

# Les labyrinthes qu'il faut parfois emprunter pour découvrir tous les secrets d'un timbre

Denis Masse, éditeur des fiches MAS-NO

## LE KARLUK

Sur un timbre de 38¢ émis le 22 mars 1989, dans la série consacrée à l'exploration du Canada (fig. 1), l'artiste Frederick Hagan a bel et bien représenté la sombre silhouette du *Karluk* en l'associant à une expédition de Vilhjalmur Stefansson. Si le nom de l'explorateur de descendance islandaise est déjà difficile à repérer dans les encyclopédies et les dictionnaires usuels, le *Karluk* quant à lui brille tout simplement par son absence. *L'Encyclopédie canadienne* consacre bien cinquante-sept lignes à celui qui fut surnommé «le prophète du Nord», mais il n'y est fait aucune mention du navire.

Pour le chercheur qui s'acharne plutôt sur les navires et tente d'en apprendre les spécifications et l'histoire, laissant temporairement de côté les hommes et leurs aventures propres, la recherche n'en sera que plus difficile, posant parfois de véritables énigmes.

Dans le cas de Stefansson et du *Karluk*, où il n'était qu'un passager et non pas le maître à bord, il faudra se rabattre sur les quelques ouvrages traitant des diverses expéditions polaires. Un livre écrit par Stefansson lui-même, *The Friendly Arctic*, publié en 1921, devrait livrer quelques secrets. Pour ma part, j'ai consulté *Les Explorations polaires*, écrit par E.L. Elias (Payot, Paris, 1930) et *L'homme à la conquête des pôles* de Paul-Émile Victor. Un ami de Québec, passionné pour les choses de la navigation, Armand



Figure 1

Therrien, allait, en bout de course, me refiler quelques pages du livre *Arctique, enfer de glace*, de Jeanette Mirsky. Tous ces livres nous racontent l'intrépide odyssée que mena Stefansson, à pied et en traîneau, dans les steppes glacées du cercle arctique, de 1913 à 1918, mais ils ne s'attardent que très peu sur le *Karluk*, devenu instrument inutile pour les explorateurs puisque, emporté par les glaces, il allait dériver dans le pack pendant quatre mois avant de s'écraser lamentablement sur une banquise de l'île Wrangel, en janvier 1914.

Seuls les *Documents parlementaires* de 1916 (no 21) nous apprendront que le *Karluk*, de 208 tonnes, immatriculé à Ottawa, avait été construit en 1884. C'est déjà pas mal, pour le collectionneur de la thématique «Navires sur timbres», de connaître le tonnage du *Karluk* et de savoir qu'il avait déjà près de trente ans lorsqu'il périt dans l'immensité du cercle polaire. L'entreprise MAS-NO, qui prépare pour le 1<sup>er</sup> septembre une importante série de fiches sur les navires identifiés figurant sur nos timbres, aura retenu ces

quelques données techniques et racontera l'odyssée funeste du *Karluk*, et comment le preux explorateur, né à Arnes (Manitoba) en 1879, mais qui allait grandir toutefois aux États-Unis, dut continuer sa route à pied par des froids de -40 C, et, par quel hasard il retrouva inutilisable le navire six mois plus tard. En somme, tout ce qu'aura tenté de raconter l'auteur du timbre par une composition de son cru.

Ce que j'ai voulu dégager ici, ce sont les difficultés – et à la fois les plaisirs – de la recherche sur un sujet qui, a priori, ne se laisse pas apprivoiser facilement, et dont les documents officiels sont avares de détails. Il faut s'acharner, piocher, potasser dans les livres et consulter des auteurs susceptibles d'approfondir le sujet. Et, comme chaque jour nous en apprend un petit peu plus, il est facile d'imaginer l'enthousiasme qui, au bout du compte, gagnera le chercheur impénitent le jour où il aura réuni tous les éléments de sa recherche.

## MULTIPLES POINTS D'INTERROGATION

Le cas du *Karluk* ne sera pas le seul, tant s'en faut, à représenter une énigme pour le chercheur; il en sera de même pour la plupart des navires d'exploration que nos timbres ont illustrés: l'*Erebus* et le *Terror*, perdus à jamais dans l'expédition fatale de Sir John Franklin, le *Discovery* de Sir Henry Hudson, rendu sans son maître, aux mains de



matelots rebelles qui ont brutalement abandonné leur capitaine dans une fragile embarcation qui devint son cercueil; et encore, le *Discovery* de George Vancouver, le même qui avait servi préalablement aux expéditions de James Cook.

