

Journal de Bord

Voyage de Brest à la Réunion en 1864

Pour la prise de commandement de l'aviso le Lynx

Charles-Emile Guépratte

Départ pour l'Île de la Réunion (Janv. 64).
voyage à travers la France. Embarquement sur
le Etassilia. Séjour en Egypte. Visite de Suez.
Embarquement sur la Corona. Relâche à Aden,
des Seychelles &c. ...

J'entreprends pour la première fois de ma vie, de
tenir un journal des petits événements, qui pour-
ront marquer dans mon existence, sans pour-
cela que j'aie la prétention d'en écrire le
 récit intéressant pour qui que ce soit. Plus on
vieilles, plus on sent l'importance du temps, et
ce qui m'a surtout suggéré la pensée de prendre
la plume, c'est la contrariété que j'éprouvais
en me voyant réduit à l'inaction sur les pa-
quebots Anglais, qui me mènent dans la mer
des Indes à la recherche de mon bâtiment.
Si j'ai la persévérance de continuer mon
journal, de vaincre la paresse que développent
souvent les climats intertropicaux, surtout pen-
dant l'hivernage, je me pourrai que gagner
à faire chaque jour un retour sur moi-
même, il en est de la vie, comme du compte

Journal de bord

Départ pour l'île de la Réunion (janvier 1864), voyage à travers la France. Embarquement sur le Massilia. Séjour en Egypte. Visite de Suez. Embarquement sur la Norma. Relâches d'Aden, des Seychelles, etc.

J'entreprends pour la première fois de ma vie, de tenir un journal des petits événements qui pourront marquer dans mon existence, sans pour cela que j'aie la prétention d'en croire le récit intéressant pour qui que ce soit. Plus on vieillit, plus on sent l'importance du temps, et ce qui m'a surtout suggéré la pensée de prendre la plume, c'est la contrariété que j'éprouvais en me voyant réduit à l'inaction sur les paquebots Anglais, qui me mènent dans la mer des Indes à la recherche de mon bâtiment. Si j'ai la persévérance de continuer mon journal, de vaincre la paresse que développent souvent les climats intertropicaux, surtout pendant l'hivernage, je ne pourrais que gagner à faire chaque jour un retour sur moi-même. Il en est de sa vie, comme du compte tenu par une ménagère, par l'inscription exacte de ses dépenses même les plus minimes, elle obtiendra cet important résultat de ne jamais dépasser son budget à son insu, d'éviter en un mot la ruine du ménage, qui lui est confié. Celui qui se pose une règle aussi invariable au sujet d'un objet encore plus précieux que la fortune de ce temps, que nous gaspillons en vrais étourdis quoiqu'ayant lu et relu dans notre enfance que le passé ne revient plus ; celui-là ne peut manquer de se corriger de ses erreurs, lorsqu'il a été obligé de les constater dans sa revue rétrospective de la journée, et il retirera de ce petit travail plus de satisfactions que d'une sieste, d'une conversation frivole, auxquelles il se serait volontiers laissé entraîner.

J'étais embarqué sur le Louis XIV depuis quatre mois et j'y attendais le grade de capitaine de frégate, lorsque ma nomination au commandement du Lynx et venue troubler l'espèce de tranquillité et de bonheur, dont nous nous contentions, ma femme et moi, habitués comme nous le sommes, à ne pas être gâtés par la Marine. Depuis cinq ans, en effet, je compte deux années sur le Donawerth, dix-huit mois sur le Mogador, quatre sur le Louis XIV et le reste partagé entre l'Ardente, le Pénitencier et le Borda ! Alors que je suis au port, que je vois de loin la fumée s'échapper de mon foyer, je ne puis venir m'y asseoir que le tiers du temps à peu près ! Voilà ce qui est accordé à l'officier de Marine pour le dédommager des privations terribles, qui, à chaque instant, lui sont procurées par les longues absences.

Et cependant en Décembre de l'année 1863, un ami m'écrivait de Paris pour m'annoncer que la bienveillance du Ministre allait se manifester par mon envoi dans les mers de l'Inde, parce que, sans m'en douter, j'avais l'air de vouloir castoriser.

Je compris et j'accepte tout ; je veux bien que mes trois ans de tableau, mes efforts pour en sortir par une navigation immédiate comme Chef d'Etat-major de l'Amiral Simon (*Charles Marie Prosper Simon, alors Major général de la Marine à Brest (1808-1872)*), ne soient des titres suffisants, même quand on y joint le souvenir de l'Amiral Jéhenne, pour triompher de rivaux encore plus méritants que moi, mais je n'avais pas besoin de me défendre de cette accusation de paresse, qui m'est sans doute alléguée que pour expliquer mon absence de la promotion. Je puis dire sans

forfanterie, que le devoir passe chez moi plus haut que la passion ; je sais que vis-à-vis de ma famille je ne dois rien négliger pour parvenir, aussi éprouvé-je plutôt de la satisfaction de pouvoir prouver à tous que je pars sans hésitation, que je ne sens de dépit en instruisant le langage de ceux qui tiennent mon sort entre leurs mains.

Quand on a fait ce que l'on peut, on n'a rien à se reprocher ; Dieu n'a pas donné à chacun de nous une intelligence, des moyens d'action hors ligne, mais nous avons tous le même devoir à accomplir, que nous soyons au haut ou au bas de l'échelle, nous devons travailler ! Pour moi le travail consiste à fuir des êtres que je chéris, à aller vivre sous un ciel bien différent ! Si Dieu me permet de retenir de ce rude labeur le moyen de faire des hommes de nos enfants, j'aurais accompli ma tâche de manière à éviter au moins les remords, ce qu'on n'est pas toujours sûr d'obtenir, lorsqu'on est au nombre de ce qu'on appelle les heureux de la Terre. Qu'on ne croît pas cependant que vingt-deux ans de pratique du métier de la mer rende insensible à la privation de toutes les joies de la famille ! Je serais mille fois plus malheureux que je ne le suis, si je n'aimais personne, si je n'avais un but à poursuivre avec persévérance. Si je me sens par instant menacé de découragement, ma pensée se reporte vers cette femme qui m'est si dévouée, qui me donne de si beaux exemples d'énergie, et il n'en faut pas (tant pour que je sois retrempe).

Voilà donc dans quelles préoccupations nous avons commencé l'année 1864, et je n'ai pas besoin de dire avec quels regrets, chaque soir, nous constatons la disparition d'une nouvelle journée ! Dans ces conditions le temps passe devant nos yeux comme une ombre ; on voudrait le saisir, enrayer sa course, mais ce ne sont que vains efforts, et si l'on était chrétien, on pleurerait en voyant que toute la vie s'enfuit de la même manière, qu'on arrive aux portes du tombeau sans avoir joui, peut-être, d'un bonheur sans aucun mélange.

Qui n'a connu les émotions poignantes de la séparation ! On n'ose parler du seul sujet qui occupe, car on n'aurait plus le courage de franchir le seuil de cette porte, derrière laquelle on doit laisser tout son bonheur ! On voit des larmes dans les yeux de ceux qui restent, les enfants seuls profitent de la légèreté de leur âge, et ne veulent croire au départ que quand il est effectué. La joie des uns, la tristesse des autres vous causent la même impression, à chaque objet on dit adieu, quelquefois bien long, il semble que le foyer, la table auxquels on s'est assis, soient des êtres animés, de vrais amis, dont l'éloignement sera pénible ! Et pourquoi ne pas aller jusqu'au bout ? Pourquoi ne pas avoir que ce qui rend l'absence si affreuse, c'est que nous ne savons pas, en la commençant, si nous serons appelés à sentir au retour l'étreinte de cette main, qui nous témoigne si bien son affection et ses regrets ? Sans cela on partirait avec la certitude du dédommagement une fois le sacrifice accompli, mais ce ne serait plus la vie, telle que Dieu l'a donnée, avec ses incertitudes, ses épreuves !

Aussi faut-il plus que du courage personnel pour sortir victorieux d'une pareille épreuve ! On ne se sent tranquillisé, que quand on a remis tous ces êtres, je dirais presque ces objets, qui vous sont chers, sous la garde de Celui qui dirige le Monde, et règle vos destinées. Un esprit fort pourra traiter de faiblesse ce recours à la Providence, mais c'est qu'il n'aura pas sondé son cœur, car il aurait senti que dans les grands moments de la vie, si nous ne croyons pas, si nous ne nous remettons pas entre les mains du Créateur, nous chercherons vainement à chasser les pensées de mort, de misère, qui reviendront nous obséder. Il n'y aura de calme, de résignation, que quand nous aurons abandonné l'avenir aux mains de celui qui représente la Puissance, la Justice et la Miséricorde.

Le vingt Janvier tous les paquets sont faits, car c'est au milieu de la nuit que je dois commencer ma route ; à 9^h tout le monde est sur pied dans la maison, et Eugénie se prépare à m'accompagner jusqu'à cette voiture, qui, tant de fois déjà, m'a arraché à ses embrassements ! Les

enfants pleurent, réveillés par mes derniers baisers ; la seule satisfaction que j'aie est de voir ma sœur tout à fait remise d'une indisposition survenue justement huit jours avant que j'eusse à m'éloigner d'elle.

Quoiqu'il fut bien tôt, je n'ose dire à Eugénie de rester, car je sens que je suis heureux de la voir jusqu'au dernier moment, de pouvoir la serrer dans mes bras avant de m'enfermer dans cette prison roulante, qui voit chaque jour tant de larmes, ou tant de joies, selon qu'elle nous rapproche ou nous éloigne de nos affections et du bonheur. Il vaut même mieux partir la nuit, parce qu'on n'a pour témoins de son émotion, que ceux qui vous aiment assez pour la comprendre ; en somme je retrouve de bons souvenirs dans ces dernières minutes silencieuses passées dans un bureau cependant assez maussade, et je garde à Charles de la reconnaissance, puisque sans lui Eugénie n'eut pu venir m'accompagner.

Une fois parti, les premières heures où je roule, où je subis les cahots de la diligence, il semble que mes sensations soient émoussées ; presque chaque fois que je m'éloigne, il m'arrive de trouver que j'ai le cœur trop cuirassé, et de me demander si je suis devenu indifférent. (*La ligne de chemin de fer entre Brest et Paris a été ouverte l'année suivante en 1865*). C'est probablement un effet physique, dont je ne saurais me rendre compte, car je ne tarde pas à être tranquilisé sur l'état de mon cœur, et je dois dire que dans ce cas je me complais dans ma première douleur, elle me réconcilie avec moi-même.

Arrivé à Paris au bout de 24 heures, voulant faire au Ministère quelques démarches, que je crois utile, je me décide à passer à l'hôtel Richepanse le Vendredi, Samedi et le Dimanche. Quel ennui que de vivre à l'hôtel, de se perdre au milieu du mouvement, de ne retrouver personne le soir, à qui l'on puisse confier les déboires de la journée ! Je ne réussis pas à voir le ministre, et le Dimanche soir je monte en chemin de fer pour achever ma course vers Marseille avec un bonheur, que je n'oserais avouer à personne, si je craignais de me voir accuser d'une hérésie aussi grossière ! Au risque, je dirai d'être moqué hautement que sous ce ciel gris qui pèse sur Paris comme un linceul, dans ces rues crottées, où je suis éclaboussé par d'insolents équipages, dans ces galeries du ministère où je n'entends jamais de ces paroles franches auxquelles j'ai encore le fâcheux préjugé d'attacher du prix, au milieu de tout cela je suis mal à l'aise, l'isolement me tue, et je ne regarde pas derrière moi, une fois que j'ai pu m'en échapper. (*La liaison ferroviaire entre Paris et Marseille a été ouverte en 1855, elle est en 1864 la propriété de la Compagnie PLM Paris-Lyon-Méditerranée*).

A Marseille, où je passe deux jours et demi à faire mes derniers préparatifs, le soleil me réchauffe, j'ai moins de spleen, et j'ai le cœur plus dispos lorsque le courrier m'apporte un mot de ma bien-aimée et que je m'empresse d'en briser le cachet. Le 27 au soir le télégraphe m'apporte la dernière assurance de bonne santé jusqu'aux premiers jours d'Avril, si j'ai la chance de me trouver avec le Lynx sur la route du Courrier. Et dans ces deux mois, ma femme chérie me rendra père pour la sixième fois ! Que Dieu veille sur ceux que je suis obligé d'abandonner ! Il peut plus que moi, j'espère que je ne mettrai pas en vain ma confiance dans sa bonté !

