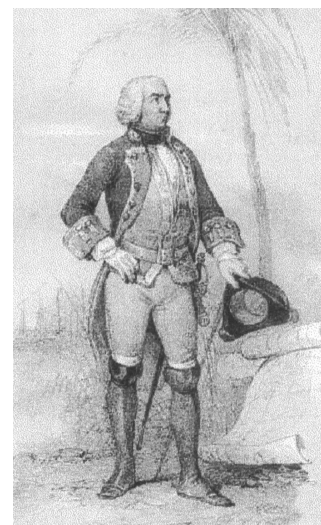


Le format du bulletin ne change pas, mais l'enveloppe désormais A4 vous offre les premiers éléments constitutifs d'un « portefeuille » de documents anciens.
Votre opinion nous intéresse



Bulletin de liaison des Amis de Mahé de La Bourdonnais

N°14
Juin 2005

Le mot du Président

Association des Amis de MAHE DE LA BOUDONNAIS

Association régie par la loi du 1er juillet 1901
Siège social : 41 boulevard Exelmans 75016 Paris

Correspondance Président : Jean Claude REY
13 rue David d'Angers 49100 Angers

Tel : 02 41 88 21 42 – Email reyj-c@wanadoo.fr

Site Internet : www.labourdonnais-association.org

L'Association des Amis de Mahé de La Bourdonnais s'est délocalisée ! En effet le conseil d'administration s'est réuni à Angers le 17 mai avec malheureusement un effectif réduit de sept membres, déplorant spécialement l'absence de Ph. Haudrière, contraint par les séquelles du lundi de la Pentecôte 'nouveau'.

Cette rencontre étalée sur deux jours a permis des rencontres et des visites intéressantes, mais aussi de siéger toute une longue matinée pour réfléchir à nos projets.

Je désirerais que ce bulletin puisse publier des textes significatifs de l'époque, trop courts pour pouvoir faire l'objet d'un volume, et aussi publier des cartes et des plans destinés à faire une sorte de portefeuille ou d'atlas.

Le Musée de la Poste, 34 Bd de Vaugirard, à côté de la gare Montparnasse, abritera du 21 novembre 2005 au 11 mars 2006 une exposition intitulée :

L'histoire fantastique des explorateurs, de Christophe Colomb à Paul-Emile Victor, et notre Association y sera présente pour évoquer notre héros par quelques documents.

Souhaitons enfin la bienvenue à deux amis de La Réunion, M. Yves Drouhet, ancien directeur de la D.R.A.C. et M. le Docteur Serge Ycard, Président de l'Académie de la Réunion .

Cordialement,

Jean-Claude Rey

Bulletin imprimé par l'Association
Directeur de la publication : Le Président
Rédacteur en chef : Solange du Bouchet
Email : asl-du-bouchet@wanadoo.fr

Historique de L'Association

Créée en 1997 l'Association est régie par la loi du 1er juillet 1901. Elle a pour vocation de promouvoir la connaissance des liens historiques de la France, établis par Bertrand-François Mahé de La Bourdonnais avec l'Océan Indien. Remarquable gouverneur des îles de France et de Bourbon, il fut aussi un marin exemplaire à Madagascar, pionnier des Seychelles et victorieux aux Indes.

L'Association a donc pour but de contribuer à préserver le patrimoine historique de la France avec l'île Maurice, l'île de la Réunion, Madagascar, les Seychelles et les comptoirs des Indes concernés par La Bourdonnais. L'Association a également pour objet de servir de lien entre les associations homologues et de promouvoir simultanément la francophonie.

Les premières actions ont été orientées en 1999 vers la commémoration du tricentenaire de la naissance de notre illustre marin, sous la forme d'une aide à la manifestation qui s'est déroulée à Saint Malo le 11 février 1999. Elles se poursuivent dans différents domaines :

- ◆ Initiatives dans l'**édition** : « Mémoires Historiques » de Mahé de La Bourdonnais, « Œuvres complètes de Pierre Poivre », n°4 des Cahiers de la Compagnie des Indes (Lorient) et « Les Français dans l'océan Indien au XVIIIème siècle » La Bourdonnais et Rostaing ;
- ◆ Trois **articles** dans « Cols Bleus » : deux sur La Bourdonnais, un sur « La Bataille du Grand-Port » ;
- ◆ Mise en place d'une « **bibliographie** » sur les Mascareignes ;
- ◆ **Conférences** à Paris au **Musée de la Marine** : en 1999 sur La Bourdonnais, en 2000 sur Pierre Poivre, en 2001 « La Bataille du Grand Port », en 2002 « Les Mascareignes et la Compagnie des Indes au XVIIIème siècle », en 2003 « La guerre de course dans l'Océan Indien » et « Mahé de La Bourdonnais et la Compagnie des Indes », en 2004 « L'Académie de l'île de La Réunion ». Au **restaurant Le Procope** à Paris : en 2002 « Les enrichissements du Musée de La Compagnie des Indes ». A la **Mairie du 7e** en 2003 « Vie de La Bourdonnais ». En 2004 à la **Mairie du 16e** : « Jean-Baptiste d'Après de Manneville et l'exploration de l'Océan Indien au 18ème siècle »
- ◆ **Exposition** : à la Mairie du 7e arrondissement de Paris en 2003 « Mahé de La Bourdonnais et la Compagnie des Indes » ;
- ◆ Aide à la conception d'une **course à la voile**, France - Maurice, appelée « La route des Corsaires »;
- ◆ Édition d'un bulletin de liaison et d'information trimestriel et création du site Internet dédié à notre Association :

