

L'alimentation des marins vers 1830

Dans un précédent article¹, nous avons évoqué l'histoire du brick *Clairon et Reine* et nous l'avions suivi dans l'un de ses voyages au Levant. L'examen approfondi des papiers de son armateur, Honoré Boyer, et de son capitaine, Jean-Baptiste-Etienne Gassin, a révélé que tous deux tenaient des comptes précis. En particulier, le second notait, au jour le jour, pendant les escales, toutes ses dépenses et celles-ci portaient notamment sur les achats de nourriture. Toutes ces mentions, auxquelles viennent s'ajouter des factures de fournisseurs et divers autres documents, donnent des renseignements importants sur l'alimentation des personnes qui vivaient à bord.

Pour cinq voyages du navire, nous possédons des dossiers suffisamment complets et détaillés pour qu'il soit possible d'en tirer des chiffres et d'avancer des conclusions vraisemblables sur le régime alimentaire des marins du commerce au temps de la marine à voiles. Au cours de ces traversées, le *Clairon et Reine* était monté par un équipage de 10 hommes et transportait parfois des passagers en nombre variable. L'étude de chaque voyage permet de savoir le nombre de rationnaires qui vivaient à bord.

Le 20^e voyage² commence au départ de Marseille le 19 juin 1832 ; le bâtiment fait escale à Syra du 1^{er} au 4 juillet, séjourne à Smyrne du 8 juillet au 20 août, puis revient à Marseille où il est en quarantaine à

1. *Le 21^e voyage du "Clairon et Reine", brick marseillais (1833)*, dans *Provence hist.*, t. XXIII, 1973, fasc. 93 et 94, p. 445-462.

2. Les voyages sont numérotés à partir du début de la carrière du bâtiment. Le *Clairon et Reine* a fait son premier voyage en 1818, mais nous n'avons pas ou peu de documents sur les traversées précédant le 20^e.

Pomègues du 21 septembre au 19 octobre jour où il est admis à entrer dans le port. Outre l'équipage, il portait à l'aller cinq passagers de son point de départ à Smyrne, plus deux autres de Syra à Smyrne ; un voyageur participe au trajet de retour. Ces indications permettent de calculer que le brick a passé 54 jours en mer et 74 en escale ou au Lazaret et que le nombre d'hommes/journées s'est élevé à 1445.

Le 21^e voyage, qui a fait l'objet de l'étude déjà signalée, s'est déroulé de la façon suivante : le navire est parti de La Seyne le 23 janvier 1833, a chargé à Toulon jusqu'au 14 février. Il s'est ensuite rendu à Alger où il est resté du 24 février au 13 mars, puis à Alexandrie du 26 mars au 3 avril, enfin à Smyrne du 16 avril au 5 juin. Il est arrivé à Pomègues le 29 juin et enfin est entré à Marseille le 28 juillet. Six passagers étaient à son bord de Toulon à Alger et cinq de Smyrne à Marseille. Le nombre des jours de mer est de 60, celui des jours d'escale de 114 et celui des hommes/journées de 2.028. Le 22^e voyage est le plus long de ceux qui nous intéressent : 212 jours. Départ de Marseille le 17 septembre, escale à Malte du 23 au 27 du même mois, puis à Smyrne du 24 octobre 1833 jusqu'au 21 février de l'année suivante ; arrivée à la quarantaine à Pomègues le 18 mars, mouillage dans le port le 15 avril. Le *Clairon et Reine* a passé 58 jours en mer, 154 jours dans différents ports ; comme il n'a embarqué aucun passager, le total des hommes/journées ne dépasse pas 2.092.

Nous n'étudierons pas le 23^e voyage dont les comptes sont trop imprécis. Par contre le 24^e débute le 1^{er} février 1835 ; le navire va à Constantinople, s'y arrête du 3 au 13 mars, repart pour Smyrne où il fait escale du 24 mars au 3 mai, rentre au Frioul le 29 mai, puis à Marseille le 14 juillet. Il a un passager pour le retour et la quarantaine. Au total 163 jours, dont 68 à la mer et 95 dans des ports, et 1.701 hommes/journées. Enfin le 25^e voyage, particulièrement rapide, ne dure que 123 jours dont 38 de navigation et 85 en escale : parti de Marseille le 21 novembre 1835, il s'éjourne à Smyrne du 1^{er} décembre au 14 février 1836, puis à Pomègues du 2 au 22 mars avant de pouvoir franchir la chaîne du port. Le nombre des hommes/journées est de 1.210.