Le 28 Janvier de bon matin je m'embarque donc avec satisfaction sur le paquebot Anglais le Massilia ; le temps que je passe à terre est perdu, mon but est désormais d'arriver au Lynx le plus vite possible, et je souffre moins de l'éloignement des miens quand je suis ballotté par les flots, que quand je suis à terre et me dis avec amertume : si j'avais un millier de francs à ma disposition, je pourrais être ici avec ma femme et mes enfants.

Le Massilia appartient à la grande compagnie Péninsulaire et Orientale, qui relie l'Angleterre avec l'Inde, et dont, par suite, il n'est pas besoin de signaler l'importance. C'est la première fois que je navigue sous pavillon Anglais, et je ne suis pas fâché de juger par moi-même une question, que j'ai

vue résoudre plusieurs fois de manière tout à fait opposées. Ayant parcouru deux fois la Méditerranée sur les paquebots des Messageries Impériales, il me sera facile d'établir une comparaison, en ayant soin de mettre de côté toute partialité résultant du patriotisme. C'est donc à ce point de vue surtout, que je vais m'attacher à décrire mon voyage en deçà et au-delà de l'Isthme de Suez, ainsi que ma pointe au milieu du désert, ma visite rapide du Caire, auquel se rattache tant de souvenirs du passé, de Suez, qui au contraire éveille, en ce moment, tant d'espérances pour l'avenir.

Le navire, sur lequel je fus appelé à prendre passage, est à roues, d'une force de 450 chevaux, et d'environ 1650 T^x de capacité. Je me trouve à partager une cabine avec un commissaire adjoint, nommé ordonnateur à Mayotte. Quoique ne l'ayant jamais vu, sa qualité de Français et d'officier me fit me réjouir de son voisinage jusqu'à Alexandrie, puisque du moins il n'était pas possible de jouir seul d'un de ces compartiments, qui à terre sembleraient de petits pour l'homme le plus modeste dans ses goûts et ses moyens. Lorsque les passagers sont au complet, on est trois à respirer ces 50 mètres cubes d'air, lorsque la température rendrait si désirable un logement vaste et confortable ! Ce défaut se rencontre aussi bien sur les paquebots Français, que sur les Péninsulaires ; pour les uns et les autres, l'espace est précieux, et l'intérêt du commerce empêche de réduire au-dessous d'une certaine limite le nombre de passagers.

Un peu plus jeune on se trouverait heureux à deux dans une chambre, dont le sabord reste rarement fermé vingt-quatre heures de suite, mais avec les années on prend en horreur la vie en commun, sans doute parce que la sympathie a plus de peine à se développer, et il en résulte que le passager a toujours grande hâte d'arriver au terme de son voyage.

Sous le rapport intellectuel, les paquebots Anglais présentent moins de ressources que les nôtres. Quelques modestes que soient les bibliothèques mises à la disposition des voyageurs. Il est cependant précieux de pouvoir tromper l'ennui des longues heures par une lecture appropriée à ses dispositions d'esprit, et l'on doit compter sur le navire pour ces sortes de distractions, plus que sur le sac de nuit, qu'il vous est permis, réglementairement, de loger dans votre cabine. Si jamais je reviens naviguer sur l'un des paquebots de la compagnie Anglaise, je saurai ce qui m'y attend, et j'aurai soin de me munir de quelques ouvrages intéressants.

Pour juger du côté matériel, qui n'est pas non plus sans importance, lorsqu'on reste pendant un certain nombre de jours sans mettre le pied à terre, il faudrait décider à laquelle des cuisines, Anglaise ou Française, on devrait donner la préférence. Pour une question aussi délicate, il ne faudrait pas moins qu'un congrès, et nous savons la peine que l'on a, à notre époque, pour en obtenir la formation ! Je me bornerai donc à dire que l'on a le droit de manger et de boire beaucoup à bord des paquebots Anglais, mais que souvent le bon goût m'a paru choqué par l'ordre dans lequel ces nombreux mets étaient servis, aussi bien que par le procédé employé pour les préparer. Que Brillat-Savarin n'ait pas d'élève de l'autre côté du détroit, personne ne s'en étonnera beaucoup ; la compagnie fait ce qu'elle peut, ce qu'elle doit, et probablement la majorité des voyageurs était-elle enchantée de la table du Massilia. A 8^h1/4 la cloche appelait à un premier déjeuner, à midi le Lunch, à 4^h le diner, à 7^h le thé, à 9^h le grog. Je ne sais comment les domestiques peuvent se débrouiller, quand les voyageurs sont au complet, et que tous ces repas doivent se faire en deux bordées.

En voilà assez sur la question gastronomique, et je passe à celle de la navigation. Sous ce rapport, je n'ai que des éloges à faire du Massilia pendant les six jours employés à franchir la distance entre Marseille et Alexandrie, en nous arrêtant à Malte quatre heures. Le Capitaine Robertson est un vrai gentleman, aimable vis-à-vis de ses passagers, et habile à manier son bâtiment. J'ai remarqué sur ce bâtiment plus de soin à observer la longitude et la latitude, que nous n'en avons généralement sur

nos bâtiments de guerre, et, à plus forte raison, ceux du commerce. Il y a vingt ans on avait dans la Marine une habitude gênante, dont on s'est affranchi comme d'un préjugé ! On observait la hauteur méridienne en commun, afin d'être plus sûr de l'obtenir par tous les temps. Aujourd'hui cet usage est abandonné, tandis que je l'ai vu revivre à bord du navire de la C^{ie} Péninsulaire. Je ne puis m'empêcher de donner raison à nos rivaux. Je dois aussi reconnaître que de nuit, comme de jour, j'ai vu exercer une grande surveillance sur le Compas, qui joue un si grand rôle dans la navigation d'un vapeur à grande vitesse ; enfin j'ai noté le procédé qu'ils emploient pour faire gouverner la nuit, lorsque la passerelle est très éloignée de l'homme de barre. A l'occasion, surtout lorsque le vent empêche la voix de se faire entendre, je crois excellent l'usage d'un fanal muni de trois verres (blanc, vert et rouge), que l'on peut, à volonté, masquer au moyen d'un écran. Le feu vert voudra dire la barre à tribord, le rouge la barre à bâbord, et enfin le blanc la barre droite. Je ne sais si nos grands transports ont déjà usé de ce moyen.

Notre relâche à Malte ne nous retarda que de quatre heures environ ; mettre à terre quelques passagers, en prendre d'autres, faire le courrier, remplacer le charbon, tout cela marche de front et se fait vite. Aussi le sixième jour, étions-nous à notre poste dans la rade d'Alexandrie, ayant beau temps pendant toute notre traversée, mais des vents contraires pendant la deuxième moitié. L'Egypte est la première étape pour les voyageurs de l'Inde, c'est le but à atteindre pour quelques-uns ; tout le monde est content d'avoir avancé en besogne, et c'est dans ces dispositions d'esprit que l'on embarque dans le petit vapeur, qui vient chercher les passagers. (*La construction du canal de Suez est en cours. Ferdinand de Lesseps a commencé les travaux en 1859 et l'inauguration aura lieu en 1869*).

Si les voyageurs destinés à l'autre hémisphère savaient à quelles misères ils sont exposés, leur joie en serait peut-être sensiblement altérée ; que ceux donc, qui n'ont pas de philosophie, ou qui redoutent l'exploitation de leur propre individu par les hôteliers, renoncent à lire le récit de notre voyage sur cette bande de terre étroite, que l'un de nos compatriotes a entrepris de trancher.

Il est dix heures, le vapeur du transit nous dépose sur le quai d'Alexandrie, et par erreur je me suis chargé de cinq colis légers, qui gênent passablement mes mouvements. Faute de m'y reconnaître, je ne trouve pas de place dans les omnibus, et me contente d'un baudet sur lequel je monte, pendant que le guide porte les plus pesants de mes colis. Un douanier fait le simulacre de visiter ma valise, et il termine son opération par où il aurait dû la commencer, en demandant le bakchich obligatoire. Pour moi qui aurais dû connaître les mœurs de l'Egypte, je venais de faire une grosse école ! A quoi sert donc l'expérience, à quoi bon vieillir et voyager, si l'on reste toujours aussi neuf et aussi candide ! Suffit-il de revenir passer quelques mois dans cette France, que l'on critique souvent avec raison, parce qu'elle n'est pas exempte de défauts, pour oublier que dans ma foule d'autres pays chrétiens et musulmans, en Italie comme en Turquie, une pièce d'argent bien modique suffit pour séduire un fonctionnaire et vous ouvrir bien des portes ! Si c'est à la vertu relative de mon pays que je dois mon inexpérience de la vie, je trouve au moins dans cette explication un large motif de consolation.

Pour mes vingt sous je suis conduit à l'hôtel de la Compagnie Péninsulaire, où l'on me dit que les voyageurs de Suez trouveront vers une heure un repas suffisant pour attendre le repas du soir. L'hôtel a-t-il avec la Compagnie la parenté que le nom fait supposer ? Je n'en sais trop rien, mais ce qu'il y a de certain c'est que le passager est abandonné à lui-même, ou pour mieux dire aux industriels qui l'écorchent, dès qu'il a mis le pied hors des navires. La seule exception, que l'on puisse en faire est le mauvais repas pris à une station intermédiaire entre Alexandrie et Le Caire, où il suffit de présenter son ticket pour avoir le droit de se repaître.

A Alexandrie plusieurs voyageurs novices et crédules croyaient rencontrer une générosité du même genre, on peut aisément se figurer la physionomie du maître de l'établissement, lorsqu'après le Lunch, il vit bon nombre de ses obligés prendre leurs cannes et se disposer à s'éloigner. Son air suffit pour éveiller ma défiance, et m'amener à lui demander timidement s'il y avait lieu de le payer ?... Comment, Monsieur, certainement ! Vous me devez cinq schillings pour l'eau claire et le médiocre goûter que vous venez de prendre chez moi. Je n'ai rien à faire avec la Compagnie du Peninsular and Oriental.

Ceci n'était que le début et dans la suite ce ne sont pas encore autant des occasions de dépenses qui surgiront, que je serai tenté de me plaindre, mais surtout des procédés, dont on usera à notre égard, et je ferai mieux de dire du manque de procédés dont nous serons victimes.

A 4^h nous étions prévenus que des omnibus viendraient nous chercher à nos hôtels pour nous conduire gratis à la gare du chemin de fer ; les sept livres sterling, que l'on verse à l'administration Egyptienne comprennent en effet le transport des voyageurs et des bagages du bord à terre, de la gare aux hôtels, et enfin à bord du paquebot de l'autre côté. Grâce à cette convention, le voyageur devient un colis, et le caprice de l'administration le fait s'arrêter, partir de la manière la plus imprévue.

Pour cette fois l'avertissement ne nous avait pas trompé, après des cahots impossibles à décrire, nous avons été introduits dans des wagons à moitié démolis, et quelques instants après le sifflement de la locomotive nous annonçait que le train allait quitter les rives de la Méditerranée. Je ne puis guère parler des stations auxquelles nous nous sommes arrêtés avant Le Caire ; le nom m'en était inconnu, et la nuit m'empêchait de reconnaître les objets. Vers huit heures avait lieu le dîner, qui nous était offert par la Compagnie ; le dessert est sans doute une excuse pour la médiocrité de la cuisine. En vingt minutes la table était ravagée comme après l'invasion d'une nuée de sauterelles et nous reprenions notre route, avec la pensée d'arriver à Suez avant le jour.

A minuit nous étions au Caire ; chacun se frottait les yeux comme un homme que le passage du mouvement au repos, vient de réveiller en sursaut. A l'exemple de beaucoup d'autres je sortais du compartiment pour me dégourdir les jambes, lorsqu'un murmure se propageât ! Le train ne va pas plus loin ! Les voyageurs repartiront demain matin ! Est-ce possible ? Pas d'avertissement officiel, mais chacun s'en va, et je me décide à me précipiter sur mes sacs ; mon sabre, mes cartons, et à me diriger vers un omnibus ! Il faut bien se résigner sans se plaindre, mais quel ennui à pareille heure, de chercher un gîte et de ne pas être sûr d'en trouver !

