

13 mars 1845 ; La mort d'un Capitaine baleinier **La rencontre funeste avec un cachalot tueur.**

Jean-Christian POUTIERS - 2021



Jean Renouf (1805-1845)

Analyse : la chasse à la baleine est fort ancienne à Granville. Après une longue éclipse, l'armement baleinier normand, essentiellement au Hâvre, connaît un âge d'or entre les années 1830 et 1850, puis s'éteint à la fin du Second Empire. Les mers les plus hostiles sont parcourues et les cétacés pourchassés par des baleiniers qui se différencient nettement des autres marins. Au coeur du Pacifique, le Capitaine Jean RENOUF, de Granville, est mortellement blessé par un cachalot. Sur le chemin du retour, son navire ramène en France le Traité de Papeete qui met fin à la guerre franco-tahitienne et institue le protectorat sur les Iles-au-Vent.

'Thro' stormy waters, thro' the dark nights far away' **un sort tragique**

Vous mourûtes, mon oncle, sous le soleil du Pacifique sud le 13 mars 1845, après cinq jours d'une terrible agonie. Pour éteindre le sang et les humeurs de vos reins fracassés, vos hommes vous avaient placé dans un baril de son. Vous reçûtes alors la sépulture des marins, immergé au sud d'Hawai par 158° 4' de longitude ouest et 17° 52' degrés de latitude nord, ainsi qu'un de vos matelots originaire d'Yquelon, selon la relation qu'en fit votre frère au Consul de France à Tahiti.

“J’ai eu trois garçons, tous trois Capitaines” : une fratrie granvillaise

Votre père Pierre RENOUF l’Ancien (né en 1768) et votre mère Angélique MONERAU étaient propriétaires d’une belle demeure à Granville, acquise par votre grand-père Jean RENOUF d’un sien cousin au milieu du 18^{ème} siècle. C’est dans cette maison que naquit en 1798 votre sœur Joséphine RENOUF, ma quadrisaïeule, épouse d’Adolphe LE BALLE, mon quadrisaïeul, qui fut harponneur sur le baleinier granvillais *Le Comte d’Estourmel*, et qui était surnommé “la couette” à cause de la courte tresse qu’il portait sur la nuque à la façon des ci-devant matelots de l’Ancien Régime.

Puis vinrent votre frère aîné Pierre RENOUF (1801-1874), vous-même, Jean RENOUF (1805-1845) et votre cadet Jacques RENOUF né en 1810. Très tôt, dès l’âge de dix ou onze ans, vous connûtes, comme vos frères, le dur apprentissage de la vie de marin, tour à tour mousse, novice, matelot et officier marinier. Votre frère aîné, Pierre, l’âge venu, suivit les cours de l’Ecole d’Hydrographie de Granville, dans le bâtiment de l’ancienne Halle au Poisson de la place Cambernon. Ayant obtenu son Brevet de Capitaine au long-cours, il s’engagea dans la marine marchande où il fit une belle carrière. Vous le suivîtes dans ses études, à quelques années de distance, et obtîntes vous aussi votre Brevet de Capitaine au long-cours.

Mais la marine du grand commerce n’a pas su vous séduire et vous suivîtes une autre voie. La chasse à la baleine, après les difficiles années de l’Empire, était alors en plein essor. Cette chasse aventureuse, dans des conditions très pénibles et dans des mers peu connues et particulièrement hostiles, a été l’objet de votre choix et vous avez reçu le commandement de plusieurs navires baleiniers. Votre jeune frère Jacques, qui n’avait pas achevé des études pour lesquelles il n’avait sans doute pas grande appétence, a été matelot, puis charpentier embarqué et harponneur, ce qui l’assimilait peu ou prou aux officiers mariniers. Et il devint votre Capitaine en Second.

Il n’était pas alors besoin, pour être Second Capitaine, d’avoir la moindre compétence en matière maritime, et ce poste était souvent occupé par un représentant de l’armateur ou ce que nous appelons aujourd’hui un “commercial”. Votre père, sous l’Empire, avait eu sous lui des Seconds Capitaines qui, pour la plupart d’entre eux, n’étaient pas même marins., et n’étaient pas citoyens français.

C’était le temps du blocus continental, auquel n’étaient nullement soumis les navires ressortissant de nations neutres. Pour profiter de cette neutralité, les armateurs français faisaient enregistrer leurs navires, souvent sous un autre nom, dans un port neutre et, en conséquence, battaient pavillon de cette nation. Le Comte de MONTALIVET, ancien Préfet de la Manche devenu Ministre de Napoléon I^{er}, avait mis au point ce système avec comme seule obligation, outre le commerce de denrées officiellement autorisées, d’avoir à bord un quidam du pays, très régulièrement Capitaine en Second du navire. Le rôle de ce singulier Second Capitaine se bornait à présenter les nouveaux documents du bord à chaque réquisition de contrôle. Ces “Compagnies sous licence” ou “commerce sous pavillon”, suivaient une disposition parfaitement légale et fort rentable, ne présentant pas les dangers que risquaient les corsaires pour un gain toujours incertain. Cette recherche d’un profit facile a définitivement détourné les armateurs granvillais de la guerre de course.

Mais qu'importe ! Votre puîné, simple matelot de 3^{ème} classe pour les rôles de l'Inscription Maritime, était grâce à vous bel et bien Capitaine en Second. Puis, à votre décès, il devint automatiquement Capitaine de votre navire, malgré ses insuffisances. Le refrain de la chanson pouvait donc vous correspondre : *"trois garçons, tous trois capitaines"* ...

**" Viens-t-en là mon gars,
Que j'te cont' l'histouère,
Mais faut avant ça Donner l'coup à bouère" :**
l'ancienneté des baleiniers normands

Sceau de Biarritz



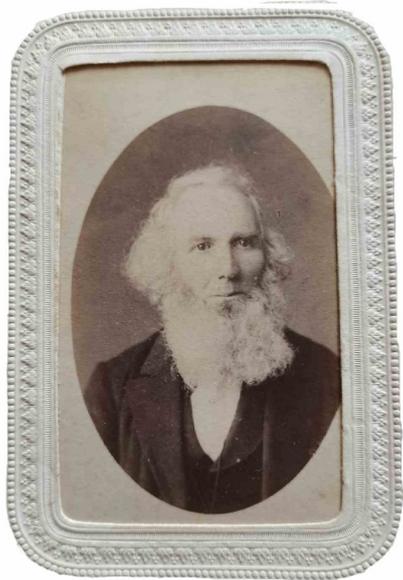
La pêche à la baleine est fort ancienne sur les côtes françaises et notamment sur la côte granvillaise : le Duc de Normandie Guillaume –qui n'était pas encore le Conquérant- avait confirmé entre 1053 et 1066 la donation à la Cathédrale Notre-Dame de Coutances de la dîme de la langue des baleines prises entre les rivières Thar et *Caredel* (Paris A.N. JJ 59, f°146r°, n°307 ; *ibid.* JJ 152, f°111r°, n°196 ; Saint-Lô, A.D. Manche, H 44 & 45 ; etc), et avait donné entre 1063 et 1066 aux Chanoines de Notre-Dame de Cherbourg le battoir droit des baleines prises dans ces mêmes eaux (Grenoble B.M. ms 3909, vol.3, f°5r° ; Paris BNF, n.acq.lat. 1018, 8 ; etc). Au 15^{ème} siècle, durant le siège du Mont-Saint-Michel, les mentions de ces gros navires que sont les baleiniers armés en guerre, ne sont pas exceptionnelles : par exemple, en mai 1425, plusieurs revues navales ont lieu à Chausey dont celles de trois baleiniers de Guernesey et celle d'une baleinière, et en 1441 la flotte française du Mont-Saint-Michel comprend deux baleiniers dont *Le Faucon* du Capitaine Thomas LA TIRE (Paris BNF, ms. fr. 4491, ff°92-97).

