

# Un Corsaire Basque

## Sous LOUIS XIV

---

D'APRÈS DES DOCUMENTS INÉDITS

---

Il est vraiment surprenant que les brillants corsaires qui combattirent et luttèrent contre les ennemis de la France à toutes les époques, et principalement sous l'ancien régime, n'aient pas laissé plus de traces de leurs hauts faits. Nous ne croyons pas cependant, ainsi que l'affirment plusieurs écrivains, qu'il faut en accuser la paresse de ces braves marins plus prompts à manier le sabre que la plume. Quelques-uns d'entre eux ont laissé des souvenirs et même des journaux de bord qui ont été publiés et dont l'intérêt est des plus vifs. Mais c'est là l'exception et pour la presque totalité d'entr'eux on ne trouve dans les écrits du temps qu'un nom auquel est joint un fait d'armes puis la plus pénible obscurité.

Les marins de notre région si fertile en célébrités de ce genre, n'échappent guère à cette règle, nous connaissons bien les noms de la plupart d'entr'eux, mais les détails de leur vie aventureuse nous échappent complètement. Heureusement que quelques documents miraculeusement sauvés les ont préservés de l'éternel oubli.

Et cependant les pièces relatant leurs croisières et leurs combats ont existé. Le doute n'est pas possible à cet égard. Mais que sont devenues les anciennes archives de l'Amirauté de Bayonne, et celles non moins précieuses de l'Inscription maritime de notre ville? M. Goyetche, dans son histoire de Saint-Jean de-Luz assure avoir vu les comptes d'armement d'une des plus puissantes maisons de cette ville sous Louis XIV, et nous-même avons eu entre les mains, le répertoire des documents de ce genre conservé au siècle dernier à l'arsenal maritime de Bayonne. Mais toutes ces pièces qui auraient pu éclairer d'une vive lumière les exploits de nos marins ont disparu, sans qu'on puisse dire si elles ont été détruites ou si, reléguées dans quelque réduit ignoré, elles reparaitront quelque jour pour la plus grande joie de nos érudits.

Parmi ces marins nés dans notre ville, un surtout mérite une étude particulière. Sur celui-ci, il semble que le voile de l'oubli se soit quelque peu soulevé, et nous permette d'entrevoir non sa puissante personnalité, mais quelques-unes de ses actions de guerre. Nous allons dire sur ce personnage ce que nous avons appris d'autant plus volontiers qu'une figure semblable honore le pays dans lequel il a vu le jour.

Nous avons choisi ce vaillant parce que, après lui avoir consacré quelques pages dans un de nos ouvrages précédemment publiés, le savant D'Hamy à eu la bonne fortune de trouver aux archives nationales, un document de grand prix qui jette une vive lumière sur une de ses plus aventureuses expéditions. Le savant membre de l'Institut, a fait précéder la pièce trouvée par lui d'un savant commentaire et a même eu l'obligeance de nous envoyer quelques pièces dont il n'avait pu faire usage. Nous lui en exprimons ici toute notre reconnaissance.

## I

Au milieu des corsaires Bayonnais qui se firent le plus remarquer sous le règne de Louis XIV, Joannis de Suhigaraychipsis, dit *Croisic* et le plus souvent Coursic, c'est-à-dire le petit corsaire, dans le langage familier du pays, mérite certainement d'occuper l'un des premiers rangs (1). Malheureusement, pour celui-ci, comme pour beaucoup d'autres, on ne sait rien de son commencement. Il est certain qu'il ne s'éleva pas jusqu'au commandement d'un navire aussi important qu'une frégate légère, sans avoir acquis une double réputation de vaillant militaire et de prudent marin. Nous savons cependant qu'après avoir longtemps navigué à bord de navires marchands et fait de nombreux voyages aux îles d'Amérique, le capitaine Coursic, aidé de quelques amis, équipa en 1691, la frégate la *Légère*; admis à faire la course contre les ennemis de l'Etat, il devint bientôt, grâce à son audace, un sujet de terreur pour les Espagnols, aussi bien que pour les Hollandais. L'enthousiasme excité par son succès devint si grand, que le duc de Gramont, gouverneur de Bayonne (2), sollicita la faveur d'entrer de moitié dans l'armement de la

---

(1) D'après un document appartenant aux archives de Bayonne (FF. 166. n° 35). Joannis de Suhigaraychipsis était originaire de cette ville et était né rue Galuperie, n° 3, qui existe encore de nos jours. De Saubadone de Haramburu, sa femme, il aurait eu 4 enfants, dont l'aîné se distingua également dans la marine; le cadet fut longtemps syndic des Frères-Prêcheurs de sa ville natale; les deux filles Marie et Catherine de Croisic, moururent célibataires.

(2) Charles-Antoine de Gramont, duc et pair de France, prince souverain de Bidache, comte de Guyiche et de Louvigny, lieutenant-général des armées, vice-roi de Navarre et de Béarn, gouverneur de Bayonne, chevalier des ordres du roi, mort à Paris le 25 octobre 1721, à l'âge de 80 ans.

*Légère.* Cette association fut des plus fructueuses, car en moins de six ans, le capitaine Coursic captura plus de cent navires marchands. C'était à un point tel, écrivait M. de Préchac, conseiller au Parlement de Navarre, au ministre Pontchartrain, que les gens du duc de Gramont, qui sans doute avaient suivi l'exemple de leur maître, s'enrichissaient par les prises des armateurs, ainsi que l'on appelait les corsaires à cette époque. Le secrétaire du duc venait d'acheter une terre de cinq mille écus, que M. de Lons lui avait vendu pour payer sa charge de lieutenant de roi (1).

On aurait aimé à savoir par le menu le détail des croisières de Coussic mais, nous l'avons dit, tous les documents composant les anciennes archives de l'amirauté de Bayonne ont disparu et il est à craindre que ceux qui existent encore ne subissent le même sort. Quoi qu'il en soit, nous ne savons rien de ces premières années de Coursic, et seule une correspondance du duc de Gramont, nous signale quelques-uns de ses plus brillants faits d'armes, racontés d'ailleurs avec une sécheresse désespérante.

Au mois de septembre 1691, le capitaine Coursic suivait à la piste une escadre ennemie où il fit, dit le duc de Gramont, la plus jolie action du monde. Ayant manœuvré avec la plus grande audace, il captura entre un galion et deux frégates de quarante pièces de canon, une des flûtes hollandaises qui suivaient le convoi et la ramena à Saint-Jean-de-Luz. Ce navire, chargé de-fer, de piques, d'armes et de safran, fut estimé de cent mille francs.

Au mois d'octobre, nouvelle prise à bord de laquelle se trouvait un Espagnol de qualité, nommé le marquis de Tabernica de los Valles. D'ailleurs pas de détails plus circonstanciés.

Cependant une des actions du brave capitaine bayonnais est un peu mieux expliquée dans une longue lettre adressée par le duc de Gramont au ministre Pontchartrain. L'affaire paraît avoir eu lieu au mois d'octobre 1691, et montre jusqu'à quel degré pouvait se déployer l'audace de l'aventureux marin.

Ayant presque achevé sa croisière, et consommé la presque totalité des vivres qu'il avait sur son bord, le capitaine Coursic faisait voile de la cote de Portugal à la rade de Saint-Jean-de-Luz où il devait aller se ravitailler en eau et en biscuit. Dans la nuit du 3 au 4, il fut tout à coup surpris par un si gros temps qu'il lui fut de toute impossibilité de continuer sa route, ni même de tirer quelque secours de sa conserve *l'Embus-*

---

(1) Arch. Nat. G. 7. <sup>o</sup> 114.

*cade* dont il se trouvait à ce moment à une portée de canon, et dont la violence de la tempête le sépara immédiatement. Il ne devait plus la rejoindre pendant le reste de cette navigation. Il se trouvait fort embarrassé, par le manque presque complet de vivres, et il en était réduit à l'eau-de-vie, pour toute boisson. Dans une circonstance aussi critique, il réunit ses officiers en conseil, et il prit le parti en homme sage et résolu de relâcher au premier endroit possible de la côte d'Espagne, afin d'essayer de se procurer des vivres de gré ou de force.

