

IPHIGÉNIE

FREGATE ECOLE

Campagne 1893-1894

Journal de bord et correspondance

de l'aspirant Hervé Dupond

Poste

2^{ème} bâbord



Correspondance rassemblée par Patrick Manificat

AVANT-PROPOS :

« Iphigénie » nous permet deux lectures différentes d'une même aventure vécue par un tout jeune aspirant de marine à la fin du 19^{ème} siècle :

- Celle du « journal de bord » du midship embarqué sur la frégate-école pour une croisière d'application, chargé de rédiger à l'intention de ses instructeurs le déroulement de la navigation, c'est-à-dire sa chronologie, ses évènements particuliers, le temps qu'il faisait, les manœuvres exécutées, les traversées et les escales etc.
- Celle de la « correspondance » du fils, du frère ou du neveu décrivant la vie à bord, traçant les portraits de ses chefs ou de ses camarades, relatant les visites, les réceptions, et les bals offerts aux escales, sans oublier les sentiments qu'il éprouve, d'émerveillement ou de déception – il n'a que 19 ans – , en découvrant des paysages nouveaux et des sociétés différentes. Cette correspondance est imprimée en italique.

Les 37 chapitres correspondent aux différentes escales et traversées et, à l'intérieur de chaque chapitre, le journal de bord précède la correspondance. Titres et intertitres sont de la main du rapporteur.

En avant-propos de la courte biographie qui précède le récit de la croisière, le rapporteur ne peut s'empêcher d'évoquer les membres de la famille qui se sont succédés à l'école navale, en commençant par les cinq Hervé : Hervé Dupond, suivi de son neveu Hervé Tyl, suivi lui-même de son neveu Hervé Le Pichon, suivi à son tour par son gendre Hervé Le Hanneur, sans oublier Hervé Hamelin, le gendre de François-Xavier Tyl, avec une pensée particulière pour Thaddée Tyl, disparu en mer aux commandes de son « Neptune », C'est à eux, ainsi qu'à tous les marins de la famille, officiers de marine, capitaines au long cours ou pilotes de la Seine qu'est dédié cet ouvrage.

Patrick Manificat

Hervé Dupond

Hervé Marie Jean-Baptiste Dupond est né à Poitiers le 3 avril 1874. Après des études secondaires au collège St François-Xavier de Vannes, il prépare le concours de l'Ecole navale à l'école Notre Dame de Bon Secours de Saint-Héliier (Jersey), est reçu 7^{ème} et embarque sur le *Borda* en octobre 1891. A l'issue de la campagne d'application sur la frégate-école « *Iphigénie* », il est désigné pour servir à bord du « *Scorff* » qui appartient à la division navale de l'océan Pacifique avant d'embarquer en 1896 sur le croiseur « *Duguay Trouin* », où il est promu enseigne de vaisseau. L'année suivante le voit servir à la défense mobile de Dunkerque à bord de la « *Sainte-Barbe* ». Après avoir été breveté canonnier, il embarque en 1900 sur le « *Galilée* », rattaché à l'escadre de Méditerranée.

En décembre 1902, il est nommé second à bord du torpilleur « *Mousquetaire* », Commandant Salaün, qu'il rejoint en rade d'Alger et dont il commence par assurer, seul, l'armement. Parti en février 1903 pour une croisière très éprouvante par une mer démontée, il rentre surmené à Alger un mois plus tard. Très souffrant dès son débarquement, il poursuit courageusement son service avant d'être hospitalisé à la fin du mois de mars, terrassé par la fièvre typhoïde.

Il a le pressentiment qu'il ne guérira pas. Frappé en pleine jeunesse, en plein bonheur, sentant qu'il allait être enlevé à l'affection des siens, il ne se révolte pas et édifie tous ceux qui lui rendent visite par sa foi, sa douceur et sa résignation.

Sa jeune femme à ses côtés, Hervé Dupond rend le dernier soupir le 8 avril 1903 à l'hôpital du Dey. Il est enterré deux jours plus tard dans le carré réservé à la Marine au cimetière d'Alger.

Les marins du « *Mousquetaire* », dont il a su gagner l'affection en même temps que le respect, lui rendent les honneurs militaires.

Sa tombe est recouverte d'une dalle de marbre blanc, avec une croix ornée d'une ancre, également en marbre blanc. L'inscription suivante y est gravée : « *Ici repose Hervé Marie Jean-Baptiste Dupond, né le vendredi saint 3 avril 1874, déposé en paix le vendredi saint 10 avril 1903. Dieu nous l'avait donné, Dieu nous l'a ôté. Que son saint nom soit béni !* »

La sœur d'Hervé, Marie Dupond-Tyl, aura la douleur de perdre, trois ans après son frère, son mari Victor Thaddée Tyl, mort pour la France au Tchad. Elle avait entretenu avec Hervé une correspondance très émouvante que les archives familiales ont conservée, tout comme le journal de bord de ce dernier...

L'Iphigénie :

L'Iphigénie est un croiseur en bois, lancé en 1881. Il a 73 mètres de long, 14 de large, 6 mètres 70 de tirant d'eau, 3.285 tonneaux de déplacement, 3.107 chevaux de force motrice, et file modestement 13 nœuds 3 dixièmes. Son équipage est de 391 hommes et il est armé de 6 pièces de 16 centimètres et de canons revolvers. Il s'agit d'un bâtiment école, autrement dit l'école d'application à flot où passent, avec le grade d'aspirants de 2^{ème} classe, les élèves quittant le Borda pour, après une année de navigation, devenir aspirants de 1^{ère} classe et être répartis dans les états-majors particuliers des cuirassés, croiseurs etc.

Nous sommes le 14 octobre 1893 dans le port de Lorient. Le vent souffle du sud-ouest, le ciel est gris, la pluie menace. L'Iphigénie est amarrée au coffre n°3. L'équipage et les aspirants sont aux postes d'appareillage. La croisière va commencer . . .

Sommaire :

Tome 1

1. De Lorient à Madère *page 8*
2. De Madère à Ténériffe *page 21*
3. Relâche de Las Palmas *page 25*
4. De La Luz à Dakar *page 30*
5. Relâche de la Praya *page 37*
6. De la Praya à Fort-de-France *page 39*
7. Relâche de Fort-de-France *page 44*
8. De Fort-de-France à Saint-Pierre,
de Saint-Pierre à Fort-de-France *page 46*
9. Relâche de Fort-de-France *page 51*
10. De Fort-de-France à Basse-Terre,
de Basse-Terre aux Saintes *page 55*
11. Relâche des Saintes,
des Saintes à Fort-de-France *page 59*
12. De Fort-de-France à Saint-Pierre,
de Saint-Pierre à la Pointe-à-Pitre,
la Pointe-à-Pitre *page 63*
13. De la Pointe-à-Pitre à Gibraltar *page 71*
14. Relâche de Gibraltar *page 76*
15. De Gibraltar à Barcelone *page 79*

Tome 2 :

16. De Barcelone à Toulon	page 87
17. Des Salins d'Hyères à Villefranche	page 91
18. Relâche de Villefranche, Nice	page 96
19. Relâche d'Ajaccio	page 98
20. D' Ajaccio à Corfou	page 100
21. Corfou-Zante, de Zante au Pirée	page 102
22. Relâche du Pirée	page 106
23. Du Pirée à Vourlah	page 110
24. Relâche de Smyrne	page 111
25. Relâche de Samos	page 116
26. Relâche de la Sude	page 117
27. De la Sude à Sfax Relâche de Sfax	page 121
28. De Sfax à Tunis relâche de Tunis,	page 123
29. De Tunis à Alger	page 127
30. Relâche d'Alger	page 128
31. D'Alger à Mers-el-Kébir	page 134
32. Relâche d'Oran	page 138
33. De Mers-el-Kébir au Ferrol	page 140
34. Relâche du Ferrol	page 141
35. Du Ferrol à la Pallice	page 143
36. Relâche de la Pallice	page 144
37. De la Pallice à Cherbourg	page 146

IPHIGÉNIE

1893-1894

Aspirant Hervé Dupond

Tome 1

Correspondance et illustrations rassemblées par Patrick Manificat

1. De Lorient à Madère

L'appareillage (*Journal de bord*)

Le départ de l'Iphigénie était fixé au 14 octobre. Depuis quelque temps, il ventait assez fort du sud-ouest et, le jour fixé, le temps était sombre, le ciel gris et la pluie menaçante, comme il arrive le plus souvent à Lorient à cette époque de l'année.

A 4 heures de l'après-midi, les préparatifs étaient terminés, la machine sous pression et les canons des gaillards débarrassés de leurs capots et prêts pour le salut. Enfin à 5 heures, on rappelle aux postes d'appareillage, et chacun monte sur le pont. Par bonheur, la place assignée à mon poste se trouva être sur le gaillard d'avant, de sorte qu'il me fut facile de suivre les détails de cette manœuvre.

Pour l'expliquer clairement, il me semble nécessaire de donner quelques détails sur notre mouillage : L'Iphigénie était amarrée sur le coffre n°3, à peu près à égale distance de l'estacade du port de commerce au nord-ouest et de la petite jetée de Penmané au sud-est.

Nous avions le cap sur cette pointe, de sorte qu'il fallait abattre de 8 quarts environ pour s'engager dans la passe ouest, qui tourne l'île Saint-Michel, et prendre l'un par l'autre les deux feux de Kernevel. Le vent qui soufflait du sud-ouest s'opposait plutôt à l'appareillage et l'on n'avait, pour évoluer, qu'une place assez restreinte. Le courant du Blavet nous prenait par la hanche de bâbord et faisait forcer la chaîne, tendant à nous faire culer.

A cinq heures, la chaîne est démaillée, le faux bras rentré, et le commandant donne l'ordre de mettre en arrière doucement, de telle sorte que, l'hélice et le gouvernail ayant tous les deux l'effet de nous faire abattre sur tribord, nous laissons le coffre par bâbord.

L'abattée se produit rapidement et bientôt, la frégate s'avance à petite vitesse dans la direction de Kernevel. Nous apercevons de loin l'îlot de Sainte Catherine, réuni à Lorniquelic par une petite jetée, puis nous longeons à faible distance l'île Saint Michel où se trouve un magasin de poudres. A mi-distance entre cette île et la plage de Kernevel, l'Iphigénie laisse porter sur bâbord, et on met le cap sur la citadelle de Port-Louis. Deux feux situés un peu au nord de la pointe de Keroman marquent la nuit cet alignement. Nous passons à deux cents mètres à peine de la plage de Kernevel et, inclinant un peu sur tribord, suivons l'alignement marqué par le moulin qui s'élève tout près du feu de la Peyrière et par le clocher de Lorient. Cette route nous fait passer tout près de la citadelle de Port-Louis. Nous laissons par tribord le rocher de la Jument et bientôt nous nous trouvons hors de la rade.

A gauche s'étend à perte de vue la superbe plage de Gavres, à droite la côte de Larmor, avec sa chapelle bien connue des marins de la côte.

L'Iphigénie salue au passage de trois coups de canon Notre Dame de Larmor, patronne des matelots. C'est une tradition dans la Marine, tradition entourée d'un respect incontesté depuis que la « Sémillante », partie de Toulon pendant la guerre de Crimée, s'est perdue corps et biens dans la passe de Bonifacio pour avoir, disent les vieux marins du Morbihan, omis de saluer la madone vénérée des Lorientais.

Pendant tout l'appareillage, la pluie tombait, fine et glacée, et comme en outre, au large de Larmor, l'Iphigénie commençait à rouler, les aspirants s'empressèrent de descendre dans leurs postes afin de pouvoir dîner avant que la mer ait trop cruellement troublé les estomacs novices ; dîner qui devait, pour un certain nombre, attendre longtemps son successeur, car bien que tout le voyage ait été favorisé d'un temps superbe, une petite houle du sud-ouest nous accompagna jusqu'au cap Finistère, et fit un peu souffrir plusieurs d'entre nous.

Bientôt, l'Iphigénie eut laissé loin derrière elle les feux de Belle-Île et de Groix, dont le premier est un phare de premier ordre, et s'avançant dans le sud-ouest perdit bientôt la terre de vue. Le voyage ne présenta aucune particularité remarquable jusqu'au 16 octobre où, dans l'après-midi, les côtes de Galice nous apparurent. Pendant tout ce temps, la mer fut belle, le temps magnifique et le baromètre très élevé, se tenant généralement à 765 m/m.

Les côtes d'Espagne

C'est vers 3 heures que les côtes d'Espagne parurent à l'horizon et restèrent visibles jusqu'au soir. Nous les suivîmes à quelques milles de distance, admirant le pittoresque et la beauté de ces côtes élevées et montagneuses. Ce sont, tantôt des ballons arrondis et verdoyants, tantôt de petits vallons profonds, tantôt des rochers escarpés, tantôt encore des grèves dorées dont le sable étincelle au soleil. Mais pas une ville, pas même une maison ne se montre dans ce pays ravissant, que l'on dirait inhabité. Nulle part la main de l'homme ne s'y révèle, et l'on a peine à s'imaginer que, dans les coupures de ces falaises désertes, s'étendent les rades vastes et profondes de la Corogne, du Ferrol et de Vigo, et que des flottes entières s'y sont jadis livrés des batailles sanglantes. C'est là que l'amiral Oyooke coula les riches galions d'Amérique, c'est dans les environs du cap Finisterre que les amiraux de la Jonquière et de l'Etonduère luttèrent sans succès, mais non sans honneur, contre les forces anglaises trois fois supérieures aux leurs.

Nous poursuivons notre route dans le sud-ouest ; la brise, très variable, tantôt nous pousse mollement, tantôt nous abandonne complètement, laissant nos voiles battre tristement au roulis. Pourtant, le 22 octobre, elle fraîchit un peu, et l'Iphigénie accélère sa course vers Madère ; le soir, nous nous trouvons en vue de cette île, mais le commandant, ne voulant entrer en rade que le lendemain, nous prenons le plus près pendant la nuit et nous éloignons un peu de l'île pour nous en rapprocher encore le lendemain matin.

L'île de Madère

A six heures nous sommes en vue de l'île Fora, et les côtes escarpées de Madère offrent à nos regards émerveillés leur coup d'œil enchanteur. Rien ne peut donner une idée du saisissement que l'on éprouve, quand on se trouve en présence de ces falaises monstrueuses au pied desquelles roulent mollement les vagues, tandis que leur tête se perd dans les nuages.

Des aiguilles de roche se dressent, menaçantes, vers le ciel ; d'immenses blocs de rochers surplombent les flots ; des montagnes de douze à quinze cents mètres de hauteur se dressent majestueuses, étalant au soleil leurs flancs immenses où s'aperçoivent, comme des taches sombres, des trouées mystérieuses, tandis que des nuées, tantôt noires comme de l'encre, tantôt blanches et diaphanes, semblent les escalader avec peine et se suspendre à leurs saillies.

L'île Fora se trouve à l'extrémité est de Madère et prolonge une longue et étroite presque île montagneuse qui semble une immense jetée naturelle. Tout autour, les fonds sont considérables. Nous suivons bientôt l'île de San Laurenço, l'île Agostino, relevons la pointe Furado et, dirigeant notre course vers le sud, allons faire un tir au canon en vue de la rade de Funchal.

Enfin, vers quatre heures du soir, l'Iphigénie entre en rade. Un navire de guerre américain, un brick-goélette anglais et un ponton charbonnier de la même nation s'y trouvent mouillés. Nous laissons l'américain et le ponton par tribord, et venons mouiller à très petite distance du brick, à un mille de la terre à peu près, et à l'est de l'île Loo, rocher granitique où s'élève un antique fort qui doit bien remonter au temps de la découverte.

L'Iphigénie salue la terre de 21 coups de canons ; le fort Loo lui répond, et bientôt, le consul de France, M. le docteur Pitta, et les officiers de la santé se trouvent dans nos eaux.

Relâche de Funchal

C'est un fâcheux contretemps, quand on se rend chez des gens aussi peureux que les Portugais, de partir d'un port soi-disant visité par le choléra. Ce fut hélas ! notre sort !

A l'arrivée de l'Iphigénie, et malgré la brillante salve de vingt et un coups de canons dont nous saluâmes la terre, nous nous vîmes bel et bien mis en quarantaine. Après avoir examiné soigneusement nos papiers, ces messieurs de la santé nous signifèrent notre arrêt et s'éloignèrent à force de rames de ce foyer d'infection dont l'air empesté aurait pu ravir un père à leurs enfants. Nous eûmes donc, pendant nos quatre jours de réclusion forcée, tout le

loisir désirable pour examiner le mouillage et juger du coquet aspect qu'offre, du large, la petite ville de Funchal.

Celle-ci n'offre à la navigation qu'une rade foraine ; comprise entre le cap Cruz à l'ouest et le cap Garagao à l'est, elle n'est abritée que des vents du nord. De tous les autres côtés, le vent y souffle comme en pleine mer. Aussi le mouillage n'offre aux bâtiments que peu de sécurité et doit-on veiller avec soin à ce que les ancres ne chassent pas. On doit apporter d'autant plus de soin à la tenue des ancres que le fond est mauvais ; il se compose de galets et de sable noir : c'est assez dire combien il exige de vigilance dès que la bise fraîchit un peu.

A Funchal, on est obligé de mouiller par des profondeurs considérables. A cent mètres de la terre, on trouve déjà cinq mètres de fond, et dix à 200 mètres. L'Iphigénie, qui dut changer deux fois de mouillage, se trouvait le dernier jour mouillée par un fond de cinquante deux mètres, et n'était pourtant pas à plus d'un mille de la côte. A moins d'un mille et demi, si l'on s'en rapporte à une carte anglaise dressée en 1843, on trouve des profondeurs de plus de cent mètres. Du reste, l'île de Madère offre sur tout son pourtour la même particularité ; les côtes y sont très accores, ce qui peut faire supposer qu'elle doit son origine à quelque mouvement volcanique.

La ville de Funchal est coquettement étagée sur des hauteurs qui dominent la mer. Tandis que ses dernières rangées de maisons viennent presque baigner leurs pieds dans l'eau, d'autres rues semblent monter à l'assaut des collines escarpées dont les cimes vont se perdre dans les nuages. Le coup d'œil est vraiment féérique ! Tout en haut, à plus de 700 mètres d'altitude, le couvent d'El Monte se dresse au sommet d'un pic majestueux, et semble, dans ces hauteurs sereines, une retraite bénie où viennent expirer le bruit et l'agitation de la ville. A gauche, à l'extrémité de la pointe Pontinha, le rocher Loo, tout fouillé par la mer, se dresse, noir et menaçant, couronné par un vieux fortin qui doit bien dater de l'époque de la découverte. C'est d'ailleurs le seul ouvrage fortifié de l'île, car les trois autres forts, Pico, Santiago et Pedro, n'ont même pas de canons.

Une excursion en char à bœufs

Ce n'est que le vendredi que nous pûmes descendre à terre. Il faisait un temps fort agréable, la chaleur était modérée et le ciel très pur. Une petite brise assez fraîche avait produit un léger clapotis, et nous fûmes un peu mouillés en nous rendant à la jetée qui réunit les forts Loo à la terre. Mais nous n'y songions guère ; à peine débarqués, nous nous voyons harcelés par une nuée de Portugais qui nous racontent avec volubilité toute espèce de choses auxquelles nous ne comprenons rien. Mais de quoi peut on parler à des étrangers qui débarquent à Madère pour la première fois, sinon d'une promenade au Monte ! Aussi moi et mes camarades nous suivons le premier qui se présente. Pour nous prouver que notre confiance est bien placée, il nous tend un papier crasseux, tout en baragouinant quelques mots de français presque aussi incompréhensibles que son portugais. C'est un certificat des aspirants de la Melpomène, certificat de je ne sais pas trop quoi, mais enfin certificat et il n'en est pas peu fier. Une demi-heure après, nous sommes installés dans des chars à bœufs, et notre petite caravane gravit les premiers contreforts du Monte.

Une promenade en char à bœufs n'est certainement banale en aucun pays ; mais à Madère, c'est simplement ravissant ; le pays est si accidenté, si pittoresque, l'œil s'y repose sans cesse sur tant de spectacles charmants ou grandioses qu'il faudrait bien des heures pour tout admirer. A chaque détour du chemin, c'est une nouvelle surprise, une nouvelle exclamation enthousiaste. Les chars à bœufs vous mènent assez bon train par des chemins qui ressemblent un peu à des échelles. Ces chars sont d'une simplicité parfaite : deux patins en bois, une planche, un petit banc sur lequel on a posé un coussin, voilà le véhicule ! Les bœufs, bien soignés, ont une apparence superbe et leur force nous fut, pendant tout le trajet, un sujet de surprise ; leur robe luisante, leurs jambes fortes et nerveuses, leurs cornes puissantes font plaisir à voir. Un petit garçon, qui marche presque sous leurs cornes, les conduit en chantant

à pleine voix une mélopée bizarre. Rien n'est curieux comme de voir cet enfant de huit à dix ans étendre les bras de chaque côté pour arrêter ses bœufs et se coucher presque sur leur front. Derrière suit un homme qui n'a d'autres fonctions que de graisser sans cesse les patins, et de renforcer la voix du petit conducteur.

La végétation de Madère est magnifique et la hauteur de ses collines lui donne beaucoup de variété. En bas, ce ne sont qu'orangers, citronniers, bambous et bananiers. L'agriculture y semble prospère : les coteaux y semblent des escaliers aux gigantesques marches, faites, comme dit Victor Hugo, pour des pas de six coudées. En effet, pour retenir la terre végétale, on y a disposé des gradins bordés de murs en pierres sèches. L'effet en est fort curieux.

A mesure que l'on s'élève, les arbres que l'on rencontre changent. Vers 500 mètres d'altitude, on trouve des chênes, des ajoncs, des genêts comme dans l'Europe occidentale. Et pourtant Madère n'est pas à plus de 300 milles des tropiques.

Du Monte on jouit d'un spectacle enchanteur. A vos pieds, c'est la ville blanche et gaie ; plus loin la mer calme et bleue où se balançaient alors deux frégates allemandes, une corvette suédoise et l'Iphigénie. Au dessous au contraire les croupes boisées des collines, les vallons frais et profonds, quelques coteaux pierreux et arides forment un ensemble indescriptible, et dont les yeux ne peuvent se lasser. Ce panorama vaut cent fois la fatigue de la promenade.

En revanche la chapelle du couvent ne vaut pas un coup d'œil. Ce clinquant, ce doré, ces autels Louis XIV avec ces ornements lourds et prétentieux, tout ce luxe misérable et de mauvais goût font l'effet le plus détestable.

Mais il est l'heure de descendre ! Les bœufs sont détachés ; de chaque côté du char se tient un homme habillé de blanc, chargé de le retenir quand il glisse trop vite. On part, et bientôt nous glissons avec une vitesse un peu effrayante par des pentes extrêmement raides. Il faut se répéter que ce moyen de voyager est employé journallement dans l'île pour se convaincre qu'il ne présente aucun danger. Les conducteurs ont d'ailleurs, pour diriger les chars, une habileté merveilleuse. Quelle que soit la vitesse avec laquelle ils se trouvent lancés, ils savent les arrêter presque instantanément. Jamais je n'aurais cru la chose possible si je ne l'avais constatée moi-même et j'en suis encore étonné ! Il est vrai que le frottement sur les fragments de lave qui pavent tous les chemins et toutes les rues de la ville doit être considérable. Néanmoins, il est difficile de s'expliquer comment la vitesse acquise peut être ainsi détruite en si peu de temps.

Quand nous rentrons en ville, il est déjà l'heure de rallier le bord et nous nous rendons au Rocher Loo, enchantés de notre promenade, et ne regrettant qu'une chose : c'est de ne pouvoir consacrer que si peu d'heures à la visite d'un si ravissant pays...

Manuel de correspondance maritime

Iphigénie, rade de Lorient, 14 octobre 1893

Ma chère Maman,

Voilà la dernière fois cette année que je t'écris de France et encore suis-je fort pressé pour le faire, car à 8 h, contre mon attente, je suis obligé de prendre le quart, et c'est à 1 h que s'arrêtent les communications avec la terre. Puis nous aurons les corvées, ce qui va nous occuper toute la journée. Je t'écris actuellement dans la salle des conférences dans une obscurité tartarienne que R. dans un élan de fureur vient de dépeindre d'une façon fort énergique, mais difficile à te répéter. Pendant ce temps, on lave les postes. Il est environ six heures du matin et nous venons de déjeuner. En somme, ça m'ennuie assez peu de prendre le quart à 8 h : Je vais me promener pendant 2 heures sur la passerelle et répéter je ne sais combien de commandements, ce qui a peut-être son charme mais devient un peu fatigant à la longue. Ce soir, je reprends le quart, de 8 h à 12 h cette fois, ce qui ne m'empêchera pas d'ailleurs de me lever à 6 h demain matin. Et peut-être l'Iphi se livrera-t-elle avec ses malheureux aspirants à une danse macabre des plus émouvantes.

Je t'envoie également notre itinéraire avec quelques explications que je crois nécessaires :

Dans la 1^{ère} colonne intitulée « départ de Paris » tu peux puiser la date extrême à laquelle tu peux m'envoyer des lettres pour les diverses relâches. Ainsi pour Madère tu ne peux m'écrire, mais tu peux le faire pour Ténériffe jusqu'au 20 octobre, la lettre arrivant le 21 à Paris et en repartant le même jour. Pour Las Palmas tu peux m'y écrire jusqu'au 25 octobre etc... Dans la 2^{ème} colonne tu trouves les indications de la voie à faire prendre à ta lettre. Par exemple pour Dakar tu mettras via Bordeaux ; pour la Martinique, via St Nazaire.

La 3^{ème} colonne peut te donner une idée de la date à laquelle je recevrai tes lettres.

Reste la 4^{ème} ; c'est elle qui indique en quel lieu vos lettres m'atteindront.

Une adresse se composera donc des éléments suivants : 1°) mon nom. 2°) mon titre d'aspirant de marine. 3°) ma mention d'embarqué à bord de l'Iphigénie. 4°) le lieu où ta lettre doit m'arriver et qu'indique la 4^{ème} colonne.

Et maintenant que tout est clair écris-moi vite afin que je trouve à Ténériffe deux ou trois lettres de toi ! De mon côté, si le mal de mer me laisse quelque répit, je tâcherai de vous envoyer de Madère une volumineuse correspondance.