L'omnibus m'emporte au Peninsular and Oriental hôtel, et quelques minutes après je me trouve à la queue d'une foule de compagnons d'infortunes, sollicitant la faveur d'un matelas sur lequel je puisse me reposer jusqu'au lendemain. Quand les propriétaires d'auberges voient une foule de suppliants à leur porte, ils se permettent de vous railler avec insolence, de vous laisser craindre d'être venu trop tard pour avoir part au banquet ; en Egypte surtout, c'est pour avoir le droit de mieux vous écorcher, lorsque le quart d'heure de Rabelais sera venu.

Enfin tout s'arrange, et au bout d'une demi-heure je suis logé tant bien que mal avec mon ordonnateur de Mayotte, qui serait un voisin charmant, accompli, s'il n'avait le défaut de cracher trop souvent et d'une manière inconsidérée. Je m'estime bien heureux si dans l'opinion qu'il s'est formé sur mon compte, il n'a pas de plus gros reproche à m'adresser. Nous sommes sévères pour le prochain et nous méconnaissions les travers, dont nous l'accablons à notre tour. La société ne change pas, dans quelque endroit qu'on l'étudie ; le marin acquiert sans doute à ses dépens une expérience plus profonde, appelé, comme il l'est, à vivre des semaines, des mois, des années, toujours au milieu des mêmes personnes.

Le lendemain 4 février notre première question a naturellement rapport à l'heure de notre départ pour Suez ; nouvelle surprise ! Au lieu de reprendre notre route immédiatement, nous allons séjourner vingt-quatre heures dans la capitale de l'Egypte ;

On ne nous plaindra sans doute pas beaucoup de la violence qui nous est faite ; quel est le parisien, qui ne consentirait volontiers à faire une petite dépense pour visiter les Pyramides, pour fouler le sol que nos armées ont couvert de leurs lauriers ? Aussi n'est-ce pas à ce point de vue que je me récrie contre la manière de faire de la Compagnie. Si elle disait à Alexandrie : « Le navire de Suez n'est pas prêt à vous recevoir, vous êtes libre de rester ici ou d'aller au Caire, ou enfin de poursuivre votre route jusqu'à Suez », on sentirait au moins que l'on a encore la jouissance d'une partie de son initiative ; on opterait pour un parti ou pour un autre, et l'on verrait en soi autre chose qu'un ballot, traité avec fort peu de ménagements. C'est l'impression que je vois ressentie par les nombreux compagnons de route, que le soir abattu au même hôtel, et elle ne fera que devenir de plus en plus vive, à mesure que nous aurons été plus de fois surpris par les ordres et des contrordres différents.

Puisque le hasard me retient au Caire, je me suis disposé à employer les vingt-quatre heures à me former une idée de cette capitale, que j'ai entendu vanter bien souvent pour son cachet oriental, qu'elle possède bien plus que les autres grandes villes de l'Orient. Je dois avouer que mon expérience des villes Musulmanes se trouve ici en défaut et tout à l'avantage de l'Egypte ! Je ne croyais pas qu'on pût trouver au centre du désert des promenades plantées de si beaux arbres, des routes assez bien entretenues pour que les voitures vous y trainassent sans cahots, de vous exempter de malpropreté au centre même de la ville Arabe. Il ne m'est jamais arrivé de mettre le pied sur un point quelconque de la côte, depuis Alexandrie jusqu'à Smyrne, sans voir s'écrouler les illusions que je pouvais m'être faites, en examinant de la rade, à la longue vue, les villes devant lesquelles j'avais jeté l'ancre. Constantinople, le Bosphore n'échappent même pas à ce sort commun de toutes les propriétés du Croissant ! Tandis que, je le répète, le voyageur peut trouver au Caire, outre les pyramides, une foule de choses intéressantes à visiter.

Dans une journée, je n'ai pu jeter autre chose qu'un coup d'œil rapide sur le pays ; un âne loué pour la journée m'a d'abord conduit à la grande mosquée, d'où l'on domine toute la ville du Caire, d'où l'œil se perd dans le désert et découvre les pyramides, qui ont vu passer nos aigles triomphantes à leurs pieds. Le soir, j'ai pris une direction opposée, toujours en compagnie de mon compagnon et d'un Suisse qui se rend à Calcutta comme représentant d'une maison de commerce. Pendant une heure nous trottons et galopons à l'ombre d'arbres magnifiques, et au bout de cette longue avenue, rendez-vous des promeneurs Européens, fréquenté par un nombre considérable de paysans arabes, nous trouvons le jardin de Shubra, dont le vice-roi permet de parcourir les ombrages, excepté dans la partie où se trouve bâti le harem. Ces deux courses me laissent dans l'esprit une impression très favorable ; je suis moins mécontent d'avoir été retenu au Caire, et le soir je prends, sans trop d'humeur, connaissance d'une dépêche de Suez, annonçant que nous n'aurons pas besoin de partir le lendemain, la Norma n'étant pas prête. Nous sommes sûrs de trouver un moyen d'employer d'une manière intéressante le temps, que nous serons forcés de perdre en Egypte ; aussi nous sommes-nous levés et habillés vers 8^h, de manière à faire visite au Consul de France avant le déjeuner, et nous trouver entièrement libres jusqu'au soir. Mais nous avons compté sans les caprices de la Compagnie, qui semble parfois s'entendre avec les hôtels établis sur le parcours.

Il était neuf heures, nous nous dirigeons vers le consulat, lorsque nous voyons courir après nous un des employés de l'hôtel ! Nouvelle dépêche de Suez ! Les passagers pour Maurice doivent partir immédiatement, et le train siffle déjà sous la gare ! Attraper nos sacs, cartons, cannes, manteaux, régler nos dépenses pour trois jours, payer comme si nous avions diné le premier,

déjeuné le dernier ! Trouver une voiture et faire fouetter à outrance, dans la crainte d'arriver trop tard à Suez et de n'y plus trouver la Norma ! Tout cela se fait plus vite que je ne puis le raconter, et nous réussîmes d'autant plus facilement à profiter du train de 9^h, que l'administration Egyptienne ne se pique pas de beaucoup d'exactitude, et que pour ajouter une voiture elle emploie une bonne demi-heure. Mais une fois rassurés sur ce point de la question, nos estomacs commençaient à réclamer contre le procédé, dont on venait encore d'user à notre égard. Nous ne devons arriver à Suez qu'à 2^h de l'après-midi, et c'était cruel de traverser le désert à jeun. Si nous trouvons un village où nous puissions acheter au prix de l'or un peu de fromage et de biscuit, nous devons encore nous estimer bien heureux de ne pas mourir de faim.

Le mot de Désert manque rarement d'attirer une certaine curiosité, sans doute pour qu'on en entend donner des définitions bien différentes, selon le point où on est venu l'attaquer. Que de discussions j'ai entendu de prolonger sans résultat, chacune des parties ne voulant pas démordre de sa première assertion ! Je ne suis donc pas fâché de traverser un vrai désert en plein jour, pour être bien fixé sur l'importance de la végétation qui y résiste à l'action dévorante des rayons solaires. Mes cinq heures de chemin de fer m'ont montré d'un bout à l'autre des sables, quelquefois mélangés de cailloux, dans d'autres parties formant des dunes, que le vent doit déplacer ou changer de formes lorsqu'il se déchaîne dans ces vastes solitudes. Quant à la végétation, je puis dire qu'elle est nulle puisque l'alfa semble lui-même souffrir dans ce milieu désolé.

En quittant Le Caire on arrive en quelques minutes au Palais de marbre bâti par Abbas Pacha ; caprice singulier d'un despote, dont le nom ne nous rappelle que cruauté et sauvagerie, ce palais jouit déjà de la vue du désert qui l'entoure de tous côtés, excepté au Nord, où l'oasis va se rétrécissant ! Encore un quart d'heure et le dernier palmier aura disparu, et la seule trace de civilisation qui viendra vous consoler sera le télégraphe, dont les poteaux défileront lentement devant nos yeux.

Comment le bédouin, dont la caravane traverse si souvent, dans tous les sens, la voie ferrée, dont la marche doit le terrifier, qui courbe la tête sous les fils, dont l'usage doit tenir pour lui du merveilleux ! Comment le bédouin, alors qu'il est seul dans cette mer de sable, n'éprouve-t-il pas un désir insatiable de briser ces vestiges de civilisation, devant lesquels il est de jour en jour obligé de reculer ? Serait-il moins foncièrement mauvais que certains enfants dénaturés de notre civilisation ? Ici pas de police ! L'œil de Dieu seul veille sur nous, et chaque jour la vapeur relie les deux mers, aussi bien que l'électricité aussi rapide que la pensée.

On marche si lentement, on revient si souvent sur ses pas, afin d'éviter de trop grandes pentes, qu'on a tout le temps de s'abandonner à ses réflexions, et de connaître le désert. Dans beaucoup d'endroits un cheval au galop nous laisserait bien facilement derrière lui ; le train est pesant, la locomotive a beaucoup à faire pour lui faire gravir les montées. Pour ne pas trop se récrier contre cette lenteur, à laquelle l'Europe n'est plus habituée, il faut se souvenir qu'il y a dix-huit ans à peine, la malles des Indes traversait les mêmes solitudes dans des voitures trainées par des attelages considérables. Il fallait avoir de la fortune pour employer une voie aussi coûteuse ; le voyageur non-millionnaire se confiait à un bédouin, et montait un de ces dromadaires de course, dont l'usage est aujourd'hui à peu près perdu. Le voyage avait alors plus de cachet, mais il était plus pénible, plus lent, plus coûteux et dans un siècle d'affaires, c'est un bien grand progrès que d'avoir triomphé à la fois de tant d'inconvénients.

De temps à autre nous passons à côté de quelques misérables cases, dont l'existence est un problème dans de tels lieux ! De quoi peuvent vivre ces animaux à figure humaine, qui semblent manquer de tout excepté d'air et de soleil ? Quelques poules, quelques pigeons partagent leur

solitude, sans réussir à l'égayer, ont-ils un puit leur fournissant une eau rare et saumâtre ? On n'en voit pas la moindre trace. Dans ces régions la vie est un problème que ne peut comprendre celui qui n'y est pas né, et cependant ces êtres, presque nus, sales, privés de tout, se trouvent probablement aussi heureux que bien des enfants gâtés de notre civilisation ! S'il en est ainsi, qu'est-ce donc que le bonheur sur la Terre, si ce n'est l'impression ressentie par le sage, qui sait se contenter de ce qu'il a !

L'approche de Suez est annoncée par une chaîne de montagnes que l'on aperçoit sur la droite, et que le train vient de contourner avant d'être parvenu au rivage de la Mer Rouge. Cette dernière paraît enfin à l'horizon, mais il faut encore une bonne demi-heure pour avoir atteint le but.

Rien n'est changé dans le pays, on cherche avec un œil avide le canal d'eau douce qui vient d'être terminé à la fin de l'année dernière ! On ne le devine, que quand on touche à la ville ; des constructions nouvelles, des magasins, des machines prouvent que l'essor est donné, et que là où il n'y avait hier qu'une bourgade, s'étalera avant peu d'années une ville aussi vaste et aussi riche qu'Alexandrie.

Pour le moment un seul hôtel s'offre au voyageur qui craint les insectes et la malpropreté ; de la gare où s'est arrêté le train on n'a qu'un pas à faire pour y arriver, et son enseigne frapperait suffisamment les yeux, si les arabes eux-mêmes ne se disputaient vos paquets pour vous y conduire. C'est encore le Peninsular Hôtel, peut-être tenu par la Compagnie, ou au moins favorisé par elle ? Il est propre, bien disposé pour le climat, et le voyageur devait être surpris, dans l'ancienne ville de Suez, de trouver un gîte aussi confortable. La table est servie dans la cour, à cause du grand nombre de convives ; on y est abrité du soleil par une tente, qui dans l'été se trouve peut-être insuffisante, tandis qu'au mois de Février on se trouve bien, au grand air, surtout après avoir été soumis pendant cinq heures à la réverbération des sables.

