en bas », et en mettant 5 hommes sur chacune, on pouvait parcourir dans un jour (sans la nuit?) 3 ou 4 lieues, 9 ou 12 milles. Ce n'est pas beaucoup, mais cela tire du Pot-au-Noir, par exemple, fait parer une roche, dégage d'un brûlot. Les conseillers ont beau le faire remarquer, personne n'en veut, hormis les pêcheurs, comme si elles étaient infamantes (car leur encombrement n'est nullement rédhibitoire). Cette erreur durera trois siècles, avec un lourd passif.

Les pompes sont en général à brimble double, du type « fléau de balance », mue par deux ou quatre hommes. Bien entendu, la corvée de pompage est exécutée. Si le navire est en bon état, elle ne dure que peu de temps, à la fin de chaque quart s'il y a lieu. S'il fait eau, par vieillesse ou par suite du combat, elle peut se prolonger toute la journée. La matinée s'étant passée au travail, on dîne. Le plus souvent, ce repas a lieu à l'entour de dix heures (avant, pour une bordée, après pour l'autre), ce qui, si les quarts sont de quatre heures, indique bien une prise de travail (lavage) le matin à six heures.

Jean MERRIEN ■



L'arbalète, le quadrant et le compas équinoxial étaient fréquemment utilisés au XVII^e siècle par les officiers chargés d'établir les plans de navigation. (Roger-Viollet)