

Tous les faits rapportés à propos de la campagne de Corée sont rigoureusement exacts, issus du livret militaire de Louis Victor Adolphe et d'un rapport manuscrit de sa main. Marcel Gauneau

Adolphe Louis Victor Mazie né le 24 août 1845 à Saint-DENIS, ajusteur, marin, puis conservateur au cimetière de Saint-Denis

Campagne Navale dans les mers de Chine et du Japon
du 5 mars 1865 au 9 mars 1868

par

Adolphe Louis Victor MAZIE

<http://gauneau.marcel.pagesperso-orange.fr/Html/Campagne.htm>

Division navale des mers de Chine et du Japon 1865, 1866, 1867 et 1868.

Corvette à vapeur le "PRIMAUGUET" commandé par M. BOCHET Capitaine de Frégate.

Les caractéristiques de la machine sont les suivantes: 400 Cv, contenance des soutes 340 tonnes. Artillerie: 14 canons de 18 rayés, 2 obusiers de montagne, 4 espingoles.

Equipage, état-major compris: 200 hommes et 2 officiers de santé.

En ROUTE vers les mers de CHINE et du JAPON

Partis de BREST le 5 mars 1865, on mouille à St VINCENT, île du Cap-Vert, le 19. Repartons de Saint-Vincent le 22, passons sous la "ligne" le 29 et sommes baptisés. Le même jour, on passe en vue des îles SAN ANTONIO et FERNANDO. Le 1^{er} avril, on relève la pyramide de SAN ANTONIO et NOROUHO à 7 heures 30 du matin. Le 4, en vue de l'île de PERNANBOUCO-BRESIL. Le 6, on reconnaît le feu MACILLO et on mouille en rade de SIMONS-BAY. Cap de BONNE ESPERANCE le 7 mai à 7 heures du matin; nous trouvons sur rade la frégate la "GUERRIERE" et la corvette LE LAPLACE.

ECHOUAGE et REPARATION

Le 16 mai, à 1 heure du matin, alors que nous sommes au mouillage par un très grand vent de nord, notre ancre de babord casse à la verge. Le 17, à 11 heures du matin, la chaîne de notre ancre de tribord se casse aussi, le vent redouble, par rafales, nous sommes jetés à la côte. Bien que nos deux chaudières soient en pression, et que nous fassions machine avant toute, il nous est impossible de prendre le large. Nos voiles hatines, que le commandant veut faire établir, se déchirent comme de l'amadou sous la force du vent, bien que neuves. Nous donnons un premier coup de talon sous la proue à 12 heures 25. Le 18, l'avarie est plus importante que la veille: le navire se trouvant enserré entre deux rochers, la pression sur les flancs est si forte que, dans la nuit, les soupapes de communication des chaudières éclatent en morceaux. Le commandant fait distribuer à l'équipage du vin chaud et sucré toute la nuit. Les "craquets" du bois sont effroyables; tous les sacs, ainsi que les malles des officiers, sont montés sur le pont où on les attache avec des bouées pour le cas où le navire s'ouvrirait.

Le 19 mai, nous sommes retirés de la côte par la frégate anglaise VALOROUS, à 9 heures du matin, après 45 heures d'échouage. L'on envoie de suite des corvées de marins anglais pour pomper sans relâche l'eau de la cale. Nous faisons en moyenne 20 tonnes d'eau à l'heure, mais les pompes étalent difficilement. Le 23, les scaphandriers anglais viennent visiter la carène et annoncent que la fausse quille, une partie de la quille, et l'armature manquent; qu'un morceau de la quille, qui se trouve par le travers du grand mât, se meut à la main, et qu'il est

complètement "maché". le 31, la frégate la SEMIRAMIS, venant du Japon, mouille sur la rade et nous envoie son scaphandre pour "aveugler" nos voies d'eau au moyen de toiles goudronnées et clouées sur la carène. le 21 juin, après avoir fait les réparations les plus urgentes, nous faisons le tour de la rade à la machine, pour essayer un gouvernail de fortune destiné à ménager le nôtre qui a été endommagé dans l'échouage.

