

## LES EX-VOTO.

L'ex-voto est la matérialisation d'un voeu formulé dans un moment de danger extrême. Il représente une prière a posteriori, un remerciement et aussi un acte de foi rendu public. Le souvenir de ce voeu ou de cette prière n'a pu parvenir jusqu'à nous que parce que le donateur a survécu par protection divine.

L'ex-voto est considéré trop souvent, et à tort, comme un témoignage de piété naïve ou même à la limite, de superstition. Il est avant tout un témoignage de la foi populaire, de cette foi qui a besoin d'un support physique pour concrétiser à la fois le personnage divin auquel il s'adresse et la prière exaucée.

Le bénéficiaire de la protection céleste n'offre pas ses remerciements à une statue, mais à la sainte (plus rarement au saint) représentée par cette statue. Il s'adresse également plus volontiers à la sainte patronne de "son" port ou de "son" lieu de naissance. Il s'agit là d'un attachement presque filial. Notre-Dame de la Garde de Marseille, de La Ciotat, Notre-Dame du Mai ou de la Garoupe, représentent la "même" Sainte Vierge, mais pour le marseillais, le ciotaden, le toulonnais ou l'antibois, il s'agit de la "sienne". Il y a appropriation par l'intermédiaire du lien physique statue-symbole et lieu qui l'abrite.

L'ex-voto s'offre donc à "sa" chapelle et si le remerciement n'est pas effectif dans l'immédiat, le donateur attendra plusieurs mois, voire plusieurs années si les aléas de l'existence le tiennent éloigné de "son" lieu spirituel.

C'est à cause de cette foi simple pour ne pas dire simpliste que les ex-voto ont été décriés, même et surtout par les autorités religieuses. C'est pourtant la foi du coeur et non pas de la raison.

Les ex-voto se présentent sous les formes les plus diverses. La plus répandue en Provence est sans conteste le petit tableau peint alors que l'apanage de la façade atlantique est la maquette de navire. Ces deux catégories ne sont pas exclusives car nous rencontrons également des photographies, des bateaux en bouteilles, des bouées de sauvetage, des avirons ou autres. Parmi ces représentations si diverses de la foi et du souvenir, le petit tableau peint si particulier à notre région méditerranéenne est le plus riche en renseignements. L'ex-voto est l'illustration de faits le plus souvent dramatiques, inclus dans un contexte historique, même si pour une fois c'est de l'histoire des humbles qu'il s'agit.

Au contraire de son homologue "terrien", l'ex-voto marin est beaucoup plus explicite, car il s'accompagne souvent d'une légende plus ou moins développée, allant quelquefois jusqu'à un texte élaboré ou à une lettre\*.

Ces écrits complètent l'image, même dans le cas d'indications succinctes. Généralement nous y trouvons des noms de personnes, patrons, capitaines, matelots ou autres, presque toujours le nom du bateau et quelquefois des noms de lieux, théâtres des événements relatés, quand ce n'est pas leur localisation géographique avec longitude et latitude. Quant à la date, c'est une donnée quasi constante. Toutes ces indications, même succinctes peuvent suffire à replacer ces descriptions imagées des événements dans leur contexte.

---

\* "Le XIX<sup>me</sup> siècle spécialement dans sa deuxième moitié voit l'écrit envahir l'ex-voto, avec des mentions nombreuses pouvant aller jusqu'au récit". (Bernard Cousin : Le Miracle et le Quotidien - Aix-en-Provence - 1983).

Chaque ex-voto peut se définir sous deux aspects : soit comme objet représentatif de la dévotion populaire à une époque donnée ou comme document illustrant la vie maritime locale.

Il est frappant de constater une certaine laïcisation des ex-voto par disparition de la figuration religieuse. L'ex-voto maritime est le premier à avoir supprimé l'image sainte. Ce fait est certainement dû à la généralisation des portraits de navires au cours du siècle précédent.

Le donateur peut être l'auteur de l'image et dans ce cas il a noté des détails connus de lui seul. S'il s'est adressé à un peintre, comme les "Roux" de Marseille, portraitistes de navires, les bateaux représentés n'ont peut-être pas été vus par l'artiste. Mais même dans ce dernier cas, il est certain que le donateur a fourni suffisamment d'indications précises pour que l'image soit fiable.

Ne serait-ce qu'à ce titre, ces tableaux sont des documents techniques importants dans le domaine de l'iconographie maritime.

#### BIBLIOGRAPHIE.

F. et C. Boulet : Ex-voto marins (Paris - 1978)

Bernard Cousin : Ex-Voto de Provence - 1981.

Bernard Cousin : Le Miracle et le Quotidien - Aix-en-Provence - 1983.

Bernard Cousin : L'ex-voto dans les régions du N.O. de la Méditerranée (Provence Historique - Tome XXXIII fascicule 131 - 1er trimestre 1983).

Bernard Cousin : Quatre mille ex-voto peints provençaux Provence Historique - Tome XXXIII fascicule 131 - 1er trimestre 1983).

Santino Nastasi : Ex-voto de Ligurie (Provence Historique - Tome XXXIII fascicule 131 - 1er trimestre 1983).

Jean Boissieu : Ex-voto marins de la Méditerranée (Le Provençal du mercredi 25 octobre 1978 - page 8).

Michel Mollat du Jourdain : Va-t-on laisser disparaître les ex-voto marins ? (Courrier des Messageries Maritimes - n°125 - novembre 1971).

Pier Giovanni d'Ayala : Les imagiers du péril en mer (Courrier des Messageries Maritimes - n°125 - novembre 1971).

Ex-voto marins du Ponant - Catalogue de l'exposition - Paris - 1975.

Ex-voto marins du Levant - Catalogue de l'exposition - Paris - 1978.

Félix Reynaud : Articles sur les ex-voto de N-D de la Garde de Marseille publiés dans la revue "Marseille".

## LES EX-VOTO DE N-D DE LA GARDE DE LA CIOTAT.

*Ainsi qu'une fleur mystique  
L'ex-voto fleurit aux murs  
On dirait que les cantiques  
Se sont, las d'un vol antique  
Posés entachés d'azur.*

*Et les tableaux des naufrages  
On dirait qu'on les a peints  
Avec l'aube après l'orage  
La candeur des filles sages  
Et le bleu des coeurs éteints.*

Emile Ripert (La terre des lauriers).

En 1988, un inventaire d'ex-voto marins fut réalisé par l'Association des Amis de Notre-Dame de la Garde (Association loi 1901, créée en 1987). La trace d'ex-voto disparus a pu être retrouvée grâce aux descriptions publiées dans quelques anciens bulletins paroissiaux et aux archives privées de Monsieur Joseph Cornille, érudit ciotaden, décédé depuis.

Cet inventaire a recensé trente ex-voto marins et a gardé le souvenir de six qui ont disparu.

Inventaire de 1988.

- n° 1 - Vaisseau EYLAU
- n° 2 - Eissaugue LES DEUX SOEURS
- n° 3 - LA ZELIMA et LA VIERGE DE BON VOYAGE
- n° 4 - Aviso L'ESCAUT
- n° 5 - Brick MARIE-CONSTANCE (voir n°10)
- n° 6 - Abbé P.R.
- n° 7 - Bateau LE SAINT-ESPRIT
- n° 8 - Paquebot NATAL
- n° 9 - Vapeur PHILIPPE-AUGUSTE
- n°10 - Brick MARIE-CONSTANCE (voir n°5)
- n°11 - Bateau SAINT-JOSEPH (voir n°20 et X 4)
- n°12 - Paquebot PROVIDENCE
- n°13 - Vaisseau SUCRIER DE BOURBON
- n°14 - Bateau LA BELLE ETOILLE (sic)
- n°15 - Bateau N-D DE LA GARDE

n°16 - Trois-mâts MAHOMET-ALY  
 n°17 - Brick L'EGYPTIEN  
 n°18 - Trois-mâts mixte L'EUROPE  
 n°19 - Voilier de plaisance  
 n°20 - Bateau SAINT-JOSEPH (voir n°11 et X 4)  
 n°21 - Trois-mâts LE CHASSEUR  
 n°22 - Trois-mâts JEANNE-DUMAS  
 n°23 - Bateau SAINT-ANTOINE (lettres manuscrites)  
 n°24 - Frégate turque HELELIA  
 n°25 - Flûte LA BALEINE  
 n°26 - Cuirassé LA FRANCE  
 n°27 - Maquette n°1  
 n°28 - Maquette n°2  
 n°29 - Maquette n°3  
 n°30 - Bateau en bouteille.  
 Ce total se divise en 26 tableaux ou assimilés et quatre objets.

Ex-voto disparus :  
 n° X 1 - Pinque L'UNION  
 n° X 2 - François Belly  
 n° X 3 - Sosthène Roque  
 n° X 4 - Bateau SAINT-JOSEPH (voir n°11 et 20)  
 n° X 5 - Ancre de marine  
 n° X 6 - Homme en prière et bateau à voile latine.

Les n° X 4, X 5 et X 6 sont identifiés par leur photographie. Nous ne savons pas si le n° X 6 se rapporte aux n° X 2 ou X 3 bien que nous pensons qu'il s'agit d'un ex-voto indépendant de ceux-ci. Nous excluons cependant le X 6 de toute statistique.

Les notes suivantes se rapportent donc à un ensemble de 31 ex-voto identifiés.

Un même événement, le SAINT-JOSEPH en perdition, a donné lieu à trois ex-voto.

Un même bateau, LA MARIE-CONSTANCE, est le sujet de deux tableaux avec deux fortunes de mer distinctes.

Le MEHEMET-ALY offert à N-D de la Garde par un ciotaden se trouve également à la chapelle Ste-Anne de St-Tropez, don des tropéziens de l'équipage.

Le NATAL fait l'objet d'un autre tableau sur les murs de la chapelle de N-D de la Garoupe, au cap d'Antibes, et de trois autres dans la chapelle Ste-Anne à St-Tropez.

On note de nombreux liens de parenté entre les donateurs.

Enfin, il est intéressant de signaler que cette chapelle possède un ex-voto daté du tout début du XIX<sup>me</sup> siècle (1808) plus ancien que ceux de N-D de la Garde de Marseille.

Un autre fait remarquable est la présence de neuf ex-voto de pêcheurs (identifiés comme tels). C'est la plus forte représentation de cette corporation dans le monde des ex-voto provençaux. Marseille n'en possède aucun, St-Tropez en a un et dans les autres

lieux de culte de gens de mer, cette quantité n'excède jamais deux, rarement trois, lorsqu'il y en a.

Dans le cas de La Ciotat, cette remarque est légèrement faussée par le fait de l'existence d'un ex-voto triple (LE SAINT-JOSEPH), par le lien de parenté entre deux donateurs (Etienne Pascal et Augustin Pascal) et surtout par le fait qu'un même peintre (E.Ardisson) en a réalisé six.

Récapitulons : sur neuf tableaux offerts par des pêcheurs, six ont été peints par Etienne Ardisson entre 1861 et 1878. Le septième est le fait d'un nommé Bérenger, le huitième, posthume est constitué de lettres manuscrites, le neuvième a disparu. Cette forte proportion d'ex-voto de pêcheurs est donc liée à un concours de circonstances local.

Ce total de 31 ex-voto se subdivise en :

12 navires de commerce,

9 bateaux de pêche,

7 bateaux de guerre (en comptant L'EUROPE, affecté au transport de troupes et le tableau à l'ancre de marine),

1 bateau de plaisance,

2 non classés.

En proportion, cette répartition donne :

commerce : ..... 39%

pêche : ..... 30%

guerre : ..... 22%

plaisance : ..... 3%

non classés : .... 6%

En plus de ces ex-voto marins, la chapelle en abrite une douzaine d'autres aux sujets les plus divers (tableaux et objets).

Il faut y ajouter une grande quantité, non encore recensée de plaques de marbre gravées et d'ex-voto dont les fonds de couleur rouge ou bleu à lettres dorées, sont caractéristiques de la fin du siècle précédent et du début du XX<sup>me</sup> siècle.

## LES REPRESENTATIONS RELIGIEUSES.

Neuf tableaux seulement comportent des représentations de la Sainte Vierge, soit 26% de l'ensemble. Dans ceux-ci nous incluons le n° X 6, ex-voto disparu dont le souvenir subsiste grâce à une photographie.

Toutes les représentations sont situées dans le coin supérieur gauche. Trois sont des images pieuses collées et les autres sont peintes.

Cet ensemble comprend six "Vierge à l'Enfant" et trois "Vierge seule" dont une représentation de l'Immaculée Conception.

Deux groupes "Vierge à l'Enfant" portent des couronnes. Un autre groupe tient des sceptres.

Les tableaux dotés d'une image sainte sont les suivants :

N°2 : Eissaigue LES DEUX SOEURS, J.Bérenger, Vierge à l'Enfant (tenu dans le bras droit), image découpée et collée, entourée d'une nuée.

N°6 : Abbé P.R., Vierge à l'Enfant (tenu dans le bras gauche), image peinte, voile sur la tête, main droite tendue vers l'orant.

N°7 : Bateau LE SAINT-ESPRIT, oeuvre d'Ardisson, Vierge seule, voile et nimbe autour de la tête, main droite levée en signe de protection.

N°10 : Brick LA MARIE-CONSTANCE, image de l'Immaculée Conception non découpée et collée.

N° 13 : Vaisseau LE SUCRIER DE BOURBON, Vierge à l'Enfant (tenu dans le bras gauche), tous deux sont couronnés et tiennent un sceptre. L'image peinte est entourée d'une nuée. Le style en est très frustré.

N°14 : Bateau LA BELLE ETOILLE (sic), oeuvre d'Ardisson, Vierge à l'Enfant (tenu dans le bras droit), image découpée et collée, entourée d'une nuée.

N°18 : Trois-mâts EUROPE, Vierge seule, coiffée d'un voile et entourée d'une nuée, oeuvre d'Ardisson.

N°24 : Corvette HELELIE : oeuvre de Bruno Cuzin, Vierge à l'Enfant (tenu dans le bras gauche), tous deux sont couronnés. Leurs têtes sont entourées d'un nimbe, plus petit pour l'enfant Jésus que pour sa mère. La Vierge tient un bouquet de fleurs dans sa main droite. Le groupe est entouré d'une nuée.

N° X 6 : Ex-voto sans indication ni signature. Vierge à l'Enfant (tenu dans le bras droit). La tête de la Sainte Vierge est auréolée d'un nimbe rayonnant et lève la main gauche vers un personnage agenouillé en prière.

#### LES PEINTRES.

Sur ces trente et uns ex-voto, nous relevons 18 signatures ou initiales :  
 Etienne Ardisson (7) dont une qui lui est attribuée pour un tableau disparu,  
 Antoine Roux fils aîné (2),  
 A.C. (2), (il s'agit d'Alphonse Cassino),  
 Joseph Bérenger,  
 A.Blanc,  
 (Bruno) Cuzin,  
 Firmin,  
 Michel Flore,  
 Alphonse Jander,  
 Calixte Méric.

Antoine Roux, portraitiste de navires établi à Marseille, est suffisamment connu pour ne pas s'étendre à son sujet. Ses très nombreuses illustrations de la navigation de son époque sont à la base de toute une iconographie sur la marine méditerranéenne de la deuxième moitié du XIX<sup>me</sup> siècle. Rappelons qu'une part non négligeable de son oeuvre se trouve dans des musées américains.

Le peintre qui s'impose sur les murs de la chapelle de Notre-Dame de la Garde est Etienne Ardisson.

Il est représenté au total par huit aquarelles dont une sur un sujet non maritime (la guérison de sa belle-mère). L'une illustre le clipper EUROPE et les autres représentent des bateaux de pêche. Son oeuvre s'étale de 1860 à 1878.

Jacques Etienne Ardisson est né à La Ciotat le 14 janvier 1824.

Son père Jean Antoine Ardisson est marin, né en 1789. Il se marie en 1817 avec Thérèse Jourdan. Il meurt tragiquement à l'âge de 46 ans lors du naufrage du bateau de pêche le SAINT-ANTOINE (voir ex-voto ST-ANTOINE).

Lors du décès de son père, Etienne Ardisson a douze ans. Il est élevé par son oncle et choisit le métier de charpentier. Tout laisse à croire qu'il est charpentier de marine, ce qui expliquerait sa connaissance des bateaux qui transparaît dans ses aquarelles.

Etienne Ardisson est certainement issu du compagnonnage car sa signature s'accompagne de trois points. Ces trois points sont en ligne en 1860 et en triangle sur ses autres tableaux. Il a dû accéder à un grade supérieur entre-temps.

Les listes de la Confrérie des Pénitents de La Ciotat mentionnent également son nom.

Le 5 février 1853, il épouse à La Ciotat, Françoise Pascale Louise Jeansaume. Trois enfants naissent de cette union, Antoinette, Valentin et Elisabeth Valentine Antoinette laquelle décèdera à La Ciotat en 1888.

En 1860, sa femme Pascale meurt. Six ans plus tard, il se remarie avec Joséphine Mille, originaire de Martigues.

En 1865, Etienne Ardisson peint pour son ancienne belle-mère Marie Richaud, un ex-voto déposé sur les murs de la chapelle à l'occasion d'une guérison jugée miraculeuse.

Son nom figure pour la dernière fois sur les listes électorales de La Ciotat en 1875 et sa dernière aquarelle connue est datée de 1878. Ensuite, il doit quitter cette ville car sa trace se perd.

Calixte Méric est l'auteur de l'aquarelle représentant le MEHEMET-ALI. On connaît un autre portrait de navire réalisé par ce dernier montrant le PHILIPPE-AUGUSTE lors de son voyage inaugural sur la ligne d'Alger (voir ex-voto LE PHILIPPE-AUGUSTE). Il est fort possible que Calixte Méric, marin, ait réalisé d'autres portraits de navires.

Il était le fils de Jean Calixte Méric, capitaine au long cours. Son décès est survenu à La Ciotat le 8 mai 1876.

## CHRONOLOGIE DES EVENEMENTS.

<b>Date</b>	<b>Bateau</b>	<b>Evénement</b>
1808	LA BALEINE	trombe
1815	L'UNION	pirates
1829	SUCRIER DE BOURBON	tempête
1834	VIERGE DE BON VOYAGE	abordage
1835	HELELIA	démâtage
1844	EGYPTIEN	tempête
1845	MARIE-CONSTANCE	accident de personne
1846	?	?
1848	PHILIPPE-AUGUSTE	échouement
1852	MARIE-CONSTANCE	ouragan
1852	MEHEMET-ALI	tempête
1854	JEANNE-DUMAS	accident de personne
1859	CHASSEUR	naufnage
1860	EUROPE	naufnage
1861	SAINT-JOSEPH	dérive
1862	EYLAU	ouragan
1862	LES DEUX SOEURS	naufnage
1865	SAINT-ESPRIT	chavirage
1878	LA BELLE ETOILE	coup de vent
1878	N-D DE LA GARDE	coup de vent
1888	SAINT-ANTOINE	naufnage
1889	NATAL	typhon
1922	LA FRANCE	naufnage
1924	L'ESCAUT	navigation heureuse
1929	PROVIDENCE	navigation heureuse (?)
1946	SIMBAD	naufnage

## THEATRES GEOGRAPHIQUES DES FORTUNES DE MER.

<b>Date</b>	<b>Bateau</b>	<b>Mer</b>	<b>Lieu</b>
1808	LA BALEINE	Méditerranée	Barbarie*
1815	L'UNION	Méditerranée	Provence ou Ligurie
1829	SUCRIER DE BOURBON	Oc.Indien	Canal de Mozambique
1834	VIERGE DE BON VOYAGE	Oc.Atlantique	Maroc
1835	HELELIA	Méditerranée	Sardaigne
1844	EGYPTIEN	Méditerranée	Egypte-Sicile
1845	MARIE-CONSTANCE	M.des Caraïbes	Venezuela
1846	?	Méditerranée	La Ciotat
1848	PHILIPPE-AUGUSTE	Méditerranée	Baléares
1852	MARIE-CONSTANCE	Oc.Atlantique	Bermudes
1852	MEHEMET-ALI	Oc.Indien	I.Bourbon**
1854	JEANNE-DUMAS	Oc.Indien	I.Bourbon
1859	CHASSEUR	Oc.Indien	Cap de Bonne Espérance
1860	EUROPE	M.de Chine	Paracels
1861	SAINT-JOSEPH	Méditerranée	La Ciotat
1862	EYLAU	Oc.Atlantique	Bermudes
1862	LES DEUX SOEURS	Méditerranée	La Ciotat
1865	SAINT-ESPRIT	Méditerranée	La Ciotat
1878	LA BELLE ETOILE	Méditerranée	La Ciotat
1878	N-D DE LA GARDE	Méditerranée	La Ciotat
1888	SAINT-ANTOINE	Méditerranée	La Ciotat
1889	NATAL	M.de Chine	Paracels
1922	LA FRANCE	Oc.Atlantique	Quiberon
1924	L'ESCAUT	?	
1929	PROVIDENCE	Oc.Atlantique	
1946	SIMBAD	Méditerranée	Toulon

---

\* Ancien nom de l'Afrique du Nord à l'Ouest de l'Egypte.

\*\* La Réunion.

# LES NAVIRES

DE

## COMMERCE.

---

### 1815 - L'UNION.

N°inventaire : X 1.

Ex-voto disparu. Aucun renseignement iconographique n'est connu.

Seule une mention dans un bulletin paroissial de 1910 rappelle son souvenir :

*Voilier L'UNION, sous les ordres du Cne Louis Nicaise, échappa aux poursuites d'un bateau corsaire (20 juillet 1815).*

#### LE CAPITAINE NICAISE.

Le capitaine Charles François Louis Nicaise naît à La Ciotat le 26 février 1776. Nous supposons qu'il embrasse la carrière maritime assez tôt, mousse sans doute comme la plupart des marins de son époque.

Il reçoit son brevet de capitaine sous l'Empire, le 28 fructidor de l'an 12. Il a alors 28 ans. Par suite de l'absence de documents, nous ignorons les activités maritimes de Louis Nicaise jusqu'à l'achat de L'UNION. La seule mention de sa vie privée est celle de son mariage avec une génoise, Nicaulette Bauzan. Ses attaches avec Gênes sont très importantes et le resteront jusqu'à la fin de ses jours.

Les documents des affaires maritimes le décrivent à quarante ans comme étant un homme de taille moyenne, mesurant 1,68 mètres, avec un visage ovale et un grand front, des yeux gris, des cheveux et sourcils châains. Il réside à La Ciotat, sa ville natale où il est inscrit sur la liste des capitaines au long cours de cette cité.

## LE NAVIRE.

Au mois de novembre 1814, il achète le pinque\* L'UNION. Ce petit navire a une origine assez obscure car :

*il proviendrait de prise faite sur les espagnols en 1809.*

Il est précisé sur le registre des soumissions de francisation que les documents originaux avaient disparu, mais d'après les aides-vérificateurs du bureau des douanes de Marseille, MM Roque et Cougourdan, il aurait été construit en France, mais à une date impossible à préciser.

Ajoutons que Louis Nicaise est l'unique propriétaire de ce navire jaugeant 58 tonneaux 9/94me. L'acte de francisation est daté du 8 décembre 1814. Curieusement le dossier de francisation de L'UNION sera perdu par le service des Douanes et huit ans plus tard il sera nécessaire de le franciser à nouveau lors d'un changement de mâture.

Nous connaissons les principales caractéristiques de ce pinque. La longueur de l'étrave à l'étambot mesure 49 pieds, soit 15,9 mètres, la largeur au niveau du grand-mât atteint 18 pieds 4 pouces, soit 5,9 mètres. Quant à sa *hauteur sous la planche prise au grand-mât*, son creux en langage actuel, il est de 7 pieds 1 pouce, soit 2,3 mètres.

Le navire est attaché à Marseille.

## LA CARRIERE DE L'UNION.

Le capitaine Nicaise effectue son premier voyage vers Gênes, inaugurant ainsi un cabotage quasi-régulier vers le port ligure. Nous ne connaissons pas les dates exactes du trajet aller mais, au retour, L'UNION appareille le 23 janvier 1815 avec un équipage de neuf personnes au total et un chargement de marchandises diverses consignées à Marseille, parmi lesquelles du cuivre, du cacao et du coton. Au cours de cette traversée, la grosse mer submergea plusieurs fois le navire et le capitaine Nicaise dut faire mettre en action la pompe pour faire évacuer la sentine. Rencontrant des vents contraires, il fit escale à Agay et à Toulon. Parti de ce dernier port le 29 janvier, il arrive à La Ciotat le soir même. Louis Nicaise est de retour chez lui. Ce sera une constante dans tous ses voyages ultérieurs que de faire halte dans sa ville natale auprès de sa femme Nicaulette. Ces escales ont lieu tant au départ qu'à l'arrivée, bien que Marseille soit chaque fois son port d'origine ou de destination. Après quelques jours de repos, le pinque reprend la mer pour sa destination finale, le port phocéén, où il pénètre le 3 février à 5 heures du soir.

Le 1er avril 1815, L'UNION est de nouveau de passage à La Ciotat, lors du retour de son deuxième voyage. Il transporte cette fois un chargement de bois destiné à Marseille. Sa provenance n'est pas connue, mais rien n'empêche de supposer qu'il s'agisse de Gênes, car pendant huit ans, le capitaine Nicaise effectuera le trajet Marseille-Gênes-Marseille, ponctué d'escales variées.

Lors du troisième voyage, toujours à destination de Gênes, L'UNION échappe aux poursuites d'un navire corsaire. A part la trace de cet ex-voto disparu, nous ne possédons pas d'autre témoignage de ce fait dramatique. A cette époque, les côtes de Provence sont encore soumises aux exactions des pirates et autres corsaires plus ou moins officiels, sous

---

\* Pinque : navire de Méditerranée, à fond assez plat gréé de deux ou trois mâts supportant les antennes de voiles latines. Le pinque est un navire originaire de Gênes. Ce mot est normalement masculin, mais nous le rencontrons fréquemment au féminin dans de nombreux textes d'époque.

pavillon espagnol le plus souvent. L'alerte dut être chaude car l'étude des différents ex-voto marins montre que les "fortunes de mer" relatées sont des événements majeurs dans la vie rude et dangereuse des marins. Cet événement n'a pu avoir lieu que le long de la côte provençale ou ligure.

Le voyage de retour s'effectue par contre sans aucun problème, avec à bord trois passagers et des marchandises diverses. Parti de Gênes le 18 septembre 1815, L'UNION relâche trois jours plus tard dans le port de La Ciotat avant de rejoindre Marseille. Une seule escale, Monaco, est mentionnée dans sa déclaration à l'Intendance de la Santé de La Ciotat. Il y est même précisé qu'il n'y eut aucun contact avec quelque navire que ce soit, à cause des risques de quarantaine encourus.

Au voyage suivant, le pinque repart vers la côte ligure transportant huit passagers et un chargement non précisé. Le 11 novembre, c'est l'escale traditionnelle à La Ciotat avant le "grand" voyage. Nous ignorons si les huit passagers déclarés ont poursuivi leur voyage jusqu'en Italie, ou bien s'ils débarquèrent en partie ou en totalité à La Ciotat.

Le 6 janvier 1816, il est de retour avec deux passagers et une cargaison de "divers". Le navire touche La Ciotat après de nombreuses escales, avant de rallier Marseille quelques jours plus tard.

Le 20 février de la même année, le capitaine Nicaise, transporte de Marseille à Gênes, via La Ciotat, un passager et un chargement de morues. Au retour, L'UNION est désarmé à La Ciotat pour une longue période jusqu'au 23 septembre 1816, date à laquelle un permis d'expédier le pinque à Marseille est accordé au capitaine Nicaise. Quelques mois plus tard, il entreprend un nouveau voyage à destination de la Ligurie. Le 1er février 1817, il relâche de nouveau à La Ciotat, après avoir quitté Gênes le 26 janvier, six jours auparavant, avec diverses marchandises.

Une nouvelle période de désarmement commence alors mais, dans le courant de l'année suivante, le capitaine Nicaise est à nouveau autorisé à expédier le pinque à Marseille. Le 28 novembre 1818, il effectue une halte à son domicile ciotaden lors d'un nouveau trajet Marseille-Gênes. Les rotations suivantes sont ponctuées par les escales habituelles à La Ciotat.

Le 28 mars 1819, il quitte à nouveau Marseille pour Gênes. Le 2 mai suivant, il appareille de La Ciotat, sur lest, en direction de Hyères pour aller charger du sel destiné à Gênes. Mais curieusement, le matricule des capitaines au long cours signale son embarquement à la même date sur la bombarde\* L'ACTIVE, et ce jusqu'au 20 juillet.

A la fin du mois de mars 1820, le pinque rallie La Ciotat avec un équipage réduit et effectue quelques voyages de cabotage sur la côte provençale aux dates suivantes: du 29 mars au 25 mai, du 16 juin au 7 septembre, et enfin à partir du 15 octobre. Le 20 de ce même mois, il effectue un nouveau départ pour Gênes.

L'année suivante, en 1821, L'UNION effectue un nouveau et dernier voyage vers Gênes en tant que pinque, comme l'écrit Louis Nicaise:

*Le dernier congé donné à la Douane de Marseille, le 16 février 1821, sous le n°231 pour conduire "L'Union" dans le port de Gênes sous mon commandement et à la faveur duquel j'ai ramené ce navire dans le port de Marseille le 29 août 1821, venant de Gênes. Quatre jours avant, l'escale de La Ciotat avait été respectée.*

---

\* Bombarde: bâtiment méditerranéen portant deux mâts, dont un grand-mât à pible, c'est-à-dire d'un seul tenant, sans hunes, gréé avec des voiles carrées. L'ensemble est complété par un ou plusieurs focs.

Après cette ultime traversée le pinque est désarmé durant toute une année et le capitaine Nicaise juge bon de transformer le gréement de son navire. Les voiles latines sont abandonnées au profit de voiles carrées d'un maniement plus facile, ce qui permet de diminuer sensiblement le nombre des membres d'équipage. Le directeur du bureau de la Douane de Marseille accorde le 3 mai 1822, l'autorisation de *mâter à bombarde* le navire L'UNION.

La transformation, exécutée immédiatement, est terminée avant le 27 mai. D'autres modifications sont sans doute apportées car le tonnage primitif de 58 tonneaux 9/94<sup>me</sup> est augmenté jusqu'à 67 tonneaux 65/94<sup>me</sup>. Une erreur de mesure ou de calcul donnant 68 tonneaux 79/94<sup>me</sup> prolonge les formalités administratives. La bombarde L'UNION reçoit sa nouvelle francisation le 29 juillet 1822. Le capitaine Nicaise acquitte alors à l'administration la somme de 6000 francs représentant la valeur du navire, plus 20 francs par tonneau, soit 1353 francs 83 centimes. La caution habituelle, en cas d'amende éventuelle est apportée par un constructeur de navire marseillais, M.Chicallat, demeurant 25 rue du Petit Chantier.

Le 14 septembre 1822, L'UNION entreprend sous son nouveau gréement son premier et sans doute unique voyage vers Gênes, avec deux passagers.

L'année suivante, la bombarde rallie Ajaccio, toujours sous les ordres de Louis Nicaise.

Le navire est ensuite vendu à une date que nous ne connaissons pas car nous ne retrouvons plus son nom associé à celui de Louis Nicaise. En 1825, la francisation de L'UNION est annulée car *ce navire ayant reçu à Toulon des réparations qui ont changé sa pontée* a été re francisé en ce bureau le 27 août 1825, sous le n°1951 sous le nom des TROIS SOEURS.

La carrière de Louis Nicaise ne cesse pas pour autant. S'il ne navigue pas en 1824, l'année suivante il embarque en tant que lieutenant sur le chébec LA NOUVELLE AIMABLE LOUISE, toujours à destination de Gênes. En 1825, il est à nouveau lieutenant sur un autre navire, la bombarde LA CONFIANCE DE DIEU,. A son bord, il reprend plusieurs fois la route de Gênes jusqu'en 1826.

Par la suite, Louis Nicaise s'éloigne de la vie maritime jusqu'en 1837, onze ans plus tard, date à laquelle il s'embarque sur un navire à vapeur, LE SULLY\*, pour Naples. C'est là son dernier voyage en tant que marin.

L'année suivante, à 62 ans, il se retire à Gênes, ville natale de sa femme, où il est employé au consulat de France. Il conserve cette place jusqu'à sa mort qui survient le 9 décembre 1847.

Le capitaine Nicaise est l'exemple même de ces nombreux capitaines armateurs qui disparurent à l'avènement de la vapeur. Les capitaux nécessaires pour armer les nouveaux bateaux en fer éloignèrent la catégorie des petits armateurs qui prenaient rang dans la petite bourgeoisie. L'armement privé cédait la place aux grandes Compagnies naissantes. Ayant commencé sa carrière avec un pinque, type de navire déjà ancien au XIX<sup>me</sup> siècle, Louis Ni-

---

\* LE SULLY : navire à roues à coque en bois, lancé à La Seyne en 1831. D'une longueur 25,8 mètres, il jaugeait 120 tonneaux. Il appartenait à Charles et Auguste Bazin et avait un "sister-ship", LE HENRI IV. Il navigua sur la ligne Marseille-Naples jusqu'en 1850, date à laquelle il fut vendu. Deux ans plus tard il était dépecé. (Pierre Labarre: Les premiers vapeurs du port de Marseille - Marseille 1938-Ouvrage dactylographié -Arch.privées de M. Cornille - La Ciotat).

caise, avec son embarquement sur LE SULLY tourne une page sur un monde révolu. La révolution industrielle pointe à l'horizon.

Notre attention est également attirée sur la dénomination des navires. Le type d'un bateau ne découle pas de sa coque mais bien de son gréement: ainsi un pinque devient très facilement une bombarde. Mais la simplification du gréement de L'UNION découle surtout d'une implication sociale : l'économie sur la main d'oeuvre réduit le nombre des marins à bord. Lors de ses voyages de cabotage le long des côtes de Provence et de Ligurie, le pinque du capitaine Nicaise nécessitait un équipage variant de sept à onze personnes, le plus souvent tournant autour de six. Une fois transformée en bombarde, L'UNION n'exige plus que cinq personnes, y compris le capitaine. Le coût des rémunérations commençait à peser.

La dernière remarque que nous ferons est à propos du voeu exaucé rappelant le danger présenté par les corsaires croisant alors le long de nos côtes, danger bien effacé de la mémoire collective de nos modernes plaisanciers.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

Rapport de mer (AD des BdR - 531 U 11).

*Ce jourd'huy, trois février mil huit cent quinze, à Marseille, par devant nous, Laurent Gravier, chevalier de la Légion d'Honneur, président du tribunal de commerce de cette ville et dans le greffe, écrivant, Pierre Carbonel, notre greffier, ..., est comparu le Capitaine Louis Nicaise de La Ciotat, commandant le pinque L'Union, du port de 58 tx, équipé de 8 personnes en tout, lequel moyennant serment, nous a déclaré être parti de Gênes, le 23 janvier dernier, avec un chargement de cacao, cuivre, coton et autre, à la consignation de divers, pour le port de Marseille, où il est arrivé hier, à 5 heures du soir et a eu de suite sa libre entrée.*

*Par l'effet des vents contraires, il a été obligé de faire diverses relâches avant d'arriver en ce port, lieu de sa destination.*

*Les vagues et la grosse mer ont plusieurs fois submergé son navire ce qui lui a occasionné de l'eau en sentine, qu'il s'est empressé de faire pomper et égoutter et craignant à raison de ce, des dommages et avaries sur sa cargaison.*

*C'est à cause que pour se mettre en règle et pour la conservation de tous ses droits ...*

Rapport de mer (AD des BdR - 531 U 11).

*Ce jourd'huy, vingt trois septembre mil huit cent quinze, à Marseille, ..., est comparu le Capitaine Louis Nicaise de La Ciotat, commandant le pinque L'Union, du port de 58 tx, équipé de 11 personnes en tout, lequel moyennant serment, nous a déclaré être parti de Gênes, le dix huit du courant avec un chargement de coton, laine, riz et autres consignés à divers, pour le port de Marseille, lieu de sa destination où il est arrivé le jourd'hui à 7 heures du matin et a eu sa libre entrée.*

*La grosse mer l'a obligé de relâcher à Monaco où il arriva le 19 et il en partit le lendemain.*

*Son navire a été plusieurs fois submergé par les lames et la grosse mer qui lui ont occasionné de l'eau qu'il a fait pomper...*

**SOURCES:**

**ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :**

Arch. de la Douane: II P 6bis n°5, soumission n°1812,

Rapport de mer 531 U 11 du 3-2-1815,

**SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (TOULON) :**

matricule des capitaines au long cours, 14 P 126,

**ARCHIVES COMMUNALES DE LA CIOTAT :**

Registres de l'Intendance de la Santé,

**ARCHIVES PRIVEES DE M. CORNILLE (LA CIOTAT).**

## 1829 - LE SUCRIER DE BOURBON.

N° d'inventaire : 13.

Dimensions : 48x38cm.

Dimensions hors-cadre : 52x42 cm.

Cadre : moderne, bois mouluré peint en bleu.

Sous-verre : oui

Nature : aquarelle.

Signature : Michel Flari et Pierre Ganteaume.

Représentation religieuse : non.

Texte : *Vaisseau Le Sucrier de Bourbon, du 20 au 21 août 1829 au travers (sic) de Mozambic (resic). Par Michel Flari et Pierre Ganteaume.*

La dernière inscription figure dans le coin inférieur gauche du tableau. On ne sait s'il s'agit des donateurs ou des peintres, peut-être des deux comme c'était souvent le cas.

### LE BATEAU.

Le navire est un vaisseau construit à La Ciotat en 1828 par Joseph Vence sur les chantiers de L'Escalet.

Il a trois mâts, deux ponts et est dépourvu de faux-tillac. L'intérieur porte un vaigrage. La coque est doublée en cuivre.

La longueur, prise de tête en tête est de 91 pieds et 10 pouces (29,83 m), celle de l'étrave à l'étambot de 79 pieds 1 pouce (25,69 m). La largeur est de 26 pieds 4 pouces (8,55 m). La plus grande hauteur, y compris celle de l'entrepont est de 17 pieds 9 pouces (5,77 m). L'entrepont mesure 1,90 m et la cale 3,36 m.

La jauge calculée lors du lancement est de 424 tonneaux et 91/94°. Par suite de modifications cette jauge a diminué au cours du temps : 382 tonneaux en 1834, 315 tonneaux 9/10 en 1839 et 262 tonneaux 67/100 en 1841. Cette dernière jauge surprenante est due à la suppression de l'entrepont.

Ses armateurs sont les marseillais Joseph Ricard pour 16 quirats (soit 16/24°) et Arnaud de Guigou, pour les huit quirats restants.

Durant sa carrière de 18 ans, LE SUCRIER DE BOURBON est passé entre les mains d'un nombre important d'armateurs.

Le 22 avril 1830, le capitaine du navire Laurent Portalis, rachète la part d'Arnaud de Guigou. Le 24 janvier 1833 Arnaud de Guigou reprend une part dans LE SUCRIER DE BOURBON, les autres quirataires sont Jean Bonnifay et les deux associés Raibaud et Labatut.

Allen et Aubert deviennent propriétaires à part entière le 10 février 1837. Amédée Arnaud et Cie leur succèdent le 19 février 1841 et c'est ensuite au tour de Lombard Bahler et Cie d'acheter le navire le 11 septembre de cette même année. Le vaisseau est ensuite acquis par Frédéric Pascal le 28 avril 1843.

En avril 1848, LE SUCRIER DE BOURBON est vendu à un ressortissant sarde. Le droit de sortie a été acquitté le 28 avril 1848 sous le n° 10 736 et la soumission de francisation (n°2095) annulée par ordre de M.le Receveur Principal, le 9 mai 1845. La trace du navire est ensuite perdue.

#### L'EVENEMENT.

LE SUCRIER DE BOURBON a laissé peu de traces de ses voyages dans les archives marseillaises. On note des destinations telles que les Antilles françaises ou Odessa dans la Mer Noire. Le capitaine Portalis a gardé longtemps le commandement de ce navire et l'a partagé avec le capitaine Jean-Baptiste Caillol, lui aussi de La Ciotat.

Lors d'un des premiers voyages de ce navire sous le commandement du Cne Portalis, le navire a subi une tempête dans le canal de Mozambique. Ce détroit de l'Océan Indien est très dangereux car des écueils rendent difficile son accès par le Nord. Le mois d'août est situé dans la belle saison mais c'est aussi l'époque de la mousson de Sud-Ouest. De forts courants accompagnent les vents de la mousson et longent les côtes. La mer peut être très agitée avec des tourbillons violents.

#### LES DONATEURS.

Michel Flari (ou Flary) et Pierre Ganteaume étaient deux ciotadens membres de l'équipage.

Michel Louis Benoît Flary est né à La Ciotat le 11 février 1811. Il était le fils d'un marin, Louis Gaspard Flary, capitaine, et de Marie Anne Toche. Il se marie à La Ciotat en 1837 avec Thérèse Elisabeth Maurel. Ils demeurent rue Parpéty.

Pierre Ganteaume n'est pas identifié avec certitude. Il pourrait s'agir de Joseph Pierre Antoine Victoire Ganteaume, fils de Joseph Ganteaume, ciotaden marié à une Espagnole, Joséphine del Villar. Ce Pierre Ganteaume est né en Espagne à Cadix, en 1806. Il s'est marié à La Ciotat avec Marie Catherine Espanet et a eu une nombreuse descendance.

#### LE CAPITAINE PORTALIS.

Honoré Laurent Portalis est né à La Ciotat le 9 ou le 10 août 1784. Fils du capitaine Sauveur Portalis et de Madeleine Cruvellier, il s'est marié, toujours dans cette ville, en décembre 1808 avec Marie-Claire Augustine Guillaumier, elle aussi fille de capitaine. Celle-ci décède en 1810, Laurent Portalis se remarie en juin 1818 à La Ciotat avec Marie Magdeleine Caussanus.

Grâce au matricule des capitaines, nous connaissons le signalement du capitaine Portalis. D'une taille de 1,70 mètre, il avait des yeux gris, des cheveux et des sourcils châains, un visage ovale et un nez épaté. Sa demeure est située à La Ciotat, rue de la Tasse.

Il devient capitaine en novembre 1813.

Jusqu'en 1821, il effectue plusieurs voyages jusqu'aux Amériques : Nouvelle-Orléans, La Martinique et La Guadeloupe. En 1822, il prend son premier commandement sur le brick LA MARIE-THERESE. Avec ce navire, il touche trois fois La Guadeloupe.

En 1828, il devient le capitaine du SUCRIER DE BOURBON. Il part pour un voyage inaugural le 2 avril pour l'île Bourbon. L'année suivante, il subit la violente tempête

qui a motivé l'offrande de l'ex-voto de la part de deux de ses matelots. En 1830, Laurent Portalis devient quirataire (copropriétaire) du navire qu'il commande. Après trois voyages à Bourbon, il s'en va vers La Guadeloupe. Jusqu'en 1836, il alterne les voyages entre Bourbon, La Guadeloupe et la Nouvelle-Orléans.

Curieusement à partir de cette année-là, entre deux voyages sur le SUCRIER DE BOURBON, il s'engage comme matelot à la pêche à La Ciotat . En 1839, il est même patron à bord du bateau de pêche ST-FRANCOIS.

Laurent Portalis est nommé maire par ordonnance royale le 25 juillet 1841. Il entre en fonction le 1er août suivant mais en décembre 1846, il est écarté de la mairie par une cabale.

Laurent Portalis meurt à La Ciotat le 21 octobre 1863, à l'âge de 79 ans.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

Un voyage du SUCRIER DE BOURBON. Capitaine Honoré Laurent Portalis. Rapport de mer (Arch.Dép. des Bouches du Rhône).

*Ce jourd'hui trois novembre mil huit cent trente quatre, à Marseille, par devant nous, Dominique Burle, Président en absence du Tribunal de Commerce de cette dite ville et dans le greffe, est comparu le capitaine Honoré Laurent Portalis, de La Ciotat, commandant le trois-mâts français, Le Sucrier, du port de trois cent quatre vingt deux tonneaux, équipé de 17 personnes en tout, lequel après serment par lui prêté, nous a déclaré qu'il est parti de la Pointe-à-Pitre le six septembre dernier, avec un chargement de sucre et autres denrées coloniales destiné pour le port de Marseille, consigné à divers négociants, qu'il a navigué sans incident jusqu'au vingt sept du même mois; que le jour étant par 37° latitude Nord et par 41° longitude Ouest, il reçut un coup de vent d'Ouest très violent, grosse mer qui couvrait le pont de toute part, ce qui fit faire beaucoup d'eau au navire... qu'il a navigué heureusement jusqu'au vingt quatre octobre, qu'il se trouvait à trois lieues dans le Sud du Cap Bègue, cap au N.O., il prit le plus près du vent bâbord amure pour les quatre voiles majeures afin de traverser le golfe du Lion, qu'à midi, le vent ayant fraîchi il fit serrer la grand voile et border le foc d'artimon. Le 25 octobre, le vent passa au N.N.O. avec violence, une forte rafale tomba subitement à bord et avec une telle violence que le navire s'engagea par l'avant entier dans l'eau jusqu'au mât de misaine. Cette dangereuse position, il fit de l'avis de l'équipage mettre la barre au vent et larguer l'écoute du foc d'artimon pour le faire arriver, le navire n'obéissant pas et vu qu'il s'engageait davantage, il fut décidé d'amener le hunier et de larguer l'écoute de misaine afin de le faire emporter pour soulager l'avant du navire. Cette voile fut mise en lambeaux ainsi que le petit hunier, le petit foc et la voile d'artimon, après quoi, le navire se relevant, il put continuer sa route. S'étant aperçu que les deux pistolets d'amure avec une ... de la poulaine avaient été enlevées par la mer qui était devenue affreuse. La pompe donna vingt sept seaux d'eau à l'heure, elle sortait mélangée avec du sucre par suite des fatigues du navire. Quelques objets qui étaient sur le pont ont été emportés. La pompe affranchie, on a reconnu qu'il existait une voie d'eau dont le siège n'a pu être reconnu .... à mettre des voiles en remplacement de celles déchirées. Qu'à cause du mauvais état du navire et du vent contraire, il mouilla le vingt sept près les îles d'Hyères où il visita son navire à l'intérieur ayant remarqué que la bitte à tribord avait été fendue dans ce coup dernier et que les abouts de la dite bitte, ceux des gouttières au trinquerin avaient joué puisque les étoupes en étaient sorties.*

*Ce 29 il en partit et il est arrivé en ce port de Marseille le trente ayant eu la libre entrée le premier novembre samedi.*

*En conséquence des dommages du pont ci-dessus relatés comme aussi en cas de dommages à définir dans son chargement, l'exposant fait la présente déclaration pour se mettre à l'abri en cas de recherche et pour la conservation de tous ses droits.*

SOURCES :

MUSEE CIOTADEN: fiches.

MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE :  
L'Armement à Marseille (Tome I) de Pierre Labarre.

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :  
registre II P 6bis n°6,  
dossier P 6 bis n°30.

SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (TOULON) :  
Matricules des capitaines au long cours 14 P 126  
(folio 29), 14 P 127.

ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE.

## **1829 - L'ABORDAGE DE LA ZELIMA ET DE LA VIERGE DE BON VOYAGE.**

Un extrait de ce texte a été publié dans la revue NEPTUNIA n°180 de décembre 1990.

N° d'inventaire : 3.

Dimensions : 44x35cm.

Dimensions hors-cadre : 50x42 cm.

Cadre : bois ciré.

Sous-verre : oui.

Nature : aquarelle rehaussée à l'encre de Chine.

Pas de signature.

Représentation religieuse : non.

Texte : *Abordage de la ZELIMA et de LA VIERGE DE BON VOYAGE- 4 septembre 1834.*

La peinture est supportée par un papier assez dégradée par le temps et l'humidité. L'aspect général du dessin dénote une certaine naïveté sinon quelques maladresses, mais le foisonnement de détails précis permet de supposer que l'auteur se trouvait à bord au moment de l'événement. Le peintre se montre plus à l'aise dans les représentations de bateaux que dans celles, assez frustes, des personnages. A la base du tableau, un bandeau noir de 3 centimètres de hauteur porte la légende inscrite en blanc.

Un trois-mâts sous voiles heurte par tribord un brick, également sous voiles. Sur les ponts de ces deux navires règne une grande confusion. Cette peinture sans prétention et de facture naïve est soulignée par un bandeau noir qui porte la légende. Le navire abordeur est la ZELIMA car à son mât d'artimon flotte un pavillon portant ce nom.

### LE NAVIRE.

Saint-Tropez, 1825. Cette petite ville qui deviendra un siècle et demi plus tard le symbole des vacances et du plaisir de vivre, compte près de 3000 habitants. Son port d'une dizaine d'hectares, défendu au Nord par une grande jetée, abrite des navires pratiquant le cabotage, tartanes, goélettes et bricks. Son tirant d'eau lui permet même de recevoir les grandes corvettes de la marine de guerre. Outre ces activités consacrées à la pêche et au commerce maritime, la petite ville possède quelques chantiers de construction navale très actifs produisant annuellement près de cinquante unités totalisant 1500 tonneaux. L'un de ces constructeurs, Jacques Bory, termine en ce début du mois de juillet, un brick d'une capacité de 133 tonneaux 1/94, dénommé LA VIERGE DE BON VOYAGE.

Le lancement de ce navire de commerce dut avoir lieu le 9 juillet, car la déclaration de construction date de ce jour, de même que le certificat de jauge établi par le même Jacques Bory. En effet, ce constructeur de navires, patenté à Saint-Tropez sous le

numéro 11, cumule les fonctions de jaugeur-juré agréé par le Tribunal de Commerce de cette ville. Ce certificat nous précise les dimensions de ce nouveau navire. Sa plus grande longueur de l'étrave à l'étambot est de 62 pieds, soit 20,09 mètres. Sa plus grande largeur mesure 20 pieds 2 pouces, c'est-à-dire 6,53 mètres, et sa profondeur, son creux dirions-nous aujourd'hui, est de 10 pieds, soit 3,24 mètres. Cette dernière dimension correspond à la hauteur comprise entre la carlingue et les barrots de pont, comme le précise le constructeur Bory. Ce même jour, le certificat de jauge officiel est établi par le bureau des Douanes Royales Françaises de Saint-Tropez. Ce brick est construit pour Jean Charles Hardy, principal armateur de ce navire et en même temps, futur capitaine. LA VIERGE DE BON VOYAGE appartient en effet à une association de sept personnes, cinq de Saint-Tropez et deux de Marseille.

Le 16 juillet à Saint-Tropez, le capitaine Hardy se présente devant le juge de paix Jean-François Cauvin en tant que représentant des propriétaires du navire, en vue de la francisation de son navire. Il prête serment et déclare *qu'aucun étranger n'est intéressé directement ou indirectement*, car l'économie de cette époque est fortement protectionniste. Ce document coûte deux francs et cinq centimes, montant de la taxe perçue, ce que note scrupuleusement le greffier. Ce document officiel permet d'établir le 18 juillet 1825 l'acte de francisation du navire, accordé au nom du roi Charles X.

Ces différentes formalités accompagnent les débuts de la carrière de LA VIERGE DE BON VOYAGE sous le commandement du capitaine Jean Charles Hardy.

Quatre ans et demi s'écoulent. Au début de 1830, LA VIERGE DE BON VOYAGE mouille dans le port de Marseille au retour d'un voyage en Grèce dont Navarin était la dernière escale. A son arrivée, le navire est mis en vente et un acquéreur se présente, Xavier Jauffret, à la fois armateur et négociant, alors âgé de 31 ans.

#### ANTOINE JAUFFRET, ARMATEUR DE LA CIOTAT.

François Xavier Antoine Jauffret est né à La Ciotat, rue de l'Afféragé, le 11 pluviôse de l'an VII, c'est-à-dire en 1799. Son grand-père, André Gabriel, capitaine au long cours, a sillonné les océans des Antilles à l'Océan Indien. Son père, lui aussi navigateur, deviendra plus tard propriétaire. A l'âge de 29 ans, Xavier Jauffret épouse Thérèse Décany, fille du capitaine Charles Décany mort au cours d'un de ses voyages à "la" Pointe-à-Pitre en 1808. Le couple s'installe rue des Ursulines, petite traverse perpendiculaire à la Grande Rue, aujourd'hui rue des Poilus, dans le cœur de la bourgade de La Ciotat. De leur union naissent trois enfants, François Xavier Augustin le 27 avril 1831 alors que Xavier Jauffret est absent pour affaires, François Antoine le 5 décembre 1833 et Jean Joseph Frédéric le 25 novembre 1839. Lors de cette dernière naissance, l'armateur ciotaden se trouve encore hors de La Ciotat car le négoce l'entraîne loin de la cité.

Son fils aîné, François Xavier Augustin connaîtra en 1856, à l'âge de 24 ans, une fin tragique. Après avoir quitté sa ville natale, il s'embarque à Marseille à bord du trois-mâts ABEILLE à destination de Bordeaux et de là, part sur un autre trois-mâts L'INFATIGABLE, capitaine Cheminé. Le 13 janvier 1856, à 4 heures du matin, il meurt à bord par 36° de latitude Nord et 48°24' de longitude Ouest (en se référant au méridien de Greenwich).

Un tout autre destin sera réservé au deuxième fils de Xavier Jauffret, François Antoine. En 1859, il est ordonné prêtre. Peu après, il devient docteur en théologie et il enseigne la rhétorique à l'école Belsunce située à l'emplacement actuel des escaliers de la gare

St-Charles à Marseille. Il quitte ensuite cet établissement en 1888 alors qu'il en occupait le poste de directeur pour Bayonne où il devient évêque en 1889. Il meurt en 1901.

A la mi-février 1830, Xavier Jauffret se porte acquéreur de LA VIERGE DE BON VOYAGE et vient à Marseille. Il descend à l'Hôtel de France. Le vendeur, le capitaine Hardy venu de Saint-Tropez, est hébergé 24 rue Pavé d'Amour, chez Mr Aubin Février, fabricant saleur. La transaction s'effectue le 17 février entre Xavier Jauffret et Jean Charles Hardy qui représente les autres propriétaires dont il est le fondé de pouvoir.

L'acte précise que le brick est vendu en l'état avec tout son armement :

*agrès, armes et appareils, câbles, voiles, chaloupe et canot, ustensiles quelconques appartenant au navire.* Cette cession s'effectue moyennant le prix et somme de 17000 francs pour payer comptant en espèces métalliques et de cours entre les mains de Mr Aubin Février qui s'en rend caution.

L'acte de vente, rédigé en trois exemplaires, est signé par le vendeur, l'acheteur et Aubin Février, l'hôte du capitaine Hardy, qui se porte garant en déposant sa caution. Curieusement, l'enregistrement de ce document porte la date du 18 février 1820, au lieu de 1830. Notons aussi à titre anecdotique que le droit perçu pour cet acte s'élève à un franc dix centimes.

LA VIERGE DE BON VOYAGE entame la deuxième partie de sa carrière avec un nouvel armateur et un nouveau capitaine, Etienne Bonaventure Naud\*. Ce dernier a vu le jour à La Ciotat le sixième brumaire de l'an V, c'est-à-dire en 1797. Il est le fils d'un marin de l'Ancien Régime, François Bonaventure Naud, alors enseigne non entretenu, âgé de 36 ans. Ce dernier reprendra du service en mer par la suite, ce qui l'empêchera d'assister au mariage de son fils Etienne Bonaventure avec Elizabeth Maganon.

Etienne Bonaventure Naud se marie à l'âge de 27 ans. Il possède déjà son brevet de capitaine marin au long cours, obtenu à Bordeaux le 14 avril 1821. Nous avons là une famille de marins car deux de ses frères naviguent aussi, un de ses cousins germains est également capitaine au long cours et sa soeur épousera un autre capitaine au long cours de La Ciotat, Antoine Cardonnet. Une des filles du capitaine Naud, car il en aura quatre, Marie Marguerite Fortunée née en 1826, épousera elle aussi un capitaine au long cours, Jean Baptiste Blanchely.

Le capitaine Naud est mort à Marseille le 1er mai 1849, moins d'un mois après son retour d'un voyage en Guyane comme commandant d'un trois-mâts.

LA VIERGE DE BON VOYAGE entame sous les ordres d'Etienne Bonaventure Naud une succession de voyages entre les Antilles et Marseille.

## L'EVENEMENT

Transportons-nous aux Antilles, dans l'île de la Grande-Terre, en Guadeloupe, au mois de juin 1834. Le brick LA VIERGE DE BON VOYAGE se trouve au mouillage en cours de chargement dans le port de "la" Pointe-à-Pitre comme l'on dit alors. L'agglomération est constituée à cette époque de cabanes et de magasins de commerce. L'abri maritime, très sûr, situé au bord de la Rivière Salée, chenal séparant les deux îles constituant la Guadeloupe, peut contenir une grande quantité de bâtiments de commerce et de guerre. Même les plus im-

---

\* Voir Documents Annexes.

portants comme les vaisseaux de premier rang, peuvent y mouiller. De par sa situation, ce port devient le plus important des Antilles et tout le commerce de la colonie passe par là.

La cargaison marchande est destinée pour la plus grande part à M. Benet négociant à Marseille et pour le complément à M. Jauffret. Le détail de celle-ci nous donne un aperçu de ce qu'était le commerce entre les colonies des Antilles et la France. Le chargement est composé essentiellement de café et de sucre auxquels s'ajoutent une douzaine de futailles de tafia, des châtaignes du Brésil contenues dans deux futailles et dans un sac, et de la *gomme élastique* utilisée pour l'industrie naissante du caoutchouc.

Le 4 juillet, LA VIERGE DE BON VOYAGE, fin prête pour la traversée, appareille vers la France. Son équipage se compose au total de douze hommes. Outre le capitaine, l'équipage est composé de quelques ciotadens. Le maître d'équipage Joseph Daumas, âgé de 39 ans et petit-fils d'un capitaine de la marine de commerce est de La Ciotat, ainsi que les matelots Pierre Sicard, 23 ans, Joseph Durand, 21 ans, et le novice Louis Decugis. Les autres membres de l'équipage sont originaires de la même région, comme Coulomb, 54 ans, marseillais ou André Flanier, 36 ans, natif de St-Nazaire, c'est-à-dire Sarnary, localité du Var, voisine de La Ciotat. Seul Pierre Bredel, âgé de 26 ans, vient de plus loin, du Languedoc.

La traversée de l'Atlantique demande deux mois pleins. En juillet, LA VIERGE DE BON VOYAGE rencontre des temps plus ou moins mauvais. En août, elle doit faire face à une grosse mer pendant de longs jours. Le brick fatigue beaucoup et par conséquent l'eau pénètre par les coutures du bordage. L'équipage se met à actionner la pompe et ce régulièrement, jour après jour, alors que la traversée se poursuit. Le navire se dirige vers le Détroit de Gibraltar qui lui donnera accès à la Méditerranée, deuxième et dernière partie du voyage. Au début du mois de septembre, les côtes d'Afrique sont proches et le 4 de ce même mois, le cap Spartel, promontoire rocheux du Maroc occidental est en vue. Entre-temps la mer est devenue moins mauvaise mais une forte houle s'est établie alors que le vent souffle d'Est et oblige le navire à louvoyer, retardant ainsi son entrée en Méditerranée.

Abandonnons maintenant provisoirement le capitaine Naud et reportons-nous six mois et demi auparavant dans une autre partie du monde, en Océan Indien.

Au mois de mars 1834, un navire attaché au port de Marseille, la ZELIMA, est en cours de chargement dans l'île de Ceylan. Ceylan, à cette époque, est une étape importante entre l'Europe et l'Extrême-Orient. Elle est une véritable plaque tournante grâce à de nombreuses voies de communications terrestres et maritimes. La côte des Malabars aux Indes est toute proche. Le développement de sa population et de l'agriculture en fait une zone commerciale très active. La navigation ne peut pas être assurée toute l'année et les navires doivent quitter ses parages avant la fin du mois d'avril pour éviter la mousson.

Le trois-mâts la ZELIMA mesure 24 mètres de long et jauge 310 tonneaux. Il est commandé par le capitaine Honoré Albrand qui veille à l'embarquement de divers produits exotiques dont la teneur nous a été conservée. Cette cargaison est constituée d'épices comme le poivre et la cannelle, deux variétés de café, du salpêtre qui entre dans la composition des poudres explosives, ainsi que des peaux tannées de veaux et de buffles et des cornes de buffles et de cerfs. La ZELIMA charge enfin des billes de bois d'ébène et de sapan.

Ce navire, construit à Bordeaux en 1817, appartient depuis un an à M. Edouard Warrain, armateur marseillais, et c'est là son premier voyage sous ce nouveau pavillon. Il a pour commanditaires, les négociants Richardson et Mecklembourg, également de Marseille. Ces derniers ont assuré la caution du navire lors de son achat. Le capitaine Albrand, comme le

règlement le lui permet, a embarqué pour son compte personnel seize ballots de café de la qualité "Sultan Moka", trois caisses de gomme et une caisse de chapeaux de paille.

A la mi-mars, le chargement touche à sa fin et le 18 de ce même mois, la ZELIMA appareille avec un équipage de seize personnes, en direction de l'île de la Réunion, alors île Bourbon, où elle arrive le 17 avril. L'escale était prévue par le capitaine Albrand pour accroître la cargaison: à savoir mille six cent balles de sucre, à nouveau du café et des épices comme la girofle, l'essence de girofle et la muscade. Dix-sept balles de toile bleue complètent le tout. Le navire est prêt pour le grand départ, mais l'appareillage est différé car le 30 avril un ouragan balaie l'île. La ZELIMA essuie cette tempête en s'éloignant des côtes comme c'est l'usage en pareil cas. En 1834, l'île Bourbon ne possède pas encore de mouillage sûr et en cette période de l'année, de violents coups de vent survenant à l'improviste sont fréquents. D'ailleurs à terre, un guetteur avertit à l'aide d'un coup de canon les navires sur rade de la tempête imminente, lesquels doivent immédiatement s'éloigner des côtes pour limiter des dégâts qui peuvent aller jusqu'au naufrage. Malgré ces précautions, le trois-mâts éprouve quelques dommages, la cargaison aussi.

Le cyclone passé, le capitaine Albrand est dans l'obligation de prolonger son séjour pour effectuer les réparations nécessaires et remplacer la partie perdue de la cargaison. Ces travaux et ces diverses opérations demandent encore dix-neuf jours et le 22 mai, le navire peut enfin partir vers la France: le long voyage débute.

Trois jours après ce départ, un drame éclate à bord du trois-mâts, l'un des passagers embarqués à Bourbon, dénommé Arnal, présente de nets troubles mentaux et se suicide en se précipitant par-dessus bord. Il semble qu'il ait coulé instantanément sans que l'on n'ait rien pu tenter pour son sauvetage.

Après ce fâcheux événement, le voyage se poursuit en direction du Sud-Ouest, vers le Cap de Bonne Espérance, le Cap tout simplement comme l'appellent les marins. Cette partie du trajet n'est pas de tout repos car le trois-mâts essuie une succession de *cinq coups de vent terribles qui fatiguèrent tellement le navire qu'il en résulta une voie d'eau*, ainsi que l'affirmera plus tard le capitaine Albrand lors de son retour à Marseille. A partir de là, l'équipage doit se relayer à la pompe toutes les quatre heures pour étancher les cales et ce, jusqu'à son port de destination.

Le 3 juillet 1834, le Cap de Bonne Espérance est enfin doublé, et la route du navire s'oriente au Nord-Nord-Ouest. Une quinzaine de jours plus tard, la ZELIMA est à nouveau endeillée par un décès dû à la maladie du matelot Sutrac. Ce n'était pas un ancien membre de l'équipage car il avait été embarqué lors de l'escale de l'île Bourbon. La progression vers la France se poursuit lentement et régulièrement et le 22 de ce mois, la "Ligne" est coupée par les 20° de longitude Ouest. Le passage de l'Equateur constitue un événement rompant la monotonie du bord.

Rappelons qu'en 1834, sur les navires français, la longitude est comptée à partir du méridien de Paris et non de Greenwich et, aux 20° mesurés par le capitaine Albrand, il faut ajouter 2°16', ce qui situe la ZELIMA au milieu de l'Atlantique Sud. Le lendemain de cet événement, le capitaine Albrand aperçoit un navire croisant sa route et venant d'Espagne. C'est un brick à destination de Buenos-Ayres. Les deux bâtiments naviguent quelques temps de conserve et échangent les nouvelles et c'est ainsi que les français apprennent que *Don Carlos est monté sur le trône d'Espagne et que l'Angleterre et la France ne le reconnaissent pas*.

Le trajet se poursuit sans autre incident notable et le 1er septembre LA VIERGE DE BON VOYAGE est en vue de l'Europe. Dans le lointain se détache le Cap Saint-Vincent, promontoire abrupt et aride au Sud-Ouest du Portugal. Rappelons que ce même Cap Saint-Vincent était la dernière image de l'Europe qu'emportaient les découvreurs de la Renaissance lors de leurs longs périple à travers les océans inconnus. Entre-temps, la mer est

devenue forte, le vent d'Ouest s'est établi depuis quelques jours et la ZELIMA doit tirer des bords pour pouvoir pénétrer en Méditerranée.

Le 4 septembre, le trois-mâts s'est rapproché des côtes marocaines car le Cap Spartel est en vue. Le brick LA VIERGE DE BON VOYAGE apparaît à l'horizon. Voyant qu'il a affaire à un navire français, le capitaine Albrand, coupé de son pays depuis plus d'une année, espère en obtenir des nouvelles récentes. Il laisse donc arriver ce bâtiment venant du Nord et entame une manoeuvre pour suivre une route parallèle à la sienne et pouvoir naviguer bord à bord quelques instants. Le capitaine de la ZELIMA envisage de passer sur l'arrière du brick et vient au lof sous son vent en masquant partout. Il crie alors : *tribord, la barre toute*. Mais cet ordre n'est pas exécuté, l'équipage n'a pas compris car il a été entendu : *osabord* (sic), *la barre toute*. La ZELIMA est lancée et ne dévie absolument pas de sa route. Le capitaine Albrand crie à nouveau : *mais tribord, la barre toute*. Cette fois l'ordre est enfin compris et exécuté : mais il est trop tard pour modifier la trajectoire du trois-mâts. Devant le danger imminent, la brigantine, dont l'écoute était déjà filée, est aussitôt carguée : malheureusement la brise a faibli et la grosse mer aidant, le navire n'obéit pas assez promptement et c'est l'abordage.

La ZELIMA tombe assez durement sur LA VIERGE DE BON VOYAGE. Le capitaine Albrand fait aussitôt masquer partout la voilure pour arrêter la marche de son trois-mâts. Trop tard !. Son beaupré s'est engagé au-dessus du brick abordé et sa chaîne de sous-barbe endommage passablement LA VIERGE DE BON VOYAGE. Cette dernière ayant conservé sa vitesse aurait pu se dégager facilement en virant sur bâbord, mais l'équipage tout entier semble avoir été impuissant devant cet abordage imprévu. N'oublions pas que sans être en péril extrême, le brick a une voie d'eau depuis pas mal de jours et que la pompe doit être actionnée régulièrement pour éviter l'alourdissement du navire. Survient alors ce choc aussi brutal qu'inattendu auquel s'ajoute le bruit sans doute effrayant de la chaîne de sous-barbe ravageant une partie du pont et du pavois tribord. Les marins de LA VIERGE DE BON VOYAGE, au lieu de manoeuvrer pour dégager leur navire, sautent à bord de la ZELIMA, accompagnés de leur capitaine. L'ex-voto représente ce moment précis.

L'abandon du brick par son équipage au complet complique la situation car ce dernier se trouve dans l'incapacité de manoeuvrer. Finalement la ZELIMA parvient à se dégager du navire abordé tandis que LA VIERGE DE BON VOYAGE, désarmée, flotte à quelques distances, poussée par le vent.

Le capitaine Albrand prend alors la décision de faire ramener à son bord l'équipage de LA VIERGE DE BON VOYAGE, ce qui est fait à l'aide du canot de la ZELIMA. Le second de ce dernier navire, Auguste Fabre, les accompagne pour constater les dommages causés au brick malencontreusement abordé. Mais une fois à bord, le capitaine Naud renvoie le canot et retient le second contre son gré dans le dessein de prendre une caution pour les témoignages ultérieurs. Evidemment cette attitude rend furieux le capitaine Albrand qui envoie aussitôt une protestation, mais son second ne lui sera enfin rendu que quatre jours plus tard. Entre-temps, les avaries constatées sont telles qu'après consultation de son équipage, le commandant de LA VIERGE DE BON VOYAGE décide de relâcher à Cadix, le seul grand port à proximité. Situé au fond d'une rade très bien protégée, il abrite la flotte de guerre espagnole et les flottes du commerce international. Cadix est également le point d'arrivée des denrées coloniales en provenance de Cuba et de Costa-Rica. C'est après Barcelone, le principal port d'Espagne.

Bien que la ZELIMA ait proposé la remorque, le brick continue à naviguer par ses propres moyens, le trois-mâts restant à proximité. Arrivé près de terre avec la mer belle et la brise faible, le capitaine Naud fait signal à la ZELIMA de virer de bord vers le large pour

profiter des vents favorables. Mais le capitaine Albrand refuse, attend jusqu'au 9 septembre, date à laquelle le brick pénètre donc dans cette rade de 40 kilomètres de tour, protégée par les collines environnantes et mouille enfin dans le port. Aussitôt à terre, le capitaine Naud dépose le rapport circonstancié de tous les événements précédents devant le Consul de France de cette ville et devant les autorités de l'Intendance Sanitaire. Les membres de l'équipage confirment ensuite le rapport de leur capitaine. Le navire, provenant d'une colonie sans maladie contagieuse déclarée, est dispensé de la quarantaine et le déchargement de la cargaison commence car les autorités donnent l'ordre de *couler bas* LA VIERGE DE BON VOYAGE, la jugeant irréparable. Il ne semble pas que cet ordre ait été mis à exécution ainsi que nous le verrons plus tard.

Pendant ce temps, la ZELIMA passe le Déroit le 9 septembre pour arriver à Marseille le 23 de ce même mois, après une courte quarantaine. A terre, le capitaine Albrand déclare ses marchandises perdues ou avariées. Nous notons *trois dames-jeannes de vin cassées, deux potiches de graisse de 60 livres cassées, une dame-jeanne de vinaigre cassée, soixante volailles noyées, trente dindes environ noyées et quarante oies aussi noyées*. Ce sont les conséquences de l'ouragan du 30 avril subi à l'île Bourbon. Notons que le président du Tribunal de Commerce devant lequel comparait le capitaine Albrand n'est autre que l'armateur marseillais Wulfran Puget, figure marquante du commerce de cette ville.

Quant au capitaine Naud et à son équipage, leur voyage ne prend pas fin à Cadix. Après une escale forcée de dix-sept jours, ils sont embarqués par les soins du Consul de France sur le brick américain PHILIP DOODRIDGES de 137 tonneaux commandé par le capitaine Georges Mekeuri.

Le 25 septembre, le navire américain appareille de Cadix à destination de Marseille, laissant à terre le second de LA VIERGE DE BON VOYAGE pour veiller sur place aux intérêts de son armateur M. Jauffret. La cargaison, transférée sur le PHILIP DOODRIDGES a été complétée par du sucre, du café et du tafia destinés à M. Benet de Marseille. Quant au navire, son affréteur est Mr Fréti de cette même ville.

Après une traversée Cadix-Marseille sans escale et sans faits notables, le PHILIP DOODRIDGES se présente devant les autorités sanitaires du Frioul, les îles de la rade de Marseille, le 10 octobre. La mise en quarantaine est décidée mais neuf jours après, la libre pratique est accordée au navire américain et celui-ci peut enfin mouiller dans les eaux du port de Marseille, le Vieux-Port actuel.

Le lendemain, c'est-à-dire le 20 octobre, le capitaine Naud se rend devant le juge de paix Dominique Burle pour y déposer son rapport de mer en compagnie de son maître d'équipage Joseph Daumas et de six des marins de LA VIERGE DE BON VOYAGE. Une fois la déposition terminée et le rapport signé par le capitaine, les marins sont entendus séparément dans le prétoire, prêtent serment et affirment la véracité des faits énoncés par le commandant de leur ancien navire. Seuls signent les marins qui savent écrire.

Le voyage s'est heureusement terminé et c'est à ce moment-là que l'ex-voto a certainement été peint pour être offert à la chapelle de Notre-Dame de la Garde de La Ciotat. Il garde malgré tout son mystère car nous ignorons qui en est l'auteur et le donateur, peut-être s'agit-il d'un voeu collectif.

#### APRES L'ABORDAGE.

Reportons nous en l'année 1834. Le brick se trouve à Cadix aux bons soins du second. L'ordre de la *couler bas* n'a certainement pas été mis à exécution, à moins que le

navire n'ait été renfloué par la suite. De toute manière, de sérieuses réparations ont dû être effectuées, nécessitant un nouveau calfatage. Mr Jauffret jugeant sans doute son navire désormais inapte pour les longues traversées des Antilles, le met en vente, tandis que le capitaine Naud est parti dans l'intention de le rapatrier.

Des acquéreurs se présentent alors que LA VIERGE DE BON VOYAGE est en cours de navigation vers Marseille. Ce sont les frères Etienne Victor et Auguste Marc Antoine Millon associés dans le commerce du marbre. Le 3 juin 1835, date de l'acte de vente, ils achètent le brick dans *l'état où il se trouvera à son arrivée à Marseille venant de Cadix*. Pendant cette transaction, le navire est encore en mer. Le contrat précise que cette vente englobe non seulement la coque, mâture et voilure, mais également tout l'armement présent, *ancres, chaînes, câbles, chaloupes, restants de provisions et autres objets quelconques*. Les acheteurs sont assurés de l'absence d'hypothèques sur leur achat.

Cette vente se réalise pour la somme de 12 500 francs payables comptant immédiatement après la livraison, quel que soit l'état du voilier. Malgré tout, si le brick venait à disparaître au cours du voyage par suite de naufrage ou de toute autre cause, la vente deviendrait *nulle et non avenue* et de plus, *en cas d'avaries majeures, les acheteurs seraient libres de profiter de l'assurance faite à Marseille pour le compte du sieur Jauffret sur le corps du dit navire ou de résilier la vente*.

Plus de deux mois plus tard, le 24 août, LA VIERGE DE BON VOYAGE mouille à Marseille et le capitaine dépose sa déclaration à l'Intendance de la Santé. Pendant la traversée, le brick parti de Cadix, a effectué une escale dans le port de Cette. Nous n'en savons pas la raison, réparation ou déchargement de marchandises. La dernière partie du trajet s'effectue sur lest, sans cargaison avec un équipage réduit de neuf hommes, capitaine compris.

Le 7 septembre 1835, la vente est effectivement réalisée. Les dégâts causés par l'abordage devaient être beaucoup plus alarmants que réels car LA VIERGE DE BON VOYAGE naviguera encore quelques années.

Après avoir pris possession de leur nouveau navire, les frères Millon s'adressent au juge de paix du troisième arrondissement de Marseille, maître Fournier, afin d'effectuer la prestation de serment en vue de la francisation de leur acquisition. Ils déclarent donc l'achat du brick, qu'eux-mêmes sont citoyens français, qu'aucune personne étrangère n'a d'intérêt ou participation dans ce voilier de commerce, et enfin ils jurent d'être *fidèles au roi des Français, obéissant à la charte constitutionnelle et aux lois du royaume*. Ces formalités accomplies, la demande de soumission de francisation reçoit l'accord de la Douane. Le brick reste attaché au port de Marseille. Quelques mois plus tard, la propriété du navire est transférée sur la personne de M. Millon fils qui décide de débaptiser LA VIERGE DE BON VOYAGE, requête accordée par les Affaires Maritimes qui en avisent le service des Douanes. Le nouveau nom est LE SOUVENIR.

Trois ans plus tard, après d'importants travaux et des modifications, ce navire est jaugé à nouveau et sa contenance se trouve réduite de 133 tonneaux à 107 tonneaux 70/100. Le nouveau certificat de jauge établi le 25 août 1838 précise que LE SOUVENIR est doublé en zinc. Habituellement le doublage des carènes est réalisé en cuivre et nous avons là l'exemple de l'utilisation d'un nouveau matériau. Le zinc doublera certaines coques en bois jusque vers la Première Guerre Mondiale. Le seul avantage présenté est d'être d'un moindre coût mais en revanche le zinc présente des phénomènes d'électrolyse supérieurs à ceux du cuivre.

L'ex-VIERGE DE BON VOYAGE ne fréquente plus les îles lointaines des Antilles et si ses traversées perdent en exotisme, elles n'en sont pas moins utiles. Sa navigation se restreint maintenant pratiquement à la Méditerranée avec quelques rares

incursions sur la façade atlantique. Les voyages aux long cours ont donc cédé la place au cabotage, en Algérie surtout, dont la conquête est toute récente. Le brick navigue sous les ordres de différents capitaines, Guichard, Pons et Brest. Ce dernier est ciotaden. Ainsi LE SOUVENIR se trouve toujours attaché à la vie maritime de La Ciotat.

Au mois de juin 1836, le navire relâche en Sicile, à Girgenti, ancien nom d'Agrigente. En 1839, il se trouve à Alger puis à Bougie. Le 4 janvier 1840, il retourne à Alger. Le 10 février, il revient à Marseille et entame un important périple autour de la péninsule ibérique et le long des côtes de France jusqu'à Honfleur qu'il quitte le 13 juin de cette même année en direction de Rouen.

Nous le retrouvons de nouveau à Alger où son arrivée est enregistrée le 19 octobre. Le 25 novembre, il appareille pour Cherchell sous le commandement du capitaine Brest. Ce petit port de commerce situé au Sud-Ouest d'Alger comporte alors moins de 3000 habitants. Le mouillage y est peu sûr et l'accès difficile pendant les mois d'hiver. Seuls les petits bâtiments de commerce le fréquentent pour écouler les productions agricoles de la Mitidja. Cette dernière destination atteinte le 30 novembre, le navire est affourché sur deux ancrs, une vers l'Est et l'autre vers l'Ouest. La mer grossissant, une nouvelle ancre prêtée par la direction du port double la première à l'Est. Le soir même, une quatrième ancre est portée au Nord. Durant toute la nuit, le mauvais temps s'accroît avec une mer forte venant du Nord, c'est-à-dire du large. Les grains deviennent de plus en plus fréquents.

Au petit matin une lame plus forte que les autres emplit la chaloupe filée à l'arrière et le grelin de retenue casse. La chaloupe est perdue avec tout son armement. A sept heures et demie, le vent se renforce et LE SOUVENIR chasse sur ses quatre ancrs mouillées à l'avant, se rapproche de la côte parmi les brisants et commence à *toucher sur le sable*. Il est alors devenu impossible de virer sur les ancrs pour s'éloigner. Après avoir consulté l'équipage, le capitaine Brest décide de mettre le pavillon en berne, signal de détresse, pour demander du secours. Il prévoit également de faire abattre le navire à l'aide des focs seulement pour se rapprocher davantage de la côte et sauver ainsi ce qu'il aurait été possible. Le vent mollissant subitement, le stationnaire du port de Cherchell met une embarcation à la mer en vue de recueillir l'équipage. Le transbordement s'effectue avec d'énormes difficultés car le pont est balayé sur toute sa longueur par chacune des lames qui se succèdent. Cette brusque accalmie a une conséquence inattendue : le ressac repousse le navire vers le Nord et l'éloigne de la plage. La violence de la mer ne faiblit pas et l'équipage impuissant voit arracher le gouvernail. Le canot, bien saisi sur ses bossoirs est emporté lui aussi et se brise quelques instants plus tard sur la côte. La matinée s'avançant, il semble que la mer commence à mollir. La Direction du port de Cherchell fournit un bateau et des marins de l'Etat pour aider l'équipage à rendre de nouveau le mouillage efficace. La grande ancre du bord, avec ce qui reste de chaîne, est portée au Nord mais subitement la chaîne de l'arrière casse à une brasse de l'écubier. La pluie redouble et la mer se renforce. Cependant la coque du SOUVENIR reste étanche et le navire ne fait point d'eau. L'équipage profite d'une accalmie pour rejoindre la terre avec une embarcation qui est ensuite halée sur la plage.

Ces événements se déroulent le 1er décembre. Le 5, le mauvais temps est toujours là et personne n'a encore pu monter à bord de l'ex-VIERGE DE BON VOYAGE pour lui porter secours. Dans la nuit, les ancrs mollissent à nouveau et le navire *touche sur le sable*.

Le dimanche 6 décembre l'équipage ne peut rien tenter pour le navire en perdition à cause de la grosse mer. Vers midi, le vent se renforce au Nord et à une heure de l'après-midi, le brick vient en travers de la côte. Le SOUVENIR ne pouvant être sauvé, le Directeur du port, le capitaine et tous les marins travaillent à recueillir tout ce qui se trouve

dans la chambre et sur le pont. La carène du navire est entièrement crevée et le capitaine Brest termine son rapport par ces mots

*Il m'est impossible de le retirer de la côte, et j'en fais abandon pour compte de qui il appartiendra.*

Au mois de janvier suivant, la nouvelle du naufrage est connue à Marseille où les services de la Douane demandent l'annulation de la soumission du navire. Le 20 mars 1841, le propriétaire du SOUVENIR, M. Millon demande à la Douane un certificat constatant qu'il est le seul propriétaire du brick, et c'est avec ce dernier document que se termine l'histoire, commencée à Saint-Tropez une quinzaine d'années auparavant, de LA VIERGE DE BON VOYAGE, devenue le SOUVENIR.

EXTRAIT DU MATRICULE DES BATIMENTS : LA VIERGE DE BON VOYAGE A ST-TROPEZ (1825-1830).

*Le 19 juillet 1825, la Vierge de Bon Voyage est armée sous le commandement du Sieur Charles Antoine Hardy.*

*Le sieur Fabre Séverin, capitaine au long cours, en a pris le commandement pour le voyage de Malte.*

*1826 - Désarmée à Marseille. Réarmée sous le commandement du Sieur Couret, destinée pour Malte et La Canée.*

*1827 - Désarmée à Marseille le 18 septembre (n°269).*

*1828 - Le 4 avril, armée à Marseille (n°129), sous le commandement du capitaine Hardy.*

*1829 - Désarmée à Marseille, le 17 janvier 1829. Le 14 février, armée sous le commandement du capitaine Hardy.*

*1830 - Désarmée à Marseille le 15 février 1830 (n°18). Inscrite au quartier de Marseille le ... avril 1830 (n°782).*

MATRICULE DU CAPITAINE NAUD (SHM - TOULON : 14 P 126, 14 P 127).

*Taille : 1,66 m. Front relevé, yeux bleus, nez épaté, bouche moyenne, menton rond, sourcils et cheveux noirs.*

*Services antérieurs : matelot en 1816 (13 mois et 16 jours pour l'Etat et 49 mois 4 jours pour le commerce).*

*- En 1822, embarque à La Ciotat comme second capitaine sur le vaisseau de commerce LA VIRGINIE allant à Marseille.*

*Reste 6 mois à Marseille.*

*Embarque le 28 mai sur LA VIRGINIE pour Maurice et Bourbon.*

*- 1823, second sur LA VIRGINIE jusqu'au 21 juillet 1823, débarque à Bordeaux.*

*Embarque à Nantes comme capitaine commandant le brigantin LA MION allant à La Guadeloupe.*

*- 1824, débarque le 21 mars. Embarque comme second sur le brig LA VIERGE PUISSANTE, capitaine Reynier pour Carthagène du 10 octobre au 20 juin 1825 où il débarque à Marseille.*

- 1825, embarque comme capitaine du brig *LE PETIT ANTOINE* allant à St-Domingue du 18 octobre 1825 au 25 août 1826.
- 1826, embarque à La Ciotat comme second sur le brig *LES DEUX SOEURS*, capitaine Reynier, allant à Marseille.
- 1826, embarqué à La Ciotat le 10 octobre, en qualité de second capitaine sur le brig *LES DEUX SOEURS*. Rôle provisoire destiné pour Marseille. Y débarque le même jour. Embarqué pour Marseille en qualité de second capitaine sur le brig *LES DEUX SOEURS* (n°374), capitaine Reynier destiné pour Rio de Janeiro du 8 octobre 1826 au 3 août 1827. Qu'il a été débarqué à Marseille.
- 1827, embarqué à Marseille le 4 novembre en qualité de capitaine sur le brig *LA VICTOIRE* (n°310), destiné pour Haïti au 30 juin que le bâtiment a été condamné à Haïti.
- 1830, embarqué à Marseille le 11 avril en qualité de capitaine sur le brig *LA VIERGE DE BON VOYAGE* (rôle n°83), destiné pour Bahia. Débarqué à Marseille le 18 novembre (rôle n°444).
- 1831, embarqué à Marseille le 8 septembre en qualité de capitaine sur le brig *LA VIERGE DE BON VOYAGE* (rôle n°193). Destiné pour Bahia.
- 1832, débarqué à Marseille le 24 mars. Embarqué à Marseille le 21 avril en qualité de capitaine sur le brig *LA VIERGE DE BON VOYAGE* (n°136). Destiné pour Gibraltar, y navigue du 23 avril au 7 février 1833 qu'il a été débarqué à Marseille.
- 1833 embarqué à Marseille le 23 mai en qualité de capitaine sur le brig *LA VIERGE DE BON VOYAGE* (n°141, destiné pour Céra (Brésil). Débarqué à Cadix le 21 septembre 1834.
- 1835, embarqué à Cadix le 19 mai en qualité de capitaine sur le brig *LA VIERGE DE BON VOYAGE*, destiné pour Marseille, y débarque le 24 août inclus.
- 1836, embarqué à Marseille le 22 juin, second capitaine sur le brig *L'ECLIPSE* (n°329), capitaine Blanchard, destiné pour Cayenne, débarqué à Marseille le 9 janvier 1837.
- 1837, embarqué à Cette le 3 juin, capitaine du navire *LA VIRGINIE* (n°154 de Cette), à Pernambouc. Débarqué à Marseille le 8 octobre.
- 1838, second capitaine sur le bateau à vapeur *L'OCEAN* de Nantes (n°272) au grand cabotage. Débarqué à Marseille le 20 janvier 1839.
- 1839, embarqué à Marseille le 4 février. Capitaine sur le navire *LE MARSEILLAIS* (n°39), à La Guadeloupe. Débarqué à Marseille le 14 juin inclus. Embarqué à Marseille le 21 juillet, capitaine sur le navire *LE MARSEILLAIS* (n°391) à l'Ile Bourbon.
- 1840, débarqué à Marseille le 1er avril. Embarqué à Marseille le 12 mai, capitaine du navire *LE CIOTADIN* (sic) (n°262) à La Guadeloupe. Débarqué à Marseille le 12 septembre. Embarqué le même (jour) en qualité de capitaine le 15 octobre (n°529), à La Guadeloupe. Débarqué à Marseille le 12 avril 1842.
- 1841, capitaine du même navire du 16 mai (n°321), à La Guadeloupe. Débarqué à Marseille le 3 octobre.
- 1842, embarqué le 2 février à Marseille en qualité de capitaine sur le navire *LE CIOTADIN* (n°26) à La Guadeloupe. Débarqué à Marseille le 5 juillet. Embarqué à Marseille le 3 septembre, capitaine sur le navire *LE CIOTADIN*, à Bourbon (n°497).
- 1843, débarqué à Marseille le 25 août.
- 1844, embarqué à Marseille le 27 janvier, capitaine sur le navire *L'OCEAN* (n°31) à Toulon, et débarqué le 4 février suivant. Le 12 février, permis de 6 mois pour Marseille. Embarqué le 6 juin, second capitaine sur le navire *LE MARIN* (n°338), capitaine Coste, pour Maragnans, débarqué à Marseille le 9 novembre.

- 1845, le 24 juin, permis de 6 mois pour Marseille. Embarqué à Marseille le 21 juillet 1845, second capitaine sur le navire *LE VICTOR* (n°502), capitaine Villeneuve, à Cayenne. Débarqué le 30 décembre.

- 1846, le 7 janvier, permis de 6 mois pour Marseille. Embarqué à Marseille le 17 mai, capitaine sur le brig *LA LEONIDE* (n°355) à Pernambouc. Débarqué à Marseille le 23 octobre. Le 2 novembre permis de 6 mois pour Marseille.

- 1847, embarqué à Marseille le 21 février comme capitaine sur le navire *LE VICTOR* (n°95) à Cayenne, débarqué à Marseille le 24 juillet inclus. Le 2 août, permis de 6 mois pour Marseille. Embarqué à Marseille le 23 août comme capitaine sur le navire *LE VICTOR* (n°631) destiné pour Cayenne, débarqué à Marseille le 12 février 1848.

- 1848, embarqué à Marseille le 4 avril en qualité de capitaine sur le navire *LE VICTOR* (n°182) à Cayenne, débarqué à Marseille le 21 septembre inclus. Embarqué à Marseille le 13 novembre comme capitaine sur le trois-mâts *LE VICTOR* (n°785) allant à Cayenne. Débarqué à Marseille le 9 avril.

Mort à Marseille le 9 avril 1849.

#### SOURCES :

##### ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :

Dossier P 6 bis n°31,

Rapport de mer du capitaine Naud du 20 octobre 1834 (531 U 77), Rapport de mer du capitaine Albrand du 26 septembre 1834 (531 U 76),

Déposition du capitaine Albrand du 23 septembre 1834 (200 E 587), Déposition du capitaine Mekeuri du 10 octobre 1834 (200 E 587).

##### SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (TOULON) :

Matricule des bâtiments de commerce de St-Tropez (4 P 132),

Matricule des capitaines au long cours de La Ciotat (14 P 126, 14 P 127).

##### ARCHIVES MUNICIPALES DE L'ETAT-CIVIL DE LA CIOTAT.

##### ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).

## 1845 et 1852 - LA MARIE-CONSTANCE.

Ce navire fait l'objet de deux ex-voto déposés dans la chapelle de N-D de la Garde.

N° d'inventaire : 5.

Dimensions : 44x32,5cm.

Dimensions hors-cadre : 51x40cm.

Cadre : bois doré.

Sous-verre : oui.

Nature : aquarelle rehaussée à l'encre de Chine.

Signature : Antoine Roux fils aîné.

Représentation religieuse : non.

Texte : *Position du brick MARIE-CONSTANCE, Capne Désolliers, assailli par un Ouragan le 30 7bre 1852 étant par 35°06' L.N. et 68°35' Longitude O.*

N° d'inventaire : 10.

Dimensions : 25x42cm (38x42cm avec la lettre).

Dimensions hors-cadre : 52x44,5 cm.

Cadre : bois mouluré peint en doré.

Sous-verre : oui

nature : aquarelle.

Pas de signature.

Représentation religieuse : image pieuse.

Texte : Lettre (voir dans le texte).

Le plus ancien des deux est le numéro 10.

Dans le coin supérieur gauche est collée une image pieuse de l'Immaculée Conception\*. Au-dessous du tableau, et pratiquement de mêmes dimensions, une lettre manuscrite donne l'explication du sujet. Signée par Victor Camoin, elle est datée du 1er mai 1887 alors que l'événement a eu lieu, lui en 1845.

Le navire représenté est un brick du milieu du XIX<sup>me</sup> siècle, LA MARIE-CONSTANCE. Il est au mouillage sur une mer calme. Dans le lointain, sur la gauche de l'aquarelle, deux autres navires sont aussi au mouillage. Sur la droite, on aperçoit un coin de côte rocheuse. A l'arrière du navire pend un cordage ou une chaîne. Un homme sur le pont tend le bras tandis qu'au pic de la brigantine flotte le pavillon national en berne. Toujours à l'arrière, on distingue la coque retournée d'une embarcation près de laquelle se trouvent deux naufragés.

Derrière le cadre et collée à l'intérieur du fond se trouve une deuxième lettre manuscrite, toujours signée de Victor Camoin, relatant les mêmes faits mais avec plus de développements religieux. Il s'agit sans doute de la prière d'action de grâces lue par le

---

\* La chapelle de N-D de la Garde de La Ciotat était consacrée à l'Immaculée Conception bien avant que ce dogme ne soit proclamé par l'Eglise.

donateur lors du dépôt de l'ex-voto. Ce texte est d'un style assez emphatique. Il est curieux de noter que ces lettres portent une date, 1887, postérieure de près de 42 ans à l'événement. Ceci nous permet de supposer que le donateur n'est pas retourné à La Ciotat pendant tout ce temps. A la fin de sa vie, de retour au pays, il a pu réaliser matériellement son vœu.

La "fortune de mer" relatée par l'ex-voto n°5 est la dernière en date mais elle a fait l'objet du premier dépôt. C'est une autre aquarelle de très belle facture signée du portraitiste de navires Antoine Roux fils aîné, établi à Marseille.

Le brick y est représenté ballotté sur un océan blanc d'une écume emportée par le vent. Les vagues sont hachées, de nombreux débris jalonnent le sillage du bâtiment qui fuit sous la tempête. Seul le hunier, dont la vergue est abaissée contre la basse-vergue, porte une voile. A l'avant subsiste un foc en lambeaux.

La suscription est portée sur un bandeau à la base du tableau.

Cet ex-voto est dépourvu de représentation céleste comme cela est fréquent au XIX<sup>me</sup> siècle. Les aquarelles des Roux sont en quelque sorte des tableaux profanes ; seul le sentiment qui les accompagne, est religieux.

#### L'ACCIDENT DE VICTOR CAMOIN (1845).

Revenons au deuxième ex-voto, qui relate l'événement le plus ancien. La lettre manuscrite à l'encre délavée par le temps raconte avec minutie un drame qui eut lieu le 25 février 1845 au Venezuela, quarante-deux ans avant son offrande. Elle est datée en effet du 1<sup>er</sup> mai 1882\*.

