
LES

CURIOSITÉS DE LA DISCIPLINE

DANS

LA MARINE D'AUTREFOIS

D'APRÈS QUELQUES DOCUMENTS INÉDITS ¹

Il est difficile, à notre époque de sensibilité et d'indulgence, peut-être excessives, de se figurer ce que fut l'ancien Code de justice maritime.

Mais quand on a jeté un coup d'œil sur les anciens règlements, il n'y a qu'un mot pour qualifier les répressions prévues par la discipline du bord du XVI^e au XIX^e siècle. Elles étaient atroces !

L'échelle des punitions pouvait se noter ainsi : la *mort*, la *cale sèche* (qui, on le verra, équivalait à la mort), la *cale extraordinaire*, la *cale ordinaire*, la *bouline*, les *fers*, les *coups de corde*, le *retranchement de viande*, de *vin*, de *solde*.

On voit que la liste en est fournie !

La *mort* se donnait par pendaison ou arquebusade ou, encore, par simple jet à la mer.

La *cale sèche* consistait en ceci : on mettait le patient à califourchon sur une sorte de chevalet en bois qu'on suspendait à l'aide d'une corde passant dans une poulie au bout d'une vergue et faisant

¹ *Archives de la Marine*, série G., 137, n° 2 (Ministère de la marine), et extraits des *Jugements d'Oléron* et des *Us et Coutumes de la mer*, de Cleirac, 1647.

retour sur le pont. Puis on lâchait le tout. Arrivé à la longueur de corde, le chevalet était arrêté net dans sa chute et l'effroyable secousse que subissait le malheureux qui y était attaché lui désarticulait les os du bassin.

La *cale extraordinaire* consistait également à suspendre le patient au bout d'une vergue, mais, cette fois, sans chevalet. Une deuxième corde, attachée à ses pieds, passait sous la quille du navire et retournait sur le pont du côté opposé à celui où avait lieu l'exécution. Quand on avait laissé tomber l'homme à la mer du haut de la vergue, en larguant la corde qui le tenait suspendu, on tirait sur celle qu'il avait aux pieds, de façon à le faire passer sous la quille, pour reparaître de l'autre bord du navire. On recommençait, suivant les cas, deux ou trois fois l'opération.

Dans la *cale ordinaire*, on se contentait de laisser l'homme, attaché au bout d'une vergue, tomber à la mer une ou plusieurs fois.

La punition de la *cale* (de *χαλαω*, lâcher, faire tomber) était d'origine très ancienne.

Matthieu Paris raconte qu'en l'an 1190, Richard, avant d'aller en Palestine, publia une ordonnance dans laquelle se lisait un article condamnant à trois coups de cale celui qui aurait frappé une personne embarquée avec lui.

Au XIII^e siècle, la cale était donnée à celui qui jurait le nom de Dieu, même par plaisanterie.

Nous verrons, un peu plus loin, dans quels cas on l'appliqua plus tard.

La peine de la *bouline* était également fort ancienne : elle est mentionnée dans une ordonnance catalane en ces termes : « Correr la nau », c'est-à-dire, courir tout le long du navire entre deux haies de matelots frappant avec des cordes, punition équivalente, comme on le voit, à celle des verges, usitée dans l'armée.

L'ordonnance de Barcelone du 5 janvier 1354, rendue par Pedro II d'Aragon, condamnait le matelot ou le soldat qui avait joué ses effets à courir le long de la coursie¹ de la galère en recevant des coups de fouet « *correga la cossia ab açots* »².

¹ Sorte de passerelle étroite qui allait du gaillard d'avant au gaillard d'arrière de la galère, en séparant les rameurs des deux bords.

² *Archéologie navale*, de Jal.

La punition des fers, que, par un plaisant euphémisme, les matelots appelaient « bas de soie », simplement ennuyeuse, car elle ne faisait qu'empêcher l'homme de bouger, a été maintenue, on le sait, jusqu'à nos jours.

Le P. Fournier, dans son *Hydrographie*, nous apprend qu'au XVII^e siècle, le capitaine d'armes d'un vaisseau recevait 5 sols par « bas de soie » mis dans l'équipage.

Il n'y a que quelques mois que la punition des fers a été rayée du Code de justice maritime, avec raison, il faut l'avouer, car bien qu'inoffensive, l'idée d'attacher de braves garçons par les pieds, pour des fautes, en somme vénielles, répugnait un peu aux mœurs actuelles.

Pour les *coups de corde*, on attachait le coupable au cabestan du navire, le dos nu, et on lui infligeait un nombre de coups d'une corde à nœuds déterminé à l'avance.

Disons-le à la honte de la civilisation, ce n'est qu'à la Révolution de 1848 que cette punition humiliante et barbare fut rayée du code de la discipline à bord !

L'ancien Code de justice maritime était issu d'un amas de traditions ou de vagues règlements, nommés les *Jugements d'Oléron*, et empruntés aux codes maritimes de toutes les nations.

On y trouvait des dispositions cruelles ou curieuses.

Ainsi, le *Maître* — nous verrons plus loin quelle importance on attachait à ce titre — avait droit, à l'égard de ses hommes, à une correction *modique* : un *soufflet* ou un *coup de poing*.

« Et, disent les Jugements, si le *Maître* frappe aucun de ses compagnons, ledit compagnon doit attendre le premier coup comme de poing ou de paume.

« Ensuite le marinier est tenu d'obéir à son maître, quoiqu'il lui dise injure et se courrouce avec lui, et se doit ôter de devant lui, fuir à la proue du navire et se mettre du côté de la chaîne ; et si le maître passe, il s'en doit fuir de l'autre part, et, si le Maître le poursuit en l'autre part, le marinier peut alors se mettre en défense, requérant témoignage comme le maître le poursuit, car le maître doit s'arrêter sans outrepasser la chaîne. »

Le fait d'enjamber à deux reprises différentes la chaîne de l'ancre

placée à l'avant du navire constituait donc une sorte de protection analogue au droit d'asile.

De plus si le marinier, *après trois repas ou avoir dormi*, reconnaissait sa faute, il était grâcié.

Disposition intelligente et pleine de mansuétude qui éclaircit un instant le fatras de punitions horribles dont se composent les Jugements d'Oléron.

Le démenti était « grande injure » et se punissait *de la perte du poing*.

Ceci nous amène à faire une petite digression à propos d'un serment, qui était fort en honneur chez les marins du XVI^e siècle.

Ces hommes qui étaient tous d'une grande piété et qui avaient chacun un saint auquel ils rendaient un culte particulier, ne prêtaient cependant pas serment, dans les promesses qu'ils avaient à échanger entre eux, sur le nom de l'objet de leur culte.

Ils prêtaient serment sur le *pain et le sel* ! Et cette formule bizarre était considérée par eux comme sacrée. Il leur semblait impossible que qui que ce soit ayant prêté ainsi serment, pût s'en affranchir.

Voici l'explication originale que nous trouvons, concernant l'origine de cet usage, dans un vieil ouvrage de marine ¹ :

« Le sel est reconnu pour grand ami de la nature, tenu pour un aliment sain, tout à fait agréable et salubre, nourrissant et conservant les corps vivants et les morts ; en outre fort gay, divertissant les esprits d'allégresse, suivant la remarque de Pline, qui en fait un cinquième élément.