Il arriva ainsi à la hauteur du cap Ortigueso, à l'est duquel se trouvait situé un très gros village, nommé Barios, et où se trouvait une sorte de rade. Ce fut là qu'il se résolut d'aborder. Il découvrit de loin un navire qui tenait la même route que sa frégate, et auquel il donna la chasse le croyant espagnol. Lorsqu'il se fut assez rapproché pour savoir qui il était, il reconnut que c'était sa conserve *l'Embuscade*, dont il avait été séparé pendant la tempête. Elle s'était trouvée dans l'obligation de relâcher comme lui, car elle faisait de l'eau à couler bas, ce qui ne l'avait pas empêché d'ailleurs de faire deux prises anglaises, qui étaient mouillées à côté d'elle dans cette même rade et sous son canon.

Cependant le capitaine Coursic était fort pressé de terminer son affaire et le lendemain matin de bonne heure, il envoya faire ses compliments aux alcades de Barios, et demanda qu'il lui fût permis de faire quelques barriques d'eau. Cela fait, il leur promettait «foi de basque», qu'il lèverait l'ancre et se retirerait sans leur faire aucun mal. Les autorités de Barios répondirent avec la plus grande politesse, qu'il n'avait qu'à envoyer ses chaloupes à terre et qu'on leur ferait donner toute l'eau qui serait nécessaire pour l'alimentation de ses équipages.

Coursic se confiant à cette réponse, fit monter un canot par 25 hommes et les envoya à terre avec les barriques vides. Mais en y arrivant, le canot fut accueilli par une décharge de cinq cents coups de mousquet que les Espagnols lui adressèrent. Ceux-ci étaient rangés en bon ordre derrière des retranchements qui régnaient le long du rivage. On pense quel fut l'étonnement de Coursic en voyant un accueil semblable, auquel il était si loin de s'attendre. Mais il était un homme trop déterminé pour s'en émouvoir outre mesure. Il se hâta cependant de rappeler son canot par un coup de canon, et fit aussitôt ses préparatifs pour tirer vengeance du manque de foi des Espagnols et de deux de ses matelots basques qui avaient été blessés.

Il envoya emprunter la chaloupe de *l'Embuscade*, mit 80 hommes sur les deux embarcations, s'embarqua avec eux et alla débarquer sous la protection de son canon. Il rangea son monde en bataille sur la plage, et se dirigea droit au retranchement de l'ennemi avec ordre absolu à ses

marins basques de ne tirer qu'à bout portant. Il y avait dans le retranchement espagnol, au moins trois cents hommes et une trentaine de *cavalleros* commandant la milice du pays, qui, au son du tocsin, s'étaient rendus à leurs postes désignés d'avance pour donner les ordres nécessaires à une forte résistance.

Aussitôt qu'il fut arrivé à portée du retranchement, le capitaine Coursic prit toutes ses dispositions en homme de guerre consommé, fit plusieurs détachements pour l'attaquer à droite et à gauche, et après avoir essuyé une décharge générale des Espagnols, comme la fortification qu'il voulait enlever n'était pas dans un état parfait et que les Basques qui composaient sa troupe. «sont naturellement ingambes» il y entra avec ses hommes, tua roide 24 espagnols qui restèrent sur place, en blessa 30, dont le moindre avait un coup de poignard dans le ventre et fit 40 prisonniers. L'assaut fut si vivement poussé qu'une partie de la noblesse qui était venue à cheval, et qui avait fait desseller ses montures, fut contrainte de se sauver à poil, en abandonnant les selles au vainqueur.

Cependant l'action était finie, car dit, le duc de Gramont, toute la canaille espagnole et les *alfièzes* s'étaient retirés sur le sommet des montagnes, et les troupes de débarquement se chargèrent de demi-piques, de mousquetons, d'épées et de rondaches, en un mot de toutes les armes qui servaient «à l'équipement de jacquemart», qui était ordinairement en usage chez les Espagnols. Ils reprirent leurs rangs, et se dirigèrent droit au village afin de s'assurer si les habitants étaient tranquilles.

Ils n'y laissèrent ni un mouton, ni un cochon, ni une poule, ni un meuble dans une seule maison, et pour couronner le tout, le capitaine Coursic se disposait à y faire mettre le feu pour leur faire ses adieux et leur laisser un souvenir de leur mauvaise foi. En ce moment, le curé, le crucifix à la main, les femmes éplorées et les enfants criant; le supplièrent à genoux de les préserver de l'incendie, «ce qu'il leur accorda pris de compassion; quoique corsaire.» Il fit un traité avec le curé et les principaux notables du lieu, dans lequel il était dit que malgré toutes les défenses du roi d'Espagne, de donner aucune assistance à un Français, chaque fois qu'à cause du mauvais temps où pour toute autre raison, il se trouverait dans la rade Barios, tout ce qu'il demanderait pour sa subsistance et celle de ses équipages lui serait délivré, «agréablement».

Voilà ajoute le duc de Gramont, quelle fut la fin de la bataille et les formes du traité entre le corsaire et les Espagnols. Cela fait, le capitaine Coursic regagna son bord avec toutes ses dépouilles et mit aussitôt à la

voile avec *l'Embuscade*, qui avait fait quatre bonnes prises pour le roi. Quant au duc, la campagne avait été pour lui moins fructueuse que les autres, car il n'avait de part qu'aux vieilles selles des caballeros espagnols. Quant aux poules et autres victuailles, elles avaient été digérées depuis longtemps. Cependant le gouverneur de Bayonne disait que l'action était glorieuse pour Sa Majesté et qu'elle faisait plus d'éclat en Galice que si la citadelle d'Anvers avait été prise. Ce qui lui suffisait.

Les encouragements du noble duc et des gens riches du pays furent si efficaces que les corsaires basques et bayonnais firent rage. Le grand nombre de frégates qui furent armées pour la course, ruinèrent le commerce des Espagnols. Les deux seuls vaisseaux de guerre qu'ils possédaient sur cette côte furent désarmés, pour qu'on n'eût pas la douleur et l'humiliation de les voir capturer. Pas un seul bâtiment de Fontarabie, de Saint-Sébastien ou de Bilbao. ne pouvait se risquer hors du port sans être pris aussitôt. L'audace des corsaires devenait extrême et les vaisseaux anglais et hollandais éprouvaient un pareil sort.

Dans moins de huit mois, les corsaires aidés par les frégates légères du roi, avaient pris 125 vaisseaux marchands et, au moment où le duc de Gramont donnait ces détails à Sa Majesté, il y avait un si grand nombre de navires capturés à Saint-Jean-de-Luz «que l'on passe de la maison où logeait. votre Majesté à Ciboure, sur un pont de vaisseaux attachés les uns aux autres». L'effroi et le tumulte régnaient dans les provinces espagnoles et le monde y criait misère.

Mais le capitaine Coursic n'était pas au bout de ses exploits, et le 15 février 1692, la *Gazette de France* enregistrait la curieuse relation suivante :

«Le capitaine Coursic, commandant la *Légère*, frégate de 24 canons, étant à la hauteur du port de San Antonio, en Biscaye, découvrit deux vaisseaux hollandais qui faisaient route vers Saint-Sébastien, et leur donna la chasse deux jours, et le 16, il aperçut un des deux vaisseaux, qui était de 500 tonneaux, de 36 pièces de canon et de 100 hommes d'équipage. Le 17, il le rejoignit sur les neuf heures, et après la première décharge, il l'aborda, nonobstant l'inégalité de son vaisseau. Mais il fut repoussé deux fois, et obligé de s'éloigner par le grand feu des ennemis. En arrivant derrière, il reçut un coup de mousquet à l'épaule, ce qui ne l'empêcha pas de demeurer sur le pont pour encourager ses Basques\* Mais au troisième abordage, ils firent de si grands efforts qu'ils se rendirent maîtres du pont. Les Hollandais avaient préparé des coffres à poudre qui enlevèrent deux matelots et s'étaient retranchés dans les châteaux d'arrière et d'avant et entre deux ponts, d'où ils faisaient un feu extraordinaire. Néanmoins, ils y furent forcés et le vaisseau pris

après trois quarts d'heure d'un combat si sanglant que de tout l'équipage il ne reste que dix-huit hommes, la plupart blessés dangereusement. On trouva le capitaine hollandais qui, quoique blessé à mort, s'était traîné jusqu'à Sainte-Barbe pour mettre le feu aux poudres et faire sauter les deux vaisseaux. On l'en empêcha, et il mourut presque aussitôt. Ce vaisseau était chargé de cordages, de voiles, de mâts, de poudre et de toutes les munitions nécessaires pour un galion neuf, construit au port de Passages, près de Saint-Sébastien, qui servit d'amiral à la flotte d'Espagne. C'est la troisième fois que les agrès de ce galion ont été perdus. Le premier vaisseau qui les apportait fut pris par le sieur du Vigneau. Le second fut coulé à fond par un vaisseau armé de Brest, et enfin ce dernier a été amené au port de Bayonne. Il y a eu 35 basques blessés et cinq tués en cette occasion, qui a duré cinq heures, à la vue de Saint-Sébastien.