ESCALE à la REUNION

Le 22, nous appareillons pour nous rendre aux îles MAURICE-REUNION, escortés par la frégate SEMIRAMIS qui avait mission de tacher de recueillir l'équipage en cas de grosse mer. Arrivés à ALGOA-BAY le 24. ALGOA-BAY est une possession anglaise située sur l'extrême pointe du banc des aiguilles, endroit très dangereux pour les navigateurs, notre réparation au cap a coûté 55 000 francs. Le 25, un dimanche, nous employons la journée à consolider notre gouvernail au moyen de chaînes et câbles de la frégate et des nôtres.

Nous partons d'ALGOA-BAY le 27 mai. Le 29 la frégate SEMIRAMIS jette à la mer le corps d'un aspirant décédé à bord. Arrivée à MAURICE, dans la grande rade le 10 juillet à 2 heures du matin. Le 27, entrée au bassin VIGOUREUX. Le 29, on commence à débarquer à terre tout le matériel de la Corvette: artillerie et machines dont la réparation se fait aux ateliers BARON ingénieur-constructeur. Aussitôt la Corvette à sec dans le bassin, nous pouvons remarquer que la quille ressemble à un ponton. Babord est horriblement "maché" par le travers du grand mât et de la machine. Tribord a peu souffert. Le 29 août, les grosses réparations étant terminées, notre état major donne un bal à bord, auquel assiste l'élite de la société de la colonie. Remise à flot le 22 septembre. Nous sortons du bassin pour aller en petite rade essayer notre machine et faire le charbon et les vivres. La réparation de la coque et de la machine a coûté 200 000 francs.

En ROUTE pour SINGAPOUR la MER JAUNE et le JAPON

Nous partons de MAURICE le 27 septembre pour arriver à Saint-DENIS-BOURBON le 28. Nous repartons de BOURBON le 5 octobre et allons mouiller à SINGAPOUR, Indochine, le 28. On quitte SINGAPOUR le 2 novembre et arrivons à SAIGON, Cochinchine, le 6. Nous abordons le transport la CREUZE en allant prendre notre mouillage à 2 heures du matin. Repartis de SAIGON le 29 novembre nous touchons HONG-KONG le 5 décembre. Repartons le 7, le 21 nous passons à un mile du volcan "Le Pacifique" dans l'archipel CECILE. Le 23 nous mouillons dans la rade d'OSAKA au JAPON. Le 24 décembre nous voyons très bien l'éruption du grand volcan FUJI-YAMA et repartons ce jour d'OSAKA. Le 25, nous mouillons à 8 miles de YOKOHAMA, et le 26 nous sommes sur rade. Nous y retrouvons la Corvette DUPLEIX, à laquelle nous devons faire la relève, une division anglaise avec l'amiral à bord de la Frégate PRINCES ROYAL et un vapeur japonais commandé par un officier français.

Le 1er janvier 1866 la Frégate la GUERRIERE mouille également sur rade, venant de HONG-KONG. Le 22, la Corvette DUPLEIX appareille pour rentrer en FRANCE. Nous partons de YOKOHAMA le 3 juin, pour rejoindre notre amiral qui se trouve à SHANGHAI, le 7 nous mouillons à WOO-SUNG (OUSUNG), station qui se trouve au bas de la rivière le WAN-POO qui arrose SHANGHAI. Là nous retrouvons au mouillage: La GUERRIERE, le LEBRETON, le TARDIF et le DESROULEDE. Le 11 juin, la Frégate appareille pour TIEN-TSIN, le 12 nous montons la rivière pour aller mouiller à SHANGHAI. Nous repartons le 18 juillet et, le 19, nous rencontrons en mer la Frégate que nous allions rejoindre à HONG-KONG. Le soir nous mouillons en vue des îles SWADLES. Le 20 nous appareillons pour aller sonder dans les archipels LOOT-CHOO et CECILE. Le 23 nous mettons en panne et envoyons un canot à terre à l'île du SOUFRE. Cette île est portée comme inabordable et inhabitée sur les instructions et les cartes, c'est effectivement le cas. Le 27, nous mouillons à l'île de SAITE de la grande LOOT-CHOO. Nous partons le 29 pour arriver à SCHUZAND, dans la baie de TING-HAE, le 3 août. Nous retrouvons en rade le TARDIF et un vapeur chinois. Nous quittons TING-HAE le 9 et échouons dix minutes en appareillant. Le 10 nous mouillons à WOO-SUNG pour, le 11, remonter la rivière WAM-POO et arrivé de nouveau à SHANGHAI.