www.laboronnais-association.org

durée du voyage est très variable, pouvant varier de 90 à 150 jours.

Le retour, avec un départ de Bourbon dans les trois derniers mois de l'année se fait en 100 jours en droiture, avec une escale à Ascension.

Pour aller aux Indes on fait un séjour d'un mois aux îles, puis il faut un mois pour aller à Pondichéry où l'on fait encore un séjour d'un mois dans la rade et il faut encore un mois pour rejoindre le Bengale.

Les vaisseaux qui vont aux Indes font escale à Cadix pour acheter des « piastres » monnaie en argent reconnue pour le commerce aux Indes.

Le commerce avec les îles.

L'île de France est une base militaire, elle sert pour le « radoub » des navires, on porte le vin nécessaire à la vie sur les îles et au retour, à partir de 1730 le café sert de cargaison. Mais le café n'a pas la qualité du Moka aussi il servira d'échange à Pondichéry contre des étoffes notamment la guinée blanche destinée à la France et la bleue pour la « traite ».

A Mahé on prend du poivre qui vient aussi à Pondichéry pour alimenter Chandernagor.

Avec des vaisseaux plus petits, on apporte du fer et on reprend des soieries, de l'opium, des « cauris » (petits coquillages). En Chine, on livre du fer, des pelleteries venant du Canada, du corail, des miroirs, du poivre et au retour on rapporte de la soie, du thé et des porcelaines.

Livre de référence de Jean Boudriot : **Compagnie des Indes 1720-1770 Vaisseaux** (hommes, voyages, commerces) ISBN 1-903178-12-7

Cette conférence écoutée avec beaucoup d'intérêt par une cinquantaine de personnes s'est poursuivie par de très nombreuses questions auxquelles Monsieur Boudriot a répondu en dépassant largement le temps prévu pour la conférence. Merci à lui

Conseil d'Administration (depuis le 11 janvier 2005)

Président : Jean-Claude Rey.

Vice-Présidents : Louis-René Dalais, Philippe Haudrière, Pierre-Loïc de Ker-daniel, Denis Piat.

Secrétaire Général : Marie-José Dietschy.

Trésorier : Bernard de La Bourdonnaye-Blossac.

Membres : Solange du Bouchet, Yves Boyer-Vidal, l'Abbé François Burel et Jean Mazodier.

Principales caractéristiques des bâtiments.

Type	jauge en tx	longueur en pied*	largeur en pied	volume de la cale	équipage hommes	artillerie **
Vaisseau	1200	155	41	900tx	200h	26 de 24
vaisseau	900	129	36	600tx	160h	20 de 8
vaisseau	600	120	33	480tx	150h	20 de 8
Frégate	300	96	27	200tx	75h	24 de 6
Corvette	160	68	19	110tx	30h	6 de 3

*1 pied = 0,325 m

** livres (poids du boulet)

En 1730 la Compagnie possède 40 vaisseaux dont 20 représentent 12 580 Tx.

En 1740 elle en possède 55 dont 30 gros porteurs.

On considère que l'amortissement d'un vaisseau se fait en cinq campagnes.

Un vaisseau de 1200 tx a un volume de cale de marchandise pour le fret commercial de 900 tx.

La Compagnie des Indes ne se distingue de la Marine Royale que par une surface de voile plus faible mais c'est la même organisation de voilure.

Les vaisseaux de la Compagnie emportent 18 mois de vivres et 4 mois ½ d'eau alors que ceux de la Marine Royale emportent seulement 6 mois de vivres et 3 mois d'eau.

L'équipage.

Pour les officiers, il n'y a pas d'école spécialisée ; il faut appartenir à une famille vivant « noblement » (aisée). Ces jeunes gens doivent avoir une bonne éducation et des connaissances élémentaires en mathématiques. Ils suivent des cours d'hydrographie à Lorient. Ils embarquent comme « pilotin » et reçoivent une instruction pratique. A l'issue de leur première campagne et suivant le rapport du Commandant ils peuvent faire une deuxième campagne. Le « Pilotin » devenait « Enseigne » quand il y avait un poste disponible. En réalité il avait vite acquis une très bonne pratique.

