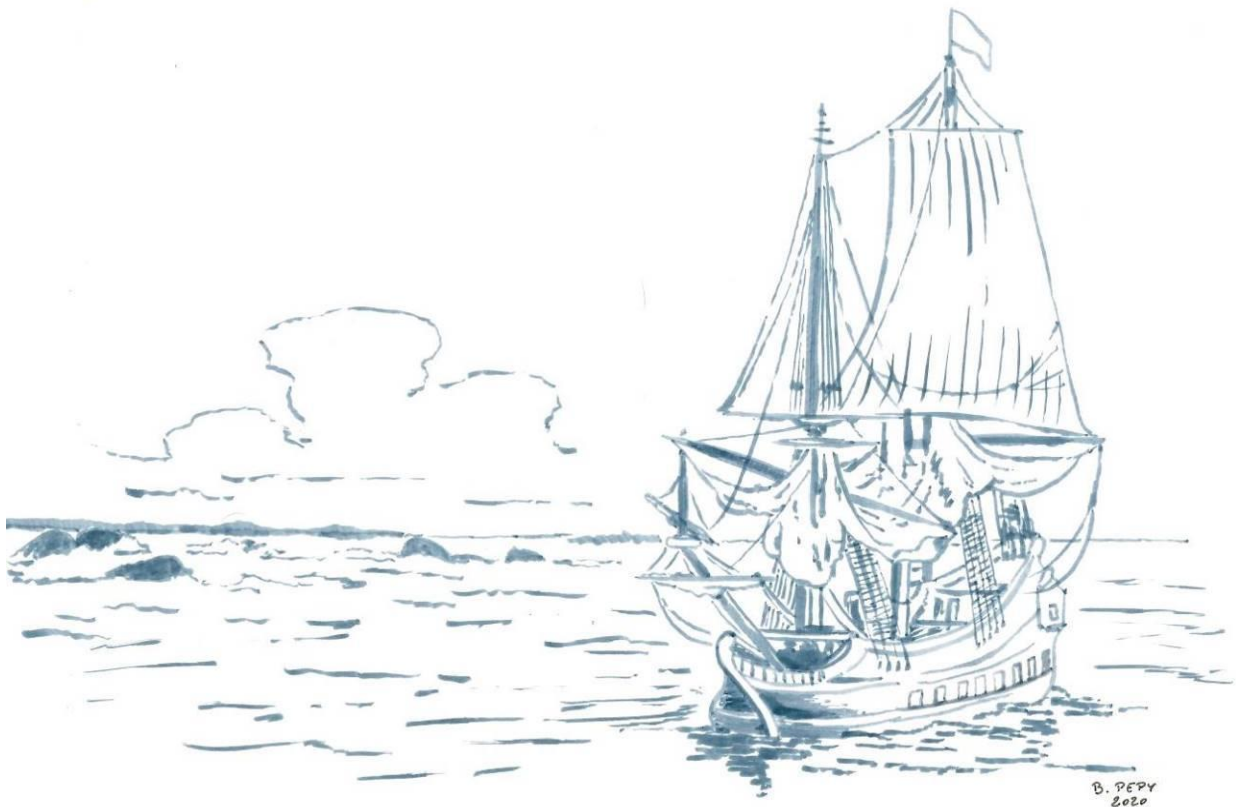


Le Hollandais perdu de Penmarc'h

Le mystère des canons du Men-hir élucidé.

Zeeridder 1629



Jean Roullot	Benjamin Pepy	Joel Galliou
Nico Brinck	Jim Bender	Alexis Deniau

Le Hollandais perdu de Penmarc'h

Le mystère des canons du Men-hir élucidé.

Année 2020

Jean Roullot	Benjamin Pepy	Joël Galliou
Nico Brinck	Jim Bender	Alexis Deniau



Le canon en bronze de fabrication hollandaise daté de 1615 qui trône fièrement devant le centre de découverte maritime de Penmarc'h

Sommaire

Introduction	7
Deux canons hollandais à la pointe de Penmarc'h	8
Enquête de terrain	10
Localisation du gisement de canon de Men-hir	18
Exploration et étude du site	18
Des artefacts comme indices	19
Recherche du canon disparu de Camaret	30
Etude des deux canons en bronze	37
Pistes de recherches	41
Les navires de l'Amirauté de Rotterdam	41
Le fondeur Arent Von Der Put	42
Les hollandais enterrés à Saint Pierre	43
Les navires de la VOC	48
Les navires de la WIC	50
Nico Brinck et la piste du Zeeridder	53
Contexte historique du naufrage	59
Remerciements	60
Annexes	61
Sources	69

Introduction

Certains parcourent des milliers de kilomètres afin de trouver l'aventure dans un coin reculé de la planète. Besoin d'évasion ou parce qu'ils sont certains que tout ce qui les entoure a déjà été exploré, découvert... Pourtant, parfois l'aventure se trouve sur le pas de notre porte. Lorsque l'on s'intéresse à l'histoire, que l'on est observateur, curieux et persévérant, les traces d'un passé méconnu peuvent être révélées. C'est ce qui se passa ce jour de septembre 2016...

Nous avons rendez-vous au centre de découverte maritime de Penmarc'h, dans le but de préparer une exposition sur les épaves de la Pointe de Penmarc'h, prévue à l'été 2018. Réunis au pied du vieux phare, nos regards ont été happés par un fier canon en bronze aux poignées de style dauphin, qui trônait fièrement sur un affut en bois derrière la grille d'entrée de l'enceinte du phare. Il était majestueux. Une arme mortelle, mais pourtant si élégante. Nous avons longuement tourné autour, inspectant les différentes inscriptions, symboles et armes magnifiquement mis en valeur par le fondeur. Une date présente sur la culasse du canon retint notre attention : 1618. Incroyable...

Mais que savions-nous de ce canon, si ce n'est qu'il avait été ramené dans les années 1960 par des plongeurs locaux. Ils l'auraient trouvé sur la roche située au pied de la balise du Menhir. D'ailleurs un second canon pratiquement identique aurait été remonté plus au Nord de la Baie d'Audierne peu de temps après.

Il ne nous en fallait pas plus pour réveiller en nous l'envie d'en savoir plus, de mettre un nom et de connaître l'histoire des navires qui transportaient ces magnifiques œuvres destructrices.

Dans ce document, nous avons essayé de vous présenter dans l'ordre chronologique nos recherches et découvertes. Bien entendu, afin de faciliter la lecture, nous avons volontairement fait disparaître les pistes que nous avons menées et qui se sont révélées fausses. Après une véritable enquête de terrain, fait de nombreux rebondissements, d'impasses et d'histoires rocambolesques dignes de certains romans d'aventure à la Stevenson, une vérité capitale pour l'enquête est enfin révélée après plus de 40 ans d'omerta.

S'ensuit un long travail de recherche dans les archives et auprès des spécialistes de la Marine hollandaise du 17^{ème} siècle qui vous plongera dans un autre temps, où les sociétés maritimes commerciales hollandaises étaient si puissantes qu'elles avaient des comptoirs installés dans tous les grands ports d'Europe, et notamment à Nantes et Bordeaux.

Alors, bonne lecture à la recherche du Hollandais perdu de Penmarc'h...

Deux canons hollandais à la pointe de Penmarc'h

Mardi 6 septembre 2016, nous avons rendez-vous avec Yohan Madec, responsable de la Culture à la mairie de Penmarc'h, dans le but de préparer l'organisation d'une exposition sur les naufrages ayant eu lieu autour de la Pointe de Penmarc'h. Arrivés avec quelques minutes d'avance, nous sommes restés ébahis par la vue d'un magnifique canon en bronze trônant devant l'entrée du vieux phare. Tournants autour de cette magnifique pièce d'artillerie, chacun raconta ce qu'il pensait connaître de ce canon. L'un parlait des plongeurs du BRAM (club de plongée du Guilvinec) qui auraient remonté ce canon dans les années 1960, pour un autre il aurait plutôt été remonté par un pêcheur de Saint Guénolé. Un autre canon identique aurait été découvert et remonté à quelques milles de là, au Sud de la baie d'Audierne. Il ne nous en fallu pas plus pour décider d'essayer de retrouver l'histoire de ce canon et du navire qui devait le transporter.

Nous débutions donc notre enquête avec peu d'éléments. Simplement des « on-dit », des histoires orales qui nous étaient parvenues au fil des années. Bref, peu d'informations concrètes... Une longue recherche sur internet ne nous donna aucune précision supplémentaire.

La seule source fiable était celle provenant directement du DRASSM, accessible sur le site de l'Adramar. Selon le DRASSMⁱ, le gisement de la tourelle de Menhir a été découvert en 1972 dans une faille rocheuse. Une inscription date la fabrication du canon de 1618. Il est à rapprocher d'un autre gisement découvert en 1968 à proximité de l'anse de Pors-Carn au lieu-dit le Stouic. Ce second gisement avait révélé un canon en bronze très similaire daté de 1615, qui était, selon les informations disponibles à ce moment, censé être exposé devant la Tour Vauban de Camaret. Les deux canons, découverts à deux nautiques l'un de l'autre, pourraient provenir de la même épave ou de tentatives successives de déséchouage d'un même bâtiment. Voici, ci-dessous un extrait de la base de données de l'Atlas des deux mers :

Informations sur le site

Description du site	
Nom du site	Tourelle de Menhir
Profondeur	8 m
Nature du fond	Roche
Historique du site	Le gisement de la tourelle de Menhir a été découvert en 1972 dans une faille rocheuse. Il est à rapprocher d'un autre gisement découvert en 1968 à proximité de l'anse de Pors Carn au lieu-dit le Stouic. Ce second gisement avait révélé un canon en bronze très similaire daté de 1618 (déposé devant la Tour Vauban de Camaret). Les deux canons, découverts à deux nautiques l'un de l'autre, pourraient provenir de la même épave ou de tentatives successives de déséchouage d'un même bâtiment.
Descriptions des vestiges	
Info sur la structure	Le gisement correspond à un canon en bronze d'une longueur de 2,75m. Le diamètre de la bouche à feu est de 0,30 cm. La pièce d'artillerie est richement

	armoriée. Une inscription " <i>ADMIRALITEIT RESIDERENDE TOT ROTTERDAM A 1615</i> " permet de dater la fabrication de la pièce de 1615.
Numéro d'EA Patriarche	1935
Informations pour la datation	Une inscription date la fabrication du canon de 1615.
Inventeur	Babin Jean-Claude

Informations sur la localisation du site

Au large de	Penmarc'h
Lieu-dit	Pointe de Penmarc'h
Informations supplémentaires	A 100 m dans le nord-ouest de la tourelle du Menhir

Bibliographie

Référence(s) bibliographique(s)	Sources : <i>Archives Ponant Drassm (29)</i> <i>Carte archéologique du littoral atlantique 1999, p. 24-25 (M. L'Hour)</i>
--	--

Nous avons maintenant plusieurs pistes à suivre. Une indication intéressante concernant l'emplacement du gisement. Le nom de l'inventeur : Jean-Claude Babin, un nom qui revenait souvent dans le petit monde des passionnés d'épaves. Le nom de l'archéologue du DRASSM ayant suivi l'affaire de la déclaration de ce canon, Michel L'Hour, actuel directeur du DRASSM. Et surtout, il y avait bien un second canon, découvert près de Pors-Carn au lieu-dit le Stouic et qui était censé se trouver à Camaret.

Une autre mention, plus succincte, existe dans leur base de données concernant le canon qui leur aurait été indiqué comme provenant du Stouic :

Informations sur le vestige

Historique	
Nom principal	Gisement du Stouic
Borne chronologique inférieure	1618
Chronologie	Epoque moderne
Caractéristiques	
Catégorie	Gisement
Type	Canon

Enquête de terrain

Par où commencer ? Deux canons pratiquement identiques, fabriqués à 3 ans d'intervalle. Deux gisements très proches l'un de l'autre. Peuvent-ils provenir du même navire ? Qui y-a t'il au fond de l'eau ? D'autres pièces ou objets auraient-ils été remontés de ces sites sans être déclarées ? Autant de questions aux qu'elles nous devons répondre avant de nous lancer dans une recherche en archives.

Dans l'état de nos connaissances, nous savons à ce moment-là que deux canons en bronze de facture Hollandaise, similaires ont été relevés à Penmarch dans les années 60 et 70, et à ce jour, on ne sait encore si ces deux artefacts proviennent du même site ou de sites différents.

CANON DU STOUIC, dit « canon en bronze n°1 »

Le canon du Stouic a été officiellement déclaré en 1968, mais il a été remonté vraisemblablement entre 1964 et 1966, puis stocké dans les locaux de la glacière de Saint Guénolé. L'un des inventeur et acteur de la récupération de cet objet fut Roger Calvez, aujourd'hui décédé, fils du propriétaire de la Glacière (actuellement célèbre Bar-Restaurant de Saint-Guénolé). Le bateau ayant servi à la remontée du canon est le ligneur *L'Imprévu* de Jean Le Pape, lui aussi décédé. Les informations que nous avons au début de nos recherches, indiquaient que ce canon serait exposé à la tour Vauban de Camaret selon une convention avec le musée de la Marine. Comme vous le verrez par la suite, nous nous y sommes rendu, afin d'étudier cette seconde pièce d'artillerie avec une surprise à la clé.

CANON DU MEN-HIR, dit « canon en bronze n°2 »

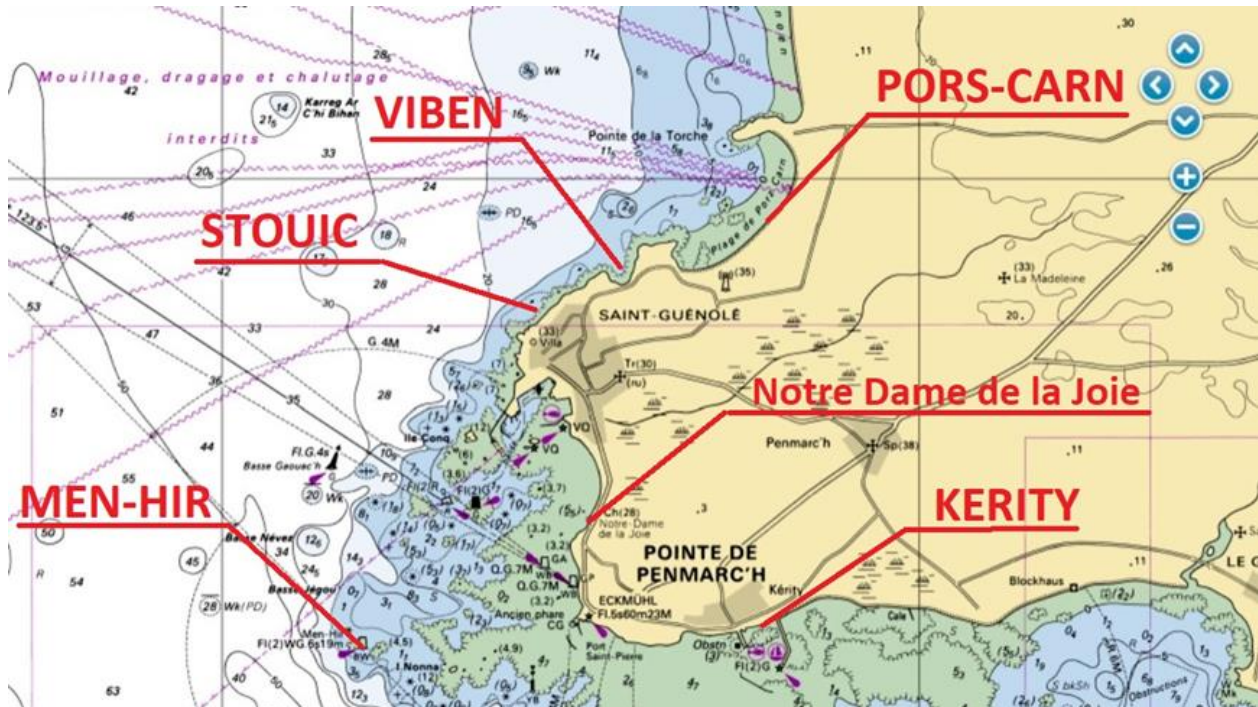
Le canon du Men-hir a été relevé et déclaré en 1972 par Jean-Claude Babin et le bateau du club de plongée de Saint Guénolé Raniked Ar Mor, RAM, après une intense et épique compétition de relevage avec le club de plongée du Guilvinec le Bigouden Raniked Ar Mor, BRAM.

C'est ce canon qui est depuis exposé au vieux phare de Saint Guénolé, selon un accord entre le Musée de la Marine et la mairie de Penmarc'h.

Babin est depuis, lui aussi décédé.

Afin d'essayer de déterminer si les deux canons pouvaient provenir d'un même naufrage, nous avons étudié la zone. Nous savons déjà que la capture accidentelle du canon par un chalutier au pied de Men-hir, qui aurait trainé ce dernier jusqu'au Stouic, n'était pas concevable. De plus, sur les cartes marines de l'époque, l'actuel port de Saint Guénolé est signalé comme zone de mouillage. Si une partie de l'armement du navire échoué sur Men-hir a été récupéré dans les semaines suivant le naufrage, il y a de très fortes probabilités pour que

Saint Guénolé ait été le point de débarquement des objets récupérés. Le site de Pors-Carn passant par le Stouic et Viben, est envisageable pour un échouage de canon récupéré, mais il est distant de 2 milles nautiques et la navigation à l'époque se faisait à la voile et aux avirons, ce choix reste peu plausible, car Men-hir /Saint Guénolé : 1.5 NM, Menhir /Pors-Carn : 2.5 NM. Cependant, les vents dominants sur zone sont W ¼ NW, et un marin confirmé préférera convoier un canon vers Kérity, distant de 2.5 NM de Menhir, mais avec un trajet généralement plus sécurisant sur un cap SSE.



Carte présentant les différents lieux cités dans ce document, afin d'en faciliter la compréhension.

Durant plusieurs mois, nous avons pris contact avec tous les plongeurs ou acteurs de l'époque de la découverte des canons, afin d'essayer de savoir s'il s'agit d'un ou de deux gisements distants de 2 milles nautiques, et de recueillir un maximum d'informations sur les différentes actions menées à l'époque. Voici les témoignages des différentes personnes interrogées :



Selon Patrick Le Grand :

Soutient que le second canon type Men-hir idem celui du vieux phare, placé à Camaret a été repêché par Roger Calvez au Viben.

