

Controverse historique sur la première traversée de l'Atlantique

par: Denis Masse

Les historiens ne sont pas toujours d'accord; les pays émetteurs de timbres, non plus.

L'une des plus curieuses controverses de l'histoire maritime est née d'un timbre canadien émis en 1933. L'événement donna lieu à une cinglante réplique de la part des États-Unis, en 1944.

Le fait qui retient ici notre attention, a trait à "La première traversée de l'Atlantique à vapeur".

En 1933, en effet, le gouvernement canadien émettait un timbre de 5 cents, bleu, montrant le navire à vapeur "Royal William" et signalait de la sorte la première traversée de l'Atlantique par un navire à vapeur. L'exploit, selon de nombreux manuels d'histoire, remontait à 1833, et le timbre voulait commémorer le centième anniversaire de cette traversée historique. Il portait d'ailleurs les dates 1833-1933.

Mais l'Oncle Sam ne l'entendait pas de la même manière.

Onze ans plus tard, il émettait à son tour un timbre montrant le "Savannah" et portant l'inscription: "First steamship to cross the Atlantic". Le timbre de 3 cents, violet, voulait commémorer le 125e anniversaire de cette traversée et faisait mention des dates suivantes: 1819-1944. Il ne constituait, de fait, qu'une revendication des États-Unis dans un domaine où ce pays, encore une fois, se voulait le premier.

Il est exact que le "Savannah", un navire à aubes, portant voiles, entreprit le premier, le 22 mai 1819, la traversée de l'Atlantique, au moyen d'un moteur à vapeur. Mais le vaisseau utilisa ses voiles pour les quatre-cinquièmes du voyage entre Savannah, Georgie et Liverpool, Angleterre. Une mer fureuse rendit l'usage du moteur impraticable et la machinerie s'avéra inutile, victime de trop nombreuses pannes.

L'exploit du "Royal William" canadien, lui, remonte à 1833, quatorze ans après celui du "Savannah". Encore une fois, l'engin à vapeur fit défaut et on est d'avis que le capitaine fit usage de ses voiles durant une dizaine de jours. Mais cela n'est pas prouvé.

En réalité, les noms de plusieurs navires ont été soumis pour avoir réussi la première traversée de l'Atlantique à vapeur. Outre le "Royal William" et le "Savannah", au moins quatre autres navires sont susceptibles d'avoir fait cette traversée historique: le "Sirius", le "Curacao", le "Great Western" et le "Cape Breton". Le "Sirius" et le "Great Western" ont effectué leur traversée, de l'est à l'ouest, en 1838. Ils auraient été les premiers à accomplir l'exploit sans recourir aux voiles.

LE "CAPE BRETON"

Mais un ancien ministre des Mines de la Nouvelle-Écosse, M. Michael Dwyer, est venu embrouiller toutes les choses, en 1952. Il a en effet soutenu dans un ouvrage paru il y a dix ans qu'au moment où le "Royal William" mettait le cap sur Gravesend, en Angleterre, le 18 août 1833, en partance de Pictou, Nouvelle-Écosse, il y avait déjà deux semaines que le "Cape Breton" était entré dans le port de North Sydney, après avoir franchi lui aussi l'Atlantique en provenance de Grande-Bretagne.

Reproduisons ici le document signé par l'historien Dwyer: "Le "Royal William" est parti de Pictou, le 18 août 1833, muni de trois mâts et de voiles complètes ses roues à palettes étant actionnées par des engins à vapeur. Au cours d'une tempête, au large de Terre-Neuve, son mât de misaine a été emporté par la pression du vent sur ses voiles. Selon le livre du bord, un des engins a subi une panne qui a duré dix jours et le capitaine (qui s'appelait James Goudie) s'est évidemment servi de ses voiles dans l'entre-temps".

"Cependant, poursuit M. Dwyer, deux semaines avant le départ du "Royal William", le vapeur "Cape Breton", jaugeant 124 tonneaux, est arrivé à North Sydney, Nouvelle-Écosse, portant une cargaison d'approvisionnements britanniques destinés aux mines de Sydney et de Stellarton, propriétés de la General Mining Association, de Londres.

"Après avoir déchargé sa cargaison, le vapeur s'est alors dirigé vers Pictou avec ses approvisionnements pour les mines Albion, de Stellarton. Le "Cape Breton", commandé par le capitaine W.-F. Donkin, était, de fait, dans le port de Pictou quelques jours avant le départ du "Royal William".

"Il se peut aussi fort bien qu'il ait aidé le "Royal William" à prendre la haute mer" conclut M. Dwyer.

Quoi qu'il en soit, le Canada a toujours reconnu que l'exploit revenait au "Royal William". En plus du timbre de 1933, une plaque commémorative logée au Musée des Archives, à Ottawa, attribue l'exploit au "Royal William".

CONSTRUIT PAR MOLSON

Le navire avait été lancé à Québec le 27 avril 1831. C'est John Molson, de Montréal, qui l'avait fait construire. La machinerie avait été importée d'Angleterre. La traversée de Pictou à Gravesend avait nécessité 22 jours. C'était un navire de 618 tonneaux, mesurant 155 pieds de longueur et n'ayant qu'un pont garni de trois mâts.

En 1834, le "Royal William" était vendu au gouvernement espagnol qui le baptisa "Ysabella Segunda". Le 5 mai 1836, dans la baie de Saint-Sébastien, alors qu'il appuyait la légion britannique, sous Sir De Lacy Evans, qui combattait les Espagnols, l'"Ysabella Segunda" tira du canon, devenant le premier vapeur au monde à tirer du canon dans un combat naval.

LE "SAVANNAH" ATOMIQUE

Quant au "Savannah", son nom vient d'être donné au premier navire marchand au monde à être mû par l'énergie nucléaire. Les États-Unis qui l'ont construit semblent vouloir en tirer grande publicité. Le navire qui doit ouvrir l'ère de la navigation atomique, tout comme le premier "Savannah" "aurait" inauguré l'âge de la navigation à vapeur, mouillera à Seattle où les visiteurs de la foire internationale pourront l'examiner à Loisir.

Comme on le voit, on peut monter une page intéressante autour de ces deux timbres avec tous les détails qui ont entouré la première traversée de l'Atlantique par un bateau à vapeur.