Alimentation.

La ration par jour et par homme se compose de 3 pintes d'eau (soit 2,80 litres), ¾ de pinte de vin, 3 biscuits (540g), du lard (180g) ou de la morue, et 125g de haricots. Sans aliments frais le scorbut apparaît au bout de 3 à 4 mois.

Description d'une campagne aux îles.

Le départ de Lorient se fait dans les quatre premiers mois de l'année. Il faut en moyenne 40 jours pour passer la ligne puis une trentaine de jours pour le Cap de Bonne Espérance, il faut encore 45 jours pour rejoindre l'île de France. La

◆ Conférence n° 8

“Les Vaisseaux de la Compagnie des Indes” mercredi 13 avril 2005

Le vice-amiral Jean-Noël Gard, directeur du Musée de la Marine, qui nous reçoit encore une fois dans ses locaux, nous fait le point sur les différentes expositions : à Paris « Jules Verne », à Sydney « les gens de la mer », à Port-Louis du Morbihan « l'histoire du sauvetage ».

Le nouveau président de l'Association Jean Claude Rey adresse ses remerciements au vice-amiral et au conférencier.

La conférence est donnée par Monsieur Jean Boudriot, directeur du séminaire d'archéologie navale du Musée de la Marine, et auteur/Editeur de nombreux livres dans la « collection archéologie navale française ». Il était accompagné de Monsieur N'Go au clavier de l'ordinateur pour illustrer ses propos.

La Compagnie des Indes en 1719, prend la suite de la Compagnie des Indes orientales créée par Colbert en 1664. En 1723, le Régent Philippe d'Orléans lui donne une administration durable. En 1734, paraît le « Règlement touchant la Marine de la Compagnie des Indes ».

Cette compagnie effectue tout le commerce français hors Europe. Son activité principale se dirige vers l'Asie, car la Compagnie des Indes, qui ne pratique ni « la traite » ni le commerce du sucre, ne s'intéresse pas au commerce avec les Amériques.

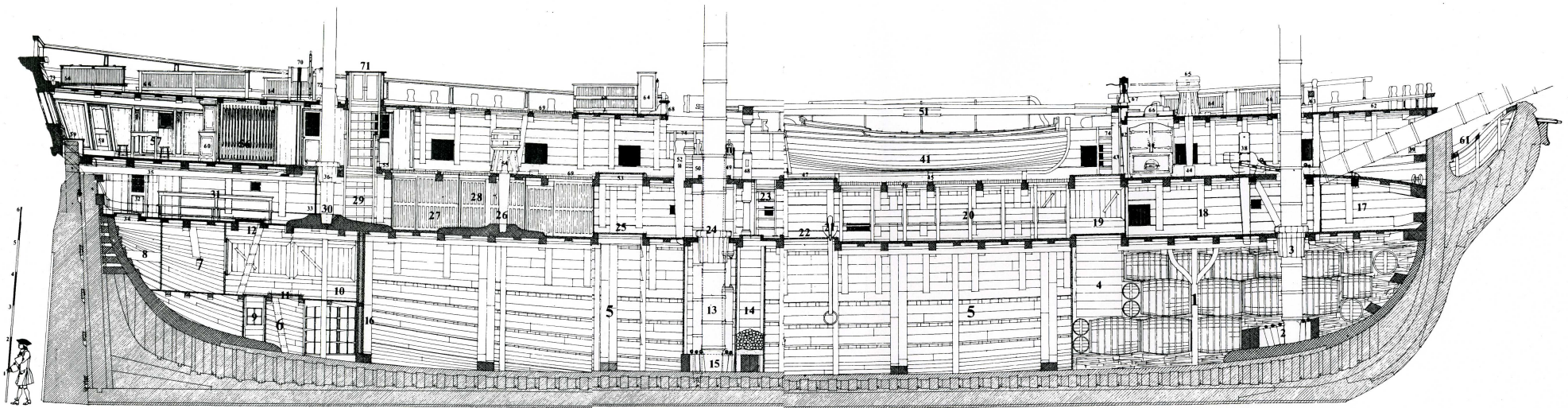
La période entre 1730 et 1755 est celle de la souveraineté de la Compagnie. En 1730, l'arsenal royal de Lorient lui est remis. Au cours de cette période, les vaisseaux seront construits à Lorient, par et pour la Compagnie.

Les différents types de bâtiments sont :

- les gros porteurs qui assurent le transport des marchandises sont de 1200 tx, 900 tx et 600 tx ; ils sont armés en guerre ;

- de plus petits sont stationnés dans les îles et les différents pays avec lesquels la Compagnie commerce.

Description en image d'un vaisseau et de son chargement.