Quelques jours après, notre capitaine se remettait en course. A peine avait-il franchi l'embouchure de l'Adour, qu'un navire de guerre de la marine anglaise, la *Princesse*, montée par 120 hommes d'équipage et armée de 64 canons, en croisière dans le golfe de Gascogne, l'attaquait sans lui donner le temps de se reconnaître. Malgré son infériorité, Coursic se hâta de riposter; commencé à huit heures du matin, le combat ne cessa qu'à trois heures de l'après-midi. De la plage du Boucau, une partie de la population bayonnaise avait assisté à cette lutte émouvante, qui devait se terminer par le triomphe du brave commandant de la *Légère*. Aussi, lorsque celui-ci, après avoir amariné sa prise et viré de bord, fit son entrée dans l'Adour, fut-il accueilli par les applaudissements frénétiques de ses compatriotes. Le duc de Gramont, sou *associé*, écrivit aussitôt au ministre pour lui annoncer ce nouveau succès; son enthousiasme était si grand, sa croyance en Coursic si profonde qu'il suppliait M. de Pontchartrain de l'autoriser à équiper quelques nouveaux corsaires, sous la conduite de Coursic, afin de les envoyer détruire la flotte nouvelle que l'Espagne s'apprêtait à mettre à la mer. Le duc demandait encore que le roi fît délivrer au vaillant capitaine une médaille rappelant la prise de la *Princesse* (1).

(A suivre).

E. DUCÉRÉ

---

(1) Ce vaisseau entièrement chargé de munitions de guerre nécessaires aux navires du Roi, fut envoyé à Rochefort et acheté par le service de la marine. (*Archives de la Marine*, B<sup>3</sup> 83 f<sup>o</sup> 446, v<sup>o</sup>).

# Un Corsaire Basque

## sous LOUIS XIV

---

D'APRÈS DES DOCUMENTS INÉDITS

---

(Suite)

Les deux lettres suivantes adressées par M. de Pontchartrain au gouverneur de Bayonne, achèveront d'édifier nos lecteurs sur l'importance du nouveau service rendu à l'Etat par le brave corsaire bayonnais.

«A Paris, le 5 mars 1693.

«*A M. le Duc de Gramont,*

«MONSIEUR,

«La cargaison de la *Princesse*, prise par le sieur Coursic estant toute composée de munitions destinées aux vaisseaux du Roy, j'écris au sieur de Laboulaye (2) de la faire passer sous votre bon plaisir à Rochefort, où Sa Majesté en fera payer la valeur à qui de droit. Nous avons aussy besoin du bactiment que le Roy achetera pareillement ou frètera comme vous le jugerez plus à propos; le bactiment pris et la plupart des munitions de son chargement sont d'une nature à ne pouvoir estre acheptées que par Sa Majesté, et rien ne peut mieux convenir que cela dessus dit.

---

(1) Commissaire général de la marine du Ponant au département de la Guyenne. (*Arch. de Bayonne*, CC. 805).



«Je viens de recevoir la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire du 27 du mois passé; je connois de quelque importance il est de tascher de vous rendre maîtres de la flotte qui doit sortir des ports d'Espagne, et je feray pour celâ tout ce qui sera praticable, sans traverser les autres projets de Sa Majesté; mais nous ne sommes guère en estat de faire des entreprises de ce costé. Cependant, lorsque les vaisseaux de Rochefort sortiront, Sa Majesté pourra leur ordonner d'aller faire un tour sur la coste d'Espagne avant d'aller à Brest, ainsy je vous supplie de continuer à m'informer de tout ce que vous apprendrez de la navigation des ennemis sur vos costes, affin que j'accomode à celâ celle des vaisseaux de Sa Majesté, autant qu'il se pourra (1).»

La seconde lettre du puissant ministre de Louis XIV, annonçait au gouverneur de Bayonne, la brillante récompense que Sa Majesté venait de délivrer au brave corsaire, en le faisant entrer de plain-pied dans les rangs de la marine royale, qui ne pouvait qu'être honorée par une telle recrue :

«A Versailles, le 22 mars 1692.

«A M. le Duc de Gramont,

«MONSIEUR,

«J'ay rendu compte au Roy de ce que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire par votre lettre du 12. Sa Majesté a eu pour agréable d'accorder au sieur Coursic un brevet de capitaine de frégate légère, et je vous l'envoyerais incessamment. Sa Majesté a estimé que cela lui convenoit mieux et luy feroit plus de plaisir qu'une médaille.

«A l'esgard de l'armement en course dont je vous aye déjà escript, Sa Majesté voudra bien vous y donner intérêt aussy bien qu'à M. Plasèque, lorsqu'il conviendra à son service de faire cet armement. Mais elle n'estime pas que ce soit à présent, luy paroissant que l'envie de la course fait fuir son service aux matelots basques; ainsy Sa Majesté ne veut pas qu'on travaille à la liste des matelots nécessaires pour lesquels elle a fait remettre des fonds, qu'ils ne soient partis pour Rochefort; elle est persuadée que cet avancement feroit un bon effet pour son service; mais elle est encore plus pressée du vaisseau de guerre, qu'elle a fait armer en ce port.

«J'ay eu l'honneur de vous écrire que M. de Réols devait aller avec

---

(1) Dépêches de la marine de Ponaut. Archives de la Marine, B2.— A. 75, f° 446.

4 vaisseaux sur les costes d'Espagne et qu'il avoit ordre de suivre ce que vous prescrieriez (1).»

Investi de ce nouveau grade, le capitaine Coursic sentit son audace grandir, et la campagne suivante devait montrer au roi que la récompense qu'il venait de lui accorder avait été bien placée.

## II

Une nouvelle expédition allait suivre, plus audacieuse encore que les précédentes, mais, pour l'intelligence de notre récit, il convient de revenir quelque peu en arrière. Notre tâche est d'ailleurs rendue facile, car c'est au savant D'Hamy que l'on doit la découverte et la publication des documents qui jettent quelques clartés sur une campagne que nous n'avons déjà que très sommairement racontée. Aussi est-ce à ce travail que nous empruntons les éléments essentiels de notre étude sur l'un des beaux faits d'armes du capitaine Coursic (2).

Depuis 1688, la lutte devenait chaque jour plus violente et plus acharnée entre Louis XIV et les alliés de la ligue d'Augsbourg. Particulièrement après les batailles de Beachen-Head et de la Hougue, on ne s'attachait plus à détruire seulement la flotte de guerre des ennemis, mais on s'efforçait encore de ruiner leur commerce, «en brûlant et anéantissant les navires marchands, en bombardant les ports ouverts, etc., afin d'atteindre dans leurs sources les plus profondes la fortune publique et privée. Dès lors plus de batailles rangées, la course en escadre ou par navire isolé, Tourville à Lagos; Jean Bart un peu partout, dans la Manche et ailleurs; et, d'autre part, les attaques anglaises de Saint-Malo, du Camaret, de Dunkerque et l'affreux bombardement de Dunkerque (3).

En même temps, la France songeait à renouveler les attaques de Panetié qui avaient eu lieu en 1674, contre les navires hollandais au Spitzberg et à ruiner la pêche de la baleine si fructueusement exercée par cette nation.

Personne n'ignorait, en France l'importance de ces produits qui enrichissaient le commerce des ennemis. En 1636, il y avait déjà seize vaisseaux baleiniers hollandais et les profits annuels étaient évalués à

---

(1) Archives de la Marine. Dépêches de la Marine de Ponaut, B2, 83, f° 594.

(2) Cette étude porte le titre suivant: «Une Croisière française à la Côte Nord du Spitzberg en 1693, par M. E. T. Hamy, Membre de l'institut et Secrétaire de la section de Géographie du Comité des Travaux Historiques.»