« Le sel entre dans la composition de tous les corps solides : de sorte que les chymistes, disciples de Théophraste Paracelse, font profession d'en extraire et retirer le sel avec le soufre et le mercure : il prédomine en la complexion de l'homme ; les urines, les eaux creuses dans le sang, les sueurs et les larmes sont salées.

« Quant à la nourriture, le sel en mélange tempéré est le plus savoureux aprest de toutes autres choses et la saulce des meilleurs ouvrages de cuisine. La salière est l'ornement de la table et la plus haute pièce du festin ; par honneur elle est assise la première sur le milieu ou sur le centre de la nape et les plats sont placés en suite ou après, aux environs et plus bas.

¹ *Les Us et Coutumes de la mer.*

« Après la mort des animaux, le sel est le substitut succédentère de leur âme, suivant le haut raisonnement et la belle pensée de Chrysippus, rapportée par Cicéron.

« *Et d'autant que la chair salée, le poisson salé, le beurre et les fromages salez, le biscuit et le vin non salez, sont la plus ordinaire victuaille et la plus usitée viande des mariniens gastrolâtres, c'est pourquoy, à ce qu'atteste l'ordonnance, ils firent jadis coutume et religion superstitieuse de jurer sur le pain, sur le vin et le sel ; à l'aventure, sur l'appréhension du grand déplaisir lorsque ces choses leur étoient refusées.* »

Les mariniens firent un tel abus du serment sur le pain et le sel, que par une ordonnance de 1543, l'Amirauté dut leur interdire de l'employer désormais. Nous ne pouvons dire quels furent les motifs allégués par l'amiral pour prononcer cette défense, mais étant donnée l'époque, il est probable que ce fut par scrupule religieux.

Mais revenons maintenant à notre examen de quelques-unes des peines édictées par les Jugements d'Oléron.

« Le marinier frappant ou levant armes contre son *Maître* était attaché avec un couteau bien tranchant au mast du navire par une main et contraint de le retirer ; de façon que la moitié luy en demeurait au mast attachée. »

Nous n'étonnerons personne en disant que cette punition sauvage était empruntée au code espagnol !

Si un matelot descendait à terre *sans licence* et que pendant son absence le navire se perdît, il était condamné à un an de prison, au pain et à l'eau. S'il y avait mort d'homme pendant le naufrage, il était puni corporellement.

Vers le milieu du XVII^e siècle, le roi de France, irrité de ne pouvoir obtenir qu'en rade ses capitaines couchassent à bord, et résolu à faire un exemple, excipa de ce vieux règlement pour condamner le capitaine de vaisseau du *Magnon*, à avoir la tête tranchée, et son enseigne aux galères à perpétuité, le vaisseau le *Rouen* qu'ils commandaient s'étant perdu en leur absence, en rade du Havre.

Hâtons-nous de dire que les protecteurs de ces officiers, à la Cour, se remuèrent de telle sorte que tous deux furent graciés quelque temps après !

Si un marinier couchait ou passait la nuit à terre, il était déclaré « déloyal et coupable de parjure ». « Cette obligation (de coucher à

bord) est si étroite, disent les Jugements, que même il ne leur est pas libre de se déshabiller pour dormir dans les draps, mais doivent coucher vêtus ».

Dans la marine militaire, tout homme qui désertait était puni de mort ; dans la marine de commerce, il était condamné au fouet, et, en cas de récidive, marqué d'un fer chaud en signe d'infamie.

Tout pilote qui, par sa faute, perdait un navire, pouvait être *décapité* par le capitaine ou par le maître, à moins qu'il ne put payer le *dégât*.

Vers le commencement du XVII^e siècle, on jugea enfin qu'il fallait reviser et réglementer les Jugements d'Oléron.

M. de La Porte fut chargé de ce travail qui fut l'objet d'une ordonnance en date du 15 novembre 1634.

La nouvelle ordonnance supprima un grand nombre de punitions excessives, telles que la cale extraordinaire qui, on s'en souvient, consistait à faire passer le condamné sous la quille du navire. Mais elle conserva des punitions comme celles-ci :

« S'il advenoit que quelqu'un tueroit son compagnon, ou qu'il le blessast de telle sorte qu'il en mourust, on attachera le mort avec le vivant dos à dos et seront jettés à la mer, et, s'il est à terre, sera exécuté à mort. »

L'ordonnance infligeait encore, par exemple, les punitions suivantes :

« L'homme de l'équipage qui *touchoit à tout, sans permission*, devait être « calé trois fois et battu de coups de corde de l'équipage », (autrement dit, courir le bouline). »

« L'homme que son capitaine envoyait à terre et qui y demeurait plus longtemps qu'il ne devoit « était calé trois fois et battu à coups « de corde d'une escouade de l'équipage ».

Celui qui « prenoit de force des vivres dans la bouteillerie » était puni des mêmes peines.

Celui qui « frappait de colère avec le poing, le bâton ou une corde » subissait, outre les trois coups de cale — qui, décidément, faisaient la base de toute punition — la fustigation à coups de corde, administrée par une escouade de gens de quart.

Celui qui avait « pétuné (fumé du tabac) » après le coucher du

soleil devait être calé trois fois et courir la bouline devant *tout* l'équipage.

Mais ce règlement de 1634 ne s'occupait que du *corps* des matelots. Aussi, lorsque les grands ecclésiastiques qui, pendant une partie du XVII^e siècle, occupèrent les hautes fonctions de l'État, arrivèrent au pouvoir, on songea à s'occuper de leurs âmes.

Et voici des extraits de l'ordonnance de 1642, que « Monseigneur le Cardinal, Amiral des armées de Ponant et Levant, voulut estre observée dans les vaisseaux du Roi et par commandement de M^{sr} l'archevêque de Bordeaux, Général des armées de Ponant et Levant » :

« Tous officiers, soldats et matelots assisteront aux prières, sous peine d'estre châtiés à la volonté du capitaine.

« Qui jurera le nom de Dieu, de la Vierge et des saints pour la première fois sera vingt-quatre heures au fer, au pain et à l'eau ; à la seconde, il aura la calle ; à la troisième, il *sera jetté à la mer*.

« Celui qui désobéira à son chef ou officier pour la première fois aura trois traits de corde ; à la seconde, *sera passé sous la quille*. »

La cruelle punition de la cale extraordinaire, supprimée par M. de La Porte, était donc remise en honneur par l'implacable Richelieu !

« Celluy qui ne fera le service commandé par son officier sera châtié à la volonté du capitaine.

« Celluy qui voudra entrer à force les soutes des victuailles ou qui batra le maistre valet ou ses aydes sera châtié corporellement. »

Pendant longtemps, les équipages auront de l'antipathie contre les agents des vivres, qu'ils accuseront d'être des paresseux et de s'engraisser à leurs dépens. Actuellement encore, si le maître-coq se trompe dans le dosage du sel, pour la soupe de l'équipage, gare à lui ! Les épithètes les moins aimables ne lui sont pas ménagées !

