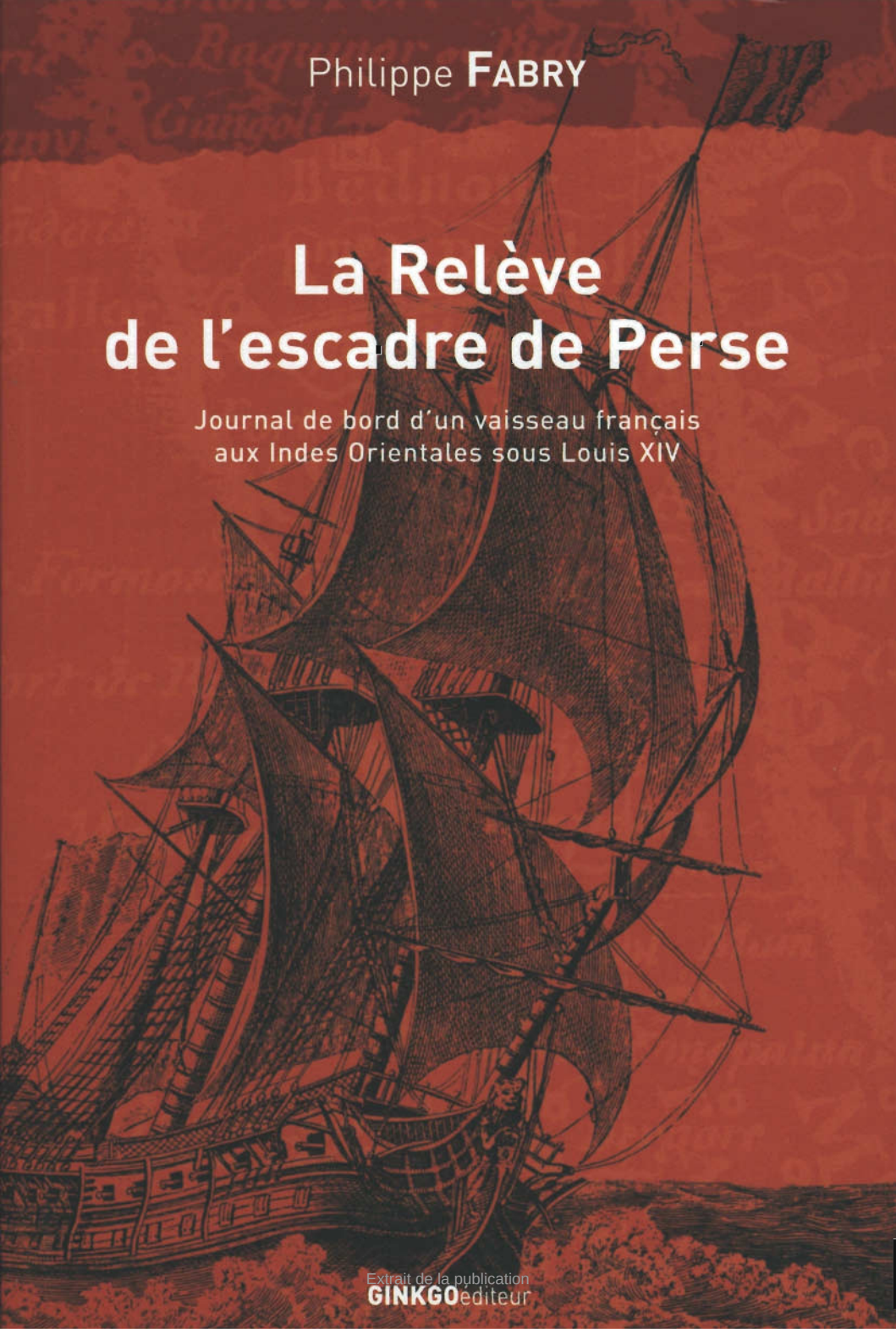
Philippe **FABRY**

La Relève de l'escadre de Perse

Journal de bord d'un vaisseau français aux Indes Orientales sous Louis XIV



Extrait de la publication

GINKGO éditeur

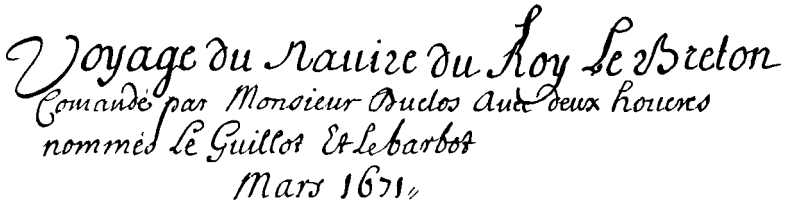
Extrait de la publication

La relève
de
l'Escadre de Perse

Extrait de la publication

Extrait de la publication

La relève de l'Escadre de Perse



Voyage du Nauire du Roy Le Breton
Comandé par Monsieur Duclos Auec deux houeres
nommés Le Guillot Et Le barbot
Mars 1671

Texte inédit
publié d'après le manuscrit olographe
présenté et annoté par Philippe Fabry

Extrait de la publication

The author and the publisher wish to thank all those who helped us to complete this book, and particularly

- *Paul Debeaux*
- *Christine Dubois*
- *Jérôme Haquet*
- *Philippe Henrat*
- *J. Jetley*
- *Anne Kroell*
- *Esclarmonde Monteil*
- *Arlette Olivié-Gaye*
- *Rohan de Silva*
- *Antoinette Weil*

National Library of Sri Lanka - Cataloguing-in-Publication Data

Fabry, Philippe
La relève de l'Escadre de Perse / Philippe Fabry.-
Negombo: Viator Publications (Pvt) Ltd, 2004
380 p.; ill. & maps; 21 cm

ISBN 955-8736-03-1

i. 386.22 DDC 21 ii. Title
1. Ships

© 2004 by Viator Publications (Pvt) Ltd,
Blue Lagoon, Talahena, Negombo, Sri Lanka
edition@viator-publications.com
www.viator-publications.com

