

Article de l'amiral Henri Darrieus

Extrait du bulletin annuel des Œuvres de mer de 1995 Pages 22-27.

Une campagne de la corvette l'Héroïne en 1841

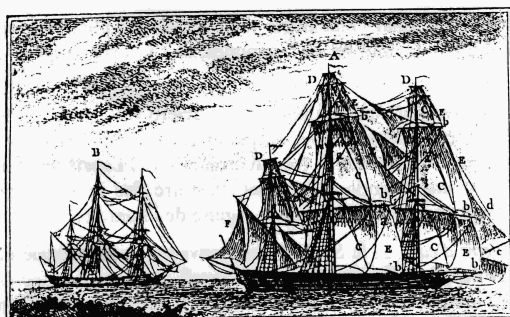
UNE CAMPAGNE DE LA CORVETTE L'HÉROÏNE

Illustrations d'après Sahib

Appareillant de Brest le 1er mai 1841 pour y revenir le 28 février 1844, la corvette de 30 canons l'Héroïne a fait, pendant trente quatre mois, une campagne dans l'Océan Indien et le Pacifique, pleine d'aventures et d'enseignements, que nous allons essayer de résumer en quelques pages.

La source principale de ce récit est le rapport de fin de campagne (1844), adressé au ministre de la Marine et des colonies, vice-amiral baron de MACKAU, pair de France, par le commandant de la corvette ; une source annexe consiste dans une suite d'articles du journal LA CROIX (1890) relatant, une cinquantaine d'années plus tard, un épisode de cette campagne.

Signalons tout de suite que le nom de la corvette n'a rien à voir avec la drogue : nos arrières grand-pères ignoraient ce dérivé de l'opium et, pour eux, l'Héroïne était une femme d'un grand courage, douée de sentiments nobles et élevés.



FREGATE DE 40. CANONS

On a marqué à l'article précédent, le défaut des petits Bâtiments qui ont une batterie basse, c'est pourquoi, on représente la fregate de 40. canons A, n'ayant qu'une Batterie, et des Gaillards. On construit d'autres Fregates entre celle cy et la Corvete B, leurs proportions sont marquées à la 22. Planche.

Les Fregates, et corvettes, sont les decouvertes des armées, elles se lient dans les Combats, à portée de secourir les Vaisseaux de semperes, et d'empêcher autant qu'elles peuvent, les Brulots Enemis d'en approcher. Il y en a que l'on destine pour repêcher les signaux, et porter les ordres du général aux différents endroits de l'armée : on les emploie dans d'autres occurrences, à convoier des flottes marchandes, et aux Commissions où les grands Bâtiments ne sont point nécessaires.

Suite de l'explication des Cargues, avec le nom des Voiles qu'on est dans l'usage d'ajouter aux précédentes quand on veut aller très vite.

C Cargues pointes. Ces Voiles se nomment aussi Etais, et sont les dernières approuées à des bords dehors que les probes aux carènes des Vaisseaux, les points b, répondent aux bords dehors qui sont au dedans.

D les Perches. On met quelquefois sur le haut de cette Bonnette, une Voile qu'on appelle le lardier, sur le poupe, on l'appelle le lardier de l'arrière, qui fait que le navire se nomme lardier, et la Voile est placée au pied du lardier du lardier.

E les Bonnettes. On ajoute souvent une Voile au lardier de la civadière, au point, que l'on nomme la contre civadière, ou contre civadière, on ajoute aussi une troisième Voile, en dehors de celui d, dans les Vaisseaux qui ont le Boutefort très long.

Frégate et Corvete sont grande et petite soeurs

DE BREST A RIO DE JANEIRO

L'Héroïne appareille donc de Brest le 1er mai 1841 et, dit son commandant, "Je fis route pour me rendre à Rio de Janeiro, où je devais remettre des dépêches à M. le contre-amiral commandant la station. Les vents contraires ne me permirent d'atteindre les Canaries que le 19 mai : je passai la ligne le 9 juin par 17°50' ouest, et j'arrivai le 24 à Rio de Janeiro."

Au risque d'enfoncer des portes ouvertes, il paraît utile de rappeler que nous sommes en 1841, sous le règne de LOUIS-PHILIPPE, roi des Français, que la navigation se fait uniquement à la voile, avec l'aide du sextant, de la montre, du loch et de la sonde, et surtout grâce au coup d'oeil et à l'expérience du marin.

