

JOURNAL de MER

Du navire *Le Pilier*

Capitaine *Lorant*
puis David

Armé à *Nantes*



Pour servir aux opérations du capitaine
commandant le navire *Le Pilier*
du port de *Nantes*
jaugeant *1738* tonneaux

Le présent registre contient vingt-quatre feuillets
cotés et paraphés, les premier et dernier signés par nous
Juge au Tribunal de Commerce de terre et de mer séant
à *Cherbourg, Manche*.

JOURNAL DE MER

du Navire

Le Pilier

Capitaine

Louvet David

Armé à

Mantes



PARIS

AUGUSTIN CHALLAMEL, ÉDITEUR

17, RUE JACOB

Librairie Maritime et Coloniale

Dans les ports, chez tous les libraires

EXTRAITS DU CODE DE COMMERCE

Art. 224. — Le Capitaine tient un registre coté et paraphé par un des Juges du Tribunal de Commerce ou par le Maire ou son adjoint dans les lieux où il n'y a pas de Tribunal de Commerce.

Ce registre contient les résolutions prises pendant le voyage, la recette et la dépense concernant le navire, et généralement tout ce qui concerne le fait de sa charge, et tout ce qui peut donner lieu à un compte, à une demande à former.

Art. 224. — Le Capitaine est tenu, avant de prendre charge, de faire visiter son navire, aux termes et dans les formes prescrites dans les règlements.

Art. 226. — Le Capitaine est tenu d'avoir à son bord :

L'acte de propriété du navire ;

L'acte de francisation ;

Le rôle d'équipage ;

Les connaissements et chartres-parties ;

Les acquits de paiement ou à caution des douanes.

Art. 227. — Le Capitaine est tenu d'être en personne dans son navire, à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières.

Art. 228. — En cas de contraventions aux obligations imposées par les quatre articles précédents, le Capitaine est responsable de tous les événements envers tous les intéressés au navire ou au chargement.

Art. 242. — Le Capitaine est tenu, dans les vingt-quatre heures de son arrivée, de faire viser son registre et de faire son rapport.

Le rapport doit énoncer :

Le lieu et le temps de son départ ;

La route qu'il a tenue ;

Les désordres arrivés dans son navire, et toutes les circonstances remarquables de son voyage.

Art. 243. — Le rapport est fait au greffe devant le président du Tribunal de Commerce

Art. 247. — Pour vérifier le rapport du Capitaine, le juge reçoit l'interrogatoire des gens de l'équipage, et, s'il est possible, des passagers, sans préjudice des autres preuves.

Les rapports non vérifiés ne sont point admis à la décharge du Capitaine et ne font point foi en justice, excepté le cas où le capitaine naufragé s'est sauvé seul dans le lieu où il a fait son rapport.

Nota. — Le rapport doit être déposé et affirmé par le Capitaine et deux personnes de l'équipage, dans les vingt-quatre heures de l'arrivée du navire dans le port.

Le journal doit être visé par le premier poste de douane à l'arrivée en France, et, par ce motif, il doit être tenu à jour, ce qui serait ajouté ne fait pas foi pour des faits antérieurs. Il est très important que les lieux de chargement et de relâche soient soigneusement indiqués. Dans ce dernier cas (celui de la relâche), établir s'il a fait ou non des opérations de commerce, ce que le certificat du Consul ou des autorités locales devra en outre constater.

La patente de santé doit être visée dans les lieux de relâche ; à défaut, une quarantaine d'observation serait imposée au navire.

Le Capitaine est tenu d'avoir un manifeste complet de son chargement, comprenant les marques, numéro et quantité des caisses, ballots ou fûts, et la nature de la marchandise (un seul colis dont la marchandise n'est pas indiquée peut entraîner la nullité du manifeste et provoquer une amende). Le manifeste est exigible par les pataches des Douanes, à 2 myriamètres des côtes ; cette pièce doit toujours être signée par le Capitaine, sous peine de nullité et d'amende.

Le Capitaine ne doit pas comprendre dans les provisions du navire, mais bien au manifeste, les objets qui ne sont pas susceptibles d'être mangés pu de servir à l'avitaillement du navire, tels que coquillages, peaux, pacotilles des équipages et des officiers ; il faut, dans ce cas désigner ces objets sur le manifeste.

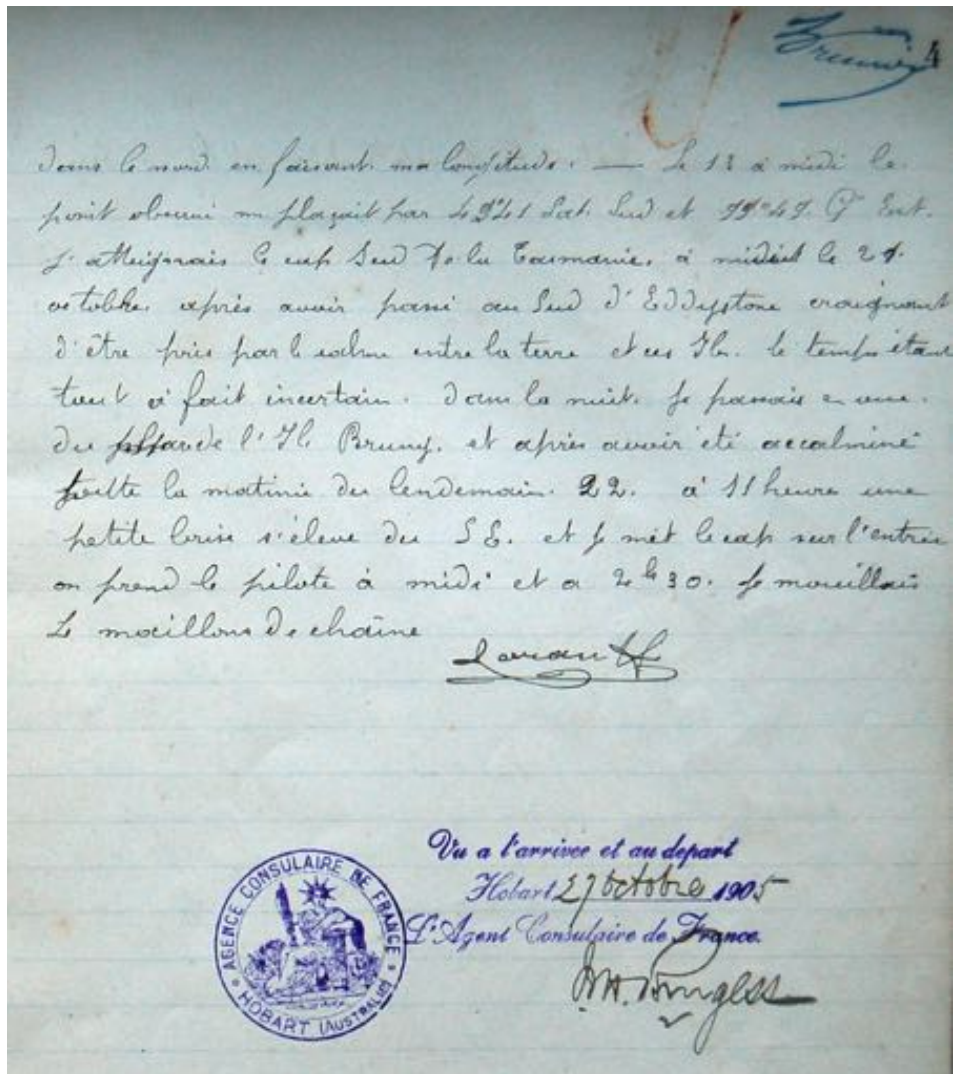
Les pertes et remplacements des objets de l'inventaire doivent toujours être mentionnés, par le rapport de mer, sur le Registre coté et paraphé par le Tribunal de Commerce, sous peine d'amende et de sévices.

Voyage de 1905, Capitaine François Lorant.