Il a plongé avec Patrick Lizé sur le site de Menhir, qu'il considère comme très prometteur. Il indique que d'après Patrick Lizé ou Marcel Bourliot, le capitaine du navire naufragé était Hollandais, avec un équipage Espagnol, que le navire revenait du siège de Maracaibo. À la suite du naufrage, l'équipage espagnol fut enterré près de chapelle St Pierre. Le capitaine se nommerait Van De Kerkhoven. Un groupe de plongeurs aurait tenté de vendre le canon N° 2, aux Etats Unis, via Jacques Lemonchois (musée de la Manche). Un acheteur américain pour le musée Smithsonian de Washington s'est déplacé en 1975. Le prix était fixé autour de 47 millions de l'époque.

Selon Marcel Bourliot :

Extrait de sa lettre du 13 mars 2019 :

« Pour le canon du Menhir, gravé Admiral Van Denkerhove. La seule indication que je possède est : Amiral Van Denkerhove né au Canaries. Conduit la flotte à la victoire contre les Espagnols en 1618. En 1599 il s'empare de Sao Tomé au Cameroun. »

Selon le courrier de Camille Gouzien :

Canons déjà connus mais non localisés, un jour de beau temps au lieu d'aller chasser aux Glénan avec Gérard Lasserre, décision d'essayer de retrouver le canon de Menhir, ce qui fut fait. Mise en place d'une opération remontée du canon avec l'aide d'Edmond Stéphan bateau « Sans Soucis » ligneur de Saint Guénolé.

Le bateau se présente au Menhir chargé de bidons de 200 litres, mais les conditions de mer ne se prêtant pas, opération reportée au surlendemain.

L'équipe à Babin, à l'affût y est allé aussi, et les deux corps de métier se sont retrouvés sur le site, Babin avec son couteau de commando a enlevé le masque de Gérard, « qu'il a rendu par la suite », un semi rigide a été crevé, et sur la cale de Saint Gué, il y a eu bagarre sous l'œil amusé des marins de l'époque. Dédé Criquet a eu la fesse droite mordue par le chien berger allemand de Babin.

Le premier canon a été déclaré au DRASSM par Babin, mais l'intitulé de son club ressemblait à celui du BRAM. Résultat quelques mois après le Bram a reçu une subvention de 8000 F, qui n'a jamais été retournée à Babin.

Camille signale que le canon n°1 est plus usé, que Roger Calvez, n'a jamais voulu dire d'où il venait, mais qu'il a parlé de l'anse du Viben côté Ouest. Il a souvent plongé à Poul Brial, et entre Viben et Poul Brial, mais n'a trouvé qu'un cap de mouton de moyenne taille. Camille parle d'un autre gisement de canon de fonte trouvé avec Dédé Criquet et Le Duc, des canons coincés dans la roche partie Sud des Etocs près Pen Ar Bleis plus Est quand on rentre.

Selon Gérard Lasserre :

Considère que ces deux canons viennent du même endroit. Il y a 2 gisements le premier les canons sont verticaux. Le deuxième gisement, c'est plus vers le large, il y en a encore sur les côtés vers 20 mètres.

Selon Jean Yves Stéphan et Philippe Devesa :

Confirment que le second canon vient du même site, il a été remonté par Dédé Criquet et Roger Calvez. Dédé l'a stocké chez lui, et un jour le préposé EDF contrôlant le compteur a soulevé la bâche qui le recouvrait. De fil en aiguille, les gabelous sont arrivés, et les flics Mar ont saisi le canon, (*NDL : là, il y a confusion avec le canon de Pors Carn*) qui devait à la demande de Dédé être exposé à Paris au musée de la Marine. Il échouera à Camaret au fort Vauban. Dédé disait qu'il y avait donc, le bâbord et le tribord, et que c'étaient deux canons de longue portée à l'inverse des canons en fonte du site, qui sont de plus courte portée.

André Le Prince :

André considère que ce n'est certainement pas Dédé qui a remonté ce canon (n°1), il a beaucoup plongé avec lui, le canon exposé à Camaret est très usé, et a subi les outrages de la mer et du temps. Le découvreur du second canon (n°2) serait l'Amiral Des Essart, à l'entrée de la grotte de Menhir. Patrick Lizé a plongé sur le site au détecteur et a trouvé beaucoup de masses ferreuses dans les débris de coquilles de moules gisant au fond. Il considère que le site est prometteur, car ce sont de très gros canons garnissant un bateau de taille certaine.

Bruno Coumau :

Petit fils de l'amiral Quérangal des Essart, déclare avoir découvert le canon à l'âge de 14 ou 15 ans en chasse sous-marine. Une série de condition météo ont semble-t-il déterré le canon, qui était très visible posé sur le fond côté terre du plateau de Menhir. Il a, je suppose avec son père, prévenu le club de plongée de Saint Guénolé, Babin en l'occurrence, qui a donc monté une opération de remontage, avec des ballons. Il se souvient voir Babin rentrer au port de Saint Guénolé avec la vedette de son club, et le bateau de pêche du Guilvinec les suivant, et qu'il y a effectivement eu sur la cale une altercation musclée, Babin était un ancien nageur de combat.

Il confirme avoir vu un pneumatique crevé, et la participation du chien aux ébats.

Jean Le Pape :

Navire *L'Imprévu*, a contribué au remontage du 1er canon. Son fils navigant sur un sardinier, Jacky Le Pape confirme que son père, depuis décédé, a ramené un canon du Stouic en 1964 ou 1965.

Il signale que Edith Coic, la sœur de Jean Le Pape sait tout et elle devrait avoir l'information.

Jean Boisselier :

Fils de Maurice Boisselier maintenant décédé, qui plongeait avec l'Amiral des Essart, ce dernier, avait trouvé ce canon à Menhir, lors d'une chasse au bar, Jean en a des souvenirs très précis.

Ils sont allés avec son père, fin Aout 1972 lors d'une grande marée et de temps calme avec le bateau d'Elie Gueguen lui aussi décédé, le canon était à 13 m à marée basse, il était enchâssé dans une roche, des élingues en fer et des ballons ont été disposés et un pique-nique consommé en attendant la marée haute. Est survenu le semi rigide du club du Guilvinec, ils ont plongé sur le canon, et sont repartis, mystérieusement les ballons sont remontés avec les élingues décrochées. Les vacances se terminant, l'affaire a été passée à Babin.

Jean soutient qu'il y avait un 2eme canon identique à 20 / 30 m de distance, de celui qui maintenant est nommé le n°2. Ceci n'est pas compatible avec les données historiques, car le canon n°1 a été déclaré 4 ans avant, et vraisemblablement relevé 6 ans plus tôt.

Il dit que des archives parlent de marins Hollandais enterrés à Kérity suite à ce naufrage courant 17eme.

Le 10 juin 2019, à la suite de la remise d'une première version de notre travail, Jean Boisselier revient sur sa déclaration et précise documents à l'appui (voir Annexe 1) qu'il considère avoir fait une erreur « de bonne foi » sur le canon Calvez, nommé n°1. En effet, ses parents sont allés voir le canon Calvez chez Jacob Marée, où était stocké ce canon, et ils ont été estomaqués par la taille de ce canon. Tout St Gué était au courant, et le magasin de marée était la seule poissonnerie du port à cette époque. Ceci était avec certitude, avant 1972 date de la tentative de remontée du canon n°2 par son père, l'amiral des Essart, et Elie Gueguen. Donc, le 2eme canon en bronze signalé par son père devient le canon n°3 !!!!!

Son père plongeait seul, l'amiral ne pratiquait que la chasse sous-marine. Il a toujours parlé d'un des deux canons à plat, et l'autre debout dans une faille (bouche à feu vers le haut). Le canon à plat, était difficile à élinguer, car soudé à la roche, et c'est le canon debout ou $\frac{3}{4}$ debout qui aurait été relevé. !!!!!

Le livre d'or de la maison qui signale un départ de St Gué le 3 Sept 1972, montre des annotations sur les plongées « Une histoire de corsaires dans les mers du sud..., par un magnifique canon en bronze avec Elie Gueguen » Mais suspens suspens.... En 1967, ce même livre d'or révèle : « très belle saison Juillet Aout, visité un gros canon en bronze sur Menhir, avec l'Amiral des Essarts très difficile à sortir »

Des Essart venait souvent chez Boisselier, et il l'a décidé à le remonter à la hâte en 1972, « il faut se presser, car d'autres vont le relever ». D'où l'essai de remontée avec Elie Gueguen, et une cinquième personne était à bord identifiée à vérifier avec Martine Demaret, ce témoin est peut-être encore en vie. Vérification faite sur le champ, Yves Demaret se souvient bien de l'histoire où Elie s'est fait « rouler dans le varech », par contre, il pense avec Martine, que le cinquième personnage pourrait avoir été : Robert Rech.....badaboum, retour à la case départ, il est lui aussi passé de l'autre côté des écubiers (*NDL : expression propre aux gens de Saint-Guénolé, indiquant qu'une personne est décédée*).

Calvez a dit que le canon qu'il avait remonté, venait d'un autre lieu que Menhir, un lieu près de la côte, mais il est toujours resté peu clair sur le sujet.

Rechercher auprès de l'ancienne femme de Calvez : Mado ..., institutrice.

Bref, le mystère demeure, mais quelques pistes se présentent.

Un troisième canon apparaît, ce dernier aurait-il été vendu ???

Pierrot Raphalen :

Ami de Roger Calvez, pense que c'est Dédé et Roger, qui ont remonté ce canon, ignore avec quel bateau, pense aussi qu'il a été stocké à la glacière, pense que c'est à Menhir, mais sans plus de conviction, le canon aurait été remonté avec des ballons, et saisi, plus tard, par l'administration.

Roland Chatain :

Pense que les deux canons viennent du même site, et que c'est Dédé et Roger qui l'ont remonté. Il penche pour un dépôt provisoire au Stouic ou au Viben faute de pouvoir le remonter en douce. Roland a lui aussi entendu parler ou lu sur les naufragés enterrés près de la chapelle de St Pierre, il se peut que cela soit dans le livre de Quiniou sur l'histoire de Penmarch.

Bernard Rolland et Lili Rolland :

Bernard, se souvient de voir le bateau *L'Imprévu* rentrer sur le nez le cul soulevé avec le canon amarré par l'étrave.

Lili, patron respecté de sardinier à l'époque de l'affaire, se souvient très bien de l'origine du canon n°1, et cite Le Viben, sans même que ce nom ait été évoqué.

Lili reste parmi les derniers à avoir été témoin de ces épisodes. Les personnes de son âge sont soit décédés, soit ont perdu la mémoire. Les plus jeunes encore vivants, avaient à peine 20 ans à l'époque.

Claude Buhannic (de Plomeur):

Signale que, arrivé au Bram après l'affaire du canon, il en a entendu parler, mais n'a pas participé.

Rémi Le Goff :

Est arrivé au Bram après l'affaire, en a entendu parler, mais ne connaissait l'existence du 1er canon. Il a arrêté de plonger.

Bertrand Bourdon :

N'en sait pas plus, pense que Le Bec des viviers de Lechiagat qui plongeait à l'époque connaît peut-être un bout de l'histoire. Bertrand a deux croches ou fonds durs entre Viben et Stouic Sur 20 m à marée haute à explorer cet été.

Johnny Schreyer dit « Plouf » :

Ne sait pas plus mais signale par contre que Lizé a passé toute la zone Menhir, La Torche, au détecteur.

Pierre Chauveur :

Arrivé en 1974 à Penmarch, donc après les faits.

Le Bec :

Des viviers, Titi La Sirène mandaté pour le passer à la question, signale que Le Bec père comme fils sont décédés, et que seul le beau-fils Charlie Guennec pourrait peut-être se souvenir de quelque évènement.

Gerald Scuiller :

Fils de Robert Scuiller plongeur de la belle époque, qui avait eu un doigt coupé par un homard, sur le VP de Treguennec, à ce jour décédé. Gérald qui vit à Belle Ile, n'a pas vraiment de souvenirs de ces épisodes.

Franck Pochic :

Fils de Christian Pochic, c'est lui qui nous a passé une carte des canons et objets singuliers au fond entre Kérity et St Gué. Cette carte avait été établie par son père Christian, ancien plongeur. Franck interrogé sur le canon n°1, soutient que c'est son père et « Plouf » qui l'ont balisé au Viben, avant sa remontée par *L'Imprévu*.

« Plouf » interrogé à ce sujet, ne s'en souvient pas, le cerveau d'un vieux Hollandais plongeur présente des zones d'ombre.

Franck soutient sa thèse, et doit consulter sa mère à ce sujet pour lui soutirer des souvenirs.

Gilles Romigou :

Vieux plongeur du coin, signale une ancre devant la Torche, connaissait le site de La Volontaire, des canons de la pointe de Pors Carn, de Basse Gouach, de Menhir, ...

A souvent plongé au Viben, sans découverte particulière, ne sait pas plus sur les canons de Men-hir, précise qu'un gros femelot en bronze a été remonté par un chasseur sous-marin autour de St Nonna. Il parle aussi d'un mât de gros diamètre aperçu lors d'une sortie ou la prospection se faisait masque dans l'eau du bord du semi rigide.

Patrick Lizé :

Il ne se souvenait plus d'avoir plongé sur ce site. Il pense que ces canons pourraient provenir de l'attaque d'une citadelle. Il me propose de chercher des informations sur ce naufrage. Sa fille Emmanuelle serait en possession de documents d'archives mentionnant le nom et l'histoire du navire naufragé à Men-Hir. Elle doit me recontacter à ce sujet. Patrick Lizé me laisse entendre qu'une partie de l'histoire se trouverait dans le livre « Shipwreck around the

world ». Mais bien que ce livre soit totalement passionnant, je n'ai trouvé aucun indice concernant un éventuel naufrage à Men-Hir.

Emmanuelle Lizé :

A une connaissance incroyable des archives et a une quantité de dossiers sur les épaves de la région. Elle émet plusieurs hypothèses très intéressantes qu'elle se propose d'approfondir. Elle doit revenir vers nous d'ici le mois de juillet (2019). Relancée en octobre (2019), toujours pas de nouvelles de sa part...

Claude Buhannic (de Penmarc'h. Témoin clé):

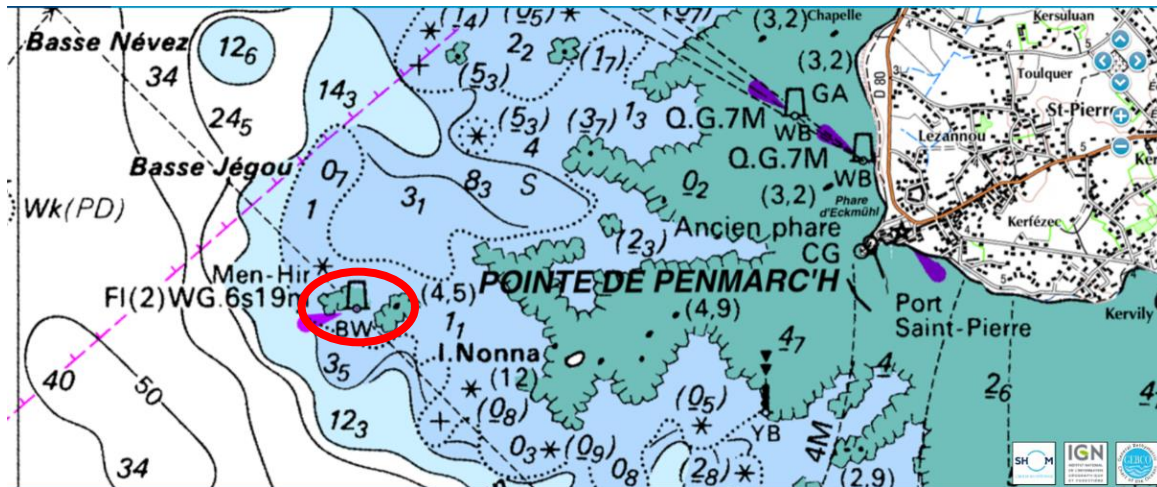
L'Amiral Des Essart confie sa découverte d'un canon en bronze à Calvez. Ils se rendent ensemble sur le site, mais à l'issue de sa plongée, il déclare à l'Amiral, qu'il ne l'a pas vu. Calvez décide d'y retourner en compagnie de son ami Claude Buhannic. Ensemble ils repèrent le canon. Mais à l'issue de sa plongée, il déclare à l'Amiral, qu'il ne l'a pas vu. Calvez demande alors à Claude Buhannic, de venir avec son bateau relever le canon. Claude lui conseille de s'adresser à un bateau professionnel, vu le poids du canon estimé à 2000 kg. Ce sera l'Imprévu de Jean Le Pape, avec Claude à bord, et Calvez qui plonge. Il trouve le canon, frappe un palan à chaîne dessus, et le raidi sur l'étrave, ce qui permet de décoller le canon alors que la marée monte. Un écubier en plomb a également été remonté ce même jour. Cet écubier était encore muni de son système de fixation à la coque, sa destinée après n'est pas connue. Le canon est débarqué à la cale « raide », et transporté par camion à la glacière ou il restera au moins un an à l'insu de tout le monde. Là, il est gratté, nettoyé, et le tampon en bois qui garnissait le fût et permettait de conserver la poudre au sec est enlevé. Au cours de cette plongée.

La rumeur finit par courir, et un gendarme maritime fait comprendre à Roger, qu'il lui faut le déclarer. Il a touché pour cela l'équivalent de 1500 Euros, et Claude a eu l'équivalent de 100/200 Euros. On lui a ensuite demandé de l'envoyer à Camaret. Calvez a livré lui-même le canon à Camaret, et de rage l'a benné directement du camion (certainement celui de la Glacière). Deux ans après était remonté un autre canon identique par Babin (en réalité 4 à 6 ans). Babin voulait que ce canon reste dans la commune, et la mairie a trouvé un accord avec la Marine et ou le Drassm.