Le 19 août nous quittons SHANGHAI pour WOO-SUNG, là nous faisons notre charbon et nos vivres, et repartons le 21 pour aller mouiller à SWATOO le 29. Le 31, nous recevons la visite du mandarin local, à son départ nous le saluons de 8 coups de canon. On part de SWATOO le 1er septembre pour rejoindre l'amiral qui nous a donné rendez-vous dans le golfe du LETCHE-LI (PETCHILI) près de la mer JAUNE. Nous mouillons le 8 à TCHE FOU et retrouvons en rade la GUERRIERE, qui donne quatre coups de canons, la Goélette le MIRAGE, et le DESROULEDE.

Voici ce qui nous fut lu et fut affiché au pied du Grand-Mât:

Ordre du jour.

Un grand crime vient d'être commis en COREE. Plusieurs missionnaires ont été odieusement massacrés par les ordres du gouvernement de ce pays. Il nous appartient, à nous qui avons reçu la noble mission de faire rayonner au loin le drapeau de la Patrie, de frapper ceux qui ont commis un semblable forfait, et de montrer à un gouvernement barbare que le sang innocent des enfants de la FRANCE est à jamais sacré. Je vous conduis donc sur les rivages de la COREE. Nous ferons nos efforts pour arriver au coeur de ce pays et venger les hommes de bien qui ont été mis à mort par ceux auxquels ils venaient enseigner la charité et la vertu. Je n'ai pas besoin de faire appel à votre courage et à votre dévouement, je les connais. Mais dans notre juste vengeance nous ne confondrons pas ceux qui ont ordonné le meurtre de nos compatriotes avec les habitants paisibles qui ne demandent qu'à nous tendre la main. Nous saurons donc nous montrer dignes de la FRANCE et de notre Auguste souverain, dont le coeur magnanime veille sur ses enfants partout où ils se trouvent. En nous inspirant du souvenir de la Patrie nous marcherons au cri mille fois répété "Vive l'Empereur".

Mouillage de TCHEE-FOU, à bord de la Frégate GUERRIERE le 18 septembre 1866.

Le Contre Amiral ROZE

EXPEDITION contre le ROI de COREE.

L'amiral attend le LAPLACE, le KEIN-CHAN et le LEBRETON pour prendre part à l'expédition projetée contre le roi de COREE; dix missionnaires français dont un évêque ont été massacrés. Le 17 septembre, l'amiral embarque à notre bord avec un peloton de marins fusilliers de la compagnie de débarquement de sa Frégate, ainsi que son état-major. Nous partons de TCHE-FOU le 18 à 6 heures 30 du matin ayant à la remorque les canonnières TARDIF et LEBRETON. Le 19 nous largons les remorques et les canonnières se placent devant nous pour faire la sonde et nous signaler le fond; on mouille le même jour à 10 heures du soir dans l'archipel COREEN. Le 20 on appareille pour mouiller deux heures plus tard dans l'archipel GUERIN; l'amiral envoie immédiatement le DESROULEDE à la recherche d'un passage qu'il trouve pour appareiller, comme la veille, avec les deux canonnières en ligne de feu à l'avant. Nous remontons une rivière salée qui était jusqu'alors inconnue; cette rivière devant nous permettre d'approcher SEOUL, la capitale et résidence du roi, à 15 ou 18 miles, mais à 2 heures 25 nous touchons sur une roche. Nous nous béquillons immédiatement au moyen de nos basses vergues qui étaient préparées à cet effet. A la marée montante, on est de nouveau à flot mais on a perdu notre fausse quille; nous redescendons la rivière pour mouiller près d'un village COREEN appelé SIROUX.