Traversée de Cherbourg à Hobart Town, Tasmanie

Je suis parti le mercredi 9 août à 4 heures 30 du soir sous la conduite du pilote et remorqué par le vapeur *Riquet*. À trois mille au large de la digue, toute la voilure établie. Bâbord amures avec petite brise de vent de SO. Aperçu les feux de Portland dans la nuit. Viré de bord. Le lendemain 10 à onze heures du matin, viré de bord en vue des Casquets et après plusieurs bords, le vent passant à l'ONO, je doublais Ouessant le 12 au soir. Le 14 petite brise de vent d'Est. Je signalais à un vapeur anglais faisant route au NO. Tout bien à bord. Lat : 46° N G : 11° 43' O. Après avoir doublé Finisterre, je continuais à longer la côte du Portugal, avec brise d'Ouest et Ouest Sud-Ouest. Le vent passant ensuite au NO, Nord et NNE, je mis cap sur l'île de Madère où je passais à vingt milles à l'Ouest dans la nuit du 20 août et je continuais avec la même brise jusque 11° de latitude Nord et 26° 30' de longitude Ouest, où je pris la mousson du Sud-Ouest qui passait Sud par 3° 20' Nord et 17° de longitude Est. Je pris les amures à bâbord le 5 septembre, et le 7 septembre je passais dans l'hémisphère Sud par 23° 48' de longitude Ouest. J'ai remonté les alizés de SE

avec jolie brise jusqu'au parallèle de 20° Sud en date du 14. Le 15, après petite brise du N au NO, temps couvert. Le vent s'établit au Sud fraîchissant graduellement aux grains violents qui m'obligèrent à prendre la cape. Le lendemain 16, la brise diminuant et passant SE je pris bâbord amures et fis route avec beau temps, le vent adonnant jusqu'au parallèle de 49° Sud et 5° Est où j'eus à mettre à la cape tribord amures avec un coup de vent de Sud en date du 28 septembre ce qui m'obligea à remonter au parallèle 47° Sud. La brise s'établit ensuite de la partie Ouest en beau temps après avoir atteint le parallèle de 50° Sud. Je continuais ainsi jusqu'au méridien de 76° Est, en date du 9 octobre, où je fus obligé de laisser porter d'un quart et fuir sous les fixes, la misaine ayant été légèrement avariée en voulant prendre un ris. Dans la journée du 10, le cuisinier fut projeté violemment dans un coup de roulis contre un caisson, se fit une contusion au côté droit qui l'obligea à cesser sa fonction. La brise diminua d'intensité le 11, mais avec grains de neige de longue durée. Le 12 et le 13 faible brise le jour et bonne brise la nuit avec grains de neige de l'Ouest. À partir du 12 je fis gouverner au Nord 80 Est afin de remonter dans le Nord en faisant ma longitude. Le 13 à midi, le point obtenu me plaçait par 49° 41' Lat. Sud et 99° 49' G Est. J'atteignais le cap Sud de la Tasmanie à midi le 21 octobre, après avoir passé au Sud des Maatsuyker, craignant d'être pris par le calme entre la terre et ces îles, le temps étant tout à fait incertain. Dans la nuit je passais en vue du



phare de l'île Bruny, et après avoir été encalminé toute la matinée du lendemain 22, à 11 heures s'élève une petite brise du SE et je mets le cap sur l'entrée. On prend le pilote à midi et à 2h30 je mouillais 4 maillons de chaîne.

Signé : F. Lorant

Traversée de Hobart à Melbourne, Australie

Je suis parti d'Hobart le dimanche 27 octobre à cinq heures du matin avec petite brise de terre et l'aide du pilote. À 10 heures, étant Est et Ouest de Iron Point, la brise faiblissant, je mouillais trois maillons de chaîne,

et le pilote débarqua à deux heures. L'après-midi, la brise fraichissant au Sud Est, j'appareillais et fis quelques bords dans la passe, mais vers cinq heures il advint encore calme. Je mouillais de retour. Le lendemain 30 octobre, j'appareillais à 4 heures du matin avec temps à grains et brise d'OSO. Je doublais tous les dangers au premier bord, mais la brise refusant, c'est à dire allant le Sud, je continuais à louvoyer dans la baie Storm. À 7h30 du soir, je doublais le cap Raoul, à 8h30 le cap Pilar. Les vents étant franc Sud et fraichissant, je résolus de passer par détroit de Banks. Le lendemain dans l'après-midi, j'aperçus le phare d'Eddystone et vers 8h du soir je donnais dans le détroit avec jolie brise de Sud. À partir de ce moment, la brise diminua rapidement d'intensité et à 11 h je mouillais par 27 mètres de fond quatre maillons de chaîne, craignant d'être drossé sur les récifs avec le courant. À 2h30 du matin le 1^{er} novembre, je levais l'ancre à la fin de la marée et mis cap à l'Est avec jolie brise de vent d'Ouest.

Voyant les vents contraires, et la difficulté qu'éprouve un grand navire à manœuvrer dans ces détroits à fort courant, je longeais la côte de la Tasmanie et résolus de passer par le Sud.

À partir du 2 novembre jusqu'au 11 du même mois, j'ai eu à subir de violents coups de vent soufflant du Nord à l'Ouest. En conservant le plus de toile possible tandis qu'il ventait du nord, je réussis à atteindre le méridien de 140° G Est par 46° latitude Sud. Et enfin le 12, la brise étant OSO, je fis route au Nord. Le 13 à 2h du matin, j'aperçus le feu du cap Otway, à 11h je prenais le pilote, à 11h30 le sémaphore signalait de faire route sur Hobson Bay où je mouillais à cinq heures du soir par cinq brasses de fond.

Signé Lorant

Traversée de Melbourne en Europe

Je suis parti de Melbourne le 30 décembre 1905 à trois heures du matin, assisté du

pilote qui débarqua à cinq milles dans le nord du feu de Longsdale, et à la remorque du vapeur *Alavyty* qui me conduisit Est et Ouest du cap Schanck, où on lui largua la remorque toute la voilure établie à onze heures trente minutes le matin. Tribord amures avec petite brise du SO qui fraîchit graduellement en halant l'Ouest. À 11h du matin le 31 je mis le cap sur le détroit de Banks. J'eus une bonne observation à midi, et à 4 heures du soir une observation me donnait 144° 29' de longitude Ouest. À 8 heures j'apercevais le feu de l'île Goose, à 10h le feu de l'île Swan. La brise, qui était franchement établie jusqu'à ce moment cessa subitement et ne reprit qu'à 2 heures du matin le 1^{er} janvier, où je fis route de nouveau et passais le détroit de 2 à 4 heures.

Je fis route ensuite vers le sud avec petite brise de SO jusqu'au parallèle de 46° S en date du 6 janvier. Je mis cap ensuite entre les îles Snares et Auckland avec jolie brise de vents d'Ouest et continuais ainsi jusqu'au méridien de 180° que je passais le 12 janvier. À partir de cette date jusqu'au 27 du même mois, je n'ai eu que des petites brises variant du Sud au Nord en passant par l'Ouest avec le baromètre très haut et temps clair avec vents de Nord.

Après le 27 le temps devint plus bouché, le baromètre baissa rapidement, et une grosse houle de l'Ouest se fit sentir. Le 3 février, le baromètre descendit jusqu'à 727 mm avec une houle énorme de l'Ouest et légère fraîcheur du NO passant Nord, ce qui obligea de venir en travers à la lame, et



occasionna de forts coups de roulis fatiguant le navire. Je fis serrer les petites voiles par mesure de prudence, à 11h du soir, on masquait avec une jolie brise de vent d'Est fraîchissant en halant le SE et le SO. Dans la matinée du 4, le temps s'éclaircit. Établi toute la voilure. Depuis le 4 jusqu'au 8 février où je me plaçais sur le méridien de Diego Ramirez, nous eûmes une grosse brise variant de l'OSO au ONO, avec grosse mer couvrant constamment le pont. Le 9 février, point obtenu 56° 02' S et 65° 22' O, petite brise du NO. Mis cap au N 60 E du monde. Dans la journée du 10, la brise fraîchit au SO. Temps clair, on fit bonne route. Dans la nuit, je passais entre deux banquises accores Sud du banc de Burdwood. Le lendemain matin 11, même temps. Je rencontrai une autre banquise au nord du même banc. Dans l'après-midi du 12, par 50° 30' Sud et 53° G Ouest, je passais au vent d'une autre banquise. Je continuais ma route avec jolie brise d'Ouest jusqu'au parallèle de 33° Sud, sans avoir rien de particulier à signaler autre que deux navires que je dépassais, dont l'un me hissa son numéro XROS et me donna à midi une longitude de cinq milles plus Ouest que celle du bord.