Ce marin, c'est le capitaine de corvette Félix FAVIN-LÉVEQUE, commandant l'Héroïne. Son état-major est ainsi composé :

- lieutenant de vaisseau DAURIAC, second
- enseignes de vaisseau MAISONNEUVE, DUBOSQ, JAGERSCHMIDT, MOTTET
- aspirants Edmond DUBOIS, Théobald ZÉDÉ
- trois élèves volontaires
- chirurgien de 2ème classe ROLLAND
- chirurgien de 3ème classe CIGALE
- commis de Marine BOSSON, officier d'administration.

L'équipage de l'Héroïne est de deux cents hommes environ.

DE RIO DE JANEIRO A BOURBON ET EN NOUVELLE-ZÉLANDE

"Le 5 Juillet, j'appareillai pour me rendre à Bourbon. Je gagnai promptement le parallèle de 34° sud... le 26 doublai le méridien du Cap de Bonne Espérance par 36°30' de latitude sud... et je mouillai sur la rade de Saint-Denis le 19 août... Après avoir mis à terre les passagers et les fonds destinés pour la colonie de Bourbon, je complétais six mois de vivres et l'eau de la corvette... J'appareillai le 29 août pour la Baie des Iles (Nouvelle Zélande).

Ce sera une longue traversée - cinquante deux jours de mer - et la plus rude. Après avoir reconnu l'île Amsterdam, vérifié sa position par 75° 04' 56" de longitude orientale, essayé de se maintenir entre les parallèles 38° et 39° sud afin de passer par le détroit de Bass, le commandant FAVIN-LÉVEQUE va se retrouver dans les quarantièmes rugissants.

"A compter de ce moment, nous fûmes assaillis par une suite de coups de vent continuels qui variaient du N.O. au S.O. en passant par l'ouest... Dans les grains, nous recevions des tourbillons de neige et de grêle qui en un instant

obscurcissaient l'horizon... Le 25 septembre, les vents sautèrent au nord avec une violence inimaginable : l'Héroïne ne pouvant tenir le travers, je fus obligé de gouverner au sud à sec de voiles... près de quarante jours avec des temps si mauvais qu'il fut impossible d'ouvrir un seul instant les sabords de la batterie, et même ceux de ma galerie... J'arrivai le 20 octobre à la Baie des Iles avec cinquante et un hommes gravement malades à l'hôpital du bord".

La Baie des Iles est située au nord de la Nouvelle-Zélande, sur la côte Est : c'est là que MARION-DUPRESNE avait abordé, là aussi qu'il avait été massacré, après avoir été averti par un haka solennel qu'il avait dû prendre, comme les joueurs de rugby d'aujourd'hui, pour une manifestation de bienvenue un peu musclée.

Le rêve de la *France Australe* a disparu avec lui, et les Anglais viennent de procéder à la prise de possession des Iles : il ne reste au commandant de l'Héroïne qu'à en rendre compte à l'Amiral DUPERRÉ, ministre de la Marine (jusqu'en 1843), par un rapport du 23 octobre 1841, et à appareiller le 24 pour Akaroa, baie de l'île du Sud où les baleiniers français ont l'habitude de relâcher à cette époque."

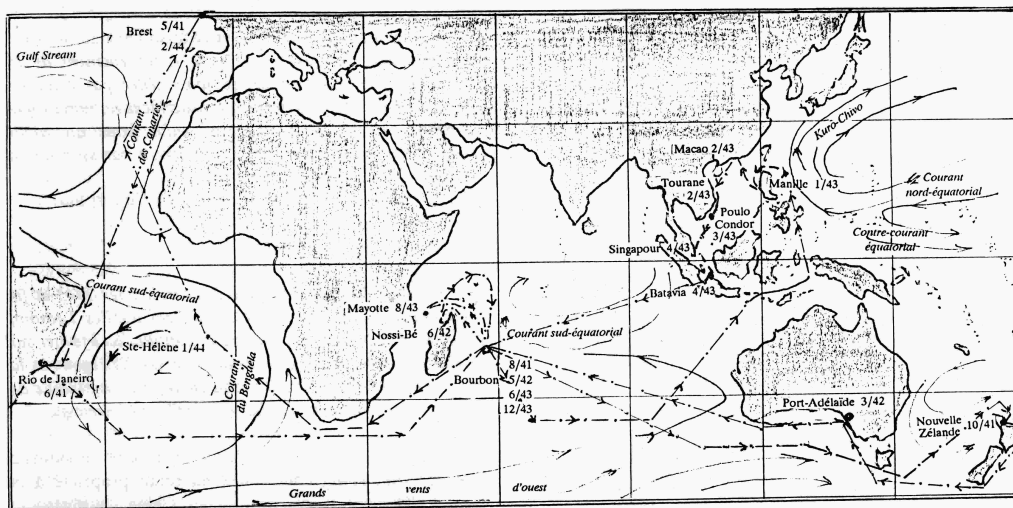
L'Héroïne y restera jusqu'au 1er février 1842 pour guérir ses malades et réparer ; elle appareillera pour Port-Adélaïde en Australie, où l'attend une sombre affaire

