

HISTOIRE. La dure vie des marins à bord des navires de long cours

Après l'affaire du collier de la reine sous Louis XVI, puis celle des poisons sous Louis XIV, Gérard GEIST* nous invite à voyager à bord des navires du 17^e siècle vers les Indes et l'Afrique en compagnie d'un jésuite parti en Abyssinie (ancienne Éthiopie).

Les articles de cette nouvelle saga de l'été sont extraits de son nouveau livre « *Moi, Jeronimo Lobo, ou le voyage extraordinaire d'un jésuite en Abyssinie au XVII^e siècle* » que viennent de publier les éditions L'Harmattan.

Ce qui frappe d'emblée en mettant le pied sur un navire du 16^e ou du 17^e siècles est la jeunesse de l'équipage qui avait entre dix et vingt-cinq ans. Il y avait même des adolescents qui effectuaient toutes les corvées, dormaient sur le pont par tous les temps, à peine abrités par des peaux de bœuf.

D'usage, seul le capitaine était plus âgé, expérimenté et nommé par ordonnance royale en fonction de son rang social, puisque la noblesse obtenait de droit, les postes de l'administration politique et militaire. Hiérarchiquement, le second homme fort était le pilote qui dirigeait le navire, faisant régner l'ordre et la discipline, maîtres mots pour concilier les duretés inhumaines avec les objectifs de traversée.

Un rude quotidien

Le temps était implacablement rythmé. L'équipage ne dormait jamais plus de trois heures et demie de suite. Ainsi, les passagers, comme les religieux ou les marchands, étaient continuellement dérangés par ces changements de quart annoncés par la cloche. Les marins dormaient tout habillés dans leur branle ou leur hamac. Quant aux soldats embarqués avec l'équipage, ils n'étaient guère mieux traités, veillant sur leur armement et sur leur armure qui, lorsqu'ils la portaient, couvraient le haut du corps par deux montants, l'un pour le torse et l'autre pour le dos, tous deux reliés par des lacets en cuir au niveau des épaules et plus bas par une large ceinture.

Une journée très organisée

Un casque et une épée s'ajoutaient à l'armure dont ils ne se plaignaient pas tant elle était plus légère que celle portée par leurs prédécesseurs, mais qui protégeait mal contre les tirs d'arquebuse. Les gens d'armes se tenaient généralement sur la poupe et étaient jusqu'à cent par bateau, commandés par un capitaine, un sergent et un caporal, mais ils étaient gardés en réserve pour les combats et ne participaient pas aux manœuvres.

La journée qui se déroulait comme une horloge, était une longue suite d'efforts, de tourments et de duretés. Elle commençait vers quatre heures, aussitôt après le réveil, avec le lavage du pont à l'eau de mer. L'eau douce ne pouvant naturellement pas être utilisée pour se laver, le linge l'était parfois à l'eau de mer ou pas du tout.

Ainsi, poussaient de façon hirsute les cheveux et la barbe, dont on ne se souciait qu'aux escales au point que l'habitude de les tailler s'en perdait très vite. Suivait la prière du matin, tandis que nous étions encore à jeun. Le prêtre se plaçait sur le gaillard du château arrière afin d'être face à tout le monde assemblé et agenouillé sur les ponts. Les chants commençaient, apportant leur double vertu de souder les chanteurs par la connaissance commune des textes et d'engager la journée par de l'énergie. On entonnait le « *Veni Creator* », les « *Litanies de la Vierge et de tous les saints* », avant le « *Domine* », « *Salvum Fac Regem* » et trois « *Gloria* ». À la fin, chacun criait « *Vive le Roi* ».

Le rôle du prêtre

Le rôle essentiel que jouait le prêtre dans ces circonstances était essentiel car, étonnamment, la plus petite part de sa mission était celle des prières, des chants et de l'organisation de la vie religieuse à bord, à commencer naturellement par les messes.

En vérité, son rôle essentiel tenait à rassembler et à rassurer cette communauté d'hommes réunie temporairement, dans un lieu exigu, aux origines diverses et aux motivations majoritairement pécuniaires.

Certes, les processions, les prières collectives et toutes les cérémonies susceptibles d'assurer l'union, la paix et l'espoir, étaient vitales à la vie du groupe et à sa préservation mais, avec le chirurgien, il se livrait à d'autres gestes inattendus pour

La matinée de travail commençait après cette frugale et si mauvaise collation.

Une cuisine adaptée au voyage

Au-delà des corvées journalières de nettoyage, de conduite du navire et des voiles, de nombreux corps de métiers étaient utiles, actifs et représentés à bord, comme des charpentiers, des tonneliers, des forgerons, des calfats chargés de colmater les fentes de la coque des navires, tous recrutés en double pour parer au décès de l'un d'eux.

À dix heures du matin, le dîner était le même pour tous. Le repas principal de la journée devait apporter un peu de chaleur avec quelques ali-

litre pour le vin, et un demi-litre pour les hommes d'armes quand ils n'étaient pas au combat. On mangeait bien sûr assis par terre et pour couvert, les marins ne disposaient que d'une cuillère pour la soupe. On soupa vers quatre ou cinq heures de l'après-midi, avant le coucher du soleil.

La maladie et la mort

La coexistence sur une si petite superficie mettait les marins dans une proximité extrême, avec les poux et les puces, ainsi que les souris, les rats pourtant chassés par les chats et les belettes. On vivait non seulement entouré de ces compagnons infects, mais dans un air vicié que l'on était contraint de respirer.