Premières conclusions :

Après une longue enquête de terrain auprès de nombreux intervenants de l'époque, la vérité sur les deux canons hollandais en bronze de la Pointe de Penmarc'h est enfin révélée. Le canon du Stouic déclaré en 1968 et celui du Men-Hir remonté en 1972 proviennent en réalité d'un seul et même site : Men-Hir. La présence d'un écubier et des autres canons laisse à penser que c'est bien le lieu d'un naufrage et non pas d'un simple échouage suivi d'un délestage. La présence d'un bouchon en bois dur fermant la bouche à feu du canon n°1, sous entends que le navire n'était pas en train de mener un combat. La cause du naufrage serait donc une tempête ou une erreur de navigation.

Localisation du gisement de canon de Men-hir



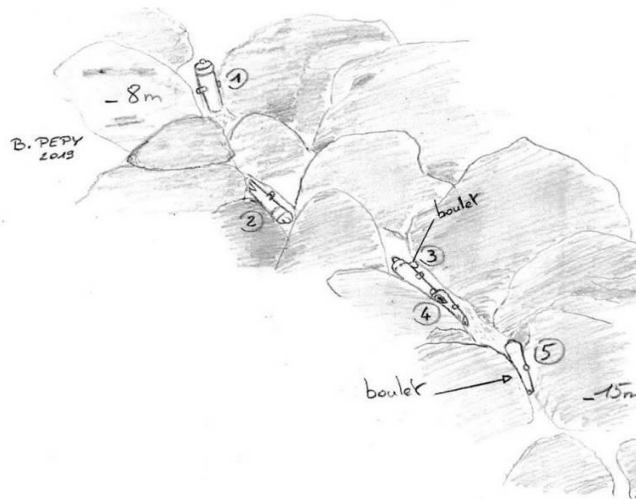
Le site de Men-hir se situe à l'extrême Ouest de la Pointe de Penmarc'h. Il s'agit d'un élèvement rocheux, dont plusieurs têtes de roches émergent. La profondeur atteint rapidement 50 mètres autour de haut fond. L'emplacement est désormais indiqué aux navigateurs par la balise du Menhir, construite en même temps que le phare en 1893 et mis en service en 1896.



Le site de Men-Hir vu du large, avec les têtes de roches en premier plan, la tourelle de Men-Hir en second plan, et les deux phares de la Pointe de Penmarc'h en arrière-plan.

Exploration et étude du site

Parallèlement à l'enquête que nous menions auprès des différents intervenants de l'époque de la découverte des canons, nous avons demandé une autorisation au DRASSM d'organiser une opération afin de mesurer les différents canons présents sur le site. Cette opération fut initialement prévue au mois de juin 2020, fut reportée à cause du confinement et des mesures sanitaires. Il s'en est fallu de peu pour que le report au mois de novembre ne puisse se faire. Nous nous sommes rendus sur le site de Men-Hir le 1^{er} novembre, dans le but de récolter un maximum d'informations. Sur le site, nous avons pour le moment découvert 5 canons en fonte de fer, dans une faille située à environ 100 mètres à l'Ouest de la tourelle de Men-Hir. Le second canon en bronze (celui exposé devant le phare de Penmarc'h) aurait été trouvé près de la grotte qui se situe à proximité du canon n°5 du dessin ci-dessous.



Les canons en bronze étaient généralement présents par paire sur les navires et servaient de canons de fuite, c'est-à-dire qu'ils étaient situés à la poupe. Le fait que le second canon en bronze ait été trouvé près du canon n°5, placerait le navire lors du naufrage, l'arrière tourné vers le large (Ouest) et l'avant dans les rochers. Ce qui ne laissait aucune échappatoire au navire qui a très probablement sombré dans la zone, si ce n'est sur place.

Durant notre plongée sur le site, nous n'avons eu le temps que de prendre des mesures sommaires des canons, ainsi que des photos. Deux boulets ont été repérés, ainsi qu'une pièce métallique détaillée un peu plus loin. Il conviendra lors de nos prochaines plongées de nous munir de fiches d'identification de canons du DRASSM, afin de préciser les mesures.

Canon n°1 :



Le canon n°1 semble entier, dressé contre un rocher selon un angle de 60°. Seuls les tourillons semblent avoir été en grande partie rongés par l'oxydation.

Profil du canon n°1 :

Men-Hir
Canon n°1

145cm



250cm

280cm

Canon n°2 :



Le canon n° 2 à une grande partie de sa bouche à feu coupée en biseau.

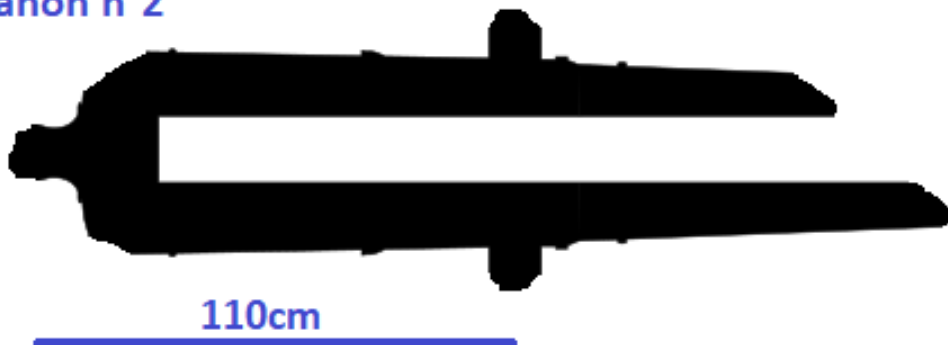
Les tourillons sont fortement arrondis par l'oxydation.

Il est très difficile de le mesurer, car il est en grande partie bloqué sous un important bloc rocheux.

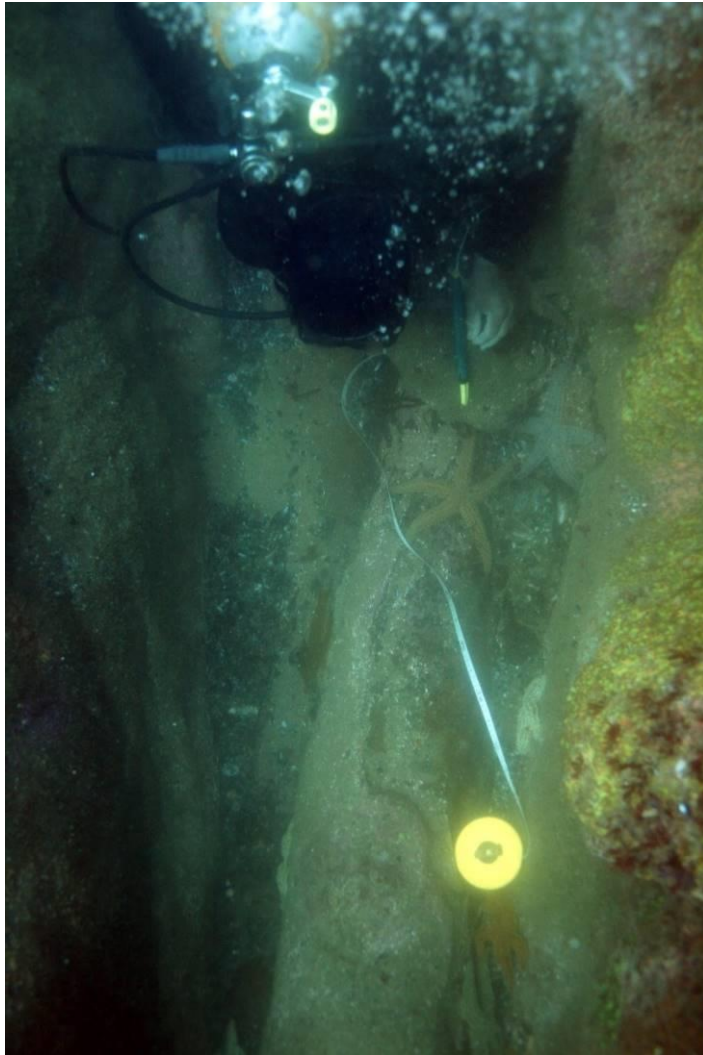
Une seconde série de mesures réalisée le 18 juin 2019, donnent une longueur totale de ce canon cassée à 2m00. Et une longueur entre le bout du bouton et le centre des tourillons de 1m20.

Profil du canon n°2 :

Men-Hir
Canon n°2



Canon n°3 :



Le canon n°3 est en partie masqué par les nombreuses coquilles de moule et le sédiment qui ont remplis la faille. Les tourillons présentent une forte érosion. Une partie du tube, situé entre les tourillons et la bouche à feu présente une cavité provoquée par la corrosion. Le canon n°4 repose sur la bouche à feu du canon n°3.

Trois boulets de deux diamètres différents reposent à proximité du canon n°3 (voir photo ci-dessous).



Profil du canon n°3 :

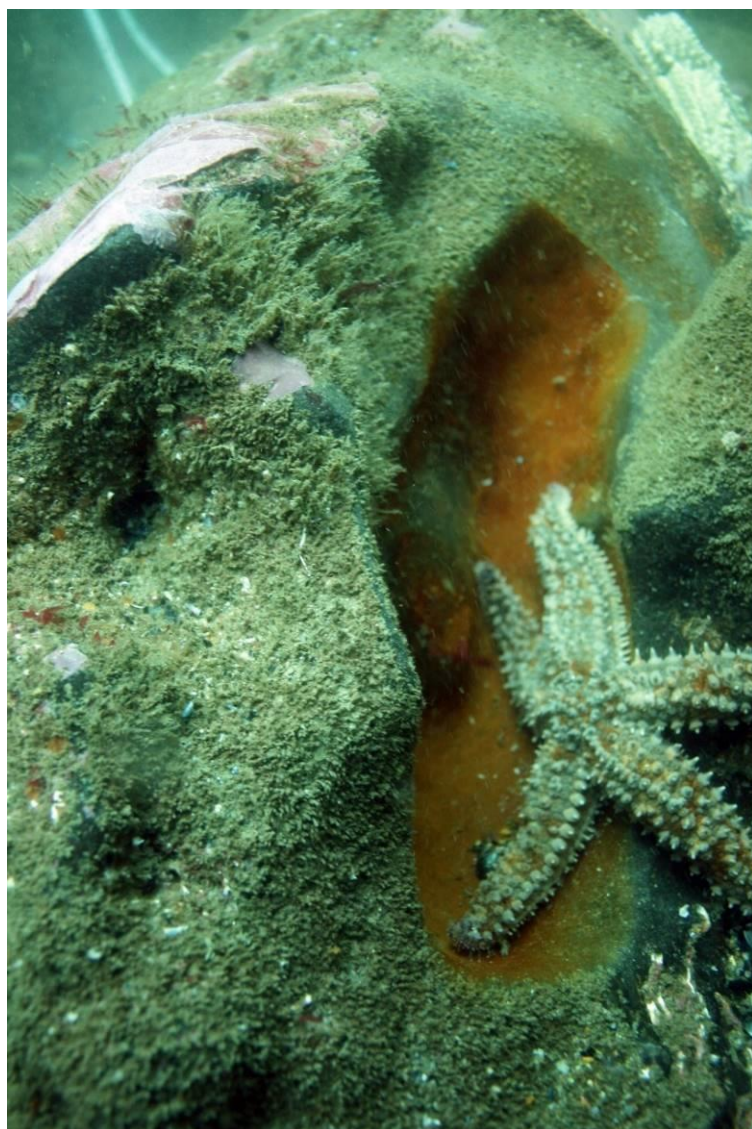
Men-Hir
Canon n°3

120cm



240cm

Canon n°4 :



Le canon n°4 qui repose sur la bouche à feu du canon n°3, est le plus abimé de tous.

Seules les bases des tourillons sont encore visibles.

Une grande partie du tube est rongé sur la partie arrière du canon. Un boulet semble visible à l'intérieur.

La partie avant du tube, dont la bouche à feu, est manquante.

Profil du canon n°4 :

Men-Hir
Canon n°4



Canon n°5 :



Le canon n°5 est coincé entre deux rochers selon un angle de 55°. La bouche à feu repose sur le sédiment.

Il est entier, mais plusieurs zones du tube commencent à être érodées par la corrosion.

Il ne reste que les bases des tourillons.

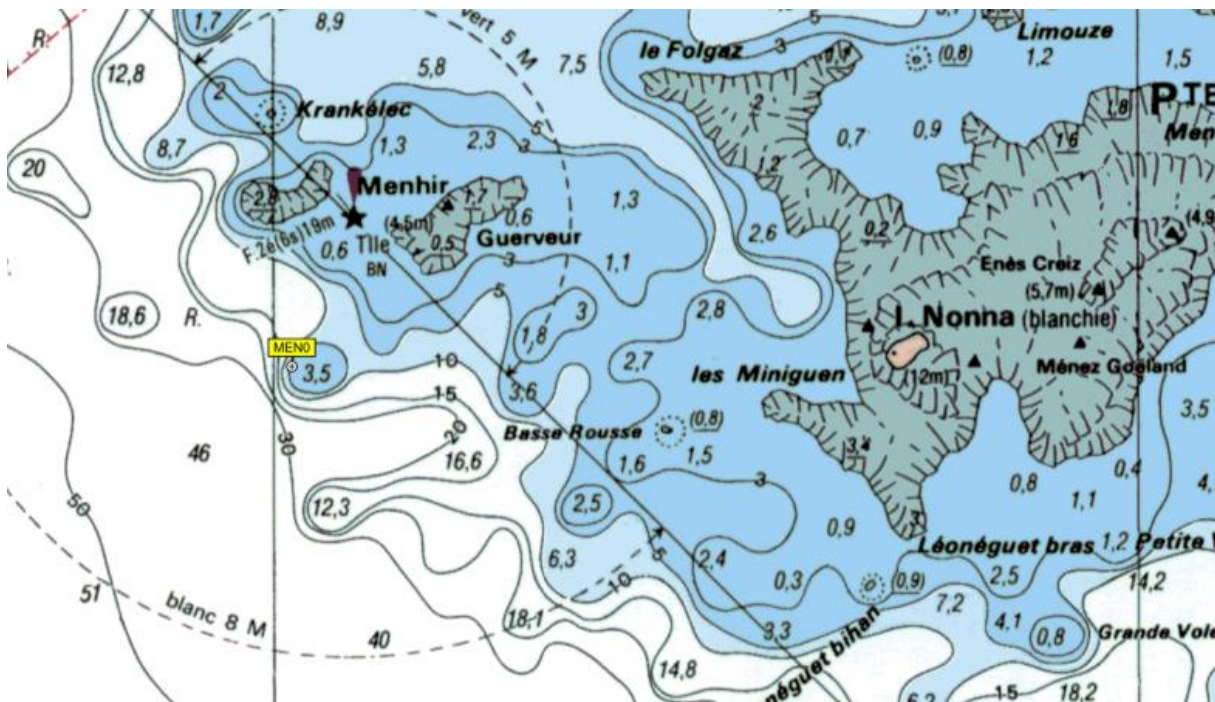
Profil du canon n°5 :

Men-Hir
Canon n°5



En mars 2019, nous avons eu la chance d'être invité à présenter notre travail concernant la localisation et l'identification de l'épave du Concord, naufragé en 1768, lors de la journée du DRASSM à Marseille. Lors de notre visite dans la « capitale du Sud », nous en avons profité pour nous rendre aux archives du DRASSM. L'accueil fut très agréable et nous avons pu avoir accès à de nombreux dossiers, dont ceux concernant les deux canons. Les documents consistent en un ensemble de lettre du DRASSM, des affaires maritimes et des inventeurs. Dans sa lettre du 11 décembre 1972 (voir Annexe 2), Jean-Claude Babin précise qu'il a vu 7 canons en fonte sur le site. Que se soit 5, ou 7, le nombre reste impair, ce qui ne peut pas correspondre à l'intégralité d'un navire qui avait forcément des canons en nombre paire et surtout cela semble bien faible comme quantité de canons par rapport au calibre des canons étudiés sur le site et au fait que de tels canons en bronze étaient généralement réservés à de grosses unités.

En juin 2019, Alexis nous signale que le BRAM possède un autre point signalant des canons sur 40 mètres de profondeur. La zone a été explorée le 18 juin 2019 par Joel et Alex. Le fond varie entre 18 et 33 mètres. Il est constitué de gros blocs de roches formant des failles. Présence de nombreuses zones de sable. Selon eux, malgré la visibilité, ils ont pu passer à côté d'un canon sans le voir.



Le point exploré sans succès. Mais rien ne permet d'affirmer qu'il n'y a pas de canon dans cette zone.

Des artefacts comme indices

En dehors des deux canons en bronze, un écubier en alliage de cuivre avec son système de fixation à la coque aurait également été récupéré en 1968. Malheureusement il semble avoir disparu peu de temps après sa remontée.

Lors de notre plongées sur le site, nous avons remonté pour étude un boulet et une pièce. Après prélèvement pour étude à terre, ils ont été réimmergés à l'endroit même où nous les avons trouvés.