(3) Hamy, *Une croisière au Spitzberg*.

environ 800.000.livres. En France, on avait pensé à diverses reprises à prendre part à ces bénéfiques, en créant une Compagnie de pêche.

Ce fut en 1621, que la «Royale et Générale Compagnie de commerce pour les voyages de long cours et Indes orientales» avait été fondée, par François du Nerps, sieur de Saint-Martin. Elle devait aussi entreprendre la pêche des baleines. En 1632, une autre Compagnie destinée à exploiter seulement cette pêche, fut aussi formée par l'association de quelques marins basques et de quelques marchands de Rouen. Elle arma quelques navires qui furent placés sous le commandement du capitaine basque Joamis Vrolicq, qui toutefois ne put réussir au Spitzberg contre les Hollandais. Une nouvelle Compagnie se forma plus riche et plus puissante encore que la précédente, mais sans plus de succès. Vingt-cinq grands navires furent armés en guerre, et la Compagnie dite du Nord exploita son privilège. Mais le succès dut être peu profitable, car à partir de 1671, il n'est plus fait que de vagues mentions de la présence de bâtiments français dans les eaux de la mer Glaciale.

«Les Hollandais y sont demeurés seuls, et lorsque Panetié, achevant sa croisière de 1674, pousse jusqu'au 77° degré, il ne rencontre devant lui que le pavillon des Etats.

«Avec ses trois frégates, le marin boulonnais se rend maître de dix navires de Hollande, en charge deux avec le contenu des autres, «qui était lard des baleines et quelques fanons», en brûle sept et fait servir le dernier à «reporter les équipages dans leur pays».

Nous allons voir maintenant quel fut le résultat de la campagne de 1693, à laquelle le capitaine Coursic devait prendre une part si active et quoique le chef de la petite escadre fût notoirement insuffisant.

«Comme on n'avait pas sous la main d'officiers supérieurs connaissant les mers polaires, on dut se contenter de donner le commandement à l'un des capitaines de vaisseau attachés pour l'instant au port de Bayonne, le seul du littoral où l'on put réunir aisément un équipage expérimenté. Ce fut M. de la Varenne, nommé capitaine du *Pélican*, depuis le 28 janvier 1693, mais on adjoignit à ce chef improvisé tout un corps d'officiers basques, parmi lesquels brillait au premier rang Johannis de Suhigaraychipi», plus connu sous le nom de Croisic ou de Coursic, et qui devait commander la frégate légère *l'Aigle*. Le commandant du *Favory* était Louis de Harismendy, de Bidart, qui avait le même grade que Coursic (1). Il avait Larréguy comme capitaine en

---

(1) Louis de Harismendy, né à Bidart, en 1645, marié en rentrant du Spitzberg, le 27 septembre 1693, à demoiselle Marie de Lafourcade, reprenait le 26 août suivant le commandement du *Favory*. Il parvient dans la suite au grade de capitaine de vaisseau. (Note de M. Hamy).

second; Etchebehere enseigne, et un certain nombre d'officiers mariniens, également basques, qui allaient prêter un précieux concours à l'expédition.

Le commandant La Varenne, qui était rentré à Bayonne avec le *Bizarre*, met ce bâtiment en état d'aller à l'île d'Aix, et recrute sur place 250 hommes d'équipage. On lui envoie de Rochefort un certain nombre d'officiers mariniens et un peu plus tard les soldats qui devaient compléter son équipage. Il y eut de longs retards causés par la lenteur de l'armement, et un peu plus tard, par l'échouage et la sortie du port du *Pélican* (1). Enfin, il alla rejoindre dans la rade de Saint-Jean-de-Luz l'*Aigle* et le *Favory*, auxquels s'était joint le *Prudent* de Saint-Malo, commandé par Jacques Gouin de Beaucherie, qui devait plus tard s'illustrer dans la mer du Sud.

Voici donc la petite escadre rassemblée et prête à prendre la mer pour une expédition aussi longue que dangereuse. Examinons maintenant ce qu'étaient ces frégates légères qui furent, pendant le règne de Louis XIV, la terreur du commerce ennemi.

Rien ne nous est resté sur cet armement fait à Bayonne en 1693, et les comptes établis ont disparu probablement à tout jamais. Les frégates légères étaient des navires de 100 à 300 tonneaux, celles qui nous occupent devaient être de ce dernier tonnage. En 1680, d'après Dostériac, la frégate légère de 200 tonneaux avait 84 pieds de quille (27<sup>m</sup>28), 95 pieds de longueur totale (30<sup>m</sup>85), 24 pieds de largeur au maître ban (7<sup>m</sup>79), 10 pieds (3<sup>m</sup>24) de creux. Les frégates légères de Coursic et de ses compagnons étaient de 26 canons, et devaient, avoir de 220 à 250 hommes d'équipage.

Tout était prêt, les équipages au complet, les vivres faits, et le chef de l'expédition avait reçu un ordre du roi. L'instruction très détaillée qui était datée du Quesnoy, le 2 juin 1693, était adressée au sieur de la Varenne, commandant le vaisseau du Roi le *Pélican*. Il y était dit, que Sa Majesté ayant, résolu de détruire les vaisseaux ennemis qui faisaient la pêche de la baleine en Groënland, elle avait fait choix du sieur de la Varenne pour le commandement de cette expédition. Le roi était persuadé qu'il s'en acquitterait avec entière satisfaction, mais on verra plus loin qu'on aurait pu faire un meilleur choix. Le sieur de la Boulaye, intendant de la marine à Bayonne, devait lui donner les pilotes pratiques des mers dans lesquelles il devait opérer, ainsi que les officiers mariniens qui connaissaient les ennemis du roi qui faisaient ordinairement la pêche.

---

(1) Il faut encore nommer La Touche, Posée et Vacijoyne, officiers sur le *Pélican*.

L'intendant de la marine à Bayonne avait écrit qu'il y avait dans ce port un vaisseau de Saint-Malo, armé en course et monté de 50 pièces de canons, qui pouvait être employé à cette expédition. Sa Majesté était persuadée, qu'avec ce navire, le *Pélican*, monté par le sieur de la Varenne et les frégates *l'Aigle* et le *Favory* il devait être à même d'exécuter cette entreprise avec succès. Cependant on lui permettait de mener avec lui d'autres corsaires de Bayonne et de Saint-Jean-de-Luz, s'ils voulaient se joindre à l'expédition (1).

L'intention du roi était que la petite escadre se mît en route le 20 juin 1693 au plus tard, et qu'elle se dirigeât directement vers les endroits où les pilotes que le sieur de la Boulaye devait lui donner lui indiqueraient où se faisait cette pêche.

Le commandant devait prendre ses mesures pour que la nouvelle de son arrivée dans ces parages ne donnât pas le temps à aucun de ces vaisseaux de s'enfuir, et pour cela il devait faire garder les passages par quelques-uns des vaisseaux qu'il commandait et exécuter l'expédition avec les autres.

Il était en outre averti que cette pêche était faite par les Anglais, les Hollandais et les Hambourgeois, et que la plupart de ces derniers et une partie des Hollandais avaient arboré le pavillon de Danemark.

Le roi lui ordonnait de brûler ou de couler à fond sans quartier, tous ceux qui auraient le pavillon anglais, hollandais ou hambourgeois. Quant à ceux qui se couvriraient de la bannière danoise, le commandant devait examiner s'ils étaient effectivement danois ou bien s'ils étaient masqués. Il devait laisser continuer la pêche à ceux qui appartiendraient à cette dernière nation, et même leur fournir tous les secours qui dépendraient de lui. Quant à ceux qui lui paraîtraient suspects et que les Basques reconnaîtraient pour hambourgeois et hollandais, il devait les amariner, faire achever leur cargaison avec celles du vaisseau qu'il aurait brûlé ou coulé à fond si cela se pouvait sans trop de retard et de difficulté, et les envoyer en France sous l'escorte de deux des bâtiments de son escadre, avec ordre à celui qui commanderait de venir atterrir au cap Finistère, pour y savoir des nouvelles de la flotte ennemie et pouvoir l'éviter. Il devait faire mettre sur ces vaisseaux les équipages de ceux qui auraient été brûlés ou coulés à fond, mais dans le cas où il aurait eu trop de monde, le roi lui

---

(1) *Le Prudent.*, commandé par Jacques Gouin de Beauchesne, de Saint-Malo, était sorti du port avec 200 hommes, nous dit le corsaire Doublet, qui ne lui attribue que 44 canons. (*Journal du corsaire Jean Doublet*, publié par Ch. Bréard, Paris, 1887, in-4°, pp. 194-195).

permettait de conserver quatre ou cinq vaisseaux, d'y faire embarquer les équipages et de les renvoyer dans leur pays, mais après leur avoir enlevé les marchandises et les engins de pêche, et les avoir gardés jusqu'après le départ des vaisseaux qu'il devait expédier pour la France.