Mon compagnon et moi, nous voyons avec une certaine satisfaction le repas qui doit nous être servi à 3^h1/2 ; en attendant le son de la cloche, nous profitons d'un washing room à l'usage des Gentlemen, où nous faisons nos ablutions. Des planchettes peintes suspendues de tous les côtés dispensent de demander des explications ; l'une d'elles recommande instamment aux affamés de se présenter au comptoir avant de prendre part au banquet. Le propriétaire est sans doute un homme d'ordre, qui est déjà sur la voie de la fortune, étant sûr de voir au moins dix fois par mois des caravanes d'Anglais à leur retour de l'Inde, venir réclamer chez lui les uns un gîte, les autres un repas qui ne leur est pas donné pour rien. La journée complète coûte cependant moins cher que dans la capitale de l'Égypte ; pour cinq schillings on dîne, en se contentant d'eau claire, pour 12 schillings on passe une journée complète. La cuisine est médiocre, les viandes sont desséchées, on mange froid grâce à la manie de servir tout du même coup ; le prix exorbitant du vin m'empêche de diminuer la crudité de l'eau du Nil, mais j'avoue que j'aimerais mieux avoir deux fois moins de plats, et les voir remplacés par une bouteille de simple Provence !

La Norma n'est pas encore prête, et ne partira que le lendemain dans la soirée ! à quoi bon nous faire partir si brusquement le matin ! Est-ce pour s'assurer de notre soumission ou à la demande du propriétaire de l'hôtel ? Tous ces exemples nous prouvent qu'il y aurait imprudence de la part d'un voyageur à s'écarter de son hôtel en ajoutant une foi aveugle à ce qui lui a été indiqué. À Suez on pourrait désirer visiter les travaux du grand canal, qui se trouvent à 12 kilomètres environ de la ville, mais si la Norma partait plus tôt, que deviendrait-on en attendant un mois le courrier suivant ? Cette crainte m'empêche d'aller admirer l'œuvre nationale, que poursuit avec tant d'énergie et de persévérance notre compatriote de Lesseps. Je m'en dédommage en allant au canal d'eau douce, vers lequel on est guidé par les arabes, et les ânes chargés de cruches. C'est déjà un grand triomphe d'avoir ouvert aux chalands et aux embarcations une voie de communication large

de plus de huit à dix mètres, profonde de trois mètres dans son milieu. Les deux mers sont déjà reliées, le charbon va pouvoir éviter la voie ferrée jusqu'à ce jour si dispendieuse, et du même coup la fertilité va renaître dans ces régions, aujourd'hui si arides, et même que la ville de Suez pourra boire à sa soif, sans avoir à craindre ou la rupture d'une machine distillatoire ou une interruption dans les transports de l'eau du Nil.

Que l'humanité fait pitié, quand on la surprend dans ses faiblesses ! C'est là le sentiment qu'éveille l'entêtement de la politique Anglaise, lorsqu'on la voit sacrifier l'intérêt du Monde au Sikkim. En retirera-t-elle profit pour l'avenir ? Je ne puis croire qu'en blessant la raison, un égoïste fasse un calcul favorable à ses intérêts, une nation ne vit pas seulement un jour ; c'est donc pour les générations futures que nous devons travailler, et si avec le temps tous les peuples voient de plus en plus se confondre leurs intérêts, ce sont les premiers audacieux et intelligents de cette nouvelle civilisation, qui recueilleront sans doute la moisson semée par eux en dépit de toutes les résistances aveugles !

Le lendemain de notre arrivée à Suez un hasard heureux me fit rencontrer près du Consulat Français un capitaine de frégate en retraite avec lequel j'ai fait il y a dix-neuf ans une campagne de Terre-Neuve sur l'Adour. Aujourd'hui de Rieux, après avoir commandé sept ou huit ans les paquebots des Messageries Impériales, occupe aujourd'hui la position d'Agent ou de Directeur à Suez (*Ernest de Rieux, élève de l'École Navale promotion 1834, capitaine de frégate en 1862 (1818-1892)*). Grâce à sa rencontre, j'ai vu l'emplacement magnifique que le Vice-roi a cédé à la Compagnie, j'ai visité les ateliers où elle sera bientôt en mesure de réparer ses bâtiments ; sa machine à faire de la glace suffit déjà amplement à la consommation des navires de l'Inde, et le kilo revient à un peu moins de 30 centimes. En même temps que la Compagnie travaille activement à ces installations importantes, M^r Stoecklin, habile ingénieur que j'ai eu occasion de rencontrer à Beyrouth, il y a un an, dirige le creusement du bassin que l'Égypte s'est engagée à construire. (*Auguste Stoecklin, né à Colmar (1826-1906), Ingénieur des Ponts-et-Chaussée, a été délégué par les Messageries Impériales auprès du Gouvernement Egyptien pour diriger la construction du Canal de Suez*). Qu'on se figure la nouvelle ville élevée sur le banc de sable qui aujourd'hui obstrue inutilement une partie de la rade, le chemin de fer conduisant les marchandises à l'extrémité du môle, dont la base est (*illisible*) et ses navires trouvant à Suez toutes les ressources dont ils peuvent avoir besoin pour l'entretien et la réparation de leur matériel.

Qu'on porte ensuite ses regards sur les deux canaux également importants, l'un destiné à apporter la végétation, l'abondance, l'autre à relier les deux mers, et je demande si la France ne ressentira pas un orgueil légitime d'avoir patronné une œuvre aussi admirable, tandis que l'Angleterre se sentira rongée de jalousie et de regrets ! Je ne puis croire en effet que M^r de Lesseps soit battu : il a pour lui la sanction de l'Europe continentale, et la Providence lui viendra en aide pour déjouer les machinations perfides de ses ennemis ! J'ai vainement cherché à rencontrer chez lui le vice-consul de France, dont le nom a retenti, il y a quelques années, à l'occasion du meurtre de la famille Eveillard, et de la violation du consulat Français à Djeddah. (*Le 15 juin 1858, 21 résidents chrétiens de Djeddah, alors ville ottomane de 5 000 habitants majoritairement musulmans, sont massacrés, dont le consul de France M. Eveillard et sa femme, et le vice-consul britannique Stephen Page, par « quelques centaines d'Hadramites, habitants de l'Arabie du Sud ». 24 autres personnes, pour le plupart des Grecs et des Levantins, certains « sous protection britannique », plus la fille du consul français Elise Eveillard et l'interprète français M. Emerat, tous deux grièvement blessés, se sont échappés et se sont réfugiés, certains en nageant, vers la frégate à roues HMS Cyclops (source Wikipédia)*). M^r Emerat est aujourd'hui marié à M^{elle} Eveillard, et quoique sa nomination de conseiller

soit parvenue, il sera probablement laissé à Suez, dont l'importance croissante explique ce changement de position.

Vers midi un vent de SE très violent commence à soulever des flots de poussières ; je rentre à l'hôtel attendre le moment de notre départ pour la Norma. Ce départ annoncé depuis la veille pour 3^h, ne s'effectue guère qu'à 4^h1/2, et nous voyons tomber une de ces pluies si rares dans le pays, que les maisons ne sont pas couvertes assez solidement pour y résister. A notre arrivée sur la Norma le temps s'est éclairci, et tout nous promet un début fort heureux pour notre traversée dans la Mer Rouge.

Je ne peux résister au désir d'enregistrer encore en passant, un petit tour, qui nous est joué par notre hôtelier, de concert avec la Compagnie des paquebots anglais. Le premier, nous ayant annoncé l'embarquement pour 3^h, n'avait à se préoccuper que de notre Lunch, quoique nous faisant payer à peu près comme si nous avons dîné ; la Compagnie, de son côté, en retardant jusqu'à 5^h, nous ferait arriver à bord de la Norma après que toute trace du dîner avait pu être soigneusement effacée. Ce fut donc pour nous une nouvelle surprise, lorsque nous apprîmes que nous avions encore à employer le remède de la ceinture pour suppléer à notre repas ! Il est vrai qu'à 7^h du soir, on eût pitié de nos cris de famine, et l'on voulut bien joindre au thé une tranche de jambon et un morceau de poulet ! Il n'en est pas moins vrai que ce petit événement est venu compléter nos griefs contre la Compagnie pendant notre séjour en Egypte ; la Norma sera-t-elle capable de nous faire oublier toutes ces vexations, et lorsque nous atteindrons, chacun le but vers lequel nous nous dirigeons, porterons-nous un jugement avantageux sur la Compagnie Péninsulaire ?

Il est six heures lorsque l'ancre monte au bossoir ; nous voyons disparaître dans la brume du crépuscule d'abord les maisons, dont le pied est presque baigné par la mer, puis les montagnes, qui les séparent du désert, et enfin les bâtiments de la rade, parmi lesquels nous avons reconnu les magnifiques navires français le Cambodge et l'Impératrice. A mesure que nous nous éloignons de la côte les vents de NO fraîchissent et nous permettent d'utiliser toutes nos voiles, de porter les bonnettes des deux bords. C'est sous cette allure que nous nous réveillons le lendemain, pouvant nous croire dans les vents alizés, doucement bercés par la lame, qui elle-même nous pousse devant elle.

La Norma est un bâtiment à hélice porté sur le libretto de la Compagnie comme jaugeant 960 tonneaux et portant une machine de 200 chevaux. De ces deux renseignements, je crois le premier seul digne de foi, car au calme, par une mer plate la Norma ne dépasse guère 6 nœuds et demi. Cette lenteur nous promet une traversée passablement longue, sans même que nous éprouvions de vents contraires bien violents. Pour compenser ce désagrément, nous trouvons assez de chambres à bord de ce bâtiment, pour ne pas être forcé de vivre les uns sur les autres. A cette époque Bourbon et Maurice n'ont pas beaucoup de passagers rentrant dans leurs foyers, les créoles se rendent plutôt en Europe au Printemps pour éviter les froids, auxquels ils ne sont pas habitués. Nous avons enfin l'avantage de traverser la Mer Rouge avant que la chaleur n'y soit devenue étouffante ; va donc pour la Norma telle qu'elle est, puisqu'il suffise de nous armer d'un peu de patience !

Les points que je parcoure à partir de ce moment sont revêtus pour moi d'un intérêt tout particulier, puisque, dans le courant de ma Station sur le Lynx, je puis être appelé à y venir accomplir quelques missions. Je regrette vivement de ne pas avoir joint à mes bagages une carte de la Mer Rouge, un routier de la Mer des Indes, afin de pouvoir suivre pas à pas la route que nous faisons journellement. Plusieurs fois le capitaine a la bonté de me montrer les cartes, mais la crainte d'abuser de sa complaisance et de sortir un peu trop de mon rôle de passager, me fait recourir à son obligeance bien moins que je ne le voudrais. Une étude que je suis bien heureux de pouvoir faire

avant d'être chargé de la responsabilité du commandement, c'est celle de la loi des tempêtes, qui est si clairement exposée, pour l'hémisphère Austral, par le Commandant Bridet, capitaine au port de la Réunion. (*Hilaire Gabriel Bridet, capitaine de frégate, auteur d'une « Etude sur les ouragans de l'hémisphère austral », publiée par ordre du Ministre de la Marine et des Colonies (1818-1894)*). Quand on se pénètre de tous les exemples qu'il présente à l'appui de sa théorie, il est impossible de conserver des doutes sur une loi si simple et si importante. Il me semble qu'un résumé général de ces lois pour les deux hémisphères devrait être dans toutes les bibliothèques, tant à bord des navires de commerce que sur les bateaux de l'État. Cette étude devrait être imposée à l'Ecole Navale, recommandée aux examens d'aspirant de 1^{ère} classe, et être introduite enfin dans le programme exigé aux capitaines au long-cours. Ce n'est pas surprenant en effet que seulement dans la seconde moitié du 19^e siècle, on commence sinon à voir deviner la marche des ouragans, au moins à savoir appliquer les connaissances déjà acquises.

Que de fois il est arrivé, dans tous les parages en dedans et en dehors des tropiques, à des officiers instruits et intelligents, de se précipiter tête baissée au milieu du tourbillon, alors qu'ils croyaient prendre la fuite devant lui ! Que d'accidents terribles, que de victimes de cette espèce de fascination, puisque tous les journaux qu'il a été permis d'interroger ont prouvé que la manœuvre commandée a eu un résultat qu'on aurait pu prévoir, de faire converger la route du navire vers celle de l'Ouragan ! L'ouvrage de M^r Bridet ne saurait être propagé trop activement, afin qu'aucun officier ne conserve d'hésitation, si un coup de vent le menace, pour manœuvrer de manière à s'y soustraire. Il m'a été permis de comparer cet ouvrage avec celui de M^r Piddington, et de voir que ces deux observateurs s'accordent parfaitement dans leurs théories (*Henry Piddington, scientifique et capitaine de la marine marchande britannique (1797-1858)*) ; M^r Bridet est beaucoup plus clair, tandis que l'autre est plus général, examinant à peu près tous les parages où les besoins du commerce peuvent appeler un marin à affronter les dangers de son métier.