de confiscation d'un navire de commerce français, la *Ville de Bordeaux*.

DE NOUVELLE-ZÉLANDE EN AUSTRALIE ET A BOURBON

Après avoir doublé la Nouvelle-Zélande au sud, longuement louvoyé contre les vents d'ouest avant de trouver, au bout de vingt jours, des vents de sud-est grand frais, l'Héroïne arrive à Port-Adélaïde le 8 mars. Plusieurs pages du rapport de son commandant sont consacrées à des renseignements géographiques et météorologiques sur l'accès au port, sur la colonie d'Adélaïde – dix mille habitants à l'époque. Il en vient ensuite à sa conviction que la saisie de la *Ville de Bordeaux* a été illégale ; le ministre de la Marine appuiera sa position et le cabinet de Londres ordonnera la restitution du navire.

"Ayant terminé les affaires qui m'appelaient à Adélaïde, j'appareillai le 26 mars pour me rendre à l'île Bourbon. Cette traversée fut remarquable par le beau temps que nous eûmes presque constamment... Le 10 mai, je mouillai sur la rade de Saint-Denis. Dans cette campagne de la Nouvelle-Zélande, je perdis sept hommes à la mer, j'en laissai cinq autres dans l'état le plus déplorable à Akaroa à bord de la corvette l'Aube et, à mon arrivée à Bourbon, j'en envoyai vingt-sept à l'hôpital."



Périple de l'Héroïne de 1841 à 1844

DE BOURBON A NOSSI-BÉ ET BOURBON

Départ pour Nossi-Bé le 5 juin avec l'Héroïne, le brick *Le Messager*, "cent cinquante hommes d'infanterie et d'artillerie de marine sous les ordres du capitaine PASSOT ; à Nossi-Bé, l'Héroïne trouve les corvettes *La Dordogne* et *La Blonde* qui étaient placées sous mes ordres", dit avec fierté le commandant FAVIN-LÉVEQUE.

La raison de cette expédition était que "les soldats de la garnison avaient tous été malades et qu'un grand nombre avait succombé" ; était-il donc possible de trouver un meilleur emplacement pour l'établissement français ? La réponse est négative : "vu l'insalubrité bien constatée du climat de Nossi-Bé, et puis encore la difficulté de fortifier cette île, on ne pourra jamais y avoir un établissement important."

L'Héroïne y passera quand même trois mois et reviendra le 27 septembre à Saint-Denis en passant par le nord des Seychelles.

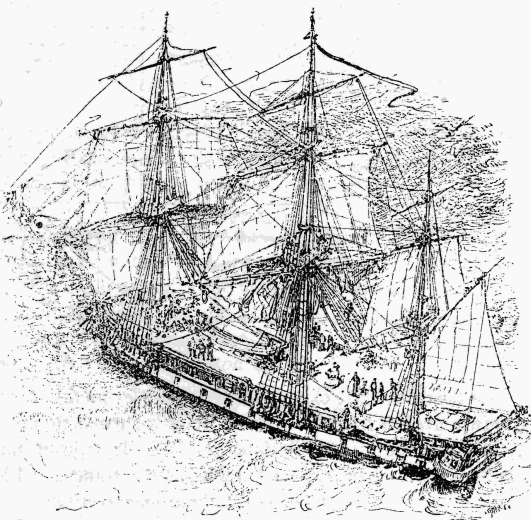
"A mon arrivée, je reçus l'ordre de me disposer à partir pour les mers de Chine. L'objet de cette mission était une exploration commerciale et politique. M. le gouverneur, dans ses instructions, recommandait particulièrement à mon attention Manille et les Philippines, Macao et les événements de la Chine, Tourane en Cochinchine."