« Le cart (quart) apellé ¹, chascun se retirera à son poste, n'y ayant sur le pont que ceux auxquels la garde dudit cart sera commise, sous peine d'être mis aux fers.

« Personne ne sortira du bor sans congé du capitaine ou du chef

¹ C'est-à-dire : les gens de quart mis à l'appel.

qui commandera, sous peine de punition, ni de demeurer couché à terre sans permission.

« Il est deffendu, sur peine de la vie, de ne metre la main à l'espée ni au couteau dans le bor.

« Celluy qui querellera ou injuriera son camarade sera plongé trois fois dans la mer.

« Nul ne s'ingèrera de médire des nations alliées et la Courone, sur peine de punition exemplaire.

« Ceux qui feront des séditions ou révoltes dans les navires seront jettés à la mer.

« Ceux qui serait trouvés ¹ et leur compagnon auront l'estrapade ² pour la première fois ; si les y retrouvent seront pendus, comme aussi ceux qui desroberont les victuailles dans la soutte.

« Celluy qui jettera les victuailles dans le bor ou dans la mer aura la calle.

« Ceux qui feront leurs ordures dans le vaisseau ou sur les cordages seront vingt-quatre heures aux fers et (puines ?) la deuxième fois, il aura la calle ; la troisième, il aura plus grave punition.

« Ceux qui *tabaqueront* entre deux ponts seront vingt-quatre heures aux fers ; la seconde fois, la calle, et la troisième fois, seront punis corporellement.

« La nuict, on ne tabaquera point du tout, sur la même punition que dessus, comme aussi nul ne tiendra de bouz de chandelle allumés contre le bor ni aucune sorte de (lumière ?) que celle qui sera ordonnée par le capitaine, sous peine de punition. »

On comprend ces précautions, rendues nécessaires à bord de navires uniquement composés de matières éminemment inflammables ! Plus tard, en 1672, on défendra aux matelots de fumer autre part qu'à l'avant du mât de misaine et près d'une baille d'eau. Il n'y a d'ailleurs pas plus de vingt ans, c'est-à-dire depuis seulement que le fer est entré d'une façon courante dans la construction des navires, que les officiers eux-mêmes ont l'autorisation de fumer ailleurs que sur le pont.

¹ Ces mots du manuscrit des Archives sont illisibles. En voici le *fac simile* : « *En Eavern on ou gin.* »

² Nom donné aussi au supplice de la cale.

« Celluy qui s'en ira sans congé sera pendu.

« Ceux qui ne feront le cart..... seront vingt-quatre heures aux fers.

« Les cartiers-maitres qui auront la dianne auront soin de faire laver le navire dedans et dehors, sur peine de chastiment¹.

« Il n'y aura que les officiers qui parleront pour faire les commandements ou ceux qui sont sur les manœuvres ; tout le monde observera le silence, sous peine de punition à la volonté du capitaine.

Ce règlement, bien sévère on l'avouera, ne faisait pas que prévoir les punitions ; il réglait aussi les récompenses à accorder dans certains cas. Ainsi, il était dit que :

« Celluy qui decouvrira le premier un vaisseau qui sera pris, aura 10 escus ; qui sautera le premier dedans, aura 100 escus ; le deuxième, 150 livres ; le troisième, 100 livres.

« Celluy qui prendra le pavillon d'un des trois chefs d'une armée, aura 600 livres. »

Récompense bien médiocre, on l'avouera !

Mais on recommandait bien que : « Prenant un vaisseau, nul n'entrera dans les escoutilles ni dans la chambre du capitaine, ne pillera qui sera sur le pont ».

Cette série de récompenses, nous le répétons, manquait de générosité ; surtout si nous la comparons à celles qui furent édictées le 13 mars 1676, au moment de la guerre de Hollande. Il fut alors accordé :

« A tout capitaine de brûlot qui détruirait le vice-amiral de la flotte des Provinces-Unies : le grade de capitaine de vaisseau et 20,000 livres de gratification.

« A celui qui brûlerait un autre vaisseau portant le pavillon d'amiral : 15,000 livres de gratification.

« A celui qui brûlerait un vaisseau portant le pavillon de vice-amiral ou de contre-amiral : 10,000 livres.

« A celui qui brûlerait un autre vaisseau : 6,000 livres. »

¹ Eugène Sue se trompait donc encore dans son roman-histoire de la *Marine du siècle de Louis XIV*, quand il attribuait à Tourville l'innovation de faire laver, tous les matins, le pont de son navire.

Moins de quarante ans après l'ordonnance de 1642, le Code de justice maritime s'était singulièrement adouci.

Dès 1670, M. d'Estrées ordonne qu'aucun commandant n'aura le droit de donner la cale sans son autorisation.

Puis, en 1680, dans le *Mémoire* qu'il remit au ministre, il codifia d'une façon intelligente et rationnelle les punitions susceptibles d'être infligées aux marins.

Il reproduisit, en les adoucissant, celles que nous venons de citer, au sujet des fautes contre la discipline militaire et portant préjudice aux particuliers. Mais, parmi les fautes contre la police du vaisseau qu'il énumère, il en est quelques-unes qui offrent quelques détails curieux. Les voici :

« Quiconque manquera d'assister à la messe les dimanches et jours des fêtes, sans être malade ;

« Quiconque manquera d'assister aux prières le matin et le soir ;

« Quiconque jurera et blasphémera le saint nom de Dieu ;

« Quiconque, de *religion catholique ou huguenote*, chantera ou fera quelque action scandaleuse pendant que l'on dira la messe ;

« Quiconque dira des paroles sales et déshonnêtes et injures à l'aumônier ;

« Quiconque fera son ordure dans le bord, près de sa place, ou en quelque endroit du navire qui n'y serait pas destiné ;

« Quiconque jouera aux cartes et aux dés ses chemises et habits ; le soldat, son épée et baudrier ;

« Quiconque gâtera ou jettera à la mer ce qui restera de vivres à chaque repas ;

« Quiconque cachera du biscuit dans son coffre, derrière les affûts ou ailleurs ;

« Quiconque achètera ou vendra ses boissons¹ ;

« Quiconque troublera la distribution des vivres ou outragera de paroles et de coups les valets du munitionnaire² ;

¹ Aujourd'hui encore les règlements maritimes prévoient que la *ration* attribuée à l'homme *n'est pas sa propriété* et qu'il ne peut donc en disposer comme il l'entend.

² Pendant une certaine époque, la nourriture de l'équipage fut confiée à un « vivandier ou munitionnaire », l'équivalent du « pourvoyeur » des transports de guerre. Ce munitionnaire était chargé de la nourriture de l'équipage, de la garnison, des chirurgiens et de l'aumônier, ces derniers officiers, qui n'étaient pas nobles, ayant une table à part.

« Quiconque gardera ses rations d'eau-de-vie deux ou trois jours pour s'enivrer après, avec ses camarades ou lui seul¹ ;

« Etc., etc... »

Une ordonnance de 1681 décréta que tout homme ayant dérobé « cordages, ferrailles ou ustensiles des vaisseaux, serait flétri d'un fer chaud portant la figure d'une ancre ». Mais elle revisa l'article cruel qui, en cas de perte du navire, condamnait le pilote à être décapité, et se contenta de prévoir une amende de « 100 sols » pour le pilote qui, *étant ivre*, entreprendrait de conduire un navire.