A l'Epoque Moderne, les baleines n'étant plus aussi nombreuses dans la Manche, l'armement baleinier normand périclita jusqu'à n'être plus qu'anecdotique alors que se développait la pêche à la morue dans le nord-ouest de l'Atlantique.

Seule subsista, avec une certaine importance au nord de l'Ecosse et sur les côtes scandinaves, la pêche aux gros pimmipèdes que sont le morses et les gros phoques. La plupart des espèces de phoques de l'Atlantique nord, comme le veau marin, le phoque marbré et le phoque du Groenland, ainsi que les otaries, étaient chassés pour leur graisse, bien que peu abondante, mais surtout pour leur peau dont le commerce est florissant et, comme ressource vivrière, pour leur viande. Cette chasse, souvent côtière, n'intéressait guère que les populations du littoral de l'Europe nordique et arctique. Sous Louis XIV, l'armement baleinier proprement dit semble avoir disparu des ports normands, alors que s'intensifie la production et l'importation de l'huile d'olive et qu'apparaît le commerce de la graisse de phoque et de la graisse d'ours, très recherchées pour des usages spécialisés.

Le Roi Louis XVI fut un souverain épris des choses de la mer, et sous son règne l'armement à la pêche à la baleine connut un regain d'intérêt. Puis ce furent les années noires de la Révolution et de l'Empire et pendant vingt-cinq ans, de 1793 à 1817, il semble qu'il n'y ait point eu ne serait-ce qu'un seul navire baleinier battant pavillon français.

**“ Du temps qu’on allait aux baleines,
si loin qu’à f’sait, mat’lot, pleurer nos belles “ :
les baleiniers, aristocrates et parias de la mer**



Portrait de Jeremiah WINSLOW (coll.part) et pavillon de l’armement Winslow

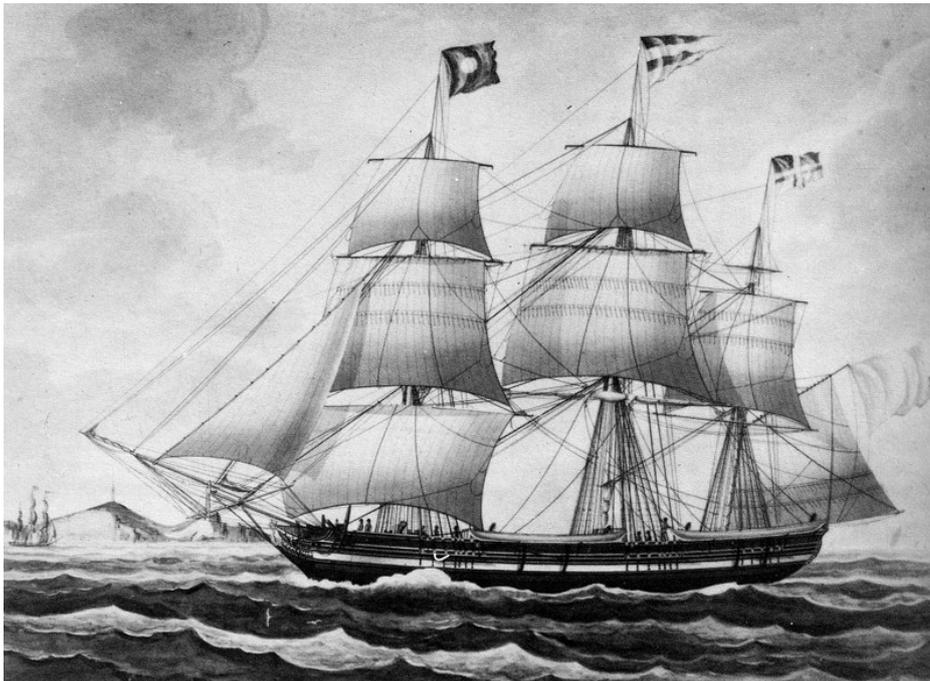
Cette période sombre prit fin le 2 avril 1817 lorsque le *Massassuchets* partit du Hâvre chasser la baleine pour le compte de Jeremiah WINSLOW (1781-1858), armateur d’origine américaine, fixé au Hâvre. La même année, l’armateur Thomas DOBREE (1781-1828), d’une famille normande établie à Nantes, arma le baleinier *Le Nantais*. Faute de compétences baleinières en France, les premières campagnes de chasse à la baleine firent un large appel à des Capitaines et équipages américains et, dans une moindre mesure, anglais, qui formèrent les baleiniers français. Lorsque les subventions gouvernementales furent réservées à des navires baleiniers construits en France, commandés par un Capitaine français et montés par un équipage majoritairement français, certains Capitaines américains se firent naturaliser français. Il en est resté nombre d’expressions teintées d’anglicismes, et une curieuse interaction entre matelots français et américains dans les chants qui scandaient le travail des marins.

Pendant une cinquantaine d’année, Jeremiah WINSLOW, quaker au rigorisme intransigeant qui proscrivait tout alcool à bord de ses navires, fut à la tête de la plus importante compagnie baleinière française et fit du Hâvre la plaque tournante du négoce de l’huile de baleine.

La demande d’huile était alors de plus en plus pressante. L’industrie en avait un impérieux besoin pour lubrifier ses engins mécaniques et ses machines à vapeur. L’éclairage urbain se développait, grâce à l’invention du réverbère, et les villes d’Europe et du Nouveau Monde s’éclairaient à l’huile de baleine. Et le besoin de fanons de baleines se faisait sentir pour la fabrication des “baleines” des corsets féminins et des parapluies.

Granville a armé des baleiniers, et plusieurs autres y ont été construits pour le compte d'armateurs installés dans des ports horsains. Des Capitaines et des matelots du pays de Granville servirent sur des baleiniers armés dans d'autres ports, tel le Capitaine GUEYDON qui commanda des baleiniers nantais.

La baleine se faisant de plus en plus rare dans l'Atlantique nord, du Spitzberg au Groënland, les baleiniers affrontèrent, non sans risque, les banquises de l'Océan Glacial Arctique. On arma aussi à d'autres craspois (*crassus pisces*, "poissons" gras) comme le phoque et surtout le morse. Le *Comte d'Estourmel* de Granville, Capitaine FOUBERT, a fait deux campagnes dans l'Arctique pour chasser ces pimmipèdes.



Le Baleinier Le Harponneur du Hâvre construit en 1819 pour l'armement Winslow

Croisant dans l'Atlantique sud à la poursuite des cétacés, les baleiniers explorèrent les confins de la Terre de Feu et de l'Antarctique, et, doublant le Cap Horn passèrent de plus en plus dans le Pacifique sud, le long des côtes du Chili. Puis, s'adaptant continuellement aux déplacements des baleines et à leur raréfaction, ils étendirent leur activité au sud de la Nouvelle-Zélande et de la Tasmanie. Chassant les femelles dans les eaux chaudes de la zone inter-tropicale, ils suivirent les migrations jusque dans l'extrême nord du Pacifique dans les parages du Déroit de Bering et au delà, entre la Sibérie extrême-orientale et l'Alaska (qui était alors une province russe).