A ma prochaine lettre que je commencerai le plus tôt possible, je te donnerai mes impressions sur les premiers quarts de jour et de nuit. Dès maintenant je puis te dire qu'un quart de nuit n'a rien de folichon et qu'il y a 24 h environ, faisant le quart de 12 h à 2 h, j'ai, malgré mon caban, attrapé un diable de rhume. Dieu ! Quel froid sur cette dunette et quelle envie de dormir !

* *

La houle, Amphitrite et Neptune Iphigénie, au large des côtes du Portugal, 17 octobre 1893.

Ma chère petite sœur,

Il faut une vertu remarquable, après une journée fatigante et peu drolatique, pour venir commencer une lettre qui ne sera envoyée que dans trois ou quatre jours et reçue seulement une dizaine de jours après son envoi. Enfin ma vertu est considérable et je m'exécute. Pourtant il fait une chaleur mortelle dans le poste, ce qui n'est pas favorable à l'éclosion des idées comme tu vas pouvoir en juger.

D'abord parlons de ma santé qui est, ma foi, parfaite. J'ai pourtant quelque peu souffert d'une houle assez longue qui nous a tenu compagnie depuis Lorient jusqu'à la hauteur du Cap Finisterre, mais enfin c'est passé, Dieu merci, et je suis tout à fait gaillard. Je me suis montré d'une dureté de cœur inouïe pour les poissons et Dame Amphitrite ne m'a pas fait perdre un coup de dent. Pourtant, sur neuf aspirants, deux seulement étaient indemnes ! Les autres passaient la journée la tête entre les mains appuyées sur la table. Malgré cette prostration, les plaisanteries allaient bon train et les plus avariés trouvaient encore la force de relever la tête pour risquer une farce ou fredonner un air.

Pendant ce temps, l'Iphigénie geignait, les portes des caissons s'ouvraient toutes seules et les visages passaient du rose au pâle, du pâle au jaune et du jaune au violet. Une bonne moitié de la promotion paya ainsi son tribut à Neptune. Enfin la houle a fini par se fatiguer de nous balancer de son mouvement lent et uniforme. La nuit dernière, nous avons établi la voilure et nos jeunes officiers se portent maintenant comme des charmes.

Un coup de rack

Ne sois pas étonnée si je n'écris pas très bien. Les porte-plume du poste sont mis en commun, on prend le premier venu et, souvent, les plumes ne valent pas grand chose. De toute façon, chacun ici parle, chante et fait du boucan, ce qui ne facilite pas non plus l'écriture. Tout à l'heure, tous mes compagnons étaient en train de se confectionner un grog avec le « rack ». Le rack est l'eau de vie que l'état délivre à ses marins. Chaque matin on nous en distribue une bonne fiole et on peut en avaler une petite goutte après chaque repas.

C'est, contre le mal de mer, un remède très énergique. Je dois dire que nous n'en abusons pas. Le poste est composé de gens raisonnables et, d'ailleurs, sans grande fortune je crois.

Des aspirants décorateurs

Parlons maintenant de l'ameublement du poste : nous n'étions pas ici depuis 24 heures qu'un officier nous avait déjà recommandé de ne rien négliger pour orner nos postes. Actuellement, nous possédons une immense toile cirée brune pour les repas ainsi qu'un très joli tapis à bandes rouges et bleues. Les rideaux des sabords et les portières des portes sont de la même couleur. Nous avons également une petite carpe pour nous essuyer les pieds devant l'une des portes.. Des tentures d'andrinople masquent les souliers au dessus des caissons. Nos livres de travail sont arrangés avec art pour former une petite bibliothèque d'aspect agréable (si le contenu l'est moins). D'Etroyat nous a apporté un joli tambourin, souvenir d'un cotillon, que nous avons suspendu au-dessus de la table. Enfin nous avons acheté un superbe calendrier de l'année 1894, sans compter les dessous de carafes, de bouteilles, de plats, les boites à sel servant de boite aux lettres etc...

Enfin vous pourrez juger de cela en juillet à Cherbourg si vous venez en rade jusqu'à l'Iphigénie, car il se confirme que nous débarquons à Cherbourg le 6 juillet, paraît-il.

L'officier de poste

Parlons maintenant des quarts : c'est ma foi une chose charmante...quelquefois ! Le quart se fait par poste, ce qui fait qu'il y a toujours huit aspirants de quart. Chaque aspirant remplit une fonction particulière et les fonctions sont numérotées. Un roulement fait passer successivement par les diverses fonctions.

Ce qu'il y a de remarquable à l'Iphigénie, c'est qu'il faut tout savoir et tout connaître sans que personne ne vous dise rien ! Ainsi, dès mon premier quart, voilà l'officier de quart qui se précipite tout d'un coup vers moi et me crie : « Mais, Monsieur, vous n'avez pas fait prévenir les aspirants de corvée pour la chaloupe et le canot à vapeur ! » - « Mais, Capitaine, j'ignorais... » - « Monsieur, vous auriez du le savoir. Voilà tous vos camarades qui attendent à cause de vous. » On en vient assez vite à se blaser là-dessus et à faire preuve d'un superbe stoïcisme. Il faut te dire aussi qu'avec ma chance ordinaire, je suis tombé sur le plus désagréable des officiers chefs de poste. Il s'appelle Moureau, mais il est tellement aimable que nous ne l'appelons plus entre nous que le « muflle du 2^{ème} bâbord ».

C'est un grand monsieur, à la barbe blonde bien fournie et divisée en deux pointes, bien de sa personne mais qui a l'air de mépriser et de dédaigner tout le monde. Il a généralement une indolence créole, sauf quand il nous prend à partie. Son verbe devient alors cassant et sa physionomie revêche. Il a l'air si froid que je le soupçonne d'être protestant. Malheureusement, l'officier de poste est toujours de quart en même temps que son poste, de sorte que nous avons énormément de rapports avec lui...Hélas !

Le Pacha

Et ce n'est pas tout. Il me reste à te présenter mon ami le Pacha. Quel être, Seigneur Dieu ! C'est un petit bonhomme gros et court, tout à fait « vieille marine » avec des fauberts poivre et sel, et sales, un visage bouffi, le bas du dos replet, l'air toujours furieux mais contenu, tel est l'aimable chef de « l'institution Lefèvre » (surnom de l'Iphigénie donné par les anciens). Avec cela, il porte bien plus que ses cinquante et quelques années et radote comme un octogénaire.

Sa marotte, ce sont les vues des côtes, les calculs et les journaux de bord. Il fait tout son possible pour nous rendre tous ces devoirs insupportables. Imagine-toi que nous nous étions appliqués comme des fourmis à nos calculs et à nos journaux de bord ; nous y avons travaillé comme des nègres et je puis affirmer que nous avons pas mal réussi. Hier, nous avons donc porté nos travaux au pacha qui devait les viser et voilà qu'il se met à faire un

tintamarre épouvantable, déclare que nos journaux de bord sont tenus en dépit du bon sens, que nos calculs ne sont pas disposés réglementairement, que nos impressions personnelles sont idiotes. Il appelle notre chef de poste et lui donne un abattage soigné. C'est à ce moment que nous avons décidé de surnommer le pacha le proviseur.

Et son second

Le frégaton, au contraire, est un petit monsieur sec, à la barbe en pointe, avec un air un peu maladif. Il écrit des romans qu'il signe Marc de Champlain alors qu'il s'appelle Richard Fay. Il n'a pas l'air trop méchant bien qu'il m'ait déjà flanqué une « engueule ». J'étais aspirant fonction 1, c'est à dire porte-voix de l'officier de quart. Il faisait une brise très faible et nous allions au plus près serré, en tenant le cacatois en ralingue, quand soudain la brise saute et l'Iphigénie fait chapelle, c'est à dire que les voiles se masquent, le vent soufflant du côté opposé à celui d'où il venait tout d'abord. Il fallut prendre les amures de l'autre bord. Le pacha et le second étaient sur la dunette. Comme d'ordinaire le « proviseur » était d'une humeur de dogue et le voilà qui entreprend l'officier de quart en lui disant d'un ton sec des tas de choses désagréables alors qu'il manœuvrait pourtant correctement. Aussitôt le frégaton me tombe dessus sous le prétexte que je tournais le dos à l'équipage : « Monsieur, vous n'êtes pas ici un simple porte-voix ; vous devriez vous intéresser à la manœuvre ! » J'étais la chose imperturbablement...

Et maintenant, adieu jusqu'aux Canaries, ma chère petite sœur !

L'aspirant von Moltke
1893.

Iphigénie, en vue de Funchal, 23 octobre

Ma chère Maman,

Nous sommes en vue de Madère depuis hier au soir. La brise ayant enfin daigné nous envoyer une haleine favorable dans la nuit d'avant-hier, nous sommes arrivés en vue de la terre une nuit plus tôt que nous ne l'espérions. Nous n'y avons d'ailleurs rien gagné. Le pacha avait envie de nous faire faire un tir au tube, de sorte que nous avons passé toute la nuit à faire des ronds dans l'eau. Maintenant, toutes les pièces crachent et il règne dans tout le bâtiment une délicieuse puanteur d'acide sulfhydrique. Je viens juste de descendre de la hune où j'ai tiré dix coups de canon revolver. Il fait très chaud et nous arborons le casque colonial qui nous donne à chacun une mine fort réjouissante. Il paraît que je ressemble ainsi au général de Moltke. La chose n'est pas faite pour me réjouir, car c'était bien au physique le plus vilain singe de la création. J'en conclus cependant que Dieu doit avoir mis dans notre famille le génie militaire puisque mon oncle René ressemble à Napoléon Ier et moi à Moltke... Quoiqu'il en soit de cette ressemblance ultrarhénane, j'ai tellement chaud que je fonds littéralement.

Nous n'avons pas encore eu de relations avec la terre, mais je m'empresse d'achever cette lettre pour l'envoyer par le premier canot qui ira à Funchal. L'Iphigénie est assez éloignée d'être le paradis sur terre mais nous n'avons pas trop à nous plaindre non plus. Bien que les quarts soient ennuyeux, car il n'y a rien à faire, on finit par s'y habituer. Nous ne sommes pas mal logés, pas mal nourris et pas mal traités. Le plus ennuyeux, c'est que ce que nous avons à faire n'est pas compliqué mais prend énormément de temps. Ainsi nous devons rédiger chaque jour deux énormes pages pour le journal de bord. Nous sommes pris 8 heures tous les deux jours par les quarts et 4 heures par les classes. De plus, le travail est sans cesse interrompu par toute espèce d'histoires comme l'évacuation des postes à certaines heures tous les jours, le poste de combat tous les soirs, les observations plusieurs fois par jour, ainsi que les calculs nautiques, sans compter les événements imprévus qui viennent toujours nous surprendre au moment où nous nous y attendons le moins. Telles sont les vues des côtes, le journal de relâche et bien d'autres choses encore.

C'est ainsi que dans quelques jours, après être descendu à terre, je devrais écrire un rapport sur la garnison de Madère, sur son effectif, les voies qui permettent de la renforcer etc... Entre-temps, il faut aussi étudier ses cours si on en trouve le loisir. Tu vois que c'est une vie fort occupée et qui serait presque agréable s'il ne se trouvait à bord des officiers d'esprit étroit et pointilleux, notre commandant en tête, qui sont constamment désagréables et font des scènes parce qu'on n'a pas mis un point sur un j ou une barre à un t. Bien que le voyage soit charmant et la vie facile, nous serons enchantés de quitter l'Iphigénie et d'embarquer en escadre où, pourtant, le confort est moindre.

Néanmoins, je suis content de mon sort. Je m'habitue bien à la mer et, curieusement, j'appréhende un peu les escales. En fait, j'ai un très grand défaut : j'ai tellement horreur de l'inconnu que je vois toujours arriver avec angoisse même un plaisir s'il n'est pas parfaitement connu d'avance. Enfin je ne suis tout de même pas fâché de m'approcher des rives portugaises vers lesquelles nous cinglons actuellement. Nos sorties ne seront pas trop tristes car nous nous entendons très bien au 2^{ème} Bâbord. Nous sommes à la fois sérieux et gais. Il n'y a pas parmi nous de caractères égoïstes ou exclusifs. Il règne ici une honnête cordialité et, chose fort précieuse, une solidarité certaine. Nous avons aussi nos heures de folie, par exemple le jour où le pacha nous a si bien « ramassés », l'Iphigénie toute entière a tremblé de nos éclats de rire, de nos grondements et de nos hurlements à faire éclater les carreaux des sabords...

* *

Madère, une bien jolie ville vue du large *Iphigénie, rade de Madère, 25 octobre 1893*

Voici déjà trois jours que nous sommes à Madère à un mille à peu près de la côte et c'est vraiment un coup d'œil enchanteur que cette petite ville dont les longues traînées éparses des maisons escaladent les pentes des collines qui s'élèvent à plus de 800 m. L'île de Madère, qui n'est qu'un point au milieu de l'immensité de l'océan, a un mont de plus de 1 800m qui tombe à pic dans la mer. C'est à peine si, de place en place, les habitations ont pu s'accrocher à ses flancs et je reste étonné que les Madérois n'aient pas les jambes usées jusqu'aux genoux sur un escarpement pareil.

Funchal se compose d'une très longue rangée de maisons tout au bas de la montagne, le long de la mer. C'est là, selon ce qu'on peut en juger du large, que se trouvent la partie commerçante de la ville, la caserne et les principaux établissements. Trois ou quatre autres rangées de maisons grimpent à perdre haleine le long des collines et l'on s'attend à chaque instant à les voir glisser les unes sur les autres jusqu'au fond de la rade. Des gorges profondes s'ouvrent de loin en loin entre ces collines dont la tête est continuellement enveloppée de nuages qui en masquent les contours. Tout cela semble propre, gai, agreste, et je donnerais beaucoup pour pouvoir y passer huit à quinze jours.

En quarantaine

Mais les Portugais semblent peu soucieux de nous voir, car nous sommes en quarantaine et le serons encore très probablement jusqu'à demain à midi. Nous pestons contre eux car, depuis un mois, il n'y a pas eu de cas de choléra sur l'Iphigénie et nous avons déjà dix jours de mer quand nous sommes arrivés à Madère. N'importe ! Ils refusent obstinément de nous accorder la libre pratique. Deux ou trois fois par jour, un marchand vient le long du bord chercher quelques commandes, nous apporter des vivres et prendre nos lettres, mais le reste du temps pas un indigène ne nous approche et nous enrageons d'autant plus qu'une diable de frégate allemande, le Stein, étant arrivée hier, a tout de suite obtenu la libre pratique et que ses officiers s'amusent eux, coquin de sort !

Notre consul a pourtant l'air d'un brave homme. Médecin de la faculté de Montpellier et marchand de vin à Madère, il nous a envoyé à chacun un livre guide dont il est l'auteur ainsi que de nombreuses bouteilles de vin. Ce serait une erreur de s'imaginer que dans ce

pays le vin de Madère ne coûte pas cher. En fait, le moins cher est le secco à deux francs la bouteille, et le sercial se vend jusqu'à vingt francs la bouteille. Je me garderai bien d'en acheter car il s'agit d'un mélange de vins de Chypre ou de Samos et de bien d'autres encore. Décidément, rien ne vaut nos vins de France, chauds et légers, francs et gais, vrais et forts.

Des midships de tous les pays

Quand nous sommes arrivés en rade, nous y avons trouvé outre un brick goélette anglais, une sorte de corvette ou de frégate des Etats-Unis le Mononghaela, pas belle du tout, et qui est partie, hier, sans que j'aie vu la tournure d'un de ces bons Uncle Sam. Mais hier est arrivé ce fameux Stein qui est, paraît-il, l'école d'application des midships allemands. C'est un joli bateau, bien tenu, dont le tonnage est un peu inférieur au nôtre, mais l'armement bien supérieur. Il faut voir, à ce propos, comme nos marins apportent de l'émulation dans leur service depuis que nous sommes arrivés en pays étranger. Tous nos gabiers se croient obligés de se promener debout sur les vergues et les quelques manœuvres que nous avons faites ont été transnippées. On a en particulier dégréé les perroquets avec une promptitude et un ensemble merveilleux. Mais que se passera-t-il si nous nous trouvons à terre en présence des midships prusco ? Nous avons déjà fait des projets superbes pour les éclabousser de notre élégance et de notre correction. Avec quelle raideur seront échangés les saluts réglementaires ! Ce sera vraiment drôle et je voudrais bien voir cela.

En attendant, nous nous morfondons à bord et, pour nous dédommager, le pacha se montre plus rosse que jamais.

Des chars à bœufs et à patins

Vendredi 27 octobre. Je m'empresse de terminer cette lettre en grand patin car on nous annonce un courrier en partance. Ce n'est que ce matin que nous avons cessé d'être en quarantaine. Ces vilains Portugais avaient commencé par nous adjuger une quarantaine de 16 jours. Notre excellent consul a obtenu qu'elle fut réduite à 14 jours, puis que nos dix jours de traversée comptent dans ces 14 jours ! Nous avons donc pu sortir à 12 h 30.

Les aspirants allemands du Stein et du Storch (car il est arrivé une autre frégate allemande identique) étaient déjà à terre et les autorités du bord nous avaient annoncé que ces messieurs avaient très probablement raflé tous les moyens de transport. Heureusement, il n'en a rien été.

Dès le débarquement, alors que tous les midships du poste étaient rassemblés, un jeune Portugais qui bredouillait le français vint nous faire ses offres de service. Après marchandage, nous convenons d'un prix et il part chercher ses carrioles. Nous en profitons pour flûter une bouteille de Madère dans un café voisin puis nous partons.

Les chars à bœufs ne sont point à roues comme tu pourrais le croire, mais à glissières. On y tient normalement à trois, mais nous étions quatre dans le nôtre, serrés comme des anchois dans une boîte de conserve. Les bœufs sont de taille moyenne ; les membres sont forts, les cornes très divergentes et énormes. Malgré la peine insensée qu'on exige d'eux dans les rues invraisemblables qu'ils arpentent, curieusement, ils ne sont pas ferrés car ils ont une très grosse épaisseur de corne. Il faut te dire que les rues sont deux fois plus en pente que la célèbre ruelle des Capucins et pavées de tout petits galets noirs basaltiques extrêmement pointus. En bien des endroits sur la route du Monte, on a du canneler le chemin pour que le pied y trouve prise.

Mais il me faut en rester là de mon récit car je m'étais trompé d'une heure et le vaguemestre va passer. Je n'ai, hélas ! toujours rien reçu de vous et j'espère avoir de vos nouvelles à Ténériffe. Inutile de vous dire que je vous embrasse toutes trois de tout mon cœur. Je pense souvent à vous et à Cherbourg...

* *

La peste soit du choléra ! *Iphigénie, Rade de la Luz, Grande Canarie. 2 novembre 1893*

Nous voici depuis hier, à 10 h du soir, en rade de la Luz. Imagine-toi que dès notre arrivée à Santa Cruz, on nous accorde la libre pratique ; notre pacha se met sur son 31 pour faire une visite officielle au commandant de l'inévitable Storch et il nous est donné avis d'une sortie pour le lendemain. Il était alors 5 h du soir. Mais deux heures plus tard, nouvelle chanson ! Le bruit se répand soudain que le choléra est à Santa Cruz et qu'à Luz, on met en quarantaine les navires venant de ce port... Fureur bien légitime contre notre consul qui ne nous a pas avertis à temps de ce contretemps. La sortie est décommandée ; on saisit par la peau du dos une dizaine de marchands qui s'étaient déjà établis sur le pont et on les flanque dehors par la coupée... Un officier est envoyé à terre demander au plus tôt notre patente et, dès le lendemain matin après la messe puisque c'était la Toussaint, nous appareillons pour la Grande Canarie. Un très bon vent qui nous fait filer dix nœuds nous y conduit en peu d'heures et, à 10 h du soir, nous jetons l'ancre dans la rade de la Luz.

Et voilà comment nous ne verrons pas Santa Cruz, comment nous n'irons pas à Laguna, ne boirons pas le vin chez M. Hardisson. Quelle triste chose ! La malchance nous poursuit : Le choléra retarde notre départ de cinq jours (ce dont je ne me suis jamais plaint). Nous arrivons à Madère après une traversée de dix jours et nous y attrapons une quarantaine de 4 jours. Nous partons de là pour Santa Cruz de Ténériffe et là, ce n'est plus nous qui sommes contaminés, c'est la ville où nous arrivons ! Ce qui nous met en grand danger d'attraper encore une quarantaine à la Luz...

Heureusement, il n'en sera rien car la Santé nous a promis la libre pratique d'ici ou deux heures. Mais ce n'est pas tout : Dakar est aussi envahi par cet assommant choléra et nous n'y pourrions pas descendre. Tu verras que nous trouverons la fièvre jaune aux Antilles...

Après vingt jours de silence où je nourrissais de féroces griefs contre celles qui n'avaient pas trouvé une minute pour m'écrire, j'ai enfin reçu une lettre de vous. Je ne suis pas surpris que vous trouviez votre « palais » trop petit, mais ne vous désolez pas trop, petit à petit, les meubles finiront par être casés. C'est l'histoire de mon caisson : Je l'ai fait une première fois et je n'ai pu y loger que la moitié de mes affaires. Je l'ai refait, et presque tout y a tenu. Je m'y suis repris une troisième fois et il me restait alors de la place... D'ailleurs, dans la marine, seuls les pachas disposent de vastes appartements. A lui tout seul, le nôtre a plus de place que les 71 midships réunis. Il possède un joli salon, une immense salle à manger, une chambre à coucher, un cabinet de toilette, une salle de bain, deux balcons et un Versailles de roi de trèfle.

En attendant, notre pacha ne veut pas nous envoyer à terre sous prétexte que nos journaux de relâche ne sont pas assez bien faits. La peste soit de lui !

Portrait de groupe

Je vous avais promis le portrait de mes compagnons de poste et je vais m'y essayer : Et d'abord à tout seigneur, tout honneur ! Mon chef de poste, M. Denis, est un grand garçon qui se tient droit comme une Anglaise qui aurait avalé son parapluie. Il est très noir de peau, de cheveux et de barbe. Il n'est pas très beau mais il a l'air assez distingué. Il est gai, bruyant à ses heures, mais raisonnable, franc, réservé et bon camarade. Il se vante d'avoir de l'oreille, mais je puis affirmer qu'il n'a pas de voix. Fervent d'équitation, c'est un fanatique et honnête cavalier.

Le suivant s'appelle Thirard, et Henry de son prénom, mais il est plus connu sous celui de Tichtine qui fut jadis l'une de ses passions. Mince, il a les épaules tombantes, la peau blanche, la figure longue et en lame de couteau, avec un nez immense et étroit. Il a très bon caractère, des théories fin de siècle sur le monde, le mariage, les richesses etc...

Le troisième se nomme Edouard Hubert. Il est petit et blond, avec des yeux bleus, un teint pâle et une figure un peu féminine. Il aime l'ordre avec excès et nous persécute pour le

moindre objet qui n'est pas à sa place. Très méticuleux, un peu tatillon, il a tous les instincts d'une bonne ménagère mais c'est un bon garçon bien qu'il ait une voix horrible et stridente et qu'il s'en serve beaucoup pour crier.

Je ne te parlerai pas du quatrième. Le cinquième se nomme Nicolas et c'est un Boulonnais. Il est grand, blond de cheveux et roux de barbe, avec une moustache épaisse et le nez un peu de travers. Très gai, très gentil, c'est le boute-en-train du poste. Il est remarquable pour le négoce. Ce que les autres achètent cinq francs, il l'achète moitié moins cher. C'est actuellement notre chef de gamelle et il fait faire des économies substantielles au cuisinier.

Le sixième est mon ami d'Etroyat, un grand et gros garçon de Lorient à la figure ronde, à la moustache et aux cheveux blonds, ces derniers coiffés en brosse.

Le septième est mon ami Rebel, un Toulonnais qui aime rire et plaisanter, et qui joue très bien du pipeau. De temps en temps, après le dîner, il prend son instrument et nous régale d'un petit air pendant que nous prenons le thé. Il est d'ailleurs capable de jouer n'importe quel air après l'avoir entendu une seule fois.

Le huitième est M. Le Floch. Celui-là manque totalement d'éducation, mange avec son couteau, manque de tact, mais on ne peut lui en vouloir, il sort des mousses. C'est un bénéficiaire du legs d'Anthonay, ancien fourrier de la marine, grâce auquel on prend de temps à autre à l'Austerlitz des mousses méritants et intelligents que l'on fourre au lycée. Là, ils sont élevés gratuitement et, s'ils sont reçus au ponton, ils reçoivent une bourse et un trousseau. Sur l'Iphigénie, ils disposent d'un bon sextant et de magnifiques jumelles, gravés à leur nom. Le Floch n'est malheureusement pas très bien portant et se retrouve souvent à l'infirmerie. Nous avons bien peur qu'il ne soit tuberculeux.

Enfin le neuvième est Scrette. Noir comme un corbeau, gentil mais pas très intelligent ni très distingué. Son point fort : Il mange avec une rapidité fantastique.

Telle est la composition du poste... En somme, c'est un des plus présentables de tous les postes et j'en suis fort content.

Mais qu'il fait chaud ! Il est 9 heures du soir et, sans faire un mouvement, j'ai mon gilet de flanelle inondé ! Aussitôt ma lettre finie, je m'infiltrerai dans mon hamac...

* *

Sur le banc d'un char

Iphigénie, au large de Fuertaventura, 9 novembre.

Chère petite sœur,

Réjouissons-nous ! Nous devons prendre ce soir des hauteurs d'étoiles pour faire un calcul jusqu'à l'heure du coucher, mais grâce à quelques nuages bien opportuns, impossible d'observer, donc de calculer, donc deux heures de libres....J'aime mieux me trouver une plume à la main en train de t'écrire plutôt qu'un sextant au poing à chercher dans une lunette instable un horizon introuvable et brumeux.

Ma santé est toujours très bonne et, comme le conscrit, je souhaite que la présente vous trouve de même.

Je t'ai raconté, je crois, le début de notre promenade de Madère à bord d'une carruejo à bœufs. La municipalité de Funchal, bien mal avisée, a fait paver les rues d'un tas de petits cailloux pointus, très noirs, d'origine volcanique (une sorte de basalte), durs comme du fer, dont il a eu grand soin d'offrir les aspérités aux souliers des promeneurs. Au bout de cinquante mètres, on a les pieds en capilotade et les souliers en lambeaux...