A côté de ces règlements concernant le service intérieur du vaisseau, il sera curieux de connaître un certain point de la discipline touchant le service religieux à bord, dont nous avons déjà vu Richelieu se préoccuper en 1642.

Le titre neuvième de l'ordonnance de 1670 décide que :

Art. II. — Sa Majesté veut, premièrement, que la sainte messe soit dite et célébrée dans ses vaisseaux tous les jours de dimanche et fêtes, sans exception, et les autres jours, aussi souvent que le temps le permettra ; que les prières se fassent soir et matin, aux heures accoutumées, l'aumônier prononçant à haute voix lesdites prières et l'équipage répondant à genoux.

Art. III. — Ceux de la religion *prétendue réformée* se retireront vers le mât de misaine pour y faire leurs prières à voix basse, *sans qu'il leur soit permis de chanter des psaumes ni faire aucun exercice public*.

Art. IV. — Tous blasphémateurs seront punis, pour la première fois, d'un mois de leurs gages et, en cas de récidive, ils seront battus de corde, ayant le dos nu, par les équipages rangés en haie sur le fond du vaisseau.

Nous voyons que cette ordonnance de 1670 accordait aux protestants le droit de prier en liberté. D'Estrées, en 1680, nous l'avons vu, mettait encore huguenots et catholiques sur le même pied pour ce qui regardait la discipline.

¹ Cela était toléré, au contraire, dans la marine anglaise. Ainsi Cook raconte, en 1875, cent ans par conséquent après l'époque dont nous parlons, que le jour de la Noël, son équipage s'enivra avec les rations d'eau-de-vie que les hommes avaient mis de côté depuis quinze jours. Et le grand marin semble citer ce fait comme une chose toute naturelle.

Dans un nouvel édit de 1689, il n'est plus question de protestants : la persécution religieuse avait commencé.

En revanche, les blasphémateurs devaient être punis des fers, et, en cas de récidive, devaient passer devant un conseil de guerre *pour y être condamnés à avoir la langue percée !*

Il est pénible de constater que ce fut lorsque les ecclésiastiques eurent le plus d'influence sur les affaires de l'État qu'il y eut recrudescence dans les cruautés du Code de justice maritime.

Enfin, nous terminerons ce rapide examen de la discipline à bord dans l'ancienne marine en disant que, jusqu'en 1704, on continua à employer une punition atroce qui consistait à mettre, *entre les deux mains jointes* des matelots coupables de certains méfaits, une *mèche enflammée !*

La plupart du temps, les malheureux restaient mutilés !

Une ordonnance, en date du 16 juillet 1704, supprima cette punition ou plutôt ce supplice, qu'elle déclara « *contraire au caractère français* », et défendit l'usage d'aucune peine dont les matelots et les soldats pussent demeurer estropiés.

D'après ce qui précède, si des punitions, dures toujours, cruelles souvent, étaient infligées pour les moindres fautes, aux équipages réguliers composés d'hommes aux mœurs rudes, mais en somme de braves gens, on laisse à penser comment devaient être traités les chiourmes des galères.

Nous en aurons une idée par un extrait de la lettre suivante adressée par l'intendant Arnoul à Colbert, en 1666.

Oh ! elle commence par un témoignage de sollicitude..... intéressée, envers les malheureux dont Saint Vincent-de-Paul, dans sa bonté miséricordieuse, tenant compte de l'influence pernicieuse des milieux dans lesquels ils avaient été élevés, disait que « s'ils faillirent à l'humanité et à la morale, c'est qu'il leur fut impossible de faire autrement » :

« Je vous recommande, disait M. Arnoul, de bien partager les chiourmes et de les rendre égales en force, afin que la forte ne tue pas la faible, les comités étant quelquefois quelque chose de pire

que les cochers de Paris, qui tueraient volontiers leurs chevaux pour passer les premiers.

« Ainsi une galère un peu mieux qu'une autre, la forte allant au pas, il faut que la faible galope et se tue à la fin... »

Mais ce mouvement de pitié passé, l'auteur de la lettre ajoute d'un ton doucement impitoyable :

« Nos *malheureux* forçats vendent leurs habits et chemises pour ivrogner ; j'en ai fait châtier en ma présence quatre ou cinq, *mais comme les coups de gourdins et de lattes ne sont que des chatouillements pour eux, je leur ai promis de leur faire couper le nez aux chrétiens et les oreilles aux Turcs*. Il faut nécessairement cette sévérité et quelque chose au delà et *forcer son naturel*. »

Ne trouvez-vous pas, qu'après la lecture de cette fin de lettre, on serait tenté de s'apitoyer, non sur les *malheureux* menacés d'avoir les oreilles et le nez coupés, mais sur ce pauvre intendant obligé de *forcer son naturel* !

Nous avons vu plus haut les Jugements d'Oléron cataloguer les punitions à infliger aux matelots par le capitaine ou par le *maître*.

Tant que les ordonnances de Colbert n'eurent pas organisé la marine en lui constituant un corps régulier d'officiers, le titre de *maître* était donné à l'homme qui, placé immédiatement après le capitaine, le lieutenant et l'enseigne de vaisseau, officiers militaires ne possédant généralement aucune expérience de la mer, gouvernait le vaisseau. « Le titre de *maître* est un titre d'honneur, d'expérience et de bonnes mœurs, disent les *Us et coutumes de la mer*. C'est parquoy, par l'ordonnance de 1584, les maîtres de navire, avant que de prendre cette qualité, doivent estre examinés et jugez capables d'être reçus à ce commandement. »

Primitivement, la hiérarchie à bord était ainsi composée :

Le capitaine, le pilote « lequel, pour l'honneur des sciences qu'il professe et pratique, est toujours la seconde personne dans le bord, soit en guerre, soit en marchandise », le maître « qui a commandement sur l'équipage » et le capitaine et son lieutenant, « qui ont commandement sur les soldats ».

Sur les navires de commerce, la hiérarchie était la suivante :

« Aux nefs onéraires ou navires en marchandises, le *maistre* est

le premier, le pilote est second, ensuite le contre-maitre, le facteur ou premier marchand, le second marchand, l'écrivain, deux chirurgiens, deux dépensiers ou maistres-valets, qui ont l'économie des vivres, quatre compagnons de quartiers, lesquels sont tout ainsi que les caporaux aux corps de garde, les cuisiniers, canonniers, les bosmans¹, lesquels ont la charge et le soin à bien placer, bien mettre et remettre les ancres, ce qui est dit *bosser* l'ancre. Et ensuite, les canonniers et bosmans font le quart et travaillent aux manœuvres comme les autres matelots ; toutefois, pour cette fonction particulière, ils ont quelques gages de plus : après tous lesquels viennent le reste des matelots, parmy lesquels est le maistre de chaloupe et le gardien qui commande aux gourmètes ou garçons, lesquels garçons mesonaute (?) servent les matelots, servent à la cuisine, remuent l'ossec ou tirent à la pompe, nettoient le vaisseau et en effet sont employez à tout le travail, sauf manier le gouvernail². Et finalement les pages, qui sont jeunes garçons moins de dix-huit ans, lesquels servent les proclamats et à porter les commandements du maistre et des autres officiers. »

Les *compagnons de quartiers* dont parle ce document n'étaient autres que les officiers de quart de maintenant. On lit, en effet, dans les *Us et coutumes de la mer* que :

« Aux navires de guerre ou de long cours et autres en marchandises, ordinairement y a quatre officiers nommez *compagnons de quartiers*³, lesquels commandent chacun à leur tour pendant six heures de jour naturel à la quatrième partie de l'équipage *qui fait le quart* : c'est-à-dire qui est en faction à officier les voiles et faire naviguer le navire. »

Quant aux *pages*, ils remplissaient les fonctions dévolues plus tard aux gardes puis aux aspirants de marine. On remarquera qu'ils sont placés après tout l'équipage. Cette coutume se conservera longtemps encore et, dans les rôles d'équipage, on verra jusqu'au milieu du xviii^e siècle les gardes de la marine être inscrits après les simples matelots.