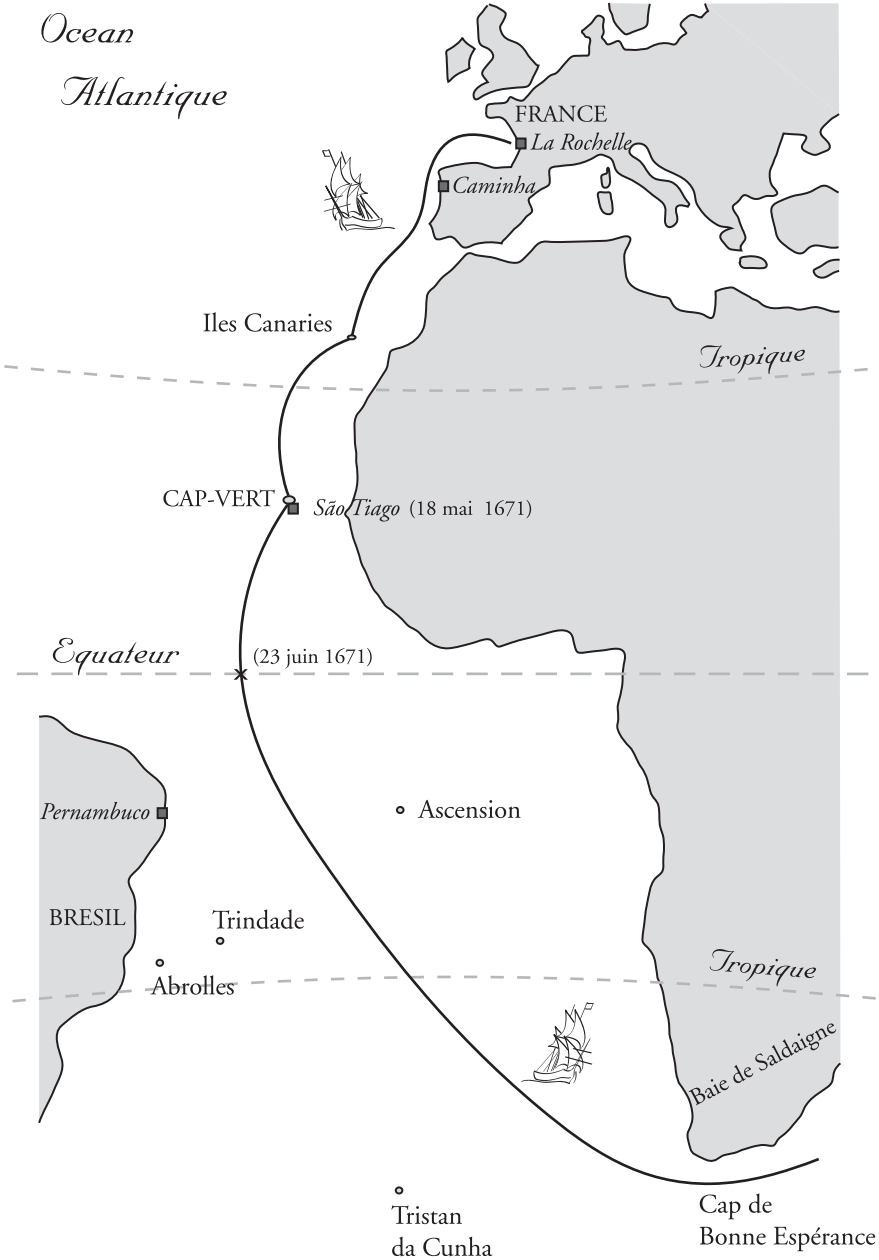
ISBN 955-8736-03-1

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm, or any other means, without written permission from the publisher.