Nous voilà donc tous les dix casés à bord de quatre carruejos. Pour ma part, j'avais pris place dans le char de tête avec les trois moins volumineux de mes camarades. Ces chars sont d'une simplicité patriarcale. Imagine-toi une carcasse en osier très fort posé sur deux patins en bois très bas, armés de glissières en fer ; un banc tourné vers l'arrière avec un dossier en étoffe et un coussin affaissé, voilà pour le véhicule.

Ajoutes-y un timon auquel tu attelleras deux bœufs, et tu auras les moteurs.

Ces bœufs sont tout à fait remarquables. Très laids, mais très forts, ils ont une robe fauve comme celle des bœufs du Parthenais. Leur corps est robuste, avec des pattes aux formes impossibles et toutes bosselées. Les cornes sont énormes, très écartées à la base et d'un diamètre à faire rêver. Mais ces bœufs, s'ils n'ont pas la beauté pour partage, ont en revanche une force peu commune. Ils vous enlèvent leurs carruejos et trois ou quatre hommes dedans, par des pentes à faire frémir, d'un pas tranquille et régulier, sans le moindre symptôme de fatigue.

Notre curieuse caravane se composait de trois chars. Chaque char nécessite deux conducteurs : un enfant d'une dizaine d'années qui marche devant les bœufs en criant du début à la fin une sorte de mélodie bizarre se composant seulement de deux phrases répétées sans cesse. Cet enfant est armé d'un court bâton avec lequel, de temps à autre, il caresse les museaux de ses bêtes. Quand il veut les arrêter, ou les ralentir, il se couche à moitié sur l'avant du timon en étendant les bras de chaque côté sur le front des bœufs. Quand, au contraire, il veut les exciter, il se contente de crier un peu plus fort que de coutume, ce qui nous semblait de prime abord impossible... Le second conducteur est un homme fait, qui se promène à côté du carruejo, n'ayant d'autre arme qu'une espèce de bas de toile rempli d'une graisse horriblement fétide qu'il jette de temps en temps devant un patin. Le dit patin passe dessus et en exprime le jus ; l'homme le ramasse et passe de l'autre côté pour en faire autant. Sa voix de basse renforce la voix plus grêle de l'enfant et ne s'accorde pas plus de repos.

Un charmant paysage

En sortant de la ville, nous longeâmes un profond ravin avant d'aborder une infâme ruelle qui nous fit déboucher sur la campagne, ou plutôt la montagne. Le paysage est très peu boisé, avec seulement de loin en loin quelques bananiers, des figuiers et des champs de cannes à sucre. Les bananiers ne dépassent guère 1 m 50. Le point culminant de l'île est à 2000 m au-dessus du niveau de la mer, et la hauteur moyenne dépasse 700 m. Ce ne sont que sommets, tantôt arrondis en ballons, tantôt pointus comme des aiguilles, avec des versants raides, séparés par des vallons étroits et encaissés. Tout le long du chemin, nous trouvions de ravissantes maisons, entourées de charmants jardins et cachées parmi les arbres et les fleurs. Femmes et enfants nous regardaient passer du haut de leurs terrasses. Le jardin madérois est une chose délicieuse, avec des arbustes aux feuillages légers et touffus, aux feuilles immenses sous lesquelles on peut s'abriter des ardeurs du soleil. Ce qui est très agréable à Madère, c'est qu'on s'y trouve à la fois au bord de la mer et en montagne. Aux flancs de cette dernière, les habitants ont été obligés de tailler les collines en gradins afin de retenir la terre végétale.

J'ai du mal à poursuivre ma description car, quand on a pâli sur les journaux de bord et les journaux de relâche, on a difficilement le courage de s'y remettre pour écrire à sa famille !

A mesure que l'on s'élève dans la montagne, la végétation change. Les chênes, les ajoncs et les genêts succèdent aux bananiers, aux palmiers et aux bambous. Du sommet, la vue est superbe. La ville nous paraît bâtie au milieu d'une plaine, alors qu'elle se trouve au flanc d'un véritable à-pic. Au fond de la rade toute bleue, on aperçoit quatre bâtiments de guerre : l'Iphigénie d'abord, puis deux frégates allemandes le Stein et le Storch, et enfin une corvette suédoise la Fréjas. De là-haut, ces bâtiments paraissent microscopiques. Juste au moment où nous arrivions au sommet, un des Allemands se mit à saluer son consul, et nous entendions très distinctement tous les coups de canon. A part ces détonations, tout était calme et tranquille.

Une descente vertigineuse

Du Monte, on redescend en traîneau. C'est le char à bœufs qui, dételé, sert à cet office. De chaque côté est frappé un bout de filin avec lequel un homme peut contrôler la

rapidité de la descente. Ces hommes sont bien faits et habillés assez coquettement avec une ceinture de couleur et chaussés d'espadrilles. La descente s'opère par une route différente. Les conducteurs donnent d'abord un peu d'élan au traîneau, puis passent derrière.

La vitesse augmente rapidement et en quelques minutes, nous voilà emportés à une vitesse vertigineuse, les conducteurs courant derrière à petits pas, tout en retenant de toutes leurs forces. Les traîneaux sont à cinq ou six mètres les uns des autres, et nous craignons la collision avec l'un d'eux ou contre les parois. La pente est terrible et la vitesse effrayante, et pourtant, nos conducteurs nous amènent à bon port.

Ce genre de locomotion provoque de violentes émotions ! Et c'est en flageolant que nous sommes allés faire quelques courses en ville : des achats de vannerie, grande spécialité de Madère, chez les sœurs de charité françaises qui tiennent l'hôpital de Madère.

Vivement la grande traversée que je puisse avoir une vie plus réglée et un peu de sommeil, car les escales sont éreintantes...

* *

2. De Madère à Ténériffe

A la voile et sans la vapeur (*suite du journal de bord*)

Nous avons appareillé de Madère le samedi 29 octobre vers midi. La brise était assez fraîche depuis la veille et soufflait du nord-est. Aussi l'Iphigénie était évitée le cap sur la pointe Garagao, recevant le vent un peu par bâbord, c'est à dire du côté de la terre. Environ huit cents mètres devant était mouillé le navire de guerre suédois Tréja. L'appareillage a dès lors été facile. Mettant la machine en marche doucement et la barre à gauche, au vent, nous avons abattu rondement et fait route vers le large. La brise nous était favorable ; nous avons du largue pour nous rendre à Ténériffe. Le commandant en a profité pour faire établir la voilure, avec le ris de chasse aux huniers, et toute la soirée, nous avons marché à une vitesse moyenne de 8 nœuds et demi.

Le soir, le ciel se couvrit et resta toute la journée suivante assez sombre ; la brise tourna légèrement à l'E-N-E mais resta assez constante. Le dimanche au matin, le commandant donna l'ordre, vers huit heures, de prendre le deuxième ris aux huniers ; on le garda jusqu'à 5 heures où, la brise ayant un peu molli, il fut largué. Enfin vers 8 h du soir, la grand voile fut carguée et le foc hâlé bas.

Le lundi, dans la matinée, la brise mollit beaucoup, et on largue le ris de chasse. En même temps, le baromètre, qui était très élevé depuis le départ, baisse jusqu'à 759 m/m. Vers 5 h, la pluie commence à tomber et le tonnerre se fait entendre dans la direction du NE. En même temps, des éclairs illuminent l'horizon. L'orage est de courte durée, mais la pluie continue jusqu'à midi, cessant par intervalles et reprenant bientôt, fine et serrée. Le ciel se découvre alors et le vent continue à mollir.

A 7 h le mardi, la brise saute à l'ouest et reste variable et très faible jusqu'à 5 h du soir, où nous mouillons à un mille environ de la ville de Santa Cruz.

Toute la journée du mardi l'Iphigénie a louvoyé dans le nord est de Ténériffe. La mer était très belle, mais la brise un peu faible, ce qui rendait les évolutions plus difficiles.

Ainsi les virements de bord s'effectuaient très lentement. Il est vrai que l'Iphigénie, comme presque tous les navires mixtes, manœuvre moins bien à la voile que les anciens bâtiments, d'abord parce que la longueur en a été augmentée et aussi parce que sa voilure a été réduite. Elle ne porte en effet qu'une voilure de frégate de second rang. Par petite brise le bâtiment devient mou, et il est difficile d'arriver debout au vent. Un des virements de bord a duré dix-sept minutes. Dans ces conditions, la bordée vous fait peu gagner au vent, mais comme ces évolutions n'étaient faites que comme exercices, nous nous en occupons peu.

La nuit, nous prîmes une voilure réduite et fîmes route dans le NE. On distinguait très nettement le feu de l'Islette, dans la Grande Canarie et celui du phare d'Arnaga dans le NO de Ténériffe. Nous avançons très doucement, le temps était calme, la nuit noire, et pourtant les étoiles brillaient dans un ciel très flou. C'était délicieux de se promener sur la dunette vers 10 h du soir, dans cet air si pur et si tranquille. C'est le moment le plus agréable de la journée dans ces parages où le soleil règne despotiquement pendant le jour et vous force à vous enfermer chez vous pendant toute l'après-midi.

Le mardi, dès le matin, l'île de Ténériffe était en vue. Les côtes très élevées, et surtout le pic de Ténériffe, se voient de très loin. La brise très faible nous poussait à peine, et nous n'arrivâmes au mouillage que vers 4 h du soir. Nous étions au plus près bâbord amures, le cap sur le pâtre monstrueux qui s'étend à droite de la ville lorsqu'on vient du large. Une frégate allemande, le Storch, que nous avons déjà rencontrée à Madère, était alors mouillée sur rade. Nous le laissâmes par bâbord et l'éloignant à petite distance, vîmes mouiller au vent du Storch, plus près de la terre que lui. Le fond était de cinquante mètres et l'Iphigénie fila trois maillons. Nous avions, tout près de nous, à l'avant et entre nous et la terre, un brick-goélette

américain de New-York. La ville s'étendait à notre gauche, et nous avions presque devant nous le fort Almeida, à moitié dissimulé derrière les coteaux à pic dont j'ai déjà parlé, et qui répondit à notre salut.

Chassés par le choléra

Nous étions mouillés par 50 m de fond avec quatre maillons à l'eau. Nous eûmes aussitôt la libre pratique et déjà, comptant descendre à terre le lendemain, nous projetions une promenade à Laguna dans l'intérieur de l'île quand, le soir même, se répandit comme un coup de foudre la triste nouvelle que le choléra, l'inévitable choléra, était en ville. Si nous restions à Santa Cruz, il fallait nous attendre à nous voir considérés à la Luz comme des pestiférés.

La Luz et Santa Cruz se font en effet une concurrence acharnée et les habitants de ce premier port avaient été fort heureux de trouver en quelques cas de diarrhée survenus à Ténériffe un prétexte pour mettre en quarantaine un vapeur venant de Santa Cruz. Il avait été obligé de repartir sans pouvoir débarquer ses passagers. Notre triste expérience de Funchal était peu faite pour nous disposer à encourir encore la disgrâce de la Santé. Aussi, dès le lendemain, sans avoir mis le pied à terre, nous appareillons vers deux heures pour la Grande Canarie.

Ce n'est pas sans quelques regrets que nous vîmes disparaître à l'horizon les côtes de Ténériffe, sans avoir pu visiter un peu cette île. Le pays, il est vrai, paraît aride et dénudé, au moins sur le versant où se trouve Santa Cruz ; mais il est très accidenté, rocheux et ne manque pas d'une certaine beauté sauvage. La ville est moins jolie, du moins quand on la voit de la rade, que celle de Funchal ou même que celle de Las Palmas que nous avons visitée ensuite.

Cependant elle ne manque pas de cachet, et l'on sent, mieux qu'à Madère, en la considérant que l'on se trouve sur une terre d'Afrique. Les maisons en sont basses, très blanches avec des toits en terrasse. L'on y aperçoit de loin quelques maigres palmiers, seuls arbres qui consentent à pousser sur cette terre désolée.

Le port de Santa Cruz est assez médiocre, ou plutôt il existe à peine ; au Nord il est un peu protégé par des collines élevées au pied desquelles on peut apercevoir les ruines du fort San Miguel. Au Sud une jetée le garde des vents du large. Mais les vents d'Est doivent y être fort à craindre. La rade est foraine et ouverte à tous les vents sauf à ceux qui soufflent de l'Ouest. Elle est d'ailleurs fort profonde et la tenue en est, je crois, assez bonne.

Les huniers au ris de chasse et les perroquets serrés

Donc le mercredi vers 2 h de l'après-midi, nous appareillâmes pour la Luz. La brise soufflait assez fort du SE. Une fois au large, les voiles furent établies et comme le vent était favorable, nous filâmes toute la journée à une vitesse moyenne de 9 nœuds, les huniers au ris de chasse et les perroquets serrés. Nous trouvâmes en pleine mer une assez longue houle qui nous fit rouler très fort, surtout dans la soirée, mais d'un mouvement très lent et assez peu fatigant. Le temps était d'ailleurs très beau, le ciel clair et l'on distinguait très nettement d'un côté les hautes falaises de la Grande Canarie, de l'autre le pic et les côtes élevées du Ténériffe.

Enfin, le soir vers 9 heures, nous arrivâmes en rade de la Luz, après avoir passé devant la ville de Las Palmas, assez brillamment éclairée. Nous mouillâmes à petite distance de la jetée mais en dehors du port. La mer y semblait calme, et pourtant l'Iphigénie y roulait encore beaucoup. Enfin le lendemain matin à 6 heures, l'Iphigénie leva l'ancre et, évitant de 180° environ, entra dans le port où nous mouillâmes l'ancre de bâbord, en même temps qu'un canot parti du bord allait frapper sur une bouée une aussière qui devait nous maintenir par l'arrière, parallèlement à la jetée, cap au Sud.

Mais nous ne restâmes pas longtemps dans cette position, car la bouée étant venue à chasser, il fallut manœuvrer, et le commandant en profita pour faire éviter l'Iphigénie de 180° de façon à rendre la sortie du port plus facile.

Au large des Canaries

Le lundi 16 novembre, nous appareillâmes du port de la Luz pour aller faire une croisière d'instruction au large des Canaries. Le temps était très beau et la mer calme ; à peine dans le port sentait-on une légère fraîcheur d'Est qui n'avait pas même la force de faire flotter le pavillon. Le matin, l'ancre à jet qui tenait l'Iphigénie par l'arrière, et dont l'aussière passait par l'écubier du carré bâbord avait été relevée. A dix heures, tout était disposé pour le départ ; l'ancre de bossoir fut relevée assez vivement et bientôt, nous faisons route vers le SE.

Au large, nous trouvâmes une jolie brise d'Est qui bientôt tourna à l'Ouest et hâla le Nord dans la soirée. Ainsi à 5 heures la voilure fut établie, les feux éteints, et nous nous dirigeâmes vers Fuertaventure, faisant route au N55°E.

Toute la nuit, le temps fut beau, mais le ciel resta couvert, et nous reçûmes quelques grains. Vers minuit, le ciel se dégagea et la brise mollit. Gouvernant au plus près bon plein, nous n'avancions plus qu'à une vitesse de 2 à 3 nœuds à l'heure. Tout le jour suivant, nous eûmes à peu près le même temps : le ciel était couvert et la brise très variable en intensité ; enfin la mer devint légèrement clapoteuse, et le surlendemain, la houle contrariait les évolutions du bâtiment, rendant les virements de bord très longs et en faisant manquer quelques uns.

Quand on arrivait vent debout, en effet, il y avait un demi quart très difficile à passer ; la houle qui venait de la même direction que le vent, frappant sur la joue du bâtiment, tendait à le faire retomber, et comme, alors, la vitesse était presque nulle et que même parfois la frégate avait commencé à culer, la fin de l'aulofée était très longue. Quelques fois même, on avait beau choquer la boulinette et les bras de dessous, l'action de la houle restait prépondérante, et le bâtiment retombait sans avoir pu atteindre le lit du vent.

L'art et la manière de virer de bord

C'est le lundi 7 novembre que nous commençâmes les virements de bord. Il était 7 heures du matin et la brise assez forte rendait la manœuvre facile. Le commandant nous fit observer la forme de la courbe d'évolution. Comme la mer était plate, le sillage en indiquait très nettement la forme. Tout d'abord, on lofe assez lentement. Depuis le moment où on fait mettre le gui au milieu, et la barre dessous jusqu'à celui où l'on fait poser les lofs, la courbe est assez régulière et sensiblement un arc de cercle de très grand rayon. Bientôt le bâtiment perd sa vitesse puis commence à culer. On redresse alors la barre et le bâtiment continue en culant à venir vent debout ; on charge alors derrière. Le navire commence à abattre en culant toujours. Le vent commence à prendre dans les voiles de l'arrière ; le navire cesse de culer, puis prend de l'erre en avant. Quand il a assez abattu, on charge devant, et le bâtiment repart dans la nouvelle direction..

Nous restâmes un jour ou deux à croiser au large de Fuertaventure et de Lanzarote. Ces îles, très longues eu égard à leur largeur, sont à peu près orientées suivant le méridien. Comme toutes les Canaries, ces îles présentent des côtes très peu découpées. Aussi ne possèdent elles pas de bons ports et toutes leurs rades sont foraines. Le pays est d'ailleurs très élevé et les montagnes y sont d'origine volcanique, ce qui explique que la plupart des îles sont, en grande partie, arides et dénuées de végétation.

Après une croisière de six jours, nous revînmes à Las Palmas par le Nord. Le vent s'était levé, assez violent, et comme nous l'avions debout, l'Iphigénie avançait très lentement ; d'ailleurs le temps était très beau et la mer calme. Nous contournâmes l'Islette et, vers quatre heures, nous nous trouvions au large de la Luz.

Nous arrivions parallèlement à la jetée du port qui court Nord-Sud et nous avons, comme je l'ai dit, le vent debout. Arrivés à l'entrée du port, le foc fut hissé et l'Iphigénie se mit à abattre assez rondement.

Bientôt nous nous trouvions dans le port, mouillés sur les deux ancres du bossoir, dont l'une, celle de tribord, appelait de l'arrière tandis que celle de bâbord nous tirait par l'avant.

J'ai oublié de parler d'un incident assez remarquable qui eut lieu le lundi 9 novembre. C'était pendant le quart de huit heures à minuit. Il faisait très beau temps, le ciel était clair, la mer calme, et nous nous trouvions au plus près tribord amures. A l'horizon on pouvait voir comme une bande foncée vers laquelle nous nous dirigions . Lorsque nous l'atteignîmes, nous nous trouvâmes soudain dans une brume, peu épaisse d'ailleurs, et le vent qui était du SSE sauta brusquement et passa à l'Est, de sorte qu'il nous fallut brasser et reprendre le plus près bâbord amures. Evidemment, cette bande de brume marquait la délimitation entre deux courants de brise de directions très différentes et dont les états hygrométriques différaient aussi beaucoup.

3. Relâche de Las Palmas

Un paysage aride (*suite du journal de bord*)

On ne peut dire que la Grande Canarie soit un bien joli pays. Les côtes sont élevées, il est vrai, mais dénudées et stériles ; c'est à peine si, de loin, on aperçoit un champ de bananiers ou une file de palmiers grêles se profilant sur l'azur du ciel. Tout le reste est sec, brûlé par le soleil, rocheux et monstrueux.

Pourtant, quand, après cinq ou six jours de mer, l'on vient mouiller dans le port de la Luz, le petit port avec ses maisons blanches à terrasse, son fort antique et ses mâts de pavillon, semble coquet et charmant. A droite, les collines arrondies en dôme de l'Islette ferment l'horizon : sur la principale, une compagnie anglaise, avec le mauvais goût bien connu des fils d'Albion, a tracé en lettres blanches immenses une réclame monstre ; c'est affreux, mais si l'on détourne les yeux de cette œuvre bien britannique, l'œil se pose avec complaisance sur le petit fortin de la Luz, sur la plage de sable doré de l'isthme de Guanartome, et les dunes que longe la route de Las Palmas. A gauche, la ville s'étage coquettement sur les collines, divisée en deux parties par un ravin où coule, lors de la saison des pluies, un torrent assez large.

Mais pendant notre séjour, le ruisseau était complètement tari, et son lit ne contenait que de larges galets ronds au milieu desquels un malheureux troupeau de vaches cherchait une maigre pitance.

Le commerce est roi et les Anglais y excellent

Le port de la Luz est très bien disposé pour le commerce. D'ailleurs, les habitants de Las Palmas y ont dépensé beaucoup d'argent et de peine afin de remporter la victoire sur les habitants de Santa Cruz, leurs irréconciliables ennemis.

Jadis en effet, Las Palmas (c'était, je crois au commencement du siècle), Las Palmas dis-je, parvint à supplanter Santa Cruz comme capitale de l'archipel. Depuis, le siège du gouvernement a été de nouveau fixé à Santa Cruz et les habitants de la ville évincée en conçurent un grand dépit. Depuis lors, ils reportèrent toutes leurs ambitions du côté des affaires et s'efforcèrent de concentrer en leur port tout le commerce des Canaries, afin de faire de Santa Cruz, leur ennemie, une ville morte, abandonnée aux fonctionnaires.

Grâce à M. Léon Y Castillo, ambassadeur d'Espagne à Paris et enfant de Las Palmas, ils y réussirent en partie. Grâce à son influence, les Cortès votèrent à la Grande Canarie une subvention pour la construction d'une jetée qui ferme le port de la Luz à l'Est. Cette jetée n'est pas encore terminée, mais on y travaille assez activement et elle avance vite. Les blocs de béton sont coulés obliquement et disposés avec une grande régularité. Mais la jetée est très basse et, par les forts coups de vent d'Est, les lames passent par-dessus, et la mer est grosse dans le port même.

Le mouvement du port de Luz est vraiment important ; malheureusement, les Anglais y prennent, comme partout, la part du lion. Tous les mois, plus de quatre-vingt vapeurs anglais y relâchent, les Espagnols viennent ensuite avec une trentaine de bâtiments, les Allemands y envoient huit à dix vapeurs, les Italiens à peu près autant et les Français à peine cinq ou six, de la Compagnie Frayssinet ou des Chargeurs réunis. C'est d'autant plus regrettable que la Luz se trouve sur le chemin de nos colonies du Sénégal et du Gabon, et sur la route de l'Amérique du Sud avec laquelle nous entretenons jadis d'importantes relations commerciales. Ce port semble donc indiqué comme point de relâche et d'approvisionnement des vapeurs qui se rendent à Libreville ou Buenos-Aires.

J'ai dit que l'île était d'origine volcanique. Nulle part mieux qu'à l'Islette on ne peut s'en convaincre. L'Islette est une presqu'île, réunie à la Grande Canarie par l'isthme de Guanartome, et qui abrite le port de la Luz au Nord ; nous y sommes descendus plusieurs fois

pour faire des observations au théodolite et à l'horizon artificiel. On ne peut rêver un pays plus désolé et plus stérile.

Je ne puis croire que les rives du lac, qui fut jadis l'heptapole maudite, offrent un aspect plus horrible, et l'on eût certainement attribué autrefois l'affreuse aridité de ce pays à quelque terrible effet de la vengeance divine. Le sol est d'une couleur rougeâtre, crevé et boursoufflé en tous lieux, et couvert de pierres torréfiées, percées de mille trous comme des éponges, et d'une extrême dureté. On dirait les scories d'une usine, et, en effet, c'est une usine gigantesque, et telle que le génie de l'homme n'en concevra jamais, qui les a accumulées en ce lieu. Ce sont des morceaux de lave, et leur couleur noirâtre l'indique assez. Au milieu de ces débris, aucune herbe ne peut pousser, sauf pourtant, de loin en loin, quelques plantes laiteuses au feuillage sombre, des euphorbes je crois, dont l'aspect triste semble plutôt ajouter à l'horreur du paysage que l'égayer.

C'est au sommet de ces collines volcaniques que l'Engineering Coaling Company a tracé son affiche monstre et, vraiment, cette éclatante manifestation de l'esprit pratique de nos voisins d'Angleterre se trouve bien placée dans cette île désolée qui semble créée tout exprès pour engendrer le spleen.

Après les bœufs, les chevaux

La ville de Las Palmas est à six kilomètres environ de la Luz. Un tramway à vapeur réunit entre elles les deux villes, mais le voyage s'effectue plus gaîment et avec plus d'originalité en corricolos. Ce sont des espèces de breaks à un, deux ou trois chevaux, d'aspect assez misérable. La voiture est sale et dure, les chevaux pourraient rendre des points aux chevaux de fiacre de Paris pour la maigreur et la vieillesse : n'importe ! A peine êtes-vous installés que le cocher vous enlève ces tristes haridelles d'un maître coup de fouet et que, chose étrange et dont on a quelque peine à se convaincre, les dites haridelles partent au galop. Oui, au galop, et un fort bon galop qu'elles ne quittent plus jusqu'à Las Palmas, où vous arrivez bientôt, un peu rompus, car les corricolos ne sont pas des huit-ressorts, à moins qu'en route vous n'ayez versé sur un tas de cailloux ou accroché le tramway ou tout autre accident de même nature...

Chemin faisant, on a le temps d'examiner un peu l'aspect du pays et des habitants, et l'œil est charmé par mille scènes d'une couleur locale délicieuse. A La Luz, ce sont des bandes de gamins n'ayant pour tout vêtement qu'une chemise isabelle, qui se précipitent vers votre corricolo en hurlant au risque de recevoir du cocher un solide coup de fouet ; plus loin, vous rencontrez des femmes aux vêtements de couleurs voyantes, les cheveux couverts d'une mantille, passant, les reins cambrés, une amphore sur la tête. Elles marchent d'un pas tranquille et un peu lent, et l'on est frappé de la majesté de leur maintien. Des muletiers vous croisent en criant ; des Anglais gourmés passent, raides et froids, et leur respectabilité britannique jure horriblement avec l'enjouement et la gaîté espagnols.

On arrive à Las Palmas par la Calle Triana, rue assez large mais qui ne ressemble en rien aux grandes rues commerçantes de nos cités d'Europe : pas de grands magasins, pas d'hôtels élégants, pas de monuments, mais des maisons plates et blanches, basses d'étage, aux toits en terrasse. La cathédrale elle-même n'a rien de curieux : beaucoup trop large pour sa hauteur, elle semble lourde et disgracieuse. Le théâtre est une énorme bâtisse carrée sans goût et sans architecture ; le cercle littéraire est bien disposé à l'intérieur, mais l'extérieur n'a rien d'agréable aux yeux.