A Tourane, le commandant de **L'Héroïne** doit rappeler au gouvernement de Cochinchine le traité signé à Versailles en 1787 par l'évêque d'ADRAN pour le roi de Cochinchine et par M. de MONTMORIN, et sonder leurs dispositions sur le renouvellement de ce traité. En partant de Tourane, il doit explorer les petites îles de Cham-Callao et Poulo-Condor, visiter Singapour, Batavia, et *"prendre dans ces grandes places de commerce tous les renseignements qu'il pourra recueillir sur leur commerce, celui du Japon et enfin celui des Moluques, des îles de la Sonde et du grand archipel de la Malaisie."*

La première difficulté rencontrée est que **L'Héroïne** doit faire la plus grande partie de la campagne à contre-mousson, la mousson soufflant du nord-est de novembre à mars : elle sera surmontée en adoptant une route qui nous paraît longue, mais qui se révélera efficace.

DE BOURBON A MANILLE

Appareillant le 15 octobre 1842 de Saint-Denis, **L'Héroïne** fait d'abord route au sud pour gagner le parallèle 35 sud et le suivre jusqu'au 91^{ème} degré de longitude est pour y trouver des vents de nord-ouest et remonter alors au nord.



En route

*"Je reconnus l'île de Sandalwood le quarantième jour de notre traversée" ; il s'agit du 24 novembre et de l'île de Soemba Tendjana, située entre Java, Bali, Soembawa d'une part et Timor de l'autre. **L'Héroïne** franchit ensuite le détroit d'Ombay, entre Timor et Florès, pénètre en mer de Banda le 2 décembre, en sort le 6 par le passage de Pitt, et "le 9 décembre, favorisés par une jolie brise d'ouest, nous franchîmes le détroit de Gillolo avec les bonnettes, filant 7 à 8 noeuds et sans avoir éprouvé aucune des difficultés nombreuses et parfois insurmontables que l'on rencontre habituellement en passant ce détroit".*

Ce détroit sépare Halma Héra, une des Moluques, de la Nouvelle-Guinée. Route ensuite à l'est des Philippines, de Luçon doublée par le nord : *"le 22 décembre, dans un grain, notre grand hunier ayant trois ris fut emporté, le petit hunier fut déchiré et nous fûmes obligés de prendre la cape pour le reste de la nuit... et le 3 janvier 1843, nous entrâmes dans la Baie de Manille par la passe au nord du Corregidor... après 80 jours de mer".*

Suivent quelques pages sur l'activité commerciale à Manille, le prix des denrées – c'est après tout l'objet de la mission de **L'Héroïne** – résumées par la constatation que tout le commerce est entre les mains des Anglais et des Américains, et l'affirmation que *"l'indifférence, la nonchalance et la paresse des Espagnols qui les portent à se livrer au sommeil une grande partie de la journée... ont rendu inutiles les plus belles possessions"*.

Le commandant FAVIN-LÉVEQUE soumet au ministre une étonnante proposition : *"Si le Gouvernement de la France était en position de se faire céder par celui de l'Espagne une colonie pour prix des sacrifices nombreux que la France a fait pour elle, ou enfin pour un motif quelconque, l'île de Mindanao présenterait par sa position géographique de grands avantages."*

MANILLE - MACAO

*"Je quittai la rade de Manille le 25 janvier 1843 et fis route pour Macao... Je doublai au vent les îles Lemna, pénétrai dans le canal de Lantao et mouillai le 3 février sur la rade de Macao où je trouvai la frégate **L'Érigone** et la corvette **la Favorite**... J'avais déjà été informé à Manille de l'issue de la guerre entre la Chine et la Grande-Bretagne..."*

Il s'agit de la guerre de l'Opium, à la suite de laquelle l'île de Hong-Kong était cédée en toute propriété à la Grande-Bretagne, cinq ports de Chine, ouverts au commerce, et à celui de l'opium en particulier : *"tous les jours des goélettes et bâtiments légers partent de Macao chargés d'opium et se rendent à la côte sud de la Chine. Le prix de la caisse de 62 kilos est de 750 à 800 piastres... les Américains ont pris part à ces succès commerciaux : ils établirent d'abord une concurrence avec de l'opium de Turquie qui se vendait environ 100 piastres de moins par caisse que celui de l'Inde et quoique inférieur en qualité, il s'en vendait beaucoup."*

Quand, cent cinquante ans plus tard, on voit toutes ces grandes nations infectées par les dérivés de l'opium, on pense au refrain d'une vieille chanson : "Si c'était à refaire recommenceriez-vous ?..."