Extrait de la publication

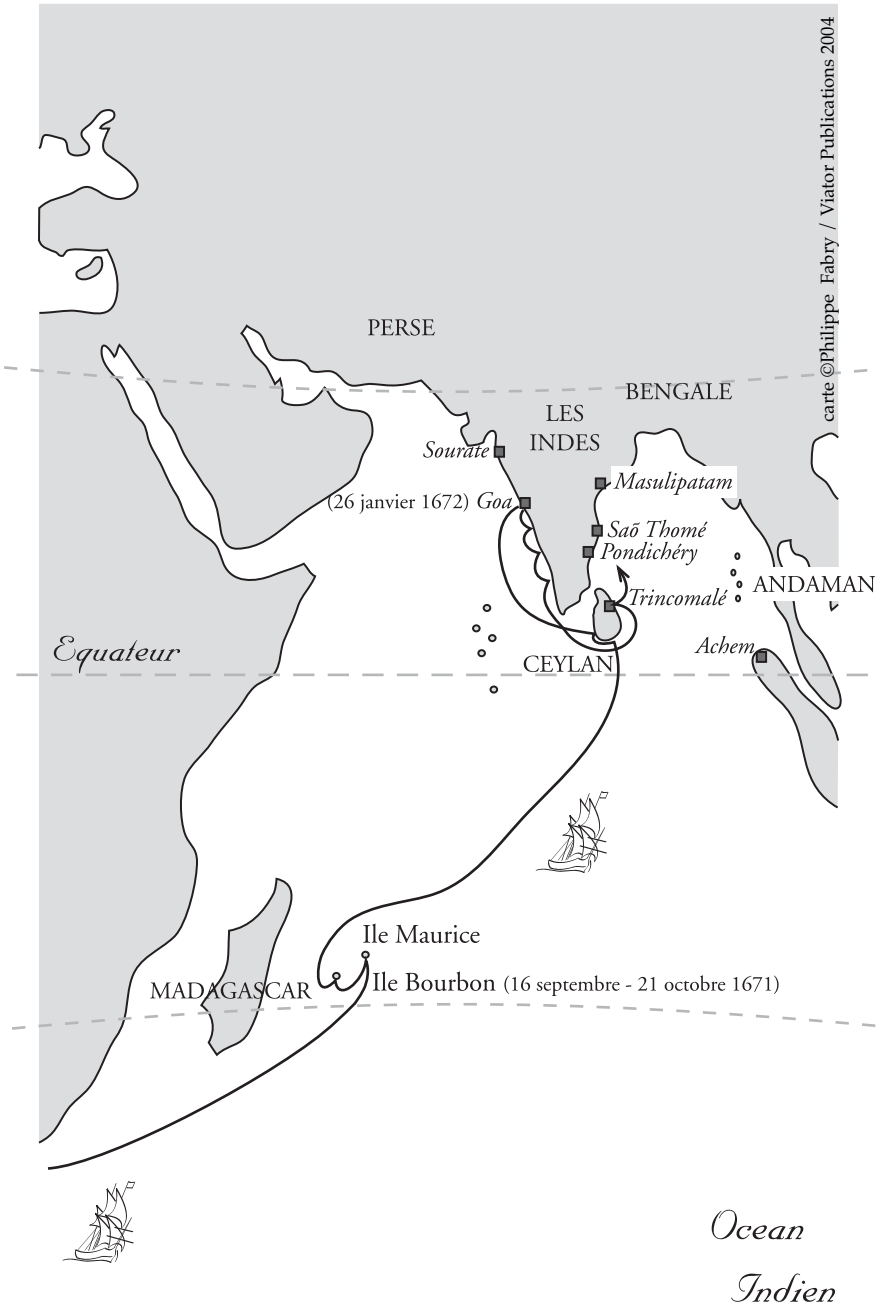
à Emmanuel, mon pirate

Extrait de la publication



Voyage du navire du Roy le Breton

Extrait de la publication



La relève de l'Escadre de Perse

Le texte

Le manuscrit du *Voyage du navire du Roy Le Breton* est conservé aux Archives nationales à Paris et fait partie du fonds ancien de la Marine, sous-série B[4], article 5. Pour établir le texte qui suit, nous avons utilisé les microfilms réalisés à partir de ce document. La lecture sur microfilm est souvent difficile à cause de la perte de qualité due au cliché, aux ombres qui peuvent en naître et par le fait que l'opérateur, parfois pour épargner un mauvais traitement au document, prend un cliché « standard », sans essayer de faire ressortir ce qui est annoté dans la marge intérieure, ce qui obligerait à « casser » la reliure. Un ou plusieurs mots manquent parfois cruellement pour la compréhension d'une phrase. Dans la dernière phase de notre travail de transcription, nous avons toutefois eu la chance d'avoir accès à l'original grâce à l'amabilité de M. Henrat, chargé du fonds de la Marine.

L'écriture du rédacteur de ce Journal a demandé de longues heures de déchiffrage avant que nous arrivions à lire le texte avec une relative facilité. Certains mots sont malgré tout restés mystérieux et n'ont pu être lus. D'autres lecteurs, avant nous, ont eu des difficultés identiques. Pour un même passage du Journal cité par Théodore Delort (*La première escadre de la France dans les Indes*) et par Henri Froidevaux (*Mémoires de L. A. Bellanger de Lespinay*), le premier lit : « un petit bâtiment à rames », le second lit : « un petit bâtiment à l'ance ».