En somme, Las Palmas, vu du large, semble coquet d'aspect, mais de près, la ville perd vraiment beaucoup. Pourtant, on y trouve de jolis jardins, dont la végétation tropicale et luxuriante nous offre le charme et la nouveauté ; et d'ailleurs, nous y restons peu de temps et bientôt, nous sommes en route pour Tafia.

Nous formions une petite caravane fort gaie. Quatre d'entre nous avaient enfourché de petits chevaux espagnols, peu élégants mais galopeurs infatigables ; quatre autres avaient préféré faire la route en voiture, genre de locomotion plus sûr et moins fatigant.

Les cavaliers servaient d'escorte et, bien qu'un ou deux ne se sentâssent peut-être point fort à l'aise sur leur monture, l'excursion s'effectue sans encombre. Tafia est une vallée de l'intérieur à l'aspect assez pittoresque. On y trouve quelques palmiers et une demi-douzaine d'eucalyptus, aussi les Canariens la considèrent-ils comme très boisée ! Mais, si les arbres y sont rares, le pays n'en est pas moins joli, avec ses coteaux abrupts, ses croupes couvertes de vignes, ses torrents desséchés et ses champs de maïs. Quant au jardin de Masurin qu'on nous avait recommandé comme très remarquable, j'aime à croire qu'il mérite sa réputation, mais notre cocher fut incapable de nous y conduire.

Mais ce qu'il y a de meilleur à Las Palmas, c'est sans contredit le moscatel et le propriétaire du « Café del Comercio », espèce de tête de turc à grosses moustaches, dut s'en apercevoir. Doux et sucré à la bouche, il procure dans la poitrine une agréable chaleur, et je le préfère de beaucoup au Madère, en dépit de la réputation de ce dernier.

Premier bal

Iphigénie. Las Palmas (Grande Canarie) 14 novembre 1893

Ma chère Maman,

Depuis six jours, impossible d'écrire une ligne ! D'abord, nous sommes constamment occupés, sans une minute à soi. Ensuite, j'ai été pris de maux de tête très violents qui m'ont fait beaucoup souffrir et dont je ne suis encore qu'imparfaitement remis. Était-ce la fatigue d'être sans cesse balancé sur la mer jolie ? La chaleur ? Le manque d'air des postes ? Je ne sais, mais il me semblait que dès que je faisais un mouvement, ma tête se fendait. Cependant, ne t'effraie point : je n'ai pas eu recours à la Faculté ; par conséquent je n'ai pas pu être empoisonné ! Le seul soir où je n'étais pas de service, je suis allé à un bal à Las Palmas. Et aujourd'hui, nous rendons la politesse aux Espagnols en leur offrant une matinée à bord. Je ne puis dire que cela m'ennuie, mais cela ne m'amuse pas follement. Mais c'était pour moi la première occasion d'assister à un bal et de faire évanouir cette terreur que j'éprouve toujours lorsqu'il s'agit de quelque chose que je ne connais pas. J'avais le cœur tumultueusement agité en m'y rendant. Enfin, la chose n'était pas si terrible et tout s'est bien passé.

Dimanche soir, nous quittions donc le bord à 8 h 40. Le tramway qui relie le port de La Luz à Las Palmas nous attendait et nous conduisit en ville en une demi-heure. Nous nous rendons d'abord chez le consul, puis, de là, au cercle littéraire où se donnait le bal. Nous formions une véritable caravane : le consul, le commandant, six lieutenants de vaisseau et 33 aspirants. Nous montons un escalier et rentrons dans une vaste salle qui servait de vestiaire. Les autorités de la cité s'y trouvaient. Nous saluons en passant, nous nous débarrassons de nos pèlerines, et nous nous rendons dans la salle de bal. Elle se trouvait en contrebas par rapport aux trois autres salons par lesquels il fallait passer pour s'y rendre, à l'extrémité d'un petit couloir étroit orné de glaces. Six marches plus bas, nous rentrions dans la salle de bal où j'aperçus d'abord des tribunes où avaient pris place des dames et des jeunes filles qui ne voulaient pas danser. L'orchestre se trouvait à l'autre bout et, tout autour de la salle se trouvaient les jeunes filles.

C'était assez intimidant d'entrer là dedans. Je fis un premier tour prudemment et j'attendis que la musique ait commencé pour voir ce que donnaient les danses. Ces diables d'Espagnoles ont débuté par ce qu'elles nomment un rigodon qui s'exécute avec 12 couples au moins et dont je ne connaissais pas le moindre pas. Voilà tout mon courage qui s'enfuit. Je remonte dans le couloir et, par des ouvertures qui donnaient sur la salle, je regarde la danse, tout en me promettant de danser la prochaine valse. Hélas ! Ma résolution ne tint pas longtemps et je laissai commencer la première valse, pour voir d'abord comment elles valsaient.

D'abord, elles n'ont pas l'air de se douter que la valse est une danse à trois temps : elles s'élancent avec une furie effrayante et font des pas qu'envierait l'ogre de la fable... Ensuite, la salle était pleine et je me sentais incapable de maîtriser ma danseuse, emporté par elle à plus de vingt nœuds et risquant une collision à tout instant ! Le courage me manqua de nouveau et je restai sur les marches à contempler l'apocalypse...

Un peu plus tard, je me décidai enfin pour une polka dont je me tirai assez bien. Mais tu ne saurais croire combien ces Espagnoles sont lourdes. De plus, impossible de danser sans bousculer ses voisins ! On n'ose se mettre à tourner, il faut garder l'œil ouvert pour éviter les rencontres fâcheuses et les regards courroucés. Enfin, aucune ne parle français, aussi la danse finie, je reconduisis ma cavalière à sa chaise, lui fit un profond salut et m'esquivai vivement... Avec un camarade, je me rendis au buffet où le champagne coulait à flots. Plusieurs Espagnols étaient déjà gris et quelques midships aussi. Je retournai danser une ou deux polkas, un quadrille des lanciers et ce fut tout pour la soirée. Les danseuses s'enfuirent. Dans un petit salon, Français et Espagnols étaient bien éméchés, ils chantaient et hurlaient « La Marseillaise ». C'était un spectacle grotesque et attristant que cette sorte de cuite internationale. Il paraît que c'est chose courante dans le métier.

Le retour fut en tout cas lamentable. Cinq aspirants ne tenaient plus debout... Pour ma part, je dus en ramener un qui voulait tout le temps s'arrêter et dormir ! Il marchait sur mes souliers vernis, me donnait des coups de pied et, vraiment, je n'étais pas à la noce ! Mais ce fut bien pis à la descente du tramway ; il me fallut réquisitionner le conducteur et deux autres camarades pour arriver à le faire descendre.

* *

Comme l'huître sur son rocher

Iphigénie. La Luz, Grande Canarie. 16 novembre 1893

Ma chère Petite Sœur,

Nous quittons aujourd'hui Las Palmas vers midi et je veux que cette missive parte avant car j'ai l'intention de te conter le bal que nous avons donné sur l'Iphigénie. Que voilà un sujet qui doit plaire à une jeune fille, bien que, pour être franc, j'avoue que si j'étais une jeune fille, je ne me résignerais pas facilement à mettre le pied dans un bal ! Cela t'étonne, peut-être ? La raison en est simple : La jeune fille est au bal sur sa chaise comme l'huître sur son rocher. A-t-elle envie de danser ? Il faut qu'elle attende qu'on vienne l'inviter. Ne veut-elle plus danser ? Impossible ! A-t-elle trop chaud ? La voilà obligée de rester dans la salle et d'agiter son éventail. A-t-elle soif ? Elle doit attendre qu'un jeune homme lui offre de la conduire au buffet. A côté de cela, le jeune homme danse quand il en a envie, va griller une cigarette ou vider une coupe quand il est fatigué de danser...

Mais commençons plutôt notre récit. Dès la veille, on avait commencé à orner l'Iphigénie et l'on y avait merveilleusement réussi. Du grand mat à la dunette, le pont était couvert d'un taud ; la dunette était à l'abri d'une tente formée des pavillons de toutes les nations que nous possédions. A la place des panneaux, on avait disposé des massifs de verdure. Partout, des fleurs, des plantes vertes, des palmes, des panoplies de revolvers et de baïonnettes... Des corbeilles de fleurs étaient suspendues aux grappins. Enfin tout était joliment décoré.

Le bal devait commencer vers 2 heures. Tous les canots faisaient le va et vient entre la jetée et l'Iphigénie. A bord du canot du Commandant, avec aiguillette et sabre, j'étais plus spécialement chargé de conduire à bord le général et sa famille. Il faisait une chaleur torride et les pieds cuisaient dans nos souliers vernis. J'attendis mon général assez longtemps et je fus épouvanté en l'apercevant car il arriva avec toute une smala, tellement nombreuse qu'il n'y avait pas assez de place dans le canot ! et je fus obligé de faire deux voyages en aidant galamment dames et demoiselles à embarquer.

Un Espagnol descendant d'un Grognard

Relevé par un autre aspirant, je me rendis au fumoir et y rencontrai un Señor dont j'avais fait la connaissance dimanche : Usta fue al bayle Dominguo, al gabinete litterario ? demandai-je. Après avoir causé, bu et fumé, je lui proposais de monter sur la dunette et de consulter la liste des danses et de former avec moi et deux de mes camarades un lancero. Il accepte et m'offre même de me présenter à une danseuse parlant français. J'accepte à mon tour et il me présente à une jeune fille assez bien qui portait un corsage jaune. Je lui présente ma requête qu'elle accepte à son tour.

Mon Espagnol se met alors en tête de me faire danser la mazurka. Il me présente à une espèce de tour roulante, laide, à la peau terne (sans calembour), à l'air revêché, un vrai trumeau. Impossible de reculer et je l'invite donc... La mazurka commence et je saisis mon madrier par sa taille absente. Je fais des efforts terribles pour essayer de la piloter, mais peine perdue, elle se débat, c'est horrible et je lui offre le bras pour la reconduire. Soudain, elle se précipite vers mon ami espagnol. Et se met à lui parler avec volubilité. Je crains le pire... En fait, elle lui dit qu'elle ne sait pas danser la mazurka et qu'elle me demande pardon... Je m'incline alors avec un gracieux sourire et, la prenant par la taille, j'essaie de la faire valser à trois temps sur l'air de la mazurka. Hélas ! J'étais au martyre et suai sang et eau pour tenter de la faire pivoter. Elle contrariait tous mes mouvements et je ne faisais rien de bon lorsque j'essayais de le faire à deux temps... Ah ! Combien je regrettais alors la danse grave, posée, élégante de ces dernières vacances avec Marguerite et Nathalie, cette belle valse capiteuse où l'on tourne presque sur place... J'étais furieux, dégoûté de la danse et des danseuses.

Alors qu'un peu plus tard, j'étais au carré en train de porter des toasts à l'Espagne et à la Reine, un officier du bord me pria de faire sortir adroitement les Espagnols du carré afin d'offrir le champagne aux officiers anglais. En effet, un croiseur anglais était arrivé le matin même et il avait fallu les inviter au bal. J'invitais donc les Espagnols à venir visiter mon poste et je les perdus tous en route à l'exception de mon ami...qui s'appelait Julio Boissier. Tu t'étonnes sans doute de voir un Espagnol porter un nom comme Boissier, mais il m'expliqua que son grand-père était soldat de Napoléon, qu'il avait été fait prisonnier et interné à Las Palmas, où il se maria. Je lui offris un cigare et un verre de chartreuse et nous causâmes des affaires du Maroc, bref, nous y passâmes encore une demi-heure au bout de laquelle mon ami espagnol se sentit de nouveau le besoin de danser. Je le suivis un peu à contrecœur, mais je ne fus pas long à offrir mon bras à une jeune personne que je ne quittai pas jusqu'à la fin du bal. Nous dansâmes une mazurka, une valse, puis une polka de lanciers. Ma danseuse ne savait guère les lanciers, pas un mot de français, pas un mot d'anglais, mais elle était prodigue en sourires confus ou intelligents, timides ou roués, et elle était assez de mon goût comme danseuse, malgré un nez un peu pointu...

Je ne sais pas si je serais heureux auprès des femmes. Tout ce que je puis affirmer, c'est qu'aucune des invitées ne me passa son mouchoir ni son éventail, comme beaucoup le firent à leur danseur. Il est vrai que je ne demandai rien et que je ne m'attardai pas longtemps auprès des danseuses, la danse finie.

J'aurais bien d'autres choses à te conter, telles que les aventures des midships anglais invités à bord ce soir-là, comment on les enivra sur le conseil des officiers, et comment l'un d'eux nous donna une leçon d'anglais sortant de l'ordinaire, assis sur un panneau du gaillard en fumant un gros cigare... mais il faut que ma lettre parte.

* *

4. De La Luz à Dakar

Bordez la brigantine (*suite du journal*)

C'est le jeudi 16 novembre que nous avons appareillé de La Luz pour Dakar. Nous étions mouillés comme je l'ai dit déjà sur deux ancres ; celle de tribord appelant de l'arrière et celle de bâbord de l'avant ou à peu près. Cela faisait près d'une semaine que nous étions en rade, aussi y avait-il un tour dans les chaînes.

Dès 7 heures du matin, on commença à manœuvrer pour mettre les chaînes claires. Une amarre avait été fixée à l'arrière du bâtiment et le canot à vapeur, agissant sur cette amarre, commença l'évolution. Le mouvement était très lent ; pour rendre la manœuvre plus rapide et plus sûre, on envoya un canot fixer une amarre sur la chaîne de l'ancre d'un vapeur espagnol, le Leon y Castillo, qui se trouvait à quai. Embarquant cette amarre tandis que le canot à vapeur continuait à hâler l'arrière de l'Iphigénie sur bâbord, il a été facile de faire éviter le bâtiment de manière à amener le cap du NNE au SO. La brigantine fut alors bordée et acheva l'évolution. Une fois les chaînes claires, l'ancre de bâbord fut relevée et mise à poste, et la chaîne de l'ancre de bâbord embarquée.

A dix heures, l'Iphigénie était à pic sur son ancre, le cap sur la jetée ; la brise soufflait en effet de l'ENE. Entre la jetée et la côte était mouillé un vapeur anglais : le Roslin Drummond. Il nous fallait donc passer entre la jetée et le bâtiment. La machine fut mise en avant le plus doucement possible, et l'Iphigénie, tournant autour de son ancre comme point fixe, s'évita le cap vers l'entrée du port. Il n'y eut plus alors qu'à relever l'ancre et à mettre la machine en avant pour passer à l'arrière du Roslin Drummond.

Il y avait alors en rade de la Luz trois croiseurs anglais faisant partie de la Training Squadron ou escadre d'évolution de l'Atlantique : le Ruby, arrivé l'avant-veille, le Volage et l'Active portant le pavillon de commandement, ces derniers arrivés le matin même. Ils avaient jeté l'ancre en dehors de la jetée. Nous passâmes à poupe du Ruby et à tribord de l'Active avant de nous diriger au SE pour contourner l'île de la Grande Canarie et de prendre la route de Dakar.

Le temps était très beau, le ciel clair, et le vent soufflait du NE, très favorable par conséquent à notre route. Aussi, dès que l'Iphigénie eut dépassé les bâtiments anglais, on établit la voilure, et, à 3 h, la machine fut stoppée et l'ordre fut donné de laisser tomber les feux. D'ailleurs la brise, tout en restant constante en direction, augmentait d'intensité et, toute la soirée, nous marchâmes à une vitesse moyenne de sept à huit nœuds.

Ces vents du NE ne nous quittèrent plus jusqu'à notre arrivée à la Praya. De temps à autre, ils hâlaient un peu l'Est ou le Nord, passant de l'ENE au NE puis au NNE, mais en somme, leur direction resta sensiblement constante.

Baptême sous les alizés

C'est qu'en effet nous avons atteint les latitudes où les vents alizés se font sentir. Dans l'hémisphère nord, ces vents soufflent du NE, et du SE dans l'hémisphère sud. On n'est pas absolument d'accord sur les causes qui leur donnent naissance, mais leur existence et les lois qui les régissent sont depuis fort longtemps connues des navigateurs auxquels ils rendent de grands services. Ils ont ceci de remarquable qu'ils suivent le mouvement en déclinaison du soleil, se faisant sentir pour l'hémisphère du Nord depuis l'équateur jusqu'au 4^{ème} degré de latitude Nord en hiver, tandis qu'en été, leur limite supérieure monte jusqu'au Nord des Canaries. Grâce à eux, notre traversée de la Luz à Dakar fut tranquille et rapide. Nous fûmes tout le temps vent arrière et grand large, et nous filâmes constamment de 5 à 6 nœuds en moyenne.

C'est pendant cette traversée que nous reçûmes le baptême de la ligne. Cette cérémonie constitue peut-être la plus ancienne, et à coup sûr la plus connue et la plus populaire des traditions de la Marine.

C'est, pour l'équipage, une occasion de se distraire un peu et il ne la laisse point échapper. D'ailleurs, je dois avouer que par 18° de latitude Nord, un bain froid n'a rien de bien terrible. Aussi, malgré la manière un peu brusque dont on précipite dedans la bonnette pleine d'eau les néophytes qui n'ont pas encore passé la ligne, cette cérémonie du baptême n'est pas effrayante du tout.

Dans la bouline du grand hunier

La traversée s'acheva sans présenter rien qui méritait d'être relaté. Pourtant, la veille de notre arrivée à Dakar, le matin vers 6 h, la vergue de la bonnette du grand hunier cassa tout d'un coup. Cette vergue, deux ou trois jours avant, avait fait entendre un craquement assez fort pour qu'on crût devoir amener la bonnette et visiter la vergue. Mais comme on n'y avait constaté aucune rupture, la bonnette avait été rétablie. Nous étions bâbord amures par petite brise, la toile, poussée par le vent, alla s'engager sur les étais de bas mâ. Il fallut couper l'amarrage de l'un des bouts de la vergue pour le faire tomber sur la passerelle. L'écoute fut alors pesée, l'amure choquée, et le reste de la vergue, en même temps que la toile, amenée. Mais, à la hauteur de la grand vergue, il s'engagea dans la bouline du grand hunier, et l'on fut obligé de frapper la drisse de bonnette sur la toile par un nœud coulant, et de la peser pour faire parer du grand hunier et amener ensuite le tout sur le pont.

Le mercredi 22 novembre à 4 h du matin, nous arrivâmes en vue du cap Vert, et il fut possible de relever les feux du cap Almadie et du cap Manuel. Le vent soufflait toujours du NE et il nous fallait remonter dans cette direction pour atteindre Dakar. Toute la matinée fut passée à louvoyer pour doubler au vent l'île de Gorée. La brise était assez faible et tomba tout à fait vers midi, nous laissant à cinq ou six milles encore de la rade. Fort heureusement, le calme fut de courte durée. La brise reprit vers 1 h et deux ou trois virements de bord nous amenèrent au mouillage.

L'Iphigénie jeta l'ancre à un mille et demi environ de Dakar, à l'ouest de l'île de Gorée, par 16 mètres de fond, à quelque distance du paquebot des Messageries Maritimes, le Brésil, arrivé une heure ou deux avant nous de l'Amérique du Sud et en partance pour la France.

A nouveau chassés par le choléra

J'ignore si Dakar et Gorée sont des lieux de résidence agréables, si elles sont bien percées ou bien bâties, puisque le choléra nous empêcha d'y descendre, mais quand on arrive du large, leur aspect est délicieux, surtout pour des yeux habitués depuis près d'un mois aux coteaux arides et aux rochers dénudés des Canaries.

L'île de Gorée apparaît avec ses maisons blanches amoncelées, le coteau sur lequel est bâtie sa vieille forteresse qui a supporté tant d'assauts, ses bouquets de palmiers verts et son petit port, d'où partent sans cesse de petits cotres qui font le service de Rufisque et des pirogues où des nègres, malgré la chaleur, pagaient avec une ardeur indescriptible.

Le port de Dakar est très bien abrité de tous les côtés, et seuls les vents du Sud peuvent se faire sentir dans la rade. Au Nord s'étend la pointe Bel Air et le fond de la baie, à l'Est la côte de Rufisque, à l'Ouest la Pointe Manuel et la côte où est bâtie la ville de Dakar.

Malheureusement, la tenue du fond n'y est pas très bonne. Aussi, les grands bâtiments qui y sont amarrés sur des coffres, font-ils bien, quand la brise est un peu forte, de mouiller une ancre afin d'aider le coffre d'amarrage qui pourrait chasser.

Quatre feux éclairent la côte de Dakar : le feu des Almadies à la pointe la plus occidentale du cap Vert, le feu de la Grande Mamelle au Sud du premier, blanc et à éclats, le feu de la pointe Manuel, rouge, et le feu vert de la jetée sud du port de Dakar.

Nous ne restâmes que trois heures en rade, et dès le 22 novembre à 6 h 30, nous appareillâmes pour la Praya.

Le vent soufflait du Nord et nous étions évités le cap sur la Pointe Bel Air ou à peu près, ayant derrière nous par bâbord la jetée est du port. Il fallait donc éviter de culer en abattant de peur de tomber sur cette jetée, et nous devions abattre de près de seize quarts pour passer entre la pointe de Dakar et l'île de Gorée. On vira à long pic puis, les voiles larguées, on établit les huniers et le foc fut bordé. En même temps, les vergues furent brassées bâbord devant et tribord derrière ; on mit alors trois tours de barre à droite et l'on acheva de virer. Pendant qu'on vire, l'Iphigénie, à l'appel de son ancre, va un peu de l'avant, et, sous l'action de la barre et du phare de l'avant masqué, abat légèrement sur tribord. Une fois dérapé, l'abattée s'accroît. Quand le vent commence à prendre dans les voiles de l'arrière, le grand foc est hissé. On charge alors devant et borde à tribord le grand foc.

Pendant ce temps, on tenait les voiles de l'arrière presque en ralingue. L'Iphigénie arriva ainsi vent arrière sans avoir culé pour ainsi dire, prit de la vitesse et passa entre Gorée et la jetée est de Dakar.

Faisant route au Sud, nous eûmes bientôt contourné la pointe Manuel ; on orienta alors pour la nouvelle route et nous fîmes route vers l'Ouest. Le temps était très beau mais la houle nous faisait un peu rouler. La brise, assez forte, nous fit parcourir toute la nuit et la journée suivante de huit à neuf nœuds par heure. Elle resta constante pendant toute notre traversée, en force et en direction, et nous ne mîmes que deux jours à parcourir les 370 milles qui séparent Dakar de la Praya.

Carguez les perroquets

Nous arrivâmes à cette ville le vendredi 24 novembre vers midi. Le temps était beau, la brise assez fraîche, et nous arrivions largue par l'Est de l'île de Santiago où se trouve la Praya. En approchant de terre, nous prîmes le plus près ; la côte était à moitié perdue dans la brume ; pourtant, le temps s'éclaircit un peu quand nous n'en fûmes plus distants que de deux à trois milles. Les perroquets et les basses voiles furent carguées successivement, puis enfin les huniers cargués et amenés sur les chouques. Nous étions assez loin de terre encore, mais le vent, frappant sur les vergues orientées, nous poussait et l'Iphigénie conserva son erre fort longtemps. Enfin, à un mille de la Praya environ, l'ancre tribord fut mouillée, et comme le roulis est souvent violent dans la rade de la Praya et qu'il restait assez fort, l'ancre bâbord fut disposée, parée à mouiller.

Sur un volcan

Dakar, 22 novembre 1893.

Chère petite Sœur,

Je ne sais si j'aurais beaucoup de temps pour t'écrire en ce pays. En réalité, je m'y suis pris un peu tard ; les calculs et les journaux de bord et de relâche m'avaient un peu absorbé et ce n'est que ce matin que je me suis aperçu que je n'avais pas encore écrit à mes chères Normandes ! Fort heureusement, notre cours de météorologie vient d'être supprimé ce qui me permet de mettre à jour ma correspondance, car je ne t'ai pas du tout parlé de notre relâche à Las Palmas. Ce sont ces diables de bal qui ont rempli toutes mes lettres !

Le port de La Luz, qui dessert la ville de Las Palmas, capitale de la Grande Canarie, île ronde comme une orange et très montagneuse, est formé par un petit îlot qui se nomme l'Islette et qui est d'origine volcanique. A vrai dire, il s'agit plutôt d'une presqu'île car il est réuni à la terre par un isthme étroit. Nous y sommes allés un beau matin, armés d'un sextant ou d'un théodolite, pour y faire des observations. Le sol était tout couvert de pierres noires, vitrifiées, torréfiées, trouées comme des éponges et dures comme des diamants. Je ne saurais mieux comparer ces pierres-là à des scories de hauts fourneaux. Ces pierres étaient très lourdes, avec des formes tourmentées. Quelques jours plus tard, j'y suis retourné pour des

observations au théodolite, mais cette fois plus haut, au pied d'un coteau où une compagnie anglaise a écrit en lettres de 10 m de hauteur : « Great Canary Engineering coaling Co ». Cette réclame barbare se voit à plus de deux milles au large et je ne saurais te dire combien cette nouvelle preuve du mauvais goût britannique m'a révolté.

Mais passons et revenons à l'Islette couverte de cailloux noirâtres. Ces pierres noires ne sont autres que des morceaux de lave ; ce sont bien des scories, mais des scories de volcans. Tu ne peux t'imaginer l'aspect désolé, triste, navrant, de ce petit pays. C'est à faire croire aux âmes naïves que la malédiction de Dieu s'est abattue sur lui. A côté de cela, les landes de Bretagne sont de riantes prairies. Quel pays ! L'aridité est affreuse : aucun arbre. De loin en loin dans les vallées, quelques palmiers assez grêles, quelques bananiers et du maïs, mais les collines, souvent très hautes, sont pour la plupart absolument nues. Il faut descendre à une altitude de 200 m pour y trouver des vignobles.

Te souviens-tu de Belle Ile et des ses étranges vallons ; eh bien la Grande Canarie, c'est Belle Ile en grand avec des collines plus élevées, des vallons plus larges et davantage d'eau.