Les sentiments conservateurs sont si puissants dans la marine que, ces vieux errements ayant été conservés avec soin, il n'y a pas

¹ Du mot anglais *Bosse-man*.

² Aujourd'hui les matelots de pont.

³ La solde des compagnons de quartier s'appelait *singlage*.

longtemps que les aspirants de marine sont considérés comme officiers, bien qu'ils en eussent tous les droits et la possession absolue de leur grade.

On voit donc que les *maîtres* avaient, à bord des bâtiments de guerre comme de commerce, des postes d'honneur.

Les officiers de marine avaient d'ailleurs, autrefois comme aujourd'hui, la plus grande estime pour ces excellents serviteurs dont les officiers-mariniers d'aujourd'hui sont les très dignes successeurs.

Les archives de la marine sont remplis de rapports les plus flatteurs sur les maîtres.

En 1665, M. de Beaufort, récemment entré dans la marine en qualité de général des galères, signalait combien il était important de bien recruter et de bien traiter « maîtres de navires, contre-maîtres, quartiers-maîtres, canonniers, charpentiers, calfateurs, bossemans et maîtres de chaloupes, *car, de ces gens-là dépend assez souvent l'honneur du pavillon de France et de toute une armée navale* ¹ ».

Mais le plus bel éloge qui ait été fait sur eux, le fut par M. d'Estrées dans le rapport qu'il adressa, en 1679, au ministre et dont voici un nouvel extrait :

« On a sujet de croire qu'il ne serait pas à propos d'exclure ce que l'on appelle les « officiers-matelots »² des emplois de lieutenants et enseignes de marine, lorsqu'ils ont un génie plus élevé que les autres. Comme ils sont nés d'ordinaire de gens de métier, ils le savent beaucoup mieux que les gentilshommes, quelque jeunes qu'ils puissent y entrer, sont plus accoutumés à la patience qu'il faut dans ce service-là et à la dureté qui s'y rencontre, sont plus assidus dans les bords, moins délicats pour beaucoup d'incommodités, et ainsi peuvent donner un merveilleux exemple aux jeunes officiers de l'esprit qu'il faut prendre dans un métier où on doit avoir une vigilance continuelle et où l'on rencontre beaucoup de peine et d'ennui qu'il est nécessaire de surmonter ou par vertu ou par habitude ; ce qui me fait croire que la marine recevrait un notable avantage, tant pour la régularité du service que pour le soulagement des capitaines et instruction des jeunes officiers si l'on mettait dans le nombre des lieutenants et des

¹ *Archives de la Marine*, B¹2, f^o 154. — Lettre au Ministre en date du 42 mars 1666.

² Voilà donc l'origine du titre d'*officiers-mariniers*, attribués aux maîtres dans la marine actuelle.

enseignes, à peu près quarante de ces officiers-matelots que l'on choisirait avec beaucoup de soin, mais que l'on n'élèverait pas toutefois au-dessus de cette qualité qu'après s'être distingués par un mérite et des actions extraordinaires. »

Ainsi, cent dix ans avant la Révolution française, un très grand seigneur proposait d'admettre parmi les officiers nobles des officiers roturiers, uniquement choisis d'après leurs mérites !

Il est, d'ailleurs, facile de constater que les officiers de marine, jusqu'au commencement du règne de Louis XIV, eurent l'esprit beaucoup plus libéral que par la suite. C'est l'exemple d'orgueil donné par ce souverain à sa noblesse qui rendit plus tard les officiers du grand corps intraitables sur ce qu'ils considéraient comme leurs privilèges. On sait, en effet, que tout le XVIII^e siècle fut rempli par les disputes des officiers rouges, aristocrates et des officiers bleus, roturiers. On fut bien obligé de créer pour ceux-ci des grades tels que capitaine et lieutenant de brûlot, capitaine de flûte, lieutenant et enseigne de frégate. Mais, avant 1789, à moins de circonstances exceptionnelles, ces derniers ne pouvaient pas songer à arriver au grade de capitaine de vaisseau. Tandis qu'en 1679, M. d'Estrées estimait que ce grade eût pu être attribué avec honneur à d'anciens officiers-matelots choisis d'après leur valeur professionnelle !

On comprendra donc, en voyant de quelle estime étaient entourés les maîtres, l'émotion considérable qui saisit la marine tout entière lorsque l'on apprit que, pendant la campagne de 1680, de jeunes officiers s'étaient permis de frapper quelques-uns de ces excellents serviteurs.

Il faut cependant, pour comprendre qu'un tel fait ait pu avoir lieu, se reporter aux mœurs très rudes de cette époque, où les officiers eux-mêmes étaient quelquefois fort malmenés par leurs supérieurs.

Ainsi, quelques années auparavant, en 1671, Du Quesne ne craignit pas de *faire mettre aux fers* son fils, alors enseigne de vaisseau, qui avait échangé des coups de canne avec un autre officier. D'Estrées dut blâmer le vieux marin et lui faire observer « que ce traitement était indigne d'un officier ».

Néanmoins, les mauvais traitements infligés à quelques maîtres par de jeunes officiers furent jugés assez sévèrement pour que le ministre se crût obligé de donner l'ordre qu'un conseil de guerre

composé d'un vice-amiral, d'un chef d'escadre et de douze capitaines de vaisseau fût réuni afin d'examiner « s'il estoit permis à des lieutenants de maltraiter et battre les maîtres de vaisseaux pour quelques sujets de plainte ».