Ils passèrent aussi dans l'Océan Indien, au sud des Îles Kerguelen. Là, les "40^{èmes} rugissants" de nos modernes navigateurs pouvaient être leur univers quotidien pendant parfois plusieurs mois. Il était rare qu'un navire baleinier, dont la construction est pourtant renforcée, puisse faire plus de deux ou trois campagnes, tant la structure était éprouvée. L'escale de Valparaiso était, à l'aller comme au retour, nécessaire pour permettre à l'équipage, comme au navire, de se refaire une santé.



Dents de cachalot gravées (collections particulières)

Chaque membre de l'équipage, selon son rang, avait droit à une ou plusieurs parts du bénéfice de la campagne de pêche, consistant en la vente de l'huile, des fanons de baleine (les "baleines" de la corseterie et des parapluies), des peaux de phoque et de l'ivoire de morse. Les matelots gardaient pour eux les dents de cachalot qu'ils avaient finement gravées puis teintées à l'encre de seiche, et certains os comme les tympanes qui étaient habilement sculptés, ou les vertèbres qui servaient de tabouret. A cet artisanat spécifique se joignaient les mêmes pièces que celles confectionnées par les cap-horniers du commerce (dont ceux qui transportaient le guano chilien pour l'usine DIOR de Granville) : canne en vertèbres de gros poisson, blague à tabac en patte d'albatros, et bien sûr des maquettes de barques et navires. Ces souvenirs se retrouvent encore dans plus d'une famille granvillaise.

Les équipages étaient constitués en grande partie, non de marins du commerce ou de la pêche, mais souvent de jeunes agriculteurs qui changeaient radicalement de vie. S'étant détachés de leur tissu social et familial, les jeunes baleiniers se vouaient totalement à leur nouvelle confrérie et en renforcent la spécificité. Ces marins en marge de la marine avaient leurs propres rites, leurs traditions, leur mythologie, et se différenciaient ainsi nettement des marins longs-courriers. Ces deux communautés se méprisaient mutuellement et, lorsque leurs routes se croisaient, comme à Valparaiso, il pouvait y avoir des heurts violents.

Les jeunes novices baleiniers acquéraient très vite une remarquable familiarité avec la mer. Alors que les longs-courriers suivent, encore maintenant, des routes qui vont d'un port de départ à un port de destination par la voie la plus directe et la plus sûre, les baleiniers se déplaçaient en suivant les mouvantes routes de migration des cétacés avec une importante part de navigation aléatoire. La technicité marine et l'endurance des baleiniers, qui roulaient sur les mers les plus dangereuses du globe et sous tous les climats, les désignaient à la Marine de Guerre comme les meilleures recrues en cas de conflit.

Parmi les rituels des baleiniers, il en est un qui est attesté dans plusieurs ports, notamment Le Havre, Dieppe et Granville. A l'arrivée d'un baleinier à son port d'attache, l'équipage restait à bord pendant un jour ou deux, satisfaisant à toutes les manœuvres de désarrimage et débordement des barils d'huile et des paquets de fanons. Puis l'agent de l'armateur remettait à chacun, solennellement, en présence du Capitaine et de tous les officiers du bord, la prime de débarquement, leur part sur les prises devant leur être payée après la vente complète de la cargaison du navire.

Quand tous avaient reçu leur dû, c'était un soudain et formidable déchaînement. Ces hommes, qui pendant plusieurs mois étaient confinés dans l'étroit espace du navire, se mettaient à courir à perdre haleine en poussant des hurlements. Ils avaient revêtu des vêtements bariolés et des couvre-chefs extravagants acquis au gré des rares escales, et sans doute agrémentés à bord pendant les temps morts. Cette cavalcade échevelée et hurlante grimpait à la Haute-Ville, parcourant escaliers, rues et ruelles, et ne s'arrêtait que sur le Parvis de Notre-Dame où les premiers arrivés "montaient à la croé". Des pièces de monnaie étaient jetées aux passants, à pleines poignées.

Le calme revenait d'un coup et, par petits groupes, jamais en solitaires, ils s'en allaient dépenser le reste de leur prime dans les nombreux cabarets et les bordels. Ceux à qui il restait quelque argent payaient pour les autres. Une solidarité sans faille, dans un délire effréné, aussi orgiaque qu'alcoolisé. Il n'était pas rare que le Capitaine, dans la semaine suivant cette sauvage cavalcade, réglât quelque dette laissée par ses hommes, seigneurs d'un jour. On a parfois voulu rattacher cette explosion de vie à la tradition du carnaval, par un curieux raccourci chronologique et en oblitérant la tradition du carnaval, jour des fous au Moyen Âge, pour en faire une festivité "institutionnalisée" de la pêche à la morue à Granville, ou au hareng à Dieppe ou Fécamp.

"Plus d'un y laiss'ra sa peau [...] adieu misère, adieu bateau" : le déclin de la chasse à la baleine

Mais cet âge d'or prit fin sous le Second Empire, après un long déclin de la chasse à la baleine. Le coût de l'huile de baleine augmentait car il fallait chasser de plus en plus loin, avec des campagnes de pêche qui passèrent de un an à deux puis trois ans de mer pour remplir d'huile les barils d'un navire. L'augmentation du tonnage des navires a freiné ce déclin, mais l'éloignement des zones de pêche grevait trop lourdement les budgets d'armement pour affronter valablement la concurrence américaine : plus proche des sources de matière première, l'huile américaine était importée en Europe à un moindre coût.

D'autre part, l'agriculture spécialisée, déjà de type industriel, produisait des huiles végétales moins chères et de plus en plus abondantes, surtout avec le développement des cultures coloniales d'oléagineux. Cependant, ces huiles végétales furent elles-mêmes rapidement concurrencées par l'apparition soudaine de l'huile de pierre, le pétrole, tandis que le gaz de ville assurait à faible coût l'éclairage public et pénétrait même dans les maisons. Juste avant la Première Guerre Mondiale, seul le Royaume-Uni armait encore à la baleine, à grand renfort de subventions, dans le but de former les futures recrues de la Royal Navy, et l'huile ne servait plus qu'à éclairer, à perte, un quartier de Londres ...

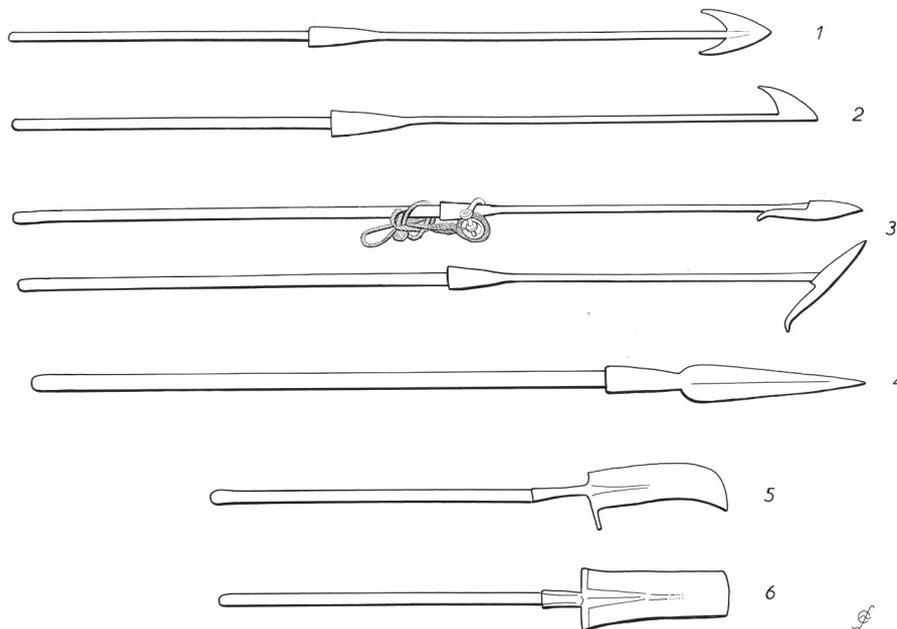
Le Winslow, dernier baleinier de la Compagnie éponyme, a pris la mer au Havre en 1868 et n'y est revenu qu'en 1871 sans avoir rempli tous ses barils ...