Nous n'avons aucun renseignement sur Victor Camoin. Le registre concernant le matricule des marins sur lequel il aurait pu figurer, n'a pu être trouvé au Service Historique de la Marine de Toulon. Nous savons malgré tout qu'un marin nommé Joseph Victor Camoin, né en 1812 à La Seyne (Var), demeurait à La Ciotat en 1887. Cette date, postérieure de cinq ans à l'offrande à la chapelle de N-D de la Garde correspondrait donc.

Un autre marin du nom de Camoin, Antoine, né en 1815 à Marseille, a été matelot de première classe sur LA MARIE-CONSTANCE en 1849. Nous ignorons s'il existait entre eux un lien de parenté.

Venons-en à l'événement, un accident, qui a motivé cet ex-voto.

Le 25 novembre 1844, le capitaine Etienne Marius Félix Picq, de Cassis, prend le commandement de LA MARIE-CONSTANCE. Depuis 1832, il assume ce rôle en alternance avec celui de second. Ce navire ne lui est pas inconnu car il a déjà effectué à son bord huit voyages depuis 1839 en tant que capitaine. Ses destinations : La Guayra, Porto Cabello, St-Thomas.

La Guayra est le port de Caracas, la capitale du Venezuela. Une chaîne de montagnes sépare les deux villes distantes de 17 kilomètres. Le port s'étend le long d'une côte abrupte avec des maisons s'étageant le long des pentes qui tombent dans la mer. Les navires ne peuvent pas aborder et la rade n'offre pas un abri très sûr. Les escales dépendent du temps nécessaire au transbordement des marchandises par l'intermédiaire d'allèges qui font payer très cher leurs services. Le climat est très chaud et surtout très malsain pour les équipages européens qui fréquentent cette région.

---

\* Mai est le mois consacré à la Vierge Marie et faisait l'objet de pèlerinages collectifs ou individuels.

Porto ou Puerto Cabello est un autre port du Venezuela à 110 kilomètres à l'Ouest de Caracas. Cette ville est située sur une île reliée au continent par un pont. Ce port a un accès direct par des quais auxquels il est facile d'accoster. Le chargement ou le déchargement en est facilité car plus rapide, plus direct et moins onéreux. Mais le climat n'y est pas meilleur.

Suivant la terminologie de l'époque, le continent sud-américain est qualifié de *terre ferme*.

St-Thomas autre escale de LA MARIE-CONSTANCE, est une des Iles Vierges, dans la mer des Antilles à l'Est de Porto-Rico.

L'embarquement du capitaine Picq sur LA MARIE-CONSTANCE succède à une longue période de 10 mois pendant laquelle ce dernier a servi comme simple matelot. Il a navigué au cabotage sur le St-Joseph de Cassis, capitaine Ricard.

Le 1er décembre 1844, le navire appareille de Marseille à destination du Venezuela.

Le 25 février LA MARIE-CONSTANCE est à La Guayra et mouille par l'avant en rade foraine. Trois matelots dont Victor Camoin embarquent sur le canot du bord pour aller porter une ancre par l'arrière\*. Par maladresse, l'un des marins laisse subitement tomber l'ancre qui coule à pic. L'embarcation chavire en projetant deux des marins à la mer. Mais la chaîne d'ancre étant bridée sur le banc, le canot est entraîné vers le fond. Victor Camoin, dont le pied était engagé entre la chaîne et le banc, se retrouve lié à l'embarcation et l'accompagne vers le fond qui atteint près de 25 mètres à cet endroit.

L'angoisse de la certitude de sa fin décuple ses forces. Il réussit à se défaire de son lien métallique et remonte vers la surface. Pendant son ascension il a une pensée pour sa protectrice N-D de la Garde qui se concrétisera quelques années plus tard à son retour à La Ciotat. Bien que ne sachant pas nager, il réussit à se maintenir sur l'eau. Les requins, hôtes habituels de ce lieu ne se montrent pas. Cela fait beaucoup de miracles.

Mais laissons la parole à Victor Camoin :

*Au nom de Dieu très miséricordieux et bénie soit la Sainte et Immaculée Conception de la bienheureuse Vierge Marie.*

*L'an 1845 et le 25 février à 9h30m du matin, le navire LA MARIE-CONSTANCE a mouillé l'ancre dans la baie de la Guaira (terre ferme).*

*Vers la midi, le capitaine en second a ordonné aux nommés Passagotès (grec de nation), Nicolas et Victor Camoin matelots français, tous trois faisant partie de l'équipage du dit navire LA MARIE-CONSTANCE de s'embarquer dans le canot pour recevoir une chaîne et une ancre et aller la mouiller dans la direction de l'arrière du navire.*

*Victor ignorait sans doute la suite malheureuse qui le menaçait dans cette faible embarcation !*

*Le canot se met en route pour exécuter l'ordre du second capitaine, mais ô fatalité !, au moment où l'on avait presque filé toute la chaîne, un des marins qui étaient sur l'arrière du canot, par mégarde laissa tomber l'ancre sans avertir celui qui filait la chaîne à retour bridée sur un banc afin de modérer sa vitesse et que malheureusement il lui tournait le dos de sorte que le poids de l'ancre et celui de la chaîne se trouvèrent tout d'un coup sur le même bord de l'embarcation et la firent chavirer !*

---

\* Un extrait de l'inventaire de LA MARIE-CONSTANCE en date de 1839 donne : une ancre avec jas en fer de 412 kg, une de 396 kg et une de 373 kg.

*Victor Camoin surpris par cette catastrophe n'eut pas le temps de débrider la chaîne pour la laisser aller qu'il se trouva engagé par le pied droit entre la chaîne et le banc de l'embarcation et s'en fut au fond avec elle par 16 brasses de profondeur ... à ce moment suprême, tout en se recommandant à Notre-Dame de la Garde, il employa toute sa force et son courage que le désespoir avait doublés ; ( ) parvint à se débarrasser de la chaîne qui le maintenait au fond et monter à demi-mort sur la surface de la mer sans savoir nager !!!*

*Les braves équipages des deux navires Anglais et Norvégiens, qui étaient au lointain sur cette rade s'étant aperçu de l'événement par le pavillon de détresse, vinrent en toute hâte au secours des naufragés, les recueillirent et les transportèrent à bord de leurs navires où les soins les plus pressés furent portés à temps au seul malade par un chirurgien Espagnol et on parvint à le sauver ! Le temps était très beau et la mer presque calme ! La monstrueuse famille des requins, si fréquente dans ces parages, fut clémente ! Pas un n'approcha des naufragés qui étaient vêtus légèrement vu le chaud climat de cette colonie ; les équipages des deux navires furent très prompts dans leur dévouement digne d'admiration et de récompenser enfin la Divine Providence semblait avoir tout réuni pour concourir au salut des trois naufragés.*

*Béni soit le seigneur tout puissant, et notre Bien bonne Mère de la Garde, quarante deux ans après, je respire !*

*La Ciotat, le 1er mai 1887 - Victor Camoin.*

Après ces dramatiques péripéties à l'issue heureuse, LA MARIE-CONSTANCE quitte La Guayra, le 17 mars, à destination de Porto Cabello. Le 29 mars, chargement terminé, le brick appareille pour Marseille.

L'équipage comprend 10 hommes. La composition de la cargaison est la suivante :

1880 sacs de café, 30 futailles de café, 153 sacs de cacao, 2222 pièces de cuir, des résineux exotiques, du coco et 6 caisses d'histoire naturelle (sic).

Ce chargement est destiné à M.Puget, l'armateur du navire.

Le 1er avril, entre Porto Rivo et St-Domingue, il subit un coup de vent du Sud accompagné d'une mer très grosse. Le navire fatigue beaucoup et le capitaine Picq juge nécessaire de faire pomper deux fois par quart. Le lendemain, le vent se renforce. Le pont est submergé. Le navire subit un fort tangage qui lui brise la grande vergue. En voulant la carguer, la grand-voile se déchire. Après une réparation de fortune de la vergue, une voile de rechange est établie. Le mauvais temps persiste et les balancines des basses vergues sont cassées. Des drosses provisoires assujettissent la vergue entre les mâts.

Le 23 avril, le temps s'améliore et LA MARIE-CONSTANCE atterrit au cap Spartel. Le 30, le détroit de Gibraltar est franchi. Le 8 il passe le cap de Gate qui limite le golfe d'Almería. Le brick navigue alors un moment de conserve avec un navire commandé par le capitaine Monge qui se dirige comme lui vers Marseille. Des nouvelles sont échangées.

Le 16 mai LA MARIE-CONSTANCE est à Marseille.

## LA MARIE-CONSTANCE.

Wulfram Puget arme pendant vingt ans LA MARIE-CONSTANCE avant de s'en séparer. Cette longue période est marquée par une rare stabilité de commandement. Quatre officiers jalonnent la carrière de ce brick, les capitaines Picq, Mouton, Désolliers et Chaniel.

Nous ne connaissons pas les dates exactes de la construction de LA MARIE-CONSTANCE, mais le 7 mars 1839, Wulfram Puget signe une demande de soumission de francisation pour ce navire dont il déclare être *unique propriétaire*. Les formalités administratives sont retardées car une déclaration de construction est présentée le 31 juillet 1839 :

*Paul Meistre, constructeur de navires déclare avoir construit pour M. Wulfram Puget dans les chantiers de cette ville (Marseille) ... un brick... ayant nom MARIE-CONSTANCE*

*de 23m30 longueur de l'étrave à l'étambot,  
6m66 largeur en-dehors la membrure  
3m36 creux de-dessus carlingues sous les bordages du pont.  
131 tonneaux 20/100.*

Le certificat de jauge établi le 2 août suivant fournit des mesures différentes : la longueur, prise de tête en tête est de 23,14 m et la plus grande largeur au maître-bau ressort à 6,28 m et le creux à 3,43 m. Ces différences illustrent bien la difficulté à prendre des mesures à bord des navires.

La soumission de francisation est signée le 14 août. Ce document officiel décrit succinctement le nouveau brick. Il est doté d'un seul pont et d'un faux tillac. L'intérieur de la coque porte un vaigrage et les oeuvres vives sont doublées de cuivre. Au point de vue administratif, la caution est apportée par un autre négociant marseillais, Arnaud de Guigou\*, très en vue à cette époque et que l'on rencontre dans bon nombre de transactions financières.

Le premier commandant de LA MARIE-CONSTANCE est le capitaine Picq. Plus d'un mois lui est nécessaire pour préparer le navire et embarquer la cargaison. Le 23 septembre 1839, LA MARIE-CONSTANCE quitte Marseille à destination de son premier voyage, St-Thomas.

De là, le brick se rend au Venezuela. Il appareille le 13 février 1840 du port de la Guayra pour la France. Il emporte une riche cargaison de café, de sucre, de cuir et de cacao, le tout pour le compte de Wulfram Puget. En comptant le capitaine Picq, neuf personnes effectuent ce voyage de retour.

Le navire rencontre du mauvais temps et essuie des *vents contraires qui ont beaucoup fatigué (le) navire, la mer très grosse couvrait tout le pont, ce qui a occasionné de l'eau dans la cale qui a été pompée avec soin. Le navire était beaucoup fatigué, les pompes actionnées toutes les heures\*\**. Le 6 avril, LA MARIE-CONSTANCE pénètre dans le port de Marseille.

Le capitaine entame une longue série de voyages réguliers dans la mer des Antilles jusqu'au mois de janvier 1844. Les destinations sont toujours St-Thomas, la Guayra ou Porto-Cabello.

Les traversées de retour nécessitent un mois et demi en moyenne. Mais quelle que soit la saison, LA MARIE-CONSTANCE affronte presque toujours du mauvais temps. Grains et vagues qui recouvrent le pont sont monnaie courante. En conséquence, l'équipage actionne souvent les pompes, comme en témoigne l'un des rapports de mer parmi tant d'autres:

---

\* Le document précise qu'il réside à Marseille au 44 cours Bonaparte, l'actuel cours Pierre Puget, dans le quartier des riches négociants et armateurs du milieu du XIX<sup>me</sup> siècle.

\*\* Rapport de mer AD 531 U 99 du 7-3-1840.

*... la mer grosse du Sud. Le navire fatigue beaucoup et ayant presque constamment le pont submergé fit de l'eau à pomper deux fois par quart... Enfin, après une traversée plus ou moins pénible, il est arrivé en ce port de Marseille...\*\*\*.*

En janvier 1845, LA MARIE-CONSTANCE subit un carénage au cours duquel le doublage en cuivre de la coque est changé.

Citons le rapport de mer du capitaine Mouton établi à Marseille à la suite de cette traversée :

*16 septembre 1844.*

*Capitaine Joseph Mouton, commandant le brig français La Marie-Constance, équipé de 11 personnes tout compris, a déclaré être parti de la Guayra (terre ferme), le 13 juillet dernier, à destination de Marseille avec un chargement composé de café, cuir, cacao et coton. Le 17, il est sorti du débanquement\*\*\*\* de Porto-Rico, brise faible et variable, le 25, calme et mer houleuse fatiguant (sic) beaucoup le navire, pompe actionnée une à deux fois par quart (27 cm). Pendant quinze jours, même temps. Le 21, il a vu l'île Ste-Marie et le 3 septembre courant est entré dans le détroit de Gibraltar, mouillé à Algésiras, appareille le même jour. Le 4, le vent à l'O.N.O. souffla avec impétuosité. La mer très grosse embarquait des deux bords et submergeait le pont du navire. Les 11 et 12, encore mauvais temps, obligé de prendre tous les ris et de serrer le petit hunier. Pendant ce jour, utilisation de la pompe. Est entré à Marseille le 14.*

*Second : Suzanne (sic) Duverger de La Ciotat (20 ans).*

*Maître : Jacques Martin de La Ciotat (36 ans).*

LA MARIE-CONSTANCE poursuit ses rotations régulières depuis Marseille vers le Vénézuéla et les Antilles. Le dernier voyage du capitaine Picq a lieu le 30 mai 1847 au retour de La Guadeloupe. Il est remplacé par le capitaine Mouton, second du navire depuis 1841. Les voyages aux Antilles et à la "terre ferme" se poursuivent sans fait notable jusqu'en 1848 où le 4 octobre, le capitaine Mouton cède la place au capitaine Désolliers.

## L'OURAGAN.

Les voyages Marseille-La Guayra et retour sous le commandement du capitaine Désolliers se déroulent sans encombre pendant quatre ans, avec un équipage au nombre toujours constant de onze personnes. La base de la cargaison est essentiellement le café et le cacao.

La tempête qui est à l'origine de l'ex-voto se situe lors d'un voyage de retour. Exceptionnellement le navire avait poussé plus au Sud jusqu'à Rio Hachal à proximité de Montevideo. Le 5 septembre 1852, LA MARIE-CONSTANCE franchit l'embouchure du Rio de la Plata. Le navire est chargé de 120 tonnes de bois de teinture, 144 ballots de cuirs plus deux balles de cuirs de chevaux. Le 11 septembre, le navire fait escale à Haïti où il rencontre la goélette française LES DEUX SOEURS (capitaine Aubert) qui s'en retourne au Havre. Les deux capitaines échangent les nouvelles.

Partie de Haïti, LA MARIE-CONSTANCE..., mais laissons la parole au capitaine Désolliers\* :

\*\*\* Rapport de mer AD 531 U 110 du 31-10-1842.

\*\*\*\* C'est un pléonasme car "débanquer", c'est quitter le banc sur lequel on navigue.

\* Rapport de mer n°531 U 175 du 5-11-1852.

*a navigué jusqu'au 29 septembre avec des vents faibles de N.E. (puis) E.S.E. dans la nuit du 29 vent variable, fortes rafales. Le 30 septembre vers dix heures, l'ouragan s'est déclaré, le vent soufflant avec impétuosité. Le navire par les violentes rafales de vent et la grosse mer menaçant d'être engagé, il amena le grand hunier sur l'étau et laissa vent arrière, fuyant au vent et à la mer qui ne cessait de le submerger. Pendant 36 heures, le navire a beaucoup fatigué et fait de l'eau qu'il a eu soin de faire pomper à diverses reprises ; ce qui lui a fait craindre d'avoir des avaries dans la cargaison et des ... par le pont qui ne cessait d'être couvert par les lames. Le 2 octobre, le vent toujours au S.O. variable O.S.O.. Le 3 octobre, le temps lui permit d'établir le petit hunier aux bas ris fuyant toujours vent arrière et à la lame qui était très agitée et grosse. Le 3, le vent mollit ; de ce jour au 17 octobre, il a navigué avec des vents plus ou moins forts et variables, du N. au O.S.O.. Ce jour, il a reconnu l'île Ste-Marie (Açores), le 25 le cap Spartel et dans la nuit du 25 au 26 octobre il a passé le détroit de Gibraltar ; il a navigué dans la Méditerranée avec des vents variables sans événements remarquables à signaler jusqu'hier 4 novembre courant qu'il a mouillé à l'aide du pilote de ce port de Marseille et il a eu son entrée en libre pratique.*

....

*Signés : Désolliers, Vasselon, juge et Moreau, greffier.*

*Et de suite ont comparu les Sieurs César Santi\* âgé de quarante quatre ans né à Bastia (Corse), second capitaine ; François Aimé, âgé de trente sept ans né à Marseille , maître d'équipage...*

*Signés : Vasselon, juge, Moreau, greffier, Santi.*

*François Aimé a déclaré ne savoir ni lire ni écrire.*

De ce texte officiel il ne transparait aucune angoisse, aucune inquiétude. Tout le monde à bord a fait ce qu'il devait faire mais en chacun, combien de pensées affreuses devant le danger imminent ! Seul ce modeste tableau en témoigne.

#### LA FIN DE LA CARRIERE DE LA MARIE-CONSTANCE.

Les voyages à La Guayra ont repris avec le capitaine Désolliers en alternance avec deux autres capitaines : Chaniel, en 1854 et César Santi en 1856.

Lors d'un voyage qui débute le 1er mars 1854, toujours au Venezuela sous le commandement du Capitaine Chaniel, se produit un fait curieux. C'est l'époque du débarquement des troupes françaises en Crimée et le début du siège de Sébastopol. A Caracas court le bruit que des voiles hostiles à la France sont apparues dans la Mer des Antilles et croisent également en Atlantique. Pour retourner à Marseille, le capitaine prend l'initiative d'arborer le pavillon vénézuélien.

Nous sommes le 15 mai et le navire met le cap sur Marseille. Au retour, les Douanes annulent purement et simplement la soumission de francisation du brick (décision du 6 juillet). Wulfram Puget ne tient pas à garder ce pavillon étranger et, pour expliquer cette situation, doit en appeler au Ministère des Affaires Etrangères à Paris\*\*. La réintégration dans le pavillon français et le droit aux prérogatives qui lui sont attachées sont enfin accordés à LA MARIE-CONSTANCE après intervention du Ministre lui-même auprès de la Douane. Malgré les lenteurs administratives, la régularisation est très près d'être réglée le 22 novembre 1854 mais il manque encore une pièce : un double de l'inventaire du bord. Ce document arrive enfin

---

\* Que l'on retrouvera plus loin.

\*\* Les pavillons de complaisance ne sont pas encore inventés !

dans les bureaux de la Douane le 18 décembre et deux jours plus tard, W.Puget offre sa caution pour une nouvelle soumission. Sept mois encore et LA MARIE-CONSTANCE est de nouveau française !

Après ces péripéties, nous ne savons plus rien des voyages du navire jusqu'à la date du 7 février 1857. LA MARIE-CONSTANCE est alors à Cagliari (Sardaigne) et son état de vétusté est tel que le navire est *condamné pour cause d'innavigabilité*. Le 15 décembre 1857, la douane de Marseille le raye de ses registres et les Affaires Maritimes en font autant sur le matricule des navires.

Entre-temps le navire a été vendu à César Santi, l'ancien capitaine devenu négociant-armateur et capitaine après avoir été second à son bord. Le brick a subi les réparations nécessaires et le Consul de France à Cagliari, lui délivre un acte de francisation et un congé provisoire.

Deux mois après, le capitaine Santi demande au service des Douanes de Marseille une nouvelle francisation mais cette demande ne reçoit pas l'agrément de l'Administration :

*Administration des Douanes, le 11 janvier 1858.*

*Le trois-mâts (sic), Marie-Constance a été vendu à Cagliari, l'acquéreur, le sieur Santi, négociant à Marseille a demandé que le navire dont il s'agit fut de nouveau admis au bénéfice de la francisation (pour la troisième fois !).*

...

*On ne peut admettre cependant sans donner ouverture à de nombreux abus que le bénéfice de la francisation soit purement et simplement restitué à un navire après avoir été condamné pour cause de vétusté.*

*L'application d'un pareil principe serait contraire non seulement aux lois fondamentales mais encore aux décisions les plus récentes de l'administration.*

...

*Le Directeur.*

César Santi a engagé un nouveau capitaine pour son navire, le nommé Costa et LA MARIE-CONSTANCE a rallié Bastia. Mais le problème s'est résolu de lui-même : le navire a coulé. Le dossier est clos le 16 juin 1858.

## LE CAPITAINE PICQ.

Lorsqu'il prend le commandement de LA MARIE-CONSTANCE, Etienne Marius Picq est âgé de 37 ans\*. Il est célibataire, né à Cassis où il demeure entre deux embarquements. Sa nomination de capitaine au long cours survient le 5 mai 1831. Le mois suivant il embarque en qualité de second sur le brick MITHRIDATE à destination de l'Océan Indien.

Jusqu'en 1839 il navigue en tant que second. Ses premiers voyages l'amènent à Bourbon (La Réunion). Il va ensuite en Amérique du Sud (Montevideo) et les Antilles (Cuba, La Guadeloupe, La Martinique, St-Thomas). Outre LE MITHRIDATE, il navigue sur la goélette L'ETINCELLE, le navire (type non précisé) LE GUILLAUME ALEXANDRE. Le 23

---

\* Né le 17 mai 1802, fils de Jacques Félix et de Françoise Sève. Matricule 14P126 - SHM Toulon.

septembre 1839, il embarque sur LA MARIE-CONSTANCE qu'il n'abandonnera définitivement qu'en mai 1847.

Les deux années suivantes, il redevient simple matelot au cabotage sur le bateau L'ACTIF du port de Cassis, capitaine Arnaud. Entre-temps, il reprend un commandement sur le bateau LES TROIS-AMIS, toujours attaché à Cassis. Nous perdons sa trace après un embarquement le 25 octobre 1849, comme capitaine sur le brick-goélette LE JUST, de Marseille, destiné au grand cabotage.

#### LE CAPITAINE MOUTON.

Joseph André Mouton est né le 9 décembre 1805 à La Ciotat, fils de Jean André Mouton et de Victoire Guichard. Il est marié à Louise Couder et demeure à La Ciotat.

En 1826, il est matelot et capitaine par décision du 9 mai 1834 à Marseille.

Avant d'embarquer comme second sur LA MARIE-CONSTANCE, il navigue sur les navires suivants :

LE GUILLAUME ALEXIS (capitaine Boyer), pour St-Thomas,

L'ANNA (capitaine Féraud), pour La Martinique,

LE JEUNE CHARLES (capitaine Badille), pour le grand cabotage,

LE JEUNE EDOUARD (capitaine Gariel), pour la Nouvelle-Orléans et pour La Martinique (en deux voyages),

L'ESPERANCE (capitaine Laugier), pour La Martinique.

Comme on peut le constater, il éprouve une certaine attirance pour la Mer des Antilles. De 1841 à 1848, à bord de LA MARIE-CONSTANCE, comme second puis comme capitaine, il continue à fréquenter les Caraïbes en y ajoutant les escales du Venezuela.

A la suite de son débarquement de LA MARIE-CONSTANCE, il prend le commandement du brick LE LAPIN\* le 25 novembre 1848 à destination de La Guadeloupe. Nous perdons ensuite sa trace après son engagement en tant que capitaine sur la canonnière FANNY pour La Martinique.

#### LE CAPITAINE DESOLLIERS.

Blaise Maurice Désolliers (autre orthographe : Dessolliers) est né le 3 février 1812 à St-Nazaire (aujourd'hui Sanary), port du Var à quelques kilomètres de La Ciotat. Les matricules de la marine nous indiquent qu'il avait les cheveux bruns, les yeux châtain et qu'il mesurait 1,60 m. Il se marie avec Joséphine Marini (1839) et demeure à La Ciotat. Devenu veuf en 1851, il épouse Madeleine Maurry en 1858.

Dans sa jeunesse, le futur capitaine a été élève de l'école d'hydrographie de La Ciotat. En septembre 1830, il est matelot de seconde classe à Toulon. Jusqu'en 1834, il navigue comme matelot. Le 7 décembre 1834, il embarque en tant que lieutenant sur le brick LES DEUX NANETTES, pour La Martinique.

Il est nommé capitaine à Marseille par décision du 28 avril 1836 et embarque comme lieutenant sur le brick LES DEUX AMELIES. Du 23 juillet 1837 au 30 mars 1838, il navigue comme second capitaine sur le brick L'EGYPTIEN, capitaine Blanc (voir l'ex-voto

---

\* La superstition relative à cet animal ne semble pas avoir cours à cette époque dans la marine marchande.

L'EGYPTIEN). A la fin de l'été 1838, il se rend en Sicile, à Messine, pour y régler des affaires de commerce.

Il échappe au naufrage du navire LES TROIS MONTS ROUGES à Mahon (Baléares). Jusqu'en 1848, il navigue en tant que second et touche les ports de Buenos-Ayres, de Rio de Janeiro, du Rio Grande, fréquente les îles de Cuba, de La Martinique et de La Guadeloupe. Son premier commandement s'exerce sur LA MARIE-CONSTANCE le 7 octobre 1848.

En 1852, il subit un très violent ouragan dans les parages des Bermudes. Son angoisse est telle qu'à son retour il décide d'offrir un ex-voto à la chapelle des marins de sa cité. Il commande un tableau au peintre Roux, établi à Marseille et spécialiste des portraits de bateaux et le dépose sur les murs de N-D de la Garde.

Nous ignorons quelle fut la suite de la carrière du capitaine Désolliers après ses derniers voyages sur ce brick mais nous savons qu'il vécut encore longtemps car il décède à La Ciotat en 1893 à l'âge de 81 ans.

#### WULFRAM PUGET.

L'armateur de LA MARIE-CONSTANCE, Wulfram Puget\* est né à Paris en 1787. Il s'établit à Marseille en 1808. Il y fonde une maison de commerce et cumule les fonctions de négociant et d'armateur. Il est, en outre, fondateur et commanditaire avec plusieurs autres notables, d'un journal, Le "Garde National", organe semi-officiel créé en 1831 et dont le titre est devenu "Le Sud" en 1838. En 1834, il est également président du Tribunal de Commerce de Marseille.

Ses liens avec les autres armateurs se resserrent avec le mariage de sa fille avec un fils de Bruno-Xavier Rostand, autre armateur-négociant marseillais\*\*.

Défenseur du nouveau régime, la politique le mène à représenter l'un des six cantons de Marseille entre 1833 et 1848. Il fait aussi partie du Conseil Général.

Membre de la Chambre de Commerce de Marseille, il en est le président de 1839 à 1842. Il est également administrateur de la Banque de France à Marseille et participe à de nombreux conseils d'administration.

Notable, il se doit de participer à des oeuvres philanthropiques. Wulfram Puget est l'un des fondateurs de la Caisse d'Epargne des Bouches du Rhône et de la Maison des Petites Soeurs des Pauvres. Il est également présent au Conseil d'Administration des Hospices de Marseille.

A partir de 1860, Wulfram Puget demeure dans un hôtel particulier de la rue St-Jacques dans le quartier des armateurs.

Il meurt en 1866 à l'âge de 79 ans.

La plupart des navires armés par Wulfram Puget l'ont été en multipropriété, par le système des "quirats" ou parts, en vigueur à cette époque. Seuls les bricks MARIE-CONSTANCE et CAMILLE (de 141 tonneaux) lui ont appartenu entièrement.

W.Puget est le représentant type de l'armateur du XIX<sup>me</sup> siècle qui disparaît avec l'avènement de la révolution industrielle : navires en fer, à vapeur et à hélice. Les dimensions et le tonnage sont devenus tels que les petits groupements d'armateurs, les "quirataires",

---

\* Une rue porte son nom dans le 8<sup>ème</sup> arrondissement de Marseille.

\*\* Bruno-Xavier Rostand est entre autre l'arrière grand'oncle du poète Edmond Rostand.

ne peuvent plus supporter les frais de construction et d'exploitation. Les sociétés capitalistes se créent pour prendre le relais.

Tous les navires exploités par Wulfram Puget sont des voiliers, brick et trois-mâts. Pour chacun les associés sont différents.

En 1830, il se groupe avec Cas, d'Alayer, Penaud et Rivet pour exploiter le trois-mâts MARS, de 389 tonneaux construit à Marseille. Trois ans plus tard, il est co-propriétaire du trois-mâts PHENIX avec Bobillier, Labatut et Raybaud. En 1836, il est "quirataire" du brick CAMILLE, deuxième du nom, avec Augustin Nicolas, le constructeur du navire.

En 1839, il commande la construction de LA MARIE-CONSTANCE qui fait l'objet des deux ex-voto.

Il s'associe en 1844 avec trois autres personnes dont il est le mandataire. Il achète le brick HELIOPOLIS le 8 juillet et le revend le jour même. La transaction leur laisse un bénéfice de 3000 francs pour un prix d'achat de 40 000 francs. Il vend un trois-mâts en 1846, le PARNASSE, en tant que fondé de pouvoir de d'Assier et Cie, de Bordeaux.

En 1862, il achète le trois-mâts La CONFIANCE, de 393 tonneaux, francisé à Bordeaux en 1855, il en partage l'exploitation avec David, Guirand et Thibaud.

Le dernier navire dont nous avons la trace est encore un trois-mâts, L'ISAURE, de 595 tonneaux, francisé à Marseille en 1867. Wulfram Puget est alors associé à Louis Prat.

Cette multiplication d'associés dans des bâtiments différents permet de répartir et de limiter les risques encourus par les navires et leur cargaison.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

Texte de la prière de Victor Camoin collée au verso de l'ex-voto et cachée par le fond du cadre.

(L'orthographe et les majuscules sont respectés).

*Au nom de la très Sainte-Trinité, du père, du fils et du Saint-Esprit, un seul dieu en trois personnes.*

*O belle Sainte-Vierge Marie ! O bienheureuse Mère du Seigneur et de tous les peuples chrétiens en même temps que la sauvegarde de tous les marins !*

*C'est le vingt-un du mois de février de l'an Mil huit cent quarante cinq que j'ai reconnu le brillant éclat de votre puissance et votre divine sagesse ! Votre bénite main toujours guidée par le pur amour de la justice divine et de l'humanité, a retiré de dessus mon pied droit la chaîne qui me retenait au fond de la Mer de la Güaira (Terre ferme) par seize brasses de profondeur !*

*Les bêtes féroces qu'infestent la Mer de cette colonie lointaine étaient prêtes à me dévorer ! lorsque votre bouche prononça ces puissantes paroles : retirez-vous bêtes féroces, vous n'avez point le droit d'attaquer un de mes enfants et les bêtes féroces se retirèrent !*

*Ne sachant point nager, votre puissante main me prit par les cheveux et me remonta sur la surface de la Mer !*

*Vous ordonnâtes aux braves équipages des deux navires Anglais et Norvégiens qui étaient au loin sur cette rade de me recueillir et me transporter à bord de mon navire ! là vous continuâtes à répandre sur moi vos grâces habituelles que je n'étais pas digne pour vous avoir si souvent offensée et vous me rendîtes complètement à la vie !*

*Mais ô Sainte-Vierge de la Garde ! instruments nautiques et boussole de tous les navigateurs, puisque c'est par vous que l'éclipse de mon étoile n'a été que momentanée et non perpétuelle, et qu'elle brille encore sur ma tête, il est bien juste que toutes les gouttes d'eau salée qui sont rentrées dans mon sein se convertissent en autant d'actions de grâces qu'aujourd'hui je suis heureux de vous rendre; en même temps que je consacre ce tableau à votre temple et au touchant souvenir du vingt-un février mil huit cent quarante cinq. Non, ma bonne Mère ! la longueur du temps n'a point effacé de mon coeur la mémoire de vos merveilles, quarante deux après, je m'en souviens encore !*

*C'est à l'instant même où mon étoile se couvrit d'un crêpe noir en même temps que la fatale embarcation m'entraîna tout vivant au fond de cette vaste tombe humide que j'élevai mes yeux vers le ciel en m'écriant d'une voix presque éteinte par la frayeur : Bonne Mère de la Garde, sauvez-moi ! Je suis perdu ! Et vous me répartîtes à l'instant à mes oreilles, ne craignez point, vous ne périrez pas ! et votre heureuse prédiction ne fut pas vaine, ce fut une éclatante réalisation ! Mais ô Providence ! Juste Ciel ! O glorieuse trinité, Sainte Vierge Marie ! est-ce un songe que je fais aujourd'hui ? Non ma Bonne Mère, c'est une réalité Miraculeuse ! Dieu soit loué ainsi que vous-même. Je respire ! Et c'est à vous et au Seigneur que je suis redevable de mon existence !*

*Oui ma Bonne Mère de la Garde, quel que soit le douloureux souvenir des chances malheureuses de ma navigation; il me reste encore les douces consolations et la ferme espérance que vous continuerez à répandre vos grâces toujours croissantes sur tous vos fidèles serviteurs qui sont ici présents et pour toute la terre chrétienne et la mémoire de vos bienfaits passera de génération en génération.*

*Et dans cette attente belle Sainte Vierge Marie, nous vous supplions d'intercéder pour nous auprès du seigneur tout puissant afin qu'il nous préserve de céder sous la pression de l'athéisme en nous maintenant sans cesse dans la voie qui conduit au bonheur souverain tous ceux qui se rendront dignes de son estime et de la votre. Ainsi soit-il.*

*La Ciotat le 1er mai 1887 - Victor Camoin.*

#### LISTE DES NAVIRES DE M.Wulfram PUGET.

(Extrait de Pierre Labarre : L'armement à Marseille au XIX<sup>me</sup> siècle).

Brick ARICIE : 197 tonneaux, construit à La Ciotat en 1815. 21,11x6,50x4,55 mètres. Démoli A Charleston en 1829 après avoir été naturalisé sarde sous le nom de NOSTRA SIGNORA DI LORETA.

Trois-mâts MARS : 389 tonneaux, construit à Marseille par Auguste Nicolas de novembre 1829 à mars 1830 pour le compte de MM.W.Puget et Aug.Perraud. 28,90x6,50x5,25 mètres. Armateurs : W.Puget, Rivet, D'Alayer, Cas, Perraud.

Brick CAMILLE : 141 tonneaux, condamné à Nassau, Nlle Providence (Antilles). Armateur : W.Puget.

Trois-mâts : PHENIX : 258 tonneaux, francisé à Bordeaux en 1828, acheté à Marseille en 1833. 23,40x7,80x4,55 mètres. Armateurs W.Puget, Bobillier, Raybaud et Labatut. Capitaine Vidal.

Brick CAMILLE : 183 tonneaux, construit à Marseille par Augustin Nicolas pour compte de W.Puget et Nicolas. Francisé à Marseille le 23 février 1836. 23,38x5,85x3,60 mètres. Armateurs : W.Puget, J.B.Nicolas et Henri Nicolas. Naufragé le 17 octobre 1836 au mouillage de Simon's Bay (Cap de Bonne Espérance). Capitaine Bellissime.

Brick HELIOPOLIS : 185 tonneaux, francisé à Marseille le 29 février 1840. Construit à Saint-Tropez par J.Bory en 1839 pour le compte de Marini et Delpuget de

Marseille. Le 8 juillet 1844, la totalité du navire est vendu à W.Puget pour 40 000 francs. Le même jour, W.Puget vend à Holive, Gastaud et Provençal le navire pour 43 000 francs.

Trois-mâts LE PARNASSE : 325 tonneaux, francisé à Bordeaux en 1841. Attaché à Marseille le 30 décembre 1846. Le 30 novembre 1846, W.Puget, fondé de pouvoir de d'Assier et Cie de Bordeaux, vend ce navire à Jouve qui le revend à Roux et Bernabo, 83 000 francs.

Trois-mâts LA CONFIANCE : 393 tonneaux, construit à Bordeaux en 1853. 36,65x7,92x5,15 mètres. Francisé à Bordeaux en 1855. Attaché à Marseille le 28 juillet 1862. Armateurs : W.Puget, Guignard, Thibaud, David. Condamné pour inavigabilité à Port-Louis en 1866.

Trois-mâts ISAURE : 595 tonneaux. 43,53x8,25x5,47 mètres. Francisé à Marseille le 11 mars 1867. Armateurs : W.Puget et Louis Prat. Condamné à L'Ile Maurice en 1885.

Brick BERTHE ET LUCIE : 155 tonneaux, ancien navire suédois. 30,85x6,85x2,91 mètres. Francisé à Marseille le 20 décembre 1869. Naufragé à COTONOU en 1872.

#### CHALOUPE ET CANOT DE LA MARIE-CONSTANCE.

(C'est sur l'une de ces deux embarcations que Victor Camoin a vécu son aventure).

Certificat de jauge établi le 30 octobre 1844, capitaine Mouton venant de La Guayra (Arch.de la Douane, P 6 bis n°65).

#### Chaloupe.

longueur : ..... 5,32 m

largeur : ..... 1,95 m

creux : ..... 0,72 m

#### Canot.

longueur : ..... 4,18 m

largeur : ..... 1,43 m

creux : ..... 0,50 m.

#### SOURCES.

##### ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :

Archives de la Douane : Dossiers P 6bis n° 65,

Registre des soumissions de francisation II P 6 bis n°8,

Archives de l'Intendance de la Santé : Déclarations des capitaines 200 E 598,

Rapports de Mer : 531 U 99, 531 U 101, 531 U 103,

531 U 105, 531 U 108, 531 U 110, 531 U 122,

531 U 126.

##### MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE :

Pierre Labarre : L'ARMEMENT A MARSEILLE - Tome III - p 249,

Le Sémaphore de Marseille du 3 février 1886.

SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (TOULON) :

Matricule des Capitaines au long cours : 14 P 126,  
14 P 127,

Matricule des officiers-mariniers et matelots : 14 P  
138, 14 P 139.

ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).

ARCHIVES PRIVEES DE M.MICHEL CHATAIL (LA CIOTAT).

Pierre GUIRAL et P.AMARGIER : HISTOIRE DE MARSEILLE -  
Paris - 1983.

E.BARATIER : HISTOIRE DE MARSEILLE - Toulouse - 1973.

R.CATY ET E.RICHARD : ARMATEURS MARSEILLAIS AU  
XIXme SIECLE - Marseille - 1986.

## 1844 - L'EGYPTIEN.

N° d'inventaire : 17.  
 Dimensions : 54x43cm.  
 Dimensions hors-cadre : 68,5x57,5 cm.  
 Cadre : bois mouluré doré.  
 Sous-verre : oui.  
 Nature : huile (?) sur carton.  
 Signature : aucune.  
 Représentation religieuse : non.  
 Texte : *Egyptien, capitaine Honoré Blanc - 31 janvier 1844.*

Un brick fuit devant la tempête. Il fait nuit. Une lune blafarde éclaire la scène. Une immense vague déferlante court le long du bord à bâbord et s'apprête à engloutir le navire.

Un foc et la misaine sont les seules voiles établies, toutes les autres ont été carguées. Au grand mât, le hunier a éclaté sous la pression du vent. Toutes les vergues qui ne portent pas de toile ont été amenées.

### LE NAVIRE.

L'EGYPTIEN est un brick, navire de commerce à deux mâts, misaine et le grand mât.

Construit à Marseille en 1830, il jauge 218 tx 17/94.

Ses dimensions sont :

longueur : ..... 22,5 m,

largeur : ..... 7,26 m,

creux : ..... 5,2 m.

Il appartient à un groupement d'armateurs comme il en existe tant à l'époque. L'association est basée sur le système des quirats. Le principal propriétaire est Michel Hamaouy, négociant-armateur marseillais. Il en possède 18/24. C'est en son nom qu'il a déposé la demande de soumission de francisation du navire. Les autres armateurs sont Pierre Vian (3/24), Héraud (2/24) et Perayallo (1/24).

La caution est apportée par Isaac Altaras autre négociant-armateur marseillais. Celui-ci et son fils Jacques sont associés avec Michel Hamaouy dans les parts d'autres navires comme le trois-mâts ADELE (431 tx) construit à La Ciotat en 1833. Les Altaras possèdent également des parts dans d'autres navires de commerce construits à La Ciotat, les bricks LE SYRIEN (138 tx) et LA BONNE HARMONIE (243 tx). Hamaouy et Altaras ont été propriétaires de navires construits à St-Tropez, le brick GRENOUILLE (101 tx) pour le premier et un autre brick EGYPTIEN (215 tx 28/94) pour le second. Pour ce dernier navire, Altaras partageait la propriété avec Michel André d'Agde lui même capitaine du bâtiment. Altaras sera plus tard l'un des mécènes fondateurs de la synagogue de Marseille.

La francisation du navire est accordée le 30 juin 1830. Neuf ans plus tard, le navire subit quelques modifications à La Ciotat. Sa nouvelle jauge passe à 191 tx 2/100. A cette occasion, la coque est doublée en cuivre.

Au cours de sa carrière d'une vingtaine d'années, L'EGYPTIEN est commandé par les deux frères Benoît et Honoré Blanc, tous deux natifs de La Ciotat et domiciliés dans cette ville. Benoît Blanc est le premier capitaine de L'EGYPTIEN. Il cède ensuite son poste à son frère Honoré. Ce dernier connaît bien le navire car pendant quelques voyages, il a été le second de son frère.

Le brick pratique le grand cabotage. Bien que l'on ne puisse pas parler de ligne régulière au sens où nous l'entendons aujourd'hui, il dessert régulièrement Alexandrie.

L'équipage habituel est composé de 11 ou 12 personnes au total et les marchandises importées à Marseille reflètent la plus parfaite diversité. Les plus fréquentes sont les graines d'oléagineux, le coton, le café, la nacre, l'opium...

A la fin de sa carrière, le navire est dépecé à Marseille et sa soumission de francisation annulée le 6 mai 1850, vingt cinq ans plus tard.

#### L'EVENEMENT.

C'est lors d'un voyage de retour en provenance d'Alexandrie que se situe l'événement décrit par l'ex-voto de N-D de la Garde.

Le 24 septembre 1844, L'EGYPTIEN quitte Marseille pour l'Egypte avec Honoré Blanc comme capitaine et Michel Flary comme second.

Michel Flary, âgé de 33 ans est natif de La Ciotat et cousin par alliance de son commandant. A l'âge de 18 ans, il est matelot sur le SUCRIER DE BOURBON, trois-mâts ciotaden qui sera pris dans une violente tempête au large de l'île Bourbon. A son retour à La Ciotat il déposera un ex-voto relatant ces faits dramatiques. Michel Flary a un frère, Joseph Pascal, qui a navigué pendant deux ans et demi sur L'EGYPTIEN, sous les ordres de Benoît Blanc, d'abord comme matelot puis comme second. Devenu capitaine, il trouvera un embarquement sur d'autres navires.

Pendant le mois de décembre 1844, L'EGYPTIEN charge à Alexandrie du sésame pour les savonneries marseillaises, du salpêtre et du café. Viennent ensuite des marchandises pour le moins pittoresques : plumes d'autruche, écailles de tortues, croix de nacre, ... (voir Documents Annexes).

Le 27 décembre, le brick appareille pour son voyage de retour. Le 27 janvier il arrive à Gallipoli, ville turque située sur la rive Nord du détroit des Dardanelles. Le 30, il reprend la direction de Marseille. Dans la soirée du 31 janvier, en mer Egée, il est assailli par la tempête. D'importants dégâts sont infligés à la coque et au gréement. Une partie de la cargaison est endommagée. Les pompes étalent les entrées d'eau et le capitaine Blanc juge bon de continuer sa route pour éviter les ports grecs. Il vient de Turquie alors que la Grèce vient à peine de secouer le joug de l'occupation ennemie. Son escale serait malvenue.

Le Péloponnèse contourné, le cap est mis sur l'Italie.

Le 5 février L'EGYPTIEN mouille enfin à Messine. Le port est bien pourvu en installations diverses, les réparations nombreuses peuvent être entreprises.

La cargaison est débarquée dans sa totalité. Provenant d'Orient, toujours suspectée d'épidémie, elle est stockée dans le Lazaret pour une quarantaine qui durera en fait 66 jours. Deux bons mois sont nécessaires pour une remise complète en état. La durée des travaux entrepris traduit l'ampleur des destructions subies.

Le 19 mai, le navire est enfin prêt et toute la cargaison réintègre le bord. Le voyage interrompu reprend son cours. Le beau temps n'est pas au rendez-vous car L'EGYPTIEN doit encore subir du vent, de la pluie et de la grosse mer. Marseille est touchée le 30 mai.

#### LE CAPITAINE.

Honoré Michel Blanc est né à La Ciotat le 5 vendémiaire de l'an VIII de la République, soit le 27 septembre 1799. Fils de Jean Michel Blanc et de Magdeleine Claire Toche, il se marie dans sa ville natale le 5 juin 1833 (à 10 heures du soir !), avec Marie Jacqueline Pauline Benet.

Grâce au registre des matricules des capitaines, nous savons qu'Honoré Blanc mesurait 1,56 m. Les renseignements sont nombreux et précis en l'absence de photographie d'identité, il a : *le poil noir, les yeux roux, le front couvert, le nez gros, la bouche grande, le menton plat, le visage ovale.*

Le 15 mai 1830, il est nommé capitaine au long cours.

Un mois plus tard, il inaugure son nouveau grade en embarquant comme second sur L'EGYPTIEN dont le capitaine est son frère Benoît. A la suite de deux voyages avec le même navire, il assure les fonctions de second capitaine sur un autre brick, LA PENELOPE, capitaine Laget. Il effectue à son bord deux voyages, toujours à destination d'Alexandrie.

Le 5 octobre 1834, il intègre à nouveau le bord de L'EGYPTIEN, toujours sous le commandement de son frère mais le 17 novembre 1835 il accède au commandement du navire. Pendant ce temps, son frère Benoît embarque à LA CIOTAT comme patron sur le bateau LE BON FRERE avant de reprendre le commandement de L'EGYPTIEN.

Le 25 mai 1836, Honoré Blanc met son sac sur un autre navire, le brick LA JEUNE NANCY, à destination de Chypre et de la Syrie. Il en est le capitaine jusqu'au 11 janvier 1838, date où il débarque.

Pendant ce temps, Benoît Blanc alterne les voyages sur L'EGYPTIEN avec des campagnes de pêche à La Ciotat. En 1838 et en 1839, il navigue sur l'issaugue LES DEUX SOEURS, patron Michel Blanc son père. Cette barque naufragera en 1862 alors que son frère Claude en est le patron. Cette fortune de mer, à l'issue heureuse, fait l'objet d'un tableau votif à N-D de la Garde. Le dernier commandement de Blaise Blanc sur L'EGYPTIEN prend fin le 25 octobre 1839. Il participe ensuite à quelques campagnes de pêche à bord de LA MARIA, autre bateau de la famille Blanc. Nous perdons sa trace en 1841.