Au total, en 5 voyages, le *Clairon et Reine* a passé 800 jours, dont 278 à la mer et 522 à terre et les rations journalières arrivent à 8.476. Ces chiffres, le dernier surtout, doivent être considérés comme des données statistiques et non comme des certitudes ; en effet si l'effectif présent à bord ne souffre aucun doute pendant les traversées, il n'en est pas de même aux escales. Il est probable qu'à Smyrne ou à Constantinople, l'équipage pouvait descendre à terre et se nourrissait alors à ses frais ; ceci semble résulter des comptes où certains jours les achats varient du simple au quadruple : y avait-il moins de bouches à nourrir ces jours-là ou bien utilisait-on les provisions de la cambuse ? Il est difficile de le dire, mais la différence avec le chiffre annoncé plus haut ne doit pas être très importante.

D'autres incertitudes doivent être surmontées pour établir, au moins de façon approximative, la quantité des denrées achetées. Bien souvent seuls la nature de la marchandise et son coût sont indiqués ; un calcul par comparaison avec d'autres mentions, notant un poids, est nécessaire, mais reste soumis à l'éventualité d'une variation dans le cours ou dans la qualité. Parfois plusieurs articles sont groupés dans une même dépense et la répartition en est arbitraire ; heureusement il ne s'agit que de petites quantités. Plus grave est l'extrême variété des poids et mesures dans le Levant : si l'on sait qu'à Smyrne le quilot de riz valait 12,850 kilogrammes et le quilot de froment 41 kilogrammes, on est plus embarrassé pour déterminer l'équivalence de cette unité lorsqu'elle s'applique à des haricots secs ou à des fèves. Par prudence, nous avons toujours adopté l'hypothèse la plus faible. Enfin il faudrait pouvoir introduire dans nos calculs des éléments sur lesquels nous n'avons aucun renseignement, provisions personnelles, produit de la pêche, dons éventuels. Aussi ne prétendons-nous pas établir de façon précise les rations attribuées aux marins du *Clairon et Reine*, mais du moins fournir des indications vraisemblables et peut-être un peu en dessous de la vérité.

Une lettre du capitaine Gassin du 5 octobre 1832 permet de constater qu'à bord la distribution des vivres était surveillée de près. « J'ai été étonné que les frais de nourriture par jour de l'équipage montent si haut.

Cette grande différence doit résulter que le voyage ayant été bref et ayant fait une forte provision au départ sans avoir eu le temps de les consommer dans le Levant où les vivres sont à meilleur marché comme au précédent voyage, ce qui faisait ressortir la journée à 80 ou 85 centimes par jour. Je pense que cette différence ne peut venir que de là et des deux quarantaines que j'ai fait pendant ces deux voyages, car nous dépensons plus en un mois de quarantaine seulement pour les deux jours de viande que nous sommes obligés de donner pendant la semaine à l'équipage que pendant tout un mois pour toutes nourritures à Smyrne ou ailleurs. Ensuite, le voyage passé, nous avons fait une grande consommation de pain ; j'en étais étonné ; je surveillais afin qu'on n'en jetât point à la mer et je m'aperçus que c'était leurs appétits qui étaient en cause. Car à mon départ de Smyrne j'avais calculé que nous devions avoir du pain pour 2 mois $\frac{1}{2}$; nous n'en avons pas eu pour deux mois puisque vous fûtes obligé de m'en envoyer en quarantaine. Car je vous assure que les provisions ne se donnent pas à profusion, ni on ne vole pas, car nous y faisons attention... »

Cette nourriture sur laquelle Gassin veillait si bien était d'une relative variété car, depuis le pain jusqu'au safran, les comptes et les factures n'énumèrent pas moins de 65 denrées différentes. Cependant certaines d'entre elles sont signalées en quantités si faibles qu'on ne peut imaginer leur usage fréquent. Peut-être étaient-elles réservées à la table du capitaine où prenaient place les passagers ? Peut-être n'étaient-elles offertes à l'équipage qu'aux jours de fête ?