Tout naturellement, dans cet espace surpeuplé et malsain, la maladie avait tôt fait de s'y trouver à l'aise. Épuisé par de fausses nuits, puisque deux matelots alternaient sur un seul hamac, souvent trempé à l'entrepont, laminé par le froid et le soleil, dévoré par l'angoisse et la peur tenaillantes et continues, amoindri par les bastonnades de la hiérarchie, sous-alimenté avec cette nourriture rare et pourrie, l'équipage à la saleté repoussante, était dévasté par les poux, les ulcères, les diarrhées, les maux de ventre dont les médecins et chirurgiens augmentaient le mal par leurs remèdes qui se bornaient à effectuer des saignées à la tête des malades ou en plaçant des ventouses.

Les pluies fréquentes provoquaient rapidement sur les corps des ampoules infectieuses, d'autant plus quand les navires n'étaient pas nettoyés des puanteurs des morts qu'ils avaient connues. La pire des affections redoutées sans jamais pouvoir y échapper, était ce que l'on appelait « le mal des gencives » (le scorbut). On avait alors deviné que la privation prolongée d'au moins deux mois d'oranges et de limons entraînait d'affreux et douloureux effets, mais on ne pouvait y remédier. Les tissus enflaient, tout comme les muqueuses, les gencives saignaient et les dents se déchaussaient, les membres devenaient d'une sensibilité extrême, entraînant la mort plus ou moins rapidement. En très peu de jours, trois cents hommes périrent des neuf cents que comptait par exemple la flotte du héros du livre cité.

On juge ainsi du sort réservé aux matelots et aux petites gens de ces voyages, mais les conditions d'hébergement du capitaine, des gentilshommes et des religieux étaient à peine meilleures. Ceux-ci logeaient dans le gaillard arrière où se trouvaient quelques rares cabines. En raison du roulis et du tangage, le mobilier était rare, car il pouvait glisser à tout moment, écrasant les passagers contre les parois. Les latrines étaient rudimentaires. Par beau temps, on allait se soulager sur la poulaine, tout à fait à l'avant, sous le beaupré, à fleur d'eau. Mais, par mauvais temps, il était trop dangereux de s'y rendre car une lame aurait tôt fait d'emporter le téméraire, de sorte que la nuit, on en interdisait l'accès. Il ne restait guère pour les passagers de marque, que le pot de chambre.

*Gérard Geist

Gérard GEIST est maire de Sainte-Aulde, historien, enseignant à la Sorbonne-Nouvelle Paris 3. Les éditions L'Harmattan viennent de publier son nouvel ouvrage « *Moi, Jeronimo Lobo, ou le voyage extraordinaire d'un jésuite en Abyssinie au XVII^e siècle* » (24 €). Il a publié en 2015 « *Histoire de la vie rurale en Brie du Moyen-Âge à nos jours* ».



Les voyages à bord des navires de longs cours étaient rudes, et les conditions de vie, extrêmes.

lui, comme soulager les souffrances physiques des marins, assister les mourants et, par ses paroles humaines et charitables, rallumer la flamme de la douceur, de l'écoute, de la compréhension, faisant renaître, même brièvement dans ces corps éperdus de douleur physique et morale, la sensation que le monde n'était pas qu'horreur et que le Paradis existait, ne serait-ce que dans l'étincelle d'un regard.

Les repas

Selon les caprices du temps, à six heures et demie du matin, arrivait le moment du déjeuner composé de légumes secs et de biscuits souvent infestés par les vers et les charançons, mangés sous la forme d'une galette faite de débris de biscuits, appelée mache-moure. La ration quotidienne était de trois cent vingt-cinq grammes que l'on faisait tremper dans de l'eau et parfois même dans de l'eau de mer.

L'eau douce était évidemment la denrée la plus précieuse, mais elle devenait malheureusement rapidement dégoûtante.

Sa conservation dans des barils de bois où vivaient des vers et des larves lui en faisait perdre le goût et la couleur. Gardée sous clé et surveillée par l'officier en second, elle n'avait rapidement plus rien de potable et était rationnée à trois pintes par homme et par jour.

ments cuits. Mais, l'incendie représentant l'une des plus grandes menaces de nos voyages, au point que l'on ne fumait pas de tabac, mais que l'on « chiquait » et prisait, on circoncrivait la cuisson à un seul feu, à un seul endroit et à un seul homme, le cuisinier. Tout était cuit à l'eau, mais l'on dessalait lard et morue à l'eau de mer. Dans deux grandes marmites, on bouillait pour l'équipage, les viandes salées et généralement pourries qui étaient rationnées. Un marqueur, attaché aux morceaux de viande, permettait à chacun de faire valoir la propriété de sa ration et de la retrouver dans la marmite.

En revanche, lorsque celle-ci s'était détachée en tombant au fond du chaudron, on accusait souvent le cuisinier de « voleur de ration ». La viande fraîche provenait des moutons, des volailles, des chèvres, embarqués vivants et égorgés au fur et à mesure, mais elle était souvent réservée aux officiers et aux passagers. Avec cela, pas de pain ou si rarement ! Les fours à pain ne se trouvant en effet que sur les très gros navires, on compensait l'absence de pain par des potages de « gru », sorte de semoule d'avoine ou de maïs, de fèves et de pois auxquels on ajoutait de la graisse ou de l'huile d'olive. Quant au vin ou au cidre, ils étaient encore plus mauvais que le reste, mais ils étaient la seule parade au manque de courage et d'énergie que les aliments ne fournissaient pas. Leurs rations par personne et par jour étaient d'un peu plus d'un