## LE KLONDIKE

Un timbre de 43¢ émis le 10 août 1993, dans la série des Fleuves et rivières (fig. 2), affiche à l'angle inférieur droit l'image minuscule d'un vapeur à roue arrière, que le bulletin *En détail*, édité par la Société canadienne des postes, identifie comme le *Klondike*. Nouvelle énigme pour le chercheur. Il faudra consulter cette fois l'ouvrage d'un Américain passionné par la navigation, John M. Mills, qui a publié, sous l'égide d'une société historique de Providence, un livre intitulé

*Canadian Coastal and Inland Steam Vessels (1809-1930)*, pour apprendre que le *Klondike* est devenu un musée ma-



Figure 2

ritime à Whitehorse, au Yukon (fig. 3). Transporté de joie, j'écris à la direction du musée qui, en retour, m'apprend qu'il y a eu trois *Klondike* ! Lequel des trois est représenté sur le timbre ? Cette anecdote nous apprend qu'on n'a rien trouvé tant qu'on n'a pas tout trouvé...

## LE THOMAS RENNIE

Une carte postale émise par la Poste canadienne en 1972 et comportant au verso un timbre imprimé

de 8¢, reproduction fidèle du sujet même de la carte postale, fait voir en gros plan le bac qui fait la navette entre la ville de Toronto et *Toronto Island* (fig. 4). Le nom du navire s'étale très lisiblement sur la photo qui illustre la carte: *Thomas Rennie*.

J'ai d'abord pensé – la carte datant de plus de vingt ans – que le *Thomas Rennie* avait été depuis longtemps retiré de service. J'en parle donc à un ami, René Beauchamp, un amateur qui connaît les navires canadiens tout autant que



Figure 4



Figure 3

l'amateur de base-ball connaît la dernière recrue des *Dodgers* (Haido Nomo). « Bien sûr que je connais ce bateau, me dit-il, j'ai fait à son bord la traversée à l'île de Toronto et j'ai pris des photos. » Il ne reste plus qu'à écrire à la Commission du port de Toronto pour en apprendre davantage et, surtout, peut-être, pour savoir qui était ce fameux Thomas Rennie qui a donné son nom au vieux bateau-passeur.



## LE LAKE ONTARIO

Pour les timbres récents, il est toujours avantageux de s'adresser aux artistes qui ont conçu les figurines postales. C'est ainsi que j'ai rendu visite, en 1992, à Suzanne Duranceau, auteur du timbre de 42¢ illustrant le panorama actuel de Montréal (fig. 5). Au premier plan, un cargo de couleur rouge s'engage dans la voie maritime du Saint-Laurent. Elle m'apprend qu'elle avait pris son modèle sur une photo du

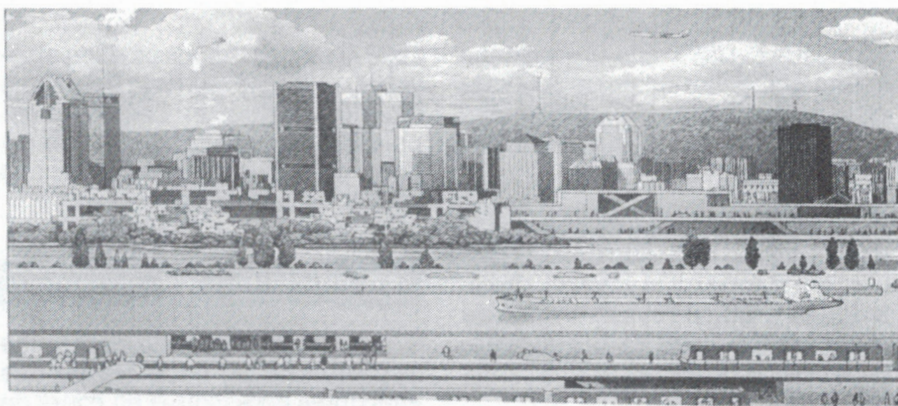


Figure 5



Figure 6

*Federal Danube*, océanique construit en Belgique en 1980 pour le transport à destination des Grands Lacs. Elle en avait copié très fidèlement les traits. Un saut chez FedNav, les armateurs du navire, m'apprit tout le reste. Ils en étaient fiers et avaient même produit des sous-verres renfermant un exemplaire du timbre.

Va pour le *Federal Danube*, qui, à l'époque de l'émission du timbre, franchit allégrement les écluses de Saint-Lambert en route vers les Grands Lacs. Mais les lecteurs des fiches MAS-NO apprendront que le même navire a été vendu au début de l'année à une entreprise américaine qui l'a mis sous pavillon des

îles Marshall et l'a rebaptisé *Lake Ontario* (fig. 6).