Le conseil de guerre, « estimant qu'on devait remédier à ce désordre, qui pouvait produire beaucoup d'inconvénients dans le service, et pour prévenir ceux que l'emportement des jeunes officiers pourrait causer,

« Arrêta :

« Que les maîtres ne pourraient être battus pour aucune cause, mais arrêtés pour être menés à celui qui commande l'escadre et mis dans le conseil de guerre (*sic*), excepté dans le cas de rébellion et de désobéissance *formelle* où l'on peut tuer sur-le-champ. »

Et le conseil, tenant à ne pas laisser de doute dans l'esprit des officiers, s'empressait de bien expliquer « que les cas de rébellion et de désobéissance *formelle* ne peuvent donner pouvoir aux lieutenants et enseignes le droit de tuer le maître, *mais seulement au capitaine, qui a seul le droit de donner des ordres dans son vaisseau*, ou, après lui, à celui qui commanderait s'il était mort. »

De plus,

« Il ne fallait pas entendre par rébellion et désobéissance une simple contradiction *dans le service*, accompagnée de paroles grossières et inciviles où les maîtres, nourris dans un métier rude et élevés parmi les matelots, peuvent souvent tomber, mais seulement une obstination à ne faire ce qui lui est commandé *dans un combat*, dans un danger pressant d'un navire, avec des paroles tendant à sédition, soit en s'opposant aux règlements qui auraient été faits pour le retranchement des vivres, comme on y est quelquefois obligé, et à peu près dans tous les cas de cette nature et aussi graves et importants que ceux-là. »

Et le rapporteur du conseil exposait ensuite les raisons qui avaient fait juger que le maître ne devrait point être maltraité ni battu « je ne dis pas des lieutenants ni des enseignes, *mais même les capitaines, bien qu'il ne soit pas entièrement défendu par cet arrêté, devaient s'en abstenir.* »

Ces raisons, qui méritent d'être rapportées en entier, étaient :

« 1^o Que les maîtres ne devaient point être soumis à ces traitements rudes et honteux, parce que c'était à eux qu'il appartenait de

commander immédiatement après les officiers de guerre, et qu'ainsi ils ne devaient pas être réputés simplement officiers-mariniers, mais même *gens de guerre*, parmi lesquels il s'est toujours observé d'ôter du service ceux à qui il serait arrivé de mériter un châtiment accompagné de honte et d'infamie, même le simple soldat à terre et les matelots dans les vaisseaux ; car les vieux règlements du navire voulaient que l'on observât autrefois de ne plus souffrir dans le bord le matelot qui aurait eu la *simple cale* ;

« Dans l'infanterie, un capitaine s'abstient, autant qu'il peut, même dans la colère, de battre son sergent, et, quand cela lui est arrivé pour des causes justes ou par quelques mouvements un peu trop prompts, on est accoutumé de lui ôter la *hallebarde* ;

2° Que les maîtres avaient des fonctions considérables dans un vaisseau et y étaient très nécessaires à cause de leurs capacités et expérience, tellement que, bien loin de les avilir par un traitement honteux qui les rendrait méprisables aux équipages, il fallait les ménager selon le besoin que l'on en avait dans le service ;

« 3° Il ne fallait pas douter que les abandonner aux caprices et aux emportements des jeunes officiers, ce ne fût un moyen de leur faire craindre le service des vaisseaux du Roi et d'en éloigner les plus habiles, d'autant plus qu'il n'y en avait pas déjà un si grand nombre qu'il serait nécessaire et que plusieurs passaient aisément du service des vaisseaux du Roi à celui des marchands pour les avantages qu'ils y trouvaient et le plaisir d'être les premiers et d'y commander. »

Sages recommandations que, plusieurs fois, on aurait très bien dû méditer à l'époque de la marine à voile, quand les navires de commerce prenaient à la marine de guerre ses meilleurs gabiers et les plus *débrouillards* de ses gradés.

L'amiral d'Estrées, qui, s'il ne fut pas un brillant marin, — témoin la perte de son escadre tout entière, que, par son entêtement, il échoua sur les roches des îles d'Avès ¹ — fut, il faut

¹ Jean d'Estrées, vice-amiral, maréchal de France, duc et pair, était entré dans la marine, en qualité de capitaine de vaisseau, à l'âge de 44 ans, après avoir servi comme lieutenant général dans l'armée de terre et s'être fait remarquer par son courage.

l'avouer, un novateur rempli de bonnes idées et de bonnes intentions, s'occupa aussi des états-majors placés sous ses ordres. Il s'en occupa surtout pour s'efforcer de mettre bon ordre aux querelles qui surgissaient à chaque instant entre les gentilshommes qui composaient les états-majors des vaisseaux. Car, naturellement, la contrainte et l'ennui de la vie de bord, en aigrissant les caractères, amenaient entre ceux-ci des disputes continuelles qui ne faisaient que nuire à la discipline et au bien du service.

Déjà, peu de temps auparavant, M. de Beaufort avait signalé au ministre qu'il avait à se plaindre de la façon dont étaient recrutés les officiers de marine, car il lui écrivait, le 12 mars 1665 :

« Je maintiendrai au péril de ma vie la vigueur dans nos navires, vous pouvez le dire à Sa Majesté. Mais si elle veut qu'on serve de la belle manière, que l'on choisisse s'il se peut des capitaines bien éprouvés, car notre métier est tout propre pour la chicane des poltrons. Ils auront pourtant peine à me tromper à présent que je commence à entendre quelque chose au métier de la mer¹ ».

M. de Beaufort, qui avait passé la plus grande partie de sa vie dans l'armée de terre était, on le voit, peu disposé également en faveur des officiers de marine. Cependant si sévère que soit le passage de la lettre que nous citons, il est probable que bien des officiers de cette époque laissaient à désirer, car il existe une coïncidence significative entre la sévérité de M. de Beaufort pour certains d'entre eux et l'éloge que faisait M. d'Estrées, des officiers-matelots.

Dans son mémoire, après s'être occupé des matelots et des officiers-mariniers, M. d'Estrées s'exprimait ainsi au sujet des officiers. (Peut-être le lecteur, s'il est au courant de la vie de bord, sera-t-il amené à constater que plusieurs des réflexions faites il y a deux

Comme beaucoup de soldats, il ne voulut pas admettre que les éléments ne se plissent pas à l'obéissance passive qu'il était habitué à obtenir de ses subordonnés. Nommé d'emblée vice-amiral après une campagne de dix-huit mois aux Antilles, il s'éprit, comme on a pu le voir, d'une grande amitié pour les cadres subalternes de la marine. Mais ce louable sentiment devait avoir sa contre-partie dans la méfiance qu'il montra aux officiers de marine. Sa confiance poussée à l'excès pour ceux-là et son entêtement à refuser tous conseils de la part de ceux-ci, lui fit se mettre entre les mains de pilotes ignorants, et, malgré les avertissements que ne lui épargnèrent pas plusieurs officiers expérimentés, parmi lesquels M. de Méricourt, son propre capitaine de pavillon.. (Voir *Nos Bâtiments de guerre et leurs ancêtres*, Historique du *Terrible*) il jeta toute son escadre sur les roches d'Avès en 1677. 17 vaisseaux furent brisés. Cela ne l'empêcha, d'ailleurs, pas d'être nommé maréchal de France trois ans plus tard.

¹ *Archives de la Marine*, B¹ 2, f^o 254.

cent vingt-cinq ans par M. d'Estrées, seraient peut-être encore de mise aujourd'hui.)

« Le capitaine, disait-il, doit avoir un extrême soin de faire savoir à son commandant (l'amiral) les démêlés et sujets de querelles qu'il pourrait y avoir entre les officiers de son vaisseau, à moins de se rendre responsable des malheurs qui en pourraient arriver.