L'orthographe et le français employés sont ceux du XVIIe siècle, époque à laquelle ils commençaient à être fixés, aucune orthographe officielle n'existant encore. Nos auteurs (car nous pensons qu'il y en a au moins trois) écrivent aussi bien *Phénix* que *Fénix*, *laumonier* que *lomonier*, *avec* que *avecq*, *gens* que *gents*. Ils conservent en revanche tout au long du Journal des mots comme *subject*, *luy*, *nostre*, *mesme*, *response*, etc... Ils utilisent aussi des mots comme *bouette* (boîte), *prins* (pris), *gaigner* (gagner), *aparillier* (appareiller), *cognoistre* (connaître) qui, par leur orthographe ou leur usage ancien, rendent la lecture difficile et incertaine.

Trois autres difficultés majeures sont à noter.

D'abord, l'absence quasi totale de ponctuation. La relation des événements d'une journée nous donne un paragraphe de longueur variable écrit sans aucune ponctuation. C'est en fait la conjonction

Extrait de la publication

« et » qui sert souvent pour l'amorce d'une nouvelle phrase. Mais pas uniquement, elle est aussi utilisée parfois dans le rôle de conjonction de coordination que nous lui connaissons.

Ensuite, l'utilisation de majuscules de façon irrégulière. Le « C » est toujours écrit en majuscule lorsqu'il se trouve en début de mot avec une grande boucle qui descend et empiète sur la ligne du dessous. Idem pour le « B » et le « L » qui eux forment de grandes boucles envahissant la ligne supérieure. La particule « de » est souvent, mais pas toujours, écrite avec une majuscule alors que le nom qui suit l'est rarement. Elle est aussi parfois accolée au nom qui la suit. Un même nom peut s'écrire : « Delamotte », « De lamotte » ou « De la motte ». Quant au mot « France », il est toujours écrit avec une minuscule.