À partir de la position ci-dessus indiquée en date du 21 février, je n'ai eu que du calme et folles brises jusqu'au 26 du même mois Lat. 29° 46' Sud, G 32° 28' Ouest où une jolie brise du NO nous fit passer dans les alizés de SE en date du 2 mars par 24° Lat. Sud et 27° G Ouest. Du 26 février au 2 mars, j'aperçus deux navires à voiles auxquels je ne pus signaler. Dans les alizés de Sud, par 1° 40 S et 32° 05 O, je signalais à un vapeur italien allant à contre-bord, lequel me donna une Long. 31° 35 O à 10h le matin. Dans l'après-midi du 13, je passais dans l'hémisphère Nord par 32° 35 O avec petite brise de vents d'Est qui diminua d'intensité le 15. Des grains survinrent, dont l'un souffla avec assez de violence, fit le tour du compas, nous masquant et occasionnant une légère avarie dans la grand-voile. Le 16, par 4° Nord, 36° 50' Ouest, nous prîmes les alizés du NE qui nous firent atteindre le parallèle de 25° de latitude Nord sur le méridien de 54° Ouest en date du 1^{er} avril. Le 2 une jolie brise de vent de Sud se fit sentir et nous fîmes bonne route jusqu'au parallèle de 44° et 40° de longitude Ouest. Depuis cette position jusqu'à l'arrivée à Falmouth, nous eûmes forte brise de Nord qui nous obligea à faire petite voile, et nous eûmes à souffrir beaucoup de la mer qui couvrait constamment le pont. Dans la nuit du 19 avril, nous aperçûmes le feu de Bishop, Wolf, Longship et Lizard. Le 20 matin je pris la remorque du vapeur *Victor* au cap Lizard et le pilote, et nous mouillâmes ledit jour à midi. On affourchait ensuite avec trois maillons sur chaque ancre.

Signé : Lorant

Traversée de Falmouth à Cardiff

Je suis parti le mardi 24 avril à 6h30 du soir à la remorque du vapeur *Hercules* et assisté du pilote, lequel me conduisit au large des dangers. Dans la nuit nous eûmes petite brise d'OSO avec pluie et baisse du baromètre rapide. Le matin du 25, le vent sauta au NO et fraîchit en tempête qui m'obligea, étant dans le Sud de Longship, à relâcher dans la baie de Penzance, où je mouillais à 5h du soir, sur une seule ancre et trois maillons de chaîne. Dans la nuit, la brise faiblissant, je fis allumer la chaudière à minuit et j'appareillais à 4h à l'aide du remorqueur et petite brise du SO. Dans la matinée du 26, le vent vint de nouveau au NO puis Nord en tempête et, étant au large de Runnel Stone, je pris le parti de revenir mouiller en rade de Penzance à 4h de l'après-midi. Dans la soirée, le Capitaine du remorqueur *Eagle* m'avertit qu'ayant reçu des ordres de ses armateurs, il demandait à nous donner sa remorque sitôt que je pourrais faire route sans qu'il y ait de supplément à payer au contrat passé à Falmouth, ce que je lui accordais.

Le lendemain 27 avril, j'appareillais à 4h du matin ayant la remorque de l'*Hercules* tournée à bâbord sous le gaillard, et donnais celle du bord à l'*Eagle* et je fis bonne route sur Cardiff en employant les voiles latines.

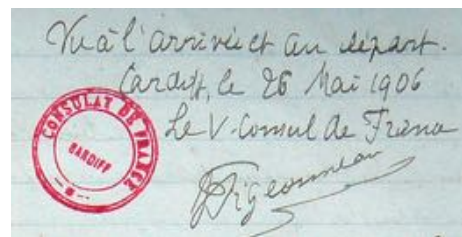
À midi, un point par deux relèvements me plaçait par 50° 12 Lat. et 8° Longitude. Cap au N35 Est et légère brise de NO, qui passa au SO en fraîchissant. Nous continuâmes ainsi de pointe en pointe jusque Nash où je pris le pilote. Le lendemain 28 avril, on rentra à la marée du matin dans l'écluse de Bute East Dock et à 3h on était amarré et ancré en toute sécurité. Aussitôt l'amarrage terminé, je fis prendre les dispositions de déchargement, enlever les embarcations de sur le panneau arrière et la passerelle milieu. Dans cette dernière manœuvre, un des garde-corps ayant engagé, le lieutenant Monsieur Jules Le Grivès voulut le faire parer, mais le treuil étant en marche fit casser le garant du



palan soutenant la passerelle et celle-ci tombant, ledit lieutenant n'ayant pu se garer eut la jambe droite fracturée et une blessure à l'œil droit. Je le fis aussitôt transporter à l'hôpital d'urgence.

Bord le 29 avril 1906

Signé : Lorant



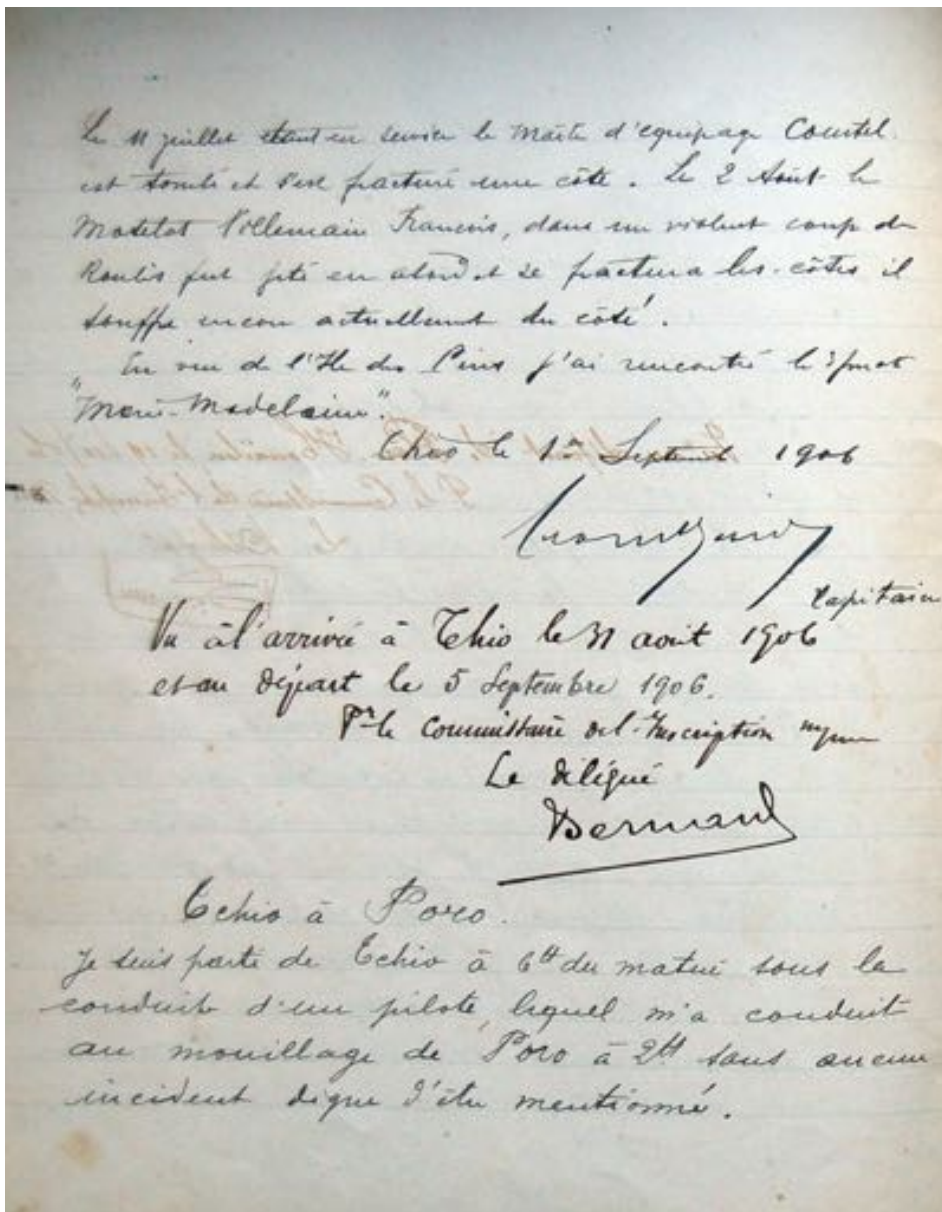
Voyage de 1906, Capitaine Léonce David

Traversée de Cardiff à Thio, Nouvelle Calédonie

Mes comptes réglés et expédiés à M. J.B. Étienne, Armateur, le navire bien lesté et paré pour la mer, je suis parti de Cardiff le 28 mai au soir à destination de Thio à ordres, à la remorque du vapeur *Hercules* et sous la conduite d'un pilote qui débarque à 1h20 le 29 au matin, au vu des feux de Nash. Vers 10h le même jour, au matin, je relève l'île Lundy à l'Ouest que je laisse par tribord et à environ un mille et demi à midi. À 4h, rendu à la distance convenue pour le remorquage, je fais larguer la remorque. Le temps avait bonne apparence, mais le soir le ciel se couvrit, la bise fraîchit halant le SO et l'horizon se fit brumeux, j'eus pendant 3 jours des vents contraires, et une brume très opaque. Je fis de petits bords, m'aidant de la marée pour gagner au vent, de la sonde pour rectifier ma position et tenir le navire en sécurité. Le 1^{er} juin je doublais au large les îles Scilly, par beau temps et vents du NO au NE, lesquels me conduisirent jusqu'au 42^e parallèle, où j'eus de petits vents de SE au SO.