La ville de Las Palmas est gentille, avec un aspect oriental et quelque peu arabe à cause de ses maisons blanches aux toits en terrasse. Ce ne sont pas des modèles d'architecture : de simples cubes en pierre percés de fenêtres petites mais nombreuses. La ville ne possède aucun monument digne de ce nom et l'église est fort laide, car horriblement large par rapport à sa hauteur, ce qui la fait paraître écrasée. Mais ce qu'elle offre d'étrange, c'est sa disposition intérieure avec un couloir étroit entre le chapitre et le chœur. De plus, il ne s'y trouve que quelques bancs où s'assoient les femmes à la tête couverte d'une mantille. J'aurais voulu te conter comment j'ai reçu le baptême de la Ligne, mais il n'y faut plus songer car le vaguemestre s'apprête à embarquer à bord d'un canot à vapeur afin de porter les lettres et il n'attend pas...

* *

Les nuits des midships sont courtes

Dakar, 22 novembre 1893.

Ma chère Maman,

Nous voilà à la hauteur du Cap Vert ; nous avons repris le plus près après avoir fait du vent arrière tout le temps depuis La Luz grâce aux alizés qui ne nous ont pas quittés. Nous n'en avons pas moins mis six jours à parcourir 900 milles. Mais enfin, dans quelques heures, nous nous balancerons tranquillement en eau française et tu ne saurais t'imaginer le plaisir que cette idée me fait éprouver : voir flotter le pavillon tricolore sur les forts de Dakar, sur cette petite ville perdue de la terre d'Afrique. N'est-ce pas le prolongement de la mère patrie, une marque de la grandeur de cette France à laquelle nous sommes liés par des liens si forts et si chers. Honte à ceux qui raillent le patriotisme, honte aux sans patrie de nos grandes villes ! En tout cas, quelle chance d'entendre à nouveau parler français. Mais hélas, nous risquons d'avoir bien du mal à communiquer à cause de ce maudit choléra ! S'il en est ainsi, nous repartirons très probablement demain ou après-demain pour La Praya. S'il en est de même là-bas, nous irons directement en Amérique, mais cela risque d'être un peu long...

Je me porte aussi bien que possible, bien que les nuits soient courtes. C'est en effet nous, pauvres midships, qui, de tous les hommes embarqués sur cette bonne Iphigénie, avons les quarts de nuit les plus durs. Les hommes les ont plus fréquents, puisqu'ils n'ont jamais de nuit franche. Seulement ils ont la permission de dormir sur le pont et, l'habitude aidant, ils y dorment d'un sommeil aussi profond, aussi réparateur que dans leurs hamacs. Les officiers comme nous ne peuvent ni dormir ni s'asseoir et, contrairement aux hommes qui, après un quart de nuit, peuvent dormir le lendemain jusqu'à neuf heures, les pauvres midships, qu'ils aient eu ou non un quart de nuit, doivent obligatoirement sortir de leurs hamacs à 6 heures en mer et à 4 h 50 en rade. Et quand on a eu le quart de minuit à quatre heures, c'est fort peu réjouissant ! Quand le timonier arrive dans le poste à minuit moins le quart pour nous

réveiller, pour un peu, on lui dirait des sottises. On baille, on s'étire, on grogne, enfin on sort de son hamac en rechignant, on s'habille et on monte sur le pont. L'air y paraît d'abord un peu vif après l'atmosphère épaissie du poste. Encore à moitié endormi, on se rend sur la dunette pour rendre compte au capitaine, puis on gagne son poste. Pour ne pas s'endormir pendant les quatre heures qui viennent et où l'on n'a rien à faire, on se promène, on remue, on trébuche, mais il est bien difficile de ne pas succomber au sommeil!

...et les journées très occupées !

Hélas ! Il paraît que nous n'allons même pas mouiller à Dakar. Pourtant, du large, Dakar et Gorée font un charmant effet. On y voit des arbres en grand nombre, de belles maisons blanches, des forts, quelques vapeurs arborant pavillon français et nous ne nous en approcherons pas...à moins de six milles de distance.

La Praya étant un pauvre trou, il nous faudra maintenant attendre la Martinique, c'est à dire près d'un mois, avant d'avoir une escale agréable.

Nos journées sont le plus souvent très occupées. On fait des calculs nautiques à perte de vue ; ce n'est pas particulièrement ennuyeux, mais cela développe assez peu l'intelligence. Aussi finit-on par avoir de la peine à écrire des lettres. En fait, à une pareille distance et avec de tels intervalles, les lettres ne sont plus des causeries comme jadis : il n'y a pas correspondance. Chaque lettre constitue plutôt un monologue, d'ailleurs, il y a plus de quinze jours que je n'ai pas eu de nouvelles de vous.

* *

Le passage de la Ligne

Cap Vert, 27 novembre

Ma chère sœur,

Voici mes occupations de la journée : ce matin, observation à l'horizon artificiel depuis l'île aux Cailles. Au retour, inspection puis messe, puis dîner. Ensuite une vue des côtes à faire, le journal de bord d'aujourd'hui à copier, deux ou trois impressions personnelles à pondre. Le quart, suivi du dîner puis du poste de combat branle-bas. Tu vois qu'il ne s'agit pas de perdre son temps.

Mais je t'avais promis de te raconter le passage de la Ligne. Nous avons déjà dépassé depuis plus d'un jour le tropique du Cancer lorsque nous avons sacrifié à la tradition. Les matelots étaient en grands préparatifs depuis plusieurs jours.

La veille du grand jour, on commanda vers 4 heures : « En haut tout le monde ». Lorsque chacun fut monté, on entendit hurler aux barres du grand perroquet un grand diable qui criait dans un antique porte-voix. Tout d'abord, je ne comprenais rien à ses grognements. A la fin pourtant, je pus distinguer que nous étions censés être sous le coup d'un grain violent et que le grand diable des barres donnaient des indications plus ou moins fantaisistes sur les manœuvres à faire pour l'étaler. L'officier de quart commanda alors : « A serrer les perroquets ! A prendre le ris de chasse aux huniers ! Aux postes de manœuvre ! » Et, dès que tous les matelots se trouvèrent à leurs postes de manœuvre, juste en dessous des hunes, il se mit à pleuvoir de ces dernières une averse d'eau et de fayots sur les malheureux chaloupiers accrochés aux vergues. Tout en se garant comme ils pouvaient, ils riaient de bon cœur. Il faut te dire que les commandements relatés n'étaient donnés que pour la frime et n'étaient suivis d'aucun effet.

En même temps que l'averse artificielle, un homme descendit soudain de la grand hune. Il était habillé d'un habit rouge à revers et d'un pantalon blanc, chaussé de bottes et coiffé d'un énorme bicorne. Quand il eut touché terre, il fut rejoint par deux curieux personnages : un meunier et une meunière. Ils étaient vêtus en paysans normands, le premier avec un bonnet de coton, une blouse et un pantalon gris, la seconde avec une robe assez courte, un petit bonnet de percale et un fichu. Tous deux étaient chaussés de gros sabots remplis de paille et

portaient un panier contenant des crêpes ainsi qu'un petit sac qu'ils dissimulaient de leur mieux. Le postillon flanqué de ses acolytes se dirigea vers la dunette où l'attendait le commandant. Là, après des salutations empressées, il lui remit un pli cacheté émanant du Père la Ligne, roi des Tropiques... Le pacha décacheta l'enveloppe, mais derrière la première s'en trouvait une seconde, derrière la seconde une troisième et bientôt, la dunette se trouva jonchée de débris d'enveloppes de toutes tailles ! Le pacha commençait à donner quelques signes d'impatience lorsqu'à la quarantième enveloppe environ, il finit par arriver à la lettre, laquelle lui annonçait que le lendemain, le roi du Tropic aurait l'honneur de se rendre à son bord et là, qu'il serait procédé au baptême des néophytes qui pénétraient pour la première fois dans ses états, suivant le cérémonial ordinaire. La meunière s'approcha alors et offrit une crêpe au pacha en guise de cadeau de bienvenue. Les officiers se servirent ensuite et le pacha dit à la meunière de nous en offrir aussi. Elle le fit avec empressement et nous nous jetâmes sur son panier. Hélas ! Dès la première bouchée, j'avais la bouche en feu ! Ce n'était que poivre et piment ! Pendant ce temps, le meunier et la meunière jetaient de la farine à pleines poignées dans les yeux des hommes d'équipage et des aspirants qui détalèrent à belles jambes ! Leurs sabots embarrassaient bien nos meuniers, mais ils se montraient malgré tout très habiles pour atteindre leur gibier avant de disparaître... L'équipage fut alors mis au poste de propreté pour balayer le navire.

Le défilé de la cour des Tropiques

Le lendemain, la fête reprit à midi. Les aspirants portaient des tenues des plus fantaisistes : une paire de chaussettes, un gris du ponton et une coiffe sur la tête, tel était l'habillement commun. Le défilé put commencer : le père la Ligne était un vieux second maître de mousqueterie, avec une grande barbe rousse et des yeux vifs, une bonne tête ma foi. Il était coiffé d'une couronne en papier doré et couvert d'oripeaux aux couleurs voyantes ; il tenait à la main un trident.. Il donnait la main à la reine, son épouse, représentée par un jeune timonier déguisé en femme et qui avait, ma foi, l'air d'une petite bretonne effrontée, car tu sais comme moi combien nos jeunes Armoricains peuvent avoir des figures féminines dans leur jeune âge avec un minois rose et frais. Derrière eux venait le premier ministre, également couvert d'oripeaux qui donnait le bras à une « femme ». Venait ensuite l'astronome armé d'un sextant dont la lunette était une fiole d'eau de vie et le grand miroir un biscuit !

Tout ce monde prit place sur la dunette. J'ai oublié de dire que le roi et la reine étaient juchés sur un char dont un affût de canon de débarquement avait fait les frais. On l'avait entièrement recouvert d'un dais rouge et il était traîné par des diables habillés de noir des pieds à la tête. Ils portaient des cornes, une longue queue noire et avaient un air particulièrement rébarbatif qui réjouissait fort la populace. Des gendarmes portant sur leurs chapeaux les lettres G.T. pour Gendarmerie Tropicale escortaient le char, armés d'un sabre de bois. Ils paraissaient fiers comme des paons de leurs superbes moustaches en étoupe. Derrière le char marchait aussi un jeune homme en redingote noire, avec quatre gros galons d'or et coiffé d'une casquette, bref une imitation d'un costume d'officier de marine. Il était chargé de présider au baptême. Enfin il me faut mentionner un arabe superbe qui conduisait 8 ou 9 captifs en chemises, enchaînés à la même cangue. Il était armé d'une énorme seringue qu'il remplissait d'eau et déchargeait sur le nez des malheureux esclaves dont les figures étaient barbouillées de rouge et de noir. L'arabe leur faisait faire du cabillot, des demis tours et des à droite et les malheureux faisaient pour tourner dans leurs cangues des efforts grotesques.

...et le baptême des néophytes

Le commissaire aux quatre galons prit place devant une table. Sous ses yeux se trouvait la liste des néophytes à jeter à l'eau. Pour le baptême, on avait préparé une bonnette

en forme de cuve et on la maintenait pleine au moyen d'une manche à incendie qui coulait constamment et que manœuvrait un solide gaillard juché dans les bastingages du grand mât. C'est alors que nous commençâmes la danse...A l'appel de notre nom, nous nous avançons et commençons par verser trois francs pour les frais de la fête ! Puis nous nous placions devant la bonnette où des chafustards armés de brosses nous accueillent en hurlant, proposant de nous cirer nos souliers. On nous faisait asseoir sur les bords de la bonnette, on nous barbouillait de noir nos vêtements des gris à la tête. Un homme nous couvrait la tête de farine et feignait de nous raser avec une planche, et enfin, à un signal donné, on nous faisait faire la pirouette dans l'eau où nous arrivions sur le dos, la tête la première. On se secouait, on s'ébrouait, mais à peine avait-on la tête hors de l'eau que l'eau de la manche à incendie venait nous cingler d'une douche glacée ! Enfin, lorsque, aveuglés et dégoulinant d'eau, nous étions parvenus à sortir de la bonnette, toussant et crachant, un homme nous plaquait traîtreusement une pleine poignée de farine dans la figure.

Après les midships, ce fut le tour des hommes de l'équipage. Les cuisiniers, les distributeurs, le boucher, les fusiliers (qui sont chargés de la police) furent tout particulièrement soignés. Chacun se livrait à ses petites vengeances et les seaux d'eau pleuvaient de partout...

Trois heures après, les diables avaient complètement déteint et la cérémonie se termina.

* *

5. Relâche de la Praya

La terre promise des disciples de Saint Hubert suite du journal)

La baie de la Praya offre à la navigation une rade foraine, assez abritée contre le vent, mais où la houle est presque toujours forte. Aussi les bâtiments y roulent beaucoup, et sur la côte, un ressac violent rend les accostages difficiles. Durant notre séjour à la Praya, on a dû prolonger l'échelle de la coupée par une barre de cabestan, afin d'empêcher les embarcations qui accostaient à bord d'être prises sous la plate-forme de l'échelle, ce qui était arrivé à une baleinière du bord le lendemain de notre arrivée.

La rade est profonde, excepté du côté de l'île aux Cailles. Cette île se trouve à gauche de la baie. Les côtes en sont très abruptes, et l'on n'y peut débarquer que par le Nord où l'on a construit un escalier en pierre dans une petite baie afin de permettre aux embarcations d'y accoster. Une compagnie y a installé un dépôt de charbon assez considérable, et un réservoir en maçonnerie, situé également tout près de l'escalier en pierre dont je viens de parler, fournit de l'eau aux citernes chargées d'approvisionner les bâtiments qui relâchent à la Praya.

Si l'on traverse le dépôt de charbon, on arrive à des escaliers qui vous mènent sur un plateau élevé, à l'Est de l'île. C'est là que nous avons été observer à l'horizon artificiel et au théodolite ; c'est là aussi qu'on a installé le sémaphore. L'île aux Cailles est d'ailleurs presque inhabitée et absolument stérile comme tous les environs de la Praya.

Au fond de la baie et à droite de la ville, on aperçoit un petit bois de cocotiers. Ce sont les seuls arbres que j'ai pu découvrir dans la partie sud de l'île de Santiago. Rocheuse et montueuse, cette île ne présente nulle part de traces de culture. Des coteaux pierreux ou couverts d'une herbe rare, des plateaux arides, c'est tout ce qu'on trouve à la Praya.

On y élève quelques bœufs et des moutons qui ne doivent pas faire grasse chère. C'est, je crois, avec les oranges et les cocos que les habitants viennent échanger à bord de navires, les seuls objets de commerce de l'île. Mais ce qui fait le charme d'une relâche à la Praya, c'est la chasse. Le gibier y est très nombreux et facile à approcher au Nord-Est de l'île, pourvu que l'on s'enfonce dans la campagne, on fait lever des quantités de cailles qui s'envolent à peu de distance de vous. A l'Ouest, mais plus loin de la Praya, on peut chasser des pintades.

C'est presque la terre promise des disciples de Saint Hubert ; malheureusement la chaleur est forte, et la marche très fatigante dans ce pays accidenté et qui ne présente aucun ombrage.

A cheval sur mon baudet

Nous n'avons été à terre que trois heures environ le 25 novembre. On débarque à deux grandes jetées en bois, construites au SO de la ville, à gauche d'une plage de sable qui s'étend au pied de la ville. A peine débarqués, nous sommes assaillis par une foule de nègres traînant chacun à sa suite un petit âne dont il nous vante les qualités. C'est la principale monture du pays, presque la seule, car les quelques chevaux qu'on trouve en ville boitent, paraît-il, à faire pitié. Pour moi, je ne fis pas trop de difficultés pour enfourcher un baudet ; mon négrillon lui appliqua sur la croupe un bon coup de trique et nous voilà partis à fond de train tous les trois, l'âne, le nègre et moi, car le nègre galopait derrière son âne, l'encourageant de la voix et du bâton. Nous montons une forte rampe et nous nous trouvons dans la ville, c'est peut-être là un nom bien ambitieux pour cette réunion de petites maisons carrées, basses, sans étage, vraies cases de nègres à l'aspect pauvre et sale. En revanche, les rues sont très larges et bien alignées, et deux ou trois places sont très grandes. On voit bien que le terrain n'a pas grande valeur à Santiago.

Chemin faisant, je rencontrai des soldats nègres très fiers de leurs uniformes et d'une correction parfaite, des nègres déguenillés et des négrillons qui nous poursuivent en demandant qui un franc, qui un sou, ils ne savent pas trop lequel.

Avec une dizaine de camarades, aussi brillamment montés que moi, je traversai la ville et gagnai la campagne. Nous arrivâmes le long d'un ruisseau presque desséché où des négresses lavaient du linge en le frottant entre deux cailloux, nous en suivîmes la rive et arrivâmes au petit bois de cocotiers. Là, un de nos guides nous montra la manière usitée dans le pays pour aller cueillir les cocos en haut des arbres. Appliquant la plante des pieds sur la rugosité de l'arbre, il grimpa comme un singe le long du tronc et ne fut pas long à arriver au sommet. D'ailleurs, ce petit bois ne présente rien de remarquable, et nous nous empressâmes de nous remettre en selle pour revenir à la ville. La population de la Praya est, je crois, entièrement noire, ou du moins à part la famille du consul, je n'y pus voir que des gens de couleur. Même le café distingué du lieu est tenu par un noir ; on n'y trouve guère d'ailleurs qu'un sirop au nom exotique et de l'eau glacée, car ce nègre intelligent s'est procuré, je ne sais où, un appareil à glace. Le pays n'a ni industrie, ni grand commerce, d'ailleurs la campagne est presque déserte et la ville de peu d'importance.

6. De la Praya à Fort-de-France

Au lieu des alizés constants

Nous avons quitté la Praya le 27 novembre au matin. Il faisait un temps superbe. Le soleil était déjà haut sur l'horizon et chaud, quand, vers 9 h, on fit mettre aux postes d'appareillage. Une petite brise de Nord-Est qui soufflait depuis le matin nous permit d'appareiller à la voile. Nous étions évités debout au vent, le cap sur le petit bois de cocotiers qui s'étend à droite de la ville. Comme nous avions sur l'arrière de petits fonds, le commandant désirait ne pas culer. Aussi fit-il brasser le plus possible bâbord devant, tribord derrière afin de diminuer la composante d'aculée. Dès que l'ancre fut dérapée, le foc fut hissé afin d'accentuer le mouvement ; la frégate se mit à abattre rondement ; on chargea alors très tôt devant, laissant au foc et à la barre le soin de terminer l'abattée. De la sorte, le bâtiment prit bientôt de la vitesse en avant, sans avoir culé pour ainsi dire. Il n'y eut plus alors qu'à fermer un peu partout pour sortir de la rade et prendre la route des Antilles.

La Praya est à environ 2 300 milles de la Martinique. Le commandant comptait franchir cette distance à la voile en quinze à seize jours, grâce au secours des alizés qui, à cette époque de l'année, soufflent du NE dans ces régions. Nous eûmes en effet toute la journée du 27 une assez bonne brise d'ENE ; nous allions grand largue, portant les bonnettes et les cacatois et filant en moyenne sept nœuds à l'heure. Le 28 au matin, nous nous trouvions par le quatorzième degré de latitude Nord ; nous laissâmes alors porter de 4 degrés et fîmes route à l'Ouest du monde.

La brise soufflait toujours de l'ENE, mais elle mollissait beaucoup. Portant toutes les voiles carrées et les bonnettes, nous ne filions plus que trois à quatre nœuds et la chaleur, que la brise ne tempérerait plus, était absolument étouffante. Le 29, la brise fraîchit un peu dans la matinée, mais ce fut pour tomber encore vers deux heures. A trois heures, il faisait presque calme. A peine une légère fraîcheur d'Est nous faisait marcher de un à deux nœuds par heure. Le thermomètre marquait 28° à l'ombre. Le baromètre restait très élevé à 762m/m5.

Le lendemain, le temps resta le même ; le ciel était toujours pur, la chaleur très forte, la brise presque nulle ; nous n'avancions pas. De plus, au lieu de trouver une brise de direction bien fine, comme le sont les alizés, nous n'avions que des brises folles, soufflant de toutes les directions du SE au NO, sautant constamment, tombant à chaque instant pour reprendre quelques heures après et retomber encore.

C'était, au large de la Praya, une chose tout à fait anormale dans cette saison que cette perturbation dans la région des alizés, et qui ne pouvait être expliquée que par la présence dans le Nord à nous d'une dépression atmosphérique dont l'effet se faisait sentir jusque là. En même temps, l'aspect du ciel même était anormal.

...de légères brises folles !

Au lieu des nuages blancs et arrondis que l'on remarque quand soufflent les alizés et qui caractérisent ces vents, le ciel était couvert de cirrus très déliés aux formes tourmentées, tantôt s'étendant en longue traînée parallèlement à l'horizon, tantôt s'enchevêtrant, s'emmêlant en masses déchiquetées aux formes les plus variées. Les cirrus indiquent généralement le vent, et pourtant, il faisait toujours calme. Nous avons appris à notre arrivée à Fort-de-France, qu'une tempête violente avait, à cette époque, passé sur l'Atlantique Nord, engloutissant un grand nombre de vapeurs et de voiliers.

Le 2 décembre, le ciel qui, jusque là, était resté pur, fut envahi par de gros cumulus grisâtres qui se soudèrent bientôt. Vers dix heures du matin, le ciel était d'un gris uniforme, comme en Bretagne par les coups de vent de Sud-Ouest, et la pluie commença à tomber, non pas continuellement, mais par grains, sans vent, venant de toutes les directions, et se succédant à courts intervalles. Le lendemain matin, il plut toute la matinée. La mer était plate, et il faisait

toujours calme ; seulement de temps en temps, de légères brises folles se faisaient sentir pendant quelques minutes et tombaient aussitôt.

La veille, le commandant avait donné l'ordre de mettre à la machine, et nous nous avançons dans l'Ouest à 6 ou 7 nœuds de moyenne, espérant sortir bientôt de cette zone de calme où nous étions déjà engagés depuis quatre ou cinq jours, et retrouver les alizés de Nord-Est qui devaient nous conduire aux Antilles presque vent arrière.

Le 3 en effet la brise s'éleva un peu, et il fut possible de rétablir la voilure, tout en gardant la machine en marche, ce qui nous permit de filer presque huit nœuds de moyenne pendant la nuit. Le 4 vers minuit, on laissa tomber les feux, les gardant sur l'avant des grilles, de manière à pouvoir obtenir de la pression en une demi-heure. Mais le soir, la brise mollit un peu, et les feux furent de nouveau poussés à 5 h, et la machine mise en marche.

Toutes voiles dehors grâce aux lamentins

Le 6, la brise fraîchit, soufflant de l'Est Sud-Est ; à 8 h, la machine fut stoppée et à 9 h, les feux furent éteints définitivement. Nous filions alors 7 nœuds, portant toutes les voiles carrées et les bonnettes à bâbord.

Le 7 décembre vers 8 h du soir, nous avons reçu un léger grain de Sud-Est, accompagné de quelques gouttes d'eau. Comme on serrait les cacatois, la vergue de bonnette basse s'est brisée au point de drisse. La drisse d'en dehors est heureusement restée fixée au tronçon extérieur de la vergue. On a aussitôt rentré la bonnette comme d'ordinaire en hâlant l'écoute et la drisse d'en dedans, sans forcer toutefois sur le lève-nez. On rentra ensuite les bonnettes de hune. Le grain fut d'ailleurs de courte durée et la brise mollit bientôt.

Le lendemain, vers 3 heures de l'après-midi, nous reçûmes un grain plus sérieux ; dès que le nuage précurseur du grain eut envahi l'horizon, dans le Nord Nord-Est, l'officier de quart fit serrer les cacatois et rentrer les bonnettes. Le grain nous assaillit bientôt avec violence ; la brise était très fraîche et la pluie tombait drue par larges gouttes d'eau. On fit alors serrer les perroquets puis, comme la brise fraîchissait encore, les drisses des huniers furent choquées et les cargue-points pesées pour amener les huniers à mi-mât. Enfin, comme le grand foc fatiguait beaucoup l'avant, son écoute fut un peu choquée. On cargua alors le perroquet de fougue au vent d'abord, puis sous le vent et on le serra. Ces voiles, ayant en effet leurs bras sur l'avant, sont beaucoup moins bien tenues que celles du grand mât ou du mât de misaine, et moins capables de supporter une brise un peu fraîche.

A partir de ce jour, nous reçûmes presque continuellement des grains de pluie dont la fréquence augmentait à mesure que nous nous approchions de la Martinique. Ces grains ne contenaient pas de vent, ou presque pas, et leur durée était généralement assez courte. Ils sont bien connus à la Martinique où ils sont désignés sous le nom de lamentins, peut-être parce qu'ils ont pour origine la baie du Lamentin. Depuis que nous sommes à Fort-de-France, nous en avons continuellement, et pourtant, nous arrivons aux Antilles au commencement de la saison sèche. Ces grains sont fort désagréables et cette grande humidité doit contribuer puissamment à rendre malsain le climat des Antilles, en même temps qu'elle donne à la végétation de la Martinique sa légendaire fraîcheur.

Terre à bâbord, terre à tribord

Enfin le 12 décembre, vers 5 h du soir, nous aperçûmes par bâbord la côte de Sainte-Lucie et par tribord celle de la Martinique. La brise soufflait du Nord-Est. Dans la soirée, nous donnâmes dans le canal de Sainte-Lucie, doublant la Pointe des Salines à l'extrémité sud de la Martinique. A 10 h et quart l'on brassa bâbord pour prendre le plus près. Il nous fallait en effet remonter dans le vent pour atteindre Fort de France. Vers 2 h, nous arrivâmes en vue de la rade. Nous prîmes alors la panne sous le grand hunier à un mille environ de la côte. A 4 h 20, on fit servir, tout en virant lof pour lof, pour reprendre le plus près tribord amures et nous

commençâmes à louvoyer pour entrer dans la rade. Nous avions vent debout, car l'entrée de la rade de Fort de France est Ouest.

Il nous fallut courir cinq à six bords ; enfin, à 9 h 45, nous nous trouvâmes assez au vent pour atteindre le mouillage dans la bordée. Nous arrivions tribord amures ; la brise était belle et nous marchions bien, gagnant facilement au vent. La ville de Fort de France se trouvait à l'Est, à un ou deux milles de nous, très coquette, au milieu des massifs de verdure qui dominant la côte à droite et à gauche.