Boulet n°1 :

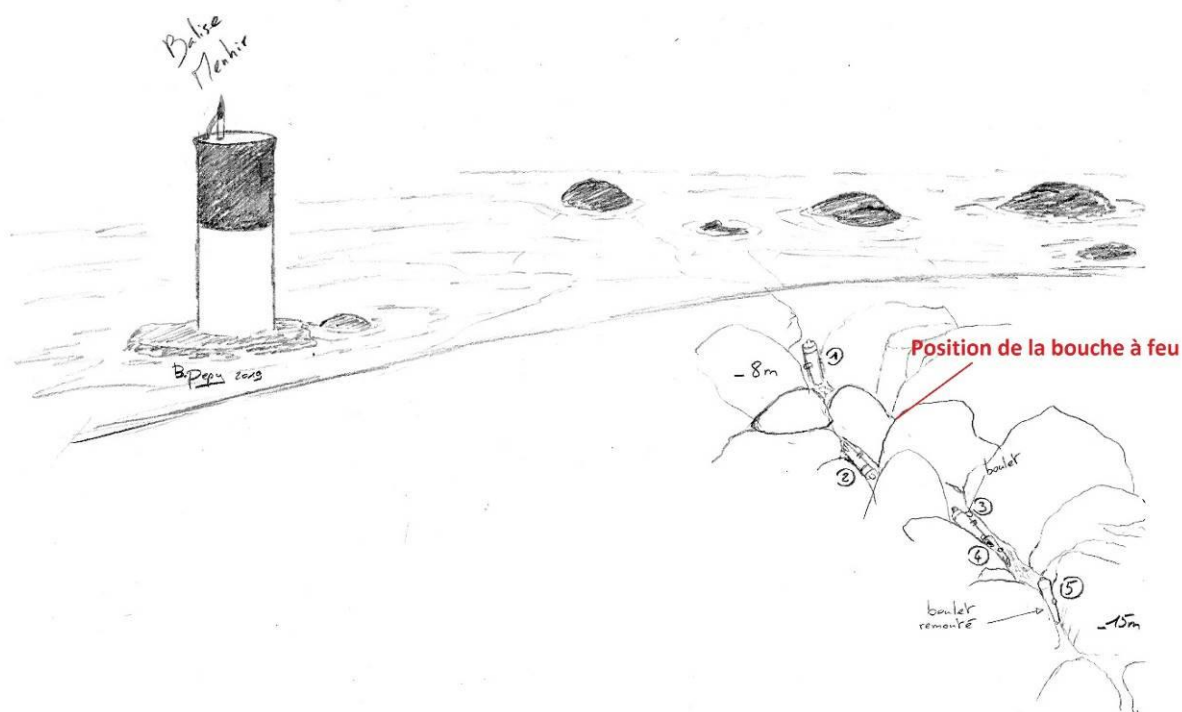
Ce boulet est celui que nous avons indiqué sur le dessin, à proximité du canon n°5. Il se trouvait entre ce canon et la roche. Une simple manipulation a permis de le sortir intact.



Ce boulet en fonte de fer, est assez détérioré par la corrosion, mais garde tout de même son aspect rond d'origine. Il est simplement tronqué à deux endroits. Son diamètre maximum est de 100 mm, et pèse à sa sortie de l'eau 824 grammes.

La bouche à feu :

La pièce métallique découverte, se trouve à proximité immédiate du canon n°2.



La pièce semble avoir été de forme circulaire d'un diamètre maximum de 32 cm.

Lors de sa découverte, nous n'étions pas certains de reconnaître cette pièce. Mais une simple manipulation permis de faire apparaître un cercle parfaitement dessiné en son centre qui mesure 102 mm de diamètre, ce qui correspond exactement au diamètre du boulet n°1. Il n'y a plus de doute possible, nous sommes en présence de la bouche à feu d'un des canons.

Lors de la plongée suivante, nous avons découvert dans une faille rocheuse, située à environ 15 mètres plus au Sud du site, un ensemble de deux autres boulets qui semblaient de tailles plus réduites. Nous les avons également prélevés pour étude puis réimmergés dans cette même faille que nous avions marqué par un flotteur. Cependant, à la fin de cette plongée, nous avons souhaité reprendre le boulet n°1, afin de pouvoir le comparer aux deux autres.

Boulet n°2 :

Ce boulet présente une forte corrosion et des fissures qui laissent présager de sa disparition prochaine. Il mesure en son diamètre le plus important 89 mm. Son poids à la sortie de l'eau est de 510 grammes.

Boulet n°3 :

Il s'agit en réalité d'un fragment de boulet. Il semble de la même dimension que le boulet n°2. Son poids à la sortie de l'eau est de 368 grammes.

Conclusion concernant l'étude des artefacts et des canons.

Canon	Longueur totale	Cul de lampe - tourillon	Diamètre bouche
N°1	2m80	1m40	?
N°2	2m ??	1m20	100mm
N°3	2m40	1m20	?
N°4	2m ??	1m20	?
N°5	2m45	1m20	?

La position des canons dans cette faille rocheuse et leur fort état de dégradation n'ont pas permis de réaliser des mesures totalement fiables. On pourrait estimer que nous sommes en présence de deux calibres différents. Le premier représenté par le canon n°1 serait le plus important, le second représenté par les quatre autres serait le plus petit calibre, avec un diamètre de 100 mm.

Les deux diamètres de boulets : 100mm et 89mm semblent indiquer la présence d'un autre calibre plus petit. Sans oublier, comme vous le verrez dans la suite de ce document, le diamètre de 135mm des canons en bronze.

Le tableau suivant, extrait du rapport de fouille du *Vergulde Draeck*ⁱⁱ, nous indique que les deux canons en bronze, avec leurs diamètres intérieurs de 135mm serait des 18 livres. Le boulet dont le diamètre est de 100mm correspondrait lui à du 8 livres, en prenant une légère marge de perte de matière, ainsi que le jeu de la lumière du canon. Enfin les boulets ayant un diamètre de 89mm correspondraient eux à du calibre de 5 ou 6 livres.

TABLE THREE

Witsen : *Architecture Navalis et Regimen Nauticum* (1690)

Table A			Table B		
<i>Ponden</i>	Diam. A. <i>duimen</i>	Diam. in mm	Diam in <i>Amst. duimen</i>	Diam. in mm	<i>pondt ijzer</i>
1.0	2.0	51.46	1.5	38.60	0.75
1.5	2.29	58.92	2.0	51.46	1.0
2.0	2.52	64.84	2.25	57.89	1.5
2.5	2.72	69.99	2.50	64.33	2.0
3.0	2.88	74.10	2.75	70.76	2.5
3.5	3.04	78.22	3.0	77.19	3.5
4.0	3.18	81.82	3.25	83.62	4
4.5	3.30	84.91	3.5	90.06	5
5.0	3.42	88.00	3.75	96.49	(5) 6.5
5.5	3.53	90.83	4.0	102.92	8
6.0	3.64	93.66	4.25	109.35	10
6.5	3.73	95.97	4.50	115.79	12
7.0	3.82	98.29	4.75	122.22	15
7.5	3.92	100.86	5.0	128.65	17
8.0	4.00	102.92	5.25	135.08	20
8.5	4.08	104.98	5.50	141.52	22
9.0	4.16	107.04	5.75	149.95	24
9.5	4.24	109.10	6.00	154.38	26
10.0	4.31	110.90	6.25	160.81	31
10.5	4.38	112.70	6.50	167.25	36
11.0	4.44	114.24	6.75	173.68	40
11.5	4.51	116.54	7.00	180.11	44
12.0	4.58	117.84	7.25	186.54	50
12.5	4.64	119.38	7.50	192.98	55
13.0	4.70	120.93	7.75	199.41	60
13.5	4.76	122.47	8.00	205.84	65
14.0	4.82	124.02			
14.5	4.88	125.56			
15.0	4.93	126.85			
16	5.04	129.68			
17	5.14	132.25			
18	5.24	134.83			
19	5.34	137.40			
20	5.42	139.46			

Ce qui semble certain, c'est qu'il manque au moins un canon en fonte, puisque nous n'avons pas un nombre pair. Plusieurs hypothèses pourraient être envisagées. La première, nous n'avons pas retrouvé l'ensemble des canons, qui auraient pu être dispersés sur une grande zone, comme c'est souvent le cas en cas de tempêteⁱⁱⁱ. La seconde, l'un des canons était un lest qui se trouvait en fond de cale. Enfin, nous pouvons envisager un relèvement de certaines pièces d'artillerie à la suite du naufrage, bien que cela semble hasardeux étant donné la position du site.

Recherche du canon disparu de Camaret

Ce canon a été assez difficile à retrouver. Petit rappel des faits concernant sa remontée : en 1968, l'Amiral Des Essart confie sa découverte d'un canon en bronze à Calvez. Ils se rendent ensemble sur le site, mais ils n'arrivent pas à le retrouver. Calvez décide d'y retourner en compagnie de son ami Claude Buhannic. Ensemble ils repèrent le canon. Mais à l'issue de sa plongée, il déclare à l'Amiral, qu'il ne l'a pas vu. Calvez s'adresse alors à Claude Buhannic, pour aller avec son bateau relever le canon. Claude lui conseille de s'adresser à un bateau professionnel, vu le poids du canon estimé à 2000 kg. Ce sera *L'Imprévu* de Jean Le Pape, avec Claude à bord, et Calvez qui plonge. Il trouve le canon, frappe un palan à chaîne dessus, et le vire par l'étrave. Un écubier en bronze a également été remonté ce même jour. Cet écubier était encore muni de son système de fixation à la coque, sa destinée après n'est pas connue. Le canon est débarqué à la cale « raide », et transporté par camion à la glacière où il restera au moins un an à l'insu de tout le monde. Là, il est gratté, nettoyé, et le tampon en bois qui garnissait le fût est enlevé. Au cours de cette plongée, un écubier en bronze a aussi été récupéré.

La rumeur finit par courir, et un gendarme maritime fait comprendre à Roger, qu'il lui faut le déclarer. Il a touché pour cela l'équivalent de 1500 Euros, et Claude a eu l'équivalent de 100/200 Euros. On lui a ensuite demandé de l'envoyer à Morlaix Camaret. Calvez a livré lui-même le canon à Camaret, et de rage l'a benné directement de son camion.

Après ces événements, le canon a effectivement été confié au musée de la Tour Vauban à Camaret,

Le canon

faisait partie des meubles

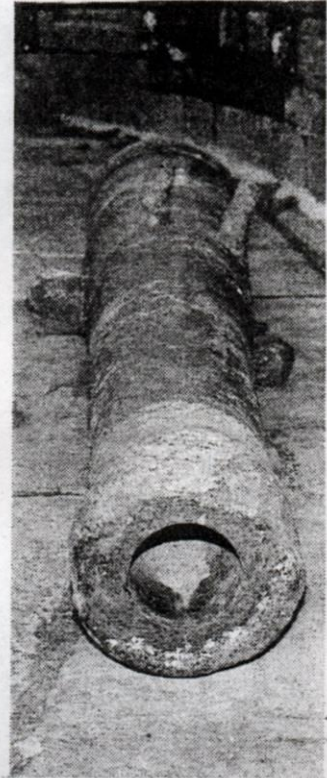
CAMARET (29). Suivant les ordres du musée de la Marine à Paris, la Marine Brest ira jeudi prochain « s'emparer » d'un canon de bronze qui trône depuis plus de 25 ans dans la cour de la Tour Vauban à Camaret. Une pièce que la Marine avait acquise lors de sa découverte mais dont elle n'avait jamais pris livraison. Et c'est aujourd'hui un crève-cœur pour les Camarétois de voir partir cet objet devenu familier, comme faisant partie des meubles.

La Marine reprend son bien

Cette récupération soudaine répond à la volonté de la Marine de réunir dans quelques grands musées tout un patrimoine disséminé, mais qui faisait le bonheur de nombreux petits musées de province comme celui de Camaret.

« Il y a trois ans, toute la collection existante avait été enlevée, se désola Louis Bargain, adjoint au maire chargé du tourisme, et se sont désormais des salles vides que nous a laissé le Musée de la Marine. Alors que pour une bonne part, ces collections avaient été réalisées avec l'aide des Camarétois qui avaient fait don de voiliers, de maquettes, ou encore de haches de pierre et de fossiles d'oursins découverts sur la plage de Corréjou. Depuis, le temps aidant, la Marine a fait figurer ces pièces sur ses inventaires... »

Quant au canon de bronze du XVII^e, il avait été repêché en juillet 1968 par M. Jean Le Calvez, marin-pêcheur au Guilvinec. Très vite, le Musée de la Marine l'avait acheté pour 10.000F. Et 25 ans plus tard il en est bien sûr toujours propriétaire. Mais depuis ce quart de siècle que la pièce est présentée près de la Tour Vauban, les Camarétois

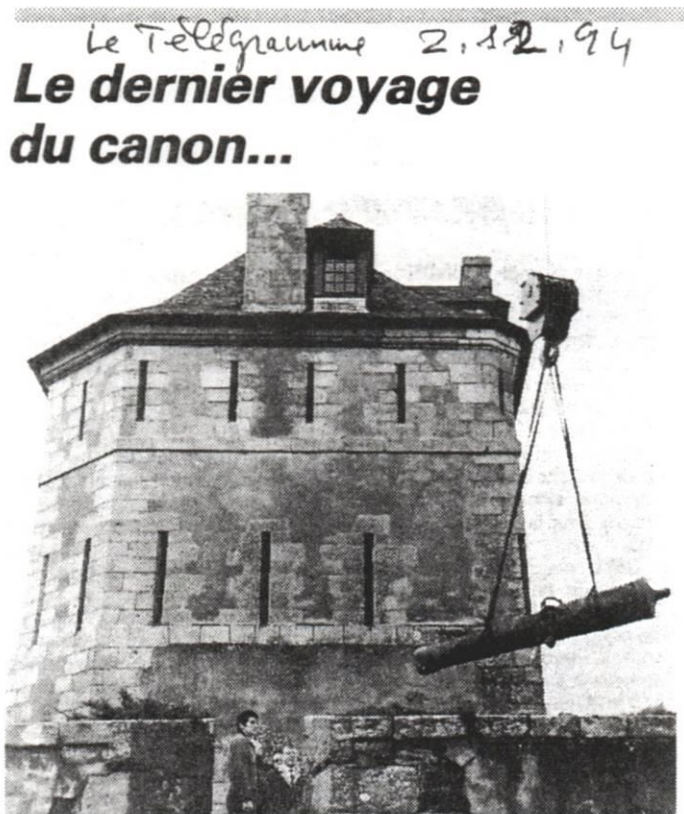


« **Admir-Residerende... 1618** », une inscription qui date cet imposant canon sur lequel figurent aussi fleurs de lys, feuilles d'acanthé et des armoiries presque effacées. (Photo Marcel Guibon)

l'avaient, sans doute excessivement, adoptée. Et par la voix de leur adjoint, rappelant le lourd tribut qu'ils ont payé à la mer, ils formulent le souhait de pouvoir conserver cette trace imposante de ce qui fait partie de leur patrimoine et dont les grands musées marins n'ont peut-être pas un besoin si pressant.

jusqu'en 1994, comme nous l'indique l'article du Télégramme daté du 29 novembre 1994 (page précédente).

Un second article du Télégramme, daté du 2 décembre 1994, nous apprend que le canon a été récupéré par le Musée de la Marine de Brest. Mais les rumeurs nous informent qu'il se trouverait en réalité au musée de la Marine de Paris. Par le biais de Eric Rieth, nous contactons alors Madame Frédérique Chapelay, conservatrice adjointe du Musée de la Marine à Paris qui nous transmet les fiches d'inventaire 5AR103 pour le canon n°1 qui se trouve toujours exposé au Musée de la Marine de Brest, et 5AR105 pour le canon n°2 (voir pages suivantes).



L'opération de récupération du canon de la tour Vauban, à Camaret, a été rapidement menée.

CAMARET. Le canon de bronze de l'époque de Vauban, récupéré en 1968 par un marin-pêcheur du Guilvinec et acheté par le Musée de la Marine, a quitté tôt, hier matin, la terrasse de la Tour Vauban à Camaret.

Dès 9 h 30, une grue imposante, accompagnée d'un camion de la DCN Brest, sous la direction d'un des responsables de cet atelier, a procédé aux opérations d'enlèvement du canon. Il a fallu moins d'une demi-heure pour que M. Matignon, conservateur du Musée de la Marine à Brest, exécute les ordres venus de Paris et soustraie ainsi aux

Camarétois une pièce qui, certes, ne leur appartenait pas, mais qu'ils espéraient bien voir encore longtemps exposée au musée de la tour. Une vingtaine d'ouvriers des chantiers Mécamar, CMC et du « Bel Espoir » du Père Jaouen, ont assisté, avec regret et même amertume, aux manœuvres d'enlèvement.

« Il n'y a pas de canon ancien exposé à Marine-Brest », et « Les pièces du musée de la Tour Vauban étaient dans un état de délabrement tel qu'il a paru indispensable de le fermer », a déclaré M. Matignon pour justifier cette opération.

5 AR 103



Illustrations :

5ar103b.JPG (716,05 ko)
5ar103b.JPG ; 5ar103c.JPG (752,19 ko)
5ar103c.JPG ; 5ar103a.JPG (583,33 ko)
5ar103a.JPG

Identification

Gestionnaire : musée national de la Marine

Nature : Bien affecté

Matériel d'étude : non

Numéro d'inventaire : 5 AR 103

Ancien(s) numéro(s) : Inv. Chaillot : 9778

Désignation

Domaine(s) : Armes ; Marine de guerre

Dénomination(s) : Canon hollandais

Notes sur les objets associés : Canon hollandais / 5 AR 105 (null / null)

Création / Exécution

Création / Exécution :

VAN DER PUT Arent (fondeur)
1618, Rotterdam

5 AR 103 (suite)

Description**Description :**

Canon en bronze sur lequel on distingue encore une couronne représentant des sirènes (milieu), des fleurs de lys et des feuilles d'acanthé (arrière), les armoiries en partie effacées (dessus) de l'"admiraliteit Van de Maze".

Matières et techniques : bronze**Mesures :**

L. 275 cm, Poids 1 500 kg, calibre 18 ?, échelle 1
pourrait être du calibre de 18 livres
Diamètre: 30 bouche
Diamètre: 44 culasse
Dimensions à préciser

Marques et inscriptions :

inscription ; armoiries ; inscription concernant l'auteur ; signature, ADMIRALITEIT RESIDERENDE TOT ROTTERDAM AIGIS ARENT VAN DER
PUT ME FECIT ROTTERDAM (Sur l'objet)

Découverte / Collecte

Site de D/C/R : Lieu dit Le Stuic (Site sous-marin)

Date de D/C/R : 1968

Collecteur(s) : Le Calvez Roger

Méthode de D/C/R : découverte fortuite

Utilisation

Utilisation / Destination : 1618 après

Précisions sur l'Utilisation / Destination :

provient certainement de la même épave que celle du 5 AR 105 car mêmes marquages et relevé dans la même zone

Origine et statuts

Statut(s) juridique(s) : Actuel : 1968.20 (achat : Le Calvez Roger)

Oeuvre du domaine public : oui

Conservation

Dernier constat état : [5 AR 103 (Canon hollandais)] état moyen

Dernière localisation : [5 AR 103 (Canon hollandais)] 02/10/2009 : Brest/Musée (présent)

Localisation permanente : Brest/Musée > Brest Donjon

Notes conservation : extérieur donjon

Documentation**Reproduction :**

Négatif NB: 159714, 159715, 159716, 159717
Positif couleur
Image numérique
Positif NB

Publication

Export Joconde souhaité : non

Diffusion Archange : non

Diffusion : Restreinte

Système

Catalogage : 21/11/2013

Identifiant : 21 868

Date de création : 21 novembre 2013 22:50 Europe centrale/Paris (ECT) +01:00

Créé par : admin admin

Date de dernière modification : 24 juin 2019 10:30 Europe centrale/Paris (ECT) +01:00

Modificateur : CHAPELAY Frédérique

5 AR 105



Illustrations :

5ar105a.jpg (236,85 ko)
5ar105a.jpg ; 5ar105b.jpg (222,35 ko)
5ar105b.jpg

Identification

Gestionnaire : musée national de la Marine

Nature : Bien affecté

Matériel d'étude : non

Numéro d'inventaire : 5 AR 105

Ancien(s) numéro(s) : Inv. Chaillot : 10022

Désignation

Domaine(s) : Armes ; Marine de guerre

Dénomination(s) : Canon hollandais

Notes sur les objets associés : Canon hollandais / 5 AR 103 (null / null)

Création / Exécution

Création / Exécution :

VAN DER PUT Arent (fondeur)
1615, Rotterdam

Description

5 AR 105 (suite)

Description :

Canon en bronze sur lequel on distingue encore, outre l'inscription déjà reproduite plus haut : une couronne représentant des sirènes (milieu), des fleurs de Lys et des feuilles d'acanthé (arrière), des armoiries en partie effacées (dessus).