“Pique la baleine joli baleinier” : la chasse à la baleine

Lorsque l'on approchait des zones de pêche, on chassait les baleines isolées, toujours bonnes à prendre. Mais le Capitaine cherchait surtout à identifier un troupeau de cétacés que l'on appelait gamme (pod en anglais) pour les baleines à fanons et école pour les cachalots.

Quand les vigies signalaient une baleine, souvent par le jet pulvérisé par l'évent, la curieuse narine que la baleine porte sur le dessus de la tête, alors retentissait le cri "elle souffle !" ou "elle blouse !" par corruption du cri anglais "she blows !".

Le navire courait sur son erre avant de mettre en panne, position des voiles qui immobilise le navire en inversant les vergues. Les pirogues (il n'y a pas de "baleinières" à bord d'un baleinier) sont mises à l'eau, chacune avec ses rameurs, toujours les mêmes, un officier du bord à la barre et le harponneur en poue. Seuls l'officier barreur et le harponneur étaient face à la baleine et appréciaient l'approche. L'habitude était d'approcher la baleine par la queue : sa vue, adaptée à l'optique sous-marine, était mauvaise en surface, et son champ visuel est d'autant plus réduit que ses yeux sont fixes et ne peuvent pas pivoter dans les orbites. Approcher la baleine de face serait l'inquiéter et provoquer des mouvements qui ne seraient pas sans risque pour la pirogue et son équipage. D'autre part, la pirogue, légèrement en arrière, ne sera pas culbutée par la baleine qui s'enfuit. Parvenu à bonne distance, c'est-à-dire presque à toucher la baleine, le harponneur se redressait et lançait avec force son harpon. Il visait un point précis à une petite distance derrière l'œil, pour tenter d'atteindre les poumons qui sont dilatés lorsque la baleine est en surface.



Harpons à baleine : (dessins Caroline Florimont)

- 1- harpon classique
- 2- harpon à une seule barbelure
- 3- harpon à tête mobile (la tête repliée au lancer se déplie dans la chair de la baleine)
- 4- lance
- 5- découpoir à gras de baleine
- 6- louchet

Sous le coup de la douleur, la baleine s'enfuyait droit devant elle, en battant violemment de la queue. Sur la pirogue, les rames étaient relevées, et chacun s'accrochait à son banc. La ligne du harpon, soigneusement lovée dans un baquet, filait à toute vitesse, mais elle était freinée par un tour mort près de l'étrave, afin de fatiguer la baleine en entravant sa course folle. Le frottement de la ligne sur son axe de tour mort risquait d'enflammer le bois. Le harponneur rafraîchissait la zone de frottement en la noyant abondamment d'eau de mer puisée avec l'écope.

Parfois, pour échapper à ses poursuivants, la baleine plongeait. On disait alors qu'elle sondait. La ligne était libérée de son tour mort pour éviter que la pirogue ne chavire ou coule, entraînée sous l'eau par la masse de la baleine.



La chasse à la baleine - Gravure du XIXème siècle de Gilles LECENIC

Quand la baleine blessée sonde, elle est en plein effort et n'a pas de grandes réserves d'air. Elle ne peut donc réaliser une véritable fuite sous-marine et, littéralement à bout de souffle, doit assez vite refaire surface à faible distance de l'endroit où elle a disparu sous l'eau.

Quand la baleine refait surface, c'est souvent en surgissant à la verticale, en jaillissant comme pour sauter en l'air : elle brèche. C'est un instant spectaculaire, porteur de très vives émotions, lorsque la masse énorme de la baleine s'élance "en marchant sur sa queue", puis retombe avec un grand fracas en provoquant, dans un jaillissement d'écume, une vague qui pouvait être dangereuse pour l'équilibre de la pirogue. Les matelots craignaient particulièrement ce mouvement car ils pensaient que le cétacé avait l'intention de les écraser de tout son poids pour les entraîner à sa suite dans la mort.

Dès qu'il en avait l'occasion, le harponneur assurait la prise en piquant à nouveau la baleine avec son deuxième harpon. Quand la baleine avait encore suffisamment de puissance, elle reprenait sa fuite en traînant la pirogue. Si la ligne ne s'était pas rompue ou si elle n'était pas arrivée au bout de sa longueur, on la hâlait et la fatigue de la baleine blessée se faisait de plus en plus sentir.

La baleine, épuisée, finissait par s'arrêter et soufflait par son évent. Souvent, une hémorragie interne encombrait l'animal qui soufflait un jet d'eau et de sang mêlés. A la vue de cette pulvérisation sanguinolente, les marins se réjouissaient : la baleine "fleurit", sa fin est proche.



La pêche à la baleine de Louis GARNERAY - Musée de Brest

La pirogue se rapprochait et avait lieu un curieux et périlleux rituel : le harponneur passait à la barre de la pirogue tandis que l'officier prenait sa place en proue pour achever la baleine agonisante. Certains commentateurs avancent que le coup de grâce porté par l'officier serait une prise de possession symbolique de la baleine au nom de la compagnie d'armement. Pour ce coup de grâce, la pirogue se rangeait à toucher la baleine, juste derrière l'oeil et l'officier, à l'aide de la lance, perforait le cœur ce qui provoquait la mort quasi instantanée. La lance diffère du harpon par sa moins grande largeur et par son absence de barbelures. Ce qui permettait, si le coup n'avait pas été correctement ajusté, de retirer le fer de la plaie et de porter un nouveau coup.

“Donn'-moi la pell' pour l'affuter [...] Croche dans le lard mets dans l'cuvier [...] Ecume la graiss', jett' au brasier” :
de la baleine au baril d'huile

Une fois la baleine morte, on fichait sur son dos un fanion à la marque du bord ou de l'armateur, et la prise était remorquée jusqu'au navire où elle était arrimée à son bord. Si des orques s'attaquaient à la baleine morte, le harponneur devait en piquer un avec la lance, et le sang de l'orque blessé ou tué le désignait à ses congénères qui le dévoraient immédiatement et négligeaient, au moins pour un temps, la baleine en cours de dépeçage.

La peau et le lard étaient profondément incisés à l'aide du louchet, la pelle à dépecer, ("blubber spade" pour les baleiniers américains). L'épaisse lanière de peau et de lard étaient crochée à la "machine à dépecer", ensemble de palans frappés à une vergue. La baleine est donc, littéralement, épluchée comme une pomme, pivotant sur elle-même contre la muraille du navire.

La bande de dépeçage, une fois retirée la peau, était découpée en gros cubes de lard. Ces cubes étaient ensuite incisés en feuilles très minces, comme les pages d'un livre, pour former la "bible". La bible était jetée dans la cuve où elle fondait beaucoup plus rapidement qu'un massif cube de lard. La cuve de fonte était posée sur un foyer de brique construit sur le pont du navire. La réserve de combustible était faible, car la baleine "se cuisait elle-même" : après l'allumage du foyer et le démarrage de la fonte du lard, les impuretés étaient écumées dans la cuve et servaient à alimenter le foyer.