Au mouillage des Flamands

A 10 h, l'on cargua partout. Nous relevions alors la pointe de sable par l'extrémité sud du Fort Saint Louis. Enfin l'ancre bâbord fut mouillée par 23 mètres de fond à l'Ouest de la ville et à un demi-mille du débarcadère environ. Nous sommes là, à 500 m environ de la côte, presque vis-à-vis de la rivière Madame dont, à marée basse, les apports terreux jaunissent l'eau presque jusqu'à nous. Nous relevons le Fort Saint-Louis au 587° Est, la rivière Madame qui se trouve à l'Ouest de la ville au Nord 6° Est et la pointe des Nègres au Nord 87° Ouest. Nous avons le débarcadère au Nord 55° Est. Ce mouillage est appelé le mouillage des Flamands.

C'est là que mouillent tous les bâtiments, assez rares d'ailleurs, qui se rendent à Fort-de-France.

Les faux cols et les conférences

De La Praya à la Martinique, 12 décembre 1893

Ma chère Maman,

Voilà bientôt un mois que je n'ai reçu de lettre de toi ; aussi juge de mon impatience à l'idée d'en avoir demain. Oui, demain, nous arrivons à la Martinique et nous mouillons à Fort-de-France après plus de seize jours de traversée depuis la Praya. Nous sommes déjà en vue de la Martinique et de Sainte Lucie !

Nous avons eu plusieurs jours de calme et il nous a fallu mettre à la vapeur, notre fournisseur d'alizés nous ayant fait faux bond ! Puis, nous avons eu du mauvais temps, sous forme de grains de pluie qui nous ont fait serrer les cacatois et rentrer les bonnettes 3 ou 4 fois par jour. Et maintenant nous voilà arrivés : Dieu soit loué !

Nous souffrons quelque peu de la chaleur : il fait en moyenne 28° à l'ombre et nos vêtements sont trempés en permanence. Nous passons notre temps en bras de chemise – dans le poste bien entendu – car les faux cols sont une torture. Je me suis offert à Las Palmas des faux cols en celluloïd, car les faux cols en toile ne font pas une demi journée. Bien qu'ils soient un peu coupant et qu'ils jaunissent, les faux cols en celluloïd durent beaucoup plus longtemps. En tout cas, dès que j'entre dans le poste, je commence par me débarrasser de ma cravate et de mon faux col. Ce n'est pas très poétique, mais comment penser à la poésie lorsqu'on est transformé en fontaine...

Pourtant, je m'accommode assez bien des pays chauds. Le froid et moi sommes ennemis nés et quand je pense qu'à l'heure actuelle vous êtes en train de grelotter, je vous plains vraiment de tout cœur.

Que vous raconter d'autre ? Il ne se passe pas grand chose d'intéressant durant seize jours de traversée. La veille ressemble au lendemain comme deux gouttes d'eau entre elles. Toujours les mêmes eaux bleues ou grises à perte de vue, le même ciel, les mêmes occupations : un petit calcul du point, un ou deux quarts, des conférences mortelles et le journal de bord à copier tous les jours...

Les conférences sont ce qu'il y a de plus insupportables sur l'Iphigénie. Il y en a tous les deux jours et on en avale trois d'un coup. Il y est défendu de prendre des notes ; d'ailleurs, on en a guère envie. Mais l'inaction, la chaleur et la voix monotone du professeur aidant, au bout de dix minutes, on commence à dodeliner de la tête avant de s'endormir pour de bon. C'est très

bien lorsqu'on se trouve au dernier rang, mais quand on est assis sur le premier banc, la chose devient beaucoup plus délicate. Il est vrai que lorsqu'on fait un cours sur la torpille et qu'on voit un aspirant dormir à poings fermés et ronfler à deux pas de vous, on doit avoir envie de le réveiller ! La pire conférence est celle qui a lieu de midi un quart à une heure un quart : on sort juste de table, la chaleur est étouffante et l'envie de dormir s'impose de façon particulièrement féroce. L'heure en est vraiment mal choisie.

Depuis plus de deux mois que nous sommes en mer, je n'ai pas encore aperçu l'ombre d'un requin. Je n'ai pas vu la queue d'un squal, pas même celle d'un marsouin. En revanche, j'ai pu contempler des poissons volants et des bonites ardentes à donner la chasse à ces malheureux dont elles ne font qu'une bouchée.

J'espère que les Antilles me réservent plus de surprises en mer et à terre.

* *

Une lettre égarée

En mer, au large de la Martinique, 13 décembre 1893.

Je saisis ma plume en grand patin pour t'écrire, ma chère petite sœur, car d'ici quelques minutes, ce diable de canonier va venir nous enlever nos lampes. Demain, je prends le quart à quatre heures du matin pour ne le quitter qu'à huit heures. Enfin, vers dix heures du matin, nous allons sans doute mouiller en rade de Fort-de-France. Je voudrais pourtant te narrer notre relâche de la Praya, car je ne t'ai pas encore raconté mes exploits à dos d'âne ! Ou plutôt je n'arrive pas à retrouver la lettre que j'avais écrite à ce sujet. Mais il est si difficile de ne rien égarer dans un poste. On y est si peu chez soi que cela n'a rien de surprenant. Nous sommes neuf dans un espace beaucoup moins grand que ton salon, et nous y sommes neuf avec armes et bagages. Juge un peu de l'empilage et quelle tête ferais-tu s'il te fallait ainsi partager ta chambre avec huit indifférentes. C'est la mort de la personnalité : impossible de se livrer aux occupations qui vous plaisent, impossible d'être un instant soi-même. Pas moyen d'écrire une lettre sans qu'aussitôt chacun le sache. Pas question d'ouvrir un livre sans que tout le monde y fourre le nez. Rien n'est secret, alors laisser traîner une lettre hors du caisson...

Revenons plutôt à la Praya, la capitale de l'île de Santiago dans l'archipel des îles du Cap Vert, à 270 milles à l'Ouest du Cap Vert. C'est un pays rocheux et presque désert. Les arbres y sont presque aussi rares que les blancs. La population est entièrement composée de noirs ou de mulâtres portugais. Des bêtes à cornes, quelques moutons, des pintades en quantité et beaucoup de cailles au milieu d'une végétation très pauvre et presque aucune culture. A moins d'être exclusivement carnivores, les malheureux doivent se serrer singulièrement la ceinture...

A peine arrivés en rade, nous vîmes le pont envahi par les marchands chargés d'énormes paniers d'orange, de noix de coco et de cannes à sucre. Cette dernière a un goût écœurant tellement c'est sucré. J'ai aussi goûté d'un fruit des tropiques qu'on appelle « avocat ». Bon, c'est la troisième fois que je suis interrompu dans la rédaction de ma lettre, cette fois par le mouillage. Ça y est ! Notre ancre bâbord vient de tomber dans les eaux de Fort-de-France à quatre ou cinq cents mètres de la ville.

Un âne de course

Donc, aussitôt débarqués à la Praya, tous les midships se sont précipités sur une armée d'ânes et d'âniers rassemblés sur la grande place tout près du débarcadère. Les ânes sont en effet le seul moyen de transport de la Praya. Nous n'avions que trois heures à passer à terre et il était donc impossible d'entreprendre une excursion sereine. Mais comme, d'un autre côté, il n'y avait rien à faire en ville et qu'à la Praya les ânes constituent la grande attraction, il n'y avait pas à hésiter. J'arrêtai non sans peine un âne et son ânier et, cinq minutes plus tard, j'étais à califourchon sur ma bête. Mon conducteur, un petit nègre à la

figure maligne me dit alors en embrassant d'un geste superbe toutes les autres bêtes : « Estos...bourriques. No bueno ». Et, tapant sur le dos de sa bête : « Esta...buena ». Je pris tout d'abord cette affirmation pour comptant, mais c'était davantage le slogan d'un marchand qui fait valoir sa marchandise, et je m'en aperçus bientôt car, à peine étais-je en selle que l'animal partit au grand galop !

Cela ne me convenait pas du tout car je voulais faire la route avec les autres camarades de mon poste. Je tire donc de toutes mes forces sur les brides pour faire arrêter l'animal : peine perdue, il n'en courait que mieux ! Et ce ne fut qu'au bout de cinq à six minutes de galop que je parvins enfin à le faire stopper. Pendant ce temps, les autres avaient fini par démarrer. Deux ou trois de mes camarades avaient déjà vidé les étriers, soit que la selle ait tourné, soit qu'ils se tinssent mal sur la noble monture si chère à Sancho...

Lorsqu'ils arrivent à ma hauteur, je donne un coup à mon âne et...le voilà qui repart au grand galop, laissant tous les autres bien loin derrière ! Le trot de cet âne damné était très dur et je ne m'y sentais pas très stable, mais il faut une pointe de frisson pour donner du prix à nos plaisirs !

Chemin faisant, nous rencontrions des soldats portugais qui nous faisaient des saluts superbes. Comme je passais devant un poste, la sentinelle me présenta les armes tandis que les autres s'alignaient pour saluer. Et moi sur mon aliboron, je prenais des airs bravaches d'officier de cavalerie tout en portant d'un air dégagé la main à mon casque.

La promenade dura trois heures pendant lesquelles nous nous rendîmes à un petit bois de cocotiers qui se trouvait dans les environs, puis nous revînmes en galopant et j'arrivai premier. Enfin nous nous arrêtâmes devant le grand café de la ville pour nous désaltérer. Mais il me faut te quitter car le vaguemestre va partir. Mon Dieu, qu'il fait chaud !

* *

7. Relâche de Fort-de-France

Le boa et le trigonocéphale

Fort-de-France, décembre 1893

Mon cher Oncle,

Voilà bien trop longtemps que je ne t'ai écrit, mais hélas ! Je suis si paresseux quand il s'agit d'écrire. Je viens de déjeuner il y a à peine un quart d'heure et, comme tu le sais, dans les pays chauds, la digestion est particulièrement pénible. L'homme y jouit un peu du tempérament d'un boa, et il faut réagir avec force pour ne pas tomber dans un profond sommeil dès que la dernière bouffée de la cigarette s'est évanouie en fumée.

Que deviens-tu depuis que nous nous sommes quittés sur le pont de l'Iphigénie ? Tu dois te souvenir que j'y étais assez penaud, empêtré et encombré. Je ne savais où donner de la tête ; c'est que le premier embarquement est un peu étourdissant et je vous en ai bien peu fait les honneurs. Il est vrai que je ne la connaissais pas du tout notre vieille frégate, et qu'il faut du temps pour s'y retrouver sur un bateau.

Depuis huit jours, nous sommes aux Antilles après une traversée de deux semaines où nous n'avons vu que le ciel et la mer. Je me figurais que le temps me paraîtrait bien long durant cette traversée, mais pas du tout. Nous autres aspirants qui descendons rarement à terre et pour peu de temps, nous voyons surtout dans les relâches un redoublement de travail : il faut y faire des journaux de toutes espèces, des vues de côtes, des calculs longs et fastidieux, tandis qu'en mer on est tranquille. Et puis il y a un argument qui me touche particulièrement : je suis d'une nature très marmotte et je trouve que se lever à 4 h 50 tous les matins, c'est tout simplement odieux. C'est pourquoi, en rade, je commence toutes mes journées par quelques mouvements de mauvaise humeur tandis qu'à la mer, on ne se lève qu'à 6 heures. Ce n'est pas parfait, mais c'est déjà mieux. Enfin, quoiqu'il en soit, les seize jours ont passé très vite.

Ce n'est pas à dire que nous ne fussions enchantés de toucher terre à la Martinique. On est toujours content de voir la terre surtout quand elle est aussi belle que ces Antilles françaises. Tu as vu bien des pays, mon cher Oncle, mais je suis persuadé que tu n'as jamais rien vu d'aussi délicieusement pittoresque que la Martinique. Ces coteaux escarpés couverts d'arbres serrés et touffus, ces vallons profonds envahis par la verdure et parcourus par des ruisseaux, c'est charmant.

Le mauvais côté, ce sont les trigonocéphales : on appelle ainsi une horreur de vipère dont la longueur varie de 75 cm à 1 m 50 et qui pullule dans ce paradis terrestre. En fait, on ne lui fait pas sérieusement la chasse, et on en a même réintroduit l'espèce après l'avoir fait disparaître, car les trigonocéphales sont les ennemis acharnés des rats qui sont eux-mêmes les ennemis non moins acharnés des plantations de cannes à sucre...

Aussi les planteurs s'opposent-ils avec force à leur destruction. Comme la vipère, cette gentille bête ne vous attaque que quand, par hasard, on lui marche sur le bout de la queue ou encore quand on porte quelque objet blanc. En effet, cette couleur l'attire particulièrement ; elle doit être, mon cher Oncle, de votre parti !

Une piqûre mortelle

Mais si elle attaque rarement, elle ne se met pas en campagne pour rien car sa piqûre est mortelle. Au bout d'une heure, tout est fini. Il n'y a aucun remède si l'on est piqué à la tête ou à toute autre partie du corps excepté les bras et les jambes. Il faut alors se résigner à son triste sort et, si l'on n'est pas trop loin de chez soi, rentrer embrasser sa femme et ses enfants. Si l'on est piqué à la main ou au pied, le remède existe : on fait une bonne ligature au-dessus de la plaie et, en faisant écouler à coups de rasoir tout le sang qui s'y trouve, on peut espérer en revenir. J'ai rencontré un lieutenant d'infanterie de marine qui s'en était tiré par cet

énergique procédé. Il n'empêche que plus de 200 personnes meurent chaque année à la Martinique d'une piqûre de trigonocéphale. Si, en comparaison, les vipères étaient aussi dangereuses, il y aurait en France quarante à quarante cinq mille morts par an du fait de leurs morsures. Eh bien croiriez-vous qu'on a tenté d'acclimater des trigonocéphales à la Guadeloupe ? Le sol n'était pas favorable et la tentative a échoué...

Je ne vous ai pas dit, mon cher Oncle, que j'ai fait ici mes débuts en équitation. Je ne m'en suis pas trop mal tiré et je suis tout prêt à recommencer !

* *

8. De Fort-de-France à Saint-Pierre, Saint-Pierre, de Saint-Pierre à Fort-de-France

Une bien belle manœuvre

Le lundi 18 décembre, nous avons appareillé de Fort-de-France pour nous rendre à Saint-Pierre. Cette ville, où se concentre presque tout le commerce de la Martinique, se trouve, comme Fort-de-France, sur la côte ouest de l'île et à 15 milles environ dans le Nord du chef-lieu administratif de la Martinique. C'était donc une traversée de quelques heures à peine que nous allions avoir à faire, d'autant plus que le vent qui soufflait de l'Est Nord-Est nous était assez favorable, surtout au sortir du mouillage.

L'Iphigénie était évitée vent debout, le cap sur le Fort Saint-Louis. Il ne nous était pas possible d'abattre sur tribord, car nous risquions de tomber, en culant, sur les petits fonds qui bordent la côte et qui ont certainement pour origine l'énorme quantité d'alluvions que charrie la rivière Madame. Cette rivière, en effet, descendant des montagnes, entraîne avec elle une grande quantité de terre et de gravier, et, chaque jour, à marée basse, ses flots bourbeux jaunissent au loin les eaux de la rade jusqu'à la Pointe des Nègres. Il nous fallait donc abattre sur bâbord, mais sans nous rapprocher de la terre.

Le commandant fit brasser légèrement tribord devant, sans toucher aux voiles de l'arrière, et donna l'ordre de mettre trois tours de barre à gauche, puis l'ancre fut dérapée. Ces trois tours de barre à gauche aidèrent l'arrivée tandis que l'Iphigénie venait à pic. Dès que nous fûmes dérapés, nous commençâmes à culer sous l'action du phare de l'avant, masqué.

Pour augmenter encore cette acculée, on barra légèrement tribord derrière. La barre, qui était restée à gauche, avait pour effet de contrarier l'arrière et donc favorisait encore l'acculée. Nous atteignîmes ainsi lentement le vent de travers ; les voiles de l'arrière furent alors brassées en ralingue et le foc bordé, ce qui nous fit abattre plus rondement. Enfin, quand nous approchâmes du vent arrière, les voiles furent brassées carré, devant d'abord puis derrière, et l'Iphigénie, longeant la côte, doubla la Pointe des Nègres et sortit de la rade de Fort-de-France. Il était alors 7 h environ et nous avions le cap à l'Ouest.

A 7 h 30, l'Iphigénie lofa de 4 quarts et prit la route au Nord 55 Ouest. La brise était faible et nous ne filions que trois à quatre nœuds. Le temps était d'ailleurs superbe, la mer parfaitement calme, et nous pouvions suivre du regard tous les reliefs de la côte que nous longions d'assez près.

A 8 h 40, la brise refusa et il nous fallut laisser porter de trois quarts ce qui nous éloignait de la côte et allongeait un peu notre route ; d'ailleurs, la brise mollissait encore, aussi à 9 h les feux furent-ils poussés et les voiles carguées et serrées partout, ce qui nous permit de mettre le cap sur Saint-Pierre que l'on apercevait à trois ou quatre milles dans le Nord-Ouest. Enfin à 10 h 30, l'Iphigénie laissait tomber son ancre de bâbord en rade de Saint-Pierre par 43 m de fond. Nous n'étions guère qu'à trois ou quatre cents mètres de terre. Aussi, malgré la profondeur du fond, la frégate ne fila que trois maillons afin de restreindre son champ d'évitage.

Un mouillage pratique, mais risqué

Saint-Pierre n'a qu'une rade foraine, que la côte très élevée abrite très bien des vents d'Est et un peu des vents du Nord, mais qui est absolument ouvert de tous les autres côtés. La côte y est très accore. A 20 m de la plage, les bâtiments de commerce peuvent venir mouiller. A 300 m, nous avons déjà un fond de 43 m et, aussitôt après, on trouvait des fonds de 160 m. Enfin à moins d'un kilomètre de la côte, on ne trouve pas de fond. Ces extrêmes profondeurs, un peu désavantageuses pour les bâtiments de guerre qui mouillent au large, sont au contraire

fort utiles pour les bâtiments de commerce car elles leur permettent de mouiller tout près de la côte et leur facilitent l'embarquement ou le débarquement de leurs marchandises. C'est sans doute une des raisons qui ont fait préférer Saint-Pierre à Fort-de-France, d'autant que Saint-Pierre se trouve au centre agricole de l'île. Une seconde raison, non moins sérieuse, c'est la plus grande facilité qu'ont les voiliers d'atteindre le mouillage de Saint-Pierre. A Fort-de-France en effet, ils achètent souvent leur plus grande sécurité au prix d'une demi-journée de louvoyage, fatigue exagérée pour les équipages peu nombreux des navires de commerce. Quoiqu'il en soit, les navires de commerce sont nombreux à Saint-Pierre. Ce sont presque tous des voiliers de Nantes ou de Bordeaux. Ils sont tous mouillés près de terre, le cap vers le large, l'arrière à la plage, prêts à appareiller au premier signal de danger. La rade est loin d'être sûre en effet, et les bâtiments de guerre qui y relâchent sont obligés de rester sous les feux, afin d'être prêts à tout événement.

Une ville à l'air vieillot, mais gaie

La ville de Saint-Pierre est bâtie le long de la plage, sur des collines escarpées. Aussi, presque toutes ses rues sont-elles terriblement montantes et présentent des pentes absolument impraticables aux voitures. Les deux rues principales sont parallèles à la côte ; la plus belle des deux, la rue Victor Hugo, celle aussi où il y a le plus de magasins et où la foule est la plus considérable, domine les toits des maisons de la première. D'ailleurs, Saint-Pierre est généralement mal bâti. On dirait une ville d'il y a deux siècles. Ses maisons, ses boutiques, ses échoppes, ses entrepôts ont un air vieillot. Les rues sont éclairées par des quinquets à huile comme au bon vieux temps, et toutes n'ont pour l'écoulement des eaux qu'un large ruisseau qui tient le milieu de la chaussée, disposition jadis générale et qu'on ne remarque plus que dans les petites villes les plus arriérées de la Bretagne.

Saint-Pierre n'a de monument d'aucune sorte ; ses églises sont affreuses et n'ont aucun style ; son théâtre n'est qu'une grande villa. Pourtant la ville est gaie : les rues basses ont beaucoup de mouvement, de vie et d'animation. La population est en grande majorité noire, ou du moins de couleur. Cependant, on y rencontre plus de blancs qu'à Fort-de-France, employés des maisons de commerce, directeurs d'entreprise etc.

Nous ne restâmes que peu de temps à Saint-Pierre et y descendîmes moins encore.

Beaucoup de louvoyages pour un simple mouillage

Dès le 21 décembre au matin, nous appareillons pour Fort-de-France. Il pleuvait à verse depuis 5 h du matin, le temps était absolument calme et la mer plate. A sept heures et demie, l'ordre fut donné de pousser les feux et à 8 h 55 on mettait aux postes d'appareillage. L'ancre fut relevée et l'Iphigénie venant sur bâbord d'un ou deux quarts, piqua vers le large. Vers 10 h la brise s'éleva un peu et la voilure fut établie. 25 minutes plus tard, on laissa tomber la pression aux chaudières et à 11 heures, les feux furent éteints. La brise s'était définitivement fixée à l'Est Nord-Est. Nous avions donc du large pour nous rendre à Fort-de-France et nous ne fûmes pas longtemps à arriver à l'entrée de la rade. A 1 h on commença les évolutions qui durèrent jusqu'au soir. A 7 h 10 nous relevions la Pointe Enragée au Nord-Ouest et la Pointe des Nègres au Sud-Est ; nous prîmes alors la panne. Nous portions les huniers, la misaine, la brigantine et le grand foc. Nous étions bâbord amures. Le phare du grand mât fut brassé carré. Nous conservions ainsi un peu de vitesse en avant sans faire d'embardees. A 9 h, on fit servir et prit le plus près bâbord amures. A 10 h 05, l'Iphigénie vira vent devant. A 12 h, nouveau virement de bord, puis nous reprîmes la panne sous le grand hunier. Il faisait une jolie brise d'Est Nord-Est et la mer était très belle. A 9 h 30 l'on fit servir de nouveau et l'Iphigénie reprit le plus près bâbord amures. Vers 4 h, l'on fit servir ; nous virâmes vent devant et nous prîmes une troisième fois la panne sous le grand hunier.

A 5 h 40, on fit servir et nous recommençâmes à louvoyer pour atteindre le mouillage. Nous serrions le vent de très près et, plusieurs fois, nous passâmes sur de petits fonds où, à marée

basse, l'Iphigénie se serait très probablement échouée. Enfin à 8 h 10, nous nous trouvions suffisamment au vent de notre mouillage. L'Iphigénie vira vent debout et laissa porter vers le mouillage des Flamands. Les basses voiles et les perroquets furent carguées de bonne heure, puis les huniers, mais les vergues furent laissées brassées afin de conserver de l'erre plus longtemps. A 8 h 36, l'ancre tribord fut mouillée par 23 m de fond, à peu près à l'endroit même où nous avions mouillé la semaine précédente.

Un paysage féerique

Saint-Pierre ; Martinique 21 et 22 décembre 1893

C'est un bien joli pays que les Antilles, ma chère petite sœur, et vraiment, je dois l'avouer pour être franc, c'est encore plus charmant que notre cher bocage de Vendée. Tu ne peux te faire une idée de la beauté et du pittoresque des paysages que l'on y trouve à chaque pas. C'est délicieux, c'est ravissant. Malheureusement, ce n'est pas comme la Vendée un pays de race forte et laborieuse, simple et valeureuse, et la population laisse généralement quelque peu à désirer.

La baie de Fort de France dans laquelle nous sommes et serons mouillés (actuellement, nous sommes à Saint-Pierre) est la plus belle position navale des Antilles. C'est une rade profonde et très vaste où toutes les flottes de France pourraient mouiller à leur aise. Du reste, tu en verras à mon retour le plan sur mon journal de traversée. Nous y avons jeté l'ancre au mouillage des Flamands, à 500 m de la terre environ, mais à un bon kilomètre de la ville. Le coup d'œil à l'arrivée est féerique. Le pays est très accidenté, entièrement boisé, et la luxuriante végétation des tropiques, que nous commençons à classer au catalogue des mythes, s'avance jusqu'à la plage. Les arbres viennent tremper leurs longues branches vertes dans l'eau, puis grimpent à l'assaut des collines escarpées et, du large, on y peut deviner des sous-bois délicieux.

La ville de Fort-de-France est gentille, mais, du large, elle n'a pas grande mine car elle s'est établie dans une espèce de cirque plat, assiégé de toutes parts par la verdure, et qui semble avoir été placé là tout exprès pour la recevoir. A droite, elle est bordée par la rivière Madame dont les eaux jaune safran coulent dans un vallon très étroit ; à gauche, le gros rocher du Fort Saint-Louis s'avance bien avant dans la rade, surmonté par d'antiques murailles aux talus verdoyants et aux bouquets d'arbres enchanteurs. Ce Fort Saint-Louis vaut, à lui seul, le voyage, tant il est pittoresque et ravissant. Encore plus à gauche que le Fort Saint-Louis, en regardant la rade, se trouve le Carénage, autrement dit le port de Fort-de-France, très joli également. La ville n'est pas vilaine mais elle ne possède aucun monument, seulement deux ou trois places gentilles, sans plus. D'ailleurs, elle n'est pas encore remise du coup terrible qui lui a été porté il y a trois ou quatre ans, par un grand incendie d'abord, par un terrible cyclone ensuite. Les maisons écroulées ou brûlées sont encore très nombreuses. L'église a été entièrement détruite et la messe est célébrée dans une bâtisse provisoire en bois établie sur la savane. Au cas où tu ne le saurais pas, la savane est la grande promenade publique de Fort-de-France. Ce qui n'est pas agréable en Martinique, ce sont les pluies continuelles. Bien que la saison des pluies soit déjà passée, il pleut en ce moment 4 à 5 fois par jour. On appelle ces pluies, qui surviennent brusquement des lamentins, probablement parce qu'à Fort-de-France, le grain semble venir de la cohé ou baie du Lamentin au nord-ouest de la rade. Quoiqu'il en soit, il est fort désagréable de ne pouvoir sortir sans risquer d'être trempé jusqu'aux os. On en vient à regretter le climat « sec » de Brest ! Du reste, il suffit de parcourir une ou deux rues de la ville pour comprendre l'importance que revêt la pluviosité : toutes les rues sont bordées de profonds ruisseaux dans lesquels un enfant de dix ans se noierait sans peine.