Matières et techniques : bronze**Mesures :**

L. 277 cm, calibre 18 ?, échelle 1
circonférence 143 cm arrière plate-bande de culasse
circonférence 87 cm astragale du collet
Largeur: 57 max aux tourillons
Diamètre: 12 tourillon
Poids en kg: 1500 à 2000
Longueur: 253,5 tube
Diamètre: 14 âme
Longueur: 139,5 de la tranche de bouche aux tourillons
Diamètre: 45 plate-bande de culasse

Marques et inscriptions :

inscription ; inscription concernant le commanditaire ; date, sur le 1er renfort
ADMIRALITEIT RESIDERENDE TOT ROTTERDAM . 1615 (Sur l'objet, Hollandais = Néerlandais) ; inscription, ARENT. VANDER PUT ME FECIT
ROTTERDAM (sur la plate-bande de culasse, Latin)

Découverte / Collecte

Site de D/C/R : Lieu dit Le Stuic (Site sous-marin)

Date de D/C/R : 1972

Collecteur(s) : Babin Jean-Claude

Méthode de D/C/R : découverte fortuite

Précisions sur la D/C/R :

- découvert sur le même site que le 5 AR 103 à un mille nautique du précédent (selon l'amiral Des Essarts qui avait tenté sans succès de le relever 10 ans auparavant)
- relevé le 3 septembre 1972

Utilisation**Utilisation / Destination :**

Matériel embarqué :
1615 après

Précisions sur l'Utilisation / Destination :

- pourrait provenir de la même épave que celle du 5 AR 103 car mêmes marquages. Il resterait 7 canons en fonte encore immergés, mais sans grand intérêt, selon J.-Cl. Babin.
- aucune épave n'est visible selon J.-Cl. Babin et aucun navire hollandais n'a coulé dans ces parages selon le service historique de la marine néerlandaise. Ce canon proviendrait-il d'un navire français ? car époque où la France s'approvisionne aux Pays-Bas.

Origine et statuts

Statut(s) juridique(s) : Actuel : 1973.13 (achat par l'A.A.M.M. pour don au musée : Babin Jean-Claude)

Oeuvre du domaine public : oui

Conservation

Dernière expertise : [5 AR 105 (Canon hollandais)] (28/09/2009)

Dernier constat état : [5 AR 105 (Canon hollandais)] 06/03/2012

Localisation permanente : Dépôt

Notes conservation :

En 1972, dans la cour des Affaires Maritimes du Guilvinec.
En 1973, transféré près de la mairie de Penmarc'h (suite à la demande de mise en dépôt de la mairie de Penmarc'h accordée le 29 mai 1973). A été déplacé et se trouve au pied du Vieux phare (lui-même près du phare d'Eckmühl) sur la commune de Saint Pierre Penmarc'h depuis une dizaine d'années. Mis en sécurité sur le site qui est fermé par des grilles lors de la fermeture du site au public (vu le 14/09/2009).
Mairie : 02.98.58.60.19

il y a aussi un canon près de la mairie du Guilvinec (ai tél. le 25 mai 2009 au 02.98.58.10.21 et ai demandé l'envoi de ph. num.) . Quid ?
F.C.

Documentation

Reproduction : Image numérique: 5ar105a.jpg,5ar105b.jpg

Lieu : Penmarc'h

5 AR 105 (suite)

Publication

Export Joconde souhaité : non

Diffusion Archange : non

Diffusion : Restreinte

Système

Catalogage : Frédérique CHAPELAY : 28/05/2009

Identifiant : 21 872

Date de création : 21 novembre 2013 22:50 Europe centrale/Paris (ECT) +01:00

Créé par : admin admin

Date de dernière modification : 24 novembre 2017 00:37 Europe centrale/Paris (ECT) +01:00

Etude des deux canons en bronze

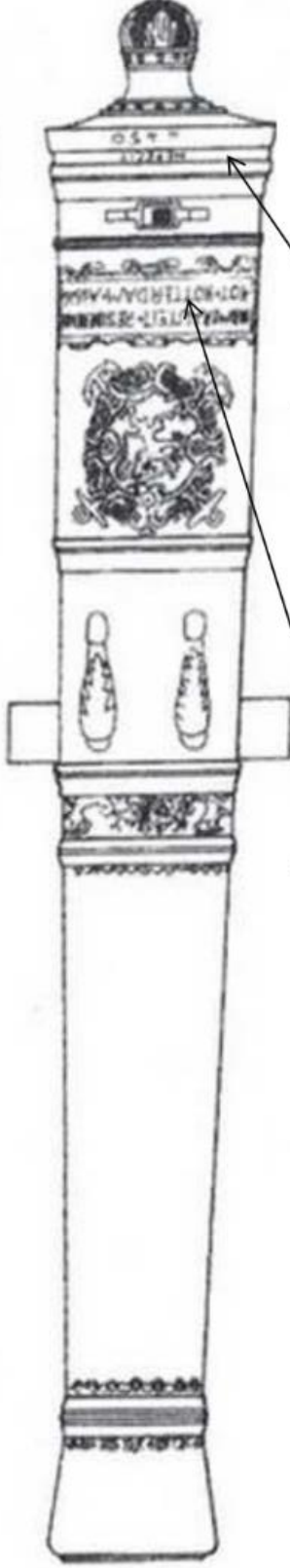


Sur le canon présenté à Penmarc'h est inscrit : « *ADMIRALITEIT RESIDERENDE TOT ROTTERDAM A 1618* ». Ce qui signifie en traduction littérale « Résident de l'Amirauté de Rotterdam 1618 », ce que l'on pourrait interpréter comme « Propriété de l'Amirauté de Rotterdam 1618 »

La mention « *ARENT VANDERPUT ME FECIT ROTTERDAM* » inscrite sur la partie arrière du canon, nous indique que cette pièce d'artillerie a été réalisée à Rotterdam par Arent Ven Der Put.

2780

135



**ADMIRALITEIT RESIDERENDE
TOT ROTTERDAM A 1615**

Propriété de l'amirauté
de Rotterdam 1615

**ARENT VANDERPUT
MEFECT ROTTERDAM**

Fait par Arent Van Der Put
Rotterdam (Le Fondeur)



L'emblème représentant un lion brandissant une épée et tenant une poignée de flèche renvoie également à l'Amirauté Néerlandaise qui comptait 5 départements dont un à Rotterdam.

L'Amirauté (en néerlandais *admiraliteit*) est le nom donné dans les Pays-Bas à l'organisation de la flotte de guerre, du XVe siècle à 1795. Le terme désigne aussi bien l'organisation comme les tâches administratives et juridiques. Il a été remplacé à partir de 1795 aux Pays-Bas et en Belgique par celui de marine de guerre. Il désigne depuis 1945 l'*Admiraliteitsraad* (conseil de l'Amirauté), l'organe consultatif suprême de la marine royale néerlandaise.

L'amirauté de Veere a été créée à la suite de l'Ordonnance sur l'Amirauté du 4 mars 1488, dans le but de mettre en place une organisation centrale de la marine dans les Pays-Bas. La vice-amirauté de Flandre, subordonnée à l'amirauté de Veere, est créée à Dunkerque. En 1560, l'amiral Philippe de Montmorency transfère l'amirauté à Gand.

Les Amirautés de la République des Provinces-Unies doivent leur origine à l'Instruction pour l'Amirauté, établie par les États généraux le 13 août 1597 pour la direction de la Marine de la république des Provinces-Unies. Cet édit des États entérine une situation de fait créée pendant la révolte des Gueux. L'amirauté est alors divisée en cinq amirautés :

l'Amirauté de la Meuse (Rotterdam) ;

l'Amirauté d'Amsterdam ;

l'Amirauté de Frise (Dokkum puis Harlingen, à partir de 1645) ;

l'Amirauté de Zélande (Middelbourg) ;

l'Amirauté du Quart nord (Hoorn).

À ces cinq Amirautés s'adjoint un conseil de l'Amirauté, établi à Flessingue.

Les cinq Amirautés ont été démantelées en 1795 par la République batave et remplacées par le comité de la Marine, émanation de l'Assemblée nationale batave et basé à La Haye. Ce comité évoluera ensuite en ministère à part entière.

L'Amirauté de Rotterdam (en néerlandais : *Admiraliteit van Rotterdam*), également appelée Amirauté de la Meuse (en néerlandais : *Admiraliteit van de Maeze*), est l'une des cinq Amirautés des Provinces-Unies.

Ainsi, nous avons fini par localiser le canon n°1, qui se trouve en extérieur sur une terrasse du musée de la Marine de Brest. Si ce canon est fortement dégradé en comparaison de celui présent à Penmarc'h, il semble cependant en tout point identique. Seule la date de fabrication de ce canon est différente : 1618.



Inspection de la pièce conservée à Brest



La date de fabrication du canon conservé à Brest est « 1618 »



En comparaison, la date de fabrication du canon exposé à Penmarc'h est bien « 1615 »

Pistes de recherches

Les navires de l'Amirauté de Rotterdam

Histoire de l'Amirauté de Rotterdam :

Fondée en 1574 pendant la révolte des gueux, lorsque - après la Prise de Brielle - les partisans de Guillaume d'Orange décident de rassembler leurs ressources navales à Rotterdam. Après un certain nombre de réorganisations destinées à renforcer la coopération entre les Amirautés, la structure des cinq amirautés est déterminée et définie par une décision de 1597 des États généraux du Royaume des Pays-Bas. L'amirauté était composée de plusieurs services responsables de l'équipement des bâtiments de guerre, la protection du commerce outre-mer et la navigation sur les mers et fleuves, la collecte de taxes, le contrôle des prises de guerre et la fixation des prix. Cette situation jusqu'à ce que les amirautés soient démantelées en 1795.

L'amirauté de Rotterdam, la plus ancienne des Provinces-Unies, était basée au Prinsenhof de Rotterdam, sur l'emplacement de l'ancien monastère de Sainte-Agathe (Saint Agnathaklooster), à Botersloot. Dans la brasserie de l'ancien monastère est construit un arsenal (artilleriehuis), et une prison est également construite dans l'enceinte de l'amirauté. En 1644, le Prinsenhof est démoli pour la construction du Nieuwemarkt, l'Amirauté déménage au nord-ouest d'Haringvliet. L'artilleriehuis est, cependant, conservé en raison de sa position excentrée, sur le Prinsenhofterrein au bout du Huibrug, mais elle est démolie et reconstruite en 1759, probablement en utilisant les pierres de bâtiment démoli à la fin du XVI^e siècle. Sur l'une de ces pierres figure le blason de l'Amirauté, avec les ancres croisées et une abréviation de sa devise *Pugno Pro Patria* (« Je combats pour la patrie »).

Le nouveau siège de l'Amirauté (1664, baptisé l'Admiraliteitshof (son nom rappelle celui du Prinsenhof), était un imposant bâtiment de style classique, avec une façade arborant les armoiries, et un plan carré centré sur une cour. Le bâtiment est démoli en 1884.

Depuis la fin du XVI^e siècle, l'Amirauté est également propriétaire du s-Landswerf, un arsenal et entrepôt au nord-est de Nieuwehaven, qui est démoli et reconstruit sur le même site en 1660, puis étendu en 1662 avec un second arsenal auquel on pouvait accéder par une très large entrée à l'opposé de la porte est. Dans la seconde moitié du XVII^e siècle, le Nieuwehaven est étendu au Buizengat, ce qui conduit le 's-Landswerf à être déménagé sur la rive sud du Buizengat en ou après 1689. En 1701, une partie du complexe à Groenendaal est ravagé par le feu. La reconstruction de l'aile dévastée est commémorée par une plaque posée par Diderik Hogendorp. Au XVIII^e siècle, le second arsenal est fermé et modernisé par l'architecte Jan Giudici. G.D. Wijckerheld Bisdom en pose la première pierre le 8 mai 1783.

Au fil de ces expansions un vaste bâtiment rectangulaire apparaît. En 1823, le second arsenal est réorganisé pour le corps des marins. En 1846, le corps disparaît et en 1868 il est

rétabli. En 1849, la cour de la Marine (Marinewerf), nom de complexe après que les Amirautés ont été dissoutes en 1795, ferme. Ce dernier bâtiment est réorganisé en 1855 en Rijksentrepot.

Malheureusement les archives sont peu nombreuses :

Jusqu'à présent, étonnamment peu de recherches ont été menées sur l'organisation des amirautés à terre. Une des raisons est que de nombreuses archives des amirautés, y compris celles du labyrinthe (Rotterdam), ont malheureusement été détruites par un incendie. La quantité de matière première est donc limitée. Une autre raison sera sans doute que l'étude et la description d'activités analogues à la douane sont moins passionnantes que l'analyse des batailles de Tromp et De Ruyter. Le travail quotidien des amirautés était généralement un peu ennuyeux.

Nous n'avons pas encore trouvé d'archives ou de répertoires contenant les noms et le devenir des navires de l'Amirauté de Rotterdam, mais nous ne baissons pas les bras.

Le fondeur Arent Von Der Put

La mention « ARENT VANDERPUT ME FECIT ROTTERDAM » inscrite sur la partie arrière du canon, nous indique que cette pièce d'artillerie a été réalisée à Rotterdam par Arent Ven Der Put. Ce fondeur spécialiste du bronze laissa de nombreuse trace de son travail (voir Annexe 3), jusqu'en 1663, date à laquelle il réalisa une cloche pour l'église de la ville de Calder en Ecosse^{iv}.

Arent Jansz Van Der Put, né à Utrecht, vint à Rotterdam pour travailler comme fondeur d'artillerie et de cloche pour l'Amirauté. Ses cloches équipèrent de nombreuses horloges de clochers durant le 17^{ème} siècle.

En novembre 1613, l'Amirauté du Labyrinthe lui commanda deux pièces d'artillerie qui furent réalisées en 1614. L'année suivante, en 1615, ce furent huit pièces qui furent livrées à l'Amirauté^v, dont notre canon.

Nous n'avons pas à ce jour de preuve que les deux canons aient été commandé pour le même bateau. Un important travail de recherche serait à mener.

Les hollandais enterrés à Saint Pierre

Une légende persistante sur un cimetière Hollandais circule, et nous avons recherché dans de nombreuses directions des preuves de ce lieu présumé de sépultures de naufragés.

Une information présente dans un article de Georges Bouguéon, paru dans le journal Mouez Penmarch, mentionne les propos de Michel Variel à propos de l'équipage hollandais d'un navire naufragé sur le Men-Hir qui aurait été enterré à proximité de l'église de Sainte-Thumette, dans le « jardin des Hollandais ». Nous avons cherché, sans succès, à prendre contact à Monsieur Variel afin de connaître ses sources.

Commentaire de Marie-Hélène Guyot-Roullot le 8 juin 2019 :

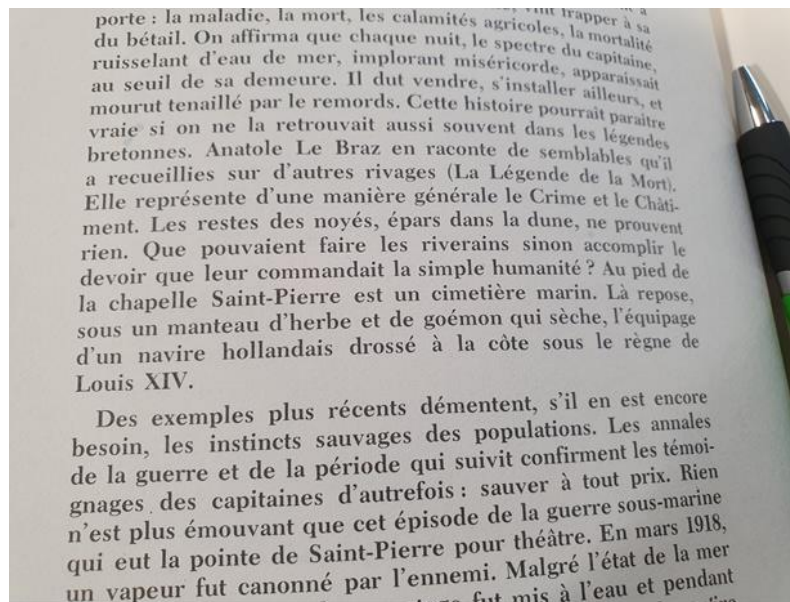
« Un équipage, s'il est vraiment espagnol, qui pourrait être catholique, donc enterré en terre consacrée.