## LE USS EAGLE

Le chercheur peut habituellement compter aussi sur une certaine dose de chance. Pour ma part, je dois à un heureux hasard d'avoir pu identifier le magnifique voilier qui navigue sur un timbre de 32¢ émis le 18 mai 1984 à l'occasion de la Visite des Grands voiliers à Québec (fig. 7). Nul document de l'Administration postale ne nous renseignait sur l'identité de ce voilier qui paraissait pourtant bien réel et non uniquement le fruit d'un travail d'artiste.

Pendant dix ans j'ai cherché quel pouvait être ce bateau aux voiles gonflées par le vent, entouré par une flottille de gracieux bateaux de plaisance venus à sa rencontre. J'ai même publié dans ma chronique de *La Presse* une photo agrandie sur deux colonnes du timbre en question, demandant si quelqu'un ne connaîtrait pas l'identité de ce grand voilier. Personne ne me répondit. J'avais toujours l'intention de me tourner un jour ou l'autre vers le créateur du timbre, O. K. Schenk, de Toronto, en espérant qu'il me révélerait son secret. La flemme et quelque négligence me firent toujours remettre mon projet à plus tard. Ce n'est que dix ans après l'émission du timbre que le hasard me poussa à ouvrir un ouvrage thématique de la société Gibbons: *Collect Ships on Stamps*. Là, sous mes yeux, s'étalait le timbre-énigme, et, sous l'illustration, le clé

17



Figure 7



du mystère: *USS Eagle*. C'était donc le fameux voilier-école de la Garde côtière américaine, connu à travers le monde entier sous le nom de *USS Eagle*.

Je m'empressai de montrer le timbre à mon ami Therrien, à Québec, qui s'écria en le voyant: «Voilà le *Eagle*!» Lui, il l'avait reconnu au premier coup d'oeil. Et dire que pendant dix ans j'étais resté dans l'ignorance!

Bien sûr, à partir de l'information reçue, je découvris le reste de l'histoire: le *Eagle* était un trophée de guerre remporté sur les Allemands par les États-Unis. Le gracieux voilier avait été construit en 1936 par l'Allemagne hitlérienne sous le nom de *Horst Wesel*, le nom d'un jeune militant du parti nazi tué dans une manifestation à Berlin en

1930. Il est passé sous pavillon américain au lendemain de la Deuxième Guerre mondiale et il est basé depuis à New London, dans le Connecticut, où il sert à l'instruction des cadets.

### LE GREAT EASTERN

Il est rare qu'une recherche approfondie ne nous révèle des anecdotes accessoires en cours de route. C'est aussi l'un des plaisirs à retirer de toute recherche sur les sujets représentés parfois banalement sur nos timbres. Notez, par exemple, la présence d'un navire superposé sur l'abondante barbe blanche de l'inventeur F.N. Gisborne sur un timbre de 36¢ du 25 juin 1987 (fig. 8). Il est notoire que cette illustration est celle du navire câblé *Great Eastern*. Or, le grand

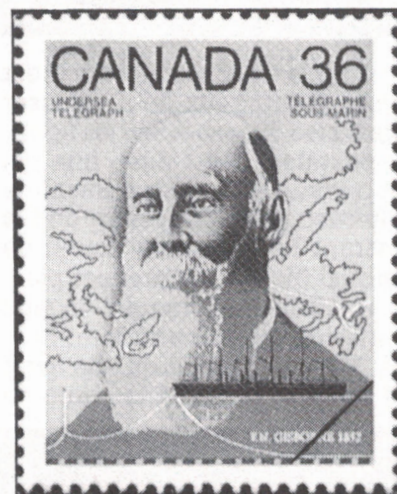


Figure 8

navire de Brunel, construit en 1858 (fig. 9), ne connut qu'une série de déboires, du début à la fin.