Le gazouillis créole

Il n'y a que quelques milliers de blancs à la Martinique, mais les nègres purs ne sont pas non plus très nombreux. La grande majorité de la population est composée de mulâtres ou de quarterons. Leur moralité est apparemment navrante. Toutes les femmes qui viennent à bord chercher le linge ou vendre des sorbets, des bananes, des oranges ou des pommes de Cythère nous accablent de leurs œillades languissantes et n'ont qu'un mot à la bouche, l'amour.

Elles sont coiffées d'une espèce de mouchoir, généralement rouge, qu'elles enroulent en torsades au sommet de la tête ; leurs robes sans taille sont de couleur criarde. Elles vont nu-pieds. Il leur est impossible de prononcer les « r » ce qui donne à leurs paroles une saveur particulière, surtout quand elles se lancent dans de grands discours, mais leurs dents sont incomparables.

Dimanche, nous avons décidé de faire une promenade à cheval. J'avais très envie de voir un peu comment on se trouve sur le dos de notre plus noble conquête. Il s'agissait, avec cinq camarades du poste, d'aller jusqu'au camp de Balata à sept ou huit kilomètres de Fort-de-France. Nous avions réservé nos chevaux la veille et nous étions attendus au débarcadère pour être conduits jusqu'à notre loueur. Celui-ci n'avait plus que quatre chevaux au lieu de six et ses prix avaient doublé, c'est pourquoi nous avons refusé son offre et sommes partis tenter notre chance ailleurs. Un petit négrillon nous ayant proposé ses services, nous le suivons en quête d'un autre loueur. Nous descendons une rue qui n'en finit pas et arrivons enfin devant une baraque en planches sans porte. A côté, une ruelle étroite et boueuse, un vrai cloaque, donnait sur une barrière en planches enfoncée dans une épaisse couche de fumier. Sans se laisser décourager par ces tristes apparences, nous traversons le fumier sur la pointe des pieds, entrons dans une sorte de jardin en friches et nous apercevons dans un hangar un nègre à barbe blanche vêtu à l'euro péenne. Il nous introduit aussitôt dans une petite cour bordée de stalles fangeuses où un cheval malade attendait son trépas. D'autres chevaux nous furent amenés, les prix âprement négociés et Bijou me fut confié. Le loueur m'en fit l'éloge, il était bien un peu vif, mais que de qualités ! Un peu vif ? Seigneur, j'ai senti mon cœur tressauter !

Mon Bijou

Sans trop de hâte, je me juchai sur mon cheval qui avait, ma foi, fière allure. Mais à peine étais-je dessus qu'il se mit à reculer, à sauter, à ronfler. J'essayai de conserver mon équilibre tout en me demandant s'il ne valait pas mieux descendre tout de suite. Mais, tout en reculant, mon cheval était arrivé au bord du fossé où ses sabots glissèrent et...il tomba accroupi, moi toujours dessus ! Je fis alors un saut de carpe et me retrouvai sur mes pieds, un peu penaud, mais surtout très inquiet quant à la suite de la promenade.

« Mais qu'a donc cette fichue bête » m'écriai-je avec colère ! « Vous lui avez trop tiré sur les rênes, elle a la bouche sensible. » me dit mon jeune guide en relevant ma maudite bête.

Affectant un calme que j'étais bien loin de ressentir, je me hissai à nouveau sur mon cheval. Ce dernier, apparemment content de se dérouiller les jambes, part au trot enlevé, enfile l'avenue de l'hôpital et se dirige droit vers la grille entourant le bâtiment. J'essaie en vain de le faire tourner en agissant doucement sur les rênes, mais le maudit animal ne voulait rien savoir et poursuivait son cap dangereux. Finalement, ce fut mon guide qui ramena l'animal dans le droit chemin.

Je repris le trot avec un peu d'inquiétude et sans trop regarder le paysage. Une petite fille de trois ou quatre ans se trouvait au milieu du chemin qui me tournait le dos et, malgré mes cris farouches, ne bougeait pas d'un millimètre. Soudain, elle s'enfuit en courant et mon imbécile de cheval prit peur et se mit au galop ! Mes étrières ne m'étaient d'aucun secours car ils étaient trop longs. J'avais saisi la selle de ma main gauche pour ajouter un peu à ma stabilité et mon enragé Bucéphale n'en filait que plus vite. Par miracle, Bijou modéra soudain son

allure et je commençai à respirer plus librement, lâchai ma selle, serrai les genoux et m'assurai sur mes étriers, un sourire presque conquérant sur mes lèvres...

Pour qu'elle soit moins tentée de me faire des farces de mauvais goût, je décidai de la maintenir au trot jusqu'à Balata. Chemin faisant, mon camarade survivant m'avait rejoint et je l'avais prié de raccourcir mes étriers.

Ce fut une chance car, à peine étions nous descendus qu'une pluie diluvienne accompagnée d'un vent violent fondit sur nous, nous obligeant à nous réfugier sous un arbre. Mon cheval donnait des signes manifestes de terreur et j'étais bien aise de ne pas être à califourchon sur son dos !

Quand la pluie fut passée, mes étriers raccourcis et nous trempés comme des soupes, nous repartîmes courageusement au grand trot. Nous nous sentions beaucoup plus à l'aise et fîmes une entrée triomphale à Balata où se trouvaient déjà deux voitures et deux chevaux. Après avoir sauté à terre, nous partîmes à la recherche de nos autres camarades.

Premiers secours et gestes qui sauvent

Balata n'est autre que le camp des troupes de la Martinique. Son altitude en fait en même temps pour les soldats un sanatorium où ils se guérissent de l'anémie que le climat de la côte leur procure trop souvent. C'est un site particulièrement pittoresque : d'un côté, des collines élevées et boisées dominant le camp. De l'autre, des ravins très profonds où l'on entend couler des ruisseaux sans pouvoir les apercevoir à travers la verdure. Le tout est ombragé, frais, délicieux et incite à la promenade. Malheureusement, les trigonocéphales pullulent à la Martinique. Ce sont d'affreux serpents, un peu plus grands que les vipères, à la tête plate avec deux excroissances. Cette affreuse bête est tellement venimeuse que sa morsure tue en une heure ou deux !

Tout en montrant un de ces vilains reptiles en cage, un lieutenant d'infanterie de marine nous raconta l'histoire suivante : un jour qu'il faisait des observations au théodolite pour lever le plan de je ne sais plus quoi, il sent son casque tressaillir, y porte la main et sent aussitôt une piqûre. C'était un trigonocéphale attiré par la blancheur de son casque et qui s'était lové dessus. Le mulâtre qui l'accompagnait s'écria alors : « Ah ! Mon Lieutenant, vous êtes perdu, vous êtes mort ! » et il se sauva en courant...

Sans perdre la tête, notre lieutenant - qui s'appelle entre parenthèses Pocard Kerviler - saisit son mouchoir et fait une ligature solide au-dessus de la blessure. Hêlant quelques nègres, il leur confie son cas. Ceux-ci lui font un cataplasme avec des herbes et lui déclarent gaillardement que maintenant, il était sûr de ne pas mourir avant quatre heures et qu'il fallait qu'il en profite pour aller se faire opérer !

Mon Pocard ne se le fait pas dire deux fois, il court chez un médecin militaire qui lui administre séance tenante trois grands coups de rasoir dans la main de façon à faire couler tout le sang qui se trouvait au-dessous de la blessure...

Pocard se porte maintenant comme un charme, mais on voit encore très bien la trace des trois coups de rasoir !

En revanche, une piqûre à la tête équivaut à une condamnation à mort au bout d'une heure environ.

On prétend que ce sont les Anglais qui ont acclimaté les trigonocéphales à la Martinique par haine des Français...

Ma promenade s'acheva finalement sans encombre et je profitai davantage du paysage au retour, car la pente nous obligeait d'aller très souvent au pas. Ce fut délicieux...

* *

9. Relâche de Fort-de-France

Des visites réciproques

Fort-de-France, 23 décembre 1893

Ma chère Maman,

Il faut que je te raconte à mon tour les résultats de ta visite à Madame Lefèvre (NDLR : il s'agit de la femme du Commandant de l'Iphigénie), non pas la papesse, mais la pachate, bien que ce titre soit probablement inconnu en terre turque. J'ai reçu votre lettre hier et je me suis réjoui de l'amabilité avec laquelle Madame Lefèvre vous avait reçue. Le monde maritime n'est peut-être pas aussi fermé qu'on le raconte généralement et vous allez sans doute arriver à y faire votre trou à Cherbourg, après en avoir percé les barrières ?

Mais telles n'étaient pas les réflexions qui m'occupaient à deux heures de l'après-midi tandis que j'étais de quart sur la passerelle, lorsqu'un timonier vint m'annoncer que le pacha m'attendait. Un court examen de conscience m'ayant convaincu que je n'avais rien à me reprocher, je me dis que, sans doute, Madame Lefèvre avait tenu sa promesse et que le pacha voulait voir le jeune phénomène dont sa femme lui peignait la famille sous des couleurs avantageuses. C'est donc le cœur tranquille que je me rends à l'appel du maître, traverse d'un pas assuré son immense salle à manger et m'arrête un instant pour frapper à la porte de son salon.

A ce moment, devant la baie de la porte entrouverte, je vis passer le petit pacha, torse rondet dans son veston, les mains plongées dans les poches dudit veston, sa chevelure grise coquettement relevée, ses fauberts poivre et sel en coup de vent, et sa pipe volumineuse et imposante au coin de ses lèvres que retroussent toujours un sourire légèrement goguenard. «Entrez ! » me dit le pacha. J'obéis et m'inclinai tout en tournant mon casque entre mes doigts. « Ma femme m'écrit, reprit le pacha de son air le plus aimable, qu'elle a vu Madame votre mère à Cherbourg, et elle me demande de vos nouvelles. Madame votre mère est établie à Cherbourg définitivement ? » - « Oui, Commandant. » - « Eh bien je vais lui répondre que je suis très content de vous ; vous faites bien votre service, vous êtes consciencieux. En somme, je suis très satisfait. Je ne lui écrirai pas, ajouta-t-il en retroussant d'un air moqueur le pli de ses lèvres un peu molles, je ne lui écrirai pas ce que je crois avoir à vous reprocher, et pas spécialement à vous mais à tous les élèves de votre promotion. Je ne vous trouve pas assez « jeunes » -

Signe d'étonnement de ma part – « Oui ! Je ne sais pas si c'est l'éducation transcendante (nouveau plissement de lèvres railleur) qui en est la cause et qui vous a mûris avant l'âge, mais vous n'êtes pas jeunes, vous semblez manquer d'enthousiasme, de nerf. Ce n'est pas à mon âge que vous vous amuserez. J'aimerais vous voir plus gais, vous entendre faire plus de bruit... »

Laissez-vous pousser la barbe

Il faut te dire, pour l'intelligence de tout ceci, que le pacha Lefèvre, s'il faut en croire les traditions, fut dans sa jeunesse un joyeux fêtard, un terrible noceur et que son souvenir est encore vivant en bien des pays, notamment aux Antilles ! Il a un caractère assez gai et jamais il ne se tirebouchonne avec plus d'ardeur que quand il voit un malheureux midship dans le pétrin. Je crois qu'il nous trouve trop raisonnable à terre. Peut-être voudrait-il nous y voir faire un boucan de tous les diables. Enfin, il semble trouver les postes trop silencieux, et Dieu sait pourtant le chambardeur que l'on y fait de temps à autre, les chansons de corps de garde que l'on y chante à pleines voix, mais il paraît que cela ne lui suffit pas. Il me dit encore que, pour la Marine, nous ne montrions pas non plus assez d'amour et d'enthousiasme. Je lui répondis que néanmoins, nous avons certainement beaucoup de goût pour la Marine, que,

sans doute, notre inexpérience nous avait jusqu'ici empêché de le montrer davantage, mais que plus on la connaissait, plus on s'y attachait.

Avisant alors mon menton dégarni, « Vous vous êtes fait raser ? » me dit-il. « Oui, Commandant » répondis-je en souriant. Il faut préciser que le pacha faisait la chasse aux barbes non réglementaires. Il profita alors de l'occasion pour me faire un exposé sur la barbe. « Il fut un temps, me dit-il, où les officiers de marine étaient obligés de se raser et ne pouvaient porter que les favoris. Puis, on nous a accordé la barbe ; pendant trois ou quatre ans, ça a très bien marché, mais maintenant, voilà qu'on se met à la tailler et à la retailler de toutes espèces de manières. On se fait toutes sortes de têtes ; ça ne peut pas être. Laissez pousser votre barbe, je ne demande que cela. » Tout en parlant, le pacha m'avait reconduit jusqu'à la porte, je m'inclinai alors en le remerciant et sortis.

Voilà l'histoire de mon entrevue avec le chef de notre institution. J'en suis revenu fort content et confiant dans le monde maritime. Maintenant que tu connais Madame Lefèvre, ce sera bien le diable si tu n'arrives pas à décrocher une invitation au prochain bal de la préfecture maritime. Alors, allez de l'avant, armez-vous de courage et lancez-vous !

* *

En rade (suite du journal)

C'est le mercredi 13 décembre que nous sommes arrivés à Fort-de-France. La veille au soir, nous avons aperçu les côtes de Sainte-Lucie et de la Martinique, et nous avons passé la nuit en panne devant l'entrée de la rade de Fort-de-France. Le 13 au matin, nous commençâmes à louvoyer pour entrer en rade et vers 10 h et demie, l'Iphigénie mouillait en rade, au mouillage des Flamands, à l'Ouest de la ville.

La rade de Fort-de-France s'enfonce profondément dans les terres. Largement ouverte à l'Ouest, profonde, découpée en larges baies, et bien abritée par des rivages élevés, cette rade constitue une position maritime de première importance et fut, de tous temps, la base des opérations des flottes françaises en Amérique. Elle a été choisie de préférence à la Pointe-à-Pitre comme port de relâche des transatlantiques aux Antilles. Pourtant, son importance commerciale n'est pas très grande et Saint-Pierre, qui n'a pourtant ni rade ni port, a su concentrer tout le mouvement maritime de la Martinique.

Quelles raisons ont fait ainsi préférer aux bâtiments une rade foraine, où la sécurité est des plus précaires, à la magnifique rade de Fort-de-France ? Je ne crois pas me tromper beaucoup en attribuant ce fait, qui peut sembler surprenant à première vue, aux causes suivantes :

Tout d'abord, les côtes de la baie de Fort-de-France sont basses et marécageuses et, par suite, les bâtiments de moyen tonnage sont obligés de mouiller à quelques centaines de mètres de la côte. Le Carénage, qui est le port de Fort-de-France, n'a je crois ni assez d'espace, ni un outillage suffisant pour les recevoir à quai et favoriser leur chargement et leur déchargement. Les bassins de l'Etat et celui de la Compagnie Transatlantique qui occupent déjà plus de la moitié de ce port et sans aucun doute la plus profonde. Il en résulte qu'obligés de mouiller en rade, assez loin de la ville, ils auraient à Fort-de-France des frais et des difficultés considérables, soit pour charger, soit pour décharger leurs marchandises.

A Saint-Pierre au contraire, comme je l'ai déjà dit, la côte est tellement accore que les navires peuvent mouiller à quelque mètres à peine de la côte, ce qui leur est extrêmement avantageux, d'autant que les navires de commerce peuvent ainsi charger au lieu de production.

Mais revenons à la rade de Fort-de-France. Au Nord, devant la ville, s'étend le mouillage des Flamands entre la côte au Nord, le banc Mitan au Sud et le banc de la Grande Sèche à l'Est. C'est là que mouillent les bâtiments qui relâchent à Fort-de-France et la profondeur y varie de 25 à 10 mètres. Au Nord-Est, derrière la Pointe de Sable, s'étend la côte du Lamentin où la profondeur dépasse 20 mètres. Au Sud-Est, on trouve le mouillage des Trois Ilets entre la pointe de la Rose et l'embouchure de la rivière du Léopard. Enfin, au Sud-Ouest, à l'entrée

de la rade, s'étend le fond blanc de l'Ilet à Ramier, limité par le banc du gros Ilet et où la profondeur varie de 5 à 10 mètres.

Les ravages du feu et du cyclone

La ville aligne ses maisons basses et les arbres de sa savane au Nord, entre l'embouchure de la rivière Madame et le Fort Saint-Louis, construit sur une pointe rocheuse qui s'avance profondément dans la rade. Bâtie sur une étroite plaine au pied des collines qui enserrent la rade, la ville de Fort-de-France paraît petite vue du large. Toutefois, son aspect est gracieux. Le Fort Saint-Louis, avec ses vieux murs à demi cachés par la verdure est extrêmement pittoresque ; à côté, le regard se pose avec plaisir sur les vertes allées de la savane ; les maisons aux couleurs tendres mettent une note gaie au milieu du paysage, et l'embouchure de la rivière Madame est vraiment délicieuse. Les flots jaunes roulent avec tranquillité entre des rives basses ombragées de palmiers. A gauche, des collines boisées dominant la rivière, le long de laquelle se pressent des huttes de nègres, sortes de cabanes en planches vermoulues où l'on s'étonne que des créatures humaines puissent loger.

Quand on pénètre dans la ville, on trouve des rues droites et assez longues, des maisons assez gentilles, de jolis magasins. Mais on est désagréablement frappé de voir une quantité de maisons effondrées, aux toits emportés, aux fenêtres noircies par le feu. Dans certaines rues, on en rencontre ainsi presque à chaque pas. Ce sont les tristes restes des deux désastres qui se sont tour à tour abattus sur la ville : le grand incendie et le cyclone, dont les ravages ont été épouvantables. L'église, l'hôtel de ville et près de la moitié des maisons de la ville ont été brûlés ou renversés et, malgré les secours de toute sorte que la France n'a pas ménagés à sa colonie, Fort-de-France ne s'en est pas encore tout à fait relevée.

On répare pourtant actuellement les édifices détruits. On construit une grande église en fer au cœur de la ville et il est question de réédifier l'hôtel de ville qui, en attendant, siège provisoirement en face du tribunal.

Les dockers travaillent en musique

Le port, que l'on nomme, comme je l'ai dit, le Carénage, se trouve à l'Est de la ville, dans une baie que le Fort Saint-Louis abrite contre les vents d'Ouest.

Il y a très peu de mouvements. Sans les vapeurs de la Compagnie Transatlantique, il serait désert. Cette compagnie a construit son propre bassin tout à fait à l'Est du Carénage et c'est là que ses paquebots viennent faire leur provision de charbon. Il m'a été donné d'assister à cette opération et c'est un spectacle des plus bizarres. Les femmes sont presque seules à y prendre part, car les nègres ont pour le travail une aversion instinctive qui est chez eux un signe de race aussi infailible que leur peau noire. L'un d'eux pourtant pousse la condescendance jusqu'à se mêler aux travailleuses, mais c'est pour frapper à coups redoublés sur une sorte de tambour bizarre, formé d'un petit tonneau sur lequel on a tendu une peau d'âne. Cette musique plus qu'étrange rythme le travail et c'est en mesure que deux longues lignes de femmes montent et descendent à bord, d'un pas lent et cadencé, portant sur leurs têtes crépues leurs mannes pleines de charbon.

A côté de l'établissement de la Compagnie Transatlantique se trouve l'Arsenal de l'Etat et un immense bassin de radoub, où un cuirassé pourrait sans peine être repeint ou réparé. Le Bengali s'y trouvait lors de notre passage. C'est l'avis de station de la Guyane ; il a deux mâts avec un phare carré à l'avant. Faiblement armé, il porte un canon de 90 m/m à l'avant, un de même calibre à l'arrière et quatre canons revolver de 37 m/m.

Il me faut dire aussi quelques mots de Balata. C'est un plateau élevé de 600 mètres à 10 km de Fort-de-France. On y a établi un camp où les soldats d'infanterie de marine vont séjourner pendant l'hivernage. Ils s'y trouvent dans de bien meilleures conditions sanitaires qu'en ville où ils sont très exposés aux fièvres et à l'anémie. On s'y rend par une route ravissante et il ne faut guère, à cheval, que trois quarts d'heure pour y aller. Les soldats s'y trouvent au bon air

et n'y ont à craindre que les trigonocéphales qui y foisonnent, mais dont il est assez facile de se garer avec un peu de précaution. On y trouve des paysages délicieux. En un endroit surtout, le regard plonge sur une vallée profonde, au fond de laquelle serpente un petit ruisseau perdu au milieu des arbres. Les collines qui la dominent, extrêmement escarpées, sont couvertes d'arbres pressés les uns contre les autres. Tout y est frais et vert, d'une fraîcheur et d'une verdure qu'on ne trouve guère qu'aux Antilles, et l'on a peine à en détacher les regards.

Le renfort du fort

Pendant notre séjour à Fort-de-France, nous avons été visiter le Fort Saint-Louis et les travaux qu'on y exécute en ce moment. Comme tous les travaux de défense de la Martinique, ce fort réclamait depuis longtemps une refonte complète. Les parapets des remparts étaient très loin d'avoir l'épaisseur suffisante pour résister aux projectiles des canons modernes, et les seules bouches à feu que possédait le fort étaient d'antiques canons du modèle 64/66. Les fortifications vont être complètement modifiées. Les talus vont être portés partout à une épaisseur de 12 m et on va établir quatre batteries. La batterie haute aura trois canons de 240 Modèle 70/87 ; la batterie basse trois canons du même calibre et du même modèle. A côté de la batterie haute, on utilisera les deux canons de 27 m/m du modèle 64/66 que l'on possède et on en fera une batterie spéciale. Enfin, un peu plus au Nord, de l'autre côté de la caserne, on construira une batterie de quatre canons de 190 du modèle 70/87.

Afin de permettre à ces canons de commander toute la rade depuis la pointe des Nègres jusqu'au fond du mouillage des Trois Ilets, on abattra l'extrémité du Cavalier le plus au Sud.

Enfin, on construit actuellement des magasins souterrains, l'un pour les poudres, l'autre pour les projectiles. Ces deux magasins sont creusés dans le tuf, très dur à cet endroit, et communiquent avec les batteries par des couloirs coudés afin d'éviter qu'ils puissent être enfilés par les projectiles. Le magasin aux poudres sera protégé contre les obus par une voûte en maçonnerie, épaisse de deux mètres et demi. Cette couche de maçonnerie est elle-même recouverte par une couche de sable épaisse de 1 mètre et destinée à répartir également les efforts sur une grande surface. Enfin, une couche de béton, profonde de trois mètres, recouvrira le tout. Ainsi casematé, ce magasin n'aura rien à craindre des projectiles les plus perfectionnés et des explosifs les plus brisants.

A côté de chaque canon se trouve un petit magasin, légèrement blindé et capable de contenir assez de projectiles pour permettre de tirer à la vitesse maxima pendant au moins une demi-heure.

Un projet de « mur des Antilles »

En même temps que cette refonte complète du Fort Saint-Louis, un projet de défense de la Martinique entière, et plus spécialement de Fort-de-France dont on veut faire une ville très forte, est à l'étude et voici le plan qui a été proposé : L'expérience a appris qu'il n'y avait de débarquement à craindre que sur la côte Sud et la côte Est. Il est, d'autre part, impossible de garnir de canons toutes les criques où une petite armée peut être mise à terre.

On s'occuperait donc de garder et de fortifier tous les passages qui, de la côte Sud et de la côte Est, conduisent à Fort-de-France. L'entrée de la rade serait rendue impraticable par les feux du fort Saint-Louis, les mortiers que l'on établirait au fort Tartenson dans une position très avantageuse et par les batteries proposées au Nord à la pointe des Nègres, à la pointe de la Vierge et à Case-Navire, au Sud à l'Ilet à Ramiers, à la pointe du Bout et à la pointe d'Arlet. Les routes du Sud seraient gardées par deux forts établis, l'un au Morne Bigot et dominant l'anse d'Arlet et l'anse du Diamant, l'autre au Morne Rouge, interceptant les routes qui longent le Cohé du Lamentin. Les routes de l'Est seraient gardées par deux autres forts bâtis au Gros Morne et au Vert-Pré. Le col du Postillon serait solidement défendu. Enfin, le fort Desaix qui, de tout temps, a été considéré comme la clef de Fort-de-France, recevrait aussi un armement important.

10. De Fort-de-France à Basse-Terre, Basse-Terre, de Basse-terre aux Saintes

Des vents vraiment contraires

Nous avons appareillé ce matin de Fort-de-France pour la Basse-Terre vers 6 h. Il faisait une petite brise d'Est Nord-Est, le temps était beau, la mer plate. Nous étions évités sur l'extrémité Sud du Fort Saint-Louis. Les huniers et la misaine furent établis, puis le commandant fit brasser bâbord devant, tribord derrière et l'on orienta afin de diminuer la composante d'aculée. Malgré cette précaution et la barre qui avait été mise de trois tours à droite, le courant de la rivière Madame nous fit d'abord dessiner une embardée sur bâbord. Mais bientôt nous commençâmes à abattre sur tribord. Aussitôt le grand foc fut hissé pour accélérer l'abattée et la barre était mise à gauche tandis que l'on culait. Les voiles de l'arrière étaient tenues en ralingue. Dès que l'Iphigénie commença à prendre de l'erre en avant, la barre fut mise toute à droite et l'on suivit le vent avec les voiles de l'arrière. Le bâtiment vint ainsi vent arrière et les voiles furent brassées carré. On établit alors les perroquets et les cacatois et on fit route vers le large.