Pl. VII Coupe longitudinale

La distribution intérieure des vaisseaux de la Compagnie est sensiblement différente de celle des vaisseaux royaux.

La plus grande partie de la cale doit être réservée à la cargaison. Ainsi, la cale à eau est placée sur l'avant ou les formes de la carène, l'embaras des courbes de liaison et surtout les risques d'humidité ne sont pas favorables pour y loger des effets de cargaison. L'archipompe doit nécessairement être maintenue. Et sur l'arrière, les dispositions habituelles pour les poudres et le biscuit sont conservées, en restreignant au mieux leur encombrement.

Afin d'augmenter la hauteur de la cale, il n'existe pas de faux pont dans les vaisseaux de la Compagnie.

C'est au niveau du premier pont que l'on retrouve les emménagements nécessaires : câbles et grelins, soutes des mâtres, rechanges, soutes pour les légumes et grains, soutes du capitaine (pour la table), une vaste cambuse pour le commis aux vivres. De plus, il est dans les habitudes d'installer un parc à moutons sur le premier pont. A l'arrière, la Sainte-Barbe comme à l'ordinaire.

Ces emménagements ne sont évidemment possibles qu'en ne disposant pas d'artillerie sur le premier pont, ceci suppose que le vaisseau n'est pas armé en guerre.

Sur le 2^e pont, les emménagements sont analogues à ceux des vaisseaux royaux. Les grandes bittes sont cependant placées sur le 2^e pont. La chambre de conseil et la grande cham-

bre sont confondues en une seule et vaste pièce lorsque le bâtiment ne comporte pas de dunette (c'est le cas du Brouillon), sinon l'on conserve la même distribution que sur les vaisseaux du Roi. L'équipage bien moins nombreux que celui d'un bâtiment de guerre de même importance couche dans l'entrepont, des hamacs sont également disposés sous les gaillards.

Les gaillards ne présentent rien de particulier, si ce n'est l'habitude de disposer la mâture de rechange sur des portiques-potences et parfois de placer sur celle-ci les embarcations.

Après ces quelques généralités sur les emménagements des vaisseaux de la Compagnie, voici la nomenclature se rapportant à cette grande coupe ; la plupart des éléments font l'objet de dessins séparés que l'on trouvera avec leurs commentaires planches XXV à XXIX du 2^e volume.

A - Cale

1. Cale à eau (il est représenté la consommation de 4 mois 1/2).
2. Carlingue du mât de misaine.
3. Coins de mât de misaine.
4. Tambour d'accès de la cale à eau (la grande cale s'étend sur les côtés du tambour).
5. Grande cale destinée à la cargaison.

6. Soute aux poudres.
7. Soute aux biscuits.
8. Rechanges du maître canonnier.
9. Tambour d'éclairage de la soute aux poudres.
10. Couloir d'accès aux soutes aux biscuits.
11. Ecouille d'accès aux poudres.
12. Echelle d'accès aux biscuits et poudres.
13. Archipompe.
14. Puits aux boulets.
15. Carlingue du grand mât.
16. Double cloison séparant la grande cale, des poudres et biscuits.

B - 1^{er} pont

17. Soutes tribord et bâbord pour le capitaine (vivres de la table).
18. Cambuse du commis pour vivres et distribution.
19. Panneau de la cale à eau et soute pour le maître à bâbord et soutes maître calfat et maître charpentier à tribord.
20. Parc à moutons à un seul étage.
21. Ancre de cale ou de miséricorde, déjallée et amarrée le long de l'époutille, les pattes reposent sur le 1^{er} pont.
22. Grande écouille ou grand panneau.
23. Echelle double de l'équipage (communication entre le 1^{er} et le 2^e pont).

24. Coins de grand mât.
25. Ecouille dite de l'arrière (sur les bâtiments royaux, se trouve à cet emplacement l'écouille aux vivres).
26. Mèche et carlingue du grand cabestan.
27. Soute aux grains.
28. Soute aux légumes secs.
29. Echelle ou escalier de l'état-major.
30. Carlingue du mât d'artimon.
31. Sainte-Barbe.
32. Chambre de l'écrivain, à bâbord, du maître canonnier à tribord.
33. Cloison de la Sainte-Barbe.
34. Ecouillon du maître canonnier.
35. Timon du gouvernail.
36. Coins du mât d'artimon.

C - 2^e pont

37. Ecubiers.
38. Grandes bittes.
39. Porte d'accès aux poulaines.
40. Cuisines en fer.
41. Chaloupe, canot, yole.
42. Montants du gaillard d'avant supportant le chapeau de la cloche.
43. Potence de l'avant.
44. Carlingue du petit cabestan.

Planche extraite du livre de Jean BOUDRIOT
Compagnies des Indes 1720-1770 : **Vaisseaux**, hommes, voyages, commerce