Le baleinier John Cockerill du Hâvre, Capitaine Jean RENOUF
Le foyer fume, la machine à dépecer lève le lard d'un cachalot
et une nouvelle prise est remorquée vers le navire
(E.HIERBLOT, Granville, coll. part.)

Lorsque la cuve était pleine et bien écumée, l'huile bouillante était versée sur des filtres métalliques pour retenir toutes les impuretés résiduelles, puis coulée dans les barils. Ceux-ci, une fois refroidis, étaient solidement arrimés dans la cale en veillant à les répartir pour ne pas déséquilibrer le navire.

Les langues et les foies étaient fondus à part, sur un foyer séparé, l'écuelle de misaine. En effet ces abats donnaient une huile très fine et de plus grande valeur.

Dès la première prise, l'équipage était nourri de viande fraîche souvent grillée, ou frite dans les grasses impuretés du lard. Ce menu de chasseurs, dont les baleiniers se vantaient en agrémentant leur récit de détails sanglants et épicés, provoquait le dégoût des marins longs-courriers astreints au lard rance et rationné, et aux haricots secs et pommes de terre bouillies.

“Au Cap Horn, il ne f’ra pas chaud...à fair’ la chass’ au cachalot » : Jean Renouf, Capitaine baleinier

Vous avez été officier à trois reprises sur le baleinier *L’Etoile Polaire* de Granville jusque dans l’Océan Glacial Arctique.

Vous avez rejoint l’armement WINSLOW, au Havre, et êtes devenu Capitaine du baleinier *Le Courrier des Indes*. En 1834, l’officier de santé du *Courrier des Indes* a rapporté qu’il a été témoin de la succion des petits de la baleine, et que c’est bien un véritable lait qu’ils tètent (*Annales Maritimes et Coloniales publiées de 1816 à 1847 [...]*, Paris, 1848, p.486). Cette preuve classant définitivement les cétacés parmi les mammifères a jeté le trouble dans le monde médical et scientifique de l’époque. Jules Verne s’en est emparé dans ses “20.000 lieues sous les mers” et fait traire une baleine morte par les sous-mariniens du Nautilus.

Après une belle campagne d’à peine six mois sur les zones de pêche, avant d’affronter les rigueurs du Cap Horn sur le chemin du retour, vous fîtes escale au Chili, dans la Baie de Concepcion, en mai 1838. Vous y avez rencontré J. DUMONT D’URVILLE, parti à la recherche de l’expédition de LA PÉROUSE, et qui relate votre entrevue. Il évoque vos propos sur la navigation et la pêche dans l’Arctique, et précise notamment que votre navire, *Le Colon*, “est parti du Havre en [août] 1837 et a fait 800 barils d’huile. RENOUF est satisfait de son équipage mais pas de ses officiers” (*Voyage au Pôle Sud et dans l’Océanie sur les corvettes L’Astrolabe et La Zélée exécuté sur l’Ordre du Roi dans les années 1837-1838-1839-1840 – Histoire du voyage*, t.3, Paris 1846 t3, pp. 68-70).



**Le baleinier Panurge du Havre, Capitaine Jean RENOUF
(Granville, coll.part .)**

Vous eûtes sous vos ordres d’autres baleiniers de l’armement WINSLOW, dont le Panurge.



Portrait de Henri Duroselle(coll.part) et pavillon de l'armement Duroselle

Puis vous passâtes à l'armement DUROSELLE & Compagnie, du Hâvre. Cet armement baleinier n'avait pas autant de navires que Jeremiah WINSLOW , mais Henri Duroselle s'attachait des Capitaines jeunes et expérimentés, et qui avaient conduit des campagnes de pêche particulièrement fructueuses. Les équipages étaient plus dynamiques que dans d'autres armements et n'hésitaient pas à s'attaquer aux cachalots (*Physeter macrocephalus*), de forte rentabilité mais de mauvaise réputation, que les baleiniers français avaient tendance à éviter, préférant se limiter à la baleine franche (*Eubalaena glacialis*) et à la jubarte (*Megaptera novaeangliae*) moins rentable mais plus faciles à piquer et à amener. Cet armateur, qui a remporté de jolis succès, vous confia le commandement du *John Cockerill*.

Ce fleuron de l'armement baleinier français, construit en 1842, doit son nom à un ami récemment disparu de l'armateur Jeremiah WINSLOW. D'origine galloise, John COCKERILL (1790-1840) avait émigré en Belgique encore enfant, puis avait fait fortune en perfectionnant la technique de fabrication de l'acier au coke. Il avait ensuite industrialisé les filatures grâce aux machines à vapeur.

Le navire qui portait son nom était un beau trois-mâts à phares carrés. Son beaupré portait foc, clinfoc et trinquette, et une brigantine à flèche gréait sa misaine.

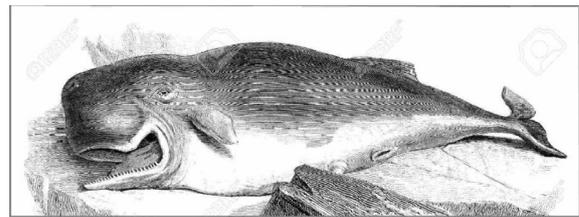
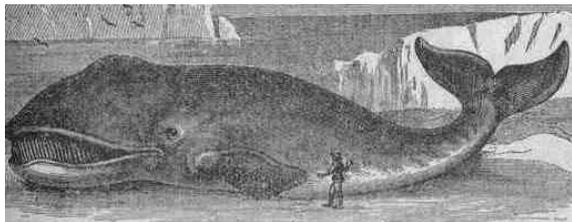
En guise de figure de proue, contrairement à l'usage, le *John Cockerill* portait une simple volute peinte en blanc. Comme sur tous les baleiniers, les sabords et faux sabords, ainsi que leur litre, étaient peints en noir. Ce qui fait que, de nos jours, nombre de tableaux et gravures représentant des baleiniers sont souvent confondus avec des représentations de frégates et corvettes de la Marine de Guerre ... en faisant fi des proportions de structure et des différences de gréement. Le tableau représentant le *John Cockerill* est directement inspiré du navire figuré dans l'angle supérieur droit de la "Pêche à la baleine" dû au talent de Louis GARNERAY et conservé au musée de Brest.

Votre première campagne sur le *John Cockerill* eu lieu peut-être après qu'il ait été armé à la baleine, et se déroula dans le Pacifique entre 1843 et 1844. En onze mois vous aviez rempli tous vos barils d'huile, et la navigation s'était déroulée sans incident notable. Le *John Cockerill* s'était avéré être un bon marcheur et vous aviez votre équipage bien en main.

"Dix rameurs, le barreur et le harpon devant, souffle, souffle, cachalot" : la seconde campagne du John Cockerill

La chasse aux cétacés, sur de fragiles pirogues, était fort dangereuse, même sans la malignité que l'on prêtait aux baleines tueuses. Il fallait faire preuve de beaucoup de courage pour affronter, dans des conditions aussi précaires que périlleuses, ces géants des mers.

Point de Kraken, de calmar géants ou de bateaux fantômes dans la mythologie des baleiniers. Mais on y trouve nombre de baleines monstrueuses, surdimensionnées, capables de terribles exploits. Ces baleines sont remarquablement intelligentes et sont, essentiellement, des baleines tueuses. Les cachalots sont, dans ces récits, particulièrement redoutables, broyant hommes et embarcations avec leur mâchoire aux dents acérées.