A partir d'avril 1838, Honoré Blanc assume désormais les fonctions de capitaine à bord de L'EGYPTIEN à l'exception de deux voyages sur LA JEUNE NANCY dont l'un à destination de Beyrouth. En 1845, Honoré Blanc est toujours capitaine de L'EGYPTIEN. Nous n'avons plus de renseignements à partir de cette date.

Devenu veuf, Honoré Blanc décède à La Ciotat le 29 mars 1887, à 9 heures du soir au n°10 de la rue du Grand Madier. Il a 88 ans.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

SOUSSION DE FRANCISATION N°2200 (Archives de la Douane - AD des BdR II P 6 bis n°6).

*Je soussigné Michel Hamaouy, demeurant à Marseille jure et affirme que le navire nommé l'Egyptien appartenant au port de Marseille contient 218 tonneaux 17/94, qu'il a 2 mâts, 2 ponts, que sa longueur prise de tête en tête sur le pont est de 70 pieds 3 pouces, sa largeur 22 pieds 4 pouces, que sa plus grande hauteur en y comprenant celle de l'entrepont est de 18 pieds 6 lignes, qu'il est un brick comme il appert du certificat de Mr Porny, vérificateur en ce port ; qu'il a été construit à Marseille en 1830, que j'en suis propriétaire pour dix-huit-vingt quatrième conjointement avec le sieur Pierre Vian pour trois 24<sup>me</sup>, le sieur Joseph Victor Héraud pour deux 24<sup>me</sup> et le sieur Blaise Marc Perayallo pour le 24<sup>me</sup> restant.*

...

*Et pour constater d'autant plus la propriété, j'ai présentement remis et déposé au dit bureau ès mains du receveur qui le reconnaît 1/ Certificat du constructeur, 2/ affirmation de propriété, 3/ certificat de jauge et lettre apostillée par Mr le Receveur Principal des Douanes de Marseille qui accepte la caution proposée*

...

*du paiement de laquelle s'est rendu caution le sieur Isaac Altaras.*

...

*A Marseille le trentième jour du mois de juin 1830.*

*Signatures : Altaras, Vian, Hamaouy, Fleury, Perayallo, Héraud.*

DEPOSITION DU CAPITAINE H.BLANC A L'INTENDANCE DE LA SANTE (AD des BdR : 200 E 597).

*31 mai 1844.*

*Honoré Blanc du brig français L'Egyptien de 191 tx, 11 personnes, parti d'Alexandrie le 27 décembre avec :*

*1039 ardeps\* de sésame*

*23 fardes\*\* de café*

*2 futailles de gomme*

*410 barils de salpêtre*

*1 caisse de plumes d'autruche*

*1 caisse d'écailles de tortues*

*1 caisse de chapelets*

*2 caisses de croix de nacre*

*1 caisse de tabac*

*1 caisse de livres*

RAPPORT DE MER (AD des BdR 531 U 79).

*Cap<sup>e</sup> H<sup>r</sup>é Michel Blanc.*

*Ce jourd'hui quinze juin mil huit cent quarante quatre, par devant nous Jules Magnan, juge suppléant, président en absence du tribunal de commerce de cette ville et dans le greffe a comparu le capitaine H<sup>r</sup>é Michel Blanc, commandant le brig L'Egyptien du port de*

\* Ardep ou ardeb : mesure de poids et de capacité égyptienne (185 litres).

\*\* Farde : charge d'un chameau dans une caravane. Ce mot a donné fardeau.

191 tx, équipé de 12 personnes tout compris, lequel, sous serment nous a déclaré qu'il est parti d'Alexandrie le 27 décembre dernier, à destination de Marseille, ayant à bord un chargement composé de sésame et autres marchandises, qu'après une navigation très périlleuse pendant la quelle il a éprouvé des avaries considérables et en outre a été obligé de faire des sacrifices pour le bien et le salut de tous, il a pris la relâche à Messine où le 6 février, il a fait devant le vice-consul de France en cette résidence le rapport des événements qu'il avait éprouvés dans le cours de sa traversée.

*Ce rapport a été affirmé sincère et véritable par les hommes de son bord. Le comparaissant déclare s'y référer constamment. Il a dû débarquer sa cargaison, réparer son navire, faire les remplacements nécessaires, ensuite, ayant repris sa cargaison, il fait voile de Messine le 19 mai dernier, étant muni de toutes les pièces justificatives. Dans le cours de cette dernière traversée, il a essuyé de la pluie, grosse mer et un vent parfois violent. Le navire a fatigué et on pompait souvent, de 6 à 8 cm à l'heure. Le trente du dit mois de mai, il est arrivé au Frioul et le quatorze juin, il a reçu son entrée dans le port de MARSEILLE*

*En conséquence de ce qui précède, le comparaissant... notamment en raison des avaries et sacrifices faits avant la relâche à Messine.*

*Signatures : H.Blanc, Magnan, Moreau (greffier).*

*Et de suite ont comparu Mr Michel Flary, âgé de 33 ans, second, de La Ciotat, et V.Jourdan, âgé de 33 ans, du même pays...*

*Signé avec le greffier : Flary, l'autre témoin ayant déclaré ne savoir le faire.*

NAVIRES DE JACQUES ALTARAS CONSTRUITS A LA CIOTAT  
(Registre 14 P 17 - Service Historique de la Marine - Toulon.

- Brick LE SYRIEN (179 tx 42/94), construit en 1823, francisé à La Ciotat le 7 mai 1822 et à Marseille le 20 octobre 1825. Autre quirataire, Sciamas, de Marseille.

- Brick LE TOURNESOL (243 tx 78/94), construit en 1823, francisé à La Ciotat le 27 août 1823 et à Marseille le 23 octobre 1823.

- Brick LA CONFIANCE (257tx 7/94), francisé à La Ciotat le 15 mars 1825. Armé à La Ciotat le 26 mars 1825 par le capitaine Auguste Couture pour aller à Chypre. Inscrit à Marseille le 14 juillet 1826.

- Brick L'UNION (217 tx 83/94), construit en 1826, francisé à La Ciotat le 18 février 1826 et armé le 23 février 1826 allant à Chypre. Inscrit à Marseille le 26 janvier 1828.

- Brick LA BONNE HARMONIE (243 tx 10/94), francisé à La Ciotat le 27 décembre 1826 et à Marseille le 12 septembre 1827.

#### SOURCES :

##### ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :

Archives de la Douane : registre P 6bis n° 6,  
Archives de l'Intendance de la Santé : Déclarations  
des capitaines 200 E 597, 200 E 643, 200 E 646,  
Rapports de Mer : 531 U 79.

##### MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE :

Pierre Labarre : L'ARMEMENT A MARSEILLE.

##### SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (TOULON) :

137, Matricule des officier-mariniers et matelots : 4 P 132, 14 P 127, 14 P 128, 14 P  
Matricule des bâtiments : 14 P17.

ARCHIVES DE L'ETAT-CIVIL DE LA CIOTAT.

## 1848 - PHILIPPE-AUGUSTE.

N° d'inventaire : 9.

Dimensions : 61x43cm.

Dimensions hors-cadre : 76x58 cm.

Cadre : bois verni.

Sous-verre : oui.

Nature : aquarelle.

Signature : aucune.

Représentation religieuse : non.

Texte : *Echouage de bateau en fer Philippe-Auguste, dans le golfe d'Alcouly, plage Ste-Marguerite. 1er avril 1848.*

### LE NAVIRE.

Le PHILIPPE-AUGUSTE marque un tournant dans l'histoire des lignes commerciales. C'est le premier navire à coque en fer à usage civil construit et entré en service en Méditerranée.

En 1844, en pleine époque de transition entre la voile et la vapeur, les frères Auguste, Charles Bazin et Théophile Périer, armateurs marseillais, commandent un navire à vapeur. Le chantier naval choisi est celui de Louis Benet à La Ciotat. Le constructeur Vence, célèbre par ses nombreuses créations, étudie une coque révolutionnaire pour l'époque.

Le chantier ciotaden a déjà une certaine expérience en la matière par la production de quelques coques en fer dont le Vésuve, navire de rivière à fond plat.

Vence a noté les principales étapes de la construction du navire :

*27 octobre 1844 : commencement du plan du PHILIPPE-AUGUSTE que nous allons construire. Le dessinateur Giboin trace à l'encre le plan que j'ai fait de la coque du vapeur qui sera en fer.*

*6 janvier 1845 : j'ai fait exécuter le modèle en bois, afin d'y tracer les tôles, leur division et en prendre les mesures pour en faire la commande.*

*18 janvier : tracé à la salle, je fais exécuter les gabarits du maître-couple avec lesquels les chaudronniers feront les premières membrures.*

*29 mars : nous montons sur la quille les dernières membrures.*

*1er avril : commencement du bordé en tôle.*

*18 septembre : nous plaçons des bois pour former la cale de mise à l'eau du PHILIPPE-AUGUSTE.*

*9 octobre : à l'occasion de la mise à l'eau du PHILIPPE-AUGUSTE, le NARVAL arrive de Toulon avec de nombreuses personnalités, le PHARAMOND arrive de Marseille avec S.E. le Ministre du Commerce. A midi un quart, le lancement a lieu, l'opération réussit bien malgré la pluie.*

*19 juin 1846 : le PHILIPPE-AUGUSTE sort pour ses essais, il se mesure avec le SESOSTRIS et la MARIE-ANTOINETTE, il les dépasse très rapidement, les armateurs sont très satisfaits.*

*2 juillet : le navire est livré à Marseille.*

Les dimensions du PHILIPPE-AUGUSTE données par le constructeur sont les suivantes :

longueur : ..... 51,14 m,

largeur : ..... 7,03 m,

creux : ..... 4,28 m.

Les dimensions constatées par les jaugeurs diffèrent légèrement : longueur 50,8 cm et creux 4,42 m.

Il est propulsé par une machine à vapeur à basse pression de 180 chevaux dont la force est transmise à deux roues à aubes. Cette machine est également l'oeuvre des ateliers Louis Benet.

Sa silhouette est caractérisée par deux mâts et deux cheminées. Il porte un roof à l'arrière et un faux-tillac.

La jauge totale est de 414 tx 21/100. Mais, à ce volume de coque, il faut en retrancher les 2/5, ce qui correspond au volume occupé par la machine. Le tonnage retenu par l'administration est 248 tx 53/100. Vence avait prévu les jauges respectives de 404 tx 92/100 et 242 tx 96/100.

Deux jours après sa livraison, le navire quitte les quais de Marseille pour son voyage inaugural : Alger, où il arrive le 7 juillet. Ce trajet, sous le commandement du capitaine Bonnefoy, est un plein succès. Pour sa réalisation à la date prévue, ses armateurs, du fait des lenteurs administratives ont dû demander un acte de francisation provisoire au service des Douanes. Les voyages du PHILIPPE-AUGUSTE doivent respecter un calendrier précis car le navire est affecté au service des dépêches entre la métropole et sa jeune colonie.

#### L'EVENEMENT.

(Extrait du rapport de mer - Dos. 531 U 151 - Arch.Dép.des B.d.R).

(Le 17 avril 1848, devant M.Lieutaud, juge du tribunal de commerce de Marseille) : ...  *dans le greffe est comparu le Sieur A.Arnaud, commandant le bateau à vapeur, le PHILIPPE-AUGUSTE, ..., lequel sous serment nous a déclaré qu'il est parti de ce port de Marseille, le jeudi 30 mars dernier, à une heure du soir, destiné pour Alger, ayant une cargaison composée de différentes marchandises, des passagers et des dépêches; que dans la nuit du 31, par un temps couvert et obscur, le PHILIPPE-AUGUSTE s'échoua sur la plage de Santa Margerita (baie d'Alcudia\*, île de Majorque), où il éprouva de fortes avaries ; qu'il a fallu débarquer la cargaison pour le remettre à flot ; le Capitaine Arnaud a fait devant les autorités locales un rapport détaillé de toutes les circonstances qui avaient précédé cet échouement dans la baie d'Alcudia ; il est porteur de ce rapport auquel il se réfère, ainsi que du procès-verbal de tous les actes et opérations auxquels a donné lieu le sinistre et prouvé par le dit comparaisant, son navire après avoir mis ordre à toutes les affaires relatives au navire et à la cargaison, il a quitté le lieu de l'événement le 15 avril courant, laissant la cargaison aux soins d'un officier du bord, revenait à Marseille avec quatre groupes seulement attendu que l'état du navire ne lui permettait pas de prendre charge sans danger et qu'il était*

---

\* Cette baie se situe à une cinquantaine de kilomètres de Palma. Il s'y trouve une petite cité du même nom, comptant à l'époque de l'échouement, près de 1500 habitants.

*indispensable de le ramener à Marseille pour y faire les réparations propres à lui faire prendre à nouveau la mer.*

*La navigation d'Alcudia à Marseille n'a rien présenté de remarquable et finalement le 16, il a mouillé au port.*

*En conséquence, le capitaine a déclaré de nouveau se référer aux documents dont il est porteur et qui indiquent et justifient ses actes et opérations sur le lieu de l'échouement, et a signé avec nous président et le greffier.*

*Signés : A.Arnaud, Lieutaud, Laurin greffier.*

*Et de suite ont comparu les sieurs Antoine Badin, âgé de 44 ans, lieutenant, d'Agde, et Louis Thomas Arnaud âgé de 44 ans, maître, de Bandol, lesquels ouïs séparément et individuellement sur le contenu du rapport dont lecture a été faite ; après avoir déclaré par serment n'être ni parents ni alliés du dit Capitaine, ont affirmé la sincérité du dit rapport n'ayant rien à ajouter ou à retrancher, lecture leur a été faite de leur déposition, ils y ont persisté, et nous avons signé avec le greffier et les témoins.*

*Signés : Badin, Arnaud, Lieutaud, Laurin greffier.*

#### LA CARRIERE DU PHILIPPE-AUGUSTE.

A sa livraison, le PHILIPPE-AUGUSTE est immédiatement mis sur la ligne Marseille-Alger pour le service des dépêches. Celui-ci est assuré jusqu'à la date de l'échouement.

Le 10 janvier 1854, le navire est vendu au Service Maritime des Messageries Impériales, futures Messageries Maritimes.

Le PHILIPPE-AUGUSTE est exploité dans le bassin occidental de la Méditerranée. Il dessert les ports de Tunis, Malte, Naples, Civita Vecchia, Gênes et Cagliari en Sardaigne.

En 1860, il participe aux opérations militaires de l'indépendance italienne et transporte des militaires vers Livourne et Gênes.

A la suite du capitaine Bonnefoy qui lui fit faire sa première traversée et du capitaine Arnaud lors de l'échouement aux Baléares, de nombreux commandants se sont succédés à son bord : Lauzet (1853), Michel (1854), Cuvilliers (1860).

Après quinze ans de service, les Messageries Maritimes le mettent en vente le 4 avril 1869. A partir de cette date, il navigue sous pavillon italien et nous perdons sa trace.

#### CONCLUSION.

Le PHILIPPE-AUGUSTE illustre la difficulté éprouvée par les petits groupements d'armateurs à maintenir des lignes régulières avec des navires coûteux à l'achat et à l'entretien. C'est la cause de son rachat par les Messageries Impériales.

Quant à l'ex-voto il a été impossible de déterminer quel en a été le donateur. De nombreux marins ciotadens ont servi à son bord mais ceux que nous connaissons avec certitude n'ont été à son bord qu'après l'événement. Ce sont Jean Baptiste Etienne, matelot (1850 et 1851), Blaise Flary, maître d'équipage, Pascal Béranger, matelot (1850), Antoine Toche, matelot puis maître d'équipage (1850, 1851, 1852), Blaise Girard, matelot (1850).

Il est d'intéressant de noter que ce dernier marin, Girard, à la fin de son service sur le PHILIPPE-AUGUSTE, embarque (le 8 août 1850) sur la barque de pêche LES DEUX

SOEURS du patron Blanc, de La Ciotat. Cette embarcation figure aussi sur l'un des ex-voto de N-D de la Garde déposé pour le naufrage du 12 décembre 1862.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

#### PUISSANCE DE LA MACHINE. (Dos.P 6 bis n°49).

*Nous, vérificateurs des Douanes soussignés, certifions nous être rendus à bord du bateau à vapeur le PHILIPPE-AUGUSTE, destiné à desservir la ligne de l'Algérie pour le service des dépêches, et actuellement dans ce port, à avoir reconnu, après examen des conditions ci-après indiquées que la force de la machine à basse pression installée à son bord est de 93 chevaux 60/100 par appareil, soit pour les deux cent quatre vingt sept chevaux 55/75; 187.55/75.*

*Diamètre du cylindre : ..... 1m340*

*course du piston : ..... 1m120*

*révolution par minute : ..... 27*

*pression de la vapeur : ..... 230*

*pression dans le conducteur: .. 0,80*

*travail utile : 40*

*(Les unités des trois dernières données ne sont pas précisées).*

*Certifions en outre avoir vérifié l'exactitude de la déclaration faite par le sieur Benet constructeur quant au nombre de pièces et à la nature des métaux dont elles se composent ; que cette machine qui sort des ateliers de La Ciotat, ainsi qu'il compte de pièces jointes au présent est neu-ve ; qu'elle se trouve dans les conditions exigées par l'ordonnance du 30 mai 1839 et qu'ainsi il y a lieu de lui accorder la demande en allocation de prime formée par le dit constructeur.*

#### DEMANDE D'EXPLOITATION.

*Monsieur le Directeur des Douanes de Marseille.*

*Monsieur,*

*Nous avons l'honneur de vous exposer qu'il vient d'être construit pour notre compte, sur les chantiers de La Ciotat un bateau à vapeur en fer, du nom de PHILIPPE-AUGUSTE. Ce bateau est destiné à desservir la ligne de l'Algérie pour le service des dépêches, il doit effectuer son premier voyage pour Alger le 8 juillet. Dans la crainte où nous sommes à ne pouvoir dans le peu de temps qui nous reste, remplir vis à vis de la douane, toutes les formalités nécessaires pour la francisation du dit bateau à vapeur que nous voulons attacher au port de Marseille, nous venons solliciter de votre bienveillance de l'expédier avec un congé provisoire, à charge pour nous de remplir postérieurement toutes les obligations exigées par votre administration.*

*(Réponse en surcharge) : Rien ne s'oppose à ce que le bateau à vapeur PHILIPPE-AUGUSTE prenne la mer muni d'un acte de francisation provisoire par application des dispositions de la circulaire du 21 mars 1834 n°1432 ; mais MM.Charles et*

*Auguste Bazin devront préalablement remplir en Douane toutes les formalités exigées en pareil cas, par les lois des 21 décembre 1793 et 27 vendémiaire An 2.*

*Marseille, le 2 juillet 1846.*

*Le Receveur Principal.*

#### DECLARATIONS DES CAPITAINES.

- Voyage précédant l'événement de l'ex-voto :

*Arrivé à Marseille le 27 mars 1848, Aug<sup>te</sup> Arnaud du vapeur français PHILIPPE-AUGUSTE de 248 tx, équipé de 34 personnes parti d'Alger le 25 courant avec divers à divers\*, le navire à Mr Bazin et Périer. Il a 56 passagers.*

- voyage de l'événement :

*16 avril 1848, Aug<sup>te</sup> Arnaud du vapeur français PHILIPPE-AUGUSTE de 248 tx, équipé de 34 personnes, parti d'Alcudia (îles des Baléares) le 15 c(ouran)t, de lest.*

- voyage suivant l'événement :

*Arrivé à Marseille le 8 juillet 1848, A.Arnaud du vapeur français PHILIPPE-AUGUSTE de 248 tx, 32 personnes, parti d'Alger le 7 juillet sur lest, le navire à Mr Bazin et Périer. Il a 5 passagers.*

#### EXTRAIT DE L'ACTE DE VENTE DU NAVIRE AUX MESSAGERIES IMPERIALES, LE 10 JANVIER 1854.

*A Marseille, ce jourd'hui dix janvier mil huit cent cinquante quatre. Par l'entremise de nous A.Belleville courtier maritime interprète près la Bourse de cette ville de Marseille.*

*Messieurs Bazin Charles Guillaume Auguste propriétaire pour huit vingt quatrième conjointement avec Monsieur Louis Marius Auguste Bazin propriétaire de huit vingt quatrième, et Mr Charles Périer propriétaire de huit vingt quatrième formant ensemble vingt quatre vingt quatrième soit la totalité du bateau nommé PHILIPPE-AUGUSTE actuellement ancré dans le port de La Ciotat, jaugeant officiellement deux cent quarante huit tonneaux cinquante trois centièmes ainsi qu'il appert de son acte de francisation, ont vendu, cédé et transporté sous toutes les garanties de droit sans retenus aucuns la totalité de leur dit bateau à vapeur PHILIPPE-AUGUSTE, à la Compagnie des Services Maritimes des Messageries Impériales représentées par Monsieur Laurent Déonna directeur par intérim, domicilié et demeurant à Marseille et c'est avec toutes ses appartenances et dépendances, agrès et apparaux se trouvant à terre ou à bord appartenant en quoi qu'ils consistent, dans l'état où ils se trouvent vu et agréé par les acheteurs qui déclarent en être contents et satisfaits...*

---

\* Marchandises diverses pour des consignataires différents.

EXTRAIT DE L'ACTE DE FRANCISATION DU NAVIRE APRES LA VENTE AUX MESSAGERIES IMPERIALES.

*La présente vente de la totalité du dit bateau à vapeur PHILIPPE-AUGUSTE est faite et convenue pour le prix et somme de 245 000 francs payables à un tiers en mars, un tiers le 30 juin, un tiers le 30 septembre de la présente année.*

*Les vendeurs garantissent aux acheteurs la propriété du dit bateau, affranchi de toutes espèces de charges et leur déclare qu'il n'est grevé d'aucune créance et dette soit de leur chef comme celui de leurs capitaines qui l'ont commandé jusqu'à ce jour.*

*Moyennant observation de toutes les clauses et conditions contenues dans le présent contrat, Messieurs Bazin Charles Guillaume Auguste et Th.Périer se dépouillent en faveur de la Compagnie des Service Maritimes des Messageries Impériales représentées par M.Laurent Déonna son directeur par intérim de tous les droits et actions de propriété qu'ils avaient sur le dit navire à vapeur PHILIPPE-AUGUSTE et l'en investissent dès aujourd'hui à l'effet de la dite compagnie puisse remplir les formalités voulues par les lois et règlements maritimes pour se faire reconnaître sur l'acte de francisation pour seule et unique propriétaire au lieu et place des vendeurs.*

...

SOURCES :

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :

Archives de la Douane : dossier P 6 bis n°49,  
Intendance de la Santé : registres 200 E 679, 200 E 680, 200 E 681, 200 E 682,  
Déclarations des capitaines : registre 200 E 601,  
Rapports de mer : 531 U 151; 531 U 241.

ARCHIVES DU MUSEE CIOTADEN : Jean BONNAFE : CHANTIERS NAVALS DE LA CIOTAT (manuscrit),  
Catalogue de l'Exposition Universelle de 1900  
(Compagnie des Messageries Maritimes, Service des Ateliers de La Ciotat).

MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE:  
Pierre LABARRE : L'ARMEMENT A MARSEILLE - Tome II et  
LES PREMIERS VAPEURS INSCRITS AU PORT DE MARSEILLE  
(1831-1848).

## 1852 - LE MEHEMET-ALI.

N° d'inventaire : 16.  
 Dimensions : 61x45cm.  
 Dimensions hors-cadre : 68,5x53,5 cm.  
 Cadre : bois peint.  
 Sous-verre : oui.  
 Nature : aquarelle et encre de Chine.  
 Signature : Calixte Méric.  
 Représentation religieuse : non.

Texte : *Ex-voto de Mr Franc maître d'équipage du navire Mahomet Aly capitaine Ami dans l'ouragan du 19 janvier 1839 à 8 heures de Bourbon. Calixte Méris à La Ciotat 1869.*

L'inscription est peinte dans un bandeau à la base du tableau. Ce texte comporte quelques erreurs qui indiquent que le calligraphe n'est peut-être pas le peintre du navire et de la mer :

MAHOMET-ALY alors que le nom officiel du navire est MEHEMET-ALI,  
 Ami au lieu de Amic, nom du capitaine,  
 1839 au lieu de 1852,  
 Méris au lieu de Méric.

La date de l'ex-voto, 1869, quoique plausible, n'est pas fiable après les remarques précédentes.

Il décrit un trois-mâts barque dans la tempête, l'équipage est rassemblé à l'arrière. Toutes les voiles sont soigneusement ferlées à l'exception du grand hunier qui a éclaté sous la pression du vent. Seules les ralingues de la voile restent en place. A l'avant, un petit foc maintient le navire dans sa direction, toutes les autres voiles sont soigneusement serrées.

Une lame monstrueuse venant par bâbord submerge le navire. Il existe une autre peinture de Calixte Méric où une vague semblable masque presque totalement le sujet principal. Est-ce un artifice pour montrer la violence de la tempête, est-ce une technique pour escamoter une partie de la difficulté. Nous ne possédons pas assez d'éléments pour apporter un jugement.

### LE BATEAU.

Le nom de MEHEMET-ALI rend hommage au vice-roi d'Egypte de l'époque, qui vient de moderniser son pays avec l'aide de la France.

Le MEHEMET-ALI a été construit à La Ciotat en 1846 par Mercier pour le compte de la maison Pastré, famille d'armateurs marseillais. Les frères Pastré en sont quirataires pour 16/24 et le constructeur Mercier pour 8/24.

C'est un trois-mâts barque de 299 tonneaux 2/100. Il comporte un seul pont et un faux-tillac à l'arrière. Son intérieur est entièrement vaigré et la coque est doublée en cuivre. En décembre 1850, le doublage de la coque sera entièrement rénové en bronze.

Le navire est d'abord francisé à La Ciotat le 27 mars 1846 puis attaché à Marseille le 8 septembre suivant.

Le commandant choisi pour le premier voyage est le capitaine Amic. En 1852, le MEHEMET-ALI subit un cyclone en arrivant à l'île Bourbon (La Réunion), c'est le sujet de l'ex-voto.

Après ce voyage mouvementé, le trois-mâts effectue encore deux voyages, l'un du 9 octobre 1852 au 15 août 1854 et l'autre du 24 octobre 1854 au 18 décembre 1855.

A son dernier retour, le MEHEMET-ALI est mis en vente. L'acte est signé le 23 janvier 1856 à Marseille par M.Meyer, acquéreur et négociant français. Le navire a été vendu *pour la somme de 60 500 francs payables comptant dans les huit jours*.

Le 7 février suivant, le navire est revendu à Tunis. Un an plus tard, il naufrage dans la nuit du 1er au 2 janvier sur l'île de Gozo dans l'archipel maltais.

## L'EVENEMENT.

Comme le mentionne l'inscription figurant sur le bandeau peint à la base de l'ex-voto, celui-ci a été offert par le maître d'équipage du MEHEMET-ALI, Pierre-Louis Franc de La Ciotat.

A la suite de ce même événement, un ex-voto semblable a été déposé sur les murs de la chapelle Ste-Anne à St-Tropez. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un voeu collectif et les donateurs se sont attachés les services d'un portraitiste de navires en renom, François Roux. Cette aquarelle a été offerte par le capitaine Marius Amic, le second (Paulin ou Pascal) Salvy, le lieutenant Joseph Amic, les matelots François Salvy et Joseph Layet et le mousse Joseph Ricard. Ils sont originaires de St-Tropez et cet exemple illustre bien le lien qui unit le marin à la chapelle votive de "son" terroir.

Le MEHEMET-ALI quitte Marseille le 9 septembre 1851 pour l'Océan Indien. Il contourne la pointe de l'Afrique et traverse les parages dangereux de l'entrée sud du canal de Mozambique entre le continent africain et Madagascar. A l'arrivée sur l'île Bourbon, le 12 janvier 1852, il subit un violent cyclone. L'arrivée de l'ouragan ne surprend pas l'équipage car il a le temps de ferler les voiles carrées et d'amener les focs pour les serrer. Seuls le hunier du grand-mât et le petit foc sont laissés en place pour pouvoir manoeuvrer et diriger le navire à la lame. Mais la violence du typhon est telle que le hunier est arraché et le pont submergé par les vagues.

L'équipage a dû voir la mort de très près et ces tableaux sont parvenus jusqu'à nous pour témoigner de ce danger et de cette peur non exprimés ouvertement mais qui transparaissent à travers ces deux peintures.

Le capitaine Amic a noté avec précision les coordonnées de cette mémorable tempête : 22° de latitude Sud et 50° de longitude Est\*, soit au Sud-Est de l'île de la Réunion.

Le voyage de retour, au départ de St-Denis, débute le 13 mars. La cargaison se compose de 6570 sacs de sucre, 4 colis de divers. L'équipage est composé au total de quinze personnes et six passagers ont pris place. Le trajet s'effectue sans problème et un contact est établi avec un autre navire français (capitaine Itier) au large des Açores. Le détroit de

---

\* Par rapport au méridien de Paris comme c'était alors l'usage.

Gibraltar est traversé le 6 juillet et le navire pénètre dans le port de Marseille le 23 juillet, 189 jours se sont écoulés depuis le départ de St-Denis.

#### PIERRE-LOUIS FRANC.

Le maître d'équipage du MEHEMET-ALI est né le 25 janvier 1820 à La Ciotat. Il est le fils d'un voilier, Louis François Franc et de Marie-Claire Flary. Il a un frère, Joseph Marius Franc, de quatre ans son cadet, maître au cabotage. Ce dernier habite également La Ciotat où il meurt en 1896.

Nous savons d'après les documents de l'Administration que Louis Franc mesure 1,62 mètre, a les cheveux châains et les yeux bleus.

Le 26 janvier 1839, il est matelot de troisième classe, le 1er janvier 1841, matelot de seconde classe et le 1er janvier 1842, matelot de première classe.

En décembre 1846, il épouse Barbe Chouquet avec laquelle il a un fils en 1852.

Le 5 septembre 1849, il embarque sur le MEHEMET-ALI comme maître d'équipage pour la Nouvelle-Orléans. Il navigue sur ce trois-mâts sous les ordres du capitaine Amic jusqu'en 1854.

L'année suivante, il est appelé par la Marine à Toulon puis incorporé dans la Deuxième Compagnie des Inscrits Maritimes, et ce jusqu'en 1856.

Il reprend ensuite du service sur des trois-mâts de commerce. Ses voyages suivants, de 1859 à 1865, à l'exception d'un seul, se déroulent à bord du SAGITTAIRE et du GALEANDE, deux trois-mâts commandés par le capitaine Cardonnet de La Ciotat. Après son dernier voyage, nous perdons sa trace.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

##### DECLARATION DE CONSTRUCTION.

*Je soussigné certifie avoir construit sur les chantiers de cette ville pour le compte de Messieurs Pastré frères, de Marseille et pour mon propre compte le navire à trois-mâts, barque, appelé Méhémet-Ali jaugeant demeurant quatre vingt dix neuf tonneaux et deux centièmes.*

*La Ciotat, le 17 mars 1846.*

*Signé : Ph.Mercier.*

##### RAPPORT DE MER DU 23-7-1852.

*Ce jourd'hui vingt trois juillet mil huit cent cinquante deux par devant nous Pierre Vasselon, juge suppléant en absence du tribunal de commerce en cette ville et dans le greffe, est comparu le Cap<sup>e</sup> M<sup>us</sup> Amic, commandant le navire Méhémet-Ali du port de 299 tx 2/100, équipé de quinze personnes tout compris, lequel sous serment nous a déclaré qu'il est parti de St-Denis (île de la Réunion) le treize mars dernier, destiné à Marseille avec un chargement composé en sucre, ...*

*Le sept avril, vent du Nord, variable Ouest-Nord-Ouest augmentant, mer grosse, obligé de mettre en cape, le navire fatiguait par l'effet du roulis et du tangage qui l'éprouvait et le pont était submergé par les lames. On pompait avec soin. Le vent, le temps*

*devenu paisible et la mer moins grosse, ce qui a permis de faire route. Le quatre mai, il a pris connaissance de Ste-Hélène et le 18, il a coupé la ligne, le 25 juin reconnu Ste-Marie des Açores, le 6 juillet passé le détroit de Gibraltar. Dans la Méditerranée, toutes voiles et le 23 à 9 heures du matin, il a mouillé à Marseille...*

*Signé : M<sup>us</sup> Amic, Vasselon, Moreau (greffier)*

*Et de suite, ont comparu... André Jeanselme, âgé de 24 ans, né à Cassis, François Salvy, âgé de 24 ans, né à St-Tropez, matelot,...*

#### SOURCES :

##### ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :

Archives de la Douane dossier P 6 bis n°49,

Rapport de mer : 531 U 173,

Intendance de la Santé : 200 E 678.

##### MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE :

Pierre Labarre : L'ARMEMENT A MARSEILLE - Tome II.

##### SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE (TOULON) :

Matricule des officiers-mariniers et matelots :

14 P 139.

EX-VOTO MARINS DE MEDITERRANEE - Paris - 1978 p 93.

## 1854 - JEANNE-DUMAS.

N° d'inventaire : 22.  
 Dimensions : 49x34cm.  
 Dimensions hors-cadre : 57,5x41,5  
 Cadre : doré.  
 Sous-verre : oui.  
 Nature : aquarelle.  
 Signature : non.  
 Représentation religieuse : non.

Texte : *Navire Jeanne-Dumas, capitaine Lemaître, armateur Mr Aube frères étant le 23 mars 1854 à 5 h du matin sous l'équateur (océan méridional) faisant route pour Bourbon et filant alors 6 noeuds, le nommé Hippolite Lemaître âgé de 15 ans est tombé à la mer du haut de la mâture, son courage, la manoeuvre prompte aidé de la providence et d'un regard de notre Ste-Vierge nous ont mis à même de le sauver miraculeusement. Une minute plus tard, il disparaissait, ses forces étant complètement épuisées.*

L'ex-voto représente un trois-mâts barque vu par le travers de bâbord. La mer est belle, toutes les voiles sont établies y compris une bonnette du hunier de misaine ce qui est signe de beau temps. La coque du navire est peinte en noir et blanc et la zone blanche porte une succession de faux sabords. Dans les mers orientales, il est quelquefois bon de faire croire que le navire est armé. De nombreux armateurs ont adopté cette décoration.

L'accident vient de se produire et le commandant a ordonné de mettre en panne. Les voiles ne propulsent plus le trois-mâts, elles plaquent contre les mâts. Le navire casse son erre, un faible sillage se distingue encore.

Sur le gaillard d'arrière, quelques membres de l'équipage sont rassemblés autour du timonier à la barre et regardent au loin, hors du cadre du tableau, là où doit se trouver le jeune mousse, le fils du capitaine.

Grâce à la suscription figurant au bas de l'ex-voto, nous savons que ce grave incident eut une fin heureuse.

Cette fin est d'autant plus remarquable que la chute du haut de la mâture avait alors des conséquences dramatiques. C'était soit la chute sur le pont avec pour conséquence la mort ou des séquelles graves entraînant un handicap définitif, soit la chute en mer et alors il était rarissime que le navire puisse manoeuvrer à cause de l'état de la mer. Le temps de mettre une chaloupe à l'eau, le malheureux s'était souvent noyé entre-temps. N'oublions pas que la quasi-totalité des marins ne savaient pas nager.

### LE NAVIRE.

Ce trois-mâts barque de 296 tx a été construit à Nantes en 1845 pour l'armement Th.Carmichaël et Cie. Son constructeur est Guibert fils aîné.

L'année suivante, le navire est mis en vente aux enchères à Nantes. La JEANNE-DUMAS est attribuée à l'armement marseillais Aube Frères pour la somme de 85 000 francs.

Douze ans plus tard, en 1858, le navire est revendu à un armateur sarde.

#### LE DONATEUR DE L'EX-VOTO.

Le capitaine au long cours Joseph Lemaître est né à Marseille le 26 octobre 1807. Son père Jean Baptiste Lemaître est un breton, né à Vitré (Ile et Vilaine) en 1768 mais il avait épousé à La Ciotat Ursule Bourgue, née dans cette ville.

Au mois d'août 1837, le capitaine Lemaître épouse à La Ciotat Françoise Rosalie Almance Peyron, née dans cette même cité en 1818. Elle est la descendante d'une ancienne famille ciotadenne.

Le héros malgré lui du sujet de cet ex-voto, Hypolite, est donc leur fils né le 8 août 1839 à La Ciotat, au n°26 de la rue Gabriel Long. Le couple Lemaître avait deux autres enfants, Joséphine Ursule et Julienne Emilie, toutes deux nées, respectivement en 1843 et en 1846.

Cette famille a dû quitter La Ciotat car il n'en est plus fait mention.

#### SOURCES :

MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE :  
Pierre Labarre : L'ARMEMENT A MARSEILLE - Tome II.

ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).

## 1859 - LE CHASSEUR.

N° d'inventaire : 26.  
 Dimensions : 44x33cm.  
 Dimensions hors-cadre : 53x41,5cm.  
 Cadre : bois doré stuqué.  
 Sous-verre : oui.  
 Nature : aquarelle rehaussée à la plume.  
 Signature : Antoine Roux fils aîné.  
 Représentation religieuse : non.

Texte : *Le Chasseur Cne Ene Blanc se trouvant au mouillage de la baie Algoa (Cap de Bonne Espérance) par une tempête de S.E., le 30bre 1859 fit côte à 8 heures du soir après avoir cassé toutes ses chaînes - 2 canots de sauvetage montés chacun par 15 hommes parvinrent à embarquer l'équipage, mais ils furent aussitôt chavirés par une forte lame, tout le monde fut sauvé et sur 30 navires sur rade, 10 vinrent à la côte.*

Un trois-mâts, LE CHASSEUR, est malmené par une tempête effroyable. Des vagues immenses déferlent sur le navire. La mer est entièrement couverte d'écume.

Un petit foc est la seule voile établie, toutes les autres ont été carguées. Une voile d'étai a été déchirée par la force du vent. Les vergues des huniers ont été amenées.

A l'arrière plan, on aperçoit les mâtures de plusieurs bricks et trois-mâts dont les inclinaisons dans des directions diverses témoignent de la violence des vagues et du vent.

Au premier plan, entre LE CHASSEUR et la terre, flottent la coque retournée d'une chaloupe et quantité de débris divers. Tout autour, telles des fourmis, se débattent les hommes de l'équipage qui viennent d'être précipités à l'eau. Trois d'entre eux ont pu grimper sur le canot et s'agrippent à la quille, un quatrième essaie de les rejoindre. Dans ces flots en furie, il est véritablement miraculeux que l'on n'ait eu à déplorer aucune victime.

### LE NAVIRE.

LE CHASSEUR a été construit à St-Tropez en 1847 par Jacques Bory.

En 1825, ce même Jacques Bory a construit le brick LA VIERGE DE BON VOYAGE pour des armateurs de St-Tropez. Revendu ensuite à François Xavier Jauffret de La Ciotat, ce navire a fait l'objet d'un autre ex-voto déposé à la chapelle de N-D de la Garde.

LE CHASSEUR est un trois-mâts barque. Ses dimensions sont les suivantes:

longueur : ..... 25,80 m,

largeur : ..... 6,93 m,

creux : ..... 4,40 m.

Il jauge 198 tx 47/100. Sa coque est doublée en cuivre.

La construction a été commandée par les armateurs marseillais Fabre et fils, fondateurs de la future et célèbre Compagnie Fabre. Le navire leur a coûté la somme de 77 986 francs.

De son lancement à son naufrage, LE CHASSEUR a accompli 14 voyages. Les neuf premiers avaient Buenos-Ayres pour destination et les derniers, Mozambique et la baie d'Algoa.

LE ZEBRE et LE CHASSEUR sont des navires qui assurent le lien entre le siège social de l'armement Fabre à Marseille et les factoreries de Mozambique. Ces bâtiments sont toujours attendus avec impatience car ils apportent régulièrement de métropole le numéraire nécessaire aux transactions commerciales.

Le port de Mozambique compte à peine 10 000 habitants à cette époque mais s'étend sur un front de mer de 7 kilomètres. Le mouillage est sain et une jetée facilite les manutentions. C'est la plaque tournante du commerce africain et des ports de l'Océan Indien. Parmi les denrées les plus précieuses qui transitent par ce port, nous trouvons l'or (en poudre ou en lingots), l'ivoire, l'ambre gris, la gomme, les peaux, ...

Le climat s'avère néfaste pour les marins qui y font escale.

Au Sud, dans la colonie anglaise du cap de Bonne Espérance, se trouve la ville de Port-Elisabeth. C'est la deuxième escale habituelle du CHASSEUR. Par le nombre de ses habitants, cette cité est comparable à Mozambique. Mais l'abri est moins sûr. Situé dans la baie d'Algoa, le port n'offre pas d'installations sérieuses et les navires stationnent en mouillage forain. Les chargements s'effectuent avec des embarcations locales remplissant le rôle d'allèges.

Port-Elisabeth est également une plaque tournante pour le commerce avec l'intérieur de l'Afrique Australe. Le commerce y est surtout orienté vers les laines, les peaux, l'ivoire, le suif et les plumes d'autruche.

Nombreux sont les capitaines qui se sont succédés sur LE CHASSEUR, Salvic, Sylvestre, Ventre, Martin et Boëri.

Lors du dernier voyage, le trois-mâts appareille de Mozambique le 16 février 1859 pour Port-Elisabeth. C'est au mouillage dans la baie d'Algoa, que se produit le naufrage, le 30 octobre de la même année.

Sur l'ex-voto est mentionné le nom du Capitaine Blanc. Or le capitaine du navire au départ de Mozambique est le capitaine Boëri. En l'absence de document formel, nous ne pouvons émettre que des hypothèses : le capitaine Blanc était-il le second du navire ou bien le commandement du CHASSEUR a changé de main en cours de trajet pour des raisons que nous ignorons.

## DOCUMENTS ANNEXES.

### DECLARATION DE CONSTRUCTION.

*Je soussigné Jacques Borj fils, constructeur de navires, demeurant et domicilié à St-Tropez, patenté sous le n°39 du rôle et des Registres de la Mairie de mon domicile, pour l'année mil huit cent quarante sept, délivré le 2 février de la présente année.*

*Certifie avoir construit en l'an mil huit cent quarante sept, un trois-mâts appelé CHASSEUR, appartenant à Messieurs Augustin Fabre et Fils, négociants à Marseille.*

*Le dit trois-mâts a les dimensions suivantes, savoir vingt cinq mètres et 79 centimètres de longueur, six mètres, quatre vingt treize centimètres de largeur et quatre mètres quarante centimètres de hauteur.*

*De ces mesures, il résulte que le dit trois-mâts est du port de deux cent six tonneaux et quatre vingt quatorze centièmes.*

*En foi de quoi, j'ai délivré le présent certificat pour servir et valoir ce que de droit.*

*St-Tropez, le 6 juillet 1847.*

*Signé : Bory fils.*

#### SERMENT DE SOUMISSION DE FRANCISATION DU CHASSEUR.

*Ce jourd'hui 17 juillet 1847.*

*Par devant nous Pascal Roux, juge de paix du deuxième arrondissement dit du Sud, intra muros de la ville de Marseille, département des Bouches du Rhône, assisté de maître Bernard Louis Marie Lauzet, greffier attaché à la dite justice de paix et dans le prétoire de justice sis rue Sénac n°59.*

*A comparu Monsieur Urbain Fabre, négociant, domicilié et demeurant à Marseille, rue de la Palud, numéro 73.*

*Agissant au nom et comme membre de la raison de commerce Augustin Fabre et fils, établie en cette dite ville.*

*Lequel a exposé que la susdite raison de commerce Augustin Fabre et fils, vient de faire construire sur le chantier du port de Saint-Tropez (Var) un navire trois-mâts, auquel il a été donné le nom de Chasseur, actuellement ancré en ce port de Marseille, pour le commandement du capitaine Salvic.*

*Qu'avant de pouvoir obtenir de qui de droit l'acte de francisation de ce navire, l'exposant doit en sa qualité prêter serment prescrit par l'article 13 de la loi du 27 vendémiaire an 2.*

*Que c'est dans cet objet qu'il se présente devant nous juge de paix et nous prie et requiert de l'admettre au dit serment et de lui concéder acte.*

*Sur quoi, nous dit juge de paix,*

*Vu l'exposé ci-dessus ensemble, le certificat du constructeur Bory en date de Saint-Tropez, le six juillet courant, légalisé le même jour par Monsieur le Maire de la même ville et enregistré à Marseille ce jourd'hui par Monsieur le Receveur Broquier, vu le certificat de jauge du dit navire et l'article 13 de la loi du 27 vendémiaire an 2.*

*Admettons au dit serment le dit Urbain Fabre, qu'il a prêté à l'instant en conformité de la susdite loi, sous la foi duquel serment, il a juré et affirmé que le navire dont il s'agit est un trois-mâts nommé Chasseur, que sa longueur de tête en tête est de 25 m 79 cm, que sa largeur la plus grande au maître-bau est de 6 m 93 cm et que sa hauteur ou profondeur est de 4 m 22 cm. Desquelles mesures, il résulte que le dit navire jauge officiellement 198 tx 47/100. Le dit navire a trois mâts, un pont, un vaigrage et payol mobile. La raison de commerce Augustin Fabre et fils est propriétaire unique du dit trois-mâts Chasseur, aucune autre personne quelconque n'y a droit, titre ou intérêt, portion ou propriété, au surplus, les membres composants la susdite raison de commerce sont citoyens français, soumis et fidèles aux lois du royaume et aucun étranger n'est directement intéressé au dit navire qui sera attaché au port de Marseille.*

*Dont acte, lecture donnée ...*

## CAUTION EN VUE DE LA FRANCISATION.

*Monsieur le Receveur Principal des Douanes.*

*Monsieur,*

*Nous avons l'honneur de vous informer que nous avons fait construire à Saint-Tropez le trois-mâts français, le Chasseur jaugeant 198 tx 47ct.*

*Désirant l'attacher au port de Marseille et pour porter notre qualité de propriétaires sur l'acte de francisation, nous vous présentons pour caution MM. Victor et Louis Régis frères ngt, place Noailles.*

...

*Marseille, le 19 juillet 1847.*

## SOURCES :

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :

Archives de la Douane, Dossier P 6 bis n°51,  
Intendance de la Santé, registre 200 E 682.

MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE :

Pierre Labarre : L'ARMEMENT A MARSEILLE.

Emile Isnard : LES FABRE (Marseille - 1927).

## 1889 - LE NATAL.

Un extrait de ce texte a paru dans la revue Neptunia n°193 (mars 1994).

N° d'inventaire : 8.

Dimensions : 59x45cm.

Dimensions hors-cadre : 68x54 cm.

Cadre : bois sculpté peint en noir.

Sous-verre : non.

Nature : huile sur toile.

Signature : A.Blanc.

Représentation religieuse : non.

Texte : *Natal, commandant Such pendant le typhon essuyé dans le sud des Paracels le 1er novembre 1889.*

Sur ce tableau, le NATAL apparaît subissant l'assaut de lames monstrueuses balayant toute la longueur de son pont. Le navire gîte fortement sur bâbord. Les voiles flottent en lambeaux et la partie supérieure de la mâture brisée est suspendue par des restes de haubans. Sur la mer en furie flottent d'innombrables débris arrachés au malheureux navire. Nous apercevons cinq minuscules silhouettes sur le pont dévasté : le timonier à la barre sur la passerelle en compagnie du commandant et trois autres marins qui s'affairent fébrilement.