Pendant le séjour à Macao, le commandant de l'Héroïne fait une visite à M. LIBOIS, procureur des missions étrangères, qui lui apprend que cinq missionnaires sont détenus à Hué-Foo, "Capitale de la Cochinchine", qu'ils sont condamnés à mort et que le bruit courait que trois d'entre eux auraient déjà été exécutés. "Touchés par le sort de ces infortunés, je promis de faire ce qu'il dépendrait de moi pour les y soustraire".

DE MACAO A TOURANE

"Je partis de Macao le 20 février et après une traversée de six jours, je mouillai sur la rade de Tourane. Cette traversée nous présenta pour la seconde fois un phénomène que nous avions vu déjà dans la mer des Moluques ; c'est que deux heures environ après le coucher du soleil, la mer nous apparut tout à coup blanche comme du lait... Je fis tirer plusieurs seaux d'eau de mer pour l'examiner mais on n'y vit rien d'extraordinaire : cette blancheur de la mer dura deux heures à deux heures et demie"... Il s'agit très probablement d'une concentration de plancton ou d'un phénomène de bioluminescence.

Le séjour à Tourane va être marqué par la réalisation difficile de la promesse faite à Macao : la libération des missionnaires.

Pour commencer, le mandarin de Tourane va tout faire pour décourager le commandant FAVIN-LÉVEQUE ; les balises du chenal sont enlevées pendant la nuit, les palabres sur l'exécution des saluts à coups de canon durent jusqu'à ce qu'on s'entende sur six coups au lieu de vingt et un, on ne peut traiter que par signes et par gestes... "Je m'attendais à rencontrer peu de bonne volonté à comprendre ce que j'avais à faire connaître, aussi je me décidai à brusquer un peu les événements."

Le lendemain, deuxième visite au mandarin : "Deux cents soldats cochinchinois environ étaient rassemblés sur une longue file autour du débarcadère et portaient avec une certaine crânerie leur costume militaire, se composant d'une sorte de blouse ou tunique et d'un pantalon, le tout de couleur jaune, et d'un chapeau de paille, pointu, un peu aplati et orné d'un plumet jaune et rouge. Pour armes, ils avaient une lance avec un petit fanion jaune ou rouge et un sabre au côté ; les fusils n'étaient pas encore, à cette époque, introduits dans l'armée cochinchinoise... Le mandarin portait sur la tête une sorte de calotte noire, avec un petit ornement en or sur le devant. Cette calotte était garnie, de chaque côté, d'une espèce d'aile en gaze noire, d'une hauteur de 15 cm environ. La robe du mandarin était en soie jaune, son pantalon en soie verte. Il avait pour chaussures des babouches qui me parurent ne pas cacher, suffisamment, le manque de propreté des pieds du chef cochinchinois."

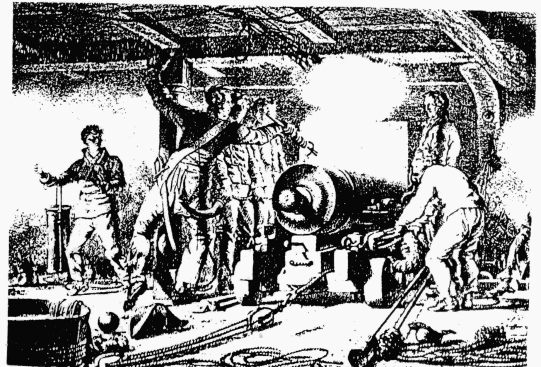
Il n'y a toujours pas d'interprète et le commandant de l'Héroïne, qui avait prévu les difficultés de la conversation, finit par sortir une lettre de sa poche en demandant de l'envoyer au "Grand Mandarin des étrangers" à Hué. Très effrayé, le mandarin de Tourane explique par signes que la route est dangereuse, à cause des tigres (!) et qu'il faut au moins deux mois pour faire le voyage. Le commandant rétorque, carte à la main, qu'il ne faut qu'un jour ou deux puis regagne son canot et au dernier moment, glisse la lettre dans le sac du mandarin "comme on met une lettre à la poste". Les choses commencent alors à évoluer et "le surlendemain il arriva un interprète parlant mal le français mais au moyen duquel on pouvait se faire comprendre en y mettant beaucoup de patience. Cet interprète était accompagné d'un individu qui se dit négociant..."