Nous ne connaissons pas la composition des menus préparés par le cuisinier, mais il est évident qu'à la mer l'alimentation était composée surtout de biscuit, de viande et de poisson salé, de légumes secs et de volaille. Cependant on constate qu'à chaque départ l'achat de viande et de légumes frais, parfois de fruits, est noté en quantité suffisante pour 3 ou 4 jours. La plus longue traversée sans escale ayant duré 32 jours (de Smyrne à Marseille entre le 20 août et le 21 septembre 1832), la période pendant laquelle l'équipage vivait de conserves ne dépassait jamais quatre semaines et était en règle générale bien moindre, de l'ordre de

20 à 25 jours. A terre, au contraire, Gassin s'efforçait de ne pas toucher aux provisions et de vivre avec les denrées locales, bien moins chères en Levant ; aussi sont notés chaque jour, or presque, des achats de vivres frais.

Bien que Boyer fasse des offrandes pour obtenir l'autorisation du gras pendant le carême³, la pratique de l'abstinence le vendredi était souvent respectée, et dans les comptes d'escale nous trouvons des achats de poisson s'échelonnant de 7 jours en 7 jours et parfois plus fréquemment, en particulier à l'approche de Noël ou de Pâques. Ces fêtes elles-mêmes ne semblent pas marquées de manifestations gastronomiques ; bien que le *Clairon et Reine* ait passé deux fois Pâques et deux fois Noël hors de Marseille au cours de ces cinq voyages, seule la Nativité de 1833, célébrée à Smyrne, se distingue par l'acquisition d'une dinde.

Pour pouvoir présenter des chiffres significatifs sur l'alimentation de l'équipage et pour limiter l'influence des erreurs de détail, nous avons calculé la quantité totale de chaque marchandise achetée au cours des 800 jours qu'ont duré les cinq voyages, à quoi nous avons ajouté les provisions livrées avant chaque appareillage. Ces totaux, divisés par le nombre de rations journalières (8.476), nous permettront de mieux connaître la façon dont étaient nourris les marins vers 1830.

Cette nourriture se compose de cinq éléments principaux : le pain ou le biscuit, la viande, les légumes secs, le vin et le poisson. Le pain et les produits à base de céréales viennent en première ligne. Les achats de pain frais s'élèvent à 3.575 kg ce qui donne une ration quotidienne de 0,422 kg, et ceux de biscuit de mer à 2.917 kg (ration quotidienne de 0,344 kg). Les pâtes alimentaires et le vermicelle comptent pour 167 kg (ration 0,02 kg). On trouve aussi 7 kg de farine, un peu de semoule.

3. Comptes du 19^e voyage, 4 juin 1832.

En outre, 122 kg de son et 97 kg d'orge sont destinés à la volaille. Les céréales et leurs dérivés assurent à chaque personne 2.183 calories par jour⁴.

La viande fraîche, fournie au jour le jour, entre pour 1.544 kg dans les menus (ration 0,181 kg) ; elle n'est consommée que pendant les escales et durant les 3 ou 4 premiers jours de chaque traversée. Il s'agit le plus souvent, semble-t-il, de mouton, car Gassin précise parfois dans ses comptes qu'il a acheté du veau ou du bœuf et le prix est alors plus élevé. A la mer on se contente de bœuf salé livré par baril (279 kg, ration 0,033 kg). On trouve aussi des mentions de « tripe pour conserve » et d'abats divers pour une soixantaine de kilos. La charcuterie est représentée par 75 kg de lard, 6 kg de petit salé, 21 kg de saucisson et 2 jambons glacés pesant 8 kg ; ces derniers sont sans doute réservés à la table du capitaine. Enfin 213 poules et un dinde figurent dans les achats. L'ensemble des produits carnés fournissent 626 calories par personne et par jour.

Parmi les légumes secs on relève 575 kg de haricots blancs et noirs (ration 0,068 kg), 121 kg de fèves (ration 0,014 kg), 138 kg de pois verts (ration 0,016 kg), 17 kg de pois chiches et 74 kg de lentilles. Bien qu'il s'agisse d'une céréale, on peut faire aussi entrer dans cette catégorie le riz pour 228 kg (ration 0,027 kg). On obtient un apport calorifique de 459 calories.