Le lendemain dimanche, le missionnaire échappé au massacre officie à bord et, après sa messe, embarque avec l'amiral à bord du DESROULEDE qui cale moins que nous. Après leur départ, nous allons mouiller à l'île BOISE, à l'embouchure de la rivière salée. L'amiral visite cette rivière et note les passes. A 3 heures, trois grandes jonques coréennes portant chacune une centaine d'hommes, sans armes, nous accostent et nous demandent, par signes, de

visiter notre Corvette. Le commandant dit oui mais interdit le faux-pont où sont cachées les armes. Ils sont tout étonnés devant la montre et l'habitacle; tout surpris par le tic-tac du mouvement. Le soir, n'ayant pas connaissance d'une particularité locale, nous échouons; en effet la mer descend parfois de 12 à 13 mètres. Toute la nuit nous travaillons pour nous déséchouer, victoire nous sommes à flot. le 24 septembre nos officiers veulent descendre à terre mais ils sont repoussés par les coréens de l'île BOISE. Le 30, les canonnières redescendent la rivière et nous annoncent que les coréens ont pris l'initiative du combat en tirant sur l'amiral pendant le trajet du retour. Ils ont voulu barricader la rivière en mettant un grand nombre de jonques amarrées par le travers . Toutes ont été coulées en quelques coups de canons.

Ordre du jour du Contre Amiral ROZE

commandant en chef la division navale des mers de CHINE et du JAPON.

Le Contre Amiral ROZE s'empresse de témoigner sa satisfaction aux équipages du PRIMAUGUET, du TARDIF, et du DESROULEDE, ainsi qu'aux officiers et aspirants de la majorité générale qui l'ont accompagné dans l'exploration difficile que nous venons d'accomplir. Chacun de vous a déployé ce zèle, cette intelligence et ces sentiments élevés du devoir, qui sont les meilleures garanties pour réussir. Grâce à vous la COREE est désormais ouverte et vous pouvez être fiers du succès que vous avez obtenu.

Le présent ordre sera lu aux équipages et affiché au pied du grand mat.
A bord du DESROULEDE le 30 septembre 1866.

Le C. A. ROZE

Nous repartons de l'île BOISE le 1er octobre pour aller à TCHE-FOU chercher la division navale des mers de Chine et du Japon dont nous faisons partie. Nous arrivons le 3, le 10, le DESROULEDE et le KEIN-CHAN appareillent pour faire un simulacre de débarquement sur l'île KUNG-KUNG où se trouve l'hôpital; le Vice Amiral anglais, qui se trouvait sur rade, à bord du transport l'AVENTURE, assiste à l'exercice et passe ensuite nos marins en revue. Il nous dit: <<malgré vos bonnes manoeuvres et vos prompts exercices je doute fort de votre succès>>. Le 11, à 7 heures du matin, toute la division appareille dans l'ordre suivant: le PRIMAUGUET remorquant le DESROULEDE et le TARDIF, le LAPLACE remorquant le LEBRETON, et la Frégate la GUERRIERE remorquant le KEIN-CHAN et une chaloupe pontée. Le 12 nous mouillons à l'île EUGENIE, dans le golfe du prince JEROME, les compagnies de débarquement gardent leurs couvertures au branle bas du matin. Le 13 au matin, nous partons de l'île EUGENIE pour venir mouiller à l'île BOISE à 11 heures; le PRIMAUGUET donne le premier dans la passe.

ASSAUT de la CITADELLE de TCHIONG-TUNG-DA

Le 14 octobre, les avisos, les canonnières remontent la rivière avec les troupes de débarquement, les fuséens, et la batterie d'obusiers pour prendre d'assaut la ville de KANG-HOA, les hommes restant à bord faisant le blocus de la rivière. Le 17, la ville est en notre pouvoir et nous l'occupons. Le 19, notre compagnie revient à bord. Le 1er novembre, le TARDIF descend la rivière et nous annonce que les coréens ont attaqué la colonne THOMAS, qu'ils ont tué trois hommes dans la chaloupe à vapeur: un second-maître, un quartier maître et un matelot. Le 9, l'amiral envoie la compagnie du PRIMAUGUET, qui était remontée depuis quelques jours, en reconnaissance à la citadelle de TCHIONG-TUNG-DA située à deux lieux du camp. A leur approche, à une fraction de mille de la citadelle, que nous croyions inhabitée, les coréens sortent en nombre et accueillent les visiteurs par des coups de feux des plus nourris. Nos hommes battent en retraite car ils n'avaient pas d'obusiers. La colonne se composait de la compagnie de débarquement du PRIMAUGUET: 60 hommes et 7 officiers;