« Il est si important d'étouffer de bonne heure les semences de querelles et de division entre les officiers, qu'on ne saurait assez l'exprimer.

« *La division est le défaut ordinaire de la marine parmi toutes sortes de nations* ; entre les officiers d'un même vaisseau elle est souvent causée par une trop longue fréquentation, et, comme il est difficile de se contraindre longtemps lors qu'on est d'une humeur contraire, on devient insupportable les uns aux autres ; ce qui fait juger que le chef ne peut être trop particulièrement informé de ce qui se passe dans chaque bord sur ce sujet, ni donner trop d'application à réconcilier les officiers et entretenir entre eux l'union qui est si nécessaire.

« Entre les capitaines, et des inférieurs envers le chef, la division a une cause toute contraire, savoir, en ne se communiquant pas autant que l'on fait dans le service de terre, de sorte qu'il est moins aisé de s'éclaircir des faux rapports et des moyens dont les esprits brouillons se servent pour leurs fins particulières ou pour satisfaire leur humeur.

« *Les jalousies, les soupçons et les méchants raisonnements ont un plus long cours parmi les gens de mer qu'ils ne font ailleurs.* Mais comme il est certain que les divisions et les petites cabales qui se forment de là peuvent produire quelquefois de grands contretemps et qu'elles rendent toujours la valeur des officiers moins unis dans les occasions, il semble que l'on ne doit rien oublier pour déraciner ces mauvaises semences, ce qui peut se faire aisément lorsque le chef aura toute l'application qu'il doit de son côté pour en prévenir et empêcher l'effet. »

Malheureusement il était bien difficile de réagir contre l'esprit d'indiscipline qui régnait entre les officiers, qui s'obstinaient à ne vouloir avoir entre eux que des rapports de gentilshommes à gentilshommes et non de chefs à subordonnés ou réciproquement.

Cela dépassait réellement parfois la mesure.

Ainsi, en 1662, dans l'escadre de M. de Beaufort, un volontaire refusa d'exécuter un ordre de service que lui donnait un enseigne de vaisseau et il chargea celui-ci l'épée à la main.

Peu de temps après, le capitaine de la frégate *l'Écureuil*, M. d'Ectot, ayant eu une dispute avec le chevalier de Flamarens, prit ce dernier à son bord, et, *appareillant sans ordre*, au milieu de toute l'escadre alors mouillée sur la côte de Sicile, il se rendit à Malte où les deux gentilshommes se battirent en duel.

M. d'Ectot resta six jours absent, et M. de Beaufort qui l'aimait beaucoup, se contenta de lui infliger un blâme !

En 1669, M. Sausigny, commissaire de l'escadre de M. d'Estrées, dans la Méditerranée, écrivait à M. Mathavel, intendant à Toulon :

« Les gardes de la marine se rendent extrêmement difficiles pour leur nourriture, voulant à tout moment jeter l'écrivain à la mer, ne gardant ni règle, ni discipline *et croyant en être quittes en mettant bas la casaque pour se battre contre leur colonel, M. de Najac.* »

Il faut dire que ce même colonel, guère moins indiscipliné que ses subordonnés, était le premier à se mêler à leurs querelles, si bien que M. d'Estrées fut obligé de se plaindre au roi de la mauvaise conduite de ce singulier officier.

C'est encore à la même époque, que M. de Neuchèzes, dans son *Journal de bord*, qui existe encore dans les Archives de la marine¹, constatait que dans l'escadre qu'il commandait « *le corps de la marine était loin d'être fort par son union, les petites jalousies le divisant quand ce n'était pas les haines sérieuses* ».

Aussi comprend-on que M. d'Estrées s'efforçât de réagir contre ce défectueux état d'esprit.

On a encore de lui un mémoire intitulé : *De la manière de terminer les querelles et démêlés entre les officiers*, dans lequel, après avoir énoncé comme préambule que « l'officier général commandant la force navale ou son suppléant, le commandant du vaisseau, a seul qualité pour juger ces différends », il ajoute :

« Il (l'amiral ou le capitaine) a les mêmes droits et avantages pour les choses de la mer que le connétable pour celles de terre; de sorte qu'il serait tout à fait contre l'ordre et la bienséance que le

¹ On suppose, du moins, que c'est à M. de Neuchèzes lui-même qu'il faut attribuer ce document qui porte le titre de *Journal de voyage de l'armée du Roy*, commandée par M. de Neuchèzes, du 41 mars au 16 juin 1662.

gouverneur ou le lieutenant général de la province où le port serait situé s'ingérât de terminer les différends qui naîtraient entre les officiers de marine et leur ordonnât, selon les cas, les prisons et les satisfactions nécessaires. »

Puis après cette concession faite à l'amour-propre des officiers de marine, M. d'Estrées, faisant allusion aux prétentions qu'avaient eues certains officiers de demander l'arbitrage au sujet de punitions qui leur avaient été infligées, ajoutait :

« Mais il doit paraître bien plus étrange que des officiers et des capitaines osassent récuser le jugement du chef aux ordres duquel ils auraient été soumis, par caprice ou par vanité, et surtout en des occasions où les démêlés auraient pris naissance pour quelque contestation dans le service. »

Les officiers, en cas de conflit, devaient donc s'adresser à leurs chefs directs : « Toute autre conduite blesserait pour ainsi dire l'honneur et donnerait même l'audace à des officiers si indiscrets, après avoir enfreint un point si important de la discipline, de s'attaquer eux-mêmes à leur commandant ».

Et M. d'Estrées terminait son mémoire en disant :

« Il serait aussi superflu de parler de ce que contiennent les règlements et ordonnances du Roy touchant les satisfactions des injures et les duels, sur lesquels on doit se conduire aussi bien dans le service de la mer que dans celui de terre.

« Mais l'étroite discipline de la mer demande que l'on emploie des châtimens bien sévères *contre les officiers embarqués sur un vaisseau qui auraient osé faire tirer à terre l'épée à un capitaine qui les commanderait* ; car, dans le vaisseau, ce serait une rébellion formée qui mériterait un châtiment sur-le-champ, et enfin, chacun selon les degrés de son emploi, doit encourir des punitions considérables lorsqu'il fait tirer l'épée et fait appeler l'officier qui a plusieurs degrés au-dessus de lui. »

Dans son mémoire, M. d'Estrées ne s'occupa pas seulement de la discipline à établir parmi les équipages et les états-majors de la marine alors en organisation. En bon militaire, il est une question qui le préoccupa beaucoup : c'est celle de l'uniforme.

« On sait cependant qu'il n'eût pas fallu proposer aux officiers de

ce temps de porter l'uniforme, encore moins de fixer les dimensions de leurs cheveux et de leurs manchettes. Un colonel, le marquis de Coetquen, se fit casser à la tête de son régiment, pour n'avoir pas paru en uniforme à la revue commandée et passée par Louis XIV en personne. Il fut cassé et dit au roi : « Heureusement, Sire, que les morceaux me restent.....¹ »

Par ordonnance du roi, en date du 2 mars 1665, il avait bien été ordonné « aux capitaines et lieutenants des vaisseaux et galères de porter le justaucorps garni de parements en une forme et manière, la marine ayant des officiers mal aisés ».