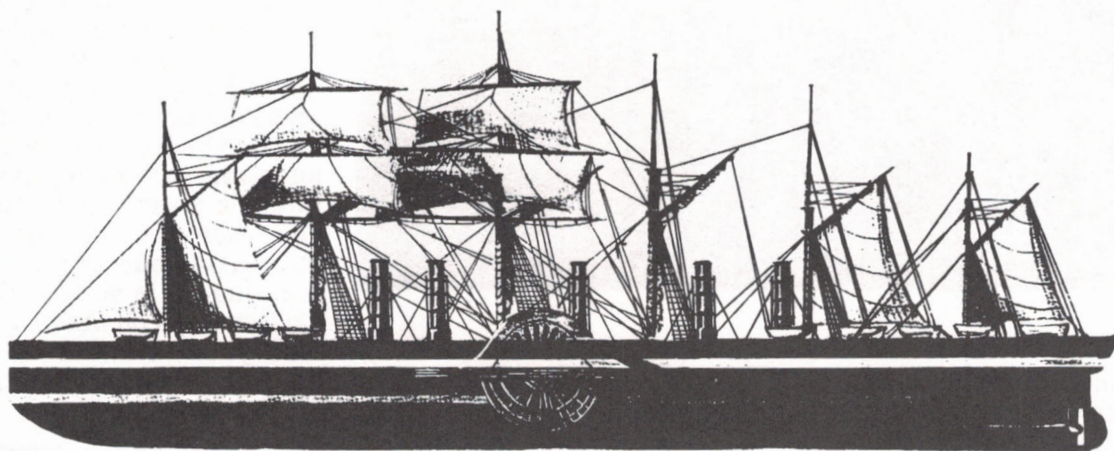


Figure 9

Reconnu comme le plus grand navire de son temps, le *Great Eastern* pouvait accueillir à son bord 5000 passagers. Mais une lamentable mévente l'amena à quitter le port de Southampton pour son voyage inaugural avec 37 passagers seulement! Parmi cette poignée de voyageurs, l'un est déjà célèbre: il s'agit du romancier Jules Verne. Vivement impressionné par le navire et le voyage transatlantique, le prolifique auteur français allait en tirer le sujet d'un livre passionnant quelques années plus tard: *Une ville flottante*. Et c'est ainsi que ce timbre, en apparence assez banal, établit un nouveau lien entre la France et nous.

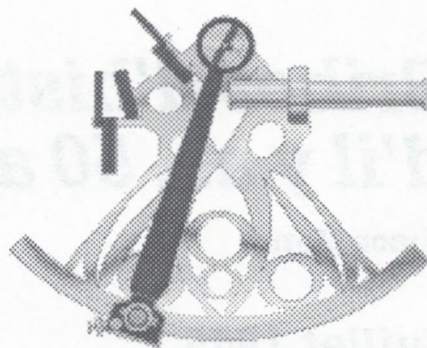




Que de passionnantes histoires suscitent nos timbres quand on se donne la peine de scruter les sujets représentés. La thématique des «Navires sur timbres» est l'une des plus riches sous ce rapport.

Je n'en finirais plus de décrire les méandres qu'il faut parfois suivre pour arriver au but et découvrir l'objet final de sa recherche. La philatélie canadienne est riche d'environ cinquante-cinq navires bien identifiés apparaissant sur ses timbres. Le thématiste qui approfondit

son sujet ne se satisfera pas du simple nom du navire: il veut savoir où et quand a été construit le bateau que lui montre le timbre, quels étaient ses dimensions et son tonnage, quel en était le type particulier (voilier, vapeur, à aubes, navire d'exploration ou vaisseau auxiliaire), quelle en a été sommairement l'histoire, et, surtout, peut-être, quelle en a été la fin.



Les fiches MAS-NO du 1<sup>er</sup> septembre prochain s'appliqueront à répondre nettement à toutes ces questions. Pour plus d'informations, veuillez vous adresser aux Fiches MAS-NO, B.P. 1212, Place d'Armes, Montréal (Québec) H2Y 3K2.

## Joshua Slocum, bis

19

Au moment d'aller sous presse, Michel Gagné nous apprenait l'existence d'un pli commémorant le centenaire du périple en solitaire effectué par Slocum autour du monde (fig. 1). On peut se le procurer en faisant parvenir 2,50 \$ (U.S.), plus une enveloppe préadressée et préaffranchie avec timbre américain de 40¢ (pour une adresse au Canada), à: The Captain Joshua Slocum Centennial Committee of Fairhaven, Town Hall, 40 Center Street, Fairhaven, MA 02719, États-Unis. Un cachet (fig. 2) a aussi été utilisé pendant une journée à Gloucester. Il est probable que d'autres marques postales souligneront ce centenaire «au grand large». Il existe aussi une *Slocum Society* fondée aux É.-U., qui rassemble les navigateurs au long cours. Du 18 au 25 août 1995, une flotte composée de répliques du *Spray* et de voiliers contemporains se rassemblera à Gibraltar, un siècle après le passage de Slocum. On peut s'informer à: Slocum Society Europe, 24 Kingsley Road, Londres, SW19 8HF, Grande-Bretagne.

- JPD