Baleine et cachalot sur des gravures du 19^e siècle :
La baleine est un cétacé à fanons (mysticète),
Le cachalot est un cétacé à dents (odontocète).

Vos hommes d'équipage ont été fortement marqués par la tragédie du *John Cockerill*, et le cachalot albinos qui avait brutalement arrêté votre route, prit pour eux une taille gigantesque. Ce récit dramatique a rapidement couru d'île en île et de port en port dans tout le Pacifique. Hermann MELVILLE, qui fut matelot baleinier dans ces eaux, s'est inspiré de votre malheureuse aventure dans son œuvre tout à la fois maritime et métaphysique *Moby Dick the Whale* paru à Londres et à New-York en 1851... mais qui dut attendre plusieurs décennies pour devenir un succès de librairie.

Cette campagne de pêche avait pourtant fort bien commencé. Ayant pris la mer au Havre au tout début de l'année 1845, le *John Cockerill* suivit les côtes portugaises et africaines puis, prenant les alizés, il doubla le Cap Vert dont le volcan le plus occidental, sur l'île de Fogo, n'est qu'à 500 milles du Brésil. Ayant ainsi évité le Pot-au-Noir équatorial, si pénible, vous fûtes porté par les courants jusqu'à la Terre de Feu. Passé dans le Pacifique, vous avez remonté la côte chilienne jusqu'à Valparaiso.

Après une brève escale, vous avez choisi de recouper les voies de migration des baleines par le nord, plutôt que de vous diriger droit vers les mers australes sans savoir précisément sur quelles zones se trouvaient les gammes. Comme vous l'aviez espéré, vous avez rencontré , à 150 nautiques au sud des Îles Hawaï, deux baleines qui furent prises et mises en barils. Elles vous indiquaient la route suivie cette année-là par la migration des baleines. Vous avez alors fait route au sud-sud-ouest pour rejoindre les gammes.

Votre livre de bord s'arrête le 13 mars 1845 au matin. Il est ensuite de la main de votre frère et Capitaine en Second, Jacques RENOUF, après sa prise de commandement.

Ce jour là, une troisième baleine fut aperçue, suivant la même route que les deux premières. Après que le *John Cockerill* s'en fût approché, cette baleine fut identifiée par son souffle caractéristique, en biais, penché sur l'avant et détourné sur la gauche, comme un cachalot, mais d'une couleur peu ordinaire : ce cachalot était blanc, rare cas d'albinie. Une fois le navire en panne, les pirogues furent mises à l'eau et, comme vous en aviez l'habitude, vous vous plaçâtes à la barre de l'une d'elles.

Le cachalot fut piqué par deux harponneurs, dont celui de votre pirogue. Remorquant dans sa fuite les deux embarcations, le cachalot se fatigua rapidement et la poursuite s'acheva par l'approche des deux pirogues. L'affaire avait été rondement menée. Echangeant votre place avec le harponneur, vous avez saisi la lance et vous apprêtiez à achever votre prise.



La chasse à la baleine de Louis GARNERAY - Musée de Brest.

A ce moment, le cachalot eut un sursaut et, par un soudain mouvement, il fouetta votre pirogue d'un formidable coup de queue. L'embarcation retournée, dont l'avant était fracassé, flottait encore et vos hommes s'y agrippèrent. La seconde pirogue les secourut et repêcha le cadavre d'un matelot, tué par l'impact. Un autre matelot avait coulé. Vous-même, grièvement blessé, aviez réussi à vous cramponner à un débris flottant

Le cachalot mort fut amené et dépecé, mais la joie sauvage de la chasse avait disparu sur le navire endeuillé. Vous aviez les reins brisés et aviez perdu l'usage de vos jambes. Comme le sang continuait à sourdre à travers vos multiples plaies, vous ordonnâtes d'arrimer solidement un baril sur le pont, au bas de la dunette.

Baril dans lequel vous fûtes introduit plus qu'à mi-corps, calé par un mélange de sciure et de son jusqu'à raz bord du baril. L'hémorragie, sans être contenue, était étanchée par ces fins copeaux qui faisaient éponge. Vous vous saviez certainement perdu car, après avoir donné vos ordres, encore parfaitement lucide, vous avez transmis le commandement à votre Second. Avant le soir, une forte fièvre vous a saisi.

Vous mourûtes cinq jours plus tard, et tout l'équipage, après avoir mis en panne, suivit la brève cérémonie d'immersion. Et, le corps cousu dans un drap, vous reçûtes la sépulture des marins.

Au lieu de rejoindre le gros de la migration des baleines, votre frère, désormais Capitaine du *John Cockerill*, n'osa pas affronter les approches de l'Océan Glacial. Il croisa à peine plus au sud de sa position initiale et, doublant l'équateur, ne rencontra que des baleines isolées. La situation à bord du *John Cockerill* était assez lamentable. Cette pêche erratique et aléatoire, trop longue, a obligé le navire à chercher des ports afin de se ravitailler. La caisse du bord, mal gérée et grevée par ces achats, ne pouvait même plus effectuer la distribution de leur écot (prime d'escale) aux hommes qui descendaient à terre. Le *John Cockerill* voyait, à chaque relâche, une partie de son équipage désertir, à la recherche d'un autre embarquement. Quant aux recrues de remplacement, engagées à la hâte et au tout venant, on ne pouvait guère les fidéliser.

Le récit de votre mort s'est ainsi rapidement propagé et est parvenu en France bien avant le retour de votre navire auquel s'attachait maintenant une rumeur de malédiction. La mort du harponneur de votre pirogue, plusieurs mois après le drame, renforça cette réputation de navire maudit. Un navire maudit voué aux hasards de l'errance sur le grand océan.

Après plus d'un an d'une campagne de pêche aussi hésitante que calamiteuse, le *John Cockerill* fit voile vers Tahiti pour un ultime ravitaillement avant de faire route vers la France. Le navire y toucha terre le 18 décembre 1846, le lendemain de l'ultime bataille dont l'équipage et son Capitaine ignoraient tout.



Chant tahitien” : “ Moanaherenui moea’ahu”
(le rêve paisible de l’océan d’un grand amour) :
la guerre au Paradis, ou l’agonie du Royaume de Tahiti

Lorsque le *John Cockerill*, commandé par Jacques RENOUF, relâcha à Tahiti, dans le port de Papeete, le sanglant conflit qui déchirait l’Archipel de la Société venait tout juste de s’achever, sans pour autant que tout le territoire soit “pacifié et sécurisé” après une guerre entre Tahitiens et Français qui durait depuis 1843.



Pomaré IV, Reine de Tahiti, par Charles GIRAUD

Amata (1813-1877), la “reine aux beaux yeux”, n’a que 13 ans lorsqu’elle devient Reine de Tahiti sous le nom de POMARE IV, succédant à son demi-frère le roi-enfant POMARE III (1820-1827) mort à l’âge de 8 ans. Leur grand-père TARAOI VAHINARAATO A (c.1738-1803) fondateur de la dynastie, avait unifié les Îles-du-Vent (Tahiti, Moorea, Tetiaroa et Mehetia) et les Iles Tuamotu avec l’aide des mutins du *Bounty* de 1788 à 1790. Deux ans plus tard, il prit le nom de POMARE 1^{ER}, “qui tousse la nuit” pour honorer sa fille morte de la tuberculose importée à cette époque par les Européens et qui ravageait les îles du Pacifique. En dehors des Iles-du-Vent du Royaume de Tahiti, le reste de l’Archipel de la Société, les Iles-sous-le-Vent, était dirigé par trois souverains : le Roi TAPOA II (Bora Bora, Tupai, Motu One, Maupiti, Maupihaa, et Manuhae), la Reine TERITARIA II (Huahine et Maiao) et le Roi TAMATOA IV (Rahiatea et Taha’a).