L'écume blanche des flots en furie éclaire la scène tandis que la couleur sombre du ciel traduit une obscurité profonde. Notons encore, d'après la densité de la fumée crachée par les deux cheminées, que les chaudières doivent donner leur maximum.

Ajoutons que la toile porte la signature "A.Blanc". Ce dernier n'est autre que le second du navire.

Il est curieux de constater que cet ex-voto possède un homologue à Antibes. Là, à la Pointe de la Garoupe, dans la chapelle de N-D de Bon Port, un tableau de facture très voisine décrit la même scène. Le navire est figuré dans la même position. Nous y voyons les mêmes vagues monstrueuses. Seuls deux détails picturaux l'en différencient : dans le coin supérieur gauche figure une représentation de la Vierge et un éclair rouge zébrant le ciel symbolise la foudre s'abattant sur le mât de misaine. Cet ex-voto s'accompagne lui aussi d'une légende, plus longue, que voici :

*Le NATAL, paquebot postal de l'Indochine et du Japon, commandant Such. poursuivi par un cyclone au Sud des Paracels le 31-10-89 dès 8h du soir, file courageusement en avant jusqu'au matin le 1er novembre, alors les drosses du gouvernail se brisent et le Natal atteint par le typhon vers les 6 heures reste désemparé, à la merci de la tourmente, pendant vingt mortelles minutes, mais la bonne mère veillait sur l'équipage et les passagers.*

La signature mentionne : *Le cambusier reconnaissant. A.Grazielli.* Ce marin, originaire de la région d'Antibes a confié le souvenir du danger vécu à "sa" chapelle, comme l'a pratiqué de son côté la capitaine Blanc à La Ciotat.

Ces deux ex-voto ne sont pas les seuls à relater cet événement exceptionnel. A peu près à mi-chemin entre ces deux cités, nous pouvons admirer sur les murs de la chapelle Ste-Anne, à St-Tropez, deux autres tableaux relatant le typhon de 1889. Ces deux souvenirs ont été offerts par le même donateur. L'un représente le paquebot dans la même position déjà décrite, tandis que l'autre montre le navire encore sous voiles au début de la tempête. Aucun

ne possède de représentation religieuse. Tous deux portent la même suscription écrite en lettres rondes peintes en rouge : *Le NATAL enveloppé par un cyclone entre Hong-Kong et Saïgon le 30 8bre 1889 - Reconnaissance à Ste-Anne. J.B.*

Ces événements dramatiques sont donc décrits par ces quatre tableaux, de même composition et de même facture. Le cadre qui les entoure est également le même.

## LE NAVIRE

*Dimanche, 3 juillet 81, a lieu à La Ciotat, le lancement du NATAL des Messageries Maritimes, qui a très bien réussi. Ce paquebot est destiné au service de la nouvelle ligne d'Australie. C'est en ces termes que la presse de l'époque annonce la naissance du nouveau navire.*

Depuis l'ouverture du canal de Suez, le port de Marseille devient tête de ligne pour la Chine et l'Extrême-Orient. En 1875 est créée la ligne directe Marseille-Shanghai. A la demande de l'Etat, la Compagnie des Messageries Maritimes se voit dans l'obligation de desservir l'Australie et la Nouvelle-Calédonie. La convention signée en 1881 contraint les Messageries Maritimes à s'engager dans la course au progrès. La vitesse exigée doit atteindre 13,2 noeuds et aux essais, elle doit dépasser celle-ci de deux noeuds. L'accroissement de la vitesse devient incessant et les nouvelles lignes exigent plus de rapidité. Chaque lancement de navire à La Ciotat donne naissance à des séries de paquebots plus performants que les précédents, plus sûrs, plus confortables, en un mot plus modernes.

Monsieur Octave Vésigné, directeur des Ateliers Maritimes de La Ciotat, dirige la construction des paquebots du type NATAL succédant aux IRAOUADDY. Les coques de ces nouveaux navires possèdent des lignes affinées pour soutenir la vitesse supérieure que l'on attend d'eux.

Le NATAL est le premier exemplaire d'une série importante qui comporte le MELBOURNE le CALEDONIEN, le SYDNEY, le SALAZIE, le YANA et L'OCEANIEN. Tous sont des reproductions du modèle type, seuls les en différencient quelques détails. Les performances de ces bateaux demeurent pratiquement identiques.

Malgré sa machine moderne très performante, le NATAL porte encore un gréement de trois-mâts. En ce qui concerne la propulsion, la confiance dans le progrès n'est pas encore totale. Par contre, les appareils\* dénotent un modernisme plus poussé. On utilise à bord des inventions telles que le gouvernail à vapeur, les treuils et cabestans à vapeur, les pompes spéciales et très puissantes pour étancher au besoin une voie d'eau.

La mise sur quille du navire a lieu à La Ciotat au mois de février 1880. La construction supervisée par l'ingénieur principal M.Risbec, ancien élève du Génie Maritime, demande dix-sept mois sur cale avant le lancement et enfin sept mois de finition à flot. La livraison à la Compagnie des Messageries Maritimes prend effet au cours du mois de février 1882.

Les chantiers navals ciotadens sont les artisans, non seulement de la coque mais également des machines. Quelques mois après ce lancement, M.Vésigné, responsable des Chantiers de La Ciotat est appelé à Paris en tant que Directeur du matériel. Il deviendra plus tard administrateur. M.Risbec lui succède à la direction des Ateliers des Messageries Maritimes. Cet ingénieur connaît la célébrité avant même d'entrer au service de la compagnie. Des procédés de calculs devenus réglementaires dans la Marine Nationale portent son nom.

---

\* L'ensemble des appareils mécaniques du bord.

Ses travaux sur la résistance des carènes aboutiront plus tard aux séries de LA PLATA et de L'AUSTRALIEN de 141m et 147m. Rappelons que le NATAL, conçu par M.Vésigné ne mesure que 126m.

Le premier voyage du NATAL inaugure la ligne postale vers l'Australie. Il relie Nouméa le 23 mars 1883 et effectue deux liaisons avec la Chine.

La tête de ligne du NATAL est Marseille, et les Messageries Maritimes profitent de la proximité du port de La Ciotat pour y effectuer les opérations de carénage et de réparations entre deux rotations.

Les passages dans le port ciotaden sont scrupuleusement mentionnés dans l'hebdomadaire local "Le Bulletin Démocratique des Bouches-du-Rhône". Par exemple, le 17 octobre 1885, le NATAL arrive à La Ciotat sous le commandement du capitaine Such pour y subir un carénage. Le même journal précise que le chef mécanicien du paquebot est un ciotaden, M.Leboulanger. Du 17 février 1886 au 6 mars, le navire subit quelques réparations ordinaires. Il rejoint ensuite Marseille pour assurer le courrier de Chine dont le départ est fixé au 14 de ce mois.

Le 23 octobre 1886, le NATAL retourne de nouveau à La Ciotat pour un séjour de près de deux mois au cours duquel les chantiers navals le dotent de l'éclairage électrique et le 8 décembre suivant, il appareille pour Marseille. Une semaine plus tard, il part à destination de l'Australie.

Nous connaissons les dates des escales prévues pour ce voyage :

Port-Saïd : 21 décembre  
 Suez : 22 décembre  
 Aden : 27 décembre  
 Mahé : 2 janvier  
 La Réunion : 5 janvier  
 Maurice : 6 janvier  
 Adélaïde : 23 janvier  
 Melbourne : 26 janvier  
 Sydney : 29 janvier  
 Nouméa : 4 février.

Le 6 avril 1887, le NATAL est de retour à La Ciotat, toujours sous le commandement du capitaine Such, mais le chef mécanicien Leboulanger a laissé la place à M.Estienne. L'entretien courant est effectué avant un nouveau départ pour l'Australie. Le 23 août 1887, le navire subit un nouveau carénage, et à partir du 29 janvier 1888, le NATAL assure le courrier de Chine et du Japon. De nouvelles mentions de ses passages à La Ciotat sont encore notées : le 2 juin 1888 pour entretien régulier et le 6 octobre 1888, pour y subir quelques réparations.

Durant toute cette période, le paquebot donne entière satisfaction comme l'écrit avec fierté l'un des correspondants de l'hebdomadaire "Le Yacht" :

*On écrit de Marseille à la date du 9 juillet (1889).*

*Le NATAL, de la Compagnie des Messageries Maritimes, courrier de l'Indo-Chine est entré ce matin dans le port. Parti de Shanghai le 2 juin, 18 heures après le courrier allemand le NECKAR, il est arrivé à Hong-Kong, 3 heures avant lui.*

*... Les dépêches apportées par le NATAL seront distribuées à Paris et à Londres, 25 ou 30 heures avant celles apportées par le courrier allemand. C'est là une belle victoire sur les navires du Lloyd allemand auxquels on attribuait une grande vitesse.*

Nous citons ci-après le compte-rendu d'un autre voyage paru le 18 mai 1888 dans la presse marseillaise traduisant parfaitement le rôle d'un tel paquebot. Il faut rappeler que les lignes maritimes sont les seuls liens entre les colonies lointaines et la métropole. En cette fin de XIX<sup>me</sup> siècle, le paquebot rapide est le seul vecteur des dépêches officielles entre le gouvernement de la France et ses lointains administrés.

La diversité des passagers comme des marchandises est remarquable :

*Arrivée du paquebot NATAL - Favorisé par un temps exceptionnel, le paquebot NATAL, courrier de Chine et du Japon, est arrivé dans le port de La Joliette, hier soir, à cinq heures, venant de Shanghai, d'où il est parti le 14 avril dernier. Arrêté à Suez pour y subir une quarantaine d'observation de 24 heures, le NATAL n'en a pas moins accompli une traversée très rapide puisqu'il est entré dans notre port avec une avance de 24 heures sur la date réglementaire.*

*Le NATAL, qui avait pris à Saïgon, M et Mme C., gouverneur général de l'Indo-Chine, ne comptait pas moins de 175 passagers, au nombre desquels nous avons remarqué : M K., secrétaire général du gouvernement de l'Indo-Chine; Mme et MM., gouverneur de La Réunion; Mme et M L., consul de France à Canton; Mme et M O., consul général d'Espagne; M L., consul de France à Yokohama; M de F., lieutenant de vaisseau; M.B., capitaine d'infanterie de Marine; MM L. et G., attachés de cabinet; M G., explorateur; etc.*

*A signaler également la présence à bord d'un jeune éléphant qui n'a pas peu contribué à divertir les passagers et que Mme C. a l'intention d'offrir à un jardin d'acclimatation. Ajoutons d'ailleurs que l'avant du NATAL était transformé en une véritable ménagerie et que nous n'avons eu l'occasion de contempler une pareille quantité de singes, d'oiseaux rares et de poissons de Chine.*

*Aucun incident n'a marqué le voyage du NATAL qui a été fort gai.*

*Son chargement était considérable et se composait de : 2112 sacs de riz, 114 balles de peaux, 1642 balles de soie, 1860 paquets de rotin, 228 caisses de noix de galles, 249 caisses de curiosités, 151 caisses de thé, 387 sacs de gomme, 310 sacs de café, 178 ballots de paille tressée, 645 sacs de graines et 1 356 colis divers à destination de Marseille ; 13 812 saumons de cuivre, 364 balles de soie, 830 boîtes de thé, 921 balles de paille tressée, 140 balles de peaux, 396 colis divers et 11 830 livres sterling à destination de Londres.*

*Nous apprenons que M C. part aujourd'hui même pour Paris, par le rapide de 6 heures afin de fournir au gouvernement des renseignements qui, de l'avis de personnes bien informées qui ont fait route avec notre gouverneur général permettent de voir sous son véritable aspect la question indo-chinoise.*

D'après cette relation, il ressort que le facteur vitesse est une nécessité de premier ordre pour la politique extérieure de la France.

En 1888 le NATAL fait escale au Japon pour la première fois, à Kobé puis à Yokohama, point extrême de cette ligne. Lors du premier voyage au Japon, l'éclairage électrique et le téléphone installés deux ans plus tôt donnent enfin pleinement satisfaction. Les problèmes rencontrés précédemment semblent résolus : les ampoules électriques ne grillent plus par suite de variations brutales de tension dues à des générateurs au fonctionnement mal maîtrisé. Le 8 juillet 1888, le NATAL est de retour à Marseille en provenance de Yokohama pour la quatrième fois.

Le 8 juillet 1889, le NATAL achève son dix-neuvième voyage outre-mer.

Pendant ces sept années de service, le paquebot connaît quelques incidents de machines, mineurs pour la plupart. Les réparations s'effectuent le plus souvent à bord, en route, et s'il le faut, lors d'une escale. Ces interventions n'influent pas sur le bon déroulement

de l'itinéraire prévu. Si une perte de temps intervient, l'étape suivante la comble, comme c'est le cas au deuxième voyage, entre Aden et Colombo : une rupture du frein du piston entraîne le changement de ce même piston. Lors du troisième voyage, c'est au tour du piston du deuxième cylindre de casser, mais le navire poursuit sa route sur les deux cylindres restants.

Lors du voyage de 1885, à Hong-Kong, les têtes de bielles s'échauffent entraînant à l'aller, des arrêts de plusieurs heures et un séjour prolongé à Naples. Une bielle neuve donnée en mer par le paquebot YARRA des Messageries Maritimes permet d'effectuer la réparation à Port-Saïd. Pendant longtemps, la machine à vapeur présente des faiblesses au niveau des joints de tiroirs et des coussinets de bielles.

La plupart de ces incidents sont dus à l'utilisation, normale à cette époque, d'huiles de graissage d'origine végétale présentant une certaine acidité rongant le métal. A la suite de ces ennuis, la Direction de l'Exploitation décide d'expérimenter les toutes nouvelles huiles d'origine minérale que la jeune industrie pétrolière produit depuis peu. La fréquence des pannes diminue alors.

Du point de vue météorologique, les traversées ne s'effectuent pas toujours par beau temps et les dures conditions de navigation exigent une amélioration des aménagements qui rendent les voyages plus confortables. Mais lors d'un ouragan subi au sud de Sydney en 1883, les cabines de l'arrière se retrouvent inondées, causant chez les passagers la frayeur que l'on imagine.

A la suite de cet incident, la Compagnie prend quelques mesures exécutées immédiatement par les Ateliers de La Ciotat. Les dimensions des conduits d'écoulement d'eau sur le pont, les dalots, sont augmentées. Les hiloires des panneaux de la claire-voie des machines sont surélevées. Un panneau de mauvais temps est disposé par le travers des portes de descente des premières. La porte de l'escalier de service des machines est également modifiée car des torrents d'eau s'y engouffrent lorsque le pont est submergé.

Lors de ses toutes premières années de service, le Natal est involontairement témoin de l'expédition de Chine de l'amiral Courbet. Les hostilités entre Chinois et Français sont à la veille d'éclater alors que le NATAL se trouve à Shanghai. Le cuirassé LA TRIOMPHANTE fait face à trois grands vaisseaux chinois, (dont deux, le NANG TSAU et le NANG TSOUE, viennent d'être livrés par l'Allemagne), et à une multitude de jonques de guerre. L'état-major décide de faire quitter leur mouillage de Shanghai au NATAL et à L'AUGUSTE, tous deux des Messageries Maritimes. Escortés par LA TRIOMPHANTE, les deux paquebots se mettent en lieu sûr, à Woosung, à l'entrée de la rivière de Shanghai, à l'abri de combats éventuels. Mais finalement l'engagement naval n'a lieu que le 23 août suivant sous le fort de Fou-Tchéou.

Notons ensuite un échouage sans gravité lors du voyage de juin à septembre 1888, dans la rivière de Saïgon. Au passage suivant, le paquebot s'échoue à nouveau au même endroit à cause de l'inexpérience du pilote. Lors d'un voyage ultérieur en Chine, en quittant Woosung, le NATAL entre en collision avec une jonque de guerre au mouillage. Un incident important pour la suite, a lieu en remontant la rivière de Saïgon : la drosse du gouvernail casse. Elle est remplacée sur le champ sans difficultés et l'affaire est classée.

Après cet incident le NATAL effectue un voyage sans histoire au Japon mais la traversée suivante est mémorable. C'est celle qui a motivé le dépôt de quatre ex-voto dans les sanctuaires des côtes de Provence.

## LE TYPHON.

Au mois de juillet 1889, les journaux de la région marseillaise publient le calendrier des voyages vers l'Extrême-Orient pour le restant de l'année. En ce qui concerne le NATAL, on peut lire :

- départ de Marseille : 11 août
- arrivée à Yokohama : 20 septembre
- départ de Yokohama : 20 octobre
- retour à Marseille : 29 novembre.

C'est au cours de l'étape Yokohama-Marseille que prend place l'épisode du typhon.

Le voyage aller suit le programme prévu par la Compagnie, sous le commandement du capitaine Such et de son second, le capitaine A.Blanc. L'appareillage depuis le bassin de la Joliette a lieu à cinq heures du soir et l'arrivée à Yokohama le 20 septembre à huit heures du matin comme prévu, soit un peu moins de quarante jours. Les conditions de cette traversée sont favorables, note le commandant.

Les seules remarques sont le fait du commissaire du bord qui constate une consommation anormale de glace alimentaire lors du passage en Mer Rouge et de la traversée de l'Océan Indien due à la chaleur exceptionnelle subie dans ces parages. A l'escale de Colombo, un chargement complémentaire de six tonnes de glace s'avère nécessaire. L'autre remarque est assez pittoresque mais laissons la parole au commissaire du bord :

*... l'affluence des passagers fonctionnaires de deuxième classe à l'aller, a augmenté notablement la moyenne de consommation des liquides. Comme cela est fort bien dit.*

Une fois au point extrême de la ligne, le NATAL entame une longue escale d'un mois.

Yokohama est à cette époque l'un des très rares ports japonais ouverts au commerce avec l'étranger. Située au Nord-Ouest de l'immense baie de Jeddo, la ville fait face à ce qui sera plus tard Tokyo. Les navires de commerce occidentaux y relâchent dans les deux ports de Simodo et de Kanagawa. Le premier, peu commode, vient d'être abandonné au profit du second qui possède l'avantage d'être au centre d'un noeud de communications à la fois routières et maritimes entre les villes de Jeddo, d'Osaka et le Sud de l'île. A la suite des traités avec le Japon, les étrangers fondent rapidement des établissements commerciaux et une ville neuve et moderne s'élève à côté de la vieille cité japonaise. L'ouverture sur l'Occident se traduit également par la parution d'un journal édité en anglais, le "Japan Herald".

Pour faciliter les manoeuvres portuaires, les occidentaux construisent deux ponts de débarquement en blocs de pierre. En cette fin de siècle, Yokohama, cité de 120 000 habitants devient le centre moderne du Japon où se traitent les plus grosses affaires commerciales. Les marchandises qui transitent par ses quais et entrepôts animés consistent en soie, en thé et en tabac comme on peut s'y attendre d'un pays asiatique, mais également en soufre et en charbon, nécessaires à l'industrie naissante et dont le Japon est dépourvu.

L'escale terminée, le NATAL quitte Yokohama pour la Chine et après six jours de navigation, le paquebot s'amarre aux quais de Shanghai. Le séjour dans ce dernier port dure quatorze jours pendant lesquels l'équipage assure les réparations ordinaires avec les moyens du bord. Le 26 octobre, à deux heures du matin, il appareille pour Hong-Kong, sa prochaine destination où il touche le 28 suivant à sept heures du soir. Deux jours après, le NATAL se trouve encore en mer, en direction de Saïgon.

La veille au soir, l'agent des Messageries Maritimes en poste à Hong-Kong a transmis au capitaine Such un télégramme annonçant un typhon formé dans l'île de Luçon, dans l'archipel des Philippines et se dirigeant vers l'Ouest. Quelques heures plus tard, la Chambre de Commerce lance un avis d'alerte à tous les navires présents à Hong-Kong. La route du NATAL étant Sud-Sud-Ouest et le typhon se dirigeant vers l'Ouest, les deux trajectoires doivent se croiser nécessairement dans les parages des Paracels. Ce groupe d'îlots et de bancs rocheux à fleur d'eau est très dangereux pour la navigation. Le paquebot ayant une vitesse supérieure à celle du typhon, le point de croisement théorique devrait être dépassé bien avant l'arrivée du centre de la perturbation.

Le beau temps du départ se maintient jusqu'au lendemain et le navire navigue toutes ses voiles carrées dehors. L'allure est vent arrière car ce dernier souffle du Nord-Est, dans la direction suivie. Malgré ce beau temps apparent, le baromètre accuse une baisse de 5mm depuis la veille. Le capitaine Such se montre cependant confiant, il navigue depuis six ans dans les mers des Indes et possède déjà une certaine expérience des typhons.

A partir du 31 à midi, la pression atmosphérique s'accroît jusqu'à atteindre une diminution de 1 millimètre par heure. A 4 heures de l'après-midi, le baromètre se stabilise. Quatre heures plus tard, le mercure reprend son mouvement vers le bas et s'accélère à partir de 10 heures du soir, pour atteindre une chute brutale de 1,3mm dans l'heure. Le centre du typhon s'avère plus rapide que prévu et le commandant pense que la vitesse du navire devrait être augmentée au maximum admissible, sans pour cela mettre les machines et la chaufferie en danger. Le capitaine Such réunit un rapide conseil sur la passerelle en compagnie du second et des officiers. Tous tombent d'accord sur l'avis formulé par leur commandant et à minuit, ordre est donné de pousser les feux au maximum, tout en respectant les limites de sécurité. Sitôt cette décision prise, la mer devient très grosse et embarque par l'arrière. Le vent souffle maintenant du Nord en tempête alors que le baromètre indique 750mm. Cinq minutes plus tard, la drosse en cuir du gouvernail casse. Immédiatement, le commandement d'arrêter parvient dans la salle des machines et le NATAL vient en travers des lames, mettant le cap à l'Ouest.

L'après-midi précédent, les voiles de perroquets, les grands huniers et le petit hunier volant avaient été serrés par précaution, mais la violence du vent devient telle que la misaine carrée et le petit hunier fixe sont arrachés et seuls quelques lambeaux battent encore aux vergues. L'équipage parvient à réparer l'avarie de barre avec toute la peine qu'on imagine. Sous le choc des vagues, le safran du gouvernail transmet des mouvements brutaux à la barre qui balaie tout l'espace disponible de bâbord à tribord. Malgré ces difficultés, une drosse de rechange, en cuir également, comme c'est l'usage, est à nouveau en place. L'intervention a demandé une vingtaine de minutes. A minuit trente cinq, les machines sont remises en route. Malheureusement, dix minutes plus tard, la nouvelle drosse casse à son tour. Les machines sont de nouveau arrêtées sur le champ et le NATAL se remet en travers des lames, roulant fortement, toujours cap à l'Ouest.

Suivant les propres mots du commandant Such, *la mer devenue monstrueuse déferle en lames furieuses sur le pont arrière et rend les abords de la barre inaccessibles*. En désespoir de cause, une tentative de filage d'huile est effectuée au moyen de cinq sacs en toile à voile remplis d'huile, placés à tribord entre la passerelle et l'arrière du navire, mais en vain. L'équipage s'emploie à nouveau à remplacer la drosse rompue, mais la barre folle battant sans cesse à la cadence des vagues, blesse grièvement plusieurs hommes et le capitaine, la mort dans l'âme, doit se résoudre à ordonner l'évacuation de l'arrière, *laissant la barre du gouvernail se mouvoir en liberté, démolissant les butoirs et imprimant à la structure du navire des secousses formidables*.

Le centre du typhon se rapproche, le commandant l'estime alors à 90 milles du navire. Le baromètre continue à baisser et le vent à forcer davantage. Des vagues immenses submergent le navire et, pour ajouter à cette ambiance de fin du monde, la pluie se met à tomber avec une violence extrême. Le "Natal", ne pouvant plus être gouverné, *devient une épave livrée à la fureur des éléments déchaînés...* La vitesse du vent s'accroît d'heure en heure toute la nuit, et la succession des coups de bélier des vagues brise les vitres des salons situés sur le pont ainsi qu'un hublot de bâbord. La mer s'engouffre aussitôt dans le salon des premières classes et en fait éclater avec fracas les cloisons. Chacun évacue sa cabine et les passagers guidés par les matelots se réfugient dans la batterie. Sous les ordres du commissaire du bord, le personnel de service se montre d'une efficacité remarquable et ranime le courage des passagers. Ces derniers, cependant, ne cèdent pas à la panique mais montrent au contraire un calme étonnant. Une chaîne d'hommes est aussitôt formée pour évacuer l'eau envahissant le salon. Un chemin d'écoulement est ouvert à coups de haches à travers une cale et la glacière, *sacrifiée pour le salut de tous*. Un autre groupe de marins tente désespérément sous les ordres des officiers de la machine de clouer des planches pour obturer une claire-voie par où s'engouffrent des torrents d'eau, les aveuglant dans leur périlleux travail.

Même le personnel des cuisines prête main forte, et le hublot brisé, cause première de l'inondation du salon est finalement obturé.

Durant tout ce tumulte à l'intérieur du navire, le capitaine Such se tient sur la passerelle. Pour éviter d'être emporté par les lames qui se succèdent, il s'est fait attacher, et *pendant plus de dix heures consécutives, multipliant les ordres, les transmettant avec son calme habituel et assistant impassible à la mise en pièce de son navire qui comparé à ce qu'il était à son départ de Hong-Kong, aurait pu paraître une épave.*

De son poste, le commandant ne cesse de donner des ordres et de les transmettre aux machines. Chaque fois que le navire s'incline, quelques tours d'hélice soulagent le paquebot, et ce, jusqu'au matin.

Outre les dégâts commis à l'intérieur, le commandant assiste impuissant à la destruction des superstructures de son bâtiment. Les mâts de perroquet sont brisés au ras des chouques et pendent retenus par leurs haubans. Les vergues ont abandonné leur position habituelle pour la verticale. Des dernières voiles, il ne subsiste pratiquement plus rien. Même les voiles ferlées à *double raban* n'ont pas plus résisté. Sur le pont, une partie des rambardes est arrachée, les grillages des plats-bords également. Les montants des tentes de pont destinées à protéger les passagers du soleil des tropiques se tordent au passage des lames engloutissant le navire ou sont arrachés et causent d'autres dégâts avant d'être emportés à la mer. La baleinière de bâbord a disparu soudainement, emportant ses bossoirs derrière elle. L'autre baleinière, à tribord pend, complètement écrasée, et à chaque nouveau passage d'une vague, elle laisse échapper quelques débris qui s'en vont rejoindre la multitude d'épaves qui flottent autour du NATAL. Les dernières embarcations du bord, le canot-major notamment, sont toujours en place, mais elles sont devenues inutilisables.

A sept heures du matin et dix sept minutes très exactement, heure notée par le Capitaine Such, la furie des éléments atteint son paroxysme. Le baromètre atteint son minimum, mais cela, l'équipage ne peut pas le savoir. Le NATAL pénètre dans l'oeil du typhon. Malgré la gravité de l'instant et l'épuisement causé par sa longue veille de lutte, le commandant se montre sensible au spectacle grandiose qui l'entoure. Dans son rapport à la Compagnie, il se montre lyrique : *Moment solennel et terrible où tout se confond et se heurte. Attaché depuis minuit sur la passerelle, je ne vois et n'entends plus rien, tant, tout est confusion autour de moi.*

Sans la rupture malheureuse de la drosse et l'impossibilité de pouvoir la réparer, à cette heure le paquebot aurait dû se trouver à près de 200 kilomètres au Sud dans une zone relativement plus calme.

L'analyse de la situation par le commandant est la suivante :

*... étant donnés, la distance de 542 milles parcourue depuis notre départ de Hong-kong, jusqu'au moment de la rupture de la drosse de gouvernail...; la hauteur barométrique de 750mm et le voisinage des Paracels, l'opportunité de ma manoeuvre qui consistait à continuer ma route vers le Sud, en employant mon maximum de vitesse, de manière à doubler le plus tôt possible la trajectoire du typhon devient indéniable. En effet, le centre du typhon a mis sept heures pour nous atteindre et si nous n'avions pas été paralysés par l'impossibilité de nous servir du gouvernail, nous eussions parcouru pendant ce temps environ 126 milles, le baromètre n'eut pas dépassé 746mm et nous eussions laissé passer bien derrière nous, le centre du typhon".*

L'oeil du typhon consiste en une zone de calme relatif autour de laquelle les vents tourbillonnent avec une violence rare, et le NATAL connaît cette paradoxale accalmie, le vent faiblit brutalement pendant que la scène s'illumine violemment par la succession d'éclairs qui entourent le navire de toutes parts.

Quelques minutes plus tard, à sept heures trente, instant noté avec précision par le commandant, le vent qui soufflait auparavant du Nord, reprend brusquement à l'Ouest, avant de sauter presque aussitôt au Sud. La violence de la tempête s'accroît et *la mer monstrueuse et saccadée secoue le navire avec rage.*

Le danger s'éloigne finalement. A huit heures, le mercure du baromètre quitte enfin son niveau minimum et remonte. Ce mouvement ascendant s'accélère rapidement et dans le même temps la mer faiblit et la visibilité s'améliore. Vers la fin de la matinée, à onze heures, le calme revient à bord. Les officiers et les matelots peuvent commencer l'inventaire des dégâts. Le spectacle est désolant.

Durant ces heures dramatiques, aucune perte de vie humaine n'a été heureusement à déplorer mais l'on compte de nombreux blessés parmi l'équipage. Le second du navire, A.Blanc, le donateur de l'ex-voto de la chapelle de N-D de la Garde, souffre de nombreuses contusions à la tête et à la jambe. Malgré ses blessures, il a épaulé sans relâche son capitaine avec efficacité. Quelques matelots aussi, sont grièvement atteints, et l'un des novices a eu l'oeil droit presque entièrement crevé. Quant aux passagers, on ne déplore aucune victime.

De toutes les réparations nécessaires, la plus urgente est la remise en service du gouvernail dont la mèche, robuste pièce de fonderie s'est tordue de près de 50 degrés : lorsque la barre est à tribord, le safran est presque droit. Les marins déblaient le pont de toutes les épaves qui l'encombrent, pendant que la mâture est dégagée de tous les espars brisés et des haubans arrachés.

Pendant ce temps, à l'intérieur du navire, le commissaire du bord dresse lui aussi son inventaire. Toutes les cabines du salon des premières classes de bâbord sont démolies. Plusieurs lavabos et toutes leurs garnitures sont brisés. La verrerie et la porcelaine ne sont plus que souvenirs. La casse étant habituellement supportée par le personnel, le commissaire du bord demande au Directeur de l'exploitation de prendre en considération les conditions exceptionnelles de ce voyage.

Du côté des passagers, une fois l'angoisse disparue, tout le monde loue unanimement l'équipage et ses officiers. En signe de reconnaissance, une collecte s'organise à bord en faveur des matelots, ces *esclaves du devoir*, selon les termes de la lettre de félicitations de M.Pernet, consul de France à Bombay, adressée à la direction des Messageries Maritimes. Notons pour l'anecdote que le montant de cette souscription s'élève à 614 francs et

20 centimes, malgré le petit nombre de passagers est-il précisé. Cette lettre s'achève par la supplique *qu'un témoignage de satisfaction fut adressé par la compagnie au personnel si désintéressé et si courageux du paquebot NATAL.*

Outre la signature du consul français, suivent les paraphes d'une dizaine de passagers, anglo-saxons semble-t-il, pour la plupart.

Le lendemain de ce jour dramatique, le 2 novembre à midi, une fois les réparations sommaires de première urgence terminées, le navire reprend le cap de l'Indochine. Le lendemain, le NATAL pénètre dans la rivière de Saïgon et mouille pour une courte escale de deux jours. Le 7 novembre, il rejoint Singapour dont le port possède un bassin. Là, les équipes d'entretien du navire déposent le gouvernail et le mettent à terre. La mèche s'est faussée en battant contre le renfort de l'étambot soutenant le palier du support de l'arbre d'hélice. Les ouvriers s'emploient à redresser quelques bosselages du safran et à le consolider. Dans le même temps, les aiguillots faussés eux-aussi, sont remis dans l'axe. La torsion de la mèche ne semble pas cependant avoir affaibli l'ensemble ; le commandant en conclut *qu'elle est une excellente pièce de forge*, ce qui est tout à l'honneur des ouvriers des Ateliers des Messageries Maritimes. Lors de son retour à La Ciotat, la réparation se bornera au déplacement de la barre sur cette mèche que le NATAL conservera durant toute sa longue carrière. Le pouliage de la drosse est remplacé par du matériel neuf et la drosse d'origine en cuir cède la place à une chaîne, peut-être moins souple, mais beaucoup plus robuste.

A la suite de sa remise en état à Singapour, le NATAL reprend sa route de retour. Le 14 novembre, il touche Colombo. Le 21, il se présente devant Aden, à l'entrée de la Mer Rouge. Quatre jours plus tard, le paquebot atteint Suez. Le lendemain, le 26 novembre, il se trouve à Port-Saïd, avant de faire escale à Alexandrie. Le 27, il débouche dans la Méditerranée.

La dernière traversée, depuis l'Egypte jusqu'au niveau du Cap Corse s'effectue par grosse mer. Les passagers doivent supporter un fort roulis, négligeable cependant après les épreuves de la mer de Chine, mais les superstructures, elles, fatiguent. Enfin, les vents faiblissent et deviennent variables et c'est, par mer belle, que le NATAL arrive en vue de Marseille. L'entrée dans le port de la Joliette s'effectue le 1er décembre à quatre heures et demie de l'après-midi.

#### APRES LE TYPHON.

La date prévue pour le retour était le 29 novembre. Le typhon, puis les réparations à Saïgon, suivies du passage en bassin à Singapour n'ont finalement coûté qu'un retard de deux jours.

Aussitôt le navire amarré à quai, dans le bassin des Messageries Maritimes à la Joliette, le capitaine Such termine la rédaction du rapport destiné à la Compagnie et arrête le récapitulatif des marchandises transportées. Celles destinées à Marseille ont achevé leur voyage, les autres sont en transit, soit pour Lyon où elles seront acheminées par chemin de fer, soit pour Le Havre ou pour Londres. Ces dernières seront transbordées sur un autre navire dès le lendemain. Le volume de ces deux cargaisons est mentionné : 100m<sup>3</sup> pour celle du Havre et 400m<sup>3</sup> pour celle de Londres. Le détail des produits transportés est révélateur du contenu du trafic commercial d'alors, avec l'Extrême-Orient.

Le lendemain de son arrivée à Marseille, le capitaine Such se rend chez le juge de paix pour y établir son rapport de mer officiel devant la loi et signer les réserves d'usage relatives aux avaries dans la cargaison. Le passage correspondant au typhon est sobrement évoqué.

Une fois le déchargement terminé, le navire appareille pour La Ciotat en vue d'une sérieuse remise en état. Le gouvernail est à nouveau mis à terre pour y subir un examen minutieux. Les ouvriers des Ateliers des M.M. s'emploient à le redresser. Les experts jugent que la torsion de la mèche n'a pas affaibli celle-ci, ils décident donc de la laisser telle quelle.

Les mâts de perroquets sont changés, le haubanage entièrement vérifié et complété pendant que le gréement courant et le pouliage sont entièrement rénovés. Des voiles et des tentes de pont neuves remplacent celles disparues dans la mer de Chine.

Sur le pont, des grillages de pavois sont placés, en même temps que les lisses arrachées sont remises en place. Pendant que les cloisons des deux cabines de la batterie retrouvent leurs formes premières, de nouveaux bossoirs d'embarcations prennent la place des portemanteaux emportés par les lames. Une nouvelle échelle de commandement à l'emplacement de bâbord arrière est également posée.

Des embarcations neuves sont enfin embarquées et tous ces travaux, conduits avec la plus grande célérité, permettent au NATAL de repartir vers Marseille en bon état. Durant cinq jours les équipes d'ouvriers se sont relayées sans discontinuer.

A son retour à Marseille, le capitaine Such reçoit en son nom et en celui de ses officiers des lettres de félicitations de la part du Directeur et du Conseil d'Administration des Messageries Maritimes.

Le départ suivant a lieu le 15 décembre, toujours à destination de Yokohama suivant le même itinéraire que le voyage précédent. Lors de son passage à Shanghai, à l'aller, le commandant du NATAL reçoit une correspondance émanant du directeur de l'observatoire de Zi Ka Wei. Celui-ci demande la communication des observations météorologiques durant le typhon de novembre dernier. Lors de l'escale du retour, le directeur de cette station fait part de ses conclusions : *la manoeuvre fut hardie, mais non pas imprudente.*

Au point de vue humain, ce voyage est le dernier du capitaine Such. A son ultime rapport, il joint une demande de mise à la retraite, car il atteint la limite d'âge. Nous y apprenons que le second, A.Blanc, travaillait sous ses ordres depuis cinq ans et que le commissaire du bord, si efficace pendant le typhon, était son collaborateur depuis sept ans.

Avec un nouveau commandant, lors du voyage suivant, toujours à destination de Yokohama, le NATAL connaît un nouveau typhon. Heureusement, celui-ci venu de Formose, passe très au Nord de la trajectoire du navire sans l'inquiéter.

Les voyages au Japon se poursuivent jusqu'en 1898, comptant alors dix-huit aller-retour à Yokohama.

## LES DERNIERES ANNEES DU NATAL.

Avant de n'être plus exploité sur la ligne d'Extrême-Orient, le NATAL est testé sur la Méditerranée Orientale, à destination de Constantinople, Beyrouth et Alexandrie. Mais, à la suite de son dernier voyage au pays du Soleil Levant, il entame une longue carrière dans l'Océan Indien vers les îles Maurice, La Réunion et Madagascar. Cette nouvelle ligne suit l'itinéraire donné ci-dessous, pour son premier voyage du 10 décembre au 13 février 1898 :

Marseille	: 10 décembre
Suez	: 16 "
Djibouti	: 21 "
Zanzibar	: 28 "
Mayotte	: 31 "
Majunga	: 2 janvier
Nossi-Bé	: 3 "

Diego-Suarez : 4 janvier  
 Tamatave : 6 "  
 La Réunion : 9 "  
 Maurice : 14 "

En 1901, le NATAL effectue un dernier voyage vers Yokohama avant de retourner à la ligne des Mascareignes. Mentionnons que le 22 janvier 1905, alors en rade à Maurice, il subit les assauts d'un violent cyclone, les ancres chassent et il s'échoue mais sans conséquence aucune. Notons également qu'en 1907, des essais de signaux morses lumineux sont effectués à son bord.

La routine de la ligne de l'Océan Indien se poursuit jusqu'à la Première Guerre Mondiale, période durant laquelle le navire se trouve réquisitionné par l'Etat. En 1915, le navire participe à l'expédition des Dardanelles. L'année suivante, il joue le rôle de transport de prisonniers autrichiens vers Brindisi puis de troupes serbes entre Corfou et Salonique lors de l'affaire d'Orient.

Le NATAL est mis à nouveau sur la ligne de Madagascar, lorsqu'éclate le drame. Le soir du 3 août 1917, le paquebot quitte Marseille à destination de l'Océan Indien transportant des passagers civils et la poste. Il navigue à la vitesse de 13 noeuds tous feux éteints en application des règlements du temps de guerre. A 20 h 30, encore en rade de Marseille au large du phare de Planier, il est abordé par le paquebot MALGACHE, en provenance d'Algérie. Ce dernier, appartenant à la Compagnie Française de Madagascar et affrété par la Sté des Transports Maritimes, navigue pourtant tous feux éclairés. Le ciel est clair, à cause de la pleine lune, et la mer belle. Le MALGACHE écrase son étrave sur la coque du NATAL qui se déchire sous le choc.

Le paquebot s'enfonce rapidement. Son commandant, le capitaine Valat, secondé par les officiers et l'équipage parvient à calmer l'affolement des passagers. Le sauvetage s'organise rapidement pendant que les postes de T.S.F. des deux navires lancent des appels de détresse entendus heureusement par des patrouilleurs croisant dans la rade. Immédiatement ceux-ci forcent la vapeur et se dirigent avec célérité sur les lieux du sinistre, accompagnés par quelques chalutiers.

Le capitaine Carbon, commandant le MALGACHE, donne l'ordre de jeter par dessus bord les planches, les panneaux et autres madriers pouvant servir éventuellement de radeaux pendant que toutes les embarcations sont mises à l'eau.

En moins de 10 minutes, le NATAL disparaît, entraînant avec lui le capitaine Valat, fidèle en cela à la tradition. Jusqu'au petit matin, le MALGACHE reste sur les lieux pour repêcher les survivants puis il met le cap sur le port de la Joliette où il arrive vers les 8 heures, l'étrave béante au-dessus de la flottaison. Sur les trois cent passagers, près de 70 ont péri. En comptant les membres de l'équipage, le naufrage fit une centaine de victimes. Mais à cause de la censure militaire de l'époque le nombre exact de victimes n'est pas connu avec précision.

Egalement à cause de cette mesure, le lieu exact du naufrage n'est pas précisé.

Au mois de juillet 1978, lors d'une campagne du navire océanographique du commandant Cousteau en rade de Marseille, l'épave du NATAL aurait été localisée, à la suite de plusieurs descentes en soucoupe plongeante. Mais il semble que cette découverte qui devait faire l'objet du tournage d'un film n'ait pas eu de suite.

Cette catastrophe brutale marque ainsi la fin d'une longue carrière commencée trente-six ans plus tôt.

## DOCUMENTS ANNEXES :

## CARACTERISTIQUES DU "NATAL".

Longueur : 126,45 m.

Largeur : 12,07 m.

Creux : 10,00 m.

Déplacement : 6 150 tonnes (en charge).

Puissance : 3 400 CV.

Vitesse : 15,16 noeuds aux essais en 1 882.

Quatre cales de 3 790 m<sup>3</sup>.

Capacité: port en marchandises de 1 565 tonnes et 202 passagers.

Machine à vapeur du type Compound à trois cylindres:

Diamètre du petit cylindre: 1,10 m.

Diamètre des deux grands cylindres: 1,53 m.

Course des pistons: 1,10 m.

Appareil évaporateur: 8 chaudières cylindriques timbrées à 6 kg.

## ETAT DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR LE "NATAL".

( RAPPORT DU 1er DECEMBRE 1889 ).

- A destination de Marseille et Lyon:

2805 balles de soie

1068 " " déchets de soie

30 " " cheveux

45 " " paille tressée

300 " " chanvre

132 " " peaux

115 " " gummy

46 " " étoffes laines

247 ballots de café

139 " " gomme

3 caisses de musc

87 " " soieries  
 288 " " thé  
 25 " " anis étoilé  
 170 " " suif animal  
 110 " " cire végétale  
 168 sacs de riz  
 300 " d'ivoire  
 35 " de rocou  
 3152 saumons d'étain  
 997 colis divers                      Total: 10 262 colis

- A destination du Havre.

9 caisses de soieries  
 26 " d'anis étoilé  
 85 " de thé  
 21 " " porcelaines  
 100 sacs de cajou  
 144 paquets de joncs  
 77 paniers de cornes  
 4 colis divers                      Total: 465 colis

- A destination de Londres.

86 balles de soie  
 22 " " déchets de soie  
 23 " " tabac  
 100 " " peaux  
 500 " " chanvre  
 26 caisses de soieries  
 1136 " " thé  
 250 oignons de lys  
 57 colis divers                      Total: 2 230 colis

Récapitulation:                      Total: 12 957 colis.

SOURCES :

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :  
 Rapport de mer : 531 U 323.

MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE :  
 Collection de Cantelar : dos. 141, dos. 142,  
 Le Sémaphore de Marseille n° 18 477 du 18 mai 1888.

CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE  
PROVENCE :

Archives des Messageries Maritimes : Dos. "Natal" :  
 Rapport du 22 mars 1883, Rapport du voyage du comman-

dant Such, Rapport du commissaire du bord, Rapport du 1er décembre 1889, Lettre du Consul français de Bombay, M. Ch.Pernet, Lettres datées du 1er et du 26 février 1890, Rapport du 2 avril 1890.

MUSEE CIOTADEN :

Dos. "Natal", Catalogue de l'Exposition Universelle de 1900-Cie des Messageries Maritimes, Brochure de l'Exposition Universelle de 1900 : ref.1668/9, Fiche coll. Bonnafé, Bulletin Démocratique des BdR (30 octobre 1886, 27 juillet 1889), Lettre de M. Alexis Sivrine de la "Cousteau Society",

"Le Yacht" n°614 du 14 décembre 1889 - p 418.

J.P. JONCHERAY : "Naufrages en Provence" - fasc 5 - p 293-294.

Cdt LENFANT : "Historique de la Flotte des M.M.".

Maurice LOIR : "L'escadre de l'amiral Courbet" - Paris - 1894.

Jean MARIE : "Marins Marchands" - Paris 1944.

Jean RANDIER : "Histoire de la Marine Marchande Française" - p38.

## 1920 - LE PAQUEBOT PROVIDENCE.

N° d'inventaire : 12.  
 Dimensions : 46x28cm.  
 Dimensions hors-cadre : 52x34 cm.  
 Cadre : stuqué peint en doré.  
 Sous-verre : non.  
 Nature : gouache sur papier fort.  
 Signature : Alphonse Jander.  
 Représentation religieuse : non.  
 Texte : aucun.

Le support peint présente une forte trace de pliage en son milieu.

La seule indication est la signature calligraphiée en travers du coin supérieur droit : *Alphonse Jander*.

Un paquebot tout blanc, dont la couleur des cheminées traduit son appartenance à la compagnie de navigation Fabre, navigue sur une mer à peine formée. Sur la droite du tableau, un autre paquebot à vapeur s'aperçoit dans le lointain. Sans doute, LE PROVIDENCE, dont le nom est bien visible sur la coque, arrive à proximité d'un port important.

### LE NAVIRE.

Le paquebot PROVIDENCE a été construit aux Forges et Chantiers de la Méditerranée à La Seyne. Son lancement a lieu le 4 août 1914. Le 28 juin précédent, l'archiduc d'Autriche vient d'être assassiné à Sarajevo. Un mois plus tard, jour pour jour, l'Autriche déclare la guerre à la Serbie. Le 3 août, c'est au tour de l'Allemagne de déclarer la guerre à La France. On comprend que dans ces circonstances, le lancement se soit effectué dans l'intimité.

Cette mise à l'eau a pour effet de libérer une cale et la coque va servir de ponton pendant toute la durée de la guerre.

A l'armistice, les travaux sont repris et le paquebot est terminé en 1919. Son armateur est la Compagnie Fabre.

La silhouette du navire est caractérisée par trois cheminées. Sa propulsion est assurée par deux hélices. Le tonnage brut est de 19 996 tonnes et le tonnage net de 4 365 tonnes.

En 1920, le PROVIDENCE entre en service sur la ligne Marseille - Naples - Palerme - New-York et ce, jusqu'en 1932.

Au mois de mai 1935, les Messageries Maritimes l'affrètent pour le mettre sur les lignes de Marseille - Alexandrie et Marseille - Constantinople.