Après avoir expédié ce convoi, il devait, avec les vaisseaux qui lui resteraient, aller croiser vers les Orcades, où il trouverait quatre Vaisseaux de Saint-Malo, auxquels il devait se joindre et croiser avec eux dans ces parages, tant que les vivres qu'il aurait pourraient le lui permettre.

Si ces vaisseaux faisaient quelques prises considérables, il devait les faire amariner et les expédier ainsi que cela lui avait été déjà expliqué, c'est-à-dire en ne manquant pas de reconnaître le cap Finistère; quant aux prises qui seraient de peu de valeur, il devait les faire brûler ou couler à fond et en faire mettre les équipages à terre, soit aux Orcades, soit sur les côtes d'Ecosse.

Comme le roi pouvait avoir de nouveaux ordres à donner à M. de la Varenne pendant cette croisière, il voulait qu'il envoyât de temps à autre une frégate aux îles Feroë qui reconnaissent le roi de Danemark et où on pourrait lui envoyer des ordres, et comme, dans ce cas, il pourrait avoir besoin des corsaires de Saint-Malo, dont il était question, on lui envoyait un ordre du Roi, pour les obliger à le suivre.

S'il ne recevait pas d'ordres nouveaux, et lorsqu'il ne resterait plus de vivres que pour revenir en France, il devait quitter sa croisière pour se rendre à Rayonne, mais il devait faire en sorte de ne partir qu'en même temps que les corsaires de Saint-Malo.

Il devait suivre le plus possible la route des vaisseaux de Hollande lorsqu'ils reviennent des Indes, dans le cas où ils ne seraient pas encore passés. S'il venait à les rencontrer, le Roi s'en rapporterait à lui pour la manière de les combattre, mais en tout cas il voulait qu'ils fussent attaqués. S'il était assez heureux pour en prendre quelques-uns, il devait les amener en France en prenant les précautions qui avaient été déjà indiquées.

En attendant le jour indiqué pour son expédition du Groënland, le Roi voulait qu'il allât croiser sur les cotes d'Espagne, pour tâcher d'enlever quelques-uns des vaisseaux anglais et hollandais qui y étaient attendus.

Sa Majesté donnait ordre en même temps au duc de Gramont de lui faire part des avis qu'il pourrait avoir pour l'arrivée de ces vaisseaux, et qu'il eût à se conformer à ce que le gouverneur de Rayonne lui dirait à ce sujet.

Armé d'instructions aussi explicites, M. de la Varenne sortit de la rade de Saint-Jean-de-Luz le 30 juin au matin. Nous avons vu que la

petite escadre se composait du *Pélican*, monté par le commandant de l'expédition, *l'Aigle*, par le capitaine Croisic, le *Favory*, par le capitaine de Harismendy, et le *Prudent*, corsaire de Saint-Malo, commande par le sieur de Beauchesne.

Ce même jour et se trouvant à environ deux lieues en mer, les trois capitaines se rendirent à bord du commandant en chef. M. de la Varenne leur donna à chacun une lettre du duc de Gramont, par laquelle il leur donnait ordre d'obéir au commandant pendant cette expédition, ainsi que cela lui avait été ordonné par le Roi. De plus, il ordonnait aux deux capitaines de lui donner deux pilotes chacun, qui fussent au courant, de la pêche de la baleine, ainsi que le sieur de Larreguy, capitaine en second à bord du *Favory*, ce qui fut aussitôt exécuté (1).

Le temps ne fut guère favorable car les vents contrarièrent la marche de la petite escadre; le 5 juillet, c'est-à-dire au bout de six jours, elle était encore en vue de Santoña à l'est de Santander, où ils aperçurent trois vaisseaux tenant la route du Nord. A midi, le vent ayant porté au Nord-Est, les frégates continuèrent leur route. Dans la même journée, le commandant de la Varenne communiqua à ses capitaines les ordres du Roi, et une instruction de M. de Gramont, relativement à l'expédition.

E. DUCERÉ.

(A suivre).

---

(1) Le D'Hamy, qui a publié cette relation de l'expédition que nous suivons pas à pas, dit que l'auteur était basque, et se trouvait à bord du *Favory*. «Les détails circonstanciés qu'il est en mesure de fournir sur les préliminaires du combat du 6 août semblent démontrer que c'est l'enseigne d'Etchebehere, basque ainsi que son nom le prouve, qui a tenu la plume».

# Un Corsaire Basque

## Sous LOUIS XIV

---

D'APRÈS DES DOCUMENTS INÉDITS

---

*(Suite et fin)*

Le 20 juillet, l'escadre était parvenue au 63° parallèle, et ce même jour, vers neuf heures du matin, le capitaine Croisic se rendit à bord du commandant, pour lui représenter l'importance qu'il y avait à ne pas perdre un moment pour tâcher de se rendre au plus tôt au lieu de destination. Cette démarche obligea le sieur de la Varenne à faire arborer le pavillon du conseil, auquel obéirent aussitôt les capitaines de Harismendy et de Beauchesne. Le commandant demanda aux officiers réunis si l'on trouvait à propos de continuer la route pour le Spitzberg, quoi qu'il croyait que le temps était déjà bien avancé pour pouvoir réussir. Ainsi se manifestait chez M. de la Varenne, cet esprit d'indécision qui faillit compromettre gravement le succès de l'expédition. Il ajouta qu'il vaudrait peut-être mieux se rendre vers les îles Feroë ou les Orcades, pour y croiser, ce qui, comme on l'a vu, n'était que la deuxième partie du programme dicté par le Roi. Toutefois, ne voulant rien ordonner sans avoir l'avis de ses capitaines, ceux-ci confèrent entre eux et avec le capitaine Larréguy, ils décidèrent qu'il fallait poursuivre leur route pour le Spitzberg, car le vent était favorable, et on pouvait encore y arriver assez à temps pour nuire aux ennemis, se conformant ainsi aux ordres du Roi. Le commandant se rangea à cet



avis. Le procès-verbal de cette décision fut aussitôt rédigé et signé par M. de la Varenne et ses officiers commandants.

On suivit donc la même route, jusqu'au 28 au matin, où l'escadre eut connaissance de la terre de Spitzberg. Le 29, on aperçut un navire venant des glaces, et l'ayant chassé, le *Prudent* qui le joignit le premier, s'assura que c'était un Danois n'ayant capturé aucune baleine et qui se retirait dans quelque baie. L'escadre le retint avec elle de crainte qu'il n'allât donner l'alarme, et s'étant approchée de la terre en la côtoyant un peu, on aperçut deux navires à l'ancre dans la baie de la Madeleine où les opérations militaires durent commencer aussitôt. C'étaient encore des navires Danois qu'on fit appareiller et qui suivirent l'escadre.

L'ordre royal voulait que les Danois fussent bien traités. On arriva ainsi dans les baies du Sud et du Nord, qui font partie du grand fjord, couvert du côté du large par les îles des Danois et d'Amsterdam. Là, on rencontra quinze à seize navires Danois et Hollandais, qui, dès qu'ils eurent aperçu les frégates françaises qu'ils reconnurent sans doute, firent leur possible pour les éviter, et appareillèrent en se faisant remorquer par leurs chaloupes et passant par des endroits qu'ils pensaient être inconnus aux vaisseaux chasseurs. Mais ils en furent empêchés par les frégates, et pendant que le *Favory* se plaçait à l'embouchure de cette baie avec les autres navires, M. de la Varenne, lui ordonna de se rendre immédiatement dans la baie du Nord, distante de deux lieues de celle du Sud pour y arrêter les vaisseaux qu'il pourrait y rencontrer. Mais il en fut empêché par le calme et aussitôt après par le vent contraire qui survint et qui favorisait les vaisseaux qui étaient dans la baie du Nord. Il en sortit en effet trois à la vue des Français, car ils avaient reçu de la baie du Sud, l'avis de l'arrivée des frégates; il n'y avait par terre qu'une demi-heure de chemin de l'une à l'autre baie.

