

Naufragés et naufrageurs

Mon nom est Brian D. Silver. De mon ancêtre Long John Silver j'ai hérité une soif tenace pour le rhum des petites Antilles, un caractère irascible et la plus profonde indifférence mêlée de mépris à l'égard des lois et des règlementations qui régissent cette vallée de larmes, royaume d'injustice et de misère où il fait si bon vivre. Mes pérégrinations m'avaient mené à Tréboul depuis la Nouvelle-Angleterre où ma famille s'était établie dans un strict anonymat afin de laisser dans l'oubli les exploits de notre aïeul. Alors que j'étais encore en Amérique du Nord des navigateurs de mes amis m'avaient rapporté que le Service Royal de la Douane, dirigé par Messire l'Adorée armait à la course afin de désorganiser la contrebande des peaux entre l'Ilot connu sous le nom de Coulinet et le continent.

Cet ilot rocheux situé à quelques encablures du rivage est séparé de la grève par un passage fort dangereux où de puissants courants de marée charrient quotidiennement des troncs d'arbres arrachés aux vastes forêts qui bordent les côtes septentrionales en rendant la navigation fort difficile. Chacun se souvient de l'épisode tragique qui faillit causer la perte de la frégate Karamazov lors de la visite de l'escadre de Pierre le Grand. L'histoire de cette terre se noie dans la nuit des temps. Il faut savoir qu'au cours du VII^{ème} siècle, un moine irlandais du nom de Pol O'Pollop avait entrepris d'évangéliser les lapins de l'île d'Hibernie puis de l'Armorique où il est connu pour cette raison sous le nom de Saint Kouled (ou Coulitz). Saint Kouled se plaisait à provoquer le malin. Selon la légende, après avoir recommandé son âme au Seigneur, il embarqua à bord d'un coracle de mer dont l'armature était recouverte de peaux de lapin afin d'effectuer la périlleuse traversée qui le mena sur nos côtes. Avec lui, il avait emporté un couple de ces animaux fort prolifiques.

Il débarqua sur l'ilot qui lui doit son nom et y fonda un oratoire dont il ne subsiste que quelques pierres. Aussitôt débarqué, il confia à ses disciples à longue oreilles le soin de répandre la foi sur cette terre hostile. Ces braves garennes qui avaient reçu une éducation religieuse fort stricte n'eurent de cesse de se multiplier dès lors qu'ils eurent reçu de Saint Kouled les sacrements nécessaires. L'ilot doit son nom à la descendance de ces mammifères. Cette malheureuse terre est en permanence victime de la présence de ses habitants à quatre pattes, lesquels n'eurent cure de dévorer la moindre pousse avant même qu'elle ait germé. Les naturels de l'île ont un régime alimentaire uniquement carnivore que j'oserai qualifier de lapinophage pour le désigner avec précision. En raison de la nature des aliments qu'ils ingèrent ces malheureux sont condamnés à rester sur leur caillou. Seuls quelques aventuriers se risquent à traverser le minuscule bras de mer séparant l'ilot du continent afin d'y échanger les peaux de ces rongeurs contre des carottes de tabac et des dames-jeannes d'eau-de-vie. Ils utilisent pour cela de minuscules canots d'une longueur de douze pieds formidablement rapides qui échappent le plus souvent à la surveillance des gardes côte. Ce trafic ayant été prohibé par un édit royal portant la signature de Colbert, une compagnie du Service Royal de la Douane a été affectée au port de Tréboul afin de démanteler ce trafic préjudiciable au commerce maritime.

En un bel après midi d'août, alors que je sirotais une double pinte de rhum dans l'un des estaminets des quais, un gamin espiègle, à peine âgé de neuf ans, qui servait comme mousse à bord de l'un des bricks baleiniers mouillés sur rade, vint me prévenir que Messire l'Adorée tenait à faire affaire avec moi pour une

opération dirigée contre les contrebandiers de Coulinet. Je rédigeai un billet à la hâte, fixant rendez-vous dans la soirée à l'auberge de la Pointe du Harpon, un établissement fort bien tenu où l'on peut faire ripaille de nourritures roboratives préparées par l'aubergiste, il servait ainsi de délicieuses tourtes aux rognons de cachalot. Messire l'Adorée est un fervent admirateur de Monsieur le Marquis de la Fayette avec lequel il partage des conceptions émancipatrices quant aux colonies Varmésiennes des provinces du Cap. En sa qualité de sénéchal, il dirige d'une main de fer l'escadre chargée de la répression de la contrebande. Il m'expliqua qu'il désirait s'adjoindre les services de quelques navires armés à la course et me pria de recourir à la presse pour en constituer les équipages. Cette proposition était fort intéressante en ces temps de vaches maigres, aussi acceptai-je l'offre avec grand plaisir et nous convînmes de nous retrouver dès le lendemain afin de

prendre possession des lettres de marque nous autorisant donner la chasse aux embarcations des contrebandiers.