Lors de son premier voyage en Turquie, il connaît le 25 mars 1932 un grave incident qui va défrayer la chronique et secouer le parlement : un échouage dans les Dardanelles (voir annexes).

Le 6 janvier 1940, les Messageries Maritimes deviennent propriétaires du navire. Le PROVIDENCE troque la couleur blanche de sa coque pour la livrée noire de son armateur.

En 1944, le navire est désarmé dans l'étang de Berre.

A la suite de la victoire de 1945, les Messageries Maritimes le remettent sur la ligne d'Alexandrie et de Beyrouth. Il assure son service pendant trois ans. Les années suivantes, de 1949 à 1951, il effectue des transports de pèlerins musulmans vers la Mecque jusqu'à sa mise en vente. Il est acquis par les Italiens qui manquent cruellement de minerai de fer.

Le PROVIDENCE quitte Marseille le 16 octobre 1951 pour La Spezia où il sera démoli.

#### LE DONATEUR.

Nous ne connaissons ni Alphonse Jander dont le nom s'inscrit sur le tableau ni les raisons qui l'ont poussé à offrir cet ex-voto à Notre-Dame de la Garde.

Jander n'est pas une famille de La Ciotat mais sur les listes électorales de 1927, figure un Jean Jander, né le 26 février 1865, jardinier au Liouquet. Les listes électorales suivantes ne mentionnent plus son nom. Il se pourrait que Jean Jander soit le père du donateur.

Si l'on observe attentivement l'ex-voto, on remarque qu'au sommet du mât de misaine flotte le pavillon des Etats-Unis. Le navire est donc dans les eaux territoriales américaines et à l'approche d'un grand port comme nous l'avons déjà signalé. Il s'agit certainement de New-York, tête de ligne desservie par ce paquebot de 1920 à 1932.

Alphonse Jander a sans doute effectué la traversée de l'Atlantique, voyage qu'il appréhendait sûrement. La mer ayant été paisible, comme en témoigne le tableau, il rend grâce à la puissance divine de l'avoir protégé de tout incident funeste.

Nous supposons de plus que ce tableau a été expédié par la poste à Jean Jander depuis les Etats-Unis, ce qui expliquerait la trace de pliage qu'il présente en son milieu.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

##### ECHOUEMENT du PROVIDENCE (coupure de presse).

*Le paquebot Providence effectuant un voyage circulaire en Méditerranée, s'est échoué au Sud de l'île d'Imbros. Un premier radio a été intercepté hier matin, à 4 heures par la station radiotélégraphique de Marseille-Jetée, il émanait du poste de Bizerte.*

*"Providence, échoué sud Imbros, communique avec transport marine nationale Dordogne, mouillé à 14 milles du feu de Gallipoli.*

*La nouvelle nous a été confirmée peu après par deux télégrammes du Lloyd's de Londres et la Compagnie des Messageries Maritimes. Elle s'est répandue rapidement dans les milieux maritimes.*

*Le Providence, appartenant à la Compagnie Cyprien Fabre est actuellement affecté aux Messageries Maritimes, à la suite d'un contrat de location passé entre les deux compagnies.*

...

*Le Providence, capitaine Vidal, comprend un effectif de 206 hommes d'équipages, officiers, marins du pont, de la machine et personnel du restaurant compris.*

*... (il) devait arriver hier à Constantinople, après avoir touché Rhodes et Izmir. Son retour à Marseille était fixé au 2 avril.*

*Il est actuellement échoué à l'entrée des Dardanelles. D'après les renseignements nouveaux que nous avons pu recueillir à bonne source, ajoutons que le naufrage a été signalé par le transport Dordogne au navire sauveteur turc César II, qui s'est porté immédiatement au secours du Providence. Le navire repose sur un fond rocheux. On travaille actuellement à le renflouer.*

*Aucun accident n'est heureusement à déplorer. Les télégrammes, en effet, par leur laconisme sont tout à fait rassurants à ce sujet.*

*Sur les causes de l'échouage, il est encore prématuré d'émettre une hypothèse. On incline à penser que, trompé par la brume, le Providence s'est mis au sec, mais on ne peut rien affirmer encore. Le navire a des passagers à son bord. Quel est leur nombre ?*

...

*(Autre coupure de presse).*

*... Le Providence était profondément engagé sur les rochers d'Imbros et les sondes autour du navire accusaient 3 mètres à l'avant et 5 mètres par le travers de la cale n°4.*

*Comme le navire a 6 mètres de tirant d'eau à l'avant, les sondages ci-dessus indiquent nettement que le paquebot est littéralement soulevé à son étrave et qu'il s'est échoué sur les 3/4 de sa longueur.*

*Comme il n'y a guère que 200 tonnes de marchandises dans sa cale avant, ce n'est pas l'allègement de ce poids qui pourrait le faire flotter.*

*Dans de telles conditions, la situation du paquebot est des plus critiques et les chances de le sauver apparaissent bien minces.*

*Ajoutons que ce serait à la suite d'une tempête de neige que cet événement de mer s'est produit.*

*On annonce que les passagers arriveront aujourd'hui dans la journée...*

*(Autre coupure de presse).*

#### **A PROPOS DU PROVIDENCE.**

*Le régime spécial dans lequel se trouve le paquebot Providence, les critiques, tant dans la presse qu'à la tribune de la Chambre qu'a soulevé le contrat de location de ce bateau et de son frère le Patria, puis le fait troublant pour certains de l'échouement du navire dès son premier voyage, tout cela a contribué à éveiller la curiosité de la population marseillaise.*

*En fait, cet événement de mer dépasse le cadre habituel d'un naufrage.*

*Des gens se demandent : Comment se réglera le sinistre ? Qui bénéficiera de l'assurance ?*

*Puis on rencontre des personnes qui clignent malicieusement de l'oeil quand on parle du Providence.*

*Alors nous pensons que dans une grande cité maritime comme Marseille, un journal d'information doit fournir à ses lecteurs les éléments d'analyse en toute objectivité.*

*D'autre part, nous avons dénoncé, dès sa conclusion, le contrat de location des deux paquebots, parce que ce marché est extrêmement onéreux pour le contribuable qui en fait les frais.*

*Cela, nous le répétons car cette affaire n'est pas enterrée, comme pourrait le faire croire le silence que nous avons observé pendant quelque temps. Les explications ont été demandées par les élus au ministre compétent et aujourd'hui nos informations nous permettent de reprendre la question.*

....

*Les deux paquebots Providence et Patria représentent le type accompli du navire invendable.*

*L'Etat les a pourtant achetés d'une façon déguisée, qu'on avoue aujourd'hui, par le truchement d'une location-vente.*

*Toutes les explications possibles et imaginables se heurteront toujours à cet argument : dans une tractation régulière d'armateur libre à armateur libre, est-il possible d'obtenir le prix d'un million et demi pendant douze ans, pour un navire type Providence ?*

*Non ! Il n'existe aucune possibilité pour un propriétaire embarrassé de son matériel naval de réussir une location coque-nue d'un tel prix et d'une telle durée.*

*Quand une maison d'armement a besoin d'un navire en renfort, elle conclut un affrètement qui se renouvelle parfois pendant longtemps mais par courtes périodes. On n'a jamais vu, en une pareille période de crise, engager pareillement l'avenir.*

*Ce qu'aucun particulier n'aurait accepté, l'Etat l'a consenti.*

*L'opération n'a pas été du goût de tout le monde et nous savons que des questions précises ont été posées à l'actuel ministre des travaux publics et de la marine marchande, à la commission du Sénat.*

*M.Guernier\* est un homme de talent. C'est aussi un homme probe. Il s'est penché sur ce problème.*

*Ce n'est du reste pas lui qui a conclu l'opération, mais son prédécesseur.*

*Le prix de location et le prix de l'estimation des deux paquebots ont été dénoncés comme arbitraires, M.Guernier a répondu :*

*"Le taux de location a été calculé sur estimation de ces navires en capital, c'est-à-dire quatorze millions et demi pour la Providence et neuf millions pour le Patria. Mes services que j'ai consultés, m'ont conseillé de me référer à la charte d'assurance. En me reportant à ce document, je trouve une valeur d'estimation de cinquante-deux millions pour les deux bateaux. Nous les prenons, nous, pour vingt-trois millions. Voilà l'écart !"*

*Et le ministre d'ajouter : "C'est la réponse de mes services. Je vous la livre pour ce qu'elle vaut !".*

....

*Souhaitons en terminant que l'honorable M.Guernier, qui possède toutes les qualités requises, mette un peu d'ordre dans ce gâchis et qu'il instaure une doctrine de la marine marchande laquelle se meurt faute d'un programme général, fondé sur les nécessités du jour, en dehors de tous les intérêts particuliers.*

*Etienne Genoud.*

#### SOURCES :

MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE :

Collection de Cantelar - Dossiers n°158 et 358,

Maquette du PROVIDENCE sous les couleurs de la Compagnie Fabre.

ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).

---

\* Alors ministre de la Marine.

# LES BATEAUX

DE

PECHE.

---

## 1834 - SAINT - JACQUES (?).

N° d'inventaire : X 3.  
Ex-voto disparu.

L'existence de cet ex-voto est connue grâce au Bulletin Paroissial de La Ciotat de 1910. La citation qui en est faite est certainement le texte de la suscription figurant sur la tableau votif :

*Sosthène Roque, perdu en mer le 17 juin 1834 est miraculeusement sauvé par un voilier.*

D'après le matricule des matelots de La Ciotat, conservé au port de Toulon, nous savons que Sosthène Blaise Roque est né le 5 septembre 1784. D'une taille de 1,64 m, il avait les cheveux châains et les yeux roux.

Le 1er août 1833, Sosthène Roque embarque en qualité de patron sur le bateau de pêche LE SAINT-JACQUES. Il en est de même pour l'année 1834. Il est donc probable que le drame vécu par notre pêcheur se soit passé à bord de cette embarcation.

Ayant atteint la cinquantaine, l'administration le porte au "hors service" l'année suivante, le 15 mars 1835.

SOURCES:

SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE - TOULON :  
Matricule des officiers-mariniers et matelots  
14 P 137.

ARCHIVES DU MUSEE CIOTADEN :  
Bulletin paroissial de 1910.

## 1861 - LE SAINT-JOSEPH.

Cet ex-voto est constitué de trois tableaux indépendants. Chacun relate chronologiquement un épisode d'une aventure à l'issue heureuse.

Premier ex-voto :

N° d'inventaire : X 1 (ex-voto disparu).

Dimensions : non connues.

Signature : attribué à Etienne Ardisson.

Représentation religieuse : oui.

Texte : non connu.

Deuxième ex-voto :

N° d'inventaire : 20.

Dimensions : 45,5x53,5cm.

Dimensions hors-cadre : 54x41,5cm.

Cadre : Bois stuqué doré à la feuille.

Sous-verre : oui.

Nature : aquarelle.

Signature : Etienne Ardisson.

Représentation religieuse : non.

Texte : *2<sup>e</sup> position. Le 28 Février 1861 le bateau le S<sup>t</sup> Joseph est sauvé par l'heureuse rencontre du Clipper Norvégien (sic) le Léda Capitaine Gundersen qui reçoit les naufragés à bord et remorque le S<sup>t</sup> Joseph jusqu'en vue de Mahon. Fait par Etienne Ardisson La Ciotat 1861.*

Troisième ex-voto :

N° d'inventaire : 11.

Dimensions : 46x31cm.

Dimensions hors-cadre : 54,5x41,5 cm.

Cadre : Bois stuqué doré.

Sous-verre : oui.

Nature : aquarelle.

Signature : Etienne Ardisson.

Représentation religieuse : non.

Texte : *Le bateau Le St-Joseph entrant dans le port de Mahon le 2 mars 1861. N'ayant pas de pavillon et menacé d'être pris pour des bandits, le patron Durbec arbore son ceinturon en guise d'oriflamme.*

Le premier tableau a disparu, quant aux deux autres, ce sont des aquarelles du même format, signées par Etienne Ardisson, charpentier de La Ciotat et auteur de quelques autres ex-voto déposés dans la chapelle de N-D de la Garde.

Du premier tableau, nous ne connaissons qu'une photographie provenant des archives privées de M. Joseph Cornille, érudit ciotaden. Rien ne permet d'en préciser les dimensions et le signataire. Il est probable qu'il possédait les mêmes mesures et qu'il était également l'oeuvre d'E. Ardisson mais ce n'est qu'une hypothèse. Il devait porter la légende

lère position et peut-être un autre texte mais la photographie communiquée est cadrée uniquement sur l'image.

Sur le premier tableau de ce triptyque, un petit mourre-de-pouar, bateau de pêche traditionnel de la Ciotat, navigue sur une mer tempétueuse, les vagues sont démesurées et surplombent la frêle embarcation. D'après la position de l'antenne, des ris ont été pris dans la voile de "mestre" et le foc a laissé la place au "manjo-vent", à la surface réduite. Le ciel est chargé de lourdes et sombres nuées.

Seul ce premier ex-voto présente une figuration religieuse, une Vierge à l'enfant.

Le deuxième tableau montre le St-Joseph à la remorque du trois-mâts norvégien LEDA. Le pavillon, qui possède un petit "jack" à l'instar du pavillon britannique, arbore les couleurs norvégiennes d'alors. L'indépendance de la Norvège vis-à-vis de la Suède n'est pas encore acquise. Les pêcheurs ciotadens sont à bord de leur embarcation. L'image est suffisamment précise pour s'apercevoir que le gouvernail a disparu.

La barque de pêche fait force de rames vers une côte rocheuse qui semble habitée car de nombreux moulins à vent sont visibles sur les collines. Un phare marque même l'entrée d'un abri. Sur la droite du tableau, le LEDA toutes voiles déployées fait route vers le large, son action de sauvetage est terminée.

#### L'EVENEMENT.

Dans la nuit du dimanche au lundi 18 février 1861, une barque appareille du port de La Ciotat pour aller pêcher la sardine. C'est le mourre de pouar SAINT-JOSEPH, propriété du patron Joseph Blaise Durbec. L'équipage est constitué de trois marins: les matelots Jean Louis Pascal Camoin et Joseph Marie Camoin, âgés respectivement de 37 et de 34 ans, tous deux beaux-frères du patron, et le mousse Simon Mantel, un piémontais.

Après avoir doublé le Bec de l'Aigle, le SAINT-JOSEPH gagne ses lieux de pêche habituels mais la mer, déjà agitée lors du départ, devient grosse et le vent se renforce. Les étoiles ne sont plus visibles, il commence à pleuvoir. Un temps d'hésitation est marqué. Durbec met en panne, attendant une amélioration éventuelle. Mais c'est le contraire qui se produit et les filets restent à bord.

Malheureusement pendant cet arrêt, le vent a tourné et le patron, croyant se diriger vers la terre, met le cap vers le large sans s'en rendre compte. La nuit est absolument opaque, aucune lumière n'est visible dans ce qui reste d'horizon masqué par la pluie. De plus, l'embarcation n'a pas de compas car rares étaient les barques de pêche qui en possédaient à cette époque.

Le vent d'Est, levé avec force, souffle maintenant avec violence et durant toute la nuit l'équipage subit grains de pluie sur grains de grêle sans pouvoir s'abriter. La tempête lève une mer qui bouscule violemment le bateau. Dans la nuit le gouvernail est arraché et perdu.

Au petit jour, la terre n'est pas en vue et une longue dérive vers l'ouest commence sous l'effet du vent encore violent. De longs jours et de longues nuits s'écoulent dans l'angoisse grandissante. La faim et la soif se font sentir car les quelques provisions du bord sont épuisées. L'embarcation sans vivres et sans eau ne peut que se laisser entraîner là où le vent et les courants la conduisent. Un gouvernail de fortune constitué par un aviron est gréé mais sans grand effet.

A l'aube de la onzième nuit, le ciel bleu fait son apparition et les vagues ne déferlent plus. Soudain une voile apparaît à l'horizon. Heureusement pour les naufragés, un navire de commerce les a aperçus et se dirige sur eux. A son artimon flotte le pavillon norvégien, c'est le LEDA, un trois-mâts carré en provenance d'Arendal.

Le navire s'approche du SAINT-JOSEPH avec méfiance car la piraterie existe encore en Méditerranée. Finalement, devant la mine épuisée de l'équipage ciotaden, le capitaine Gundersen, commandant du bâtiment, leur fait passer des biscuits, de la viande salée et de l'eau, et accepte de les prendre en remorque.

C'est cet instant que représente le deuxième ex-voto du triptyque, le premier dont nous possédons une photographie, montrait le SAINT-JOSEPH ballotté au milieu des flots en furie. Après quelques heures de remorque, le capitaine, rassuré sur les intentions des naufragés, les accueille à son bord et l'équipage norvégien les soigne avec bienveillance. Les marins provençaux apprennent avec stupeur qu'ils se trouvent dans les parages des Baléares.

Le LEDA accepte de se dérouter et de remorquer le mourre de pour jusqu'à Minorque et peu de temps après le port de Mahon est en vue. A l'entrée de la rade, les ciotadens rejoignent le bord de leur embarcation et l'amarre est larguée. Dans un dernier adieu, le LEDA, toutes voiles dehors met le cap vers le large. C'est pour des raisons évidentes de risque de quarantaine que le trois-mâts ne s'est pas aventuré plus avant.

A l'approche de la terre, les pêcheurs du ST-JOSEPH appréhendent d'être pris à nouveau pour des pirates. Le patron défait sa taillole et la noue en bout d'antenne. N'ayant pas de pavillon national, il espère ainsi que ce signal improvisé suffira à montrer leurs intentions pacifiques.

Chacun à un aviron, les quatre pêcheurs nagent de concert vers la terre. Heureusement, le dénouement est proche et l'accueil chaleureux.

Mahon est un grand port et le consul français accouru s'occupe immédiatement de leur hébergement puis de leur rapatriement. Le premier navire à destination de Marseille les prend à son bord et l'odyssée se termine par leur retour à La Ciotat le 17 mars 1861.

Le lendemain du retour des naufragés dans leur ville a lieu un pèlerinage solennel à la chapelle de N-D de la Garde en présence d'une foule imposante. Cet acte de foi est suivi, peu après, du dépôt de cet ex-voto en trois tableaux relatant leur aventure.

Ajoutons que le SAINT-JOSEPH resta à Minorque et qu'une souscription spontanée permit au patron Durbec de remplacer son mourre de pour perdu.

L'équipage formait une grande famille car le patron Joseph Durbec avait épousé Elisabeth Camoin soeur des deux matelots Pascal et Joseph Camoin. Seul le mousse Simon Mantel n'était pas parent.

Vingt sept ans après cette aventure, Joseph Camoin trouvera la mort dans le naufrage d'un autre bateau de pêche de La Ciotat, le SAINT-ANTOINE. Son corps ne sera jamais retrouvé.

## DOCUMENTS ANNEXES.

Pèlerinage des Naufragés du St-Joseph à N-D de la Garde. (Bulletin paroissial de La Ciotat - Année 1910 p. 70 à 72.

*C'est le 17 mars que le patron Durbec et ses compagnons d'infortune sont arrivés à La Ciotat. Pour la population si foncièrement religieuse, le premier besoin n'est pas de faire étalage des maux soufferts, des dangers éprouvés et vaincus, c'est plutôt de rendre grâce à Celui qui, leur ayant donné la force et le courage dans le combat, avait ensuite d'un seul mot apaisé la tempête et les avait sauvés de sa main puissante.*

*Aussi dès le lendemain, ils voulurent aller remercier le Seigneur et la divine Mère, patronne des marins, dans le sanctuaire qui lui est consacré. A 8 heures du matin, l'Eglise était entièrement pleine de fidèles ; le corps des pêcheurs, ayant à leur tête les prud'hommes en grand costume, ainsi que les naufragés, s'y étaient déjà rendus. C'est là que la foule se rangeant sous la croix paroissiale, partit processionnellement pour aller à la chapelle de Notre-Dame de la Garde, en traversant les rues principales de la ville. Le clergé tout entier avait voulu s'associer à cette cérémonie d'un caractère tout exceptionnel et l'autorité diocésaine y avait consenti de grand coeur en autorisant cette procession qui devait donner tant d'éclat à cet acte solennel d'action de grâces.*

*On peut dire que pas un habitant de La Ciotat n'est resté étranger à cette manifestation, tant les rangs de la procession étaient serrés et nombreux, l'affluence dans les rues considérable ; et ce n'était pas la curiosité qui attirait cette foule mais un sentiment de sympathie et un motif d'édification. On lisait visiblement cette double impression sur les traits de tous les assistants. Il était impossible de ne pas être ému en voyant rangés sur une même ligne, immédiatement après le clergé et devant la statue de St-Pierre, patron des pêcheurs, les hommes encore vêtus de leur costume de pêche et ceints de la corde de sauvetage, marcher pieds nus, les bras croisés sur leur poitrine, le front modestement incliné et dans l'attitude du plus profond recueillement, portant, sur leur figure et sur leurs vêtements, les traces évidentes de longs combats et de leurs cruelles souffrances. La femme du patron était au milieu d'eux, parce qu'elle aussi avait promis à Dieu de faire nu-pieds, au retour de son mari, ce pieux pèlerinage.*

*Après avoir gravi la haute colline qui domine la ville et au sommet de laquelle est bâtie la chapelle de Marie, chacun aurait voulu prendre place dans l'enceinte sacrée mais les limites trop resserrées de l'édifice n'ont pu contenir que la moindre partie de l'assistance. Les naufragés avaient pris place dans le sanctuaire et s'étaient agenouillés devant la statue de la Ste-Vierge qui était exposée sur l'autel.*

*Avant de commencer la messe, M.le Curé, dans une courte et touchante allocution, a rappelé aux fidèles l'objet de cette cérémonie.*

*Pendant la célébration de la messe l'un des naufragés a voulu lui-même chanter les litanies de la Ste-Vierge ; l'assistance alors, déjà profondément attendrie par le spectacle édifiant qu'elle avait sous les yeux et par les émouvants souvenirs qu'il remettait en mémoire n'a plus pu retenir ses larmes.*

*Après les litanies et quelques cantiques, on quitta le sanctuaire pour retourner, dans le même ordre et le même recueillement, à l'église paroissiale où la cérémonie s'est terminée par le chant d'une dernière antienne à la Vierge.*

**SOURCES:**

ARCHIVES DU MUSEE CIOTADEN :  
coupures de presse.

ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).

## 1862 - LES DEUX SOEURS.

N° d'inventaire : 2.  
 Dimensions : 59x46cm.  
 Dimensions hors-cadre : 72,5x59,5 cm.  
 Cadre : bois peint.  
 Sous-verre : oui.  
 Nature : gouache sur papier.  
 Signature : Joseph Bérenger.  
 Représentation religieuse : oui.

Texte : *Vue prise au-dehors de l'Ile Verte. Voeu de piété et de reconnaissance par le patron Claude Blanc et l'équipage du bateau de pêche Les deux soeurs de La Ciotat - le 12 décembre 1862.*

*Ce bateau armé par 5 hommes d'équipage avait quitté le rivage de la Garde et revenait au port fuyant le mauvais temps ; il fut contraint de dépasser l'Ile Verte et de faire route vers Bandol. Assailli par un violent coup de mer, le barquet fut précipité sur le bateau qui fut partagé en deux. En ce péril extrême, après s'être recommandé à la Ste-Vierge, l'équipage se sauva sur le barquet et parvint à atteindre le port de Bandol où fut unanimement résolu le voeu d'actions de grâce exprimé par le tableau ci-dessus.*

Une Vierge à l'Enfant figure dans le coin supérieur gauche. Elle n'est pas peinte mais découpée dans une image pieuse et collée. Une nuée peinte tout autour l'incorpore au tableau.

Cette oeuvre est d'une facture très naïve, presque maladroite mais cependant extrêmement précise quant aux détails représentés.

Sur une mer blanchie par l'écume se distingue l'avant d'une grande barque vide en train de sombrer. Derrière celle-ci, trois personnes sont aux avirons d'une embarcation plus petite et tentent de s'éloigner du lieu du naufrage pendant qu'un quatrième occupant aide un cinquième personnage à sauter à bord.

En arrière-plan, d'une technique presque surréaliste, se profile le massif des Crêtes de La Ciotat avec son sémaphore et la chapelle de la Garde. Sont très bien représentés également les rochers de la calanque de Figuerolles et l'Ile Verte. Ces différents sites sont mélangés avec la plus grande fantaisie, l'artiste a joué avec la topographie et la perspective.

Les détails sont intéressants. Sur l'Ile Verte, les restes de fortifications et la croix métallique érigée à son sommet sont bien notés. Les bras articulés du télégraphe surmontent le bâtiment du sémaphore. Quant à la chapelle elle-même, nous disposons-là d'une rare représentation antérieure à la construction du porche (1870).

La décoration de l'embarcation et de son barquet est très précieuse car on ne connaît pas d'image en couleurs de ce type de barque de pêche assez rare, qui n'existait qu'à Marseille et à La Ciotat.

D'autres détails sont savoureux comme la petite taille du patron (il mesurait 1,65 mètre) et les couvre-chefs des personnages : deux barrettes traditionnelles, deux bonnets

à pompon (souvenir de leur service dans la marine ?) et la coiffure du patron (sans doute un vieux chapeau du "dimanche").

#### L'EVENEMENT.

Cette fortune de mer est très bien décrite par le texte figurant au bas du tableau. Nous n'ajouterons que quelques commentaires.

Claude Blanc est l'un des rares pêcheurs ciotadens à posséder un tel type de barque de pêche, une issaugue ou eissaugue. Les issaugues tirent leur nom du filet qu'elles mettent en oeuvre. C'est une senne, semblable à un chalut que le bateau déploie en mer et que l'équipage posté à terre ramène à lui. Ce sont des embarcations d'une longueur de 9,50 à 10 mètres. Elles sont propulsées à l'aviron et nécessitent quatre à cinq bancs de nage. L'équipage de cinq hommes présents ce jour-là est donc un minimum.

Il existait peu d'exemplaires de ce type de bateau : Au port de La Ciotat en 1869, quatre eissaugues seulement étaient enregistrées. Une appartenait au patron Toche et chacune des trois autres à un membre de la famille Blanc, Xavier, Antoine et Claude.

Le barquet traîné en remorque est plus léger et donc plus pratique pour ramener le poisson au port.

Cette pêche à l'eissaugue se pratique donc contre la terre au Sud de La Ciotat, au pied de la falaise de la chapelle de Notre-Dame de la Garde.

Le mauvais temps s'est levé et le vent souffle d'Ouest, sûrement un coup de Mistral subit. Le patron décide de rentrer. Le rangement soigneux du filet à bord prend un certain temps ce qui explique que l'équipage soit pris de vitesse par la force croissante du vent. Par vent d'Ouest un fort ressac se fait sentir dans ces parages à cause des interférences de la houle contre la paroi rocheuse toute proche.

Immédiatement après l'accident, l'eissaugue brisée par le barquet est abandonnée et l'équipage, à bord de l'annexe improvisée canot de sauvetage, fait force de rames pour se diriger vers la baie de La Ciotat. Les pêcheurs longent la falaise jusqu'au Bec de l'Aigle. Là, la violence du vent générant des vagues déferlantes empêche le passage du chenal entre le Cap et l'île Verte. Tenter de retourner au port de La Ciotat par ce chemin est folie et l'île est contournée par le Sud. Une fois cette dernière dépassée, il devient nécessaire de prendre un cap vers le Nord-Ouest face au vent. Mais celui-ci est si violent qu'il est préférable de fuir tout droit, vers l'Est-Sud-Est. Les vagues venant par l'arrière et le vent les poussant favorisent leur fuite en avant, c'est-à-dire en direction de Bandol. Le site de ce dernier port étant abrité du Mistral, l'atterrissage n'a pas dû offrir de difficultés.

Une fois à terre, les cinq hommes ont estimé qu'ils "revenaient de loin" puisque c'est là que fut décidé le voeu collectif concrétisé par cet ex-voto.

#### LE DONATEUR.

Claude Valentin Blanc est né à La Ciotat le 12 février 1806. Il est fils de Jean Michel Blanc et de Claire Toche. Outre sa taille mentionnée plus haut, nous savons qu'il avait les cheveux châtain et les yeux gris.

En 1830, il se marie avec Madeleine Tournier qui lui donnera deux fils et trois filles.

Devenu veuf, il se remarie avec Emilie Reboul.

En tant qu'inscrit maritime il est nommé matelot de 3ème classe en 1838. Le 21 mars 1857, il est porté aux "hors de service" par décision ministérielle, car il a atteint sa cinquantième année et n'est plus soumis au service sur les navires de l'Etat.

Il meurt à La Ciotat en 1889 à l'âge de 83 ans.

Ses deux frères, Honoré Blanc et Blaise Blanc, étaient capitaines. Le navire sur lequel ils ont le plus navigué a fait l'objet d'un autre ex-voto déposé sur les murs de la chapelle de N-D de la Garde : c'est L'EGYPTIEN.

Fait courant à l'époque, Claude Blanc ne savait pas écrire comme le mentionne un document administratif : *ayant déclaré ne savoir signer, a fait sa marque (une croix) en notre présence..*

Il a possédé avec son père Jean Michel, au moins deux bateaux de pêche jusqu'à son naufrage : l'eissaugue LES DEUX SOEURS et LA MARIA pour la petite pêche. Cette dernière embarcation était peut-être un mourre-de-pouar car à cette époque, c'était le type de bateau quasi exclusif pour la pêche dans ce port. Pendant un mois, du 16 juin au 15 juillet 1853 il a été patron d'un autre bateau de pêche, le ST-HONORE, toujours de La Ciotat. Blaise Blanc, capitaine de L'EGYPTIEN, a également participé à des campagnes de pêche sur LES DEUX SOEURS et LA MARIA.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

EXTRAIT DU MATRICULE DE CLAUDE BLANC. (Service Historique de la Marine - Toulon : matricule des officiers-mariniers et matelots 14 P 139)

*Le 11 février (1853) embarqué patron du bateau La Maria, petite pêche, n° 9.  
Le 18 août, débarqué à La Ciotat, désarmement n°9.*

*Le 19 août (1853) embarqué à La Ciotat patron du bateau Les Deux Soeurs, petite pêche, n° 134. Le 23 janvier, débarqué à La Ciotat.*

*Le 24 janvier 1854, embarqué à La Ciotat, patron du bateau La Maria, petite pêche, n° 9. Le 14 février, débarqué à La Ciotat, désarmement n°9.*

*Le 15 février 1854 embarqué à La Ciotat patron du bateau La Maria, petite pêche, n° 9. Le 18 février, débarqué à La Ciotat.*

*Le 22 février 1854, embarqué patron du bateau La Maria, petite pêche, rôle n° 9. Le 24 octobre 1854, débarqué à La Ciotat.*

*Le 25 octobre 1854 embarqué à La Ciotat, patron du bateau Les Deux Soeurs, petite pêche, n° 140. Le 9 mai 1855, débarqué à La Ciotat.*

*Le 10 mai 1855, embarqué à La Ciotat, patron du bateau La Maria, rôle n°48. Le 22 juillet 1855, débarqué à La Ciotat.*

*Le 23 juillet 1855 embarqué à La Ciotat, patron du bateau de pêche Les Deux Soeurs, rôle n°140. Le 24 octobre 1855, débarqué à La Ciotat.*

*Le 25 octobre 1855, embarqué à La Ciotat patron du bateau Les Deux Soeurs, petite pêche, n°126. Le 24 octobre 1856, débarqué à La Ciotat, désarmement n°157.*

*Le 25 octobre 1856, embarqué à La Ciotat, patron du bateau de pêche Les Deux Soeurs, rôle n°170.*

**SOURCES:**

**ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :**  
Archives de la Douane: II P 6bis n°330.

**SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE - TOULON :**  
Matricule des officiers-mariniers et matelots  
14 P 139.

**ARCHIVES COMMUNALES DE LA CIOTAT :**  
Archives de l'Etat-Civil.

**ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).**

## 1865 - LE SAINT-ESPRIT.

N° d'inventaire : 7.

Dimensions : 50x47cm.

Dimensions hors-cadre : 57x43,5 cm.

Cadre : bois mouluré doré.

Sous-verre : non.

Nature : aquarelle.

Signature : Etienne Ardisson.

Représentation religieuse : oui.

Texte : *(Exvoto) Le St Esprit patron Coste François assailli par un furieux coup de vent et une forte lame qui le chavira le 20 avril à 6h du matin 1865. (Par Etienne Ardisson)*

L'auteur du tableau a peint N-D de la Garde posée sur un nuage dans le coin supérieur gauche. Couronnée par un nimbe doré, elle lève la main droite en signe de protection.

Le texte est peint dans un bandeau noir à la base de la scène.

Une barque de pêche, un mourre-de-pouar de La Ciotat, LE SAINT-ESPRIT, immatriculé LC 94, est sur le point d'être submergé par un grosse déferlante arrivant par bâbord. Le navire subit depuis un certain temps la violence du coup de vent car le foc de tempête, le "manjo-vent" à la surface réduite, est hissé. L'antenne est brisée à hauteur du mât.

Trois marins sont visibles à bord. Deux sont à l'arrière, coiffés de la barrette traditionnelle des pêcheurs méditerranéens et le troisième en avant du mât, portant un curieux chapeau rond. Ils lèvent les bras, impuissants devant la catastrophe imminente. François Coste est certainement le barreur en poste à l'arrière tribord, il tient la courte barre de sa main gauche.

Nous ne savons pas quel rôle joue ou jouera le second mourre-de-pouar visible à droite du premier et suivant la même route. Navigue-t-il de conserve avec LE SAINT-ESPRIT ou bien se porte-t-il à son secours ?

Les détails, semblables en cela aux autres oeuvres d'Etienne Ardisson, sont remarquables de précision : macarons des fargues, matafians de la voile de mestre (garcettes de la grand'voile), cabillot du point de drisse du foc, palan de "devant" et "orso-poupo" double. "L'orso-poupo" est le palan qui rabat l'antenne vers le banc du mât et à La Ciotat ce dernier était double (ce qui facilitait les réglages de la voilure).

François Grégoire Coste est né à La Ciotat, le 11 mai 1831. Il était le fils de François Antoine Coste et de Françoise Bouillon. Il s'est marié le 25 avril 1858 avec Marie Ganteaume qui lui a donné trois enfants. François Coste est décédé à La Ciotat le 9 août 1901.

**SOURCES:**

**ARCHIVES COMMUNALES DE LA CIOTAT :**  
Archives de l'Etat-Civil.

**ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).**

## Octobre 1878 - NOTRE-DAME DE LA GARDE.

N° d'inventaire : 15.

Dimensions : 50x36cm.

Dimensions hors-cadre : 57,5x43,5 cm.

Cadre : bois mouluré à filet doré (restauré en 1990).

Sous-verre : oui.

Nature : aquarelle.

Signature : Etienne Ardisson.

Représentation religieuse : non.

Texte : *Ex voto des frères Augustin et Etienne Pascal assailli par un fort coup de vent d'est et une forte lame le 18 octobre à 11 heures du matin venant de la pêche au merlan - 1878.*

Le tableau représente un mourre-de-pouar, barque de pêche typique de La Ciotat à cette époque (immatriculation LC 292). La coque est noire, ce qui est alors courant (beaucoup d'embarcations sont goudronnées). Des moustaches blanches que l'on devine et la préceinte rouge apportent un élément décoratif.

La voile de "mestre", la grand-voile des bateaux latins, a été arrachée par la violence du vent. Ses lambeaux flottent furieusement. L'antenne a été amenée par l'équipage par mesure de sécurité (le centre de gravité est abaissé et la stabilité augmentée). A l'avant, le petit foc de tempête a été hissé. Son point d'amure faisant le tour de l'éperon est très bien représenté.

Le ciel est couvert de nuages sombres qui roulent sur l'horizon. A gauche du tableau est peint le phare de la Cassidaigne à quelques milles dans le Sud-Ouest du Bec de l'Aigle. Les vagues déferlent et sont ourlées d'écume. L'une d'elles surmonte la barque par tribord et éclate sur son flanc. Le "suspense" dégagé par la scène nous laisse deviner la suite : chavirage ou bateau empli d'eau.

La présence de l'ex-voto nous rassure : la fin a été heureuse car les pêcheurs ont pu les apporter à la chapelle !

Parmi les détails figurés par le peintre Etienne Ardisson, nous relevons le détail du gréement finement représenté et surtout la position du patron à la barre, debout, enfoncé dans son trou d'homme, le "trachaou". Cet emplacement est exigü par sécurité. Il est impossible d'être jeté à la mer par les mouvements brutaux du bateau. En contrepartie, la courte barre se tient sous le bras. Ardisson a bien noté cette position.

Les trois marins que l'on aperçoit à bord sont coiffés du bonnet à pompon de la marine d'Etat, sans doute un souvenir de leur passage à Toulon.

### AUGUSTIN ET ETIENNE PASCAL.

Augustin Victor Pascal est né à La Ciotat le 6 avril 1850. Il a donc 28 ans au moment de ce dramatique incident. En 1881, le 27 avril, il épouse Marie Madeleine Coste. Son frère Etienne s'est marié également la même année.

Nous n'avons pas d'autres renseignements sur Augustin Pascal.  
Pour Etienne Pascal, nous vous renvoyons à l'ex-voto suivant qu'il a offert un  
mois plus tard.

**SOURCES:**

**ARCHIVES COMMUNALES DE LA CIOTAT :**  
Archives de l'Etat-Civil.

**ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).**

## Novembre 1878 - LA BELLE ETOILE.

N° d'inventaire : 14.

Dimensions : 48x38,27cm.

Dimensions hors-cadre : 57,5x43,5 cm.

Cadre : bois mouluré noir (restauré en 1990).

Sous-verre : oui.

Nature : aquarelle.

Signature : Etienne Ardisson.

Représentation religieuse : oui.

Texte : *X voto (sic) du patron Etienne Pascal assailli par un coup de vent du N.O. le 2 novembre 1878 à 10 heures du matin venant de la pêche au merlant (sic).*

Une image pieuse découpée représentant la Vierge à l'Enfant est collée dans le coin supérieur gauche. Elle est entourée par une nuée peinte qui l'intègre dans l'ensemble du tableau.

Le texte est peint dans un bandeau noir à la base de la scène.

Un mois avant cet événement, Etienne Pascal s'est trouvé en difficulté avec son frère Augustin sur un autre bateau de pêche similaire, N-D DE LA GARDE. Rescapés tous les deux, ils ont offert à leur sainte patronne un premier ex-voto (voir l'ex-voto précédent).

Le tableau représente un mourre-de-pouar, LA BELLE ETOILE (immatriculation LC 259), belle barque à la coque noire rehaussée d'un liston rouge.

L'antenne et la grand-voile ont été arrachées par les rafales de mistral (le vent de Nord-Ouest), la drisse flotte en tête de mât. L'embarcation navigue sous son seul foc.

La BELLE ETOILE est plein Sud au large de l'île verte qui se profile sur la gauche de l'aquarelle.

Comme sur les autres oeuvres marines d'Etienne Ardisson conservées dans la chapelle de N-D de la Garde, les détails sont fidèlement reproduits : colimaçon rouge au-dessus de l'éperon, "étoile de Marie" à l'avant des fargues, calcet en tête de mât, point d'amure de foc, surprenant par son mode de fixation.

"L'étoile de Marie", généralement à 5 branches est représentée ici à 6 branches. Notons une particularité : le nom porté à l'arrière du bateau est LA BELLE ETOILLE avec deux "LL". Ardisson prend bien des libertés avec l'orthographe dans ses légendes mais dans ce cas précis il semblerait que ce soit le patron qui ait pris quelque licence avec la langue française en le peignant sur la coque de son bateau.

### ETIENNE PASCAL.

Etienne Désiré Pascal, patron-pêcheur est né à La Ciotat le 15 février 1843. Il est fils de Jean-Louis Antoine Pascal et de Marie-Victoire Blanc. Il s'est marié à La Ciotat le 19 novembre 1881 avec Antoinette Joséphine Chausson, pailleuse, née à La Ciotat le 10 juillet 1858.

Neuf ans après ces péripéties, Etienne Pascal a participé au sauvetage de deux embarcations de plaisance dans la rade de La Ciotat en compagnie de six autres pêcheurs.

*SAUVETAGE DE BARQUE EN DETRESSE* (Bulletin Démocratique des Bouches du Rhône n°108 du 27 août 1887).

*Dimanche dernier, six ouvriers dont quatre maçons, occupés en ce moment aux chantiers de construction de la gare Ciotat-Ville s'étaient rendus, sur deux bateaux, L'AURORE et une chaloupe d'issaugue, à l'île Verte pour s'y livrer aux douceurs de la pêche. La mer ne présageait rien de bon et un de nos vieux pêcheurs, qui assistait au départ de l'imprudente caravane, lui manifestait ses craintes sur le temps qui, d'après lui, deviendrait beaucoup plus mauvais. Ses prévisions ne sont que trop tôt devenues réalités.*

*Vers 9 heures du matin, en effet, nos amateurs, probablement inquiets de voir le vent augmenter de violence, voulurent regagner la terre. Ils ne furent pas plus tôt en pleine mer qu'elle devint furieuse. Les rafales de mistral poussaient les deux embarcations vers un point opposé à leur but. La lutte des malheureux naufragés contre les éléments déchaînés durait depuis une heure et demie environ, lorsque le gardien de nuit des ateliers des Messageries Maritimes, Durbec, apercevant, de la jetée, ces deux embarcations s'en allant à la dérive, accourut à la prud'homie, où il savait tous les pêcheurs réunis.*

*Ces derniers venaient justement de terminer leur séance hebdomadaire. Mis au courant par le gardien, sept d'entre eux, MM. Joseph Pascal, Etienne Pascal, Joseph Bray, Rémy Ventre, Joseph Patriconi et Gaspard Gourrand, montèrent dans la MARIE-ELISABETH et, n'écoutant que leur courage, mirent hardiment le cap sur les deux bateaux en détresse. Ils parvinrent, non sans avoir couru quelque danger, à les accoster vers midi.*

*Il était temps, les nombreux coups de mer essuyés par ces malheureux auraient fini par emplir leurs barques, sans le dévouement de ces hardis sauveteurs, à qui l'on ne saurait trop décerner d'éloges. Ils doivent, du reste, être récompensés. Après avoir pris les naufragés à bord de la MARIE-ELISABETH, l'équipage de ce bateau est parvenu à arracher à la tempête, L'AURORE et la chaloupe qui l'accompagnait. Tous ont fait ensuite voile pour Les Lecques.*

*Vers 7 heures du soir, la foule se portait sur les quais pour voir arriver, d'une part les naufragés qu'un char a conduit des Lecques à La Ciotat et, d'autre part, LA MARIE-ELISABETH montée par les courageux citoyens à qui revient tout l'honneur de ce périlleux sauvetage.*

#### SOURCES:

ARCHIVES COMMUNALES DE LA CIOTAT :

Archives de l'Etat-Civil.

ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).

ARCHIVES DU MUSEE CIOTADEN.

## 1888 - LE SAINT-ANTOINE.

N° d'inventaire : 23.  
 Dimensions : 38x42cm.  
 Dimensions hors-cadre : ?  
 Cadre : détruit.  
 Sous-verre : oui.  
 Nature : lettres manuscrites collées sur carton.  
 Signature : non.  
 Représentation religieuse : non.  
 Texte : Voir les lettres transcrites ci-dessous.

C'est un ex-voto en très mauvais état dont le cadre vermoulu est tombé en poussière. Il mesurait 38x42 centimètres. Il est composé d'un carton fort sur lequel sont collées quatre lettres manuscrites. L'ensemble était présenté sous verre.

Cet ex-voto très simple traduit un drame de la mer qui s'est déroulé à La Ciotat dans la nuit du 15 au 16 mai 1888. Une barque de pêche de ce port, le SAINT-ANTOINE, probablement un mourre-de-pouar appartenant au patron Toussaint Blanc, sort dans l'après-midi du 15 pour pêcher du côté de la Cassidaigne. L'équipage est composé de quatre hommes :

Pascal Camoin, 60 ans, Auguste Bérenger, 30 ans, André Michel, 24 ans et Isidore Marius Blanc, 13 ans, le mousse. Le patron Toussaint Blanc n'a pas embarqué.

En fin d'après midi une violente tempête d'Est se lève, l'embarcation ne rentre pas. Des recherches de proximité sont tentées vainement. Au petit matin, un navire de commerce aperçoit l'embarcation désemparée. Un seul survivant est aperçu. Malgré un canot mis à la mer il est impossible de le secourir. L'embarcation à la dérive avec deux cadavres à bord sera retrouvée au large de la calanque de Callelongue au Sud de Marseille.

### L'EX-VOTO.

La lettre N°1 collée au recto est devenue illisible, l'encre s'étant effacée. L'étude du document aux rayons ultra-violet n'a rien donné.