Enfin, les mots sont très souvent liés, comme si notre écrivain ne se donnait pas la peine de lever la plume qu'il laisse glisser sur le papier. Ce qui nous donne des expressions comme « lonmedit lavoir » (l'on me dit l'avoir), « alillet » (à l'îlot), « alabaye » (à la baie), « outoutle mon estoit » (où tout le monde était), etc....

Dernière remarque, le style des rédacteurs du Journal n'est pas toujours très clair, chargé de répétitions et manquant parfois singulièrement de qualités littéraires.

La transcription et la présentation

Le plaisir est grand de faire partager au lecteur le charme de ce texte du XVIIe siècle et nous nous sommes efforcé de rester au plus près de l'original. Toutefois, pour en rendre la lecture moins fastidieuse et plus confortable, nous avons opté pour une modernisation pondérée de celui-ci et une utilisation mesurée de la ponctuation. L'emploi de l'accent aigu a été généralisé alors qu'il n'apparaît que rarement sur le manuscrit. L'accent grave et l'accent circonflexe sont en revanche toujours absents et ont été ajoutés systématiquement. Les guillemets, points d'interrogation et d'exclamation sont inexistants dans le texte d'origine et ont été rajoutés, en particulier lorsque l'auteur cite les propos de l'un des personnages. Les terminaisons d'imparfait et de conditionnel en *oit* ont été remplacées par *ait.* Idem pour les

Extrait de la publication

terminaisons d'adjectifs ou de participes en *é* ou *ée* et *ez* qui ont systématiquement été modernisées. Le genre des mots et l'orthographe actuels ont été utilisés. Le mot « ancre » par exemple est parfois masculin et s'écrit parfois « encre » alors qu'il est toujours question des apparaux de l'armement des navires. Les patronymes, toponymes et tous les noms propres ont été standardisés, lorsqu'une orthographe qui nous est connue a été adoptée depuis. En règle générale, nous avons choisi de reproduire l'orthographe utilisée dans le manuscrit à la première occurrence du mot ou du nom. Une note de bas de page donne des informations supplémentaires sur ce mot et souvent une orthographe différente que nous conservons jusqu'à la fin du Journal.

Nous avons aussi pris le parti de limiter les notes au nécessaire afin de ne pas surcharger cet ouvrage et en alourdir la lecture.

De plus, nous avons supprimé toutes les informations concernant la navigation, le point fait quotidiennement les jours de navigation ainsi que la distance parcourue. Ces informations auraient considérablement alourdi le texte et ne sont exploitables que par quelques spécialistes, le méridien de référence et les unités de mesure n'étant pas ceux que nous utilisons aujourd'hui. Nous avons toutefois gardé tous les événements, même bénins, qui ont ponctué ces journées.

Les dates sont mentionnées généralement en chiffres mais parfois en toutes lettres. Nous avons gardé la présentation du manuscrit mais supprimé l'expression « du dit » qui les suit invariablement.

Nous avons aussi éliminé quelques passages incertains, ceux notamment concernant les monnaies et le coût des marchandises.

Enfin, pour certains mots nous avons gardé l'orthographe utilisée dans le manuscrit lorsque la compréhension de ceux-ci ne présente pas de difficultés comme « long temps », « après midi », « mil ».

Pour présenter ce texte, nous avons donc essayé d'en rendre la lecture plus aisée et plus confortable tout en nous efforçant de rester le plus fidèle possible à l'esprit et au style de celui-ci.

Les circonstances de ce voyage aux Indes

En 1670, Louis XIV envoie la première flotte française digne de ce nom aux Indes orientales. Elle est composée d'une dizaine de bâtiments auxquels se joindront des bateaux de la toute nouvelle Compagnie des Indes orientales, créée en 1664 par Colbert.

Cette flotte, la plus importante jamais vue dans cette partie du monde, doit, pour reprendre l'expression de Colbert, « porter dans les Indes la première connaissance des armes et de la puissance de Sa Majesté ».

Elle porte le nom d'Escadre de Perse, probablement parce que les instructions données à son Amiral, Jacob de La Haye, mentionnent qu'il doit « faire voir son escadre sur les côtes de Malabar et à toutes les nations qui possèdent des terres et des places dans toute l'étendue du pays, depuis le cap de Comorin jusqu'à l'Arabie ».