La fuite de ces trois vaisseaux fit craindre aux Français qu'ils n'avertissent de leur présence tous ceux qu'ils pourraient rencontrer, et par conséquent créer un grand obstacle pour la réussite de l'expédition.

Le même jour, dans la soirée, les trois navires étant encore en vue, l'ardent Croisic qui revenait de la baie du Sud, où il avait bien fait son devoir, rejoignit le *Favory*. Le commandant et le *Prudent* restèrent dans la baie, avec quatre navires hollandais et les Danois; il y avait encore dans cette baie quatre autres navires, parmi lesquels s'en trouvaient deux hollandais qui s'enfuirent par un passage inconnu au commandant. Aussitôt que M. de la Varenne en eut avis, il envoya sa grande chaloupe commandée par un lieutenant, mais celui-ci fut obligé de revenir ayant trouvé une résistance supérieure à ses forces.

Le 30, le *Favory* prit une pinasse hollandaise neuve, avec 10 pièces de

canon, mais n'ayant aucune baleine, et le même jour, la frégate *l'Aigle*, forma sa sortie après avoir pris une flûte hollandaise. Le 31, le *Favory* capturait encore deux flûtes hollandaises et une danoise et, escorté par ces prises, il se rendit vers minuit à la baie du Sud où se trouvait le commandant. Ici, le rédacteur de notre relation nous apprend que: «Il est à remarquer que dans la saison que nous avons été en Groënland, le soleil y éclaire aussy bien la nuit que le jour, jusqu'à la fin d'août, sans quoy ces endroits seroient impraticables tant à cause des glaces que de la rigueur du climat.»

Le 1<sup>er</sup> août, *l'Aigle* arriva de la baie du Sud à trois heures du matin, avec deux flûtes hollandaises qu'il avait pris parmi les glaces et en brûla une troisième. Il avait vu environ 50 navires de la même nation. Il se rendit à bord du vaisseau du commandant avec le capitaine de Harismendy et lui fit la relation de ce qu'il avait découvert. Il l'assura que ces navires ne pourraient demeurer longtemps au même endroit, à cause du danger qu'ils couraient en étant pris par les glaces, ainsi que cela leur était arrivé plusieurs fois. Ainsi, il regardait comme infaillible la capture de la plupart de ces navires, soit en les attendant le long des glaces, soit en pénétrant dans la baie si on en trouvait quelque occasion favorable.

Enfin, quoiqu'il eut, sans doute, du risque à courir, on pouvait espérer de détruire la flotte ennemie, ou du moins la majeure partie. M. de la Varenne répondit qu'il louait fort son zèle et qu'il consentait que Croisic fit cette expédition avec le *Favory* et *l'Aigle* et que lorsque le *Prudent*, qui en ce moment était en mer, serait de retour, il l'enverrait pour le rejoindre. Quand à lui, il allait rester dans la petite baie pour garder les vaisseaux hollandais et danois qui avaient été pris. Il ne manqua pas cependant de recommander au capitaine Croisic, de revenir le plus tôt possible, car il avait le dessein de repartir immédiatement.

Aussitôt et sans perdre un moment, *l'Aigle* et le *Favory* appareillèrent et firent route vers le Nord. Mais le calme et un vent faible les empêchèrent de rien découvrir jusqu'au 1<sup>er</sup> août. Enfin, ils rencontrèrent la banquise, ayant environ deux lieues en latitude, et s'étendant à perte de vue. Ayant remarqué quelques ouvertures, les frégates se disposèrent à les traverser et s'y engagèrent résolument. Ils aperçurent aussitôt quelques vaisseaux et la mer libre, et le 5 août, ils se trouvèrent à l'entrée de la baie aux Ours, où ils virent neuf vaisseaux mouillés près de la terre. Les capitaines Croisic et de Harismendy, après avoir tenu conseil, se résolurent à les attaquer, malgré les difficultés qu'ils éprouvèrent de la part de quelques glaces. Mais après une heure de marche, ils furent contraints de mettre au plus près du vent une petite voilure afin d'éviter

les glaces. Une de ces brumes si fréquentes dans ces parages s'étant élevée, les incommoda beaucoup.

Le 6 août vers minuit, le temps devint clair, on ne vit plus que trois vaisseaux qui étaient à l'embouchure de Beerbay, où baie aux Ours, là où le jour auparavant on en avait vu neuf. Ils virent en même temps quatre autres vaisseaux entrant dans cette même baie, et les Français pensèrent aussitôt qu'on y trouverait les ennemis en très grand nombre. On considéra cette occasion comme très favorable à un bon coup de main, et les frégates se mirent aussitôt en route. Le calme qui survint encore, obligea chaque frégate d'armer quatre chaloupes pour chacune d'elles, car ils avaient eu soin de s'en pourvoir en les empruntant aux vaisseaux déjà capturés. Ils s'approchèrent de la baie la sonde à la main, et trouvèrent à son embouchure une langue de terre surmontée d'une petite hauteur, sur laquelle avait été arboré le pavillon hollandais au dessus d'un retranchement armé de canons.

Les équipages ne doutèrent pas que cette précaution prise par les ennemis ne fut pour eux de quelque embarras, mais cela n'arrêta en rien leur détermination, et ils continuèrent à s'approcher de l'entrée de la baie. Lorsqu'ils parvinrent devant la batterie, ils furent salués de quelques coups de canon qui ne leur firent aucun mal, et de ce point, ils découvrirent le fond de la baie, où se trouvaient rangés quarante vaisseaux hollandais, parmi lesquels on distinguait les pavillons d'amiral, vice-amiral et contre-amiral, qu'ils avaient sans doute choisi entre eux pour cette occasion. Tous les vaisseaux étaient rangés en bon ordre pour la bataille, et leur ligne affectait la forme d'un croissant.

Cependant les frégates françaises, toujours remorquées par leurs chaloupes, s'approchèrent des ennemis à demi-portée d'un canon de trois livres de balles, ce qui fut tout ce qu'elles purent faire à cause du calme et du courant. Elles mouillèrent sur une ancre et présentèrent le travers au moyen de croupières. En ce moment les ennemis poussèrent par division le cri de Vive le Roi, suivi de beaucoup de «hurlements» que les Français ne purent comprendre. Cependant les frégates étaient en bon ordre, et les Equipages impatients de commencer le feu, témoignaient assez par la joie générale qu'on allait remporter une victoire complète. «Le nombre des vaisseaux ennemis les aiant plus tost animez que causé la moindre appréhension, comme ilz ont fait connaistre pendant le plus grand feu et jusqu'au combat finy.»

Tout étant ainsi dispose, le capitaine Croisic envoya une chaloupe à bord du *Favory*, afin que le capitaine de Harismendy se rendît à bord de *l'Aigle*. Croisic lui proposa d'envoyer une chaloupe aux Hollandais pour les inviter à se rendre. Ce projet ayant été adopté, une embarcation de

l'*Aigle* fut aussitôt équipée; elle arbora le pavillon blanc et fut commandée par d'Etchebéhère, un des enseignes de l'*Aigle*, qui parlait bien la langue hollandaise. Les conditions étaient, conformément aux ordres du Roi, qu'on leur fournirait les vaisseaux et les vivres nécessaires pour revenir en Hollande; et qu'à faute par eux d'accepter ces propositions on devait s'en remettre à la force des armes.

La chaloupe partit au même moment et comme elle s'approchait du vaisseau faisant la fonction d'amiral, la chaloupe des Hollandais, escortée de plusieurs autres, vint au-devant des Français, et après que les capitaines hollandais eurent entendu la sommation faite par l'enseigne, ils répondirent seulement qu'ils étaient surpris de la témérité des Français puisqu'ils se disposaient à les attaquer lorsqu'ils étaient en si grand nombre et surtout dans un endroit aussi dangereux. Qu'ils ne le connaissaient sans doute pas, puisqu'ils s'y exposaient, qu'eux mêmes ne s'y étaient réfugiés que dans la dernière extrémité et afin d'y rassembler toutes leurs forces, et le considérant en quelque sorte comme impraticable à ceux qui n'en avaient pas une connaissance parfaite. Ils ajoutèrent que les Français les prenaient sans doute pour les plus grands coquins du monde de les sommer de se rendre «à deux moyennes frégates», qu'ils en étaient bien éloignés et qu'ils n'avaient qu'à faire tous leurs efforts, que pour eux ils s'acquitteraient de leur devoir. Telle fut leur réponse.