Au bout de deux jours le vent de NO, qui avait fraîchi, tombe tout à fait et se trouve remplacé par du calme. A mesure que nous avançons, la houle se forme devant nous, et nous pouvons aisément deviner que dans la seconde partie de la Mer Rouge nous aurons à lutter contre des vents du SE assez violents. Un matin, en effet, le tangage est plus violent, la Norma ne file plus à grand effort que 4 nœuds, par instants même à 2,9 nœuds. Dans cette saison, c'est la brise habituelle jusqu'au détroit de Bab-el-Mandel, et nous devons en prendre courageusement notre parti.

Après un peu moins de huit jours de traversée nous mouillons enfin à Aden, où nous trouvons en relâche le transport Français Le Japon chargé de passagers pour la Chine, et retenu depuis deux jours à Aden par une aussière, qui s'est entortillée une douzaine de fois autour de son hélice. Nous le laissons encore à Aden le lundi matin, lorsque nous prenons la mer.

Le vice-consul est un de mes anciennes connaissances de la côte de Syrie, où il exerçait comme ici, les doubles fonctions de consul et d'agent des Messageries Impériales.

La Norma ayant à remplir ses soutes d'une quantité considérable de charbon pour pouvoir atteindre la Réunion sans recommencer l'opération, il n'y a pas moyen de rester affronter les nuages, dans lesquels la Norma va disparaître. Il faut donc descendre à terre après le dîner et trouver le moyen d'employer les quatre ou cinq heures qui vont suivre ! Ni M^r Roncieux, ni moi n'avons le désir d'aller jusqu'à la véritable ville distante de Steamer Point de plus d'une lieue. Il y a longtemps que je ne sens plus cette curiosité qu'éveille l'arrivée dans un pays nouveau, lorsqu'on est jeune et qu'on débute dans la carrière ; une fois que j'ai suivi les sinuosités de la côte, que j'ai saisi un aperçu des rades, tout le reste m'est également indifférent. Nous convenons donc, mon compagnon et moi, qu'après avoir mis nos lettres à la Poste, nous n'aurons rien de mieux à faire que de nous présenter

chez M^r des Pallières, et d'y passer la soirée, si l'on paraît nous y convier (*Joseph Martin des Pallières, agent général des Messageries Maritimes (1832-1906)*).

Aden est un point, qui par sa situation sur la route des Indes, est d'une importance extrême pour l'Angleterre. Une rade superbe y permet en toutes saisons un abri essentiel pour les navires qui doivent renouveler leur charbon avant de poursuivre leur route dans les deux sens. Les anglais ont plus de prévoyance que nous, ils font leurs coups à la sourdine, et quand leur pavillon flotte sur une nouvelle terre, nous restons toujours ébahis ! Nous cherchons bien vite si à côté nous pourrions pas faire, à notre tour, une acquisition de même nature, mais nous ne trouvons plus l'oiseau au nid. Voilà 24 ans environ que le rocher d'Aden est devenu propriété de l'Angleterre ; et bien plus récemment, au premier coup de pioche de Mr de Lesseps, nous avons appris qu'un phare s'élevait sur Perim (*île au milieu du détroit de Bab-el-Mandel, en face de Djibouti, cette île fut britannique de 1857 à 1967*), et que l'uniforme de quelques soldats de la Grande-Bretagne ne pouvait plus laisser de doutes sur les intentions de nos rivaux.

Il semble que nous ne remarquons une localité que quand l'Angleterre nous a prouvé son importance, en nous disant qu'elle en a fait sa propriété. Le fait est que depuis trois ou quatre ans nous furetons de tous côtés pour voir si rien n'a été oublié, si nous pouvons aussi ronger notre os ; jusqu'à présent on n'est guère fixé sur le succès de ces recherches.

Pour en revenir à Aden, chacun sait que l'établissement consiste en une presqu'île facile à défendre des populations voisines, et d'une rade où les paquebots trouvent un abri suffisant pour se réparer, ou simplement faire du charbon. Pas un arbre, pas un ruisseau, pas un pouce de terre végétale ne vient rompre la monotonie du coup d'œil ; en été les roches volcaniques, sur lesquelles il n'a pas été forcé de bâtir, conservent avec tant de force la chaleur dévorante du soleil, que les Européens ont de la peine à supporter le climat. Les enfants surtout, meurent inévitablement, si au bout de la troisième année, on ne les renvoie pas en Europe. L'hostilité des populations arabes empêche les habitants d'Aden de franchir les limites de la possession Anglaise ; des deux côtés on se regarde avec défiance, les arabes ne peuvent entrer dans la ville qu'en abandonnant leurs armes aux lignes. On comprend que dans des conditions pareilles le séjour d'Aden ne puisse être recherché que par les employés du gouvernement, les consuls, les agents des compagnies, ou les négociants, que le désir de s'enrichir pousse à sacrifier leur bien-être. La vie y est très chère, par suite de la nécessité, où l'on se trouve, de faire venir toutes les denrées de l'extérieur. L'eau douce manque complètement ; la troupe puise dans de vastes et magnifiques citernes, que les Romains construisirent jadis pendant leur occupation du pays, et que les anglais n'ont eu qu'à cimenter et réparer. Quant à la population civile, elle boit de l'eau distillée ou de l'eau saumâtre, selon qu'elle appartient à la partie européenne ou à la partie Arabe.

Les pluies sont excessivement rares à Aden, tous au plis, en moyenne, deux ou trois jours dans l'année, mais quand cette éruption se présente, c'est avec une telle abondance que tous les ravins deviennent des torrents, et que les citernes se trouvent remplies de manière à assurer la consommation des agents du gouvernement Britannique. La garnison s'élève à l'époque actuelle à 6 000 hommes environ ; les soldats anglais font trois ans dans la colonie, dont le chef dépend du gouverneur général des Indes.

Une route de ceinture, large, parfaitement entretenue, et même arrosée continuellement, permet aux voitures de parcourir facilement la distance qui sépare Steamer Point de la véritable ville. On traverse de vastes dépôts de charbon, dont les plus rapprochés du quai appartiennent à la Compagnie Péninsulaire, les autres aux Messageries Impériales.

La population cosmopolite renfermée dans cette étroite enceinte s'élève dit-on aujourd'hui à environ 30 000 âmes ; partout où nos rivaux plantent leur pavillon, nous sommes forcés de reconnaître qu'ils triomphent en maîtres de toutes les difficultés. L'avenir nous réserve-t-il les mêmes succès pour nos nouvelles colonies de Cochinchine et de la Calédonie ?

Dans le mois de Février la température est supportable, mais nous pouvons facilement nous représenter les tortures de l'Été, dans un moment où notre promenade nous fait passer au pied d'un rocher, que la brise d'Ouest ne vient pas caresser. On se croirait tout à coup transporté à la bouche d'un four, quoiqu'il soit déjà 4^h du soir, et que les rayons du soleil ne nous frappent plus que bien obliquement.

Avant d'être à Aden, M^r des Pallières occupait à Alexandrette (côte de Syrie), les fonctions d'agent de la Compagnie des Messageries Impériales et de consul Français ; c'est là que j'ai eu l'occasion de le voir fréquemment pendant mon séjour en Syrie sur le Mogador ou l'Asmodée comme Chef d'Etat-major de l'Amiral Simon (*Charles Simon, Commandant en chef la division navale des côtes de Syrie au 1^{er} janvier 1863 (1808-1872)*). Quand on arrive dans un pays déjà éloigné de la mère-patrie, on est heureux de retrouver un visage connu, surtout quand ce visage appartient à un compatriote. Ce sentiment paraît partagé par M^r des Pallières et sa jeune femme, qui me montre avec orgueil une fille née à Aden le 1^{er} janvier de cette année, un an, pour conséquent, que notre Docteur Juvénal a mis au monde à Alexandrette (*Joseph Juvénal, médecin de la Marine (1826-1907)*). Ces enfants ont l'air malingre, pâles, et sur eux paraît se vérifier malheureusement la règle que j'annonçais plus haut, quoique la mère soit née à Alep, et que l'influence de ce sang asiatique eût pu être favorable à l'acclimatation sur le rocher d'Aden. (*Leur fils aîné, Jean, né le 28 décembre 1862 à Alexandrette, se mariera en 1892 et aura 6 enfants. Marie, née le 1^{er} janvier 1864 à Aden, se mariera en 1894 et décèdera à Paris en 1909*).

Cependant l'agence ou le consulat est aussi bien construit que possible pour fournir aux habitants un air pur ; placé au point culminant de Steamer Point, entouré d'une varangue large et défendue contre les rayons solaires par un treillis de bambous, ayant vue sur le large aussi bien que sur la rade, et doit encore permettre de respirer alors que les autres habitations étouffent sous le poids d'une atmosphère écrasante. Eh bien, malgré tous ces avantages, il n'est pas de plaintes que ne pousse ce jeune ménage en songeant à la saison dans laquelle il va entrer. Leur fils aîné a manqué de mourir l'an dernier, qui sait s'il pourra supporter une nouvelle épreuve ?

Notre soirée se passe fort agréablement à réveiller d'anciens souvenirs ou à causer du pays ; vers 10h M^r des Pallières veut nous reconduire à bord de la Norma dans sa propre embarcation, et nous nous quittons, en nous disant que peut-être le Lynx apparaîtra un jour devant son hôtel.

Quand nous rentrons l'opération du charbon est loin d'être terminée, car la Norma est obligée de se surcharger pour être sûre d'arriver à Maurice avec sa provision de combustible. Ses soutes ne contiennent guère que pour huit jours de navigation, et nous devons en mettre à peu près 19 pour atteindre la terre de notre voyage ; le lendemain, en nous réveillant, nous trouvons donc tout le gaillard d'arrière, depuis les bouteilles jusqu'à la dunette envahi par du charbon, et l'on en a jeté un grenier dans la cale avant, ainsi que dans la cale de chargement arrière. A mesure qu'il faudra se servir de cet approvisionnement supplémentaire, ce sera une cause de grande saleté pour les passagers des secondes, et un travail très rude pour l'équipage.

La Norma est très mal disposée pour le service qu'on réclame d'elle ; sa marche lente est faite pour exaspérer les passagers, et ceux que leur fortune oblige à virer à l'économie, à ne prendre qu'un billet de seconde classe, n'ont aucun endroit où ils puissent se reposer et abriter leur tête du soleil. Il est vrai que dans l'esprit de la compagnie, les secondes ne sont réservées qu'aux

domestiques, et la couchette ne leur est pas garantie. Deux frères de la Doctrine Chrétienne, qui se joignent à nous à Aden, subissent cet inconvénient, sans avoir le droit de se plaindre, puisqu'on leur montre le billet qu'ils ont signé au départ et qui établit bien clairement la chose.

Nous voilà donc encore une fois exposés aux hasards de la mer ! Une semaine est bien peu de chose pour le marin, qui est habitué à passer sa vie entière entre le ciel et l'eau, mais il n'en est pas de même du voyageur, qui se trouve appelé par des affaires sérieuses à se transporter dans une autre hémisphère. Pour moi je partage l'empressement général d'être aux Seychelles, parce que j'espère y trouver l'Hermione et le Lynx, et dans ce cas laisser la Norma continuer seule le reste de son voyage.

Que l'homme est peu de choses, et que de fois dans la vie, il reconnaît la folie de bâtir des châteaux en Espagne, puisqu'il est incapable de prévoir ce que Dieu lui réserve pour le moment qui suit de plus près celui où il fait de beaux projets !

Le lendemain de notre appareillage, nous voyons vider une cage à moutons de 2^m1/2 de long, sur un mètre de large et 80 centimètres de haut ; on place la dite cage sur le gaillard d'avant, du côté sous le vent, on y introduit un matelas, et enfin l'énigme est expliquée pour nous, quand nous y voyons glisser un passager ! C'est un cas de variole qui vient de se déclarer chez un Anglais qui a séjourné huit jours en Egypte ; les quarantaines imposées aux navires sur les rades de Maurice et St Denis sont si sévères, que les capitaines préfèrent s'exposer à tuer un patient, que de voir le mal se propager dans leur équipage malabar, presque toujours non-vacciné. Il en est de cela à peu près comme de la traite, qui a d'autant plus augmenté de rigueur, que la surveillance des croiseurs a été elle-même plus incessante.