37 de nos hommes sont blessés, et cinq officiers. Après une riposte nourrie les coréens cessent le feu et se réfugie dans la citadelle. Ils comptent leurs morts, tout étonnés qu'ils soient si nombreux après une seule décharge. La retraite des coréens nous permet d'enlever nos blessés et de les ramener au camp. Les autres compagnies, qui ont entendu les coups de feux, accourent. Le commandant en chef de la colonne, monsieur le lieutenant de vaisseaux LAGUERRE, présent à l'attaque, évalue à 6000 coups les tirs des fusils à mèche des coréens. Le 11 novembre, les canonnières redescendent la rivière, avec leurs compagnies de débarquement, après avoir pillé et incendié la ville de KANG-HOA, et fait sauter toutes les poudrières. Le 18 novembre toute la division appareille, quitte l'île BOISE pour l'île FERNANDE où nous restons deux jours pour continuer notre tâche d'hydrographie et donner le temps à nos blessés de se remettre. Nous partons de FERNANDE le 21 novembre et arrivons à WOO-SUNG le 24 pour remonter la rivière WAM-POO dans la journée du 25 et mouiller devant la concession française à SHANGHAI.

RELACHE à SHANGHAI jusqu'au 24 avril 1867.

Nous réappareillons à SHANGHAI le 24 avril 1867, avec à bord, monsieur le ministre plénipotentiaire de FRANCE auprès de la cour de PEKIN. Nous remontons le YANG-TSE-KIANG et arrivons à SUKAU-FORT, à 10 milles de NANKIN, le 25. Repartons de SUKAU-FORT le 27 et arrivons à WOO-SUNG le 29 où nous trouvons sur rade le DESROULEDE auquel nous donnons la remorque. Le 30, le DESROULEDE en remorque, nous partons de WOO-SUNG pour arriver à TCHEE-FOU le 2 mai. On repart le 3 pour arriver le 4 en vue des forts chinois de TANG-KOU à l'embouchure de la rivière qui permet de monter à TIEN-TSIN. Le ministre embarque sur le DESROULEDE pour remonter la rivière le plus haut possible, et de là, rejoindre PEKIN, qui se trouve à 60 miles de TIEN-TSIN, à cheval.

VISITE de la GRANDE MURAILLE

Le 8 mai nous appareillons de TANG-KOU à la voile pour nous rendre à l'extrémité sud de la grande muraille, 6ème merveille du monde, construite, d'après l'histoire ancienne, 214 ans avant Jésus-Christ, et destinée à préserver la chine de l'invasion des Tartares. L'endroit où nous mouillons, le 9 mai à 4 heures 20, se nomme NING-HAI. Cet endroit n'est distant de TANG-KOU que de 40 lieux. Le commandant fait peindre le nom de notre Corvette sur la muraille, à côté du nom, déjà présent de la Corvette américaine, WACHUSSETTE. Nous repartons de NING-HAI le 12 et revenons à TANG-KOU le 13. Pour repartir le 16 en remorquant le DESROULEDE. Le 17, le DESROULEDE rentre à TCHEE-FOU, nous, nous restons dehors pour faire nos exercices de tirs aux canons. Nous rentrons dans la rade le 18. Nous quittons TCHEE-FOU le 27 et mouillons à SHANGHAI le 31 mai.

RETOUR en FRANCE à partir du 1er août 1867.

Nous quittons SHANGHAI pour rentrer en FRANCE en visitant les stations de l'OCEANIE le 1er août 1867 à midi, en saluant l'amiral américain de 13 coups de canon. Le 5, nous passons par le travers de SWATOO, à 6 ou 7 miles. Le 6, à 10 heures, nous mouillons dans la rade de HONG-KONG. Repartons le 13 pour arriver à SAIGON le 18 à 8 heures du matin. Nous embarquons un scaphandre pour visiter les bâtiments en cours de route et quittons SAIGON le 28 à 12 heures 15. Le 29, nous apercevons les îles POULO CONDOR, le 30, les îles NATURAS et DUPERRE. Le 1er septembre nous mouillons à l'entrée du canal de CREIE. Le 2, nous appareillons à 8 heures du soir, passons par le travers des îles KARINAU, JAVA et KONC-DIAN, et le 3, nous mouillons à l'entrée du canal SOERABAYA, à 25 miles de la ville. Mais nous ne pouvons pas profiter de cette passe car il n'y a pas assez de profondeur d'eau pour nous. Nous sommes obligés de contourner l'île de MADOERA et de passer par le détroit le long de la côte de JAVA. Passage très dangereux, nous rayons le fond par deux fois. Le 5 septembre, à 3 heures et demi, nous mouillons à SOERABAYA, possession Hollandaise située à l'extrémité sud de JAVA et à 80 lieux de BATAVIA (DJAKARTA).