Le 7 juin je hissai le signal distinctif à un vapeur anglais courant à l'Ouest. Du 6 au 14 juin vents variables du NNO au NE, faibles, Madère restant à l'Est à environ 120 milles. Le 14 je trouvai les alizés du NE variables et faibles, et je fis route à petite distance et à l'Ouest des îles du Cap Vert. Le 20, par 9° N

et 28° 45 O, vents du Sud au Nord par l'Est, puis la bise se fait du SSO et me conduit par 6° N et 25° O, où je trouvai l'alizé du SE très frais, avec lequel je suis venu couper la ligne par 30° O. Le 28 juin, j'ai eu des grains assez violents jusque par 18° Sud, et j'ai vu le vent halier le Nord et le NO à mesure que je suis allé plus Sud. Le 15 juillet, je passai en vue et à 10 milles au Sud de l'île Inaccessible. J'ai eu quelques hauteurs qui m'ont permis de rectifier l'état absolu des chronomètres. Le 22 juillet j'ai coupé le méridien du cap de Bonne Espérance. Dans l'océan Indien, le 22 je me vis contraint de prendre la fuite. Pendant 6 heures, sous le grand hunier fixe, violent coup de vent du NNE. Le 3 août,



au Nord de Kerguelen, tempête du NNE. La mer est énorme, le temps, brumeux, et comme depuis 4 jours je suis sans bonnes observations, je me résous à prendre la cape. Ce coup de vent a duré 18 heures, et a pris fin après une saute au NO et dans un violent grain. Une heure et demie après, il faisait calme. Je me suis dirigé à l'Est en me tenant entre les parallèles de 44° et 48° Sud, et j'ai trouvé un temps relativement beau. Le 15 août, j'étais au Sud de la Tasmanie. Les vents, d'abord favorables, sont devenus sur le parallèle de 40° Sud dans le Pacifique, contraires, et ce n'est que le 27 août au matin que j'ai aperçu l'île Norfolk. J'avais obtenu à 2h (le matin) une sonde de 70 mètres fond de corail et coquillages brisés. Le 27 et le 28, petit temps, le 29 la brise prend fraîche du SE variant à l'Est. Le 30 à midi, je relève l'île des Pins à l'Ouest, mis le vent dessus une partie de la nuit. Le 31 au matin j'aperçois Tupeti. À midi le pilote monte à bord et à 2h il faisait mouiller par 30 mètres d'eau, vase, en rade de Thio. Le 11 juillet, étant en service, le maître d'équipage Courtel est tombé et s'est fracturé une côte. Le 2 août, le matelot Villemain François, dans un violent coup de roulis, fut jeté en abord et se fractura les côtes. Il souffre encore actuellement du côté. En vue de l'île des Pins, j'ai rencontré le 3-mâts *Marie Madeleine*.

Thio, le 1^{er} septembre 1906

Signé : Léonce David

De Thio à Poro

Je suis parti de Thio à 6h du matin sous la conduite d'un pilote, lequel m'a conduit au mouillage de Poro à 2h sans aucun incident digne d'être mentionné.

Poro, le 6 septembre 1906

Signé : Léonce David

Traversée de Poro à Emden

Mon chargement terminé le 18 octobre et bien arrimé, j'ai réglé mes comptes (les dépenses) le même jour et en ai adressé une expédition à M. J.B. Étienne, armateur. Le 19 je donnai la remorque au vapeur *Tayo*, mais la mer très dure et les vents forts de SE ne me permirent pas de sortir ce jour-là des coraux, et je mouillais le soir à Nakéty. Le 20 au matin nous étions à la passe de Thio. Le 23 à 8h du matin je doublais l'île des Pins après 3 jours d'un dur louvoyage entre les Loyauté et la Calédonie par temps pluvieux et brumeux. Le 26 octobre, je passais à l'ouest et à petite distance de Norfolk. Le vent de l'Est, persistant, m'a retenu jusqu'au 5 novembre au Nord de la Nouvelle-Zélande. Le 10 novembre, pendant un petit coup de vent de SO, le faux foc est déchiré. Le 21, nouveau coup de vent, mais du NO et bien plus violent, pendant une furieuse rafale la misaine est défoncée. La mer est énorme, démontée elle balaye le pont de ses lames déferlantes, frappe la muraille du navire et l'ébranle dans toutes ses parties. Nous gouvernons à la lame sous les huniers fixes. Le 22 le temps s'améliore, mais la mer reste mauvaise, les roulis sont considérables et dangereux pour la mâture et son gréement. À midi j'obtiens L : 50° 07' S, G : 121° 39' O. Les vents variables en force et en direction nous restent cependant favorables, et nous n'eûmes dans tout le Pacifique que quelques heures de brume, peu dense.

Le 2 décembre (1906) à 7h du matin, je gouvernai pour passer à petite distance de Diego Ramirez au Sud de laquelle île nous étions à 11h à environ 18 milles. D'assez bonnes observations m'ont permis de rectifier les montres.

Dans l'Atlantique Sud nous avons eu des grains de neige et de grêle, puis les vents halant le SE m'obligent à passer sur le banc de Burdwood, où je trouve des lames creuses et dures fatigant extrêmement l'avant du navire. Le 7 décembre nous apercevons 2 glaces, l'une d'environ 4 mètres

Vu à l'arrivée à Thio le 11 août 1906
et au départ le 5 septembre 1906.
P. le Commissaire de l'Inspection marine
Le Délégué
Derrand

Vu à l'arrivée à Houailou (Poro) le 6/9/06
P. le Commissaire de l'Inspection marine
Le Délégué
Derrand

Vu au départ de Poro Houailou le 19/11/06
P. le Commissaire de l'Inspection marine
Le Délégué
Derrand

de haut sur 2 à 300 mètres par 49° 09' S et 50° 56' O, la deuxième bien plus volumineuse par 48° S et 50° 10' O. Le 14 décembre nous subissons un violent coup de vent du Nord, sautant pour mollir, après 12h de très violentes rafales de SSO. La mer fut très mauvaise et vint de plusieurs directions NE, Nord et Ouest, puis SO. Les lames semblaient se donner rendez-vous sur le pont submergé à chaque instant, le navire plongeait et donnait des coups d'acculage faisant tout sauter à l'arrière, me faisant craindre pour mes chronomètres. Le presse-étoupe inférieur du gouvernail fut ébranlé et l'eau envahit bientôt la chambre la transformant en un grand lavoir. J'ai trouvé les alizés du SE tirant beaucoup de l'Est. Du 7 au 8 nous coupons la ligne équatoriale. Les calmes équatoriaux nous retiennent 3 jours. Comme les alizés du SE, ceux du NE tiennent beaucoup de l'Est, et par 17° N deviennent ESE. Orages et pluie abondante jusque par 33° N et 36° O. Le 27 janvier, par 42° 30' N, 33° 30' O, nous rencontrons le 3-mâts anglais KGLV allant d'Iquique à Anvers. Le 3 j'obtiens une sonde de 190 mètres sur les accores de la petite Sole. Le 6 au soir nous apercevons le feu de Bishop, au NNE, à 18 milles. Le 7 au soir, le feu du cap Lizard. Le 9 au matin le feu de Sainte Catherine, et le même jour au soir nous passons le feu de Calais, brume intense, nous entrons dans la mer du Nord, nous aidant de la sonde. Le 12 et le 13, me pensant à 20 au Nord de Terschelling, je courrais des petits bords, brume intense et neige. Le 14 au soir j'apercevais le feu de l'île Ameland. Fait bonne route sur l'entrée de l'Ems dont je vois le feu de Borkum à 10h du soir. À 1h30 du matin j'embarquais le pilote de Emden. Couru de petits bords en attendant la marée. À 11h du matin le 15, fais route pour les passes, et mouillé à 2h de l'après-midi à 3 milles en amont du phare de Borkum par 16 mètres d'eau. Le soir je traitais avec deux remorqueurs pour £.80, et le lendemain je remontais le fleuve jusqu'à Emden, où je pris mon poste de déchargement à 4h du soir le 15 février 1907.