Au premier rang des boissons vient le vin dont la couleur et la qualité ne sont jamais précisées ; 8.807 litres en ont été embarqués soit à Marseille, soit à Smyrne ; chaque rationnaire en a donc bu un peu plus d'un litre par jour. On trouve également 9 litres de rhum et 36 litres d'eau-de-vie, plus 12 bouteilles de capacité incertaine ; ajoutons encore 67 litres de vinaigre pour relever le goût des aliments. Le paragraphe consacré aux boissons serait incomplet si l'on n'y signalait pas divers produits dont

4. Les valeurs énergétiques et tous les éléments de la nourriture dont il sera question par la suite ont été relevés dans le livre de L. RANDOIN, *Tables de composition des aliments*, 4^e édition, Paris 1970.

les faibles quantités laissent supposer qu'ils constituent un luxe dont seuls bénéficient le capitaine et ses hôtes, les passagers : 16 bouteilles d'orgeat destinées à rafraîchir ceux-ci pendant les saisons chaudes, 1 à 2 kg de thé et 16 kg de café. Si cette dernière denrée était utilisée pour tous, la ration quotidienne serait voisine de 2 grammes, poids qui semble très insuffisant pour fournir un breuvage convenable ; on peut émettre l'hypothèse qu'il était servi tous les jours à l'état-major et dans certaines occasions à l'équipage ; le café était encore à cette époque le privilège d'une certaine élite.

On trouve aussi de nombreux achats de poisson. Le *Clairon et Reine* a embarqué 17 barils de sardines salées, dont le poids total peut être estimé entre 400 et 500 kg, ce qui donnerait une ration de l'ordre de 40 g, des morues (271 kg, ration 0,031 kg), 15 bouteilles de thon mariné à l'usage du capitaine, 25 harengs noirs. En ce qui concerne le poisson frais, il est mentionné 82 fois dans les comptes avec quelques indications de poids variant entre 2 et 4 livres, ce qui laisse supposer une quantité d'environ 100 grammes par personne aux repas où l'on en servait. C'est ici que se situe l'une des inconnues de notre estimation ; l'inventaire du navire et certains comptes signalent la présence à bord de lignes et d'hameçons ce qui permet de penser que l'équipage se livrait à la pêche pendant les traversées pour améliorer l'ordinaire. Mais nous n'avons aucune indication sur l'importance et la qualité des prises ; nous n'en tiendrons pas compte dans nos calculs qui, de ce fait, seront peut-être sous-estimés.

Les légumes frais apportent une autre source d'imprécision. Si pour les pommes de terre nous avons un total de 1.037 kg (ration 0,155 kg), pour les oignons de 550 kg et pour l'ail de 25 kg, les légumes désignés en général sous le terme vague de « herbage » font l'objet de 376 achats dont chacun correspond vraisemblablement à un repas pour l'équipage. Les rares mentions détaillées — la plupart se rapportent à des achats faits au Frioul pendant la quarantaine — énumèrent des choux en grande quantité, des salades, des radis, des tomates, des courges, des poireaux, des carottes, des petits pois, des haricots verts, des artichauts et du persil.

Des fruits ont été achetés 88 fois ; sont signalés des raisins, des abricots, des figues et des châtaignes. Il faut y ajouter environ 180 kg

d'olives, 83 kg de « fruit sec pour dessert » sans doute des figues prises à Smyrne, 8 kg de dattes et 11 de noix. Les fruits n'étaient pas des denrées de consommation quotidienne.

Les corps gras sont représentés uniquement par l'huile (d'olive probablement) dont 293 litres ont été embarqués, soit une ration quotidienne de 34 grammes par individu. Dans les produits laitiers, on trouve quelques rares mentions de lait et 130 kg de fromage de Hollande (ration quotidienne 15 grammes). En outre 2.000 œufs ont été comptabilisés.

Enfin l'approvisionnement du bord était complété par 63 kg de sucre dont les achats sont souvent liés à ceux de café, par 140 kg de sel et par divers condiments : moutarde (2 kg), poivre (6 kg), safran (100 g), cornichons et câpres.