Mais s'il est composé d'"espagnols" des Pays Bas, selon l'époque, il peut être composé de protestants, qui est alors une religion réformée. Et dans les archives déjà exhumées, les protestants n'étaient pas enterrés dans les cimetières mais dans des terres à part. »

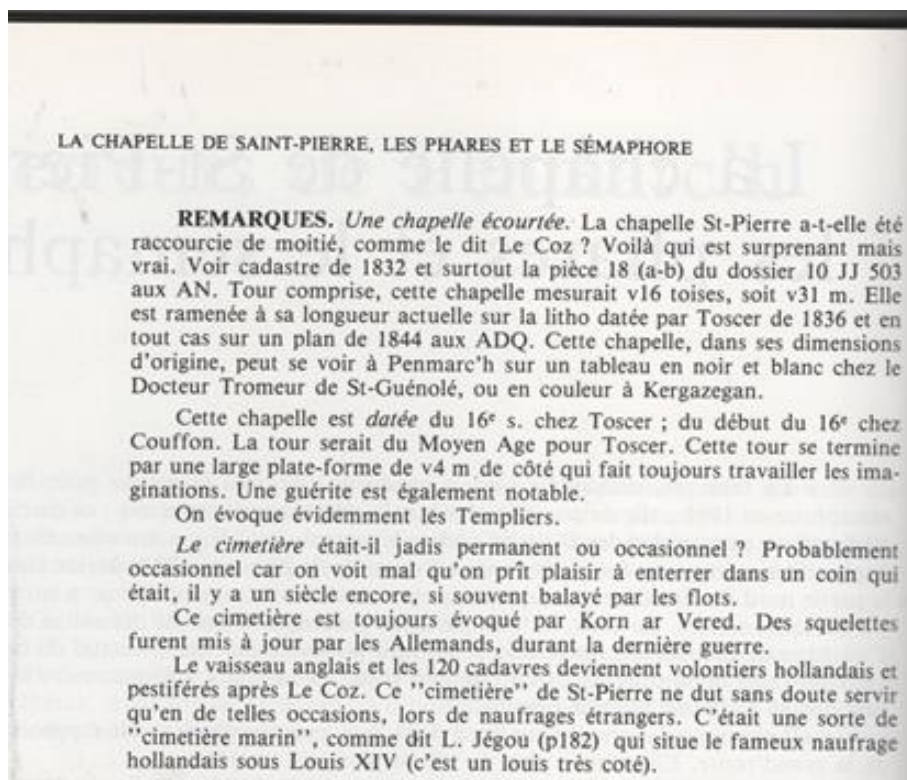
Ce qui pourrait expliquer la raison pour laquelle un terrain a été utilisé non loin d'une chapelle pour inhumer ces malheureux naufragés.

*ère d'une plaque en bronze décernée
anotiers noyés le 23 mai 1925, pla-
qui représentait plusieurs naufragés
pés à un rocher.
ère de la cloche de la tour à feu « an
an » qui servait de tocsin et qui por-
comme inscription « don d'un lord
is aux habitants de St-Pierre Pen-
h » (erreur d'écriture du graveur) :
re ou vol ? D'après les dires, la cloche
t été récupérée par le curé de Kérity
mplacement d'une cloche fêlée dans
cher de l'église Sainte-Thumette.
ère dans le terrain situé coté nord de
appelle dit le jardin des hollandais,
quoi ? Des corps de marins hollan-
auraient été enfouis à la suite d'un
age survenu sur les roches du Men-
le canon exposé au Centre de Dé-
rte Maritime (CDM) a été extrait
endroit. »*

Dans le livre « Penmarc'h, histoire et traditions » écrit par Lucien Jégou en 1968^{vi}, nous trouvons une description de ce « cimetière des Hollandais », avec une proposition de date « sous le règne de Louis XIV », soit de 1643 à 1715.



Dans son livre « Penmarc'h à travers ses historiens », paru en 1985, Rémy Monfort indique une mention concernant le « cimetière des hollandais », en citant Jégou que nous mentionnions précédemment, en voici l'extrait ci-dessous :



La mention la plus ancienne d'un cimetière autour de la chapelle de Saint Pierre a été trouvé aux archives du Diocèse de Quimper, elle a été écrite par le Frère Le Coz, recteur de Penmarc'h en 1888, en voici la transcription :

« L'église ou chapelle de St Pierre, le phare et le sémaphore

C'est un édifice très bas menacé de chaque côté par l'envahissement de la mer. Un mur de défense a dû être construit pour protéger le sémaphore, la chapelle, et le phare.

La fabrique a vendu le terrain à la Marine pour la construction du sémaphore en 1861 ; elle ne possède plus que la chapelle et le cimetière ; ce dernier se loue de 8 à 10 francs par an pour sécher les filets de pêche, le varech, etc.

Il y a environ 100 ans, un vaisseau Anglais fit naufrage sur les récifs situés à l'Ouest de St Pierre et 120 cadavres furent enterrés dans la partie Nord du cimetière : Quelques-uns ont été découverts quand la mer a envahi le cimetière, il y a quelques années. En 1888, la fabrique fait prolonger le mur de défense et dégager la chapelle d'un amas de décombre. Autrefois la fabrique possédait un champ au Sud du cimetière, il a disparu ainsi que la bordure de gazon que l'on voyait encore, il y a 40 ans, entre la terre ferme et la mer depuis St Pierre jusqu'à Kervily. »

Les navires de la VOC

Une autre piste que nous avons suivie, était celle des navires de la VOC. En effet, plusieurs épaves, dont celle du fameux Batavia, découverte en Australie présentait un canon appartenant à l'Amirauté de Rotterdam. Il faut bien comprendre que la VOC était une compagnie à action simplifiée dont les intérêts étaient fortement protégés par l'état, c'est-à-dire les Amirautes.

La Compagnie néerlandaise des Indes orientales (connue en néerlandais sous le nom de Vereenigde Oostindische Compagnie, dans sa graphie moderne Vereenigde Oost-Indische Compagnie, ou VOC, littéralement « Compagnie unie des Indes Orientales ») est une compagnie de commerce créée par les Provinces-Unies en 1602. Elle est pendant près de deux siècles l'un des piliers de la puissance du capitalisme et de l'impérialisme néerlandais. Dissoute en 1799, la compagnie est connue pour avoir été l'une des entreprises capitalistes les plus puissantes qui aient jamais existé, contribuant fortement à l'histoire des bourses de valeurs.



Créée alors que le capitalisme n'était encore qu'en gestation dans un monde féodal, elle a inspiré plusieurs grandes caractéristiques des entreprises modernes : le modèle de la société anonyme émettant des actions et obligations ainsi que le modèle de la multinationale implantée dans des pays à l'autre bout du monde. Elle est la plus influente des compagnies européennes fondées au XVIIe siècle pour exploiter les richesses d'Asie.

Sur le plan politique, les conquêtes de la compagnie permettent aux Provinces-Unies puis aux Pays-Bas de disposer d'un empire colonial significatif en Asie jusque dans la seconde moitié du XXe siècle.

Création de la Compagnie :

À la suite des croisades ouvrant les routes de l'Orient, les activités commerciales et financières favorisent le capitalisme naissant des républiques italiennes au long des XIIIe et XIVe siècles avant que le commerce ne profite aussi à l'Angleterre et aux pays de la mer du Nord. Deux grands pôles concentrent le commerce de l'Europe, l'Italie du Nord et les pays de la Baltique où prospère la Ligue Hanséatique depuis le Moyen Âge.

La fin du XVe siècle est marquée par les Grandes découvertes : l'Amérique par Christophe Colomb en 1492, et surtout l'Asie grâce au contournement du Cap de Bonne-

Espérance par le Portugais Vasco de Gama en novembre 1497, et son arrivée aux Indes, à Calicut, en mai 1498.

À l'aube du XVI^e siècle, la puissante République de Venise domine la mer Méditerranée, et par là, grâce à ses relations avec les comptoirs du Moyen-Orient le commerce des produits venus du Levant et de l'océan Indien. Le contrôle de ces produits venus d'Extrême-Orient par caravane ou par navire lui assure la domination des marchés d'Europe. Cette domination commence toutefois à être contestée par la ville d'Anvers, devenue l'entrepôt du poivre importé par le Portugal, utilisant la nouvelle route maritime du Sud et la chute de Constantinople en 1453 modifie les pratiques précédentes.

À partir des années 1570, le commerce de Venise en Méditerranée est mis à mal par les marchands nordiques qui inondent les marchés de produits contrefaits, allant jusqu'à orner leurs tissus du sceau vénitien afin d'en renforcer l'attrait. L'industrie méditerranéenne perd alors à la fois ses clients et sa renommée ^{vii}. Pendant ce temps l'Espagne met en place le commerce de l'or en provenance des nouveaux territoires qu'elle a découverts en traversant l'Atlantique. Mais elle connaît à son tour un déclin important à la fin du XVI^e siècle. En Espagne comme dans nombre de pays catholiques, l'Église contrôle la diffusion des idées associées à la Renaissance et à la Réforme et bloque toute évolution. L'armada espagnole est défaite en 1588.

Au début du XVII^e siècle, les Provinces-Unies sont encore en guerre contre la couronne espagnole pour obtenir leur indépendance. La situation sociale y est différente de celle du reste de l'Europe. Le commerce y est développé, la noblesse y a perdu son pouvoir au profit d'une puissante élite bourgeoise appelée les régents. Le pays est renommé pour sa tolérance sur le plan religieux et pour ses techniques agricoles avancées.

À la fin du XVI^e siècle, les Néerlandais commencent à s'intéresser aux Indes. Plusieurs espions y sont envoyés sur des navires portugais. Parmi eux, Cornelis de Houtman part en 1592 mais il est démasqué à son arrivée et jeté en prison. Les marchands de Rotterdam payent sa rançon et celui-ci rentre aux Provinces-Unies. Il repart aussitôt avec quatre navires dont trois reviennent à Amsterdam en 1597, sans avoir fait de substantiels profits ^{viii}. Mais l'expédition n'est qu'un précédent au développement d'un important commerce que l'Empire portugais déclinant ne peut contrer. Entre 1598 et 1602, les Néerlandais envoient 65 navires divisés en 14 flottes vers l'océan Indien ^{ix}. En 1600, des vaisseaux néerlandais arrivent au Japon, puis en Chine l'année suivante ^x. Les flottes qui réussissent à revenir permettent des bénéfices atteignant jusqu'à 265 %, mais ceux-ci pourraient être encore accrus, s'il n'y avait une multiplicité de compagnies se faisant une concurrence effrénée en Asie ^{xi}.

Les différentes compagnies tentant d'ouvrir l'océan Indien au commerce néerlandais sont finalement regroupées le 20 mars 1602 au sein d'une unique compagnie, la Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC, en français : Compagnie unie des Indes orientales. « Verenigde Oost-Indische Compagnie » en néerlandais moderne).

Les Vaisseaux :

Comme pour chaque compagnie européenne destinée à commercer avec les Indes Orientales, les navires ne sont pas de simples navires de commerce ^{xii}, ils possèdent leur propre dénomination, « retourschepen » pour la VOC, comme les Britanniques dénomment les leurs « East Indiamen » et leur construction est relativement standardisée, comme en témoignent les normes établies par les Heeren XVII ^{xiii}.

La longueur du voyage et les risques encourus amènent à construire des navires solides et capables de se défendre par eux-mêmes. Les navires de guerre servent de modèle, mais, selon la taille voulue, le vaisseau à construire s'inspire d'une frégate ou d'un vaisseau de ligne.

Le tonnage augmente au fil des ans, mais la majorité des vaisseaux jaugent entre 600 et 1 200 tonneaux. Pour ces derniers, les dimensions sont proches de celles des vaisseaux de ligne de 64 canons, c'est-à-dire parmi les plus puissants des armées navales de l'époque. En 1697, les Heeren XVII édictent une norme de construction qui restera en vigueur jusqu'à la fin du XVIIIe siècle ^{xiv}. Ainsi, un vaisseau de 1 000 tonneaux ou plus devra avoir 160 pieds de long, dimension équivalente à celle d'un 64 canons. Mais quand le 64 canons deviendra obsolète, pour céder la place au 74, les vaisseaux de la compagnie ne suivront pas le mouvement.

Leur apparence est similaire à celle des vaisseaux de guerre, jusqu'à l'armement ; par exemple, en 1645, le Jonker arbore 42 pièces de canons, du 36 livres aux 3 livres. Cependant, au fil des ans, le nombre de pièces pourra décroître, en nombre comme en calibre. Les sabords de la batterie basse n'abritant plus de canons.

À l'intérieur, tout est fait pour dégager un grand volume de cale. Par exemple, ce qu'on appelle le « faux-pont » n'existe plus. L'une des modifications les plus notables est l'emplacement de la cale à eau potable. Elle est placée tout à l'avant, toujours dans le souci de dégager le maximum d'espace. Ce choix aura pour conséquence d'influer sur les qualités nautiques du navire.

À côté des types de vaisseaux décrits, on trouve aussi des flûtes, navires plus petits, adaptés au commerce d'Inde en Inde, voire, à compter de 1788, des paquebots devant rallier Le Cap en trois mois et Batavia en cinq.

Chaque chambre a conservé un chantier naval pour la VOC. Pour les plus petites, ce sera même leur seul point de rencontre avec le grand commerce océanique. Les décisions de construction sont prises chaque année, au printemps, par les Heeren XVII, pour les 18 mois suivants. Ensuite, ces constructions sont réparties entre les différents chantiers.

Hors d'Europe, la VOC dispose d'un chantier, bien approvisionné, à Batavia. Mais il se cantonnera à l'entretien des navires, la quasi-totalité des constructions venant d'Europe.

Ainsi, en deux siècles, les chantiers néerlandais auront produits 1367 vaisseaux ^{xv}, dont la moitié à Amsterdam et un cinquième en Zélande.

En 1730, construire un vaisseau de 600 tonneaux revient à 85 000 florins. Il est utilisé pendant environ 10 ans, sauf accident, et fait environ quatre voyages. Mais, après chaque voyage, un radoub, dont le coût se monte à environ 1/3 du prix de construction, est nécessaire

^{xvi}.

La robustesse est recherchée dans la construction, mais les coûts sont surveillés. Ainsi, les Heeren XVII, refuseront ils le doublage en cuivre des carènes, que les Britanniques effectuent autant pour favoriser la vitesse de leurs bâtiments que pour les protéger des tarets. Autre différence avec la compagnie britannique, la VOC n'a jamais recours à la location de vaisseaux.

Les marins :

La flotte de la VOC mobilise chaque année des milliers d'hommes ^{xvii}, même si le nombre de marins par tonneau a tendance à diminuer au fil des ans, de 45 pour la décennie 1630 à 25 pour la décennie 1780. Mais cette évolution est compensée par l'augmentation du tonnage.

Les officiers :

Les officiers sont recrutés par la VOC qui établit chaque année un tableau d'embarquement. Il s'agit de capitaines du rôle ou de nouveaux promus parmi les officiers en second, voire de capitaines provenant de la marine de guerre néerlandaise.

Bien que les salaires soient équivalents à ceux des autres officiers de la marine marchande, ces emplois sont très recherchés. Car, comme dans les autres compagnies, les officiers bénéficient d'un droit de « pacotille ». C'est-à-dire que la compagnie autorise chaque officier à transporter des marchandises personnelles. Pour la VOC, cela se traduit par un volume correspondant à un ou plusieurs coffres, dont le nombre et la taille sont fixés par un règlement. Si l'officier est libre du remplissage de ses coffres, la vente sera effectuée par la compagnie qui reversera le montant obtenu. Ceci pour éviter que l'officier ne privilégie ses propres intérêts au détriment de ceux de la compagnie.

Les matelots :

La VOC a des besoins importants en matelots ; on compte environ 7500 marins par an (dont 3000 seulement reviendront et pourront repartir, davantage en raison des désertions que des décès) ^{xviii}. Bien que les marins nationaux soient privilégiés, la compagnie est obligée de recruter où elle le peut. Ce qui n'empêche pas les restrictions, comme celle qui énonce : « **...de même ne seront admis ni Anglais ni Espagnols**, même pas comme marins, soldats ou autrement. Toutes les autres nations doivent être préférées, autant que faire se peut, à celles-là... » ^{xix}. **Ce qui fait penser que si la version du capitaine hollandais et des marins espagnols est véridique, notre navire ne devait pas appartenir à la VOC.**

Il y a ainsi des recruteurs qui parcourent l'Europe pour recruter des marins. Ils les convoient aux Pays-Bas où ils se paient sur la prime d'engagement versée aux nouveaux marins. En 1730, les Néerlandais n'assurent plus que 40 % des équipages.

Les salaires sont inférieurs de près d'un tiers par rapport à celui d'un ouvrier. Mais il y a des compensations, puisque les marins bénéficient aussi du droit de pacotille.

Les marins désertent fréquemment pour trouver des embarquements mieux payés et une discipline moins sévère que sur les vaisseaux de la compagnie.

Autres personnes :

Les soldats sont en nombre important. En 1669, on en compte environ 10 000. Ce sont principalement des mercenaires. Ils sont chargés de défendre le vaisseau contre un ennemi éventuel mais aussi contre un équipage revendicatif. On en compte de 80 à 300 par convoi, représentant près de 30 % des embarqués. Pour donner un exemple, la flotte de Noël de 1644 comprend 5 vaisseaux et 835 marins pour 320 soldats ^{xx}. La compagnie recrute des régiments entiers au Wurtemberg, en Suisses, au Luxembourg...

Ils signent un engagement de 5 ans, voyages non compris. La solde est de 9 florins par mois (1745) ; c'est moins que celle d'un ouvrier, mais ils sont logés et nourris. Ils assurent la garnison du vaisseau sur lequel ils sont placés, mais aussi servent à la défense des comptoirs où la grande majorité de ceux-ci sont stationnés.

À côté des soldats, on trouve nombre de personnes embarquées à des titres différents, des passagers aux aumôniers, en passant par toutes les spécialités indispensables (du tonnelier au boucher, par exemple).

Les navires de la VOC perdu ou pris par les français et les anglais.

Les archives de la VOC intéressent tellement les chercheurs qu'un site a été créé afin de cataloguer tous les voyages entrepris par les navires, ainsi nous avons pu étudier leur date de départ et d'arrivée, ainsi que leur devenir. Mais aucun navire n'est mentionné perdu au large de la Bretagne.

Les navires de la WIC

Une seconde compagnie à action simplifiée, concurrente de la VOC, aurait pu elle aussi posséder un canon produit pour le compte de l'Amirauté de Rotterdam, nous nous sommes donc intéressés à l'histoire de cette compagnie dans l'espoir de trouver quelques pistes.