Mais il faut croire que, répugnant à l'idée de porter « une livrée », les officiers de marine ne mirent pas un grand empressement à se rendre aux ordres de leur souverain, car 14 ans plus tard, M. d'Estrées émettait l'avis suivant « sur la manière de faire connaître et distinguer les officiers de marine par les soldats et matelots ».

« Il ne suffit pas, disait-il, que les officiers aient une entière obéissance pour ceux qui les commandent dans les vaisseaux; il faut encore qu'ils aient de la déférence tant à la mer que dans les ports pour ceux qui sont en degrés plus élevés : par exemple, tous les lieutenants, capitaines de frégates légères, de brûlots; les lieutenants et enseignes d'une escadre doivent reconnaître tous les capitaines qui commandent les vaisseaux, qui la composent, et même leur obéir dans les points de la discipline générale, comme pour empêcher les désordres des matelots et soldats lorsque l'on est dans les rades, les démêlés, voies de fait entre les officiers et à peu près dans les occasions de cette sorte, pourvu que cela ne les détourne point du service particulier de leur vaisseau et de l'exécution des ordres que le capitaine qui les commande leur aurait donné; et, bien que cette subordination et déférence doivent être observées suivant tous les degrés dont on a parlé, il est aisé de juger que le respect doit augmenter en proportion des degrés de commandement.

« Il serait même nécessaire que tous les officiers d'une escadre fussent connus suivant leurs différents emplois par tous les soldats et matelots embarqués sur les vaisseaux; mais comme il est difficile de le faire distinguer et connaître de tous et particulièrement quand

¹ Mirabeau, *Essais sur le despotisme*, 1775.

l'escadre est composée de vaisseaux qui n'ont pas été armés au même port, on ne peut établir cet ordre qu'en donnant à chacun une marque extérieure qui le fit distinguer selon son emploi; *comme les justaucorps seraient de quelque dépense et d'une grande contrainte pour les officiers* (on voit que M. d'Estrées, quoique désireux d'établir des signes de reconnaissance entre officiers, partageait leur prévention contre un uniforme proprement dit), on pourrait se servir de *cannes* pour cet effet, d'autant plus que c'est la marque dont on use pour faire connaître les officiers parmi beaucoup de nations¹.

« Il semble donc que les capitaines pourraient porter à la mer et dans les ports des cannes garnies par les deux bouts de *vermeil doré* de la hauteur de quatre doigts pour le moins par en haut et trois par en bas.

« Celles des capitaines des frégates légères et des lieutenants de vaisseaux seraient garnies de même sorte, mais d'*argent* seulement.

« Celles des capitaines de brûlots, d'*acier*.

« Celles des lieutenants de frégates légères et des enseignes, d'*ivoire*.

« Et pour une plus grande distinction, on pourrait y ajouter un ruban de couleur différente, selon l'emploi de chacun.

« Il serait de la bienséance que les officiers généraux portassent aussi des cannes, ou comme celles des capitaines ou plus riches s'ils voulaient, quoique on pût supposer qu'ils seraient aisément connus de tout le monde.

« Cependant, il serait défendu à tous volontaires embarqués par lettres de cachet, gardes de la marine, capitaines d'armes et tous autres d'en porter dans les ports et à la mer, pour quelque raison que ce puisse être et seulement permis aux maîtres des vaisseaux et des chaloupes, pour faire agir les matelots, d'en avoir mais sans être garnies et sans y avoir de rubans. »

A noter donc encore cette faveur accordée aux maîtres, de porter des marques distinctives analogues à celles des officiers.

Puis, M. d'Estrées continue en faisant la proposition suivante, adoptée depuis et en usage encore aujourd'hui :

¹ Dans l'armée espagnole, les officiers portent encore des cannes, même lorsqu'ils ont le sabre au côté.

« Il s'est pratiqué jusqu'ici, pour distinguer les chaloupes des officiers, de ne mettre de pavillon ou d'enseigne qu'à celles des capitaines ; mais, comme il n'y a nulle distinction entre celles des capitaines et des officiers généraux, on pourrait ajouter à celles des officiers généraux une petite *flâme* de différente couleur suivant les degrés, qu'on mettrait en haut du bâton, au-dessus du pavillon.

« Quant au 1^{er} pavillon¹, il pourrait porter, à la manière des Anglais, le pavillon à l'avant de la chaloupe, et cette manière fait aisément distinguer la sienne de toutes les autres². »

Et M. d'Estrées ajoute avec sagesse :

« Quoiqu'il semble que ces choses soient de peu de conséquence, elles ne laissent pas d'accoutumer insensiblement les officiers à porter le respect qu'ils doivent à leurs supérieurs, dont ils se dispensent d'ordinaire si aisément qu'il n'est pas hors de propos de les en faire souvenir en toutes rencontres. »

Les personnes qui, dans la marine actuelle, à propos du fameux grade de capitaine de corvette, du rétablissement duquel on parle depuis si longtemps, discutent sur le plus ou moins d'importance d'un galon et prétendent que l'âge et l'expérience suffisent, seuls, à apporter de l'autorité à un officier, feront bien de méditer cette dernière partie du mémoire de M. d'Estrées.

Les hommes étant, aujourd'hui, les mêmes qu'il y a 225 ans, l'importance que, dans son expérience de vieux militaire, M. d'Estrées attribuait aux marques distinctives, est toujours aussi vraie. Quelle que soit sa valeur comme officier, quels que soient ses services antérieurs, son âge, son autorité personnelle, un lieutenant de vaisseau n'obtiendra jamais de ses égaux l'obéissance qu'un officier, sur la manche duquel on ajouterait un simple galon, obtiendrait sans la moindre difficulté. Cela est trop humain pour que le contraire puisse être soutenu avec succès.

¹ C'est-à-dire au pavillon du commandant en chef.

² Actuellement, les officiers généraux portent à l'avant de leurs canots un pavillon tricolore avec, dans le bleu, 2 ou 3 étoiles, suivant le grade. Les autres officiers, commandants, quel que soit leur grade, portent à l'avant de leur embarcation une flamme tricolore. Bien entendu, ces marques distinctives sont portées indépendamment du pavillon national placé à l'arrière de l'embarcation.

Nous terminerons là le travail que nous avons cru devoir faire sur la discipline dans l'ancienne marine.

Les nombreuses et curieuses citations que nous avons faites auront permis, nous l'espérons, de se rendre compte de ce qu'était le code de justice du bord du XVI^e au XVIII^e siècle. Atroce au début, cruel encore au XVII^e siècle, même sous l'autorité des grands ecclésiastiques qui eurent la haute main à cette époque sur les affaires de la marine, c'est avec de Beaufort et d'Estrées, puis, par la suite, sous Colbert, que, à part encore quelques cruautés inspirées par les passions religieuses, la discipline navale s'adoucit enfin.

Mais ce ne devait être qu'au milieu du XIX^e siècle que les châti-ments corporels, derniers et honteux vestiges d'une époque pourtant bien lointaine, devaient disparaître pour faire place à la discipline toute de raison, de bon sens et de confiance mutuelle qui fait actuellement l'honneur de la marine française.

Le lieutenant de vaisseau Maurice DELPEUCH.