Je ne puis peindre l'indignation que j'ai ressentie lorsque j'ai vu placé un variolé dans l'endroit du bord le plus éventé ! Et encore comment se figurer qu'on puisse placer un chrétien dans une cage occupée quelques minutes avant par des moutons ! Après avoir constaté le fait de mes propres yeux, sans quoi je me serais refusé à y croire, je ne puis m'empêcher d'exprimer au docteur l'horreur que je ressentais d'un procédé si barbare.

Moi - Comment, Docteur, vous mettez un homme atteint de la variole dans une cage et en plein vent ?

Docteur - Aoh ! Oui, cela ne fait pas de mal ! il sera bien là pour éviter la contagion !

Moi - Est-ce que vos collègues ne jugent pas qu'il soit utile de mettre le malade à l'abri de l'air ?

Docteur - Ao ! A bord du bâtiment, on ne peut pas faire autrement !

Moi - Permettez, Docteur ! A bord des navires Français, nous préférons nous exposer à gagner une maladie que de tuer un homme ! Aussi, nous Français, si nous étions atteints, nous protesterions jusqu'au dernier moment contre un traitement aussi cruel, et pour ma part je n'entrerais dans une pareille cage, que si l'on use de violence à mon égard !

On comprend qu'après une explication aussi franche il dut se manifester un certain rafraîchissement dans mes relations avec le docteur et même avec le capitaine. Cela me remet en mémoire la triste fin du Lieutenant de Vaisseau de Chabannes, qui se rendait au Mexique sur un paquebot Anglais, pour inspecter les agences de la Compagnie des Transatlantiques, au moment de leur création (*Léopold Olivier de Chabannes du Peux, né le 27 février 1824 et décédé en mer, au large des Açores, le 1^{er} mars 1862*). Pris de la même maladie peu de jours après son départ de France, il fut

enfermé dans une cabine, et l'on refusa à un évêque français, ainsi qu'à un autre compatriote, de l'enfermer avec lui pour lui donner des soins et des consolations. Les Anglais furent inflexibles ! Personne ne fût là pour fermer les yeux du pauvre de Chabannes, et qui sait si une autre conduite, n'eût pas permis de l'arracher à la mort ! Voilà l'humanité de nos voisins d'outre-Manche. Ecoutez-les parler, ils vous exposeront les théories les plus brillantes, mais rien de plus vain que ces paroles ! Vous vous en convaincrez bien vite si l'occasion s'en présente. Gardez-vous donc d'être malades, si jamais vous êtes passager sous le pavillon Britannique ! Vous n'y trouverez pas plus d'aide ou de protection que jadis un illustre prisonnier, lorsqu'il se confia à la bonne foi et à l'hospitalité du Bellerophon. *(En juillet 1815, après Waterloo, Napoléon souhaitait s'embarquer pour l'Amérique. Mais devant le blocus anglais au large de l'île d'Aix, il se rendit au commandant du HMS Bellerophon).* Certes, en partant de France, lorsque je prévoyais des contrariétés diverses avant d'être parvenu à bord du Lynx, je me suis forcé d'avouer que ma pensée ne s'était jamais arrêtée sur la possibilité d'une quarantaine ! Depuis vingt ans que je navigue, je n'ai jamais été arrêté au port ! Que je trouve le Lynx aux Seychelles, je ne pourrai même pas en prendre possession, puisque ma présence suffirait pour enlever à ce bâtiment, pendant un temps considérable, la facilité de communiquer avec la terre. Cette perspective répand la tristesse à bord du paquebot ; chacun se voit frustré dans ses espérances, pour quelques-uns c'est un retard bien préjudiciable aux intérêts.

Quant au malade, la Providence le protège ! En dépit des courants d'air, la variole suit son cours admirablement, la fièvre est probablement légère, car on nous dit qu'il ne passe aucun jour sans prendre de nourriture. Jusqu'aux Seychelles le trajet est beau, sec, la mer n'a aucune agitation, ces circonstances sont sans doute la cause de son rétablissement rapide, tandis que si la mer avait déferlé sur le gaillard d'avant, je n'ose songer à la position dans laquelle il se fût trouvé.

Ce n'est qu'au bout de 7 jours ½, que nous apercevons la rade de Mahé ; je me mets en observation, du plus loin que ma vue me permet de distinguer les objets, pour voir si le Lynx se trouve au mouillage. J'ai beau sonder tous les coins et recoins de la rade, je n'y découvre que l'Hermione, avec laquelle je ne pourrai même pas communiquer. Une embarcation est envoyée à mes ordres, elle est forcée de se tenir au large, et c'est avec peine que j'en retire quelques renseignements sur mon bâtiment. Ce qu'il y a de plus clair, c'est qu'il est parti le matin même pour Mayotte, après nous avoir attendus plusieurs jours ; les instructions données à de Vassoigne lui enjoignant de ne pas prolonger son séjour aux Seychelles au-delà du 21 Février *(René Michel de Vassoigne, alors commandant de l'avis à vapeur Le Lynx (1825-1906))*. Quand et comment pourrai-je rejoindre ce navire, que je serais tenté de considérer comme fantastique ? Je ne sais seulement pas s'il est sous les ordres du Gouverneur de la Réunion ou à la disposition du commandant de la Division ? Combien je maudis cette quarantaine rigoureuse, qui m'empêche de faire parvenir une lettre à bord de l'Hermione, et d'obtenir, avant de m'éloigner, quelques renseignements sur ma position future !

Nous prenons comme passager pour la Réunion un commis de Marine (M^r Desprez) *(probablement Auguste Victor Desprez dit Bourbon du commissariat de la Marine, né en 1811)*, qui vient de faire une traversée de quelques jours sur le Lynx, il ne lisse pas de faire l'éloge de ce bâtiment, et me donne quelques détails sur l'Etat-major. Vassoigne a si bien su se faire détester de tous ceux qui l'approchent, que chacun désire, tant à bord qu'à terre, de voir lui retirer les rênes le plus tôt possible. On espérait que la mutation se fût effectuée aux Seychelles ; chacun a été surpris de la voir appareiller avant que le paquebot ne fût en vue.

Grâce au vide qu'il a formé autour de lui, il ne reste plus à bord pour Second qu'un enseigne auxiliaire, pour officiers deux élèves de Marine ; le commissaire parle de rentrer en France pour se présenter au concours, et le chirurgien est un vieux brave de soixante ans, qui cherche, dans la

position d'auxiliaire, à atteindre l'époque de sa retraite. J'espère que, Dieu aidant, je réussirai à tirer un bon parti de ces éléments, et à exciter chacun à servir avec zèle, en lui accordant toute la liberté et le bonheur compatibles avec la navigation.

Je vais désormais passer rapidement sur toute la semaine qui nous fut nécessaire pour arriver à la Réunion, après une journée passée à Maurice. Nous fûmes à ce dernier point le Dimanche 28, nous y arborâmes le pavillon jaune, et une embarcation de la santé ne cessa de décrire des ronds autour de nous, pour surveiller nos mouvements. Cependant les caisses de la Poste furent envoyées à terre, et le soir on nous fit même prendre deux chevaux, que nous avions apportés de Suez. Les passagers furent laissés sur la Norma ; cette mesure fut sans doute nécessitée par la grande distance du Lazaret, et la perte de temps qui en serait résulté, si nous avions à y conduire nos compagnons.

Enfin le 29 Février au matin, c'est-à-dire 32 jours après mon départ de Marseille, nous apercevions la Réunion, et vers 10^h nous laissions tomber l'ancre devant S^t Denis. La Curieuse, que nous avions vu partir la veille de Port-Louis, se trouvait déjà au mouillage. Nous ne pouvions nous faire illusion sur le traitement que nous allions subir, puisque les passagers du Sultan venaient de sortir du Lazaret, après 21 jours de réclusion, et cela pour le même crime que le nôtre ! Restait seulement à savoir si l'on tiendrait compte, en notre faveur, du rétablissement de notre passager, obtenu trois jours avant notre arrivée ? Le médecin sanitaire, M^r Legras (*Charles Louis Legras (1818-1897)*), nous dit que dans la soirée des embarcations viendraient nous prendre avec nos bagages, pour nous conduire dans un ravin à deux heures de distance de la rade, où était construit le lazaret ! Interrogé sur la longueur de la quarantaine, il nous dit que la commission sanitaire décidait ces sortes de questions, et qu'il lui était impossible de nous renseigner. Alors commença, sous les yeux du dit médecin, le débarquement des colis de la Poste, et des marchandises destinées à la colonie.

Deux ou trois embarcations accostées le long de la Norma recevaient, touchaient ces colis et faisaient le simulacre d'un lavage à l'eau chlorurée après les avoir arrimés dans la chaloupe. Une caisse destinée à M^{me} de Vulcomte (*Anne Dureau de Vulcomte (1819-1886)*), et qui m'avait été confiée par sa sœur, la veuve de l'Amiral Protet (*Amiral Léopold Protet, commandant la Division navale française lors de la campagne de Chine, où il fut tué le 17 mai 1862*), suivit sans aucune difficulté la même voie. Pendant trois heures les canots nous frottèrent à qui mieux mieux ; M^r Legras mit d'ailleurs le comble à la plaisanterie en recevant des passagers un verre de bière, dont la chaleur lui faisait sentir un vif besoin. Après une si grande légèreté à observer les lois sanitaires, il me semblera guère possible à qui que ce soit que nous passions au Lazaret plus qu'une quarantaine d'observation !

C'est dans cet espoir que nous passons la journée à bord de la Norma, attendant les chaloupes qui doivent nous conduire à notre triste séjour ! Nous avons l'œil sans cesse dirigé du côté du débarcadère, et le capitaine n'est pas moins impatient que nous d'être libre, afin de retourner à Maurice. Mais quatre heures sont sonnées et rien ne paraît se diriger de notre côté, le capitaine a l'amabilité de nous inviter à partager son dîner, afin de nous épargner une diète un peu trop prolongée. A 5^h, après un signal fait par la Norma, nous avons enfin les canots ; mais quel est notre découragement lorsque nous voyons qu'ils auraient de la place à prendre que pour la moitié de nos bagages ! Et cependant nous avons prévenu de la nécessité d'une grande chaloupe pour les quatre fonctionnaires du gouvernement ! L'heure est trop avancée pour qu'il y ait un moyen de porter remède ; le capitaine Bain prend en pitié notre position critique, et propose lui-même de nous remorquer au vent du Lazaret. Les officiers Anglais comprenaient si bien le danger d'une navigation de nuit dans de si mauvaises conditions qu'ils nous conseillaient de ne pas entrer tous dans ces mauvaises embarcations. Personne ne commande ; le capitaine du Lazaret voulait voir laisser nos bagages à bord de la Norma, mais la combinaison est inadmissible. Le sort en est jeté : tout descend

dans les canots qui s'amarrent derrière la Norma, et nous mettons doucement en marche. Dans ce moment il est très heureux que la machine n'ait pas une force supérieure, car il s'en faut de peu que la lame n'embarque dans les canots, et ne fasse couler devant nos yeux les bagages que nous leur avons confiés.

Grâce au ciel le calme s'est fait, nous arrivons devant le Lazaret sans encombre, et il ne reste plus qu'à prendre congé du capitaine et nous embarquons par-dessus notre pyramide de colis. Nous flottons encore ! En avant !

Du moment où nous abandonnons la Norma, nous poussons un hurra frénétique, pour témoigner au capitaine notre reconnaissance pour le service qu'il vient de nous rendre. Nos hommes nagent tant bien que mal, et au bout d'une demi-heure nous atteignons le débarcadère de la grande chaloupe.

L'aspect de notre résidence n'a rien de gracieux, du moins tel que nous pouvons le découvrir à la clarté de la lune. Il s'agit de prendre le pont à l'abordage par une échelle de corde assez peu commode, ou de se faire hisser dans une barrique, décorée, pour la circonstance, du nom de fauteuil. Très peu de personnes se décident à grimper de leur propre mouvement ; celles qui essaient ont même de la peine à atteindre le dernier échelon.

Un épisode qui vient égayer un peu notre débarquement est fourni par un brave créole, un peu mulâtre, du nom de Bonhomme, qui montre son peu d'envie de se noyer en sortant du tonneau revêtu d'une magnifique ceinture de sauvetage ! Je reste presser la sortie des bagages de nos deux embarcations, il est minuit lorsque l'opération est terminée, ou du moins lorsqu'il ne reste plus qu'à porter nos bagages dans le Lazaret.

