

# 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 cables, 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 Etonnant 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. DUCÉRE.

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.