En raison des temps très mauvais que j'ai eu à subir, je fais toutes réserves qui conviennent sur l'état de la cargaison, me proposant de donner plus de détails si besoin est.

Emden, le 16 février 1907

Signé : Léonce David.

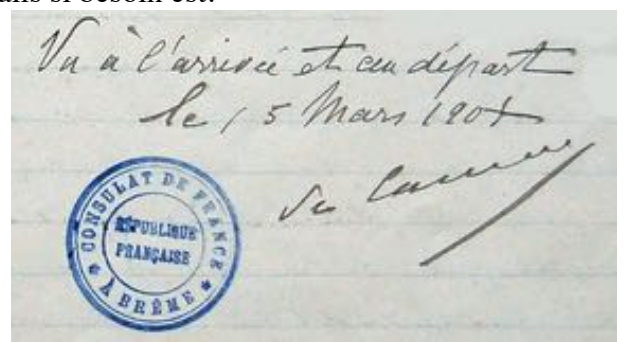
Voyage de 1907, Capitaine Léonce David

Voyage de Emden à Londres

J'ai terminé l'embarquement du ciment composant une partie de mon chargement, et réglé mon expédition et mes comptes samedi 16 mars. Le dimanche 17 nous prenons les dispositions de départ, le remorqueur *Hibernia* qui doit me conduire à Londres étant arrivé à 2h du matin. L'après-midi du même jour, la bise, déjà fraîche, augmente encore en force, atteignant dans la soirée la force d'un coup de vent. Nous remettons au lendemain l'instant du départ. Le 18, 19 et 20 le baromètre, descendu à tempête reste bas, et de violents grains nous retiennent à Emden. Le 21, le temps s'étant amélioré, je sors du port sous la conduite de deux remorqueurs, hors des jetées je n'en conserve qu'un. L'après-midi du même jour, la bise redevenant très forte, de concert avec le remorqueur, nous décidons de mouiller près de Borkum. Le 22 et le 23, vent furieux du OSO au NO. Enfin, le 24, le temps s'améliorant, j'appareillais à 9h du matin et sortais à midi des bouches de l'Ems. À 9h le même jour au soir, je passais à petite distance de Terschelling (bateau feu). Très beau temps, jolie brise pendant la nuit. Le 25 à 7h30 du soir, en vue du bateau feu Sh..., je rencontrai un pilote de la Tamise, qui me conduisit le soir au mouillage de ...hight. Le lendemain, je montais à Gravesend pour attendre les ordres qui m'étaient adressés. Le soir du même jour, sous la conduite d'un nouveau pilote, je pris route vers Londres et j'entrais le soir à 11h ½ au dry dock sans incident notable.

Londres, le 27 mars 1907

Signé : Léonce David.



De Northfleet à Cherbourg

Ayant terminé mon chargement et réglé mes affaires à Londres, j'ai pris la remorque du steamer *Simla*, et sous la conduite d'un pilote je suis descendu la Tamise, en changeant de pilote à Northfleet, le même jour, 18 avril 1907. Le 19 au matin, à 8h du matin, nous étions Est et Ouest de Douvres, hissé le numéro officiel du navire. Très beau temps pendant toute la traversée. À 7h30 le 20 au matin, le pilote de Cherbourg monte à bord et nous conduit au mouillage de la rade où nous sommes arrivés à 8h sans aucun incident digne d'être mentionné.

Cherbourg le 20 avril 1907

Signé : Léonce David

De Cherbourg à Hobart

Mes approvisionnement terminés, l'équipage au complet, le navire en bon ordre pour la mer et mes comptes expédiés à Monsieur JB Étienne, armateur, je suis parti de Cherbourg le 22 avril à 10h du matin à la remorque du vapeur *Simla*, avec lequel je m'étais préalablement arrangé pour £ : 20 comme prix de remorquage de Cherbourg à 10 milles au large des Casquets. Le pilote quitte le navire dès le navire hors des jetées de la rade. Jusqu'au 26 j'ai louvoyé dans la Manche avec des vents maniables, mais par temps brumeux, m'aidant à la sonde. Le 26 la bise s'étant établie au Nord, je fis bonne route à l'OSO. Le 24, j'avais eu de bonnes observations, en vue de Start Point, me permettant de rectifier mes montres. Les vents me furent presque toujours favorables jusqu'aux alizés que je trouvai par 24°N et 27° O. Le 7 mai nous étions en vue de Saint Antonio dont je suis passé à petite distance à l'Ouest. Je constatai par de bonnes observations que l'état absolu des chronomètres avait peu changé. J'eus quelques journées de calmes équatoriaux, et coupai la ligne le 18 mai par 28° 50' O. Par 1° N j'ai échangé des signaux avec le 4-mâts anglais NHCF courant au Nord. J'ai trouvé les alizés de SE assez frais, je quittai ces vents le 28 mai et je continuai à courir au Sud chercher les vents généraux de l'Ouest. Je suis passé à petite distance du groupe Tristan, que je n'ai pas aperçu par suite de l'état brumeux de l'atmosphère. Le 9 juin nous eûmes mauvais temps du NO. La mer, très grosse, couvrait le pont, les roulis violents fatiguaient le navire et son chargement. Le 10 juin nous étions sur le méridien de Paris par 42° 30' S. Le 13 j'entrai dans l'Océan Indien sur le parallèle 46°30' S, sur lequel j'ai fait route à l'Est, passant au Nord des îles Marion et du Prince Édouard. Le 19 et le 20 avril nous fûmes assaillis par un furieux coup de vent, la mer, très grosse, couvrait constamment le pont et faisait rouler le navire violemment, qui a fatigué dans toutes ses parties et dans son chargement. Le 22 et le 23, nouveau coup de vent de l'Ouest eu SO. La mer démontée nous oblige à gouverner à la lame, le cap au NE, afin d'éviter les lames monstrueuses et soulager le navire submergé. Le 25 et le 1^{er} juillet, très gros temps. Enfin le 2 juillet, le pont peut sécher un peu, ce que depuis une quinzaine nous n'avions pas vu. Le 5 et le 6 juillet, une lame du Sud fait donner au navire vent arrière de forts coups de roulis. Je suis remonté sur le parallèle 45° Sud, n'étant resté que quelques jours sur les parallèles de 47° et 48° S, depuis l'île Kerguelen. Le 8 juillet, je me dirigeais vers le cap SO de la Tasmanie, lorsque, parvenu à 60 milles de ce cap, le vent passa au NNE fraîchissant rapidement, et m'obligea à prendre la cape. Le 9 le mauvais temps continua. Le 10 à midi, j'aperçus l'île Maatsuyker et le cap SO, mais la brume survenant m'empêcha de continuer vers Hobart, et ce n'est que le soir du même jour que je suis venu au mouillage sous la conduite d'un pilote rencontré en vue du feu de Iron Point.