En dessous de la lettre N°1 est collée la lettre N°4 dont voici le texte (nous en respectons l'orthographe) :

*Sainte Marie qui tes la plus puissante de toutes les vierges, nous vous supplions au nom des familles affligées et de tous les pêcheurs de La Ciotat de prier le très miséricordieux afin que les quatre Martyrs du malheureux bateau le Saint-Antoine soient placés dans le ciel parmi les bienheureux et qu'il daigne donner leur nom à quatre étoiles brillantes du firmament pour servir de boussole aux navigateurs et vous (...) de pilote pour qu'ils puissent venir heureusement dans le port après les avoir préservés de la tempête ; et les marins de La Ciotat appelleront ces quatre étoiles la constellation des Naufragés.*

*Pascale - Bérangère - Michel-Archange - Marie-Blanche.*

*La Ciotat le 16 mai 1888, 4h du matin.*

Au verso se trouve en haut la lettre N°2. Nous en respectons l'orthographe. Certains mots ont disparu à cause des injures du temps :

*Pauvre matelot ! que dans les nuits orag(euses par) un fort coup de vent, éclate avec furie sur ton navire !*

*Là, malgré l'obscurité de la nuit qui rend cette position plus affreuse encore, malgré le vent impétueux, la pluie torrentielle, les tonnerres et les éclairs qui t'éblouissent, tu ne fait point preuve d'impéritie ni de pusillanimité ; tu grimpes comme un vieux singe de mer ( ) tu es dans la mâture, tu emploies tous les moyens possibles afin de te rendre maître de ces voiles en lambeaux que les griffes furieuses du Démon des Tempêtes viennent t'arracher des mains et des dents et font voler en éclat !*

*Pauvre matelot ! que ton existence est amère ! tu (es) exténué, (fa)tigué, transi du froid par la pluie glaciale qui te tombe sur le dos ! Tes entrailles sont perforées par l'aiguillon de la faim ! Ta malheureuse situation n'arrive pas jusqu'à ce ( ) de ton impitoyable commandant qu(i) dans cette nuit terrible te refuse un morceau de biscuit et un boujaron d'eau de vie pour atténuer tes souffrances et ranimer tes forces prêtes à s'éteindre ; sous l'incompréhensible prétexte que les limites du règlement et la loi le lui défendent.*

*(L)'hypocrite et barbare, non et mille fois non, la loi te défens pas d'être humain vis à vis les ( ) serviteurs que le gouvernement t'a confiés en les plaçant sous tes ordres et qui t'obéissent respectueusement à tout ce que tu leur commande, non certes la loi te défens pas de leur faire du bien avec les vivres qui leur appartiennent car les économies résultant des retranchements injustes que tu leur a (fait) tous les jours, une petite parcelle est suffisante pour leur rendre les forces qui les abandonnent. Mais hélas, cherchez l'humanité et la justice dans un coeur d'acier tel que le tien : c'est chercher la lumière dans l'épaisseur des ténèbres ; car la férocité, le mépris des lois et l'oubli de toutes les convenances sont les armes favorites que tu emploies constamment contre les victimes de ton despotisme.*

*Pauvre matelot ! mais serait-il vrai juste ciel ? que les (feux) de l'enfer, châtiment éternel des réprouvés s'ouvrirent pour recevoir ces Martyrs maritimes ? Non, seigneur, dans votre dévouement formidable vous serez équitable et miséricordieux. ( ) vous jetterez une regard favorable sur les pauvres âmes que la fureur de la tempête ont précipité çà et là dans les aspérités du ( ) Mer entre autres celles du malheureux bateau , le St-Antoine.*

*( ) Seigneur, puisque vous avez à Ma(rie)-Magdeleine toutes les iniquités et qui avez exaucés ( ), vous aurez pitié de cette famille du Martyrologue ; de ces vieux singes de mer ; dont leur passage en ce Mon(de pé)risable n'a été qu'une longue série de misères et d'insanités, qui ont bravé des dangers de toutes natures en ex(plo)rant des terres inconnues dans d'Océans obscurs et glacial pour l'honneur et défense de la France.*

*Vous récompenserez et punirez Seigneur selon les mérites de chaque mortel ; pour les réprouvés, vous ( ) inflexible, vous leur donnerez le châtiment de l'abyme ! et votre gloire céleste à tous les justes et bien digne de votre estime.*

Toujours au verso et en-dessous du document précédent est collée la lettre N°3 :

*Ah ! si jamais je m'embarque, qu'on me traîne de force tandis qu'à ma baraque j'aurais toujours cinq sous. Sur ces pauvres navires il ne fait pas bon vivre ci bien qu'au cabaret ; mais quand je serais à terre ( ) je saurais me dédommager. Nous coucherons sur la toile comme des ( ), et dessous déshabiller çà nous est défendu !*

*( no)us reposons quatre heures dans cette triste demeure sans linge et sans draps, nous en serions bien aise, sans les ( ), punaises, les pusses et les rats ( )...*

A la base de ce document, quatre petites étoiles découpées dans du métal argenté sont collées. Elles correspondent évidemment aux "quatre étoiles de la constellation des Naufragés", mots par lesquels se termine la lettre N°4. Cette dernière lettre est la seule prière parvenue jusqu'à nous.

Les lettres N°2 et 3 sont assez surprenantes à la lecture. Elles sont le catalogue de toutes les souffrances et les misères d'une vie de marin. Toutes ces doléances se rapportent à la vie d'un marin au service de l'État.

Ces lettres constituent le seul témoignage tangible offert à Notre-Dame de la Garde au sujet de ce drame. Des quatre pêcheurs de la localité qui étaient à bord, seuls deux corps furent retrouvés dans les jours suivants.

Cet ex-voto demande implicitement au Seigneur par l'intercession de sa Ste-Mère, une place dans le Paradis pour les quatre malheureux pêcheurs. Il ne s'agit donc pas ici d'un ex-voto de remerciement pour une grâce reçue. Cet objet est lui-même une prière. Les lettres jointes constituent une plaidoirie maladroite certes, mais sincère. Elles y figurent pour appuyer la démarche des demandants qui espèrent en une justice divine semblable au modèle d'une justice humaine.

#### L'ÉVÉNEMENT.

Les journaux locaux se sont largement emparés de l'événement. Suivons la chronologie de ce drame à travers les coupures de presse de l'époque.

#### *QUATRE PECHEURS DISPARUS*

*On nous télégraphie de La Ciotat :*

*Le bateau de pêche, le St-Antoine de 6 mètres de longueur, appartenant au patron pêcheur M.Blanc Toussaint, monté par les sieurs Michel, Camoin, Bérenger et un jeune mousse, le nommé Blanc Isidore, âgé de 13 ans, est parti pour la pêche mardi après-midi\*, vers les 4 heures, du port de La Ciotat, où il n'est pas encore rentré. On est très inquiet sur son sort.*

*Une barque montée par quatre hommes dévoués a exploré les environs vainement tout l'après-midi.*

*Une des quatre personnes qui sont à bord du St-Antoine, le sieur Camoin, a déjà été, il y a plus de vingt ans, conduite jusqu'à Mahon dans pareille circonstance, c'est-à-dire poussé par la tempête sur une barque en détresse\*\*.*

#### *LE NAUFRAGE DU SAINT-ANTOINE.*

*On nous télégraphie de La Ciotat :*

*Parti de Marseille le 14 mai, à destination d'Ajaccio, le brick-goélette Tulli-Antoine, se trouvait, le 16, à 6 heures du matin, à cinq milles dans le Sud du Bec de l'Aigle,*

---

\* Le 15 mai 1888.

\*\* Voir le triple ex-voto du St-Joseph de 1861.

*lorsque le capitaine aperçut au vent, à 500 mètres environ, un bateau de pêche rempli d'eau avec un homme demandant du secours.*

*Malgré une mer complètement démontée, le capitaine fit force de voiles dans le but d'accoster l'embarcation. Il en passa à peu près à vingt mètres et jeta une bouée de sauvetage, criant à l'homme de se mettre à la mer pour la prendre.*

*Le malheureux répondit en patois qu'il ne pouvait pas, étant engagé. Malgré la grosse mer, le capitaine parvint à mettre à l'eau son embarcation montée par quatre hommes. Les prodigieux efforts que firent ces hommes pour atteindre la barque en détresse ont été inutiles. Le tempête les obligea à retourner à leur bord, et c'est avec une peine inouïe qu'ils parvinrent à atteindre le Tulli-Antoine. A 7 heures du matin, le paquebot L'Alphée des Messageries Maritimes sortait du port de La Ciotat.*

*Le capitaine du brick-goélette mit son drapeau en berne. Il faut croire que le commandant de l'Alphée n'a point remarqué ce signal d'alarme puisqu'il ne s'est pas dérangé de sa route. A 7 heures 20, le capitaine du Tulli-Antoine perdait complètement de vue le bateau en détresse.*

*Hier matin, jeudi, après le départ de La Ciotat, de quatre bateaux de pêche sortis du port dans l'intention de se livrer à des recherches minutieuses sur la côte. M.le Commissaire de l'inscription maritime, a reçu de Marseille, le télégramme suivant :*

*"Saint-Antoine, remorqué par deux bateaux, est rentré ce matin à Callelongue avec deux cadavres à bord."*

*Il est donc probable que l'homme aperçu par le Tulli Antoine, ne devait pas être seul sur le malheureux bateau en détresse. Ce sinistre a jeté la consternation dans notre paisible population.*

*D'autre part, nous avons recueilli, hier, à Marseille même, des renseignements qui ne laissent plus aucun doute sur le sort de l'équipage du Saint-Antoine.*

#### *LA DECOUVERTE DU BATEAU.*

*Hier matin, à 6 heures, deux pêcheurs de Mazargues, les hommes Brème Marius et Brun Louis, s'apprêtaient à prendre la mer, lorsqu'ils aperçurent au large, en vue du cap Croisette, une barque de pêcheurs, paraissant nager entre deux eaux. Ils devinèrent aussitôt un sinistre et cela, d'autant que de l'intérieur n'apparaissait aucune tête humaine.*

*Nos deux braves marins, oubliant pour l'instant leur intérêt, armèrent leur bateau et se dirigèrent vers l'embarcation en détresse.*

*Un spectacle effrayant leur était réservé.*

*Deux cadavres, attachés, l'un à l'avant, l'autre à l'arrière du bateau étaient à la remorque.*

*Brème et Brun amarrèrent alors le bateau au leur et le remorquèrent à Callelongue.*

*Ce n'est que par hypothèse que l'on peut s'expliquer la position des deux cadavres flottant sur l'eau et retenus au bateau par un cordage qui les pressait à la ceinture. Sur quatre hommes composant l'équipage du Saint-Antoine, ainsi qu'il appert du rôle du bord retrouvé dans un caisson, deux cadavres seulement sont repêchés. Qu'étaient advenus leurs infortunés compagnons ? Aucun, malheureusement n'a survécu à l'effroyable sinistre, et si leur mort ne laisse, hélas ! aucun ... (la coupure de presse est incomplète).*

Le Sémaphore de Marseille du 18 mai.

*...Jeudi matin, des pêcheurs rencontraient près du cap Croisette une barque abandonnée dans laquelle gisaient deux cadavres. C'était le Saint-Antoine et les nommés Blanc et Camoin.*

*Cette triste nouvelle était peu après connue sur tout le littoral depuis le cap Croisette jusqu'à Toulon, alors qu'elle ne l'a été officiellement à Marseille que tard dans la soirée.*

*Les deux cadavres ont été transportés de la calanque de Callelongue à Marseille où ils ont été recueillis par des amis.*

Le Sémaphore de Marseille du 19 mai.

*Les cadavres ont été reconnus, ce sont ceux de Bérenger et du jeune mousse Blanc. A l'heure où paraîtront ces lignes, ils auront sans doute été transportés à La Ciotat où les ( ) à qui nous offrons nos sincères condoléances, leur feront jusqu'au champ de repos, une suite émue et recueillie.*

*Au moment où nous mettons sous presse, on nous apprend que les corps de Bérenger et Blanc seront amenés à la chapelle des Pénitents d'où partira le cortège. Les funérailles auront lieu ce soir à 6 heures (19 mai).*

Coupure de presse (pas de mention d'origine).

*Les familles intéressées en furent aussitôt avisées et deux personnes arrivaient dans la journée pour reconnaître leurs malheureux parents. C'est ainsi que l'identité des deux cadavres a pu être établie. L'un, c'est le mousse du bord, le jeune Blanc Isidore, âgé de 14 ans; il a été reconnu par son oncle, Espanet Victor.*

*Un détail navrant, et bien fait pour fortifier la théorie des fatalistes : le jeune Isidore avait toujours montré une certaine répugnance pour l'état de marin et c'était la première sortie qu'il faisait. Le pauvre jeune homme semblait avoir le pressentiment de sa triste destinée.*

*L'autre cadavre est celui de Bérenger Auguste, âgé de 30 ans, marié et père de famille ; celui-ci a été reconnu par son beau-frère, le sieur Falcant\*. Il serait difficile de dépeindre la douleur des deux hommes en reconnaissant leurs parents dont le visage tuméfié, écorché par le heurt contre les flancs du bateau éveillait encore mieux l'idée de leur affreuse agonie.*

*M.Vidal, commissaire de police du quartier de Mazargues, se trouvait sur les lieux avec M.le docteur Grimaud pour l'accomplissement des formalités légales. D'après M.le docteur Grimaud, la mort des deux hommes remontait à environ 30 heures. Ces formalités remplies, M.Vidal a fait transporter les deux cadavres à la morgue.*

*Les deux autres pêcheurs, non retrouvés, sont, nous l'avons dit, les nommés Camoin âgé d'environ 60 ans et Michel André, âgé de 24 ans.*

*De telles morts sont bien faites pour inspirer toutes les compassions et nous comprenons la grande émotion ressentie par cette brave population de La Ciotat où*

---

\* Dans une autre coupure de presse il est écrit Falcot.

*l'industrie de la pêche constitue l'une des principales ressources. Les victimes appartenaient toutes à des vieilles familles de cette localité et jouissaient de l'estime générale.*

Le Sémaphore de Marseille du 26 mai.  
*LE NAUFRAGE DU SAINT-ANTOINE.  
 INHUMATION DES VICTIMES.*

*Les corps de Bérenger et du jeune mousse Blanc, les deux victimes du naufrage du Saint-Antoine, dont on n'a pu encore retrouvé les deux autres, sont arrivés à La Ciotat dans la nuit de vendredi à samedi, vers 5 heures du matin.*

*Dès 4 heures, la veuve Bérenger, en proie à une espèce d'hallucination qui la rendait inconsciente dans la plupart de ses mouvements, se promenait aux abords de la chapelle Notre-Dame de Grâce, attendant son malheureux mari, qu'elle savait devoir y être transporté. Son désespoir était navrant et il a fallu toute l'insistance des quelques personnes qui se trouvaient là pour obtenir de lui faire regagner son domicile.*

*Samedi dernier, vers 5 heures du soir, la foule envahissait peu à peu les rues aboutissant à la rue Ganteaume où le cortège funèbre devait passer. De minute en minute, les groupes se dirigeaient lentement vers la chapelle où, dans leur froide bière, les dépouilles mortelles de Blanc et Bérenger attendaient.*

*Par une singulière et lugubre coïncidence, les cercueils sont déposés sous les voûtes de l'antique bâtiment au pied d'un tableau représentant un drame de la mer. Dans une barque remontant la crête des vagues d'une mer en furie, trois personnes entourent avec sollicitude le corps inanimé d'un malheureux naufragé sans doute qu'ils essaient de rappeler à la vie.*

*A 6 heures le cortège se forme. C'est d'abord la corporation des pêcheurs, puis la musique, l'Harmonie précédant un poêle dont les cordons sont tenus par MM. Fabre, maire, Vinson, commissaire de l'inscription maritime, Arnaud, président du conseil de fabrique, Henry, ancien syndic des gens de mer, Brès, prud'homme, et Toche, patron pêcheur. Puis viennent les cercueils portés par des pêcheurs et des délégations d'ouvriers des ateliers des Messageries Maritimes et disparaissant presque sous les couronnes de fleurs de la famille. D'autres couronnes sont portées par des jeunes gens et portent l'inscription : "Offertes par les habitants de La Ciotat". Les religieuses trinitaires et les orphelines de l'hospice assistent au cortège qui, sur tout son parcours, rencontre la foule vivement émue et dans les rangs serrés de laquelle un grand nombre d'yeux se remplissent de larmes.*

*Toute la ville est sur pied. La foule se porte en masse au cimetière, où sur les bords de la fosse, M. Olivier, propriétaire du café d'Europe, prononce quelques paroles émues et bien senties.*

Coupure de presse (pas de mention d'origine).  
*LES NAUFRAGES DE LA CIOTAT.  
 OBSEQUES DES DEUX VICTIMES.*

*On nous télégraphie de La Ciotat, 19 mai : Les corps des malheureux Bérenger et du jeune Marius Blanc, naufragés du Saint-Antoine, sont arrivés ce matin, à 5 heures à La Ciotat ; ils ont été déposés à la chapelle de la Vierge-de-Grâce où les parents et les amis attendaient l'arrivée du funèbre cortège.*

*Vers les 4 heures du matin, alors que la douleur et l'angoisse plongeait dans le recueillement ce groupe silencieux, la veuve de Bérenger fit son entrée dans la chapelle ; son aspect étrange auquel prêtait encore la fixité de son regard produisit une vive impression sur les personnes présentes.*

*Après avoir regardé curieusement les deux brancards encore vides, elle s'assit silencieusement, sans dire un mot, ni verser une larme car ses yeux sont taris.*

*La perte terrible qui frappe cette malheureuse femme l'a plongée dans une sorte de prostration navrante. L'arrivée des corps, cependant, pouvant se produire d'un instant à l'autre et dans le but de lui épargner une trop grande émotion, on a voulu l'éloigner. Ce n'est toutefois qu'avec beaucoup de ménagements qu'on y est parvenu.*

*A l'arrivée du corps, M.Bagnault, commissaire de police, a procédé aux formalités judiciaires et la chapelle a été fermée jusqu'au moment des obsèques fixées ce soir à 6 heures.*

*Pendant toute la journée, des souscriptions ont été faites en ville et aux ateliers en faveur de la veuve Bérenger et des achats de couronnes.*

...

*Le premier cercueil est littéralement couvert de couronnes, c'est celui du mousse Blanc (Marius), il est porté par des jeunes gens, puis viennent les membres de sa famille ; celui de Bérenger est également couvert de couronnes, il est porté par des pêcheurs et suivi de ses parents, entourés des soeurs trinitaires et d'une foule nombreuse qui a suivi les cercueils jusqu'au cimetière.*

Le Sémaphore de Marseille du 9 juin.

*Nous nous empressons de publier la lettre suivante que nous fait parvenir l'infortuné propriétaire du Saint-Antoine :*

*"Monsieur le Rédacteur,*

*Je viens vous prier de vouloir bien par l'intermédiaire du Bulletin, adresser tous mes remerciements à toutes les personnes qui ont assisté aux funérailles des victimes du naufrage du bateau pêcheur le St-Antoine parmi lesquelles j'ai eu la douleur de compter mon fils et mes braves matelots Camoin, Bérenger et Michel.*

*Je transmets l'expression de ma reconnaissance à M.Fabre, ex-maire de La Ciotat, à M.Vinson, commissaire de l'inscription maritime, à M.Bagnaud, commissaire de police, à Messieurs les prud'hommes et membres du corps de pêche, à la Douane, à Messieurs les musiciens du Cercle l'Harmonie, au personnel dirigeant et ouvrier des Messageries Maritimes, ainsi qu'à tous les habitants de La Ciotat qui, dans cette douloureuse circonstance, ne m'ont pas marchandé les marques de la plus vive sympathie.*

*Dans l'espoir que vous voudrez bien satisfaire à ma demande, je vous prie de recevoir, Monsieur le rédacteur, mes remerciements anticipés.*

*Toussaint Blanc.*

*Patron pêcheur.*

*Nous devons ajouter que la souscription ouverte pour venir en aide aux familles des victimes de cet épouvantable sinistre, a produit la somme de 449fr25. Cette somme a été dépensée en partie suivant détail ci-après :*

*Achat de couronnes..... 82"*

*Pour secours..... 261"*

-----  
343"

*Solde en caisse et en  
réserve..... 106 25*

-----  
*TOTAL ..... 449 25*

*On fera connaître ultérieurement l'emploi du solde en caisse, c'est-à-dire lorsque tout espoir de retrouver les restes des regrettés Camoin et Michel seront complètement perdus.*

#### EPILOGUE.

Un an plus tard.

Archives municipales de l'Etat-Civil de La Ciotat - Acte n°297 bis.

*Jugement tenant lieu d'actes de décès des nommés Michel André Joseph Marius et Camoin Jean Louis Rodolphe Pascal.*

*Extrait des minutes du greffe du tribunal de première instance de Marseille.*

*... Vu le rapport de Monsieur le Commissaire de l'Inscription Maritime de La Ciotat établissant que les nommés Michel André Joseph Marius, né à La Ciotat le 9 avril 1864 et Camoin Jean Louis Rodolphe Pascal né à La Ciotat le 16 avril 1824 ont péri dans le naufrage du bateau de pêche le Saint-Antoine survenu le 15 mai 1888, le dit rapport en date à La Ciotat, du 25 mai 1889.*

*Requiert qu'il plaise au tribunal, sur le rapport de l'un des Mrs les juges à cet effet commis déclarer constant le décès des dits marins 1/ Michel André Joseph Marius, né à La Ciotat le 9 avril 1864 fils de Jean Marie André et de Dauphin Eugénie Andrelle Joséphine 2/ Camoin Jean Louis Rodolphe Pascal né à La Ciotat le 16 avril 1824, fils de Jean André et de Tapan Marie Henriette, ordonne que le jugement à intervenir sera inscrit sur les registres de l'année courante de la commune de La Ciotat, Parquet de Marseille le 11 juillet 1889.*

*Où Mr le Président en son rapport attendu qu'il est établi que le bateau de pêche le Saint-Antoine du port de La Ciotat a naufragé en mer le 16 mai 1888, que deux des hommes qui le montaient ont été emportés dans les flots, qu'il y a lieu de constater leur décès et que l'inscription doit en être ordonnée.*

#### CINQUANTE TROIS ANS AUPARAVANT.

En 1835, le port de La Ciotat a connu un autre drame de la mer avec une barque de pêche nommée également SAINT-ANTOINE.

Ce naufrage comporte un lien avec d'autres ex-voto de N-D de la Garde. A bord du SAINT-ANTOINE se trouvait Désiré Cuzin et Jean Antoine Ardisson. Le premier était l'oncle de Bruno Cuzin (ex-voto Hélélia) et auteur du fait d'arme contre un bateau corsaire à La Ciotat. Le second était le père d'Etienne Ardisson, le peintre de plusieurs des ex-voto de la chapelle.

L'équipage comptait encore cinq autres marins dont trois fils de Désiré Cuzin. Cet autre drame de la mer avait donc causé sept victimes.

A défaut de coupures de presse, voici les faits relatés dans toute leur sécheresse administrative par le jugement qui déclare décédés tous les marins du SAINT-ANTOINE, leurs corps n'ayant pas été retrouvés.

Arch.Municipales de La Ciotat - Registres des décès.

*Le tribunal de première instance séant à Marseille, a rendu le jugement dont la teneur suit.*

*A Messieurs les Présidents et juges de la chambre des vacations du tribunal de première instance de Marseille. Le Procureur du Roi près le même tribunal.*

*Vu le jugement rendu par le Tribunal de Marseille, le 20 septembre 1836, qui commet rogatoirement Monsieur le juge de paix du canton de La Ciotat, pour recevoir les dépositions des témoins à l'effet de prouver le naufrage du bateau de pêche Le Saint-Antoine, et le décès des individus qui le montaient.*

*Vu l'enquête reçue par Monsieur le juge de paix de La Ciotat, les premier et trois octobre courant.*

*Attendu que de cette enquête il résulte :*

*1° - que le bateau de pêche, Le Saint-Antoine, parti du port de La Ciotat le vingt sept novembre dernier vers sept heures et demie du matin, par un mauvais tems (sic) pour aller retirer ses filets était monté*

*1 - de Désiré Cuzin âgé de soixante deux ans, né à La Ciotat veuf de Marie Jeanseume,*

*2 - d'Antoine Joachim Cuzin, fils du précédent, âgé de trente deux ans, célibataire, né à La Ciotat,*

*3 - d'Antoine Sauveur Cuzin, autre fils de Désiré Cuzin, âgé de vingt quatre ans, célibataire, né à La Ciotat,*

*4 - de Blaise Sosthène Vincent Cuzin, autre fils de Désiré Cuzin, âgé de quinze ans, né à La Ciotat,*

*5 - de Jean Antoine Ardisson, âgé de quarante sept ans, né à La Ciotat, veuf de Marie-Thérèse Jourdan,*

*6 - de Joseph Marius Dalest, âgé de dix-huit ans, célibataire, né à La Ciotat,*

*7 - et d'Augustin Joseph Pierre Deidier, âgé de treize ans, né à La Ciotat.*

*2° - que ce bateau après avoir fait quelques bordées en dehors du port, avait doublé le Cap de l'aigle vers les huit heures du matin, s'était dirigé vers les filets calés à une lieue et demie de la terre, avait retiré environ la moitié de ces filets mais porté par le vent qui soufflait avec une grande violence d'en abandonner l'autre moitié. Ce bateau avait hissé la voile et après avoir couru seulement la distance de deux longueurs de bateau une violente raffale (sic) l'avait chaviré vers les dix heures et demie de la matinée.*

*3° - Qu'il est malheureusement hors de doute que les sept personnes sus-désignées ont péri par suite de cet événement, que c'est l'opinion générale à La Ciotat, basée sur la nature de l'événement lui-même, sur la disparition et le défaut de nouvelles de ces personnes depuis près d'une année, et sur l'impossibilité qu'aucun secours n'ait pu être porté à ces malheureux puisqu'au moment de leur naufrage, on n'a aperçu aucun navire ....*

**SOURCES:**

**ARCHIVES DU MUSEE CIOTADEN** : coupures de presse,  
Le Bulletin Démocratique des Bouches-du-Rhône n°147  
(19 mai 1888), n°148 (26 mai 1888), n°150 (9 juin  
1888).

**ARCHIVES COMMUNALES DE LA CIOTAT** :  
Archives de l'Etat-Civil : registres des actes de  
décès.

# LES NAVIRES

DE

GUERRE.

---

## 1808 - LA BALEINE.

N° d'inventaire : 25.

Dimensions : 54x43 cm.

Dimensions hors-cadre : 56x45 cm.

Cadre : moderne (bois cérusé bleu) monté en 1990.

Sous-verre : oui.

Nature : aquarelle sur papier bistre.

Signature : Gaudran.

Représentation religieuse : non.

Texte : *La flûte LA BALEINE commandée par Mr Gaudran lieutenant de vaisseau. Epoque du 6 février 1808.*

*A la rade de Porto-Estory, en Barbarie. Gaudran fecit à (...) an 1808.*

Cette date de 1808 en fait le plus ancien ex-voto de la chapelle de N-D de la Garde.

Le tableau a été peint sur un papier qui présente 17 plis verticaux. Il a certainement été peint dans les jours qui ont suivi l'événement, puis plié pour tenir moins de place jusqu'à son arrivée à La Ciotat.

Le navire représenté est au mouillage le long d'une côte rocheuse en Barbarie. C'est ainsi que l'Afrique du Nord était alors désignée. Le mauvais temps n'a pas surpris l'équipage car les vergues ont été affalées au maximum pour limiter les poids dans les hauts. La tempête fait rage, les nuages bas roulent dans le ciel. Une longue houle court sur la mer et se brise contre LA BALEINE.

L'ensemble de la scène est peint avec des teintes bleutées, il est donc vraisemblable que cela se déroule de nuit.

La foudre s'abat sur le mât d'artimon qui se brise au milieu du bas-mât. Le tableau montre le trajet sinueux de l'éclair et le mât brisé dont la partie supérieure vient de se prendre dans les haubans du grand-mât.

LA BALEINE a été mise en service en 1804, elle a naufragé le 23 décembre 1813.

La flûte est, à l'origine, un navire de transport hollandais (fluyt). Dans la marine française, il ne s'agit pas forcément d'un type de navire particulier. L'expression désigne tout bâtiment militaire affecté à un transport, de troupes ou de matériel. Dans ce cas, l'armement en est réduit. Il peut s'agir d'une frégate, cas le plus courant, ou même d'un vaisseau. Ils sont dit alors "armés en flûte". En 1821, par décision ministérielle, les flûtes se sont appelées corvettes de charge.

A ce jour, nous ne possédons pas de détails concernant ce navire et son capitaine. Les archives maritimes sont muettes.

## 1832 - LA CORVETTE HELELIE.

N° d'inventaire : 24.

Dimensions : 45x31cm.

Dimensions hors-cadre : 49x34,5 cm.

Cadre : moderne (bois cérusé bleu) monté en 1990.

Sous-verre : non à l'origine, oui actuellement.

Nature : gouache sur carton, restaurée en 1990.

Signature : B.Cuzin.

Représentation religieuse : oui.

Texte : *Corvette turque Hélielia, son démâtage le 21 mai 1835 à l'ouest de st-pierre.*

Le texte en noir brillant sur fond noir mat n'était pas facile à lire. La lumière avait fait son oeuvre en atténuant l'inscription. *La caravelle Hélicim !*, c'est le texte que le chroniqueur du Bulletin Paroissial de 1910 avait alors déchiffré. Un examen plus approfondi sous diverses sources de lumière en incidence rasante a permis de retrouver l'inscription initiale. La signature B.Cuzin se distingue à peine.

### LA CORVETTE HELELIA.

Le 7 septembre 1834 est lancé à Marseille un bâtiment militaire, la corvette LA GIRAFE. Il n'est pas destiné à l'Etat mais à un négociant marseillais Auguste Durand. C'est un navire à trois mâts et deux ponts.

Il n'a pas de faux-tillac. L'avant porte une guibre dépourvue de figure de proue, seule une volute sert d'ornement.

Les mesures données par le constructeur marseillais Pierre Vian sont les suivantes (certificat de construction daté du 15 septembre) :

longueur de la quille .....	35,75 m
longueur de l'étrave à l'étambot (de râblure à râblure) ....	39,65 m
largeur maximale .....	10,07 m
creux .....	5,01 m
jauge .....	532 tx 75/94

Le certificat de jauge établi le 16 septembre donne des chiffres légèrement différents :

longueur de la quille .....	35,75 m
longueur de l'étrave à l'étambot (de râblure à râblure) ...	39,46 m
largeur maximale .....	9,60 m
jauge .....	530 tx

Sur ces deux documents, le nom LA GIRAFE est barré et remplacé par L'HELELIE. Ce changement de nom s'est effectué après la signature de ces documents administratifs. Le premier commandant est le capitaine Ardisson.

Le 18 septembre, le propriétaire Pierre Durand prête serment devant le juge de paix en vue de la francisation de son navire dont il est le propriétaire unique. Ce fait est peu courant à l'époque où les navires de commerce appartiennent à des groupes de copropriétaires par le système des quirats (des parts). Le nom donné par Pierre Durand est LA GIRAFE.

La caution de la soumission est approuvée par la maison Fournier Frères et Cie. Le nom LA GIRAFE est barré ici aussi et remplacé par HELELIE.

Le document officiel de la soumission est accordé à la corvette sous son nom HELELIE LE 31 mars 1835. L'enregistrement porte le numéro 2378.

Mais les deux numéros précédents s'appliquent à deux autres navires de guerre propriétés du même Auguste Durand qui en est déclaré propriétaire unique. Rappelons que s'il est rare, à cette époque-là, pour un navire d'appartenir à un seul propriétaire, il est surprenant qu'une personne unique possède trois bâtiments importants et de surcroît, trois bâtiments de guerre !

Le n°2377 correspond à une autre corvette, L'AFRICAINNE, "sister-ship" de L'HELELIE, ses dimensions en sont très voisines :

longueur de la quille ..... 37,70 m  
 largeur maximale ..... 9,57 m  
 jauge ..... 532 tx 75/94.

Le n°2376 est attribué à une frégate, bâtiment beaucoup plus important que la corvette. Tout comme L'HELELIE, ce navire a été construit et lancé sous un autre nom, LA GAZELLE. Ses dimensions sont les suivantes :

longueur de la quille ..... 43,23 m  
 largeur maximale ..... 11,14 m  
 jauge ..... 1066 tx 38/94.

Ces trois soumissions ont été établies à la même date.

Le 11 mai, ces trois navires sont attachés au port de Marseille. Le capitaine de L'HELELIE est le capitaine Jacques Enrico.

Le 12 mai 1835, la direction des Douanes à Paris demande l'exemption des droits de sortie (2 francs par tonneau). Cette demande arrive au bureau de Marseille le 18 mai, et l'exonération imposée par Paris est accordée immédiatement. Cette lettre est d'autant plus intéressante car l'Administration est claire : *Le Bey de Tunis a fait construire à Marseille, une frégate et deux corvettes...* C'est l'aveu officiel qu'Auguste Durand n'est qu'un intermédiaire.

Le 13 mai, un congé provisoire est établi au nom du navire pour se rendre à Tunis.

Il est clair que les navires ont appareillé à destination de la Tunisie sitôt les derniers papiers signés et autorisations accordées. Officiellement, les navires appartiennent toujours à Jacques Durand.

Le 21 mai 1835, les trois navires longent la côte occidentale de la Sardaigne quand par le travers des îles San Pietro, un coup de vent subit, abat les trois mâts de la corvette HELELIE. L'ex-voto montre l'équipage coupant les agrès qui retiennent encore les tronçons de mâts. Dans le lointain se profile la deuxième corvette. L'horizon est barré par la chaîne montagneuse, cause des coups de vents violents de ces parages.

Cet ex-voto est également intéressant car il prouve que ces navires, tout au moins pour L'HELELIE, portent leur armement. Les canons pointent hors des sabords. Officiellement ces navires sont civils !

Un mois plus tard, les trois bâtiments sont mouillés à Tunis. Auguste Durand n'est point présent mais ses intérêts sont représentés par Jacques Enrico, le capitaine de L'HELELIE. La transaction s'effectue au Consulat Général de France entre ce dernier et

Mohammed Khrodja, ministre de la marine. La vente des deux corvettes et de la frégate devient effective entre Auguste Durand et le Bey de Tunis.

Notons au passage que L'HELELIE a pris son nom définitif d'HELELIA.

#### COMMENTAIRES.

Il apparaît que le Bey de Tunis a commandé des bâtiments de guerre à des chantiers civils. Cet achat tout comme les constructions n'ont pu s'effectuer que sous le couvert du gouvernement qui a aussi permis l'exonération des droits de sortie. Cette lourde opération financière paraît trop importante pour un seul armateur. Il semble qu'Auguste Durand n'ait été qu'un prête-nom dans toute cette affaire. Autre question, qui a fourni l'armement en canons, sinon la marine française. L'ombre de l'Etat est omniprésente derrière cette transaction.

Venant juste après la conquête de l'Algérie, le gouvernement français avait intérêt à favoriser l'armement de la petite Tunisie pour former un état tampon entre l'Algérie et la Turquie qui aurait pu éprouver des velléités de reconquête de ses possessions.

#### LE DONATEUR DE L'EX-VOTO.

Augustin Bruno Cuzin est né à La Ciotat le 6 octobre 1787. Alors qu'il entre dans ses douze ans, son père Antoine Noël Cuzin, patron-pêcheur s'illustre dans un fait d'armes peu commun : la capture d'un bateau-corsaire (voir plus loin).

D'après son matricule, Bruno Cuzin a une taille de 1,75 m, des cheveux châ-tains et les yeux de couleur marron.

Le 18 avril 1815, il est nommé capitaine par décision.

Le 7 août de l'année suivante, il épouse à La Ciotat Claire Didier.

En 1817, il ramène de Naples une goélette LA JOCONDE. Son premier commandement est celui d'un chébec, N-D DU JARDIN, sur lequel il a déjà navigué. En 1826, il effectue un voyage d'un mois à destination de Nice sur la tartane ANAIS. Jusqu'en 1827, il commande divers navires notamment le brick PETITE ADELE pour Smyrne, le brick LE SAINT-LAURENT pour Constantine.

De 1828 à 1831, il navigue sur les navires militaires comme enseigne auxiliaire. IL navigue également sur des navires de charge : les bricks CAPRICIEUSE ET LE DRAGON, les corvettes de charge LA MEUSE et L'ASTROLABE (de retour d'Océanie sous le commandement de Dumont-Durville qui venait de découvrir l'atoll de Vanikoro et les restes de l'expédition de Lapérouse) et enfin la goélette L'ETOILE.

De retour à la vie civile, il embarque comme second capitaine, d'abord sur la bombarde LA LEGERE pour le grand cabotage en 1832. Puis il effectue, en 1833 et 1834 deux voyages au Brésil sur les bricks LA FINETTE et sur LES FRERES UNIS.

Du 17 mai au 23 juin, il convoie à Tunis la fameuse HELELIA.

Par la suite, il alterne les navigations comme second et comme capitaine. Entre chaque voyage (il va notamment en Guadeloupe et à Cayenne), il s'engage comme matelot sur le bateau de pêche LE SAINT-JEAN de La Ciotat, patron Didier, son beau-père ou beau-frère.

Le 27 novembre 1835, a lieu à La Ciotat la tragédie du SAINT-ANTOINE (voir plus loin), dans laquelle périssent son oncle et trois de ses cousins.

D'août à décembre 1838, il obtient un permis pour aller à Messine régler des affaires commerciales.

En 1843, il ne navigue plus, il est à Pointe-à-Pitre où il meurt au mois d'août.

#### LES FRERES CUZIN ET LE CORSAIRE.

Le 27 Prairial de l'an VII, soit le 15 juin 1799, une barque catalane capture au large du Bec de l'Aigle de La Ciotat, un navire provenant de la côte ligure. Cette embarcation corsaire de petite taille chasse toutes les petites unités rencontrées. Le port de Toulon et sa garnison sont tout proches et de nombreux navires ravitaillent journallement cette base importante de la marine. Le gibier capturé est rabattu sur une galiote espagnole qui croise au large. Cette dernière avait été armée en course par les Anglais à Mahon. Cette action était illégale car l'Espagne n'était pas en guerre avec la France à ce moment-là.

La petite catalane avait déjà capturé trois bâtiments français. L'après-midi de ce même jour, le capitaine d'un de ces trois navires, venant d'Italie, se présenta à La Ciotat et avisa immédiatement les autorités locales de la présence de ce corsaire dans les parages.

En l'absence de bâtiments de guerre, les pêcheurs de La Ciotat, à l'appel des représentants militaires de cette cité, décident de monter une expédition. Les frères Antoine et Désiré Cuzin disposent d'une barque de grande dimension à deux mâts et la mettent à disposition. L'offre est aussitôt acceptée. Sept autres pêcheurs, dont les archives ont conservé les noms, se joignent à eux: Audry Michel, Bouillon Jean-Baptiste, Brémond Antoine, Désiré Paul, Durbec Marius, Robert Jean et Ventre Blaise.

Antoine Cuzin, patron du moure de pour PIERRE devient le capitaine de l'expédition. Cet équipage est complété par quatre militaires prélevés parmi les effectifs de la 34<sup>me</sup> demi-brigade stationnée dans la ville qui se joignent aux neuf marins ciotadens.

Les douze embarqués sur LE PIERRE, les deux voiles latines sont hissées et le moure de pour double peu après le fort Bérourard qui marque l'entrée du port. Il est cinq heures de l'après-midi. Le Bec de l'Aigle est contourné et l'embarcation prend la direction de Marseille. Deux heures plus tard le corsaire et ses prises sont en vue. Sans hésitation, Cuzin se dirige vers elles et dès que la catalane est identifiée, il met le cap droit sur cette dernière et fait route de toute la puissance de sa voilure. Arrivé à portée de mousquet, le capitaine ordonne le tir. Quatre coups partent en direction de l'ennemi sans blesser quiconque. Mais cela suffit à impressionner les anglo-espagnols car la voile et l'Union Jack sont amenés instantanément. LE PIERRE aborde la catalane et un capitaine de prise improvisé monte à bord avec trois hommes. Quelques instants plus tard, la barque corsaire est en route vers le port de La Ciotat.

Pendant ce temps, Antoine Cuzin est reparti aussi vite que possible vers les autres bâtiments. Les bateaux, LA CONCEPTION capturée le matin même et LA DEVOTE sont repris. Tous deux sont chargés de blé. Sur chacun montent trois marins du PIERRE pour assurer les prises. On fait voile vers La Ciotat et les deux navires libérés naviguent de concert avec la barque ciotadene qui joue le rôle d'escorteur.

A l'arrivée au port, une foule nombreuse couvre les quais et ovationne longuement les vainqueurs. La nouvelle de la chasse aux corsaires avait vite fait le tour de la cité.

Une fois l'enthousiasme passé et en dépit des promesses et des bonnes paroles officielles, Antoine Cuzin se met en quête du règlement des prises. Or il était dépourvu de lettres de course, l'expédition ayant été improvisée rapidement. C'était également le cas de l'Anglais qui montait le corsaire catalan. La loi de la nouvelle République Française n'avait pas prévu de tels cas!

Conseillé par le représentant de la République présent à La Ciotat, Antoine Cuzin repart avec les bateaux capturés vers Marseille, escortés par une chaloupe canonnière

arrivée entre temps. Arrivés à destination, une surprise attend les marins ciotadens, ayant été en contact avec des navires venant de pays à risques de contagion, l'Intendance de la Santé les met en quarantaine. Ils n'obtiendront la libre pratique que le 2 juillet.

Le tribunal de commerce de Marseille mettra dix jours à délibérer. Finalement après quelques péripéties juridiques, l'équipage du PIERRE reçoit la barque catalane et le tiers de la valeur du chargement des deux navires soustraits au corsaire anglo-espagnol. Le partage entre les membres de l'équipage et le patron fut finalement réglé par le tribunal de commerce de La Ciotat. LE PIERRE reçut 259,86 francs, Antoine Cuzin, 194 francs et chaque matelot, 48,72 francs.

L'expédition avait duré une demi-journée et tous en retirèrent de nombreux souvenirs à raconter jusqu'à la fin de leurs jours; des ciotadens qui courent sus à l'Anglais, cela n'arrivait pas souvent en ces temps-là.

En 1830, 31 ans après les faits, Bruno Cuzin a immortalisé ce fait d'arme en réalisant une aquarelle représentant la reddition des corsaires mahonnais : on y voit LE PIERRE portant deux mâts, voiles gonflées et l'équipage tirant des coups de mousquets contre la catalane dont l'antenne a été amenée. A l'horizon se profilent les voiles des trois navires capturés. Ce tableau ressemble à un ex-voto mais il a été déposé à la prud'homie de La Ciotat. C'est plus vraisemblablement un souvenir qu'un "ex-voto laïque" comme il a été désigné.

Ajoutons que Désiré Cuzin, le frère d'Antoine, périra tragiquement en 1835, en compagnie de ses fils, dans le naufrage de son moure de pouar, le ST-ANTOINE.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

Archives départementales des Bouches du Rhône - Arch.de la Douane P 6 bis n°34.

#### DECLARATION DE CONSTRUCTION.

*Je soussigné constructeur de navire de cette ville, déclare en faveur de la vérité avoir construit pour le compte de Mr Auguste Durand et Cie, négociant en cette ville, sur les chantiers de port et mis à l'eau le 7 courant, une corvette à cul rond, La Girafe (barré) L'Hélélie, ayant trois mâts, deux ponts, la proue surmontée d'un (sic) guibre et dont les dimensions sont ci-après :*

*longueur de la quille cent dix pieds (110)*

*longueur de l'étrave à l'étambot de râblure en râblure, cent vingt deux pieds (122)*

*largeur en dehors des membres, trente et un pieds (31), largeur en dedans du vaigrage vingt neuf pieds cinq pouces et quart (29.5.1/4)*

*creux du pont de la batterie à mesurer de la quille au can de sous le bau et à la ligne droite du pont de la batterie quinze pieds 5 pouces (15.5)*

*creux du faux pont de dessous les paracloses ou paillet au can dessus du bau en arrière de la grande écouteille huit pieds huit pouces six lignes (8.8.6)*

*entrepont de dessus d'un bau à l'autre cinq pieds onze pouces six lignes (5.11.6)*

*et qui jauge d'après les dimensions cinq cent trente deux tonneaux septante cinq quatre vingt quatorzièmes (532 T 75/94).*

*En fois de quoi je lui ai délivré le présent pour lui servir et valoir ce que de droit.*

*Marseille le douze septembre mil huit cent trente quatre.*

*Signé : Vian*

*Je dis appelé Hélélie : Vian*

*(au verso) Vu par nous maire de Marseille pour légalisation de la signature de M.Vian, constructeur de navires, apposée en l'autre part.*

*En l'Hôtel de Ville le 15 septembre 1834.*

*Signé : Dunoyer (?)*

DEMANDE DE FRANCISATION (Extrait des minutes du greffe de la justice de paix du troisième arrondissement de Marseille.

*Aujourd'hui 18 septembre 1834, avant midi, devant nous Pierre Joseph Toussaint Fornier, juge de paix du troisième arrondissement du dit centre intra muros de cette ville de Marseille, étant dans notre prétoire assisté du greffier.*

*Est comparu Monsieur Auguste Durand, négociant à Marseille y domicilié et demeurant rue Noailles, numéro 26 agissant comme associé gérant de la société de commerce chantante sous la raison de Auguste Durand et Compagnie, patentée pour la présente année sous le numéro 295.*

*Lequel nous a déclaré qu'il a fait construire en la présente année sur les chantiers du port de Marseille par Pierre Vian et pour compte de ladite société, une corvette qu'il a nommé la Girafe, laquelle a été jaugée le 16 de ce mois par les vérificateurs des douanes de ce port de Marseille auprès duquel le bâtiment prendra attache.*

*Le comparaissant voulant que la susdite Société de commerce soit légalement reconnue propriétaire unique du susdit navire pour le faire naviguer sous pavillon français.*

*Il nous demande de le recevoir à la prestation de serment prescrite par la loi du 27 vendémiaire an 2 et il a signé.*

*Signé : Auguste Durand et Compagnie.*

*Vu le certificat du constructeur Pierre Vian à la date du 12 de ce mois, dûment légalisé duquel il résulte qu'une corvette, nommée la Girafe a été construite en la présente année sur les chantiers du port de Marseille pour le compte de Messieurs Auguste Durand et Compagnie. Vu également le certificat de jauge sus daté et délivré par le vérificateur des douanes de Marseille, duquel il appert que :*

*La corvette nommée la Girafe, ayant trois mâts, deux ponts, sans faux-tillac mesure de tête en tête 121 pieds 5 pouces, de l'étrave à l'étambot 110 pieds 5 pouces, en largeur la plus grande au maître-bau 29 pieds 6 pouces 6 lignes.*

*En profondeur ou hauteur prise de la cale pour le bâtiment à deux ponts, de la cale au pont 8 pieds 10 pouces 5 lignes. Dans l'entrepont 5 pieds 8 pouces 10 lignes desquelles mesures il résulte que ce bâtiment est de la contenance de 539 tx 4/94.*

*Nous juge de paix, attendu qu'il est constant que Monsieur Auguste Durand est citoyen français ainsi que les membres de sa Société de commerce, nous avons pris et reçu de lui le serment qu'il a présentement fait devant nous, la main levée, d'être fidèle au roi des français, d'obéir à la charte constitutionnelle et aux lois du Royaume et de se conformer aux lois et règlements sur les armements.*

*Au surplus, il a juré qu'aucune personne quelconque n'a droit, titre, intérêt, portion ou propriété sur la susdite corvette la Girafe appartenant à sa Société de commerce et qu'aucun étranger n'est intéressé directement dans ce bâtiment qui est de construction française.*

*De tout quoi, nous avons dressé le présent procès-verbal les jours mois et ans que dessus pour servir et valoir tout ce que de droit.*

#### DEMANDE D'EXEMPTION DES DROITS DE SORTIE.

*Douanes - 2ème division.*

*Bureau des Colonies - Navigation.*

*Exemption du droit de sortie pour trois bâtiments de guerre que le Bey de Tunis a fait construire à Marseille.*

*Paris, le 12 mai 1835.*

*Au Directeur de Marseille.*

*Le Bey de Tunis a, Monsieur, fait construire à Marseille une frégate et deux corvettes à l'égard desquelles on a sollicité l'exemption du droit de sortie de 2 francs par tonneau, établi par la loi du 21 avril 1818.*

*Déjà une pareille exemption a été accordée en 1822, relativement à deux frégates également construites en France pour compte du Bey de Tunis ; il avait paru conforme à la politique et à la dignité du gouvernement de ne les assujettir à aucun droit.*

*Mr le Ministre des Affaires Etrangères a pensé qu'aujourd'hui comme dans l'intérêt de nos relations politiques et commerciales avec Tunis pouvait motiver suffisamment l'immunité qu'on réclame et Mr le Ministre des Finances partageant cette opinion, a décidé le 11 du courant que les trois bâtiments dont il s'agit seraient exemptés du droit de sortie, veuillez ...*

*Le Maître des Requêtes, ...*

#### LETTRE DU CONSULAT DE FRANCE A TUNIS.

*Chancellerie du Consulat Général de France à Tunis.*

*Extrait des Registres.*

*L'an mil huit cent trente cinq et le vingt trois du mois de juin, par devant nous Charles Duchenoud, Chancelier interprète du Consulat Général de France à Tunis et les témoins ci bas nommés furent présents les sieurs Jacques Enrico, capitaine au long cours, procureur fondé du sieur Augustin Eudes Joseph Durand, négociant français, demeurant à Marseille, et agissant comme chef de la maison de commerce de Auguste Durand et Compagnie établie à Marseille, ainsi qu'il conste par procuration, passée le quatorze mai dernier par devant M<sup>e</sup> Jean Baptiste Gabriel Marie Timon-David et son collègue, notaires à Marseille, d'une part ;*

*- Et S.E.Sidi Mohammed Khrodja Ministre de la Marine, agissant au nom de S.A.le Pacha Bey, de l'autre part ;*

*- Lesquels sont convenus des clauses et conditions suivantes :*

*- Art 1°. Les dits sieurs Auguste Durand et Cie vendent à S.A.Sidi Moustapha Pacha Bey de Tunis, les trois navires ci-après désignés construits à Marseille et présentement ancrés sur la rade de la Goulette, savoir :*

*La frégate L'Heussénie, du port de 1068 tonneaux.*

*La corvette L'Africaine du port de 532 tonneaux.*

*La corvette L'Hélélia, du port de 530 tonneaux.*

*Avec tous leurs agrès et appareils, circonstances et dépendances, que le dit sieur Jacques Enrico a remises au dit Sidi Mohammed Khrodja.*

- Art.2°. *Cette vente est faite moyennant le prix de un million six cent mille francs, valeur entendue entre S.A.le Pacha Bey de Tunis et les dits sieurs Auguste Durand et Cie, le dit sieur Jacques Enrico déclarant au nom de cette maison de commerce être satisfait.*

*Fait et passé par la Chancellerie de ce Consulat général en présence des sieurs Alexandre Deval et Gabriel Lespardon témoins requis et ont signé avec les parties contractantes et avec nous dit Chancelier interprète. (Signé en idiome arabe).*

*Le pauvre devant Dieu Mohammed Khrodja, Inspecteur Général de l'Arsenal de Tunis.*

*(Signé) Par procuration de Mr Auguste Durand et Cie ; J.Enrico ; Alex.Deval ; G.de Lespardon ; Ch.Duchenoud Chanc.interprète.*

*Pour copie conforme.*

*Tunis ce vingt quatre juin mil huit cent trente cinq.*

*Ch.Duchenoud Chanc.interp.*

SOURCES :

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE :

Archives de la Douane P 6 bis n°34.