Puis, comme la chaloupe française revenait et se trouvait à moitié du trajet à parcourir, les Hollandais tirèrent plusieurs coups de canon, tant sur les frégates que sur la chaloupe, qui fut atteinte, mais sans avoir eu personne de blessé. Un autre coup aussi heureux atteignit la chaloupe du capitaine de Harismendy comme il revenait sur son bord, ayant attendu sur l'*Aigle*, la réponse des Hollandais.

Le 6 août 1693, entre 8 et 9 heures du matin, le combat commença de la manière la plus acharnée. La grande canonnade des vaisseaux hollandais dura jusqu'à une heure de l'après-midi, et celle des français y répondit sans cesse, et se continua même après que celle des ennemis se fut éteinte. D'ailleurs les Hollandais étaient très nombreux et la plupart de leurs navires étaient armés de 10, 12, 14 et même 18 canons. Ils avaient environ 45 hommes par navire tous bons matelots, aussi leur artillerie était-elle bien servie, et la canonnade était aussi nourrie qu'une mousqueterie. Du côté des Français le feu était tout aussi presse, et, il faut le dire, beaucoup mieux ajusté. Chaque frégate tira au moins 1600 coups, et si la mer n'«eut esté tant soit peu agitée, au lieu qu'elle estoit aussi tranquille que dans une fontaine» la plupart des vaisseaux auraient coulé à fond. Il n'était pas douteux cependant que quelques-

uns d'entre eux n'aient eu ce sort pour peu qu'ils aient trouvé la mer agitée.

Après cinq heures de ce rude combat, les ennemis ralentirent insensiblement leur feu tandis que les frégates continuaient avec la même vigueur, ce qui leur faisait espérer de voir les Hollandais arborer le pavillon blanc, pour demander quartier, car. ils ne tiraient plus qu'à intervalles fort éloignés. Mais pendant ce temps, les Français aperçurent divers vaisseaux ennemis qui, ayant coupé leurs câbles, se faisaient remorquer par des chaloupes. Chacun d'entre eux en avait au moins six, et ils faisaient tout leur possible pour sortir de la baie à la faveur de ces embarcations et du courant. Il ne restait plus qu'une seule chaloupe à chaque frégate, les autres ayant été coulées pendant le combat, et on ne put faire autre chose que de faire porter des ancres à touer sur le passage, pour se halier dessus, et s'approcher, ce qui fut fait avec toute la diligence possible. Pour ne point perdre de temps, on coupa les câbles, mais ils ne réussirent pas entièrement, et ils ne purent réussir à se saisir que de seize vaisseaux, les autres remorqués par leurs chaloupes échappèrent par la fuite; parmi les navires capturés, et qui d'ailleurs étaient très maltraités, deux furent brûlés dans la baie, comme ne pouvant plus naviguer.

Les vaisseaux attaqués par les deux frégates avaient au moins entre tous 300 canons et 1500 hommes. Cependant il s'en serait échappé bien peu sans le secours de leurs chaloupes et le temps qui les favorisa. Et, dit l'auteur de la relation, s'il y avait eu une troisième frégate, pour occuper plus d'espace dans la baie, qui était très large, non seulement la perte des vaisseaux ennemis était infaillible, mais encore ils ne se seraient pas mis en défense. D'ailleurs ce qui les avait excité à faire une si forte résistance, c'était la croyance que les frégates françaises n'étaient que de 24 pièces de canon, et qu'elles seraient faciles à réduire. Si au contraire le commandant la Varenne ou le capitaine Beauchesne s'étaient trouvés là, il n'en aurait pas coûté un coup de canon, ce fut du moins ce qu'assurèrent les capitaines des navires hollandais capturés.

Pendant ce combat, l'*Aigle* et le *Favory* avaient reçu de nombreux coups de canon, tant dans la coque des frégates que dans la mâture et le grément. L'*Aigle* avait été obligé de changer son mât de misaine et de jumeler ses basses vergues. Le *Favory* avait eu un mât de hune et sa vergue d'artimon rompus, un canon crevé et deux de démontés. Cependant, il était étonnant qu'il n'y eût pas eu plus d'avaries au cours d'un combat si long et si acharné.

Le monde qui fut perdu par l'*Aigle* dans cette occasion resta ignoré. Le *Favory* eut deux hommes tués, parmi lesquels se trouvait malheu-

reusement le sieur de Larreguy, capitaine en second de cette frégate, et qui avait été embarqué sur le *Pélican* par ordre du duc de Gramont. Le capitaine Larreguy avait prié le commandant de la Varenne de lui permettre de s'embarquer sur le *Favory* pour aller à cette expédition, car il ne croyait pas être nécessaire dans la baie du Sud. Il mourut glorieusement d'un coup de canon à la cuisse après avoir donné de grandes marques de sa valeur et de son expérience. La frégate le *Favory* eut encore plusieurs blessés, «desquels il en restera d'estropiés.»

Le dommage reçu par les Hollandais avait été très grand, car en outre des navires capturés, la pêche avait été interrompue, et ils n'avaient pu prendre de baleines dans cet endroit où elles étaient en grand nombre. Le jour même où ils furent aperçus par les frégates françaises, ils avaient toutes leurs chaloupes à la mer. On avait même trouvé dans cette même baie, 5 grosses baleines de 60 à 70 pieds que les Hollandais n'avaient pas encore eu le temps de dépecer. Quand aux vaisseaux pris, ils en avaient presque tous en pièces dans les entreponts et à fond de cale, qui avaient été récemment tuées, et dont une bonne partie était détruite par la corruption.

D'ailleurs cette année, la pêche n'avait guère été heureuse. Les Hollandais aussi bien que les Danois, avaient quitté les grandes glaces sans avoir presque pris de baleines, et il n'y avait eu qu'une pinasse hollandaise, armée de 30 pièces de canon, qui avait eu le bonheur d'en prendre douze et était partie pour la Hollande avant l'arrivée des Français. Selon les rapports des capitaines, les Hollandais avaient perdu dans les glaces 8 vaisseaux et les Danois 11. Les uns et les autres se plaignaient de la rareté des baleines dans les glaces, ce qui les avait obligés de se rendre dans la baie de Beerbay, où l'expérience leur apprit que la pêche était quelquefois très fructueuse pendant l'arrière-saison. Ils ne se seraient pas trompés cette même année sans l'interruption qui avait été causée par l'arrivée des Français. Il y avait même un vaisseau qui étant revenu des glaces sans aucune baleine, avait terminé entièrement sa cargaison. Aussi pouvait-on considérer cette perte comme beaucoup plus grande que celles des vaisseaux qui avaient été pris.

«Ledit Beerbay, dit l'enseigne Etchebéhère, qui, nous l'avons vu, est l'auteursupposé de cette intéressante relation. est un endroit très dangereux, puisqu'il y a des années qu'on ne peut en approcher à cause que des continuelles glaces en empêchent l'accès, et sy parfois elles donnent quelque intervalle pour y entrer, les vaisseaux qui y vont sont souvent surpris par lesdites glaces sans pouvoir en sortir, comme il advint en l'année 1683, que 13 vaisseaux hollandais y restèrent entièrement, les équipages desquels eurent le bonheur de se sauver ayant laissé des cha-

loupes par dessus les dites glaces pour aller dans d'autres baies plus au sud dans lesquelles ils rencontrèrent des vaisseaux pour passer en Hollande.» L'enseigne ajoutait que l'*Aigle* et le *Favory* étaient les premiers vaisseaux français qui fussent entrés dans cette baie, car même les vaisseaux basques qui avaient autrefois fait le voyage du Groënland, n'y avaient jamais été, et seulement les Hollandais s'y rendaient pour compléter leur pêche quand elle n'avait pas été fructueuse dans les parages acoutumés. Encore, le lieu était-il très dangereux, et les frégates françaises purent voir à deux portées de canon les glaces qui se rapprochaient avec une grande vitesse et si le vent eut soufflé du Nord ou du Nord-Est, elles eussent été probablement enfermées, aussi bien que leurs ennemis. Mais heureusement, le peu de vent qu'il y eut le soir après le combat, venait du Sud, ce qui éloigna les glaces et favorisa la sortie du lendemain.