Signé : Léonce David

De Hobart à Portland

Ayant reçu à Hobart l'ordre de me rendre à Portland, j'ai quitté, sous la conduite d'un pilote, le premier de ces ports le 13 juillet vers 10h du matin. Le soir même, étant encore en vue des feux, je fus contraint, par un furieux vent du SO, de fuir au NE. À 2h du matin le 14, une lame monstrueuse couvrit le pont, écrasant le capot de descente (en teck) sur la dunette. Au jour nous constatâmes la rupture du tuyau de conduite d'eau allant sur la dunette. Par les écubiers, pendant ce coup de vent, une grande quantité d'eau



pénétra dans le navire, noyant mes volailles placées à l'avant, et sur la dunette, par le capot brisé, l'eau envahit le faux-pont, me faisant craindre de nombreux égouts sur le chargement. Du 15 au 20 juillet, j'eus des vents légers et très variables, par mer grosse. Le 21 le vent se fit violent du NE qui m'obligea à capeyer sous voilure très réduite jusqu'au 25. Je me trouvais alors par 53° Sud et 169° Est, par mer tourmentée. La baleinière de sauvetage placée sur le panneau arrière fut, ce jour-là, défoncée. J'eus recours au filage de l'huile pour faire, sous voilure réduite, un peu de chemin à l'Est. Du 26 juillet au 4 août, vents variables et dominants de l'Ouest. Le 5 je fuyais sous les huniers fixes par mer énorme et coup de vent du SO. Les roulis furent considérables, mâture et gréements furent soumis à de rudes épreuves, je crains aussi que des avaries ne se soient produites dans la cargaison, tant furent violents les mouvements du navire. De petites avaries furent faites sur le pont par la mer, aux garde-corps, mains de fer, etc. Sur le parallèle de 20° S et les méridiens 126° et 130° O j'ai trouvé des petits vents de Nord, lesquels ont soufflé pendant six jours. Le 23 août, j'ai trouvé les alizés de SE, tirant beaucoup de l'Est, par 16° S et 126° 30' O. Le 30 août, j'étais à la ligne équatoriale par 135° O de longitude. Dans le Pacifique Nord, j'ai trouvé plusieurs jours de calmes, lesquels m'ont retenu pendant trois jours consécutifs sur le parallèle de 45° N, G : 144° O. Enfin le 29 septembre, j'apercevais le phare de North Head, à l'entrée de Rivière Columbia. N'ayant pas trouvé de pilote en vue de ponton Columbia River, je pris le large pour la nuit. Le lendemain matin, le temps étant mauvais, je continuai ma bordée vers le large. Le 1^{er} octobre, il fit calme, mais le soir je pus venir en vue des feux et le lendemain 2 octobre, étant à quelques milles dans le Nord du bateau feu, je trouvai un remorqueur et un pilote qui me conduisit sur la rade d'Astoria où je mouillais à 2h du soir le même jour. En raison du temps très dur rencontré sur tout mon parcours, je fais toutes les réserves qui conviennent, pour amplifier, si besoin est, mon rapport, si, à un instant quelconque il est trouvé, soit dans le chargement, soit à bord, coques ou gréement, dommages ou avaries. Le 3 octobre je reçois l'ordre d'accoster mon navire au wharf d'Astoria. Le 4 octobre, j'ai déchargé 930 barils de ciment, le 5 octobre 973 barils. Le dimanche 6 octobre, je prends la remorque du *Harvest Queen* et je me dirige sur Portland où je viens d'arriver à 4 heures aujourd'hui 7 octobre 1907.

Le capitaine du *Le Pilier*

Signé : Léonce David

De Portland à Sharpness, Angleterre

Mon chargement, orge et blé, terminé et bien arrimé, mes comptes réglés et copie adressée à M. JB Étienne, mon navire bien disposé pour la mer, et bien approvisionné, je suis parti le 30 octobre au matin de Portland, à la remorque de l'*Oaklama*. Le 31 je suis arrivé en petite rade d'Astoria, où j'ai dû mouiller, étant arrivé trop tard pour profiter de la marée sur la barre. Le 1^{er} novembre, je suis appareillé et, à la remorque, j'ai tenté de franchir la barre, mais le mauvais temps m'a contraint à revenir au mouillage en grande rade d'Astoria. Les 2, 3, 4, 5, 6 novembre, mauvais temps, la barre est impraticable, plusieurs navires sont mouillés près de nous, attendant aussi la fin du mauvais temps. Depuis le 5 le lieutenant Cambray se trouve indisposé, mais la brume et le mauvais temps empêchent toute espèce de communication avec la terre. Le 6, par un remorqueur qui passe, à partir de signaux, je fais demander un docteur qui, envoyé par M. Cherry, courtier maritime, vient à bord le 7, visite le lieutenant et quatre hommes de l'équipage, indisposés. Le docteur trouve l'état de santé de tous ces malades peu inquiétant, et déclare qu'ils peuvent partir avec le navire. Néanmoins, sur la demande du docteur, je remets mon départ au lendemain, afin de pouvoir me rendre à terre y prendre quelques médicaments.

Le 8 enfin, à 11 h du matin, je franchissais la barre de la rivière Columbia, à la remorque et par beau temps. À midi, le pilote quitte le navire, à midi et demie nous sommes à la voile. Du 9 au 12, j'ai eu des vents variables mais dominants du Sud, puis la bise s'établit au Nord de l'Ouest et je puis alors faire bonne route au Sud. Le 15 novembre tous mes malades sont guéris (je veux dire les malades au départ). Le 18 le vent du Nord hale le NE. Lat : 28° N, Long : 128° O. C'est l'alizé. Le 24 je quitte ce vent du NE par 10° N et 123° 13' O, puis peu après la brise se fait du Sud halant au SE à mesure que j'approche de l'équateur, coupé par 132° O le 2 décembre. Le 15 les vents passent au NE. Lat : 29° 30' S, G : 132° 30' O. J'ai eu des brises variables et favorables jusques 47° S et 119° O où, pendant



8 jours sur les parallèles de 50° à 53° S, j'ai eu des vents faibles de l'Ouest et très beau temps. Le 7 janvier j'ai échangé des signaux avec le 3-mâts norvégien WHLF par Lat : 57° 22' S, G : 66° 20' O.

Procès-Verbal : L'an mil neuf cent huit, le huit du mois de janvier, sur ma convocation se sont réunis en chambre du Conseil MM. Frédéric Lebas second, Courtel Jean-Marie maître d'équipage, Hus Joseph Marie et Pansard Eugène, principaux de l'équipage du navire, auxquels j'ai exposé que la maladie de M. Alfred Cambray lieutenant s'étant subitement aggravée, il y avait urgence à relâcher aux Îles Malouines pour y déposer ce jeune officier. Les personnes ci-dessus nommées, après une visite au malade ont unanimement adopté mon avis, et ont signé, après lecture, la présente délibération.

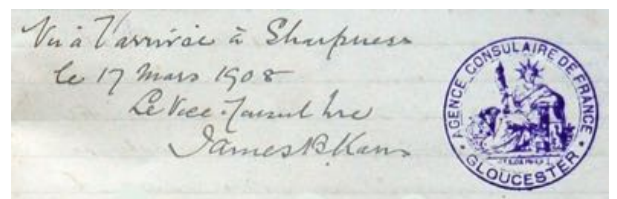
Signé : Léonce David, Courtel, Hus, Pansard, F Le Bas

J'espérais gagner Port Stanley le 9 au soir, mais le vent hala le NNO. Le 10 j'eus encore les mêmes vents, le 11 il fit calme, l'état du malade devint désespéré, dans la nuit du 12 le vent souffla en coup de vent. À 5h1/2 du matin, je constatais le décès du malheureux lieutenant. Sans bonnes observations depuis 3 jours, et d'ailleurs le but de ma relâche n'existant plus, je mis le cap à l'Est. Le 13 à 7h30 du matin je fis immerger le corps du décédé par latitude estimée 53° 09' 40" S longitude 56° 08' Ouest. Le 14, en visitant la mâture, le gabier de misaine trouva une avarie à la cornière de renfort des allonges à bâbord, avarie éprouvée pendant le coup de vent du 12. Je fis consolider le mât d'hune. J'eus aussi quelques avaries pendant le même coup de vent aux tuyaux de conduite d'eau sur la dunette. De 33° à 30° Sud, j'ai eu 8 jours de petits vents du Nord pendant lesquels j'ai fait peu ou point de route. Le 7 février, je prenais les alizés du SE par 26° Sud et 14° 45' O. Le 8 j'échangeais des signaux avec le 3-mâts français *Joliette*, Lat : 24° S, Long : 15° 15' O. Le 18 février j'étais à l'Équateur par 26° O sans transition de calmes, je vis les vents passer au NE. Le 28 février, j'échangeais des signaux avec le 3-mâts norvégien KBFD allant de Wallaroo à Queenstown Lat : 17° 30' N, Long : 41° 45' O. Le 3 mars, le vent du NE hala l'Est et je pus faire route au Nord. Le 7 mars, par Lat : 41° 49' N, G : 40° 32' O, je fus assailli par une violente tempête du Sud, qui amena une mer hérissée de lames furieuses qui fatiguèrent le navire dans toutes ses parties, particulièrement le pont qui fut balayé d'énormes paquets. Je dus prendre l'allure de fuite, les coutures du pont paraissent avoir souffert et je crains de nombreux et forts égouts. Le 9 mars survint un nouveau coup de vent, mer très mauvaise, la coque grince sous l'effort des lames animées d'une grande vitesse, je fais gouverner à la lame. Les roulis sont considérables. Le 10 le temps se fit plus beau et nous eûmes ensuite, jusqu'à l'atterrissage le 15, vents variables et beau temps. Le 15 à 3h du soir je reconnus Trevoise Head.