Un tel déploiement dans ces mers lointaines oblige Louis XIV à prévoir l'envoi régulier d'hommes, de matériel et de fonds. Il lui faut également pouvoir envoyer des instructions, recevoir des rapports et échanger de la correspondance.

Le 16 mars 1671, le navire du Roy le *Breton*, escorté par les houcres le *Guillot* et le *Barbot*, appareille de La Rochelle pour apporter à l'Escadre de Perse qui se trouve alors dans les eaux de l'Océan Indien, un coffre plein de 100 000 livres, des hommes en renfort et les lettres du Roy.

La relève de l'Escadre de Perse n'est autre que le journal de bord de ce vaisseau qui, après avoir rejoint la flotte du Roy à Goa, en Inde, va participer à tous les combats, soutenir tous les sièges, affronter les moussons… alors même que son équipage est décimé par la faim, le scorbut et les combats sanglants livrés aux Mores et aux Hollandais.

Et c'est finalement sur le *Breton*, dernier vaisseau en état de marche, que va monter l'Amiral avant qu'une tempête ne le fasse sombrer non loin de Pondichéry, le célèbre comptoir français sur la côte indienne, établi grâce à cette expédition.

au nom de Dieu 25e Division N.o 335

Voyage du Nauire du Roy Le Breton

Comandé par Monsieur Duclos auec deux houeres nommés Le Guillot Et Le barbot

Mars 1671. Portef.le 53.

Mars

Vent N. No.

Lundy 1.me Mars Nous auons apareillé de la Radde des basques proche la Rochelle a Neuf heures du matin, Et auons Singlé Jusques sur les deux heures apres midy que le vent est venu au oest, ce qui nous a obligés de mouiller a 18 brasses d'Eau sable fin et coquillage

ARCHIVES

Vent Est. Sudest.

Mardy 2e A six heures du matin nous auons leué l'ancre de la dite Rade et auons apareillé, Et single oest suroest Jusques a 10 heures auant midy, ou le Clocher d'Ars nous demuroit lors enuiron quatre Lieues, Et auons fait routte le Cap au oest sudoest Jusqu'au lendemain mecredy 8 heures du matin et fait par Estime . . Lieues 45.

Et la pointe de Chassiron nous demuroit a l'Est sud'Est Et celle de Baleines au nord, Et par les 46 d.e latitude nord, Et par les 15 d.e de longitude d'ou Jay fait passer mon meridien de Tenerif Isle des canaries

Vent oest quart de soroest

Mecredy 3.me Nous auons singlé au oest Nord noroest depuis les 8 heures du matin Jusques a 8 heures du soir . . . 9.

que le vent a changé venu noroest ¼ oest singlé au soroest Jusqu'a 11 heures du soir et fait par estime . . . 4.

Et le mesme Jour depuis les 11 heures du soir nous sommes mis aux deux pafiz a cause d'vn grand vent et singlé au suroest Jusqu'au lendemain Judy 19. 8 heures du matin Et fait par mon estime . . . 9.

nostre Nauire faisoit beaucoup d'Eau pour auoir touché sur le bailard vingt deux heures, et ne pouuant prendre hauteur a cause de la bruine, Et par mon estime, par la hauteur de 45 d.s 18 m latitude nord Et par les 12 d.s 19 m de longitude

au nom de Dieu

Voyage du Navire du Roy le *Breton*
Commandé par M. Duclos avec deux houcres (*)
nommées le *Guillot* et le *Barbot*

Mars 1671

le lundi 16

Vent nord-nord/ouest.

Nous avons appareillé de la Rade des Basques proche de La Rochelle à neuf heures du matin, et avons cinglé jusques sur les deux heures après midi que le vent est venu de l'ouest, ce qui nous a obligés de mouiller par 18 brasses (**) d'eau, fond de sable fin et coquillage.

le mardi 17

Vent est-sud/est.

A six heures du matin nous avons levé l'ancre de la dite rade et avons appareillé, cinglé à l'ouest-sud/ouest jusqu'à dix heures avant midi, où le clocher d'Ars nous demeurait lors environ quatre lieues. Nous avons fait route le cap à l'ouest-sud/ouest jusqu'au lendemain mercredi à huit heures du matin. La pointe de Chassiron nous demeurait à l'est-sud/est et celle des Baleines au nord, par les 46° de latitude nord, et par les 15° de longitude d'où j'ai fait passer mon méridien de Ténériffe, île des Canaries.