Tourane-Hué : deux mois... ou deux jours ?

En réalité, il s'agit d'un agent du roi, ce que l'intéressé reconnaît assez vite et le commandant peut alors exprimer enfin deux demandes : établir des relations commerciales entre la France et la Cochinchine, en s'appuyant sur le fait que "la France avait rendu autrefois des services immenses au gouvernement de la Cochinchine, que c'étaient des Français qui avaient aidé le roi GIA-LONG, aïeul du roi actuel, à remonter sur son trône et que ces services avaient été récompensés par la plus noire ingratitude".

La deuxième demande vient dans la foulée : "cinq Français sont enchaînés dans les prisons de Hué ; ils ont déjà subi la torture et ils sont condamnés à mort ; eh bien, ces Français, je les réclame comme sujets du roi de France, je veux qu'ils me soient livrés !"



Les canons de l'Héroïne sont bien visibles

Puis la menace : "malheur à vous si ma demande n'est pas écoutée !" Les canons de l'Héroïne sont bien visibles.

Cette fois, arrive au bout de deux jours le sous-gouverneur de la province qui, après avoir offert un cadeau de boeufs, cochons, volailles, légumes – immédiatement refusés – repart avec une nouvelle lettre du commandant, adressée au premier ministre, beau-père du roi.

La lettre sera mise sous les yeux du roi "qui ordonna immédiatement la mise en liberté de Messieurs BERNEUX, GALLY, CHARRIER, MICHE et DUCLOS. On leur donna des vêtements. Ils furent portés en palanquin à Tourane et accompagnés par un capitaine de la garde du roi qui fut chargé de veiller à leurs besoins" (12 mars 1843).

"La joie d'être délivrés paraissait sincère chez les cinq missionnaires ; cependant on entrevoyait chez le Père BERNEUX, un sentiment de regret de n'avoir pas conquis la palme du martyr ; aussi, est-ce avec un soupir et, peut-être, en offrant ses regrets à Dieu qui avait refusé son sacrifice, qu'il jeta un dernier regard à cette place que nous quittons."

Le commandant de l'**Héroïne** n'obtiendra, par contre, aucun succès pour l'établissement de relations commerciales ; on lui répondra : "n'insistez pas davantage, vous nous avez demandé deux choses, vous en avez obtenu une, vous devez être satisfait".

DE TOURANE A SINGAPOUR

"Le 16 mars 1843, je quittai la baie de Tourane et je fis route pour la petite île de Culao Cham".

Il s'agit d'examiner si l'île, proche de Tourane, pourrait offrir un mouillage abrité et permettre de créer un petit établissement. Il n'en est rien et le 19 mars, l'**Héroïne** appareille pour Poulo Condor où elle mouille le 30 mars :

"La population était de cent quatre-vingts cochinchinois il y a deux ans, mais à cette époque, quinze praos malais firent pendant la nuit une descente dans l'île et en égorgèrent plus de cent ; les autres se sauvèrent dans les montagnes. Cet événement fit envoyer de Saïgon un officier pour commander la population qui n'est aujourd'hui que de soixante ou quatre-vingts personnes cochinchinoises. Il y a aussi une centaine de cambodgiens qui sont prisonniers ou déportés et que l'on emploie à la culture des terres".

Tiens donc ! Ne voilà-t-il pas de quoi éclairer ce qui se passe cent cinquante ans plus tard : les boat-people, le Cambodge, le bagne, et même le film *Indochine* ?

Poulo Condor paraît sans intérêt : "en résumé, je ne pense pas que cette île soit convenable pour y créer un établissement : l'air y est lourd, suffocant, malsain, les Européens ne pourraient y résister ; les Cochinchinois y sont très sujets à une maladie qui leur fait ballonner le ventre comme à Madagascar."