À 5 heures, je pris un pilote du canal de Bristol qui me conduisit près du feu de Nash où, pour £ : 2, deux remorqueurs me donnèrent leur remorque, et me menèrent sur la rade de Barry en l'attente d'une nouvelle marée. À 2h j'appareillais pour King Road où je suis arrivé à 6h du soir. Le 17 au matin, la brume m'empêche d'appareiller, le soir enfin je pus prendre les remorques. Le même jour à minuit je me suis amarré dans le bassin de Sharpness. Le prix du remorquage depuis Holmes à Sharpness est fixé au prix du tarif du port. En raison des très gros temps que j'ai trouvé sur mon parcours, je fais toutes les réserves qui conviennent, pour amplifier, si besoin est, mon rapport, et conserver mes droits si à l'ouverture des panneaux il était constaté dans la cale quelques dommages provenant de fortunes de mer.

À Sharpness le 18 mars 1908.

Signé Léonce David



Voyage de 1908, Capitaine Léonce David

De Sharpness à Hobart, Tasmanie

Le navire bien gréé et approvisionné, le lest bien arrimé et consolidé, mes comptes en ordre et expédiés à M. J B Étienne, armateur du *Le Pilier*, je suis parti de Sharpness le 16 avril 1908, aidé de 3 remorqueurs et conduit par un pilote. Le 1^{er} remorqueur m'a quitté à Portishead, le 2^e en rade de Barry emmenant le pilote, le 3^e Est et Ouest de Nash Point. À 8h du soir le même jour je doublais

l'île Lundy par le Nord. J'avais eu à 6h de bonnes hauteurs qui m'ont permis de m'assurer de l'état absolu de tous mes chronomètres. J'ai eu des vents favorables jusqu'à Madère, mais j'ai trouvé au large de cette île de petites brises du SE au SO interrompues de calmes. Le 27 avril, j'ai rencontré le steamer *Rudistan* (anglais), Lat :26° N, G : 28° O. Le 1^{er} mai, par 28° N, 24° O les alizés s'établirent du NE, variables au Nord, brise faible. Pour échapper au vent arrière, je fus conduit à passer à l'Est de l'archipel du Cap Vert. Le 4 mai à midi, j'étais en vue (et à petite distance) au Nord de l'île de Sel. Le 10 mai, j'ai rencontré le 3-mâts anglais *Celtic Race*. Le 13 mai je coupais la ligne par 29° 45' O.

Dans l'Atlantique Sud, j'ai trouvé des vents très favorables. Le 2 juin j'étais au Sud du cap de Bonne Espérance. Depuis le matin, je faisais gouverner « à la lame », sous voilure réduite afin de soustraire le navire aux dangereuses vagues poussées par le vent soufflant en furieuses rafales, grains de grêle. Le navire fatigua néanmoins dans toutes ses parties. Dans l'Océan Indien, j'ai fait route au Nord des îles Marion et Crozet par 44° Sud environ, puis, après Kerguelen, je suis allé sur le 49^e parallèle. J'ai eu très beau temps, parfois grosse brise, mais sans coup de vent violent. Le 27 juin, j'aperçus l'île Maatsuyker, à 10h du matin. Le soir je passais au Sud du groupe et à 1h30 du matin le 28, je me tins sous petite voilure au Sud du cap Tasman, la baie Storm complètement obscurcie ne permettant pas de naviguer près de terre avec sécurité. Le même jour à 5h du matin je fis route sur le cap ... que je reconnus à 8h.

Le vent du SO vint à l'Ouest en petite brise, et ce ne fut que lentement que je parvins sous le phare d'Iron Point où je pris un pilote de Hobart à 2h après-midi. La brise se fit de plus en plus faible et ce n'est qu'à 7h30 du soir que j'arrivais en vue du feu de Hobart, d'où je ne pus m'approcher de bien près, le vent étant passé au NO.

À Hobart le 29 juin 1908

Signé Léonce David.

Traversée de Hobart à Portland

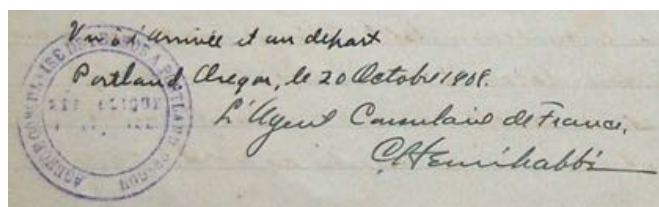
Je suis parti de Hobart le 2 juillet d'après les ordres télégraphiques de M. J B Étienne, à destination de Portland, et après avoir embarqué un supplément de provisions fraîches. Beau temps jusqu'au Sud de la Nouvelle Zélande, où je trouve quelques jours de vent frais du SE à l'Est, puis aidé des vents du Nord j'ai fait une grande partie de ma longitude au Sud du parallèle de 50°. J'ai eu ensuite des vents très variables et plutôt peu favorables, coupés de séries de vents de l'Est, et ce n'est que le 7 août que me trouvant un peu à l'Ouest de l'île Pitcairn, j'ai pris les alizés du SE. Le 14 août j'étais à l'Équateur, j'ai trouvé l'alizé du NE très frais et sans incident remarquable. Le 9 septembre je suis arrivé en vue du bateau feu de la rivière Columbia où pendant 5 heures j'ai attendu un pilote et un remorqueur. J'ai, aidé du remorqueur, franchi la barre du fleuve à 3h30 et à 6h j'ai mouillé à Astoria. Le 11 j'ai obtenu un remorqueur, le soir du même jour j'ai mouillé en rivière, enfin le 12 au soir je suis venu à Linnton où je me propose de débarquer mon lest. Pendant mon voyage j'ai rencontré les navires *Neully* et *Geneviève Molinos*.

Fait à Linnton le 14 septembre 1908

Signé Léonce David.

De Portland (Oregon) à Falmouth

Le 20 octobre, j'ai terminé mon chargement de grains en sacs dont le poids s'élève à 3 160 tonneaux de 1 016 kg. Le jour même je terminais à la douane mon expédition, mais je ne pus obtenir un remorqueur que le 21 au matin. Le 22 je suis arrivé à Astoria, d'où j'ai expédié mes comptes à M. J B Étienne, puis mon navire bien gréé et prêt, je suis sorti de la rivière Columbia le 23 octobre à midi. Après quelques jours de vents assez favorables, j'ai été retenu à hauteur de San Francisco par une série de vents légers du Sud, et je comptais 36 jours de mer à la ligne. J'ai rapidement parcouru les alizés du SE et j'ai, sans difficultés ni mauvais temps atteint le cap Horn, où j'ai trouvé des petits vents de toutes les directions mais très faibles. Du cap Horn à la ligne dans l'Atlantique j'ai eu très



beau temps et des vents assez favorables, mais près de l'Équateur j'ai subi plusieurs jours de calmes. Le 11 février le cuisinier Cabel Félix est mort, nous avons immergé son cadavre le 12 au soir.

Les vents alizés du NE étant variables au NNE, ce n'est que très lentement que j'ai pu remonter au Nord, et à peine étais-je parvenu au 30^e parallèle Nord que j'ai eu une série de vents très frais, souvent violents, du NNO au NNE m'obligeant à faire route au plus près, ce qui a fortement éprouvé ma voilure. Le 24 février, par 32° 57' N et 43° 35' O j'eus pendant quelques heures un vent furieux du NO. Peu après, la mer démontée fatigua énormément le navire dans toutes ses parties. Le pont fut couvert toute la nuit par des lames venant de plusieurs directions. Le 4 mars, nous eûmes un nouveau coup de vent du NE qui souleva une mer impétueuse. Enfin le 8 mars, le temps fut très mauvais. Pendant ces trois coups de vent, nous avons eu la grande voile, un foc, une voile d'étai, un perroquet et un cacatois avariés. Le 16 au soir je vis les feux des îles Scilly, de Wolf et de Lizard. Le matin du 17, je reçus par le pilote l'ordre de me rendre à Dublin, ce qui me fut confirmé par le sémaphore du cap Lizard, qui, peu après, me transmit par signaux du code un télégramme de M. J B Étienne. Les vents halant le SSO, je pus, dans la soirée du même jour, passer à petite distance du phare Wolf. Mais dans la nuit je fus contraint de prendre la cape par la baisse rapide du baromètre, l'horizon épais et la crainte d'un coup de vent. Le 18 au soir, j'aperçus le feu de Tuskar, dont je perdis les éclats le 19 au matin. Les vents halant le SE, je ne pus suivre la ligne des bateaux feu des bancs, et au matin vers dix heures j'étais à bonne distance de Holyhead, d'où je fis route vers Dublin. À 3h1/2 j'aperçus le feu flottant de Rish, que je doublais à petite distance. Peu après, par l'entremise d'un paquebot, j'obtins un pilote et un remorqueur qui m'aidèrent à prendre un mouillage en baie. Le 20 au matin je vins prendre mon poste de déchargement au quai de North Wall.