Mercredi 18

Vent ouest quart de sud-ouest

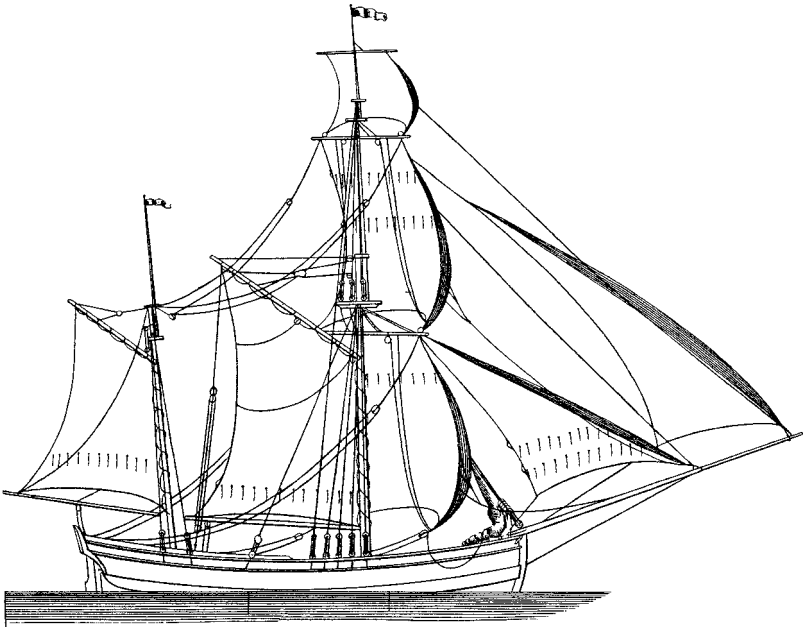
Nous avons cinglé à l'ouest-nord nord-ouest depuis les huit heures du matin jusques à huit heures du soir que le vent a changé venu nord-ouest, 1/4 d'ouest. Cinglé au sud-ouest jusqu'à onze heures du soir et fait par estime quatre lieues. Le même jour depuis les onze heures du soir

---

* voir croquis page suivante.

** 1,624 m.Correspond à peu près à la distance entre les deux mains, bras écartés.

Extrait de la publication



nous sommes mis aux deux pafis (*) à cause d'un grand vent et cinglé au sud-ouest jusqu'au lendemain jeudi 19 à huit heures du matin et fait par mon estime neuf lieues.

Notre navire faisait beaucoup d'eau pour avoir touché sur le bailard (**) à vingt deux heures, et nous ne pouvions prendre haute (***) à cause de la bruine.

Lundi 23

Ce même jour M. Duclos, capitaine, nous fit assembler et nous proposa de relâcher à Belle-Ile disant que le navire faisait beaucoup d'eau et que cela provenait d'avoir touché et qu'il n'était pas en état de faire le voyage, duquel sentiment je ne fus pas, et alléguai le dit sieur que le navire ne faisait point d'eau en sortant.

---

* nom donné quelquefois aux deux basses voiles, être aux deux pafis c'est être aux deux basses voiles.

** peut-être « baloire » : longue pièce de bois de la structure d'un vaisseau.

*** hauteur de méridienne, pour en déduire la latitude du lieu.

Avril 1671

Dimanche 12

Le dimanche à midi nous avons vu la tour de Caminha (*) qui nous demeurait à l'est-nord/est. M. Duclos et ses pilotes étaient dans le sentiment de relâcher aux îles de Berlengas (**) ce que je ne trouvais point à propos à cause du retardement du voyage.