Le calcul des éléments entrant dans la composition de ces différentes denrées permet d'affirmer que si le capitaine Gassin ne tolérait aucun gaspillage, ses marins étaient convenablement nourris ; ceci était d'ailleurs indispensable si l'on voulait en obtenir un service efficace. Le tableau suivant permettra de comparer, élément par élément, la valeur alimentaire de la ration moyenne globale servie chaque jour à l'équipage, avec celle qui est nécessaire à un travailleur de force.

	Calories	Protides	Lipides	Glucides	Phosphore	Sodium	Potassium	Calcium
Ration moyenne d'un marin du <i>Clairon et Reine</i>	4.168	141 g	98 g	612 g	2.508 mg	9.508 mg	4.254 mg	812 mg
Ration normale d'un travailleur de force	4.000	100 g	95 g	850 g	2.000 mg	6.400 mg	5.000 mg	1.400 mg

	Fer	Iode	Vitamine C	Vitam. PP	Vitam. D
Ration moyenne d'un marin du <i>Clairon et Reine</i>	38 mg	0,29 mg	55 mg	36 mg	0,017 mg
Ration normale d'un travailleur de force	30 mg	0,5 mg	130 mg	25 mg	0,010 mg

Pour la plupart de ces éléments, les quantités mises à la disposition de nos marins avoisinent celles qui sont considérées comme normales. En particulier, les 4.168 calories quotidiennes qui ressortent de ces calculs sont très proches des 4.000 calories proposées par les spécialistes comme indispensables à ceux qui fournissent de gros efforts physiques, mais il faut bien admettre que l'équipage n'était pas surnourri.

Si l'on entre dans le détail des divers composants, on constate que la prédominance des vivres de conserve pour la mer entraînait certains déséquilibres. Les protides, qui servent à l'entretien des tissus, étaient abondants (141 g au lieu de 100, dont 75 d'origine animale et 66 d'origine végétale) ; ceci était dû en grande partie à l'importance de la viande et de la charcuterie dans l'ensemble de l'alimentation. Les lipides, utilisés par l'organisme pour produire énergie et chaleur, se trouvaient en quantité juste suffisante (98 g au lieu de 95). On peut penser que, pendant les voyages d'été, la température ambiante n'entraînait pas de grosses dépenses calorifiques ; le fait que le *Clairon et Reine* ne quittait pas la Méditerranée limitait donc les besoins en ce domaine. On remarquera que le beurre, gros fournisseur de lipides, n'est pas cité dans la liste des aliments achetés ; d'une part sa conservation était difficile, sauf sous la forme de beurre salé ; d'autre part, et surtout, le beurre était peu connu en Provence où la matière grasse d'usage courant était l'huile d'olive ; celle-ci apportait à elle seule un tiers des lipides (34 g). Les glucides, élément énergétique par excellence, présentaient un net déficit (612 g au lieu de 850) ; ils

étaient procurés par les céréales et le pain (467 g) et par les légumes secs (84 g). Par contre le sucre, dont l'alimentation moderne abuse peut-être, et ses dérivés (confitures, gâteaux, etc.) étaient pratiquement inconnus à bord ; nos calculs donnent une ration de 7,4 g par individu et par jour, soit l'équivalent d'un et demi de nos dominos. Il semble que ce produit de luxe ait été réservé au capitaine et à ses hôtes.

En ce qui concerne les sels minéraux, on trouve d'abord un excès de phosphore, stimulant des capacités intellectuelles, et plus encore de sodium (9.508 mg au lieu de 6.400) ; l'origine de ce dernier fait est à rechercher dans la consommation de vivres salés de conserve et s'explique sans doute par la nécessité de compenser les pertes d'eau importantes dues à la transpiration. Par contre on constate un apport très pauvre de calcium (812 mg au lieu de 1.400) dû à l'absence presque totale de laitage ; cette catégorie d'aliments n'était représentée que par un peu de fromage de Hollande. Une telle insuffisance devait entraîner des conséquences pour la dentition et le squelette de ceux qui la subissaient. Le fer (38 mg au lieu de 30), procuré surtout par les céréales et les légumes secs, dépassait largement le niveau au-dessous duquel on aurait pu craindre l'anémie. Quant à l'iode, nécessaire surtout à la croissance, nos calculs n'en révèlent qu'une ration faible (0,29 mg au lieu de 0,50) ; mais là intervient sans doute l'une des inconnues que nous avons signalées plus haut, la pêche en mer dont le produit est riche de cet élément.