Histoire de la WIC ^{xxi}:

Le 3 juin 1621, la république des Provinces-Unies lui octroie, par une charte, le monopole du commerce à destination de l'ouest. Les zones concernées englobaient l'Afrique de l'Ouest (entre le tropique du Cancer et le cap de Bonne-Espérance), et l'Amérique, incluant l'océan Pacifique et la partie orientale de la Nouvelle-Guinée. La charte prévoyait explicitement de mettre un terme à la concurrence entre les différents comptoirs commerciaux existants. La compagnie devint l'acteur majeur de la



colonisation néerlandaise de l'Amérique.

La WIC était organisée de façon similaire à la Compagnie néerlandaise des Indes orientales (VOC), qui disposait du monopole pour l'Asie depuis 1602, si ce n'est que la WIC ne pouvait mener des actions militaires sans l'approbation du gouvernement. La compagnie possédait cinq bureaux, appelés chambres (Kamers), à Amsterdam, Middelbourg, Rotterdam, Hoorn et Groningue, celles d'Amsterdam et de Middelbourg étant les plus importantes. Le conseil d'administration comptait 19 membres, connus sous le nom de Heeren XIX.

La compagnie connut au début une bonne réussite. Entre 1620 et 1640, de nombreuses colonies et comptoirs de commerces furent implantés avec succès. Il y avait tout d'abord la Nouvelle-Néerlande, qui couvrait en Amérique du Nord une partie des États actuels du Connecticut, Delaware, New Jersey et de New York. D'autres implantations virent le jour dans les Antilles néerlandaises, d'autres îles des Caraïbes ainsi que le Guyana et le Suriname.

En 1630, les Néerlandais enlèvent aux Portugais la région de Pernambuco, en prenant progressivement les villes de Recife, Natal et Salvador au Brésil, afin de s'assurer une partie de leur production sucrière. Recife devient la capitale de la colonie sous le nom de « Mauritsstaad », fondée par le gouverneur Jean-Maurice de Nassau-Siegen.

En Afrique, la compagnie s'empare du fort portugais d'Elmina sur la Côte d'Or (actuel Ghana) en 1667 et fonde de nouveaux comptoirs en Angola qui ont été pendant plusieurs siècles parmi les principaux centres d'exportation d'esclaves.

Un autre des succès de la Compagnie est la capture d'une flotte espagnole chargée d'argent, qui rapportait sa cargaison du Nouveau Monde en Europe, par Piet Hein en 1628 — la piraterie constituait l'un des objectifs avoués de la WIC.

En Amérique, la fourrure (au nord) et le sucre (au sud), constituaient le gros des marchandises, tandis que l'Afrique fournissait de l'or, de l'ivoire et des esclaves — la plupart étant principalement destinés à travailler dans les plantations des Antilles et du Surinam.

L'épreuve du Brésil entre 1630 et 1654 ^{xxii}:

En Europe, les prix du sucre sont tirés par une forte demande. La Compagnie décida de réinvestir au Brésil les 11 millions de florins retirés de la bataille de la baie de Matanzas contre les galions espagnols en 1628. Portugais de droit, le Brésil d'alors est aussi espagnol (jusqu'à la révolte de 1640) car ils ont le même roi Philippe d'Espagne or l'Espagne est la principale ennemie des Provinces-Unies son ex-suzeraine, depuis la guerre de Trente Ans (1618-1648). Priver l'Espagne du sucre brésilien, c'est l'affaiblir. Le Brésil conquis en 1635, la compagnie va commencer à importer des esclaves, trafic jusque-là interdit aux Provinces-Unies, mais qui vient d'être légalisé par la Barbade, avec le décret de 1636 sur l'esclavage à vie.

En janvier 1630, les navires néerlandais cinglent vers la côte brésilienne, mais il leur faut cinq ans pour achever la conquête, au prix de la destruction d'une large partie des moulins à sucre par les portugais, dont un bon tiers se replient dans le Sud ^{xxiii}, selon le constat du chef de l'armée néerlandaise, le Polonais Christophe Arciszewski ^{xxiv}. En 1635, les Néerlandais décident

de mettre en place leur propre système de traite négrière, une partie des planteurs portugais acceptant de coopérer avec eux.

L'armistice ne fut signé qu'en 1641 entre les Provinces-Unies et le Portugal, qui venait de secouer le joug de l'Espagne. Mais les habitants du Maragnon se soulèvent dès 1642, et tous les Brésiliens en font autant en 1645, année où Fernandès Vieira gagna deux batailles importantes^{xxv}.

Entre 1636 et 1644, les esclaves revendus par des bateaux néerlandais sur le marché brésilien étaient tous vendus à crédit, mais à partir de 1644 et 1645, la proportion d'esclaves vendus passe à respectivement 78 % et 100 %, reflet de l'appréhension des Portugais, qui sentent que le Brésil risque de leur échapper^{xxvi} très prochainement^{xxvii}.

Cependant, le succès s'essouffla rapidement. Les Portugais reprirent le Brésil aux Néerlandais en 1654, après une longue guerre qui commença dès 1640 lorsque le départ de Jean-Maurice de Nassau-Siegen entraîna la désolidarisation des planteurs portugais qu'il avait réussi à rallier, grâce à sa politique de tolérance. Le départ de Johan Maurits van Nassau-Siegen a aussi coïncidé avec le développement d'une concurrence dans les Antilles, où l'histoire de la Barbade se confond alors avec l'histoire de la culture du sucre.

Nico Brinck et la piste du Zeeridder

Ayant quasiment épuisé la littérature locale (archives, cadastre, généalogie, institutions, livres, internet, ...), une évidence s'imposait, il fallait réorienter les recherches hors frontières, donc chez nos confrères Anglais et Hollandais.

Nous avons eu la chance de trouver des sommités et passionnés qui nous ont aidés dans nos recherches. À la suite d'un message posté sur le forum Facebook « Big Cannon Project », dans lequel nous mentionnions le canon hollandais présent au vieux phare, Monsieur Nico Brinck nous répondit ceci :

« Here is a candidate for the wreck: I found a note on the loss of the Rotterdam warship "Zeeridder", captain Cornelis Romer, in the Bay of Biscay on the 3rd of November 1629. She was 180 lasts = 360 tons. A vessel of this size could have a number of 18pdrs on board. Zeeridder was built before 1628 and was regularly involved in escort duties for the Nantes and Bordeaux fleets of Dutch merchantmen. This could explain her presence in the Bay. The loss of 120 sailors could be her whole crew. »

Nous avons enfin un candidat intéressant pour ce naufrage, il s'agissait d'un navire d'escorte appartenant à l'Amirauté de Rotterdam et qui assurait la liaison entre Rotterdam et les ports français de Nantes et Bordeaux.

Il nous restait à faire une recherche sur les différents navires ayant porté le nom de Zeeridder, afin de connaître les caractéristiques de l'épave. En utilisant les ressources d'internet, on ne dénombre pas moins de 8 navires ayant porté le nom de Zeeridder :

1- Zeeridder (1597; Amirauté d'Amsterdam, 100 lasts)

Livre *Les navires de guerre néerlandais à l'ère de la voile, 1600-1714: conception, construction, carrières et destins*

Auteur James Bender, JD Davies

Publié Seaforth Publishing , Barnsley, Royaume - Uni , 2014

ISBN 9781848321571, 1848321570

Page 122

2- Zeeridder (1597; Amirauté de Rotterdam, 80 lasts)

Livre *Les navires de guerre néerlandais à l'ère de la voile, 1600-1714: conception, construction, carrières et destins*

Auteur James Bender, JD Davies

Publié Seaforth Publishing , Barnsley, Royaume - Uni , 2014

ISBN 9781848321571, 1848321570

Page 120

Zeeridder

The *Zeeridder* was mentioned in 1597 as 'the country's future', and was part of the fleet that aided the English.

Commander in 1597: Laurens Schot

Size: 80 lasts

Crew: 69 men

3- *Zeeridder* (1621; Amirauté de Zélande, 140 lasts)

Livre *Les navires de guerre néerlandais à l'ère de la voile, 1600-1714: conception, construction, carrières et destins*

Auteur James Bender, JD Davies

Publié Seaforth Publishing , Barnsley, Royaume - Uni , 2014

ISBN 9781848321571, 1848321570

Page 139

Zeeridder

The *Zeeridder* was built in about 1621 and was mentioned possibly as late as 1637.

Commander in 1626 to 1628: Johan Evertsen

Size: 140 lasts

Armament in 1628: 10 bronze guns, 10 iron guns, and 8 steenstukken

Crew in 1628: 85 sailors and 30 musketeers

4- *Zeerider*, navire néerlandais de sixième classe (1622)

Web *Three Decks: Warships in the Age of Sail*

Auteur Simon Harrison

Publié Simon Harrison , 2010-2012

5- *Zeeridder*, Amirauté de Maze (autrement dit Rotterdam) (1626), mentionné en 1628, wnaufagé en 1629, 18 canons, 85 hommes, 180 last.

sources: {59} list dated 1628: captain Cornelis Jans Romer, buse convoyer, 85 sailors, 2-18pdr (halve French cartouwen), 2-12pdr (veltstukken), 2-8pdr (iron saekers), 6-6pdr, 6-6pdr (steenstukken); list dated 1631: mentioned as wrecked. {267} list dated 23 april 1632: captain Cornelis Romer, 180 last, 3 november 1629 wrecked off Bordeaux. »

6- *Zeeridder*, navire néerlandais de sixième classe (1639)

Web *Three Decks: Warships in the Age of Sail*

Auteur Simon Harrison

Publié Simon Harrison , 2010-2012

26 canons. Amirauté de Zélande. Construit en 1640 par Jan Keijser. Dernière mention en 1667.

Longueur de Gundeck 116 '0 "pieds d'Amsterdam 32.8396 (107 ' 8 " impérial)
 Longueur de quille 95' 5 ½ "pieds d'Amsterdam 26.9074 (88 ' 3 " impérial)
 Largeur 28 '0 "pieds d'Amsterdam 7.9268 (26 ' 0 " Impérial)
 Profondeur en cale 11 '0 "Amsterdam Pieds 3.1141 (10 ' 2 " Impérial)
 Armement
 6.12.1652 Broadside Weight = 140 Dutch pound (152.46 lbs 69.174 kg) 2 Dutch 18-Pounder ; 14 Dutch 12-Pounder ; 2 Dutch 9-Pounder ; 8 Dutch 6-Pounder ; 2 Dutch 5
 90 marins, 30 soldats
 2 commandants : 1639 Kapitein Frans Janszoon. 1652 – 1653 Kapitein Gillis Janszoon
Historique du service : 21.10.1639 Bataille des Downs. 28.9.1652 Bataille de Kentish Knock.

7- Zeeridder (1640; Amirauté de Zélande, 28 canons)

Livre *Les navires de guerre néerlandais à l'ère de la voile, 1600-1714: conception, construction, carrières et destins*

Auteur James Bender, JD Davies

Publié Seaforth Publishing , Barnsley, Royaume - Uni , 2014

ISBN 9781848321571, 1848321570

Page 175

8- Zeeridder, navire néerlandais de sixième classe (1653)

Web *Three Decks: Warships in the Age of Sail*

Auteur Simon Harrison

Publié Simon Harrison , 2010-2012

34 canons. Amirauté de Zélande. Acheté en 1653. Dernière mention 1667.

Longueur du Gundeck 116 '0 "pieds d'Amsterdam 32.8396 (107 ' 8" impérial)

Largeur 28' 0 "pieds d'Amsterdam 7.9268 (26 ' 0 " impérial)

Profondeur de maintien 11 '6 "pieds d'Amsterdam 3.2685 (10 ' 8 " impérial)

Armement : 4 Dutch 18-Pounder ; 12 Dutch 12-Pounder ; 14 Dutch 6-Pounder ; 4 Dutch 3-Pounder

130 marins, 40 soldats. 3 commandants : 1658 Adriaen van Trappen Banckert (1615-1684).

1665 – 4/1665 Kapitein Adriaen Tijssen. 06/1665 – 07/1666 Kapitein Jan Willem Marinissen.

Historique du service : 29.10.1658 Bataille du son. 03/06/1665 Bataille de Lowestoft.

01/06/1666 Bataille des quatre jours. 25/07/1666 Bataille de la St James Day.

9- Zeeridder (maître: Roskam, Jan Leendertsz; Dutch fluit? Jacht ?, 160 tonnes; a quitté Wielingen le 15-05-1656 et est arrivé à Batavia 06-12-1656)

La navigation hollandaise en Asie aux 17e et 18e siècles

Auteur JR Bruijn, éd., FS Gaastra et I. Schöffers

Nous avons donc un sérieux candidat, avec le navire *Zeeridder* construit en 1626. Nous avons ensuite interrogé James Bender, auteur du livre de référence sur le sujet : *Dutch Warships in the Age of Sail 1600-1714: Design, Construction, Careers*. Ce dernier nous apporte une information qui lui a été communiqué par Ron Van Maanen :

« Ship *Zeeridder*, admiralty Maze, mentioned 1628, wrecked 1629, 18 guns, 85 men, 180 last.

sources: {59} list dated 1628: captain Cornelis Jans Romer, buss convoyer, 85 sailors, 2-18pdr (halve French cartouwen), 2-12pdr (veltstukken), 2-8pdr (iron saekers), 6-6pdr (steenstukken); list dated 1631: mentioned as wrecked. {267} list dated 23 april 1632: captain Cornelis Romer, 180 last, 3 november 1629 wrecked off Bordeaux. »

Nous apprenons donc que le navire de guerre, appartenant à l'Amirauté de Rotterdam, nommé *Zeeridder* et commandé en 1628 par le Capitaine Cornelis Jans Romer était un « buss convoyer ». C'est-à-dire selon Jim Bender : « un buss était un type de bateau de pêche à la dérive, donc un convoyeur de buss était un type de bateau protégeant les navires de pêche ». ^{xxviii} Comme nous le verrons par la suite, nous savons que les hollandais avaient installés des comptoirs de commerce dans les régions de Nantes et Bordeaux. La mission du *Zeerider* était donc de protéger les convois de marchands et pêcheurs hollandais venus vendre leurs marchandises en France et de les raccompagner ensuite jusqu'à Rotterdam lorsqu'ils avaient leurs cales pleines de sel, de vins et de fruits.

Le *Zeerider* jaugeait « 180 last », soit environ 360 tonnes en port lourd.

Concernant les sources, il semblerait qu'il y ait trois mentions de navire dans les archives hollandaises. James Bender mentionne le fait que ces informations auraient été trouvés dans les registres appelés : « Staat van Oorlog te Water ». Une sorte de Llyods Register hollandais. Voici les trois mentions :

- Année 1628 : On apprend les caractéristiques du navire, le nom de son capitaine et l'armement.
- Année 1631 : Le navire serait mentionné comme perdu (« Wrecked »).
- Année 1632, et plus précisément le registre datant du 23 avril : On apprend que le navire est déclaré perdu au large de Bordeaux le 3 novembre 1629.

Il semble capital de trouver les documents originaux mentionnés ici. Ceci afin d'éviter toute interprétation qui pourrait en être faite. Par exemple, nous avons l'information « au large de Bordeaux » et parfois « en Baie de Gascogne », la seconde version semble être une interprétation de la première. D'ailleurs, Nico Brinck nous confie cet extrait du registre de l'année 1632 intitulé « List of Ships lost in the Years 1628-1632 of the Admiralties of Amsterdam and Rotterdam » :

20 In Oorlog is mit Capt. Cornelis Romer groot 360
CLXXX lasten des 3 novemb. 1629. Xongiensht mi Boght

Il y est indiqué : « Zeeridder is mit Capt Cornelis Romer groot CLXXX lasten des 3 novemb 1629. Xongiensht mi Boght », ce qui signifie selon Monsieur Brinck que le Zeeridder commandé par le Capitaine Cornelis Romer, jaugeant 360 tonnes fut perdu au « Boght » le 3 novembre 1629. « Boght » signifiant « Ponant »...

Par la suite, Jim Bender nous a confié un document formidable. Celui-ci proviendrait du *Staat van Oorlog te Water* de l'année 1629. Il semble reprendre les informations du registre de 1628 mentionné dans les sources précédentes, à savoir les caractéristiques du navire, le nom du Capitaine, les soldes de l'équipage, et l'armement.

Capitain Cornelis Janß Romer voornamst en flegel gemaect des zeeridder groot 130. fa. in geloofst anno 1628 gemaectert mit <i>Mutals</i> 2. Balen Cortoulsch - a - 10. lb 2. balen niches - a - 12. lb <i>Jewer</i> 2. Sakiers - a - 8. lb 6. niches - a - 6. lb 6. niches - a - 4. lb 2. niches - a - 4. lb Somant mit de Matroos wacars soen boudersche <i>Mant</i> — 770 - <i>Cor Biet</i> — 732 - 10 1502 - 10 -	Capitain Jura gervet & vinding voornamst en flegel gemaect des zeeridder groot 130. fa. in geloofst anno 1628 gemaectert mit <i>Mutals</i> 4. Schuys - a - 24. lb 4. Schuys - a - 16. lb <i>Jewer</i> 6. Schuys - a - 10. lb 16. Schuys - a - 10. lb Somant mit de Matroos wacars soen boudersche <i>Mant</i> — 770 - <i>Cor Biet</i> — 732 - 10 1502 - 10 -
---	---

Ces informations sont extrêmement précieuses, puisqu'il y est fait mention de l'armement qui semble être l'un des points principaux pouvant permettre une identification.

Nico Brinck nous a heureusement proposé la traduction suivante :

<i>Metal</i>	
<i>2 demi cartouwen</i>	<i>à 18 livres</i>
<i>2 veltstukken</i>	<i>à 12 livres</i>
 <i>Fer</i>	
<i>2 sacres</i>	<i>à 8 livres</i>
<i>6 pièces</i>	<i>à 6 livres</i>
<i>6 pièces</i>	<i>à 5 livres</i>
<i>2 pièces</i>	<i>à 4 livres</i>
<i>Équipé de 80 Matelots, dont le salaire est.....</i>	

- La mesure de 130 last est selon lui une erreur, puisque les autres registres mentionnent 180 last.
- L'indication « métal » désigne à cette époque le bronze.