Le lendemain, c'était un vendredi nous nous rendîmes dans les bureaux de Messire l'Adorée où nous apprîmes que des manœuvres auraient lieu l'après midi. Nous armâmes à la hâte le sloup Lilou et le cotre Tammig Coat et appareillâmes par un fort coup de vent de surôit. La flottille était constituée de quinze frégates, de deux avisos rapides, de nos deux bateaux corsaires ainsi que de six canots de douze pieds répliques des barques de Coulinet, jouant le rôle de contrebandiers ; ces derniers ne purent sortir ce jour là en raison de la tempête. Nous avons pris soin de prendre un ris dans notre grand voile et grand bien nous en fit. Nous élogeâmes le vaisseau de ligne Kerné chargé de diriger les manœuvres tant par signaux optiques que par signaux sonores. Il nous donna l'ordre de nous rendre dans les eaux de Coulinet afin d'y effectuer une reconnaissance. La mer hachée et le vent soufflant en bourrasque rendaient notre Lilou difficile à manœuvrer. Et c'était sans compter la perfidie des insulaires qui protégeaient leurs côtes par un réseau de mines dérivantes particulièrement dangereuses. Ces dernières sont constituées de peaux de garenne, elles provoquent inmanquablement la perte des vaisseaux qui ont le malheur de s'en approcher. Notre capitaine, Rémi de Diriat, conscient de ce danger avait ordonné une veille attentive, hélas malgré ces précautions nous ne pûmes éviter l'une d'entre elles qui immobilisa notre appareil à gouverner. Dans une rafale Lilou se coucha sur l'eau, la situation était désespérée car nous embarquions de fortes quantités d'eau. Nous eûmes la présence d'esprit d'affaler en catastrophe alors que notre bosco s'affairait aux pompes. Nous eûmes la chance d'apercevoir une flûte du Service Royal de la Douanes qui croisait dans les parages. Nous hissâmes à la hâte un pavillon de détresse et fîmes donner notre caronade pour attirer son attention. Nous vîmes la flûte changer de route et venir sur nous. A bord de Lilou, l'espoir de sauver notre sloup reprenait. Les braves marins de la flûte n'écoutant que leur courage vinrent nous porter assistance. Par miracle la mine dérivante s'était dégagée de notre safran facilitant ainsi les opérations de sauvetage. La flûte nous remorqua au port de Tréboul où nous constatâmes que le sloup n'avait subi aucune avarie. C'est ainsi que nous fûmes victimes des naufrageurs. Nous remercions Sainte Anne et la providence divine de nous avoir évité un trépas inéluctable.

Le lendemain le vent ne cessa de souffler en furie et l'état de la mer était tel qu'il nous interdisait toute tentative de sortie. Les guetteurs disposés sur le rivage ne signalèrent aucune activité suspecte dans la passe de Coulinet au cours de la journée. Le soir venu nous ripaillâmes de moules et de saucisses au cours du festin donné dans les casernements de la Société Royale de la Douane.

Le dimanche, la tempête s'était enfin calmée. A notre réveil nous eûmes la joie d'observer la mer du rivage. Seules quelques rides se formaient çà et là au gré des faibles risées. Nous appareillâmes sous un soleil radieux. Par précaution, nous n'avions pas envoyé notre flèche car nous craignions que le vent ne forcisse avec le flot. Tammig Coat filait toutes voiles dehors devant nous. Il était commandé par un ancien capitaine de la Compagnie des Indes Orientales qui avait passé sa vie à sillonner l'océan transportant en pontée d'énormes ballots venus d'Extrême-Orient. Au cours de ses navigations, il avait dû affronter les pirates malais du détroit de la Sonde et s'en était toujours sorti à son avantage, il en avait acquis une expérience de la course qu'il souhaitait aujourd'hui vivre en tant que chasseur et non plus comme proie.

Sur Lilou nous devons comparer notre vitesse à toutes les allures à celle des canots de douze pieds. Nous nous rendîmes vite compte que nous perdions quelque soit l'aire de vent ; notre capitaine ordonna d'envoyer le flèche, une manœuvre difficile que nous exécutâmes avec célérité. Nous gagnâmes quelques nœuds. C'était encore insuffisant au yeux de Rémi de Diriat. Nous cherchions en permanence à améliorer le réglage des voiles, mais cela ne suffisait pas. Il nous apostrophait, nous menaçait des fers ou de la cale humide, s'esclaffait « Je suis le seul maître à bord ! », mais rien n'y faisait et ce n'est qu'au portant que l'on nous vit à notre avantage. Notre capitaine, rassuré, ordonna que l'on fit circuler le punch et chacun de nous eu droit à une double ration.

La journée ne se passa pas sans périls, nous apprîmes que deux frégates s'étaient abordées causant la

perte du grand mat de l'une d'elle. Puis nous assistâmes à un incident dont les conséquences auraient pu devenir tragiques. Le commandant de Tammig Coat s'étant décidé à former son équipage aux manœuvres d'abordage d'une prise voulu simuler cette action. Il fondit sur l'un des canot de douze pieds qui se trouvait près du navire de ligne Kerné, et pour plus de vraisemblance omit de prévenir les marins du canot. Ces hommes furent violement projetés à la mer lorsque l'immense bout-dehors du cotre s'engagea dans le gréement courant du frêle esquif. Les malheureux nageaient désespérément, qui s'accrochant à un espar flottant sur l'eau, qui s'agrippant à une planche. Ils risquaient à tout moment de se trouver coincés entre le cotre et la muraille du vaisseau. Le canot, rempli d'eau dérivait lentement sous le vent. Les chaloupes du Kerné dépêchées à force d'avirons réussirent à sauver les hommes et le canot. Il n'y avait à déplorer que la perte du pavillon de pomme de mat du canot.

Revenu au port de Tréboul, Messire l'Adorée nous convia à la cérémonie célébrant la fin des manœuvres au cours de laquelle il nous régala de cruchons de bière et de vin de Loire. Nous reçûmes une caisse de vin ainsi que des tricots de peau pour avoir contribué au succès de l'exercice.