L'inventaire des principales vitamines offre un déficit presque systématique : 0,12 mg de vitamine A au lieu de 0,20 mg ; 2 mg de vitamine B2 au lieu de 3,8 ; 55 mg de vitamine C contre 130, tels étaient les résultats d'un régime où les nécessités de la vie à bord et, peut-être aussi, les goûts de l'époque, réduisaient considérablement la consommation des fruits et légumes frais. Seule la vitamine B1 (2,70 mg au lieu de 2,50) était fournie en quantité convenable.

Dans ces conditions, on peut s'inquiéter de l'état sanitaire de l'équipage du *Clairon et Reine* ; mais nos documents sont pratiquement muets sur ce sujet. A peine trouve-t-on trace d'un achat, en décembre 1831, de 30 pilules d'extrait gommeux d'opium, et du séjour d'un marin pendant 8 jours à

l'hôpital de Smyrne en 1833. Le médicament était destiné avant tout à prévenir la diarrhée et une hospitalisation aussi courte avait sans doute cette maladie pour cause. Ces deux indices tendent à prouver que l'affection la plus redoutée était l'intoxication par des aliments avariés. L'insuffisance caractérisée de vitamine C aurait pu entraîner des apparitions du scorbut, mais il semble que la courte durée des traversées (32 jours au maximum) limitait l'usage exclusif des conserves, et si l'on calculait la quantité de vitamines uniquement sur les périodes d'escales où l'on pouvait se procurer des légumes et des fruits frais on trouverait un taux plus proche de la normale. Par contre le capitaine Gassin se souciait fort peu — et c'était une règle générale à cette époque — de la santé future de ses matelots et ceci pour une raison très simple : l'équipage était presque entièrement renouvelé à chaque voyage. Mais, si les hommes arrivaient à se satisfaire d'une nourriture un peu déséquilibrée, s'ils profitaient peut-être de leurs longs séjours à terre — escales ou désarmement — pour compenser les lacunes de l'ordinaire du bord, on peut craindre pour eux la perte précoce de la dentition ou des déformations osseuses à plus ou moins long terme. Le portrait classique du corsaire édenté et boiteux s'appliquait à des individus victimes de carences alimentaires autant que des hasards des combats. L'importante consommation de vin (plus d'un litre par jour et par personne), à quoi venaient s'ajouter l'eau-de-vie et le rhum, ouvrait aussi la porte à toutes les conséquences de l'alcoolisme. Aucun document ne vient nous éclairer sur la durée, comme sur la qualité de la vie de nos marins et il ne nous est pas possible de juger l'influence de la nourriture sur leur avenir.

Les chiffres que nous avons donnés doivent être considérés comme des rations moyennes, mais certaines indications laissent à penser que la répartition des aliments entre les membres de l'équipage n'était pas faite sur la base d'une parfaite égalité. En particulier certains produits de luxe, thon mariné, câpres, cornichons, café, sucre, étaient embarqués en quantités trop faibles pour être d'un usage courant ; selon toute vraisemblance ils étaient destinés à la table du capitaine et des passagers. Mais qui pourra nous dire si le mousse recevait la même portion que ses anciens ? Qui nous détaillera les « bordées » des matelots à terre et leurs conséquences sur le régime alimentaire général ?

Est-il possible de tirer de cette brève étude une conclusion valable pour tous les navires marseillais de cette époque ? Il semble que Gassin et son *Clairon et Reine* constituent un type assez répandu où un équilibre est réalisé entre les nécessités du rendement — et donc de la santé de l'équipage — et les règles d'une stricte économie. Il faut souhaiter que d'autres documents, analogues aux dossiers d'Honoré Boyer, viennent présenter d'autres modèles de nourriture. Alors seulement il serait possible de généraliser. Mais on peut dès maintenant émettre l'hypothèse que les habitudes alimentaires n'ont pas beaucoup varié depuis le XVI^e siècle jusqu'au XIX^e siècle, pas plus que les méthodes de navigation et que, jusqu'à l'apparition de la marine à vapeur qui a changé les données fondamentales de la vie maritime, tous les capitaines ont nourri leurs matelots de bœuf salé, de pain, de haricots secs, de volailles et de vin, comme nous le montre l'exemple du capitaine Gassin.

Félix et Manie REYNAUD.