## 1860 - LE CLIPPER EUROPE.

N° d'inventaire : 18.

Dimensions : 52x35cm.

Dimensions hors-cadre : 72x57 cm.

Cadre : bois de pin verni.

Sous-verre : oui.

Nature : aquarelle rehaussée à la plume.

Signature : Etienne Ardisson.

Représentation religieuse : oui.

Texte : *Naufrage du Clipper l'Europe sur le banc Triton le 28 mars à 2 heures du matin 1860. Ex-voto de David Esprit.*

Le papier qui supporte l'aquarelle est jauni par le temps et présente quelques taches d'humidité ainsi qu'une déchirure.

Dans le coin supérieur gauche figure une représentation de la Ste-Vierge entourée d'étoiles.

De tous les tableaux signés par Etienne Ardisson et conservés dans la chapelle de N-D de la Garde, c'est le seul qui ne soit pas consacré aux bateaux de pêche\*.

Le Clipper EUROPE est un navire de transport de la Compagnie Mixte mais lors des faits relatés par cet ex-voto, le navire, affrété par l'Etat, servait de transport de troupes. La mission était donc militaire.

Un immense trois-mâts barque vu par le profil bâbord occupe la totalité de la surface de la peinture. La ligne élancée de sa coque est caractéristique de la silhouette des clipper, conçus pour fendre les flots.

Sa voilure est entièrement établie. L'avant du navire donne sur un petit îlot et l'arrière est en train de s'enfoncer.

Une chaloupe munie de voiles et une autre, propulsée à l'aviron, s'approchent du petit îlot autour duquel deux autres embarcations sont amarrées. Une autre accoste et l'équipage s'apprête à débarquer. Sur ce coin minuscule de terre ferme, un semblant de campement est établi, on compte sept tentes. Au centre de l'île est planté un mât au sommet duquel flotte le pavillon tricolore. A côté du mât un cercle d'hommes agenouillés entoure un grand personnage qui lève les deux bras au ciel. Il s'agit sans doute d'un aumônier qui rend grâce aux cieux devant cette assemblée en prière. Des vagues courent à la surface de la mer et se brisent tout autour de l'île. Dans le ciel la lune est masquée partiellement par des nuées. C'est donc la nuit.

---

\* Il existe un autre ex-voto, non marin celui-ci, réalisé par E.Ardisson a la suite de la guérison de sa belle-mère. Sur l'un des murs de la chambre de la malade figure un tableau représentant un navire de commerce sous voiles.

## LE NAVIRE.

Ce clipper mixte, trois-mâts barque doté d'une machine à vapeur auxiliaire, a été construit à Glasgow sur les chantiers d'Alex Stephen. Il a été lancé sous le nom d'EU-PHRATES en juillet 1855.

Cette même année, le navire est vendu à la compagnie de navigation marseillaise Louis Arnaud Touache frères et Cie qui deviendra plus tard la Compagnie de Navigation Mixte.

Ce navire ayant été construit à l'étranger, il a fallu que ses armateurs sollicitent une dérogation auprès du gouvernement impérial. Un décret du 17 octobre 1855 les y autorise. Le clipper est acheté pour la somme de 28 400 livres sterling (710 000 francs). Le navire est francisé à Marseille le 20 décembre de la même année sous le nom d'EUROPE.

Il mesure 68,30 mètres pour une largeur au maître-bau de 10,38 mètres, son creux est de 6,70 mètres.

Il est doté d'une machine à vapeur de 180 chevaux, horizontale à un seul cylindre à basse pression. Les dimensions de la machine sont les suivantes :

diamètre du cylindre..... 1,065 m

course du piston..... 1,065 m

nombre de tours par minute..... 60.

Le poids du cylindre est de 5 tonnes et celui du bâti de 9 tonnes.

La chaudière tubulaire est à trois corps et la cheminée est à coulisse. Lorsque le navire n'utilise pas la vapeur, la cheminée s'escamote à l'intérieur de la coque.

Cet ensemble propulsif est situé entre le grand-mât et le mât d'artimon. La cheminée prend place juste derrière le grand-mât.

L'arbre de couche de 4,5 tonnes transmet son mouvement à une hélice de 3,5 tonnes. Une deuxième hélice de rechange existe à bord.

La vitesse maximale atteint 12 noeuds avec la machine à vapeur.

A la fin de l'année suivante, en 1856, le navire est mis en exploitation pour étudier une ligne vers Hong-Kong via le tour de l'Afrique, la Réunion et les Indes.

## L'EVENEMENT.

En juin 1859, l'Etat affrète L'EUROPE pour transporter des troupes en Chine.

Lors de son dernier voyage, en 1860, le clipper embarque à Saïgon trois compagnies de soldats espagnols. Sa destination est Manille, capitale des Philippines.

En remontant le long de la péninsule indochinoise, le clipper longe l'archipel des Paracels, loin dans l'Est du golfe du Tonkin. Ce sont des bancs de coraux extrêmement dangereux car la plupart sont au ras de l'eau et submergés à haute mer.

Des vents contraires et de violents courants amènent le navire dans ces parages mal connus à l'époque. Si l'on en croit la représentation de l'ex-voto, le navire talonne pendant la nuit, nous sommes le 30 juin.

L'état de la mer représenté par l'ex-voto est relativement serein mais les gravures dessinées dans les journaux de l'époque montrent un océan en furie engloutissant L'EUROPE. Doit-on y voir une exagération médiatique avant l'heure ?

Le navire coule rapidement en s'enfonçant par l'arrière mais l'évacuation s'effectue rapidement et dans l'ordre, discipline militaire oblige. Trois cent naufragés sont sauvés provisoirement. Le lieu du naufrage se situe hors de toute route maritime.

Un campement s'établit sur un minuscule îlot, le banc du Triton. Un système de rationnement est instauré pour l'eau et le biscuit. A chaque marée, l'îlot est envahi par l'eau ce qui crée une situation inconfortable.

Comme il devient impensable d'attendre des secours improbables, c'est un lieutenant de vaisseau espagnol, l'un des passagers militaires qui se porte volontaire pour tenter d'atteindre la terre ferme. Le capitaine de l'Europe dirige la construction d'une embarcation avec les épaves du naufrage car entre-temps les chaloupes ont été détruites par les flots.

Après une longue navigation de près de 700 kilomètres, l'officier espagnol atteint Saïgon. Aussitôt averties, les autorités envoient plusieurs navires qui recueillent les naufragés. Aucune victime n'est à déplorer.

#### LE DONATEUR DE L'EX-VOTO.

La suscription peinte à la base du tableau nous apprend que cet ex-voto a été offert à N-D de la Garde par Esprit David, demeurant à La Ciotat.

Esprit Jacques David est né à La Ciotat le 12 avril 1830. Son père est Louis Joseph David et sa mère Marguerite Barthélemy. Nous savons qu'il avait les cheveux châains et les yeux de la même couleur. D'assez petite taille, il mesurait 1,59 mètre.

En 1848, il est nommé matelot de 3ème classe. Il est veuf de Marie Antoinette Let.

Jusqu'en 1850, il navigue au grand cabotage sur des bâtiments de commerce de Marseille ou de La Ciotat. Ses voyages l'amènent sur la côte occidentale d'Afrique. En 1851, il s'embarque comme matelot à la pêche sur le ST-ETIENNE (patron Toche) de La Ciotat.

Le 8 septembre 1851, il part à Toulon servir sur les navires de l'Etat. Il embarque sur différents navires à vapeur:

corvette à vapeur LE PRONY,  
frégate à vapeur L'ORENOQUE,  
frégate à vapeur LE MONTEZUMA,  
frégate à vapeur L'ALBATROS.

Pendant son temps dans la marine de guerre, il participe à la campagne de Crimée pour laquelle il est récompensé par l'octroi de la médaille d'Angleterre. En 1853, il est devenu matelot de 2° classe.

Il retrouve la vie civile le 5 février 1855 et embarque sur le trois-mâts L'ADELE puis sur le vapeur LA PROVINCE DE CONSTANTINE. Le 10 juillet 1855, il est levé à nouveau par la marine d'Etat où il navigue sur le vaisseau L'ULM. Le 23 juillet de l'année suivante, il est congédié au terme de quatre années passées au service de l'Etat.

Jusqu'en 1857, il navigue comme matelot sur le vapeur TELEMAQUE (trois voyages au grand cabotage) et sur le vapeur NOTRE-DAME DES VICTOIRES. En 1857, il embarque comme maître de manoeuvre sur le trois-mâts GOLCONDE. Les années suivantes le voient à nouveau matelot sur des trois-mâts (LA PAULINE, l'ALCYON) et sur le vapeur ST-JEAN-BAPTISTE. En 1848, alors qu'il navigue sur LA PAULINE, il tombe malade et il est débarqué à St-Pierre en Martinique. Il retourne à Marseille en octobre de la même année sur LE LAPEROUSE en tant que matelot gagnant son passage.

En mai 1859, il est rappelé à Toulon pour effectuer une période militaire pendant laquelle il est admis aux gabiers.

Le 13 juillet 1859, il embarque sur L'EUROPE et le 28 mars 1860, il connaît les affres du naufrage dans l'archipel des Paracels, dans la mer de Chine.

Une fois rapatrié, il reprend du service le 15 avril 1861 comme matelot à bord de trois-mâts et de vapeurs. Le 2 décembre 1864, il met sac à terre à Marseille pour la dernière fois après un voyage au grand cabotage à bord du trois-Mâts ARGO.

Le mois suivant, le 5 janvier 1865 à La Ciotat, il est admis dans les ateliers des Messageries Impériales. Il va avoir 35 ans.

Il se remarie avec Marie Joséphine Marguerite Barry.

Esprit David est décédé à La Ciotat à l'âge de 79 ans, le 8 janvier 1910, à 6 heures du matin au n°13 de la rue Gueymard.

#### SOURCES :

##### MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE :

Collection de Cantelar, Dossier n°139,

Pierre Labarre : L'ARMEMENT A MARSEILLE - Tome II -

pages 272 et 273 (Pierre Labarre a consulté aux Archives Départementales des Bouches du Rhône, le dossier des archives de la Douane numéro P 6 bis n°70. Il s'avère que ce dossier n'existe plus aujourd'hui, les renseignements précédents ont donc été puisés dans l'ouvrage de P.Labarre.

##### ARCHIVES DE L'ETAT-CIVIL DE LA CIOTAT.

##### SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE - Toulon :

Matricule des officiers-mariniers et matelots, registre 14 P 139.

Bernard Bernadac : HISTOIRE DE LA N.M.

## 1862 - LE VAISSEAU L'EYLAU.

N° d'inventaire : 1.

Dimensions : 30x23cm sur fond de carton de 46x48 cm.

Dimensions hors-cadre : 49x50,5 cm

Cadre : moderne (bois cérusé bleu) monté en 1990.

Sous-verre : oui.

Nature : photographie.

Signature : non.

Représentation religieuse : non.

Texte : *EYLAU*

*Ouragan du 15 au 16 octobre 1862 à 60 lieux au nord des Bermudes.*

*Donné par Monsieur Tournier Maître de Manoeuvre.*

Il s'agit d'une photographie sépia collée sur un carton. Le bord de l'image est altéré et l'image disparaît, elle est à peine visible et doit être conservée à l'abri de la lumière.

Cette photographie reproduit une peinture de marine qui semble être sous toutes réserves une oeuvre du peintre provençal Jean-Baptiste Romégas. Elle nous montre un vaisseau à trois ponts complètement couché sur bâbord. La voilure est arrachée et les vagues surmontées d'un nuage d'écume montent furieusement à l'assaut du flanc tribord du navire désemparé.

### L'EYLAU.

L'Eylau est un vaisseau à trois ponts lancé à l'arsenal de Toulon en 1856. Il avait été mis sur cale en 1833 !. Sa construction a donc demandé 23 ans.

A la pose de la quille, le nom retenu était celui d'EOLE, transformé en EYLAU en 1839.

Sa carrière s'est déroulée sans faits marquants si ce n'est ce passage en 1862 au large des Bermudes où il a subi un cyclone.

En 1882, le navire est transformé en ponton-caserne. Il ne navigue plus depuis quelques années car la vapeur devient prépondérante et les vaisseaux appartiennent à une époque révolue. Le port militaire manque de locaux de casernement et les vieilles coques de navires sont donc intéressantes, de plus un vaisseau offre un grand volume de coque.

L'EYLAU est radié des listes de la marine en 1905 et dépecé.

### LE DONATEUR DE L'EX-VOTO.

Calixte Pierre Tournier est né à La Ciotat le 3 décembre 1819. Il est le fils de Pierre Antoine Tournier et de Marie Magdeleine Janthiat.

Son matricule nous apprend qu'il mesure 1,63 m, qu'il a les cheveux châains et les yeux roux.

En 1838, il est nommé matelot de 3° classe, il devient matelot de 2° classe en 1842 puis matelot de 1° classe en 1843.

L'année suivante, il accède au grade de quartier-maître de manoeuvre de 2° classe, puis de 1° classe en 1846.

De 1847 à 1854, il franchit successivement les grades de second-maître de 2° et de 1° classe, puis de premier maître de manoeuvres de 2° et de 1° classe.

Entre-temps, en 1848 il épouse Marie-Jacquette dont il n'aura pas d'enfant.

Le 14 octobre 1854, il est nommé Chevalier de la Légion d'Honneur.

Il navigue sur différents bâtiments de l'Etat, presque'exclusivement des vaisseaux : L'ALGER, LE JEAN-BART, LE DUPERRE, LE MONTEBELLO. A partir de septembre 1857, il sert à bord de différents navires en réserve et ce jusqu'au 2 février, date de son embarquement sur L'EYLAU. C'est le 15 octobre de cette même année qu'il subit un cyclone au large de l'archipel des Bermudes. Le 16 février suivant, Calixte Pierre Tournier est nommé maître entretenu de 3° classe. Quelques jours plus tard, le 24, il est débarqué et nous perdons sa trace à cause de l'absence de documents.

#### SOURCES :

SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE - TOULON :

Matricule des officiers-mariniers et matelots

14 P 139.

Jacques VICHOT : Répertoire de navires de guerre français (Edition A.A.M.M.).

## 1922 - LA FRANCE.

N° d'inventaire : 26.  
 Dimensions : 22x22 cm.  
 Dimensions hors-cadre : 26x26 cm.  
 Cadre : bois stuqué peint en doré.  
 Sous-verre : oui.  
 Nature : photographie et soie peinte  
 Signature : A.C.  
 Représentation religieuse :  
 Texte : *Reconnaissance à Notre Dame de La Garde - A.C. - 26 août 1922.*

Cet ex-voto du XX<sup>me</sup> siècle consiste en une petite photographie collée en bas à droite d'un fond de soie blanche. Un beau cadre mouluré encadre la soie tendue sur un carton fort.

La signature consiste seulement en deux initiales. La silhouette du navire, un cuirassé, l'apparente à la série des Jean Bart du début du siècle et la date, 26 août 1922, ne laisse aucun doute, il s'agit de la date du naufrage du cuirassé LA FRANCE.

Le cuirassé français LA FRANCE de 23 500 tonnes, mis en chantier en 1911, débute en transportant à son bord le président de la République M.Poincaré et le président du Conseil à Cronstadt à l'occasion d'une visite officielle en Russie. Ce voyage se déroule en juillet 1914, la déclaration de guerre avec l'Allemagne est imminente et LA FRANCE est rapelée à Brest.

Pendant tout le conflit, le navire sert en Méditerranée et apporte son soutien au blocus contre l'Allemagne.

A la fin des hostilités, le navire est envoyé en Mer Noire, d'abord à Odessa puis à Sébastopol. Là, l'équipage se mutine au contact des soviets. LA FRANCE appareille avec à son bord les marins révolutionnaires. Arborant un pavillon rouge, le cuirassé se rend à Bizerte le 29 avril 1918. A l'arrivée, l'Etat-Major réussit à reprendre en main l'équipage et LA FRANCE est dirigée vers Toulon où un conseil de guerre attend les mutins.

Quelques années plus tard, le cuirassé participe à des manoeuvres en Manche et dans l'Atlantique. C'est au cours de l'une d'elles que, dans la nuit du 26 août, le navire heurte au large de Quiberon une roche immergée non figurée sur les cartes marines. La coque se déchire sur les rochers acérés, il est une heure du matin. Heureusement, la mer est calme et les feux des autres navires de l'escadre, des cuirassés de ligne aussi importants que LA FRANCE apparaissent à l'horizon. Le commandant du navire, Victor Guy, dirige les manoeuvres avec autorité et dans le plus grand calme. Tout l'équipage réussit à évacuer le navire. On déplore malheureusement trois victimes. Le bilan aurait pu être bien plus lourd en d'autres circonstances météorologiques.

Lors du Conseil de Guerre réglementaire, aucune faute ne pût être relevée à l'encontre du commandant Guy. Sa conduite fut exemplaire pendant toute la durée du naufrage et le Conseil de Guerre le félicita.

L'épave ne pouvant pas être renflouée, il fut décidé de la dépecer sur place, ce qui fut fait... 17 ans après.

## LE DONATEUR DE L'EX-VOTO.

Celui-ci dont les initiales A.C. figurent sur la soie de ce touchant ex-voto est Alphonse Cassino. Né et demeurant à La Ciotat, il effectuait son service militaire comme matelot à bord du cuirassé lorsqu'il vécut ces instants dramatiques qui devaient le marquer pour toute la vie. Quelques heures avant sa mort, ces dernières années, il parlait encore du naufrage de LA FRANCE.

Après ce débarquement forcé, il fut affecté sur l'Aviso L'ESCAUT. Ce dernier navire fit l'objet d'un second ex-voto de la part d'Alphonse Cassino mais cette fois pour remercier N-D de la Garde de l'avoir protégé de toute autre "fortune de mer".

## DOCUMENTS ANNEXES

La perte du cuirassé LA FRANCE. (L'ILLUSTRATION du 2 septembre 1922).

*Un naufrage dont les causes sont troublantes a causé une douloureuse émotion dans le pays.*

*Le samedi 26 août, à une heure du matin, le cuirassé FRANCE, commandé par le capitaine de vaisseau Victor Vincent Guy a coulé près de la Basse-Nouvelle. L'effectif de combat de l'équipage comprenait 1085 hommes ; il y en avait 968 à bord au moment du naufrage ; trois ont disparu : deux matelots mécaniciens, Charles Cabassut et Maxime Vadon, et un apprenti marin, Marcel Millet. C'est miraculeux de n'avoir pas à déplorer la mort de plus de braves gens.*

*Les cuirassés FRANCE et PARIS, le vendredi 25, à 4 heures du soir avaient quitté l'escadre mouillée devant Quiberon et fait route vers le Sud de Belle-Ile, pour effectuer des tirs de nuit. Les exercices terminés, le cuirassé FRANCE appareilla pour rentrer à Quiberon. Le PARIS demeura quelque temps sur place pour relever les buts ; il appareilla à l'appel de détresse du FRANCE, qu'il rejoignit sans incident en suivant le chenal indiqué sur la carte ainsi qu'on le verra plus loin. Le temps était très beau, très clair, la mer calme, les feux de la côte parfaitement visibles.*

*Vers une heure du matin, le cuirassé FRANCE étant au Sud du feu de la Teignouse, un choc violent se produisit, l'ébranlant de la quille à la pomme du mât ; il venait de heurter un obstacle extrêmement résistant. Le commandant continua néanmoins de marcher vers Quiberon. Mais l'eau envahissant rapidement les fonds du bateau, les chaufferies furent inondées, les feux s'éteignirent, les machines s'arrêtèrent et les dynamos cessèrent de fonctionner. Le navire plongé dans l'obscurité s'en allait à la dérive vers la Basse-Nouvelle.*

*Le commandant voyant le danger nouveau qui le menaçait, fit mouiller les ancres et lança par T.S.F. l'appel de détresse, qui fut heureusement entendu de tous les navires de l'escadre ; ils appareillèrent aussitôt sur le lieu du sinistre.*

*Ce fut le PARIS qui arriva le premier. Il mouilla de nuit toutes ses embarcations à la mer et, braquant ses projecteurs sur le cuirassé qui s'enfonçait de plus en plus, commença le sauvetage. L'opération se fit en ordre parfait. L'équipage montra beaucoup de sang-froid. A 4 heures, alors qu'il ne restait plus à bord que quelques officiers et le commandant, le navire se renversa sur le côté et coula. Les officiers précipités à l'eau,*

*furent tous sauvés. Le commandant, légèrement blessé, fut recueilli aussi par une embarcation.*

*Le Ministre de la Marine a reçu du Président de la République un télégramme de profonde sympathie, qu'il a communiqué, en y joignant ses sympathies personnelles, au vice-amiral Salaiin, commandant en chef de l'escadre. L'amiral a nommé une commission d'enquête. Cette commission comprend le contre-amiral de Cacqueray, les capitaines de vaisseau Valla et Pirot ; elle devra rechercher les causes du sinistre et établir les responsabilités. Le capitaine de vaisseau Guy sera traduit devant un conseil de guerre, ainsi que le prescrit le code de la justice maritime pour tout commandant qui perd son navire.*

*Un scaphandrier a découvert sur une roche située à peu de distance de la basse de Goué Vas, sur laquelle il n'y a que 5,20 m d'eau des traces de choc et, au pied de cette roche des débris de tôles et de cornières. Ce serait donc là que le cuirassé aurait défoncé sa coque. Cette roche ne serait pas, disent certains, portée sur la carte. D'autres sont d'avis contraire ; ils font observer que l'indication du danger de Goué Vas, auquel la roche incriminée semble appartenir, est précise et qu'il suffit de ne pas trop s'approcher du groupe dangereux. Le route indiquée par les Instructions Nautiques, tracée par l'alignement Teignouse- Port-Navalo, ne passe qu'à 150 mètres de la basse Nord-Est de Goué Vas, couverte, ainsi que nous l'avons dit plus haut, de 5,20 m d'eau seulement. La question qui se pose est troublante ; la commission d'enquête s'appliquera à la résoudre.*

*Le cuirassé FRANCE lancé en 1912, appartenait à une série de quatre unités dont les trois autres sont COURBET, JEAN-BART et PARIS ; leurs principales caractéristiques sont les suivantes : déplacement, 23 467 tonnes ; longueur, 165 mètres ; largeur, 27 mètres ; tirant d'eau, 9,02 mètres ; quatre turbines d'une puissance totale de 29 000 chevaux ; vitesse maximum, 20 noeuds, douze canons de 305 mm en six tourelles, vingt-deux de 138 mm et quatre tubes lance-torpilles sous-marins ; ceinture cuirassé de 270 mm.*

*Renflouera-t-on le cuirassé ? Il est coulé par 20 mètres de fond, sa coque émerge de 2 mètres environ à marée basse. L'opération à première vue ne paraît pas impossible ; mais y a-t-il avantage à l'entreprendre ? Les travaux pendant la mauvaise saison, qui commencera bientôt, seront longs et difficiles, très onéreux ; la réparation du navire qui s'ensuivra coûtera très cher. On est en droit d'hésiter devant une dépense énorme qui ne rendrait à notre flotte qu'une unité sans grande valeur. Alors qu'il était à flot, le FRANCE était déjà inférieur à la plupart des cuirassés en service dans les flottes étrangères. On invoquera peut-être le point d'honneur. L'honneur de la marine française n'est pas en jeu ici, il ne sera pas atteint parce qu'un navire infortuné, qui n'est plus qu'une épave, demeurera enseveli au fond des eaux, épave que l'on pourra baliser ou faire sauter pour ne pas gêner la navigation.*

R.L.

Coupage de presse (Collection de Cantelar Dossier n°252).

*Voici le récit que le capitaine de frégate Wanser (Walser), commandant en second du FRANCE, a fait de la perte du cuirassé :*

*LA FRANCE s'était engagé dans le chenal de la Teignouse, route considérée comme absolument sûre et où les cuirassés et les grands paquebots passent journellement.*

*Le commandant Guy se tenait sur la passerelle avec les officiers de quart. Tout à coup, un choc se produisit ; le bâtiment venait de toucher un corps dur ; roc ou épave de gros bateau, en tout cas très résistant puisque la coque du cuirassé fut éventrée sur une longueur de plusieurs mètres.*

*Instantanément, l'eau s'engouffra et les quatre chaufferies allumées s'éteignirent. Privés des machines et d'électricité, nous fîmes allumer tous les falots du bord et LA FRANCE poursuivit sa route.*

*Voyant le danger couru par le bâtiment, qui était drossé par le courant sur la roche de Basse-Nouvelle, le commandant fit mouiller deux ancres. Sur le pont, dans les batteries et dans tous les coins, on rappela aux postes de compagnie. Le danger grandissait en effet, de minute en minute.*

*Il restait pourtant une chance à tenter et un effort à faire : allumer des feux dans la cinquième chaufferie. C'était peut-être courir à la mort, mais personne n'hésita.*

*Le mécanicien de première classe Dulbecq descendit le premier : il fut suivi par le maître-chauffeur Lemons, le maître-mécanicien Guérué, les seconds-mâîtres Bouliquen et Bauverger. L'héroïsme de ces vaillants marins demeura vain. L'eau envahit bientôt le compartiment où ils se trouvaient et ordre leur fut donné de rejoindre leurs camarades sur le pont.*

*Le PARIS était à ce moment tout près de nous. Il avait braqué ses projecteurs sur le pont de LA FRANCE et chacun obéissait avec le plus grand sang-froid aux ordres donnés par le commandant.*

*Notre malheureux navire donna bientôt une telle bande à bâbord que tout l'équipage, au commandement, se porta sur tribord. L'évacuation fut alors ordonnée. La chaloupe à moteur du PARIS s'approcha, puis toutes les autres embarcations des navires de l'escadre, et à 4 heures 5, LA FRANCE se coucha ; il ne restait sur l'épave que quelques officiers.*

*Quels sont leurs noms ? J'en oublierai peut-être, la mémoire pouvant me faire défaut. Il y avait là, groupés autour du brave commandant Guy, votre serviteur, le capitaine de corvette Marchand, le mécanicien en chef Le Fichoux, les lieutenants de vaisseau André, Gaudin, Picot, Richard ; les enseignes Eissery et Gorrom ; les mécaniciens principaux Duménil, Couchelavan, Tugdual.*

#### SOURCES :

Robert Dumas et Jean Guigliani : LES CUIRASSES FRANÇAIS DE 23 500 TONNES.

Gilles Millot : LE NAUFRAGE DE LA FRANCE, LE CUIRASSE MALCHANCEUX, dans LE CHASSE-MAREE n°3 - 1982.

MUSEE DE LA MARINE ET DE L'ECONOMIE DE MARSEILLE :  
L'ILLUSTRATION du 2 septembre 1922,  
Collection de Cantelar Dossier n°252.

## 1924 - L'AVISO L'ESCAUT.

N° d'inventaire : 4.  
 Dimensions : 25x17 cm.  
 Dimensions hors-cadre : 28,5x21 cm.  
 Cadre : bois stuqué et doré.  
 Sous-verre : non.  
 Nature : huile sur bois.  
 Signature : A.C.  
 Représentation religieuse : oui.  
 Texte : *AVISO L'ESCAUT*  
*Reconnaissance à ND de la Garde.*  
*A C 1924.*

Dans le coin supérieur droit du tableau se détache la silhouette d'un navire qui ressemble fort à un petit cargo du début de ce siècle. La légende "Aviso L'Escaut", peinte en lettres bâtons nous apprend qu'il s'agit d'un bâtiment militaire.

Ce paysage maritime, mer, ciel et navire est entouré d'une composition florale stylisée. Le restant du tableau, environ les 5/6 de sa surface totale, est occupé par un bouquet de roses et de marguerites et par la dédicace à N-D de la Garde.

L'oeuvre est signée par les deux initiales suivies de la date.

### LE NAVIRE.

L'avisos L'ESCAUT a été lancé à Brest en 1918.

Depuis la fin du XIX<sup>me</sup> siècle, les avisos sont des bâtiments de guerre destinés à assurer le présence de la France au-delà des mers.

Pendant la première guerre mondiale, les avisos ont pris part à la lutte anti-sous-marine. L'efficacité des bateaux-pièges dissimulés sous l'apparence de bateaux de commerce ou de gros chalutiers inoffensifs a été remarquable. C'est pour cette raison que la silhouette de cet avisos ressemble si fort à celle d'un cargo. Il en est de même pour tous les sister-ships de L'ESCAUT.

Construit pendant l'effort de guerre et entré en service en 1919, ce navire est arrivé trop tard pour participer à une quelconque opération contre les sous-marins ennemis. De ce fait, sa carrière n'a pas été marquante bien qu'elle ait duré 16 ans.

La construction à Brest résulte de l'exécution de la Directive Ministérielle du 7 septembre 1917.

Les caractéristiques du bâtiment sont les suivantes :

longueur entre perpendiculaires : ..... 70 m  
 largeur : ..... 7,776 m  
 creux sur bordé : ..... 5,194 m  
 tirant d'eau maximum : ..... 2,513 m  
 déplacement : ..... 567 tonnes.

L'appareil moteur est constitué de turbines Parsons mues par la vapeur d'une puissance totale de 5000 chevaux. Il y a deux ensembles moteurs symétriques actionnant chacun une ligne d'arbre.

En décembre 1925, une proposition de transformation de l'avis est proposée. Il s'agit de la faire aménager en bâtiment "porte-captif". Il peut donc mettre en oeuvre un ballon d'observation que l'on connaissait à l'époque sous le nom de "saucisse". Cette modernisation décidée par le Ministère de la Marine est signée du Capitaine de Vaisseau de Laborde. Devenu Amiral, il ordonnera en 1942, le sabordage de la flotte de Toulon.

En 1934, le navire a subi des avaries qui ont nécessité une assistance de la part du pétrolier espagnol ARNUS.

A la suite de cet incident, il est jugé en haut lieu que la réparation serait trop onéreuse. Même après, ce bâtiment ne représenterait qu'une faible valeur militaire. La condamnation de L'ESCAUT est donc prononcée et le navire est aussitôt radié.

#### LE DONATEUR DE L'EX-VOTO.

(Voir également l'ex-voto de LA FRANCE).

L'auteur et en même temps le donateur de cet ex-voto est Alphonse Cassino. Deux ans auparavant, il déposait dans cette même chapelle un autre ex-voto à la suite du naufrage du cuirassé LA FRANCE. En 1922, il avait échappé à la mort, dans ce cas il rend grâce à l'absence d'événement dangereux. Ses obligations militaires sur les navires de guerre se sont terminées sans autre incident.

Nous avons ainsi pour un même donateur, deux intentions : la protection divine au moment du danger et la protection permanente. Dans les deux cas, Alphonse Cassino a remercié N-D de la Garde par ces humbles mais sincères témoignages.

#### DOCUMENTS ANNEXES.

##### DOSSIER RELATIF AU REMORQUAGE DE L'AVISO ESCAUT PAR LE PETROLIER ESPAGNOL ARNUS.

*Direction Centrale des Constructions Navales - Bureau des Réparations - Bureau Administratif.*

*Pièce n°371 C.N.6 (26 novembre 1930).*

*Avis de la Direction Centrale des Constructions Navales.*

*1° Le concours prêté par le pétrolier "Arnus" le 5 mars 1930 entre 1 h 40 et 9 h 20 présente nettement le caractère d'un remorquage. Le temps était très beau. Le bâtiment n'était pas en avarie majeure. Le remorqueur de l'Etat, le "Travailleur" était susceptible de porter aide dans un temps limité.*

*2° Le Procès-Verbal de remorquage établi le 5 mars en accord complet entre les commandants de "L'Escaut" et de "L'Arnus" montre nettement le caractère de l'opération. L'indication portée à la base de ce Procès-Verbal pour le cas où le règlement du remorquage devrait être porté devant les tribunaux, ne paraît nullement justifier la position de l'Ambassade Royale pour l'estimation du service rendu.*

*3° Il manque dans le dossier une tentative d'entente préalable directe entre les affréteurs et l'Etat français.*

4° Il y a eu contrat de remorquage ainsi qu'en atteste le Procès-Verbal du 5 mars 1930. Toutes réserves doivent donc être faites sur les éléments d'évaluation tels que : effort réalisé, danger encouru, valeur du bateau remorqué (voir art.4 de la Convention de Bruxelles). Il n'y a pas eu service exceptionnel.

5° "L'Escaut construit en 1918 a clos son armement le 27 janvier 1919. Son prix de revient a été estimé à 8 690 000 francs selon le mode de calcul réglementaire. Sa valeur restante au 1er janvier 1930 était de 2 900 000 francs...

6° L'article 14 de la Convention de Bruxelles dont il est fait mention dans la note 215 C.A. du 10 octobre 1930 du Préfet Maritime de Toulon, précise que cette convention est sans application aux navires de guerre. Il n'en demeure pas moins que la Marine Nationale doit payer le service rendu.

7° Il serait à préciser dans quelle mesure la Marine Nationale doit reconnaître dans cette affaire la compétence d'un tribunal espagnol.

*L'ingénieur général Lelong.*

*Directeur Central des Constructions Navales.*

#### SOURCES :

SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE - CHATEAU DE VINCENNES :

Dossier 7 DD 1 1162.

## 1940.

N° d'inventaire : X 5.  
 Dimensions : ?  
 Dimensions hors-cadre : ? Cadre : doré et stucé.  
 Sous-verre : non.  
 Nature : huile sur bois (?).  
 Signature : G.S. et M.S.  
 Représentation religieuse : non.  
 Texte : *RECONNAISSANCE*  
*A NOTRE DAME DE LA GARDE*  
*1939-1940*  
*G.S - M.S.*

Nous connaissons cet ex-voto disparu grâce à une photographie communiquée par Monsieur Cornille.

Ce tableau devait être de dimensions comparables à celles des ex-voto du cuirassé LA FRANCE et de l'avis L'ESCAUT.

Le sujet se compose d'un bouquet de roses blanches, roses et rouges, le tout surmonté d'une ancre bleue.

La partie droite du tableau est réservée à la dédicace peinte en lettres bleues.

La période indiquée et la présence de l'ancre permettent avec quelque vraisemblance de rattacher ce tableau à l'ensemble des ex-voto de la marine de guerre.

# PLAISANCE

## ET

## DIVERS.

---

**Fin XIII<sup>me</sup> ou tout début XIX<sup>me</sup>.**

N° d'inventaire : X 6.

Dimensions : ?

Dimensions hors-cadre : ?

Cadre : ?

Sous-verre : ?

Nature : huile (?)

Signature : non.

Représentation religieuse : oui.

Texte : aucun.

Cet ex-voto a disparu et ne nous est connu qu'à travers une photographie conservée dans les archives de Monsieur Joseph Cornille.

Une embarcation de taille importante, une petite tartane (?) ou une grosse barquette, est en proie à un coup de vent subit. La mer au loin est calme mais des vagues, au premier plan, montent à l'assaut du bateau. Comme c'est souvent le cas par coup de vent soudain, il a été impossible à l'équipage d'amener l'antenne pour réduire la surface de la voile. Un des marins monte en tête du mât pour sectionner la drisse.

Dans le coin supérieur gauche est figurée la Vierge à l'Enfant. Elle tend la main gauche vers un homme en prière agenouillé dans le coin inférieur gauche.

La tenue de ce personnage en habit et perruque poudrée dénote un style assez archaïque pré-révolutionnaire.

Il n'est pas possible de déterminer si le bateau représenté est un petit navire de commerce ou une grosse embarcation de pêche. Tous les personnages visibles à bord, on en compte sept, portent sur la tête, une barrette rouge. Ce serait donc vraisemblablement des pêcheurs. Mais que ferait cet homme en habit au milieu d'eux ?.

Autre détail étrange, c'est la présence d'un capian d'un profil semblable à celui des barquettes de la fin du XIX<sup>me</sup> siècle. Il se pourrait que cette embarcation soit d'origine italienne, d'ailleurs le style de l'ex-voto s'en rapproche.

Osons formuler une hypothèse.

Pendant la révolution française, un noble émigré ayant des attaches ciotadennes, serait parti se réfugier en Italie. Ayant subi cette fortune de mer et étant arrivé finalement à bon port, il aurait matérialisé ce voeu en commandant ce tableau à un peintre d'ex-voto italien. Une fois la tourmente révolutionnaire passée, il serait retourné dans sa région d'origine et l'aurait déposé dans le sanctuaire de N-D de la Garde.

**1836.**

N° d'inventaire : X 2.

Cet ex-voto disparu ne nous est connu que par un bulletin paroissial de 1910 qui mentionne simplement ceci :

*Le 18 février 1836, Belly François échappe à un naufrage, après s'être recommandé à Notre-Dame de la Garde.*

Nous n'avons aucun autre renseignement à son sujet.

## 1845.

N° d'inventaire : 6.  
 Dimensions : 54x44cm.  
 Dimensions hors-cadre : 60x50 cm.  
 Cadre : demi-jonc doré à la feuille.  
 Sous-verre : non  
 Nature : huile sur toile.  
 Signature : P.R.  
 Représentation religieuse : oui.  
 Texte : *Ex Voto de l'abbé PR de Marseille. 5 juin 1845.*

### L'EX-VOTO.

Le tableau décrit une scène située dans le golfe de La Ciotat vu depuis le rivage Nord, du côté de la plage. A droite, les trois rochers du cap de l'Aigle surplombent la forêt du Mugel devant laquelle se profile le môle du port et son phare. A gauche l'île Verte se détache sur l'horizon.

Une Vierge à l'Enfant, de facture agréable, est assise sur un trône constitué d'une nuée. Elle baisse la tête et tend le bras miséricordieusement vers un prêtre debout dans une barque qui agite désespérément un mouchoir blanc. Dans cette barque, un mourre-de-pouar, une personne le retient par le bras, un autre prêtre est assis et un marin (?) est aux avirons.

Le plan d'eau est parcouru par de courtes vagues ourlées d'écume, le vent souffle de l'Est. Sur la droite de cette scène, une autre embarcation du même type fait force de rames vers la barque en difficulté. Huit rameurs nagent en cadence tandis que le patron, à la barre les aide du geste.

Derrière, un brick sous voile est en train d'appareiller semble-t-il. La brigantine est carguée et le pavillon national tricolore flotte à l'extrémité de la corne.

La signification de cet ex-voto n'est pas évidente. L'abbé PR, qui est certainement le prêtre qui appelle au secours, va-t-il embarquer dans le brick qui est au second plan ou bien, vient-il d'en débarquer ? La barque où il se trouve ne paraît pas être en danger immédiat. Les mourre-de-pouar sont des embarcations lourdes. Celui-ci étant monté par quatre personnes dont un seul rameur, il est possible que ce dernier ne soit pas maître de sa manoeuvre avec le vent.

Quant au donateur et signataire, nous n'avons pas non plus de certitude.

Depuis le 1er août 1845, un nouveau vicaire a été nommé à la paroisse de La Ciotat, il s'appelle Paul Richaud. Il quittera cette ville en 1846 pour Roquevaire.

A la même époque, un autre prêtre du diocèse de Marseille porte les mêmes initiales, Pierre Reimonet (1814-1884). Nous savons que ce dernier est allé à Rome, mais nous ne savons pas à quelle date.

Ce petit tableau garde donc son petit mystère.

SOURCES :

ARCHIVES DE L'ARCHEVECHE DE MARSEILLE.

ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).

## 1946 - SIMBAD.

N° d'inventaire : 19.  
 Dimensions : 70x47cm.  
 Dimensions hors-cadre : 80x57 cm.  
 Cadre : bois mouluré peint.  
 Sous-verre : non.  
 Nature : huile sur toile.  
 Signature : Firmin.  
 Représentation religieuse : non.  
 Texte : au verso. Voir ci-dessous.

Cet ex-voto est le tableau le plus récent de la chapelle de N-D de la Garde. Il s'agit d'une peinture à l'huile de 70x47 cm.

L'auteur en est Joseph Firmin (1904 - 1994).

Un ketch à gréement aurique dont la grand voile a été arrachée donne de la bande à tribord et semble sur le point de couler. De grosses vagues courent à la surface de la mer. Le ciel charrie des nuages sombres et tourmentés.

Au verso du tableau, à même la toile, est collée une coupure de presse:

*violente bourrasque  
 sur la région toulonnaise:  
 Pris dans un remous  
 un petit voilier chavire :  
 2 morts.*

En dessous de ce texte une date est inscrite à la peinture sur la toile:

*18 août 1946*

Le ketch en mauvaise posture est le SIMBAD appartenant à M. Joseph FIRMIN, artiste peintre, domicilié à La Ciotat. Cette tragédie a eu pour cadre la Cap Cépet près de Toulon.

DOCUMENT ANNEXE.

EXTRAIT DE PRESSE.

"La Marseillaise" du 20 août 1946. (CCIMP).

*Une barque chavire en rade de Toulon.*

*On craint que ses deux passagers n'aient été noyés.*

*Toulon - Le violent coup de vent de dimanche a provoqué un drame en mer sur lequel on possède peu de renseignements.*

*Ce qu'on sait, c'est que le guetteur de la Croix des Signaux signalait vers 18h qu'une barque de plaisance était en difficultés entre St-Mandrier et le Cap Brun.*

*La mer était à ce moment déchaînée et la frêle embarcation ne tarda pas à sombrer.*

*Immédiatement, un remorqueur de la Direction du Port se porta au secours des naufragés, bientôt suivi par un chasseur de service. Dans le même temps une vedette rapide de la base aéronavale de St-Mandrier appareillait pour les lieux de l'accident. Les deux passagers de la barque de plaisance auraient été noyés.*

#### SOURCES.

ARCHIVES PRIVEES DE M.JOSEPH CORNILLE (LA CIOTAT).

ARCHIVES DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE  
MARSEILLE-PROVENCE :

Collection des quotidiens marseillais.

## SOURCES.

CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE.  
MUSEE DE LA MARINE ET DE L'INDUSTRIE DE MARSEILLE.

Collection de Cantelar.  
Collection Grimard.  
Archives des Messageries Maritimes.  
Le Sémaphore de Marseille.  
L'Illustration.  
Pierre Labarre : L'armement à Marseille (Tomes I et II).  
Collections des quotidiens de Marseille : Le Méridional, Le Provençal, La Marseillaise.

SOCIETE NAUTIQUE DE MARSEILLE.  
Collection de l'hebdomadaire "Le Yacht".

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DES BOUCHES DU RHONE.

Fond de l'Intendance de la Santé :  
Arrivages journaliers : série 200 E.  
Déclarations des capitaines : série 200 E.  
Archives des juges de paix :  
Rapports de mer : série 531 U.  
Archives de la Douanes :  
Actes de francisations et dossiers de navires :  
série P 6 bis.  
Registres de francisation : série II P 6 bis.

ARCHIVES DEPARTEMENTALES DE L'ETAT-CIVIL DE LA CIOTAT.

Actes de naissance, mariages et décès.

ARCHEVECHE DE MARSEILLE.  
Bibliothèque.

MUSEE CIOTADEN.  
Collections de photographies.  
Plans.  
Fiches des navires construits à La Ciotat.  
Bulletins paroissiaux.  
Bulletin Démocratique des Bouches du Rhône.

SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE - TOULON.

Matricule des bâtiments de St-Tropez.  
Matricule des capitaines au long cours de La Ciotat.  
Matricule des capitaines au cabotage de La Ciotat.  
Matricule des officiers-mariniers et des matelots de

La Ciotat.

SERVICE HISTORIQUE DE LA MARINE - CHATEAU DE  
VINCENNES.

Dossiers 7 DD I 1213 et 7 DD I 1162.

ARCHIVES PRIVEES DE MONSIEUR JOSEPH CORNILLE.  
LA CIOTAT.

## T A B L E .

Introduction.

Le fait religieux :

Les chapelles littorales.

La chapelle de Notre-Dame de la Garde de La Ciotat.

Les ex-voto en général.

Les ex-voto de NDG.

Les ex-voto du commerce.

1815 - L'Union.

1829 - Sucrier de Bourbon.

1834 - Vierge de Bon-Voyage.

1844 - Egyptien.

1845 et 1852 - Marie-Constance.

1852 - Méhémet-Ali.

1848 - Philippe-Auguste.

1854 - Jeanne-Dumas.

1859 - Le Chasseur.

1889 - Natal.

1920 - Providence.

Les ex-voto de la pêche.

1861 - St-Joseph.

1862 - Les Deux Soeurs (eissaugue).

1865 - St-Esprit.

1878 - N-D de la Garde.

1878 - La Belle Etoile.

1888 - St-Antoine.

Les ex-voto de marine militaire.

1804 - Flûte La Baleine.

1835 - Corvette Hélélia.

1860 - L'Europe.

1862 - Eylau.

1922 - La France.

1924 - Aviso L'Escaut.

Plaisance et divers.