En ROUTE vers l'AUSTRALIE par le cap LEUVIN

Nous repartons de SOERABAYA le 12 septembre ; le 25, nous apercevons la terre de la NOUVELLE-HOLLANDE, le CAP LEUVIN. Le 3 octobre nous apercevons la tour du DIABLE, le feu WILSON, et nous passons dans le détroit de BAAS pour arriver à SYDNEY en AUSTRALIE, colonie anglaise de NOUVELLE GALLES, le 6 à 9 heures du soir. Nous repartons de SYDNEY le 19, en emportant le courrier pour la nouvelle CALEDONIE. Nous mouillons à NOUMEA en NOUVELLE CALEDONIE le 24 à 8 heures 30 du soir. D'après les colons, nous sommes le premier bâtiment à mouiller de nuit dans la rade sans pilote; l'entrée est très difficile du fait des bancs de coraux.

EXPÉDITION de POUÉBO

Nous partons pour une expédition à POUÉBO le 27 et arrivons le 28 à midi. Nous trouvons sur rade la Frégate la SIBYLE avec le gouverneur à son bord, plus des prisonniers dont le roi de la tribu rebelle. On repart le 4 novembre pour arriver à NOUMEA le 5 à 6 heures du soir. Nous quittons NOUMEA le 9 et arrivons à KANALA le 10 pour passer la nuit à PORT-BOUQUET. Nous quittons KANALA le 12 à midi, passons par le canal de HOAWANA, la passe nord, et rattrapons la partie sud. Le 13 nous passons par le travers de l'île WALPOLE.

Les antipodes, TAHITI

Le 19 novembre nous comptons deux fois le même jour et le même quantième pour le passage des antipodes, 180° de latitude est, du méridien de PARIS. Le 22, nous passons, par babord, au large de l'île de KORATOUGA; cette île fait partie de l'archipel COOK. Le lendemain 23 nous croisons au large de l'île WATIOU du même archipel et le 29 nous mouillons dans la rade de PAPEËTE à TAHITI, en Océanie, à 7 heures 10 du matin. Nous trouvons sur rade la Corvette modèle la VENUS et la Frégate à voiles l'ISIS qui sont en partance pour TOULON. Nous repartons de PAPEËTE le 10 décembre à 6 heures du matin.

PASSAGE du CAP HORN et RETOUR vers BREST

Le 4 janvier 1868 nous apercevons la terre par babord à 7 heures du matin. L'île de SAINT-ILDEFONSE fait partie de l'archipel du CAP. A 8 heures 40 du soir nous doublons le CAP-HORN par un très beau temps. Le 5, à 3 heures du soir, nous croisons dans le détroit de LEMAIRE, d'où nous sortons avec une petite brise. Le 6, à 7 heures 15, nous apercevons le cap SAN DIEGO terre de feu; le froid est très vif et nous rencontrons d'énormes banquises de glace. Nous relâchons à MONTEVIDEO, république de l'URUGUAY le 15 janvier. Nous réappareillons de MONTEVIDEO le 23, par temps calme. Le 27, nous rencontrons un Brick Brésilien qui venait d'être démâté par un coup de vent, de POMPEIRE. Le commandant lui propose du secours, il refuse à l'exception de connaître sa latitude et sa longitude. Nous mouillons en rade de RIO DE JANEIRO le 29. Immédiatement le service de la santé vient à bord et nous ordonne d'aller mouiller dans la baie de SANTA CRUZ, pour y faire 48 heures de quarantaine, parce que nous venions de MONTEVIDEO en pleine épidémie de choléra. Nous repartons de RIO DE JANEIRO le 3 février pour passer l'équateur, par 33° de longitude ouest le 16 à 3 heures du soir. Le 5 mars, à 5 heures du matin, nous sommes au tropique du Cancer. On relève le pic PICOT au sud, variation 25° nord. Nous mouillons dans la rade de BREST le 9 mars pour entrer au port le 12. Tout de suite nous démontons la machine et désarmons le bateau.