Je me mets alors en route pour reconnaître le local, dans lequel je suis destiné à passer un nombre de jours inconnu ! C'est ici que commencent mes déceptions, je puis dire mon dégoût !

On a mis cinq grabats dans une chambre basse, sale, et l'on nous dit de partager comme nous voudrions ce logement horrible, dont l'ameublement est complété par une mauvaise table de bois de Sapelli. J'avoue que je suis découragé de me voir traité avec un sans-gêne si complet, et surtout de ne pas entrevoir le moyen, pendant notre quarantaine, de m'occuper soit à lire, à écrire ou à penser !

Monsieur Bonhomme partage avec le Commissaire Roncieux, le Trésorier Chaslin, M^r Desprez et moi ce réduit bon tout au plus pour un ! M^r Chaslin décline dès le premier moment tout désir de se joindre à nous, à cause des ronflements bruyants, dont Mr Bonhomme nous menace ! D'un autre côté, le Dr Laure, capitaine du Lazaret (*Louis Thomas Laure (1831-1912)*), propose à Roncieux qu'il connaît depuis longtemps, de chercher un refuge dans sa propre chambre, qui n'est guère plus belle que la nôtre. Nous nous trouvons donc réduits dès la première nuit à trois locataires, et je ne vois d'autre moyen d'oublier mes ennuis, que de chercher le sommeil sur la mauvaise paille dont l'extérieur est cependant peu engageant.

Au milieu de la nuit, la prédiction de M^r Chaslin s'accomplit, un bruit de trombone me réveille brusquement, et lorsque la conscience de ma position me revient, je comprends que c'est M^r Bonhomme qui fait ses farces. Il ne me manquait plus que cette musique infernale pour que je prenne en horreur cette existence en commun, avec des voisins de goûts, d'âge complètement en désaccord avec le mien ! Je finis fort heureusement par me rendormir, quoique M^r Bonhomme persiste à montrer les ressources de sa trompe nasale ; on s'habitue à tout, dit-on, et je suis presque tenté de l'admettre après une expérience aussi concluante !

Il n'en est pas moins vrai que le lendemain matin ma première, mon unique pensée, fut de trouver un recoin où je pusse être chez moi le jour comme la nuit ; pour y parvenir, j'étais tout disposé à prendre une salle à Malabar, en dépit du dégoût que le nom seul m'inspirait. Je n'ai eu chaque jour qu'à me féliciter de ma bonne inspiration, car je n'hésite pas à reconnaître que le Capitaine Laure lui-même m'avait ni autant d'air, ni de vue, ni de confortable que j'en ai trouvé dans l'aile qu'il a eu la bonté de m'abandonner !

Disons un mot du Lazaret et du capitaine dont j'ai cité le nom plusieurs fois.

L'établissement vient d'être construit, il y a fort peu de temps par la colonie, mais surtout dans le but de recevoir les immigrants ; auxquels on fait passer dix jours en Lazaret avant de les livrer à la consommation de l'île. Cette mesure a été prise à la suite de l'invasion du choléra par le vapeur Le Mascareignes, le Directeur de l'Intérieur M^r Manès (*Aimé Louis Edouard Manès, futur Gouverneur de la Réunion en 1888 (1835-1898).*) et plusieurs autres autorités de la Réunion furent accusées de partialité dans l'affaire de ce bâtiment, et pour se prémunir contre de nouvelles faiblesses, la colonie en est revenue, au sujet de la quarantaine, à de vieux règlements bien surpris sans doute eux-mêmes d'avoir revu le jour en 1862. (*En 1859 le vapeur Les Mascareignes arrive en rade de Saint-Denis avec à son bord des africains engagés, recrutés dans une région contaminée par le choléra. Le capitaine du bâtiment, d'Agnel, et le propriétaire du bâtiment, Jules Gaultier de Rontaunay, pour ne pas perdre le bénéfice du voyage vont dissimuler la réalité du mal. Il fournissent de faux certificats de complaisance, disant que les passagers souffrent de simple dysenterie. Le choléra fait 2 200 morts en deux mois et demi. A l'étonnement de tous, le procès aux assises en 1860 du capitaine et de l'armateur abouti à un acquittement général.*)

N°193 : Arrêté concernant l'immigration du 18 mars 1859.

Nous gouverneur de l'île de La Réunion. Vu l'article 9 du Sénatus-consulte du 3 mai 1854. Vu les dépêches du 8 novembre 1858, n°192, et 6 janvier 1859, Le Conseil privé, entendu, Avons arrêté et arrêtons :

Art. 1er : A partir du 15 mars, date de la réception de la dépêche du 6 janvier précitées, tout recrutement d'émigrants est interdit sur toute la côte orientale d'Afrique, à Madagascar et aux Comores.

Art. 2. Toute introduction d'émigrants provenant de Sainte-Marie de Madagascar, de Mayotte et de Nossi-Bé, est interdite à La Réunion.

Fait à Saint-Denis, le 18 mars 1859. Baron Darricau. Par le gouverneur : le directeur de l'intérieur, Ed. Manès. »

Comme tout ce que construit la Réunion, le Lazaret a coûté très cher, et a été fort mal bâti. On n'a tenu compte ni de la nature du terrain ni des nécessités de la position. L'un des lieux d'internement, par exemple, est complètement dénué d'eau, dans aucun d'eux on n'a de provision de bois, de sorte que pour ces deux choses indispensables à la vie, on ne peut se dispenser de violer la quarantaine. Quant à la négligence de l'architecte, elle s'est montrée, aux premières pluies, par l'écroulement d'un des murs d'enceinte, dans lequel on n'avait pas laissé d'ouverture suffisante pour les eaux.

L'administration a complètement oublié de loger les employés de la quarantaine, ou du moins l'a fait d'une manière indigne. Quant à la possibilité d'avoir des passagers à retenir dans ce lieu d'expiation, la pensée n'en paraît jamais avoir été conçue. Il y aurait encore moyen de réparer l'oubli, en divisant une salle à Malabars en autant de cellules qu'il y a de fenêtres, et en y mettant une table, un lit et une armoire, mais la Direction de l'Intérieur ne court aucun risque d'être intéressée, de sorte que les plaintes de ses victimes glissent sur elle sans laisser la moindre impression. Nos plaintes

réitérées ont troublé son repos d'une manière désagréable, mais pour l'émouvoir, il faudrait une action continue, et je ne souhaite pas à d'autres convois de passagers de nous succéder dans notre mission.

Le Docteur Laure, ancien chirurgien de 2^e classe de la Marine, est chargé de la surveillance et de la santé des internés, c'est un méridional à l'esprit vif et orné, qui nous a montré depuis le premier jour la bienveillance la plus sympathique. A la Réunion les chirurgiens de la Marine, revêtus de leur diplôme de Docteur, ont souvent de la peine à se créer une clientèle ; la classe des gens de couleur, par laquelle ils sont forcés de commencer, n'a pas l'habitude de s'acquitter des honoraires des médecins, de sorte qu'à la fin du mois on a fait plus de courses qu'on a ramené de piastres. C'est sans doute cette difficulté des débuts qui a décidé Laure à accepter le poste ingrat, où il passe près de la moitié de son existence. Outre des appointements fixes de 4 000^F environ il reçoit 30^F pour chaque jour de présence au Lazaret ; pour comprendre son existence, je voudrais avoir dans l'établissement un logement assez vaste et confortable pour y recevoir ma famille, du moins tant qu'il n'y a pas d'épidémie à redouter.

Pour abrégé ces détails déjà trop longs, je me borne à ajouter que Laure nous permettait de franchir la porte du Lazaret et d'aller nous baigner dans des bassins situés au-dessous de notre prison. Dans nos sorties nous pouvions entrer en relation avec qui nous voulions ; c'était donc la continuation de la comédie, qui avait commencée à se jouer sur rade le long des flancs de la Norma.

Comme les mauvaises choses ont une fin, aussi bien que les meilleures, notre quarantaine a subi le sort commun, et le Dimanche des Rameaux de très bonne heure nous faisons notre entrée dans St Denis, que je n'avais pas revue depuis vingt ans. Je pris une chambre à l'hôtel Joinville, qui était encore à peu près propre jadis, mais qui aujourd'hui est dans un état de délabrement épouvantable. L'hôtel d'Europe seul lui fait concurrence, et il faut payer 15^F par jour pour la nourriture et le logement ; comme les voyageurs ne peuvent coucher à la belle étoile, il faut bien qu'en désespoir de cause, ils viennent se faire écorcher dans ces réduits peu confortables. *(Démoli il y a quelques années, l'hôtel d'Europe se dressait rue de la Compagnie à Saint-Denis. L'établissement a accueilli des personnalités célèbres, comme Charles Baudelaire ou la reine malgache Ranavalona à la fin du 19^{ème} siècle).*

Le moment est venu pour moi de parler d'un ami d'enfance, allié de ma famille par mon beau-frère Auffret, et qui s'est établi depuis 13 ans dans le pays. Rolland a deux années de plus que moi, il est sous-commissaire et assez près d'obtenir au choix ou à l'ancienneté le grade de commissaire adjoint (*Jean Marie Rolland, né le 2 avril 1824 à Plouvorn, Finistère*). Il a épousé une jeune créole dont il a eu quatre enfants, et c'est à l'hôpital militaire que tout ce monde est logé. Aussitôt que huit heures furent sonnées, je me dirigeai vers l'hôpital, afin d'embrasser mon vieux camarade, qui m'offrait l'hospitalité la plus gracieuse. Ma plume ne saurait exprimer la bonne et franche amitié que je trouvais dans sa case, il semblait s'établir entre M^{me} Rolland et son mari une lutte à qui me témoignerait plus de sympathie, et prévoirait le mieux mes désirs. Rencontre précieuse, non seulement pendant les jours inoccupés que je vais passer dans St Denis, mais encore à chaque retour sur le Lynx, dont la station n'est guère encore qu'à la moitié !

Je ne parlerai pas, jour par jour, de l'existence que j'ai musé à St Denis ; mes relations assez nombreuses m'ont aidé à ne pas trop m'ennuyer, à chasser les inquiétudes dont je suis accablé au sujet de ma pauvre femme. Au bout de quelques jours, le Gouverneur a la bonté de me loger dans l'hôtel, qu'il n'habite presque jamais ; à partir de ce moment je peux éviter la chaleur dont j'étais fort incommodé à l'hôtel Joinville.

L'Amiral Darricau (*Baron Rodolphe Auguste Darricau, amiral et administrateur colonial (1807-1877)*) de qui je reçois les marques les moins équivoques de bienveillance est arrivé au terme de son gouvernement de la Réunion. Les créoles l'aiment peu et désireraient son départ, on lui reproche d'aimer trop le repos, de ne pas s'occuper de la colonie, de n'avoir jamais reçu personne. Il y a peut-être du vrai dans tous ces reproches et je suis tenté de croire que le Commandant Dupré (*Marie Jules Dupré, vice-amiral et préfet maritime (1813-1881)*), s'il est appelé à lui succéder, remplira sa mission avec plus de zèle et de succès.

Je retrouve à St Denis plusieurs personnes que j'ai connues autrefois ; je citerai, par exemple, M^r Potton le médecin chef (*Ariste Potton (1810-1869)*), Jore, ordonnateur (*Noël Pierre Jore, commissaire de la Marine (1816-1885)*), Serrus, lieutenant de vaisseau (*Eugène Honoré Ferdinand Serrus (1823-1889)*), Cerisier chirurgien de 2^e classe (*Alexis Aimé Joseph Cerisier, médecin de la Marine (1821-1875)*), je vais faire visite à toutes celles que ma position me force à fréquenter, et enfin à celles, qui ont connues jadis l'Amiral Jéhenne (*père de son épouse Eugénie*). De ce nombre sont les dames Potigny (*Adèle Marie (1833-1904)* et *Eugénie Victorine Marie (1836-)*), M^r Bellier (*Pierre Emile Bellier (1837-1905)*) à Ville des Trois-Bassins, M^r Toulorge pharmacien (*Guillaume Alfred Toulorge (1830-1898)*) ; enfin la recommandation de M^{me} Protet m'introduit chez sa sœur M^{me} Dureau de Vaulcomte.