"Le 1er avril, nous sortîmes de la Grande Baie de Poulo-Condor par la passe du Sud... La mousson de nord-est paraissait avoir une légère recrudescence... Je mouillai le 6

avril à 10H. du soir en rade de Singapour. Il y avait sur cette rade trois navires de commerce français ; j'en avais rencontré un quatrième dans le détroit, puis la corvette anglaise, la **Didon** de 18 canons de 32 longs, environ cinquante grands navires de commerce, la plupart anglais, environ quatre-vingts jonques chinoises, un trois-mâts cochinchinois, et une infinité de praos malais... Singapour, par sa position géographique, est admirablement placée pour servir d'intermédiaire entre le commerce de l'Inde et celui du Siam, de la Cochinchine, de la Chine, des Philippines, de la côte de Malaisie, des îles de la Sonde et enfin du grand archipel de la Malaisie. C'est un caravansérail, un bazar immense placé à la jonction de deux routes.... La population chinoise, augmentée considérablement depuis trois ans, est portée maintenant à quarante mille individus... Ce sont les Chinois qui sont les constructeurs et les propriétaires."

DE SINGAPOUR A BATAVIA

"Je quittai Singapour le 13 avril et fis route pour la passe du Sud de la Pierre Blanche... puis vers le détroit de Gaspaq".

La navigation est difficile dans cette mer encombrée d'îles, de bancs et de roches jusqu'à Batavia où l'**Héroïne** mouille le 24 avril.

Le rapport du commandant FAVIN-LÉVEQUE contient alors des observations détaillées sur le commerce de Batavia, les prix des épices, le monopole hollandais que le gouvernement préserve jalousement, particulièrement avec les îles du Grand Archipel, puis en vient au plus savoureux :

"Maintenant, Monsieur le ministre, je vais avoir l'honneur de faire connaître à votre Excellence les renseignements certains que j'ai recueillis sur les relations des Hollandais avec le Japon. Il leur est permis d'envoyer tous les ans un navire à Nagasaki, dans l'île Kiushiu, seul port où il peut être admis... Le navire arrive dans la baie de Nagasaki, il y a de chaque côté de l'entrée un fort de vingt bouches à feu ; le navire met en panne auprès d'un de ces forts pour attendre un canot qui porte un agent du gouvernement japonais ; du moment où cet agent est à bord, c'est lui qui commande et chacun doit lui obéir en esclave... Le navire débarque son artillerie, dévergue ses voiles et les envoie à terre avec son gouvernail, puis on procède à la mise à terre de la cargaison... C'est le gouvernement japonais qui vend la cargaison, les Hollandais ne sont même pas présents ; on leur dit ensuite : « Voici ce que votre cargaison a rapporté, et en échange de cette valeur, nous vous donnons tels objets »..."

Il y a à Nagasaki un résident Hollandais qui ne peut aller en ville que deux fois par mois, accompagné par quatre soldats. Sa maison est inspectée deux fois par an par le gouverneur japonais devant lequel le résident se tient tête nue et pieds nus. Enfin, une fois tous les quatre ans, le résident doit aller se prosterner devant l'empereur

du Japon, ou plus exactement, devant un mandarin qui le représente, et le coût du voyage est retenu sur le montant de la prochaine cargaison.

Le moins qu'on puisse dire, c'est que les méthodes commerciales japonaises ont certes changé, mais qu'il reste prudent de se méfier.

DE BATAVIA A BOURBON ET AUX COMORES

"J'appareillai de Batavia le 17 mai 1843... les vents me permirent de passer par le détroit de la Sonde ; ma traversée ne présenta rien de remarquable jusqu'à l'île Bourbon où je mouillai le 16 juin... Je reçus l'ordre de compléter mes vivres de campagne et de me disposer à partir pour Mayotte et les îles Comores... J'appareillai de Saint-Denis le 10 août et, contrarié par des calmes et des courants portant à l'est, ce ne fut que le 23 que je mouillai sur rade de Mayotte."

La situation de Mayotte peut être résumée comme suit. Le roi sakalave ANDRIANSOULI, après l'avoir conquise en 1831, l'a vendue à la France en 1841 contre une rente annuelle de mille piastres et les frais d'éducation de ses enfants à Bourbon. Mais le sultan régnant d'Anjouan, SALIM BEN ALOI, prétendait avoir des droits sur Mayotte et, d'un autre côté, le sultan légitime d'Anjouan, ALOI, chassé d'Anjouan par son oncle paternel SALIM BEN ALOI s'était réfugié à l'île Maurice où il était mort peu de temps après, en léguant ses droits à son oncle maternel SAID HAMZA... Ouf !