Les Français ne restèrent dans cette baie que le moins qu'il leur fut possible, craignant d'y être enfermés et ayant les glaces toujours en vue. Les Hollandais mêmes leur faisaient voir par leurs craintes qu'il n'y avait pas un moment à perdre. Aussi les frégates quittèrent-elles ces parages le 7 au soir avec onze navires, et elles arrivèrent le 10 dans la baie du Sud. Le 9, elles avaient rencontré M. de Beauchesne qui avait pris le même jour deux flûtes hollandaises, l'une de 16 pièces de canon et l'autre de 14 avec lesquelles il entra dans cette baie.

Ils y trouvèrent le commandant de l'expédition, M. de la Varenne, qui, pendant son séjour dans la baie du Sud, avait pris deux navires hollandais qui se trouvaient en vue. Le 12, le commandant appareilla pour les Orcades, avec le *Pélican* et le *Prudent*, et laissa l'*Aigle* et le *Favory*, avec ordre au capitaine Croisic, d'expédier les flûtes qui avaient été prises et de brûler les autres, ce qui fut immédiatement exécuté.

Le 14, l'*Aigle* et le *Favory*, escortant 11 vaisseaux hollandais appareillèrent, et n'étant, qu'à peu de distance de la baie du Sud, il survint une brume tellement épaisse qu'il fut impossible de s'entrevoir, ce qui obligea le capitaine Croisic de mettre en panne' ainsi que le *Favory*, afin de ne point trop s'écarter des flûtes, et on tira des coups de canon par intervalle pour faire savoir où se trouvaient les frégates, afin de s'en approcher. On resta 8 heures environ dans le même état, et une petite éclaircie étant survenue, on n'aperçut plus que cinq des navires, et comme le vent était devenu favorable pour la route, et jugeant que les autres avaient poussé plus avant, et qu'on les retrouverait bientôt, on fit partir le matin du 15 jusqu'à midi, mettant de temps en temps en panne, car le temps n'était pas très clair, et tirant encore le canon de

temps à autre. Dans la soirée du même jour, le temps étant devenu assez clair, on n'aperçut encore aucun des navires, ce qui força le capitaine Croisic à s'écarter et à forcer de voile de côté et d'autre pour tâcher de les découvrir, mais en vain.

Il revint donc sur ses pas pour rejoindre l'autre frégate, et continua son voyage vers Bayonne en escortant les cinq vaisseaux qui restaient, conformément à l'ordre écrit que lui avait donné M. de Varenne et qu'il communiqua au capitaine de Harismendy. Aussitôt après Croisic continua sa route pour aller aux Orcades ou aux Feroë, où il devait se joindre au commandant La Varenne ainsi que celui-ci lui en avait donné l'ordre avant son départ.

Le 17, avant le départ du commandant et d'avis avec ses capitaines de frégates légères, il congédia les 16 navires danois qui avaient été retenus et sur lesquels il fit embarquer les équipages des vaisseaux hollandais capturés. La plupart des danois n'avaient pris aucune baleine, et ceux qui avaient été les plus favorisés ne dépassaient pas le nombre de deux ou trois au plus. Quoique la plupart de ces vaisseaux portassent le pavillon danois, et eussent des passeports du roi de Danemarck, il était assez évident que la majeure partie appartenaient aux Hambourgeois, car les marins mêmes qui les commandaient, ou du moins presque tous, n'avaient pas nié être de nationalité Hambourgeoise, et avaient pris leurs passeports à Altona, ville danoise, et seulement éloignée de Hambourg, par une distance de douze lieues. Ces mêmes capitaines déclarèrent aussi, que lors de l'expédition à Altona de leurs passeports, on leur avait répondu de leur validité, au moyen de l'impôt qui revenait à Sa Majesté Danoise, et si cela était toléré, il était évident que les Hambourgeois continueraient à faire leur commerce avec la même sûreté qu'au milieu de la paix la plus profonde. On pouvait donc être sûr que tous les vaisseaux qui iraient l'année suivante au Groënland seraient danois. Cependant, dans cette occasion, on n'avait pas jugé à propos de s'en saisir, surtout à cause du peu de valeur de leur cargaison, et de la quantité de matelots qu'il aurait fallu pour les amarer.

Malgré tout dans cette expédition des frégates françaises, les ennemis avaient perdu 28 vaisseaux en y comprenant les quatre qui furent rencontrés dans la baie du Sud. 11 seulement furent conservés pour tâcher de les ramener en France. Les autres furent incendiés soit pendant le séjour de M. de la Varenne dans la baie du Sud, soit après son départ, et par l'ordre du capitaine Croisic.

Ce-dernier, par son courage, son énergie et son audace, avait été le véritable auteur des dommages soufferts par les ennemis dans la baie de Beerbay, ainsi que de la perte éprouvée par leur pêche dans ces



quartiers. En effet, quoiqu'il eût été parfaitement secondé par le *Favory* et par son ami le capitaine de Harismendy, il est évident que l'expédition n'aurait pas été entreprise, si par sa vigilance Croisic n'eût découvert les ennemis, et qu'en ayant fait le rapport au commandant, il ne lui fit comprendre en même temps l'importance d'aller les attaquer si l'on trouvait une occasion favorable. On a vu comment *l'Aigle* et le *Favory*, partant pour cette dangereuse expédition, parvinrent jusqu'au 81° degré et demi de latitude, «endroit rarement fréquenté,» dit l'auteur de cette relation, et quelle réussite couronna leur audace et leur bravoure.

Le retour en France fut aussi heureux que rapide. Le *Favory* arrivait le premier entre Biarritz et Capbreton, avec les cinq flûtes qu'il escortait, et l'intendant de marine La Boulaye s'empressait de le faire rentrer à Bayonne, pour le remettre aussitôt en état de reprendre la mer. *L'Aigle* le suivait de près, et le 22 du même mois, il ne manquait plus qu'un seul des bâtiments captures qui arrivait bientôt sous la conduite de Hacquette.

M. de la Varenne qui avait été retardé par des ordres qu'il avait reçus pendant sa route, mouillait dans la rade de Belle-Isle dans les premiers jours du mois d'octobre. Il fut blâmé pour son inertie. Par une lettre datée de Versailles le 16 septembre, il lui était vivement reproché de n'avoir pas fait plus de mal aux ennemis, ce qui n'eût pas manqué d'arriver, s'il s'était trouvé avec *l'Aigle* et le *Favory*, lorsqu'ils rencontrèrent les 44 bâtiments qu'ils avaient combattus. Cependant on lui donnait l'ordre d'aller croiser avec son escadre le long des côtes d'Espagne. En même temps Croisic recevait une lettre de félicitations pour le courage qu'il avait déployé.

Le 6 octobre, M. de la Varenne remettait par ordre le commandement du *Pélican* au capitaine de frégate du Vigneau, qui en prit le commandement avec les trois enseignes, le sieur de Neuilles, le sieur de la. Frégonnière, le sieur de Goureur et le capitaine de flûte de Lescolle.

Le plan de l'expédition avait été remis au duc de Gramont qui le fit passer sous les yeux du roi. «Sa Majesté, écrivait le ministre de la marine au gouverneur de Bayonne, Sa Majesté a vu avec plaisir le plan que vous lui avez envoyé de la baye ou le sieur Croisic et Harismendy ont attaque les pêcheurs hollandais. Sa Majesté a été très satisfaite de ce que ces deux officiers et leurs équipages ont fait en cette occasion et vous pouvez les assurer qu'Elle se souviendra quand il y aura lieu de leur faire plaisir.»

Croisic et Harismendy reprirent bientôt la mer pour protéger le retour des terreneuviers français et essayer de capturer ceux des anglais. La carrière du marin bayonnais qui s'annonçait si brillante, fut brusque-

ment interrompue. L'année suivante il fut tué à Terre-Neuve, et son corps fut enseveli dans le cimetière de Plaisance, où une pierre tombale rappelle encore aujourd'hui son nom et la date de sa mort (1).

E. DUCÉRÉ.

Bayonne, le 17 décembre 1907.

---

(1) Tous les renseignements relatifs à l'expédition du Spitzberg sont empruntés à l'excellente étude du D'Hamy dont nous avons donné plus haut le titre exact.