Jamais je ne me suis conduit plus en homme du monde que cette fois-ci ; il est vrai que les coutumes actuelles de la Réunion me préservent de toute crainte de bals et de soirées, car lorsque je rentre chez moi avant 9 heures, je trouve dans toutes les rues le silence le plus complet. L'état des fortunes est assez mauvais, les créoles ont été obligés de réduire beaucoup leurs dépenses et chacun vit chez soi, se couche de très bonne heure pour échapper aux tentations. Le seul luxe de la ville consiste dans un assez grand nombre d'équipages, mais les mauvaises langues prétendent que beaucoup de ceux qui roulent en voiture ne savent pas toujours s'ils trouveront un diner en rapport avec leur appétit. Beaucoup de fortunes se sont écroulées depuis ces dernières années, le créole aime à jeter l'argent par la fenêtre, quand il y en a, sauf à végéter une fois la mine épuisée. Les voyages en France sont l'occasion de prodigalités fâcheuses, le jeu, les femmes font le reste, et je pourrai citer plusieurs exemples de pères de familles, réduits aujourd'hui à un état bien voisin de la misère par suite des désordres, auxquels ils se sont laissé entraîner. Les femmes du monde jouissent d'une bonne réputation, et l'on doit leur en savoir d'autant plus gré que les maris ne leurs donnent guère l'exemple de la fidélité conjugale. La jalousie des épouses s'est émoussée par suite des nombreux exemples, qu'elles ont eu sous les yeux depuis leur jeunesse ; elles semblent trouver naturel que leurs charmes soient méprisés, en dépit de leur immense supériorité sur ceux de leurs rivales, à la peau souvent plus que cuivrée ! Je suppose que cette résignation tient à une certaine apathie, ou à la nonchalance créole. Cette nonchalance donne aux plus jolies femmes une apparence de froideur, qui fait ressortir peu avantageusement leur beauté ; dans les salons elles semblent plus préoccupées de paraître jolies, que de montrer leur amabilité et leur esprit par une conversation enjouée. Est-ce timidité, défaut d'usage du monde, ou manque d'esprit ? Je n'oserai résoudre trop légèrement une question aussi délicate, dans la crainte de me montrer injuste, et ce qui semble prouver que chacun ne partage pas mon opinion, c'est qu'à chaque instant on entend parler de cœurs d'Européens traversés impitoyablement par les flèches du dieu Cupidon !

Jeunes et vieux sont sujets au mariage ! Par cela même que la Réunion présente moins de distractions, l'Européen y sent plus vivement besoin de se créer une famille. A partir de ce moment il abdique, pour ainsi dire, avec la France, il devient créole et semble quelquefois avoir rencontré le bonheur.

St Denis, le 17 avril 1864

~~~~~

Le temps et l'amour

A ma femme

Tout change avec le temps, tout vieillit et tout passe,  
La rose se flétrit, la beauté n'a qu'un jour,  
Implacable est la loi ! Quelque chose qu'on fasse  
Chacun doit s'y plier et vieillir à son tour.  
Douze ans se sont passés, ô ma bien tendre aimée,  
Depuis que l'Eternel a reçu nos Serments,  
Nous en étions alors au début de la vie,  
L'automne va bientôt succéder au printemps.  
En vain chercherait-on, sur sa pente rapide,  
A suspendre un instant la marche du destin,  
Le temps marche toujours, sans cesser d'être avide  
Du sang de ses victimes, à peine à son matin, "  
Parfois nous voudrions oublier notre maître,  
Vivre d'illusions, nous croire préservés,  
Du sort impitoyable où Dieu nous a fait naître,  
Le temps, ce dur tyran, veut nous tenir courbés  
Sous sa main redoutable, et tout dans la nature,  
Répète à notre oreille, à chaque heure du jour,  
Ce terrible refrain, qui fait notre torture,  
Tout passe autour de nous, à bientôt notre tour.

Comment se fait-il donc qu'en ce naufrage immense,  
Au milieu des débris, dont je suis entouré,  
Je me sente encore vivre aussitôt que je pense  
A toi, sœur de mon âme, ange tant adoré ?  
C'est que Dieu courroucé contre le premier père,  
Au lieu d'anéantir le sujet révolté,  
S'est contenté jadis de punir la matière  
En réservant son âme à l'immortalité.  
Nos vingt ans ont passé ! précieuse et tendre amie,  
Sans avoir emporté la saison des amours.  
Si nous trouvons encore quelque charme en la vie,  
C'est que malgré les ans ? Nous nous aimons toujours  
Oh oui, je puis juger de ma vive tendresse,  
Aux regrets, que j'éprouve à m'éloigner de toi.  
Jamais je te le jure, aux jours de la jeunesse,  
Tu n'eus d'adulateur plus soumis à ta loi,  
Que nous fait donc alors la terrible sentence  
Dont tout, dans l'univers, rappelle la rigueur ?  
Que demander de plus puisque la Providence  
Aux ravages du temps a soustrait notre cœur ?  
Un jour la neige, amie, couvrira notre tête,  
Et le froid s'étendra sur nos membres lassés

Mais notre cœur encore aura des jours de fête  
Et nous serons heureux en nous sentant ainsi.  
Sans l'amour au berceau, sans les soins d'une mère,  
N'aurions-nous pas été de ce monde abreuvés ?  
Et Dieu pour racheter l'homme de la misère,  
S'est servi de l'amour et nous fûmes sauvés.  
En faut-il plus, enfant pour avoir confiance ?  
Ici tout se ressent de nos infirmités,  
Là-haut rien ne viendra tromper notre espérance,  
Et nous jouirons en paix de nos félicités.

Si parfois, chère amie, j'essaie pendant l'absence  
De peindre en mauvais vers l'Amour que j'ai pour vous,  
C'est pour que nos enfants, voyant notre constance,  
S'efforceront à l'envie de t'aimer plus que moi,  
Que Dieu m'accorde un jour de voir mon Eugénie  
Payée de tous ses soins par un peu de bonheur,  
J'aurai réalisé le seul but de ma vie,  
Je partirai content, en lui laissant mon cœur.

(A la mer, 18 avril 64)

En attendant la naissance d'un 6<sup>ème</sup>

L'exil toujours dans la tristesse,  
Chère Eugénie, retient mon cœur.  
Il me faudrait une caresse  
Pour me rendre quelque bonheur  
J'envie le sort de l'hirondelle  
Qui va partir pour tes climats  
Et qui bientôt grâce à son aile  
Pourra s'attacher à tes pas  
Mon sort hélas ! est sans remède  
Pour longtemps je suis en prison.  
Que Dieu nous accorde son aide  
Ou s'en est fait de ma raison.

~~~~~

Veillez, enfants, juger sans amertume,
Si vous trouvez, quand je n'y serai
Ces quelques vers échappés à ma plume,
Et que personne avant vous n'aurait.
Ils sont tracés sur la terre étrangère
Quand de l'exil j'endure les tourments,
Vous y voyez l'éloge d'une mère,
En faut-il plus, pour vous rendre indulgents,
Plus d'une fois dans le cours de ma vie,
Comme aujourd'hui, je me suis vu (*illisible*)
Malgré Boileau, d'aborder la poésie
Sans croire, hélas ! que Pégase est (*illisible*).

Notes sur les navires cuirassés

~~~~~

Expériences faites pendant l'hiver de 1863

Revue des deux Mondes

Du 1<sup>er</sup> Janvier 64

~~~~~

	Napoléon	1 ^m 80
	Tourville	1 ^m 81
Hauteur	Normandie	1 ^m 82
de	Invincible	1 ^m 82
Batterie	Couronne	1 ^m 98
	Solférino	1 ^m 82
	Magenta	1 ^m 82

Roulis du 26 Octobre. Route à l'OSO, 4 chaudières

Grosse houle du NO, brise fraîche de Sud

Nombre par minute		T	B	Total
9 ³ / ₄	Solférino	17.83	17.25	35.08
10	Magenta	18.45	17.58	36.03
10 ¹ / ₂	Napoléon	19.83	17.29	37.12
12	Couronne	17.95	19.73	37.68
10 ³ / ₄	Tourville	20.85	19.72	40.57
12	Invincible	19.91	21.54	41.45
12 ¹ / ₂	Normandie	21.33	22.50	43.83
15	Talisman			

Vitesse à la voile au plus près

Routes libres

Napoléon	8 nd 3
Tourville	7 nd 4
Magenta	7 nd 2
Couronne	7 nd 1
Solférino	7 nd 0
Normandie	6 nd 0
Invincible	6 nd 0

Epreuve giratoire. Ordre de classement :

Tourville – Couronne – Napoléon – Invincible – Normandie – Solférino et Magenta

Rayon pour la Couronne : 305^m

Rayon pour le Magenta : 380^m

Vitesse à la vapeur

Solférino	2 chaudières	6 nœuds	22 ^{Tx}	30 jours
	2 chaudières	9	37,4	18
	4 chaudières	11	47	15
	6 chaudières	12,4	94	7 ½
	8 chaudières	13,9	138	5

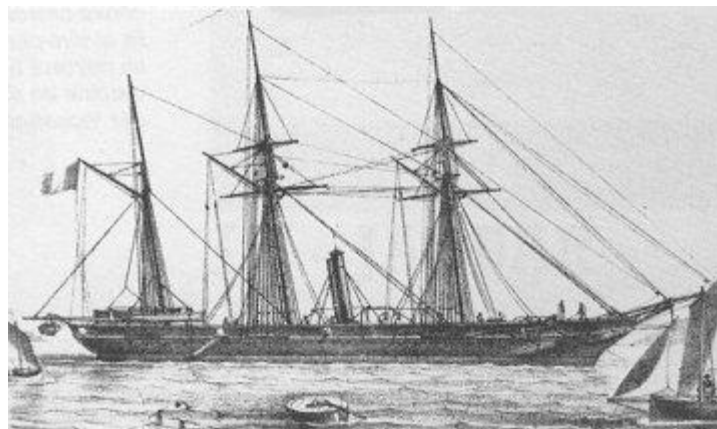
Avec 8 chaudières le Solférino a atteint 14 nœuds en faisant 57 tours d'hélice. A 12 tours il filait encore 3 nœuds.



L'hôtel de Joinville existe toujours en 2021. Situé au Barachois, à Saint-Denis de la Réunion, il abrite des services de la Préfecture, dont le siège se trouve dans l'hôtel de la Préfecture voisin. Il est inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques depuis le 29 août 1989.

Aviso le Lynx

<i>Mai 1861</i>	<i>rejoint Rochefort pour achèvement</i>
<i>16 octobre 1861</i>	<i>prise d'armement, Cdt de Vassoigne</i>
<i>1862</i>	<i>armement à Rochefort</i>
<i>27 septembre 1862</i>	<i>appareillage de Rochefort pour Le Cap</i>
<i>23 novembre 1862</i>	<i>appareillage du Cap</i>
<i>11 décembre 1862</i>	<i>arrivée à Saint Denis de la Réunion</i>
<i>1863 à 1865</i>	<i>navigations dans l'Océan Indien à partir de la Réunion</i>
<i>Août 1863</i>	<i>Ile de la Réunion</i>
<i>10 avril 1865</i>	<i>recueille à l'île Plate, aux Seychelles, les survivants de la Perle</i>
<i>10 avril 1865</i>	<i>arrivée à Tamatave, Cdt Boucarut</i>
<i>19 avril 1865</i>	<i>arrivée à Saint Denis de la Réunion</i>
<i>21 juin 1866</i>	<i>rayé et démoli à Rochefort.</i>





Charles-Emile Guépratte

- ❖ Charles-Emile Guépratte, né à Brest le 5 janvier 1826, entré dans la Marine en 1841, sorti second du Borda, terminera sa longue carrière maritime comme capitaine de vaisseau au commandement de l'Ecole Navale de 1877 à 1879. Il décède à Brest le 9 mai 1894. De son mariage heureux avec Eugénie Jéhenné en 1851, fille de l'Amiral Aimable Constant Jéhenné, il eut six enfants dont l'Amiral Emile-Paul Amable Guépratte.

Le manuscrit de ces lettres a été rédigé par Charles-Emile Guépratte, lors de son voyage à la Réunion pour prendre le commandement de l'avisos le Lynx. Il a été mis sur fichier, mis à jour et complété par François-Xavier Guédet-Guépratte à Reims le 5 février 2021.