Depuis la mort de POMARE II en 1820, les missionnaires protestants de la Société des Missions de Londres détiennent l’essentiel du pouvoir, et l’homme fort de l’Archipel est le pasteur George PRITCHARD, également Consul du Royaume-Uni, arrivé dans les îles en 1839. L’année suivante, en 1840, les missionnaires protestants britanniques font expulser deux missionnaires catholiques français, ce qui donne prétexte à une intervention énergique du Contre-Amiral Abel DUPETIT-THOUARS, commandant la Marine française du Pacifique : un traité de protectorat est imposé à la Reine et aux chefs tahitiens.

Devant l'agitation du Consul PRITCHARD, DUPETIT-THOUARS dépose la Reine POMARE IV qui part se réfugier à Raithéa sur un navire de guerre anglais. PRITCHARD est emprisonné puis déporté par l'Amiral français qui annexe le Royaume de Tahiti à la France et nomme Armand-Joseph BRUAT Administrateur Colonial. D'où un incident diplomatique majeur entre la France et le Royaume-Uni qui sont à la veille d'entrer en guerre. DUPETIT-THOUARS est rappelé en France (où il est promu Vice-Amiral), le Roi Louis-Philippe présente des excuses et dédommage largement PRITCHARD ... qui est rappelé en Angleterre, et le *Foreign Office* s'astreint à "une vigilante neutralité". En effet, l'appui de la France -et de son Plénipotentiaire à Istanbul le Granvillais Gaud-Aimable HUGON- est brusquement devenu indispensable pour contrer les visées russes sur les Détroits.

Pendant ce temps, les Tahitiens se soulèvent en 1843 contre les Français et les chefs qui leur sont favorables. L'armée tahitienne du chef FANAHE est défaite à la bataille de Mahaena (17 avril 1844) par le corps expéditionnaire français. Une longue guerre d'escarmouches et d'embuscades, ponctuée par quelques batailles dont celle de Maeva , est menée par ULAMI et MAI'O qui s'opposent à la conquête de l'île par les Français et les Tahitiens ralliés PARAITA, TATI et ILOTI. Dans le même temps, la flotte française se lance à la conquête des trois royaumes des Iles-sous-le-Vent.

Les Anglais, bien que farouchement hostiles à l'installation des Français en Polynésie, ne voulurent pas s'engager militairement et se contentèrent d'intervenir sur le plan diplomatique malgré les appels de la Reine Pomaré. La guerre fut très violente et meurtrière. Le corps expéditionnaire français subit de lourdes pertes avant de battre définitivement les Tahitiens le 17 décembre 1846 lors de la prise du Fort de Fautaua.

La Reine POMARE se soumet et rentre à Papeete où le Gouverneur Armand-Joseph BRUAT lui fait signer un traité de protectorat après une courte négociation de cessation d'hostilités qui se tient à Papeete. Mais la fin du conflit est conclue par la Convention de Jarnac signée à Londres le 17 juin 1847 par Lord PALMERSTON pour le Royaume-Uni et le Comte de JARNAC pour le Royaume de France : les Îles-du-Vent restaient sous protectorat français, et l'indépendance des Royaumes des Iles-sous-le-Vent est confirmée. En fait, l'ensemble de l'Archipel de la Société est sous "influence française exclusive". La Reine POMARE IV resta la souveraine de son Royaume, sous l'autorité d'un Résident Général français qui détenait, de fait, tous les pouvoirs.

Quarante ans plus tard, devant la menace d'ingérence allemande dans les Iles-sous-le-Vent, la Convention fut abrogée en 1887 ... ce qui provoqua une révolte des Polynésiens. Cette nouvelle guerre dura dix ans et déboucha sur l'annexion de tout l'Archipel qui devint en 1898 le Territoire de Polynésie Française.

"We are sailing home again 'cross the sea" : de Tahiti à Paris, ou la mission diplomatique du John Cockerill

Le *John Cockerill* fut le premier navire français à faire escale à Tahiti alors qu'avaient lieu les négociations du Traité de Papeete mettant fin à la guerre et cédant à la France la souveraineté sur les Iles-au-Vent.

Sur l'injonction du Gouverneur BRUAT, votre frère prolongea l'escale du *John Cockerill* jusqu'à la signature du traité. Ce précieux document a donc été confié au Capitaine Jacques RENOUF pour qu'il le remette au gouvernement français dès son arrivée au Hâvre.

Avant de reprendre la mer, le Capitaine Jacques RENOUF avait satisfait à ses obligations administratives auprès du Consul de France à Tahiti : enregistrement des décès survenus en mer, signalement des escales en pays étranger, déclaration du nombre des baleines piquées, des baleines tuées, des barils d'huile et des paquets de fanons.. Mais l'audition des officiers du bord et de l'équipage a révélé des "erreurs" et omissions qui obligèrent l'autorité consulaire à rectifier les déclarations fautives du Capitaine. Par exemple, après avoir déclaré n'avoir rien vendu de sa cargaison, il reconnut en avoir vendu une partie pour l'achat de vivres frais, mais sans en préciser le lieu d'escale et sans produire de pièces justificatives (Nantes, Archives du Ministère des Affaires Etrangères, Documents consulaires, Tahiti).

Le *John Cockerill* reprit donc la mer le 7 février 1847 pour, après avoir doublé le Cap Horn et traversé l'Atlantique, toucher enfin Le Hâvre où il arriva le 19 mai 1847. Le lendemain, votre frère, porteur du traité de Papeete, prit le train à destination de Paris pour remettre le document original au Gouvernement français (*Le Moniteur* du 19 mai 1847).

Mais quelquefois les bateaux s'en vont si loin que le flot les entraîne" : les destins divergents de Jacques et Pierre Renouf

Compte tenu du médiocre résultat de la piteuse campagne d'un piètre Capitaine, DUROSELLE et ses associés ne réengagèrent pas votre jeune frère. La solidarité de la fratrie a de nouveau joué en faveur du benjamin des frères Renouf, malgré l'évidence de ses déficiences. Il servit alors, toujours comme Capitaine en Second sous les ordres de votre frère aîné, Pierre Renouf, Capitaine du trois-mâts marchand Colbert allant du Hâvre à Anvers, puis New-York, Calcutta et retour au Hâvre. Le livre de bord du Colbert fait état de fortes tensions entre le Second et l'équipage. Au départ de New-York, le Colbert avait déhâlé et prenait déjà le vent lorsque le Maître d'Equipage sauta par-dessus bord pour regagner le rivage à la nage. Le moment avait été bien calculé car le navire ne pouvait plus que continuer sa route. Qu'un officier marinier d'expérience déserte ainsi, abandonnant même son coffre, en dit long sur le climat délétère qui régnait sur le Colbert. A l'escale de Calcutta, le Capitaine Pierre Renouf eut une forte discussion avec le Consul de France, ce qui lui valut un blâme de la part du Ministre des Affaires Etrangères. On ne sait quelle fut le sujet de cette algarade, mais je soupçonne que votre frère Jacques en fut la cause. A cette même escale de Calcutta, il ne regagna pas son bord avant le départ du Colbert. Après cette désertion l'on n'eut plus la moindre nouvelle de lui et la famille le tint pour mort.