le Lundi 27

Nous avons vu la terre des Grandes Canaries et avons fait porter au sud-sud/ouest jusqu'à six heures du soir. A six heures du soir nous avons reviré sur l'autre bord jusqu'au lendemain six heures du matin et étant à environ une lieue de terre avons mis en panne. Je me suis embarqué dans la chaloupe pour aller à terre voir le gouverneur des îles des Canaries pour savoir de lui comme nous serions reçus et quel salut il nous rendrait. Je me suis transporté chez lui avec un consul des Français, Liégeois de nation, et on nous promit que nous serions bien reçus, et qu'il nous rendrait coup pour coup, ce que j'écrivis à M. Duclos par le maître de la chaloupe que je renvoyais à bord. Quelque temps après la chaloupe partie, le dit gouverneur envoya chercher le consul au logis duquel j'étais, et le renvoya pour me dire qu'il ne pouvait pas rendre coup pour coup, et je crois que c'était par l'avis de ce consul. Cependant le navire est venu mouiller vers les cinq heures du soir par les 23 brasses et à demi lieue de la ville, fond de sable mêlé de corail. Et la chaloupe sur les sept heures du soir étant arrivée à bord, ils levèrent l'ancre pour aller mouiller plus proche de la ville en un lieu plus convenable pour faire nos eaux et rafraîchissements (***).

---

* Portugal, sud de Vigo.

** Portugal, nord de Lisbonne.

*** vivres frais.

Extrait de la publication

le Mardi 28

La navire appareilla et vint mouiller plus proche de la ville comme nous avons déjà dit. La ville nous demeurait au sud-ouest, une pointe nous demeurait au nord et l'autre pointe nous demeurait au sud-ouest.

le 29

A six heures du matin nous avons mis nos futailles à terre. Il est passé une petite barque de Portugais à bord chargée de sardines, qui allait décharger à l'île de Ténériffe puis charger de Malvoisie (*) et s'en retourner en France.

le 30

Avons eu nouvelles de Ténériffe que le sieur Guillot y était arrivé, où était le rendez-vous.

* du nom d'une presqu'île grecque produisant un vin liquoreux.
Par ext. se dit de plusieurs sortes de vins cuits et sucrés. Aujourd'hui, c'est surtout un cépage donnant des vins muscats.

Extrait de la publication

le 5 du dit mois

A sept heures du matin le sieur Guillot est arrivé en cette rade et a été quatre jours à venir de Ténériffe ici à cause des courants et du vent contraire.

Sur les deux à trois heures après midi est arrivé un petit vaisseau marchand génois qui nous a salués de trois coups de canon. Lui avons répondu d'un.

Sur les sept heures jour, le nommé François Dubois du Port Louis, contremaître, et François Suirat, bosseman (*) des Sables d'Olonne, étant ivres, et ayant le quart de nuit, rompirent les fers pour délivrer Jean Le Geuf, matelot qui y était depuis un mois pour avoir mis l'épée à la main contre son camarade dans le bord ; et de concert embarquèrent dans la petite chaloupe sans que M. Duguet qui était de quart s'en soit aperçu. Il y avait dedans deux hommes pour la garder dont l'un s'est rentré à bord par l'échelle de la galerie, connaissant leurs mauvaises intentions. L'autre fut arrêté par eux et ils ont fait leurs efforts pour couper l'amarre de la grande chaloupe et la dégarnir d'avirons et ôtèrent ainsi les moyens d'aller après. Mais ils n'ont pu le faire sans bruit. La sentinelle les ayant entendus se parant pour nager (**) a crié : « Qui est dans la chaloupe ? » et à la troisième fois, eux n'ayant rien répondu et entendant nager, a tiré sur eux.

Les sieurs Guillot et Barbot qui étaient mouillés près de nous ont ouï le bruit et prirent les armes ne sachant ce qui était arrivé à notre bord et sortant de leur chambre ont aperçu la chaloupe qui allait droit sur eux et ont crié : « D'où est la chaloupe ? » Ils ont répondu assez fièrement « De la mer ! » en même temps tirèrent quelques coups de mousqueton dessus et fait armer leur chaloupe pour courir après, se doutant que c'étaient des déserteurs mais quelque diligence que l'on ait pu faire on ne les put joindre ayant couru à terre, ce qui la fit perdre de vue.

---

* « …le bo*ff*eman étant chargé du *f*oin des cables & des ancres, des jats & des bouées, doit faire épi*ff*er & fourrer les cables aux endroits nece*ff*aires ; caponner & bo*ff*er les ancres ; y mettres des orins… » *Encyclopédie de marine*, 1781, Panckoucke, Paris.

** actionner les rames pour faire avancer le bateau.

ISBN : 978-2-84679-106-9

Impression :
Imprimerie Nouvelle Laballery
Rue Louis Blériot
58502 Clamecy, France

Extrait de la publication

Extrait de la publication