- Cartouw : (pluriel : Cartouwen), désigne un gros canon en fer qui peut tirer des obus de près de 52 livres. Une plus petite unité, appelée « halwe Cartouwen », c'est à dire « demi Cartouwen » désigne un canon coulé en bronze et qui tire des boulets de 18 à 24 livres. Ces canons étaient présents sur les navires, mais servaient également de batteries côtières.
- Veltstuk : (pluriel : veltstukken) désigne selon le dictionnaire Polyglot datant de 1848 un canon long surnommé « passe-muraille », il y est associé au Sacre, à la Couleuvrine et au Fauconneau. Il faut comprendre, que c'est un canon long en bronze.
- Sacre : Semblable au veltstukken, mais en fer.

58

Contexte historique du naufrage

À l'époque du naufrage, les hollandais possédaient des comptoirs commerciaux à Nantes et Bordeaux. Le cabotage, qu'il soit européen ou national, reste d'ailleurs la principale activité sur l'estuaire bordelais. Au XVIIe s., les Hollandais dominent ce trafic.



Les débouchés se diversifient. La Flandre, les Pays-Bas, les villes de la Hanse sont, toujours avec l'Angleterre, les principales destinations. Les marchandises transportées sont plus variées. Le XVIIe siècle voit se développer le trafic du pastel, de l'eau de vie (à partir de 1513), de la résine, du goudron, certaines années du blé. Des produits sont importés du Nord : le poisson salé ou fumé, le drap, le bois. Le sel vient des îles et des



rivages de la Saintonge toute proche. Le fait marquant du XVIIe siècle c'est la prépondérance des Hollandais dans le trafic. Beaucoup d'entre eux s'installent à Bordeaux, constituant la colonie étrangère la plus importante. Vers 1650 les navires des Provinces-Unies représentent le quart des navires fréquentant le port de Bordeaux et 70% des tonnages. À la fin du XVIIe siècle, ils assurent plus des 2/3 des exportations de vin, grâce à la supériorité de leurs navires plus grands et plus économiques. Mais les guerres de Hollande et de la Ligue d'Augsbourg décident enfin les Bordelais à « s'appliquer à la navigation ». Les armements locaux de navires au long cours deviennent plus fréquents. Les premiers navires corsaires apparaissent pour guerroyer contre les Hollandais.^{xxix}

Remerciements

Que soient ici remerciées toutes les personnes ayant apportées leur aide à l'identification de cette épave :

Nico Brinck, Jim Bender, Roberto Barazzutti, Marie-Hélène Guyot-Roullot, Olivia Hulot, Michel L'Hour, Patrick et William Le Grand, Alexis Deniau, André Berthelot, Frédérique Chapelay, Eric Rieth, Georges Bouguéon, Yohan Madec, Alexandra Coatmen, Marcel Bourliot, Camille Gouzien, Gérard Lasserre, Jean Yves Stéphan, Philippe Devesa, André Le Prince, Bruno Coumau, Jean Le Pape, Jean Boisselier, Pierrot Raphalen, Roland Chatain, Bernard Rolland, Lili Rolland, Claude Buhannic, Rémi Le Goff, Bertrand Bourdon, Johnny Schreyer, Pierre Chauveur, Gerald Scuiller, Franck Pochic, Gilles Romigou, Patrick Lizé, Emmanuelle Lizé, Claude Buhannic, Mika Goannec.

Annexes

1967

Vendredi 30 Juin - Arrivons avec Janine, Daniel et Jean, Pierre reste à Paris pour son incorporation au 1^{er} R.C. Parachutistes, à Paris. il partira le 17 Juillet. Daniel partira en Grèce le 17 Août.

Travaux importants de volets, portes, fenêtres (peintures) Très Belle saison en Juillet, et Août, mais l'eau sale paralyse d'assés et plonge. Visite un gros canon Louis XIV au Montir avec l'Amiral des Esarts, mais il est très difficile à sortir.

Je rentre le 27 Août. Travaux d'entretien prévus au Xylophère pour le printemps.

Janine, Jean et moi, rentrons
Dimanche 3 Septembre sur Pierre à
Buss. Mission remplie.

- 1972 -

Arrivons tous Mercredi 12 Juillet.

Maidons en excellent état. Temps splendide
Je rente avec Danielle et Pierre à Paris
le 16, avec la Mercedes 230. Danielle laisse
l'Austin. Je reviens le 1^{er} Août.

Danielle, Pierre passent leurs vacances ici.

15 Août 1972 -

Avec mon seul et mon
assentiment mais surtout
l'assurance de toute ma amitié

— 12 aij —

ce cimetière de Bord est, à Tui juste Tite, presque entièrement
consacré à la bruyère des hêtres de Ker Logis. A des amis
qui ont un si grand sens de l'hospitalité on ne peut que
confirmer notre reconnaissance pour les bons souvenirs
accumulés - nous nous réjouissons pour eux que l'océan
à l'abri de la pluie, des promoteurs, de la circulation automobile
... soit assuré de rester un petit îlot de beauté naturelle
de calme et de sécurité

16/19.8.72

Henri Val d'Ar

Danielle

Catherine

les bons et agréables souvenirs se répètent
quand ils sont revivés par une amitié
franche & partagée.

Merci; merci encore de votre si chère
hospitalité de cette année 1972; vous
partagez le cœur heureux... vers la
Pentecôte tard.

~~Affectueusement~~ - André B.P.
à tous.

un petit pincement de cœur, au moment de
quitter cette ambiance unique créée par de
si bons amis. Bien affectueusement. Jacques

Belle saison, mais l'eau est très froide
16° le 16 juillet.!

Je viens rechercher Jamino qui a rongé
la Maison en 5 Jours!...

Départ. Dimanche 3 Septembre.

Une histoire de Coraire dans les mers du
Sud, pour un magnifique canot en
Bronze de 2 tonnes, que j'ai éluqué par
18^m de fond près du phare de Menhir!
avec Lili Gueguen.....

Annexe 2 : Lettre de Jean-Claude Babin au directeur du Musée de la Marine, datée du 11 décembre 1972. Archives du Ponant, DRASSM.

Jean Claude Babin
BANNIK AR MOOR
Rue Anatole France
St Guénolé Penmarc'h
T. 946087
R.C. Quimper N°72A57

St Guénolé le 11 Décembre 1972

MUSÉE MARINE PARIS	
RECU le 14/12/72	
VISÉ	SUITE
(D)	116
S. G.	
S. F.	
S. A.	
S.	
(P)	26/12/72
R.P. le :	N° 1088 F.R.
CL. :	Canon de bronze (D.)
FICH.	

Monsieur le Directeur
du
Musée de la Marine
Palais de Chaillot
Paris

Monsieur le Directeur,

j'ai l'honneur de vous

exposer les faits suivants:

Le 4 Septembre 1972 au lieu dit le MENHIR tour
feux, au large de St Guénolé, je relevais après deux jours de préparation
un canon de bronze daté de 1526 (?) fabrication hollandaise. D'après les régle-
ments en vigueur, j'en confiais la garde aux Affaires Maritimes de Guilvinec.
Ces derniers temps, vous décidiez de confier le
canon à la municipalité de Penmarc'h; ayant pris contact avec cette dernière
il m'était répondu que l'indemnité de découverté et de relevage me revenant
était du ressort de vos Services.

Si je possède les éléments correspondants aux frais
engagés pour le relevage, j'ignore le montant de l'indemnité à réclamer, cette
dernière étant fonction de la valeur de l'objet récupéré.

Voudriez vous avoir l'obligeance d'en faire établir
le montant, et de me préciser les pièces justificatives qu'il me faudrait vous
faire parvenir.

Dans cette attente, veuillez agréer Monsieur le
Directeur l'expression de mes sentiments dévoués et reconnaissants .

Jcb

P.S. Je vous signale qu'il existe encore actuellement dans cet emplacement, 7 canons en fonte
et probablement un certain nombre de pièces métalliques datant de la même époque ;
voudriez vous me faire savoir si cela peut présenter pour vous un intérêt historique
et si vous envisageriez une prospection plus poussée du gisement, et cela dans quelles
conditions .

ARENT JANSZ. VAN DER PUT, GESCHUT- EN KLOKKENGIETER

TERZELFDER tijd, dat de bekende Jan Cornelisz. Ouderogge als geschut- en klokkengieter van de Admiraliteit op de Maze te Rotterdam werkzaam was, oefende Arent Jansz. van der Put dit bedrijf hier ook uit. Wanneer deze te Rotterdam gekomen is, is niet bekend. Hij stamde uit Utrecht en goot reeds in het begin van de 17de eeuw torenklokken: in 1606 voor Heer Oudelandsambacht, in 1609 voor Etershem in Waterland, in 1610 voor Bussum in het Gooi en in 1611 voor Meppel. Waar hij toen woonde is niet heelemaal zeker. Van Borssum Waalkes zegt in De Vrije Fries XVI blz. 228, dat de Meppelsche klok te Deventer gegoten is.

In 1613 was hij stellig reeds te Rotterdam werkzaam. Toen echter hoofdzakelijk voor de Admiraliteit op de Maze, die hem in November van dat jaar opdracht gaf om de vormen voor twee nieuwe stukken geschut aan te leggen, het volgend jaar hem eenzelfde bestelling verleende voor acht stukken, „op sulcke lengte als d'oordere van Zijn Excellentie meebrengt” en in 1619 nog steeds met hem in rekening-courant stond ¹⁾.

Van dien tijd af schijnt „mr. Arent, groffbusgyeter van den Rade (der Admiraliteit)”, meer in het bijzonder voor de stad gewerkt te hebben. Althans één van de kanonnen op de stadsbolwerken is in dat jaar daar door hem gegoten. In 1619 besloot de Vroedschap „den geschutgieter deser stee-de” – dat moet hij zijn – over 't geene hem van dese stad is competeerende ter saake van het gieten van de drie metaalen stukken ter somme van omtrent elf hondert ponden, een rentebrief tot lasten deser steeden te verlijden”. Van het volgend jaar, 1620, zijn weer klokken van hem bekend, namelijk een in den toren van Marken-Binnen, die nog aanwezig is en een op het torentje van het raadhuis te 's Gravezande, die in 1883, omdat zij gebarsten was, werd opgeruimd.

¹⁾ Resolutiën van de Admiraliteit op de Maze van 30 Nov. 1613, 18 Dec. 1614, 13 Oct. 1615 en 23 Maart 1619.

Het randschrift op laatstgenoemde klok heeft tot eenige moeilijkheid aanleiding gegeven. Het luidde, behalve het gebruikelijke *Soli Deo Gloria*, als volgt: Arent van der Put ME. F.C. RO. 1620. De Navorscher 1883 blz. 220 verklaart R als een abuis in den gietvorm voor A en wil lezen: „me fecit anno 1620”. Van Borssum Waalkes echter in De Vrije Fries XVI blz. 256 verklaart gewichtiger C.R.O. als Comitum Regno. „Comitum regnum”, zegt hij, „is eene latijnsche vertaling voor 's Gravezande, dat eertijds eene ommuurde woonplaats der Graven van Holland was”. Met alle respect voor deze geleerdheid wil het mij voorkomen, dat men met RO op te vatten als Roterodami (te Rotterdam) een heel wat meer voor de hand liggende oplossing krijgt.

Toen de stadsregeering den St. Laurenstoren door Hendrik de Keyser met een fraaie houten spits had laten voorzien, besloot zij in 1621 daarvoor ook een geheel nieuwe slagklok te doen gieten. Zij gaf daartoe opdracht aan Van der Put, die zich zoo snel van zijn taak kweet, dat de klok reeds in November van hetzelfde jaar onder luid gejuich door de wees- en schoolkinderen, bijgestaan door een groot aantal burgers, uit het giethuis naar den toren gebracht en daarin opgehangen kon worden, en zoo goed, dat de klokkeslag, bij zuidwestelijken wind, tot Kapelle op den IJssel te hooren was. Jammer genoeg is deze klok reeds in 1660 aan het speelwerk van Hemony ten offer gevallen; immers ter betaling daarvan werd zij toen naar Amsterdam gevoerd en daar vernietigd ¹⁾.

In April 1622 kocht Van der Put een huis te Rotterdam, aan de zuidzijde van de Hoogstraat, doch reeds in het begin van 1624 werd hij als stadsgieter naar Amsterdam geroepen; zijn contract met die stad dateert van 4 Januari 1624. Ruim een jaar later stierf hij; 8 Maart 1625 werd hij in de Oude kerk te Amsterdam begraven ²⁾. Zijn vrouw, Geertien

1) Resolutie van de Vroedschap 4 October 1660 en Van Reyn, Geschiedkundige beschrijving van Rotterdam I 261-263.

2) Oud-Holland XVI 96 noot 2, 171 noot 3, 177 noot 4; Van Arkel en Weissman, Noord-Hollandsche oudheden: Kennemerland 90, Waterland 16 en Gooiland 30; Voorloopige lijst der Ned. Monumenten van geschiedenis en kunst voor Zuid-Holland blz. 411. Gifteboek

Sweers, was daar het vorig jaar op 27 Juli bijgezet.

dl. 19 blz. 277; Oud-kohier van Burgemeesteren 11 April 1622.

Van een anderen Rotterdamschen geschutgieter, Volckert Gertsen, bevindt zich een belangrijk register met aantekeningen, teekeningen, tabellen betreffende kanonnen en een uittreksel uit het constabelboek, loopende van omstreeks 1662-1668 in het Archief der Gemeente.

GEEN JUBILEUMSTEMMING

Edele groot achtbare Heeren! Dewijl door dese vergadering in handen van den heer hooftofficier, ten eijnde het regt der hooge overheid waar te nemen, zijn gesteld de informatiën aan heeren commissarissen van dit college gesupediteert ten opzichten van het blasen van 't bekende airtie Wilhelmus van Nassauwen, aan boord van het O. I. Compagniejacht ter kamer alhier, bij gelegentheyd van deszelfs vertrek na Helvoet op den 9 deser, en dat uijt de daarbij overgelegde nadere informatiën blijkt, dat met het blasen van hetzelfde airtie aan boord van 't zelve jacht ook te Helvoet is gecontinueert en het dus mogelijk, ja zelf te verwagten is, dat zulks bij het retour, voor of in dese stad van 't meergemelde jacht, wederom zoude kunnen geschieden en zulks in allen gevallen tot ergernis strekken kan in een stad, daar reets iemand over 't blasen van 't voorgemelde airtie is gecorrigiert;

Is het mij voorgekomen dat het tot maintain der goede ordre nodig zoude zijn, dat bij dese vergadering ten spoedigsten wierd geresolveert, heeren bewinthebberen der O. I. Compagnie ter kamer alhier bij missive te verzoeken zoodanige orders te willen geeven, dat bij provisie en hangende het onderzoek en de deliberatiën der justitie aan boord van derzelver jacht in, bij of omtrent dese stad hetzelfde airtie niet worde gespeelt of geblasen, ten eynden alle ergernis en attroupementen voor te komen, welke andersints bij dese en diergelijke gelegentheeden ligtelijk te verwagten zijn; submitterende verder dese mijne propositie aan het oordeel van deese vergadering.

Den 19 September 1786.

Minuut van een brief aan Burgemeesteren (van Rotterdam). Portefeuille Handel O.-I. Compagnie.

-
- ⁱ The Loss of the Verenigde Oostindische Compagnie Jacht Vergulde Draeck, Western Australia 1656. J. N. Green 1977
- ⁱⁱ Voir rapport DRASSM OA3117, OA3118 et A3119 Rapport d'opération Recherche de la Frégate Galathée. PEPY, ROULLOT, GALLIOU et DENIAU, année 2017.
- ⁱⁱⁱ Account of the parish of Mid-Calder, with miscellaneous remarks. De John Sommers (D.D.).
- ^{iv} Resolution van de Admiraliteit op de aaze van 30 Nov. 1613, 18 Dec. 1614, 13 Oct. 1615 en 23 Maart 1619.
- ^{vi} « Penmarc'h, Histoire et traditions », Lucien Jégou. Editions Jacques Petit. 1968.
- ^{vii} Fernand Braudel, La Dynamique du capitalisme, 1985
- ^{viii} Fernand Braudel, Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIe, t. 3 Le Temps du monde, Armand Colin, 1993 (1979), p. 254.
- ^{ix} Braudel, op. cit., p. 247
- ^x Michel Beaud, Histoire du capitalisme, de 1500 à 2000, cinquième édition, Points Seuil Économie, 1999, p. 42.
- ^{xi} Frédéric Mauro, L'expansion européenne (1600-1870), Puf, 1967 p. 131.
- ^{xii} Haudrère, op.cit., chapitre 5,
- ^{xiii} Haudrère, op.cit., page 238, note 13.
- ^{xiv} Haudrère, op.cit., page 238.
- ^{xv} Haudrère, op.cit., page 102.
- ^{xvi} Haudrère, op. cit., page 110.
- ^{xvii} Haudrère, op. cit., chapitre 6.
- ^{xviii} QSJ, op. cit., page 172.
- ^{xix} Mercenaires français de la VOC, op. cit., p. 23
- ^{xx} Mercenaires français de la VOC, op. cit., p. 28.
- ^{xxi} https://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_n%C3%A9erlandaise_des_Indes_occidentales
- ^{xxii} https://fr.wikipedia.org/wiki/Compagnie_n%C3%A9erlandaise_des_Indes_occidentales
- ^{xxiii} Les Pays-Bas et la traite des Noirs, par P. C. Emmer, Mireille Cohendy, page 35
- ^{xxiv} Emmer, « Les Pays-Bas et la traite des Noirs », KARTHALA Editions, 3 juin 2018.
- ^{xxv} <http://www.cosmovisions.com/ChronoBresil16.htm>
- ^{xxvi} British Capitalism and Caribbean Slavery: The Legacy of Eric Williams, par Barbara Lewis Solow et Stanley L. Engerman, page 45.
- ^{xxvii} Barbara Lewis Solow et Stanley L. Engerman, « British Capitalism and Caribbean Slavery: The Legacy of Eric Williams », Cambridge University Press, 8 juillet 2004.
- ^{xxviii} Dutch Warships in the Age of Sail 1600-1714: Design, Construction, Careers ... James Bender. Source originale « a buss was a type of drifting fishing vessel, so a buss convoyer was a type of fishery protection vessel, as they were calles in the twentieth century »
- ^{xxix} <http://estuairegironde.net>