En raison des gros temps que j'ai rencontrés dans l'Atlantique Nord, je fais toutes les réserves qui conviennent sur l'état dans lequel peut se trouver mon chargement, me proposant même d'amplifier le présent rapport, si besoin est.

À bord le 20 mars 1909

Signé Léonce David.

Voyage de 1909, Capitaine Léonce David

Je suis parti de Dublin le 21 avril à 6h30 du matin avec 1 400 tonnes de lest à destination de Hobart à l'aide du remorqueur. Forte brise de SSE, mer houleuse fraîchissant graduellement. À minuit le navire ne gouverne plus. Le remorqueur casse sa remorque, le feu

de Blackwater, par le travers sous le vent, à petite distance. Établi la voilure immédiatement pour tâcher de parer les bancs. Le commencement de jusant se faisant nous a écartés au large. Le 22 au matin, coup de vent de SSO fait route pour Holyhead, le remorqueur nous suivant, pris la remorque pour rentrer en rade, qui casse à l'entrée de la passe. Mouillé en dehors du breakwater. Le 24 à 5h du matin, appareillé et fait route, à l'aide du remorqueur, que je quitte le 25 à 5h du matin. Les vents variables de l'Ouest au SSO m'ont obligé à passer en dessus de Madère et entre Ténériffe et Canaries, sans calmes, avec vents d'Ouest.

Passé l'Équateur le 21 mai, par 30° 30' de longitude Ouest. Le 23, à 2h du matin, passé en vue de Fernando. Une forte brise tenace du SE m'a conduit à la côte du Brésil que je n'ai pu doubler. Le 29, après beaucoup de virements de bord infructueux, j'ai pu continuer ma route, mais les vents de SE persistants m'obligèrent à courir tribord amures pendant deux jours. Fait route ensuite avec petit temps ou temps variable, avec trois journées de calme ou folles brises dans le Nord et en vue de l'île Gough, le 21 juin. Pris les vents variables avec de fortes et grosses brises sur le 45^e degré de latitude. À 60 milles des îles Crozet, reçu un cyclone avec baromètre à 719 mm et ventant furieusement avec mer démontée, fatiguant énormément le navire dans toutes ses parties, puis tempête continue avec vents du Nord au SO par l'Ouest jusqu'au 15 juillet, où les vents passèrent au Sud en calmissant. De cette date au 22 juillet, temps maniable du NO au Nord, puis vents du NE variables jusqu'au 27, dans la baie de Hobart. Pris le pilote le 28 à 2h du matin, mouillé à Cat Point le même jour à 6h30 du matin



avec légère brise de Nord. À 8h30 pris le remorqueur. Mouillé en rade de Hobart à 5h20 du soir. Vu les gros mauvais temps éprouvés pendant ma traversée, je fais toutes mes réserves en cas d'avarie au navire, pour valoir ce que de droit.

Hobart, le 29 juillet 1909

Le capitaine

Signé illisible

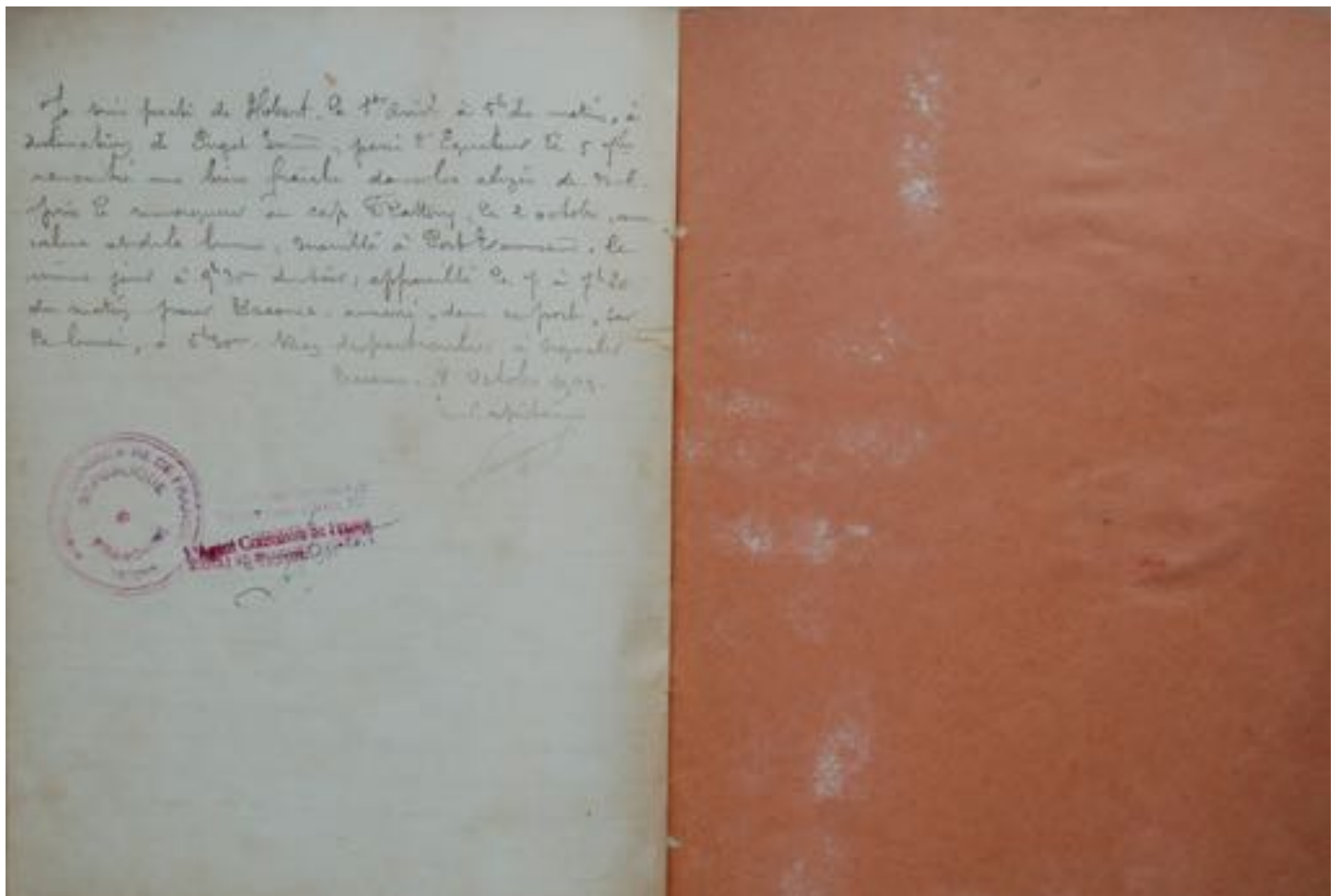
De Hobart à Tacoma

Je suis parti de Hobart le 1^{er} avril à 5h du matin, à destination de Puget Sound. Passé l'Équateur le 5 septembre. Rencontré une brise fraîche dans les alizés de NE. Pris le remorqueur à Cap Flattery le 2 octobre, avec calme et de la brume. Mouillé à Port Townsend le même jour à 9h30 du soir. Appareillé le 7 à 7h20 du matin pour Tacoma. Amarré dans ce port sur la bouée à 5h30. Rien de particulier à signaler.

Tacoma le 8 octobre 1909

Le capitaine

Signé illisible



Journal de mer 1905-1909 du trois-mâts *Le Pilier* (dernière page et 3^e de couverture). Coll. famille David.