Le commandant FAVIN-LÉVEQUE a pour mission de débrouiller cet écheveau, en proposant à l'un ou à l'autre prétendant l'aide de la France, sous condition de renoncer à toute prétention sur Mayotte, mais il lui est *"positivement prescrit de ne faire aucun usage de la force : cette circonstance rendait ma mission beaucoup plus délicate."*

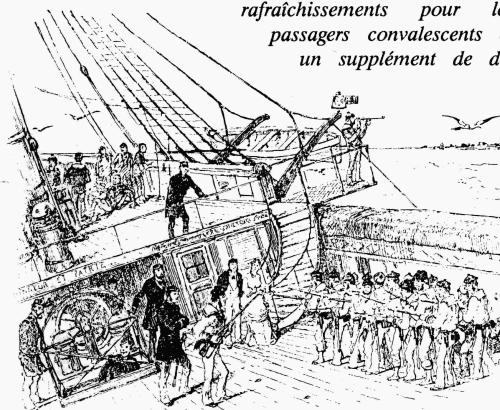
Il s'en tirera fort bien : en échange de la reconnaissance de la légitimité du sultan régnant SALIM BEN ALOI et de ses descendants au détriment de SAID HAMZA, celui-là signera *"en quatre expéditions différentes avec texte arabe et traduction en français, l'acte que j'ai rédigé et qui nous débarrassera pour l'avenir de toute tracasserie ou contestation au sujet de la possession de l'île de Mayotte."*

RETOUR EN FRANCE

"Ce devoir rempli et ayant été rallié par le Colibri, j'appareillai pour opérer un retour à Bourbon où j'arrivai le 15 novembre 1843... et je reçus l'ordre de me disposer à partir pour la France avec environ cent passagers militaires et civils."

"Je suis parti de Bourbon le 2 décembre, nous avons doublé le Cap de Bonne Espérance sans aucune difficulté ; le 11 janvier, j'ai relâché à Sainte-Hélène pour y prendre des

rafraîchissements pour les passagers convalescents et un supplément de dix



Retour en France

jours de vivres de campagne que leur présence rendait nécessaire en cas de grande contrariété. Le reste de notre traversée s'est fait sans incident remarquable et j'ai mouillé sur la rade de Brest le 28 février 1844... Tels sont les faits principaux de cette campagne qui a duré trente quatre mois pendant lesquels nous avons été six cent quatorze jours sous voiles et avons parcouru 20.690 lieues. Dans cette campagne, pénible pour tous, nous avons eu à regretter la mort de dix-neuf hommes, vingt-sept autres ne pouvant se rétablir à Bourbon ont été envoyés en France. Le reste de l'équipage est bien portant, et propre à tout...

"Il ne me reste plus qu'une faveur à désirer, c'est que connaissant aujourd'hui l'ensemble de notre navigation, votre Excellence veuille bien encore la juger digne de son approbation."

J'ai l'honneur d'être avec un profond respect, Monsieur le ministre, de votre Excellence, le très humble et obéissant serviteur.

Le capitaine de corvette commandant l'Héroïne

Félix FAVIN-LÉVEQUE

Quarante cinq ans plus tard, en 1890, le journal LA CROIX publiera en feuilleton les souvenirs d'Edmond DUBOIS, *"ancien officier de vaisseau, examinateur de la Marine en retraite"*, un des rares survivants de l'état major de l'Héroïne. En janvier 1891, le supérieur des Missions Etrangères écrit à l'évêque de Quimper pour solliciter la décoration de Saint-Grégoire-le-Grand pour Edmond DUBOIS, parce que *"parmi les nombreux services rendus par la Marine Française à la cause des Missions, l'acte de cette délivrance (des cinq missionnaires) est un des plus considérables et des plus glorieux."*

Et le 7 avril 1891, le Pape LÉON XIII écrit à *"Dilecto filio Edmundo DUBOIS, emerito Gallicae classis officiali"* pour le nommer à *"Equistris dignitas ordinis S. Gregorii"*.

Henri DARRIEUS