En 1867 cependant, juste avant de se retirer définitivement à terre, Pierre RENOUF exerça un dernier commandement sur un navire à destination de Brest où cette unité fut désarmée. Pour cette brève et ultime navigation, Pierre RENOUF avait pris à son bord son frère Jacques.

En 1880, l'Inscription Maritime signale Jacques RENOUF comme étant vivant et marié avec une dame GUISLIN. Jacques RENOUF, tour à tour matelot à la grande pêche, matelot au long-cours et pêcheur sur la côte de l'Atlantique, n'était plus vivant en 1892 lors du premier accord sur la succession de Félicité RENOUF, veuve et seule héritière proche de Pierre RENOUF.

Pierre RENOUF, en 1862, se retira dans la maison familiale de Granville où, en compagnie de son épouse Félicité TOTAIN, il vécut des jours paisibles. Ayant repris les affaires d'armement de la famille, notamment la goélette *L'Indien*, il reprend parfois son poste de Capitaine pour de courtes navigations, puis se retire définitivement en 1867.

Il aimait à faire monter son fauteuil d'osier sur le toit en terrasson de sa maison et, de là, suivre à la lunette le mouvement des navires dans la baie. La partie plane du toit était ceinturé par une balustrade de fer forgé, la lice, à la façon du *widow-deck* des maisons des armateurs baleiniers américains. La balustrade a disparu pendant l'occupation allemande de la Deuxième Guerre Mondiale. Au carrefour de la rue Saint-Paul et de la rue Victor Hugo, à deux pas de la maison Renouf, le dernier *widow-deck* de Granville, à balustrade de bois peint, a été détruit il y a fort peu de temps.



**Le meuble de timonerie de Pierre RENOUF
(Granville, coll. part.)**

Ce vieux marin n'avait pu se défaire de ses habitudes fort spartiates. Sa chambre, sans poêle ni cheminée, était la plus petite de toute la maison et son unique fenêtre à double vitrage est, dans l'angle saillant le plus exposé au vent de noroît. Cette chambre était précédée d'une antichambre où dormait un ancien matelot promu valet de chambre. Le mobilier qui la remplissait entièrement était celui, en merisier massif, de sa cabine de Capitaine : un lit-bateau, un petit placard surmonté d'une lourde étagère, le grand meuble de timonerie dans lequel étaient rangés cartes et pavillons,

et une grande table repliable sur laquelle était posé un bureau-écrivain portatif à rouleau en loupe d'orme, renforcé de coins et ferrures en laiton.

Deux coffres de marin, en lattes de bois recouvertes de toile cirée, servaient à serrer ses vêtements. Seul le petit canon d'alarme en cuivre jaune manque à l'appel, disparu pendant le Second Conflit Mondial. Ce mobilier succinct et très fonctionnel, dans un local de petites dimensions, ne devait sans doute pas beaucoup différer du vôtre.

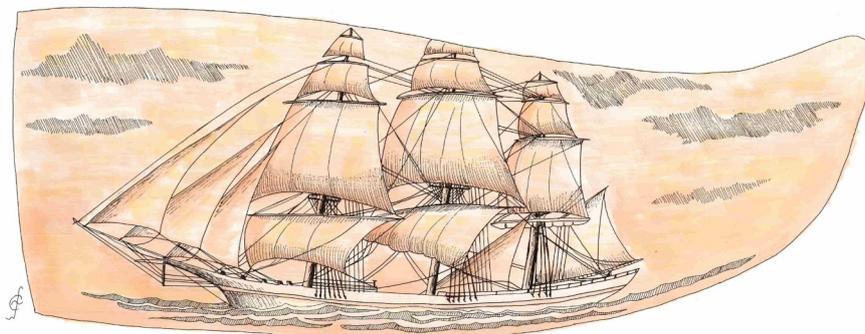
Avant même de "poser son sac" dans sa retraite granvillaise, Pierre RENOUF avait voisiné avec l'Amiral HUGON dont la maison est à deux jets de pierre, et tenait une correspondance abondante avec d'autres gens de mer, mais aussi avec Louis-René de CHATEAUBRIANT qui l'honorait de son amitié. Le tombeau du cimetière Saint-Paul de Granville où reposent votre frère aîné, mort en 1874, et son épouse, est la réplique de celui du grand homme dans la Baie de Saint-Malo.

Le vieux logis était alors, à l'instar d'autres demeures granvillaises, "la Maison du Capitaine" avant de devenir, un siècle plus tard "la Maison du Colonel"

Mais ceci est une autre histoire ...

**'Mein Herz gleicht ganz der Meere,
Hatt' Sturm und Ebb' und Fluht,
Und manche schöne Perle
In seiner Tiefe ruht'**

**Mon coeur est tout semblable à la mer
Il a eu la tempête, le flux et le reflux,
Et plus d'une belle perle
Repose dans ses profondeurs**



Dent de cachalot gravée d'un baleinier trois mâts - Dessin Caroline Florimont

Je me souviens encore de l'émoi que je ressentais enfant lorsque, malgré les interdits, je me glissais dans cette pièce aux volets clos, encombrée de caisses et de malles. Je ne savais pas que votre portrait était là, dans l'ombre, et je me tournais vers le *John Cockerill* qui trônait au dessus de la porte. Je pénétrais à ce point le tableau que je voyais les hommes se mouvoir, et le faible mouvement des voiles en panne qui faseyaient mollement. J'entendais distinctement le cri des goélands et le léger clapot battant la muraille de la coque. J'étais enivré, chaviré, par l'odeur de sel et de goudron, et surtout par les lourds remugles de la fumée grasse montant du lard qui fondait. Ces senteurs oubliées qui roulent au loin sur la mer ... Ces bruits effacés, emportés par le vent... Tout ceci résonne toujours en moi comme un écho étouffé de souvenirs perdus qui s'entrelacent aux miens...

Le récit de votre fin tragique, que mon âme d'enfant avait si souvent entendu avec effroi, pouvait-il me détourner de la mer ? Vous savez bien que ce ne fut pas le cas, et j'eus le sentiment étrange de presque vous frôler lorsque je suis monté à bord du navire sur lequel je servis pour la première fois.

Et c'est pourquoi j'écris ces lignes en votre mémoire, mon oncle, avec respect et émotion.

“Mais, ô mon cœur, entends le chant des matelots” ...



Dauphin sur une fresque du palais de Cnossos en Crète (photo H.Zell)

Un grand merci à **Patrick COUREAU**, notamment pour ses photos et ses recherches amicalement partagées. Je lui dois, entre autres, la résolution d'une confusion du biographe de DUMONT D'URVILLE sur la relation de sa rencontre avec Jean RENOUF : cette rencontre a eu lieu dans la Baie de Concepción et non dans la Baie voisine de Valparaiso et, cette année-là, Jean RENOUF commandait le *Colon* et non le *Courrier des Indes* arrivé à Concepción deux jours plus tard sous le commandement d'un autre Capitaine baleinier de Granville. L'ouvrage qu'il prépare sur les baleiniers granvillais fera date.

Un grand merci, aussi, à **Caroline FLORIMONT** du Département des Antiquités Orientales du Musée du Louvre, pour ses recherches iconographiques et les planches qu'elle exécute avec toute la rigueur qu'exige le dessin archéologique. Elle assure également l'indispensable et attentive relecture de mes "Ephémérides". J-C.P]