Basse-Terre est à 110 milles environ de Fort-de-France et dans le Nord de cette ville. A 7 h, le vent sauta à l'Est. S'il avait continué à souffler de cette direction, nous aurions pu nous rendre à Basse-Terre, vent de travers en une seule bordée. Malheureusement, la brise était variable et refusait graduellement. Enfin à 10 h, elle refusa brusquement de quatre quarts et sauta au Nord Nord-Ouest. En même temps, son intensité était très faible et nous ne marchions que deux à trois nœuds. Une heure plus tard, la brise reprit, ce qui nous permit de faire route avec une vitesse de 7 nœuds environ... A 3 heures de l'après-midi, la Guadeloupe était en vue mais ce n'est que vers minuit que nous nous trouvâmes un peu au Sud-Ouest de la Pointe du Vieux Fort, extrémité méridionale de l'île. La brise sautait constamment. A 6 h 20, nous virâmes vent debout et prîmes la route sous les nouvelles amures au Sud 75 Est et conservâmes ce cap jusqu'à midi. Nous marchions très peu, bien que le vent fut assez fort. Aussi le commandant donna-t-il l'ordre de pousser les feux et à 1 h 30, les voiles furent serrées et la machine mise en marche. Il fut alors possible de mettre le cap sur Basse-Terre que l'on apercevait à 18 milles dans le Nord-Est. Marchant une moyenne d'environ 5 nœuds, nous y arrivâmes finalement à 5 heures dans la soirée. A 5 h 30, l'Iphigénie jetait l'ancre devant la ville à quatre ou cinq cents mètres de la côte par 30 mètres de fond.

Une capitale déchue

Basse-Terre, en dépit de son nom, est bâtie au pied de collines extrêmement élevées, et qui se voient du large jusqu'à quinze ou vingt milles. La ville est construite le long de la côte et se développe parallèlement à celle-ci en une rue principale, que d'autres rues coupent à angle droit, escaladant les collines et s'élevant jusqu'à une hauteur de 40 à 50 m. De la rade, l'aspect de la ville est charmant. Les maisons semblent des villas perdues dans la verdure. Le cours Nohios s'étend le long de l'embarcadère avec ses arbres touffus. Les riantes et fertiles collines de St Charles, de Beausoleil, de Montdésir et de Bellevue dominent la ville, et leurs bois, leurs plantations de caféiers et de bananiers semblent faire à la cité un nid de feuillage. Enfin, les flancs abrupts et boisés de la Soufrière à gauche, à droite les escarpements du Houelmont, forment le fond de ce paysage enchanteur.

Mais quand on se promène dans la ville, l'aspect change. Les habitations sont misérables, les rues mal pavées et mal entretenues, la ville morte. C'est qu'en effet, Basse-Terre est une ville déchue ; elle fut jadis le centre de la colonie et son importance fut considérable. Un immense incendie survenu en 1782, puis la guerre civile sous la révolution portèrent à Basse-

Terre des coups terribles. Elle a conservé le siège du gouvernement, ce qui lui donne un reste de vie, mais le commerce a délaissé sa rade foraine, pour se porter au mouillage, bien supérieur, de la Pointe-à-Pitre. Encore cette dernière ville aspire-t-elle, avec quelques raisons, à devenir le chef-lieu administratif de la Guadeloupe. Son importance commerciale, sa position centrale, sa rade très sûre, justifient assez ses prétentions.

Quoiqu'il en soit, on n'y a pas encore fait droit, et le gouvernement réside toujours dans cette petite ville de sept à huit mille habitants, qui est devenue uniquement une ville de fonctionnaires. Leurs demeures bordent le champ d'Arbaud et les rues avoisinantes dans la partie supérieure de la ville. C'est là aussi que se trouvent le nouveau Gouvernement, le Trésor et la Direction de l'Intérieur.

Une escalade à travers les lianes et les racines

En somme, la ville n'offre rien de curieux ni d'intéressant, mais dans les environs, plusieurs promenades charmantes ne laissent aux visiteurs que l'embarras du choix. L'une des plus connues est l'excursion des bains jaunes, à moitié chemin environ du sommet de la Soufrière. Une route terriblement raide conduit au camp Jacob. Là, à 500 mètres d'altitude, le bataillon d'infanterie de marine en garnison à la Guadeloupe est installé à l'abri de la dysenterie et de la fièvre jaune qui déciment trop souvent Basse-Terre. A partir du Camp Jacob, il faut abandonner la route pour s'engager dans un sentier étroit qui serpente dans la forêt. On monte, on monte toujours au milieu de cette luxuriante végétation dont nos forêts de France ne peuvent donner qu'une faible idée. Les arbres se dressent droits et majestueux ; les lianes tombent par centaines de leurs branches touffues et serpentent en tout sens, se dédoublant, se ramifiant et s'étendant à perte de vue. Les plantes vertes font un riche tapis aux racines qui ne laissent guère un pouce du sol libre. On entend au dessous de soi le gazouillis de mille cascades que des fourrés impénétrables ne vous laissent entrevoir qu'à de rares intervalles. C'est un spectacle vraiment féerique et quelque rude que soit la route, on s'aperçoit à peine de sa longueur. Enfin, nous voilà rendus ; encore quelques racines à escalader et nous apercevons dans une clairière une affreuse cahute en zinc, à moitié renversée, où jadis un méchant aubergiste désaltérait les touristes fatigués de cette ascension un peu rude. Les affaires n'étaient pas brillantes, paraît-il. Il est parti en laissant comme trace de son passage cette triste cabane, dont la mesquinerie jure au milieu de cette magnifique forêt. On lui doit néanmoins de l'indulgence, car elle nous offrit le couvert pour le pic-nic (sic) que nos estomacs réclamaient à cor et à cri après cette promenade matinale. Ce ne fut pas pourtant sans avoir pris un bon bain dans une piscine qui se trouvait à une trentaine de mètres plus loin. Les eaux, d'une transparence parfaite, ont une température de 30° au moins et sont alimentées par une source ferrugineuse qui jaillit à quelques pas de là. Après ce bain, je laisse à penser si le repas fut gai. Dûment restaurés, il ne nous fallut guère qu'une heure et demie pour regagner Basse-Terre.

Entre la Baleine et le Pain de Sucre

Le surlendemain vers midi et demi, nous appareillâmes pour les Saintes. Le vent soufflait avec force de l'Est Nord-Est et eût contrarié l'abattée du bâtiment sur tribord. L'Iphigénie, grâce à la barre, et surtout au vent qui la frappait sur la joue de tribord, commença donc à abattre sur bâbord dès que l'ancre fut dérapée. Comme nous avions le cap sur la terre, il fallut attendre que le bâtiment ait abattu suffisamment avant de mettre la machine en avant, et cette arrivée sans vitesse fut naturellement assez longue. Nous mîmes donc assez de temps à venir vent arrière. Il fut alors possible de prendre de l'erre, nous lofâmes rapidement et fîmes route pour les Saintes.

Ce groupe d'îlots se trouve à 12 milles environ au sud de la Guadeloupe. Mais comme le vent nous était contraire et assez fort, nous mîmes plus de trois heures à nous y rendre. Enfin nous arrivâmes à l'entrée de la Passe du Pain de Sucre et bientôt, nous nous trouvions à

l'ancre dans la rade des Saintes. C'est une rade très sûre, mais pas très vaste, fermée par deux îles du groupe : la Terre d'en Haut et l'Îlet à Cabrit. Ces terres, très élevées, abritent parfaitement la rade contre les vents du Nord et de l'Ouest, tandis que la Pointe à Vache, au nord de la Terre d'en Bas, l'abrite contre les vents de Sud-Est et d'Est.

Noël à bord

Basse Terre, 30 décembre 1893

Ma chère Maman,

Nous partons demain matin pour les Saintes et nous allons nous y épuiser en manœuvres et exercices de toutes sortes. D'abord nous en relevons la carte, puis nous faisons de l'infanterie, du canon de campagne et de la manœuvre de la torpille, à ne pas souffler depuis le matin jusqu'au soir. De plus, je deviens aspirant de détail, ce qui va m'apporter un supplément d'occupations. Quand on est « détaillon » en mer, on y trouve plutôt des avantages : on est, en particulier, exempt de quarts ce qui rallonge le temps de sommeil. En rade au contraire, la chose est assommante car on a même des exercices supplémentaires. Et je serai détaillon tout le temps de notre séjour aux Saintes, c'est à dire quinze jours...

Actuellement, nous sommes à Basse Terre, ville ainsi mal nommée parce qu'elle est bâtie sur une île très abrupte dont les cimes de 1000 m de hauteur à 10 km des côtes se voient jusqu'à 20 milles au large. Explique qui pourra cette anomalie du vocabulaire ! Bien que, de loin, la ville ait un aspect des plus coquets, c'est un vrai trou, qui compte de 9 à 10.000 habitants et qui est curieusement bâtie.

Le jour de Noël, nous avons eu la messe de minuit à bord ; ayant eu, ce jour-là, le quart de 10 h à minuit, je n'avais pas trop sommeil. Il faisait beau et doux dehors, mais la messe se disait dans l'hôpital tribord des aspirants, c'est à dire que nous étions debout, serrés comme des anchois dans un baril et qu'il y faisait une chaleur mortelle. On avait garni le plafond et les murs de pavillons. Un pavillon américain et un italien suffisaient d'ailleurs amplement. Ils se recouvraient même en partie, ce qui te donne une idée de la grandeur du local !

La messe finie, nous retournâmes dans le poste où la moitié d'entre nous avait déjà commencé à réveiller. Nous nous y mîmes à notre tour de bon cœur. Nous avons obtenu d'un canonnier un fanal de combat et nous avons tendu des rideaux sur les portes vitrées du poste. Enfin, nous nous étions procuré un ananas et un pâté de foie gras, un pot de confiture de goyave et deux bouteilles de champagne, ces dernières gracieusement offertes par notre chef de poste. Le bruit de nos agapes finit par parvenir à l'officier de quart qui semonça le chef de poste, mais nous venions juste de finir. Il était une heure et demi lorsque nous nous glissâmes dans nos hamacs et le lendemain, quand le réveil sonna à 4 h 50 nous n'étions pas très frais mais nous avons passé une joyeuse nuit de Noël.

* *

Une grrrrrrrande excursion...

Rade de Basse Terre, 30 décembre

Je suis absolument éreinté, ma chère petite sœur, éreinté comme je ne l'ai jamais été de ma vie et ne le serai pas de sitôt, si je puis m'en dispenser. Mes pieds sont écorchés et endoloris, mes mollets perclus et je suis courbaturé, brisé, demi-mort ! C'est qu'hier, nous avons fait une grrrrrrrande excursion. Le pacha Jules s'était fendu et nous avait accordé une sortie de 6 heures et demi du matin à cinq heures et demi du soir en spécifiant bien qu'il nous conseillait d'aller voir les Bains Jaunes. Les bains jaunes sont, te dirait un Basse Terrien, une source ferrugineuse qui jaillit dans une forêt à 7 km et demi de Basse Terre par 900 et quelques mètres d'altitude.

En fait, il y avait 12 bons kilomètres ! Les chevaux sont rares et hors de prix à Basse Terre ; les voitures ne sont pas non plus bon marché ; bien qu'elles soient traînées par des compatriotes, des mulets du Poitou, je ne leur accordai pas un regard et, en compagnie de

nombreux camarades, je résolu de faire la route pedibus cum jambis. Vers 7 heures, me voici donc traversant gaiement la ville, en souliers robustes, le casque fièrement campé sur l'occiput, une baguette de caféier à la main, les jarrets solides et le cœur léger, fier comme pas un artaban. Nous avons frété un jeune porteur pour notre frichti, car nous emportions du bord un déjeuner substantiel, les bains jaunes étant absolument déserts.

Nous voilà donc trottant par une route assez belle mais qui montait Seigneur Dieu ! Notre antique calvaire cher à l'abbé Dupouy n'est vraiment rien à côté de cette montée. Cependant, armés de patience et de courage, nous grimpons lestement. Le long de la route poussiéreuse s'alignaient les plantations de caféiers. De loin en loin, des palmiers de toutes espèces élevaient vers le ciel leurs fûts, droits comme des I majuscules, tandis que, tout en haut, leurs feuilles s'épalaient en parasols. Il y avait aussi des Furungus qui attirèrent plus spécialement notre attention. Ce sont des arbres bizarres qui, au sortir de terre, se roulent et se déroulent en tous sens et qui ressemblent à un entassement de rochers, alors qu'à 4 m du sol, le tronc jaillit tout droit et presque rond. Après une courte halte dans une guinguette au bord de la route, mon chef de poste, Paul Denis, dit le « bourreau des cœurs », déclare qu'il en assez de trotter sur ses pattes de derrière et négocie avec un cocher une place dans une voiture. Plus courageux, nous prenons nos pattes de cerfs à nos cous de taureaux et nous continuons à grimper au pas de charge la pente aussi raide que la justice.

J'ai bon pied, tu en sais quelque chose, et vraiment, je ne crois pas me flatter en m'intitulant bon marcheur ; pourtant, j'ai bien cru à un moment qu'il allait me falloir faire halte quelques minutes tellement j'étais épuisé. Trempé de sueur des pieds à la tête, je m'entêtai cependant à ne pas m'arrêter et, les poings serrés, je grimpais toujours.

Perdus dans la forêt

Nous arrivâmes enfin à l'endroit où le chemin devient impraticable aux voitures. Tout en marchant, j'avais, je ne sais comment, retrouvé mon souffle et j'avais fini par dépasser tout le monde et même le guide. Devançant tous les autres, je m'enfonçai avec un autre camarade, Wackernie, dans les sous-bois. Quelle ravissante chose que cette forêt ! Partout des lianes, des fougères, des plantes vertes le long d'un raidillon tournant en lacets avec des coudes brusques et continus. Wackernie marchait toujours devant. Je le suivais de près tout en admirant ce magnifique sous-bois. Alors que nous nous trouvions bien en avant, je me dis soudain qu'il serait plus prudent d'attendre nos compagnons et surtout notre guide, afin de ne pas nous égarer. J'émis donc cette opinion, mais Wackernie avait le diable au corps ce matin-là et ne voulut pas en entendre parler. Sifflotant et chantonnant, tout guilleret, il marchait à grands pas. Peu soucieux de rester seul et me disant avec juste raison qu'au cas où nous serions déjà égarés, mieux valait ne pas nous quitter, je le suivais donc en soufflant un peu mais toujours dispos. Nous marchâmes ainsi pendant près d'une heure. Ce n'est qu'à ce moment que mon compagnon finit par se dire aussi que nous étions égarés et consentit à revenir sur ses pas. Nous prîmes nos jambes à nos cous et nous voilà dévalant la pente au risque de tomber à chaque pas. Soudain, à travers les branches, j'aperçus quelques casques, messager de joie. Nous les avons rejoints ! En fait, nous étions bien sur la bonne route, seulement les bains jaunes étaient beaucoup plus loin qu'on ne nous l'avait dit. Il nous fallut donc gravir à nouveau la pente et refaire tout ce chemin par une chaleur qui se faisait sentir de plus en plus durement. Après avoir escaladé une sorte d'escalier dont les marches fort raides étaient en réalité des racines, nous arrivâmes aux bains jaunes.

Ces fameux Bains Jaunes se trouvent au fond d'une clairière. Il s'agit d'une petite fontaine ferrugineuse dont les eaux jaillissent à une température de 50° à 60° et qui vont se déposer dans un petit bassin où l'on prend, paraît-il, des bains délicieux. Pour ma part, je n'avais pas besoin de me baigner pour être trempé tellement j'étais en nage ! Nous fîmes alors un fort bon dîner avant de prendre la route du retour...

* *

11. Relâche des Saintes, des Saintes à Fort-de-France

Un abri sûr aux défenses démodées

Les Saintes ne sont guère qu'un groupe d'îlots presque stériles et faiblement peuplés, qui ne doivent leur peu d'importance qu'à la sécurité de la petite rade que forment la Terre d'en Haut et l'Îlet à Cabrit. Dans les guerres dont les Antilles ont si souvent été le théâtre entre Anglais et Français, nos navires y trouvaient un refuge précieux et contre le mauvais temps, et contre les ennemis, refuge d'autant plus précieux que la Guadeloupe ne leur offrait guère de rades sûres et bien défendues. Les Saintes étaient alors bien armées et ses fortifications, imposantes pour l'époque, leur avaient valu le nom significatif de Gibraltar des Antilles.

D'un côté, la passe de la Baleine était rendue presque impraticable par les feux croisés du fort Napoléon et de la batterie de l'Îlet à Cabrit ; de l'autre, cette même batterie de l'Îlet à Cabrit et la batterie de la Tête Rouge, défendaient la passe du Pain de Sucre.

Ces ouvrages sont bien démodés aujourd'hui, et même l'Îlet à Cabrit n'a plus de canons. La Tête Rouge a encore six canons bouche du calibre de 14, autant que j'ai pu m'en rendre compte. Le fort Napoléon, situé à 100 mètres d'altitude, en a un peu plus, mais aussi anciens, et partant presque inefficaces à l'heure actuelle. C'est à peu près l'histoire générale des Antilles : autrefois bien défendues, lorsque toutes les guerres maritimes, presque incessantes, avaient dans leurs eaux un contrecoup immédiat, parfois même en faisaient leur théâtre principal comme la guerre de l'Indépendance, une longue paix et les malheurs de la mère patrie les ont fait oublier ; leurs fortifications ont vieilli, et l'on n'a pas songé à les faire bénéficier des progrès de l'artillerie moderne. Peut-être aussi le prix des engins nouveaux a-t-il semblé trop considérable pour le rôle qu'elles seraient appelées à jouer dans une guerre nouvelle, et toutes, même Fort-de-France, dont les travaux sont à peine commencés, se trouvent actuellement à la merci d'un coup de main.

Il a été pourtant question, paraît-il, tout dernièrement, de consacrer une somme de quatre cent mille francs aux fortifications des Saintes. Je ne crois pas qu'on soit disposé à donner suite à cette motion. Quoiqu'il en soit, rien n'a été fait encore et le fort Napoléon reste tel qu'il était sans doute sous le premier empire.

Des épines et des rats

La Terre d'en haut, où est bâti le bourg des Saintes, est comme son nom l'indique, généralement élevée. Le point culminant, la Tour Modèle, atteint 316m d'élévation et les collines de 100m n'y sont pas rares. Le petit bourg est bâti au pied des hauteurs, au fond de la baie. Il est assez coquet avec ses petites maisons basses, presque toutes sans étage, mais propres et souvent entourées de verdure et de bananiers. La route qui traverse le village est bordée d'arbres. La population a l'air gaie et avenante. Il est à remarquer qu'elle est généralement bien plus blanche que dans les autres Antilles : les noirs y sont rares et les mulâtres même, en petit nombre. Ceci tient, paraît-il, au pénitencier qui y fut longtemps établi, ou plutôt à la compagnie de discipline qui fut depuis transportée au fort Desaix. Les disciplinaires ont fait souche dans le pays, et leurs descendants plus ou moins directs sont connus à la Guadeloupe et à la Martinique sous le nom de Petits Blancs des Saintes.

Le sol des Saintes est assez aride, bien que la végétation y semble pourtant puissante. C'est que les plantes utiles sont rares et y viennent mal. On y récolte un peu de coton, et les petits vallons de l'île offrent quelques pâturages où l'on élève un peu de bétail. L'élevage, fort restreint d'ailleurs, et surtout la pêche suffisent aux besoins de la population. Les fruits qu'on consomme aux Saintes viennent de la Guadeloupe. Mais partout, sur les collines comme dans les vallées, les arbres sauvages et les plantes grasses poussent à profusion. L'île est couverte

de mancenilliers, de figuiers de barbarie hérissés d'épines dures et cassantes, de cactus enfin qui atteignent des dimensions considérables. La plupart des collines, et en particulier celle au sommet de laquelle se dresse la tour Modèle, sont couvertes de bois épais où fourmillent les rats. Mais grâce au ciel, les serpents dangereux en sont absents et l'on peut se promener dans les fourrés sans redouter autre chose que les piqûres des figuiers de barbarie.

Un panorama splendide

Avec un peu de courage et des jarrets solides, on peut faire dans l'île de fort jolies promenades ; l'ascension de la tour Modèle en particulier est très agréable. Les sentiers sont un peu envahis par les herbes et les branches, la côte est bien raide, mais les aperçus que l'on a de loin en loin sur la rade et la côte ouest de l'île vous dédommagent amplement de ces fatigues. Du sommet de la tour, qui jadis dut servir de vigie avant de devenir un blockhaus destiné à empêcher l'ennemi de s'établir sur ces hauteurs, on a une vue splendide. Tout le groupe des Saintes est en plan sous vos pieds, la massive Terre d'en Bas, la Terre d'en Haut aux formes découpées et tailladées, la côte nord calme et tranquille, la côte sud blanche d'écume. Au loin, on aperçoit dans le Nord la Guadeloupe, dans l'Est Marie-Galante et dans le Sud les sommets de la Dominique.

Au centre de l'île, bordé au Sud par un épais bois de mancenilliers, au Nord par des coteaux dénudés, dans un vallon assez large et à peine défriché s'étend le cimetière. Rien ne ressemble moins à un cimetière européen que ce champ des morts exotique. Son aspect abandonné n'est pourtant pas très triste. Entre les tombes poussent des touffes d'arbustes, drues et serrées. Chaque tombe, indiquée par une petite butte de terre ovale, est entourée de grosses coquilles marines. Beaucoup n'ont pas de croix, pas même d'inscription ; mais cet oubli des morts n'a rien de bien mélancolique, comme si la tristesse avait peine à s'acclimater dans ce pays de perpétuel printemps.

Après un séjour aux Saintes instructif et bien rempli, et pourtant fort agréable, tant à cause de l'intérêt des travaux auxquels nous nous y sommes livrés que de la grande liberté dont nous y avons joui, nous en sommes partis le 25 janvier. A 6 heures du matin, nous avons appareillé pour Fort-de-France. Le temps était très doux et il soufflait de l'Est Sud-Est une petite brise assez favorable. Nous étions évités à peu près le cap sur l'église. Il nous fallait donc éviter de 160° et prendre le vent arrière pour sortir par la passe du Pain de Sucre. On a largué les voiles et établi les huniers, puis brassé bâbord devant en laissant les voiles de l'arrière brassées carré. La barre était toute à droite ; aussi, dès que l'ancre fut dérapée, le bâtiment commença à culer rapidement en abattant sur tribord. Le grand foc fut hissé pour accélérer l'abattée tandis qu'on brassait un peu bâbord derrière pour faire culer plus vite. Avant d'atteindre le vent de travers, les voiles de l'arrière furent brassées en ralingue et le foc changé, ainsi que le phare avant. Nous dépassâmes donc rondement le vent de travers. Les voiles furent alors brassées d'un quart partout et l'Iphigénie, recevant le vent par bâbord de quatre quarts sur l'arrière du travers, sortit par la passe du Pain de Sucre.

La brise est bonne et le métier rentre

Une fois cet énorme rocher dépassé, les voiles furent brassées bâbord et l'Iphigénie, infléchissant sa course au Sud-Est, s'engagea entre la Terre d'en Haut et la Terre d'en Bas. Nous trouvâmes au sud des Saintes une mer un peu plus clapoteuse mais belle encore. Après avoir mis en panne un instant pour caponner et traverser l'ancre, nous reprîmes notre route au Sud 19° Est. Vers 11 heures, la brise changea de direction et il fallut brasser partout d'un quart, en même temps, elle fraîchissait un peu. Le commandant en profita pour faire faire dans l'après-midi un exercice d'évolution jusqu'à 5 h 15, heure à laquelle nous reprîmes le plus près, le cap au Sud 10 Est.

Nous élogeâmes ainsi la Martinique à petite distance et nous pûmes distinguer très nettement au passage les maisons blanches de Roseau. Vers 3 h 50, nous étions en vue de Fort-de-

France et nous prîmes la panne sous le grand hunier, panne courante, sous laquelle nous fîmes encore un peu de route. A 6 h on fit servir et nous commençâmes à louvoyer pour entrer en rade ; la brise était bonne et nous marchions bien. Enfin à 10 h et demie, après avoir viré de bord huit fois, nous mîmes le cap sur le mouillage, au plus près tribord amures, serrant le vent le plus possible car nous nous trouvions un peu sous le vent de la Rivière Madame et, profitant de toutes les risées pour gagner au vent. A 11 h les basses voiles furent carguées et cinq minutes après, on carguait partout en hâlant bas le foc et bordant le gui. Nous sommes ainsi venus vent debout et comme nous nous trouvions devant l'embouchure de la Rivière Madame, l'ancre de tribord fut mouillée par 21 mètres de fond.

Les poissons piquent

Les Saintes, janvier 1894

Réellement, ma chère Maman, je n'ai pas de chance pour ma correspondance, car, à l'approche de chaque courrier, je me retrouve chaque fois avec une recrudescence de travaux à faire ! Aux Saintes, me voilà aspirant de détail de sorte que j'ai du travail par-dessus la tête. Pour couronner le tout, il m'est arrivé une aventure que je te raconte afin que tu t'apitoies sur mon sort.

C'était vendredi dernier et nous avions exercice de torpilles. Nous avons été dans les diverses anses de la baie faire exploser un certain nombre de kilos de coton-poudre. Or tu sais sans doute que la détonation d'une torpille a pour effet de tuer ou du moins d'étourdir tout le poisson qui batifole dans un rayon de 25 à 30 m.

A l'explosion d'une de nos torpilles, la mer se métamorphose soudain en un océan de ventres de poissons. En effet, des quantités de ces respectables animaux, surpris par l'explosion, s'en allaient le ventre en l'air tout autour de nous, sans donner signe de vie. Sur la quantité, il y en avait quelques uns de superbes et tout à fait consommables. Je te laisse à penser si nous avons fait une pêche miraculeuse. Nous revînmes à bord avec une quantité de poissons qu'on aurait très bien revendus à Vannes. Notre poste eut un des plus beaux lots et nous nous en léchâmes les babines...

Mais ne voilà-t-il pas que, dès le lendemain, je ressentais des picotements féroces et des démangeaisons affreuses. Le surlendemain, je me réveillai avec toute la figure enflée et couverte de plaques rouges. Idem pour les poignets. Tout cela me brûlait et me rendait malheureux comme tout. Force me fut donc d'aller à la visite où le docteur m'expliqua que c'était le poisson qui était la cause de l'urticaire. C'est déjà quelque chose de connaître la cause de son mal, mais j'eus bien préféré en être délivré. Je souffrais comme un damné et le médecin ne m'avait exempté d'aucun exercice, se contentant de me purger, de me droguer à la quinine et de me prescrire des lavages à l'eau boriquée. Tout le monde se moquait de mon visage boursoufflé et je ne savais dans quel trou me mettre. Dieu vous préserve toujours des urticaires !

Hier, alors que j'étais encore bien malade, je suis envoyé sonder la portion extérieure de la rade dans une baleinière. Il faisait un vent assez violent qui entraînait juste par la passe de la Baleine et donnait une mer assez forte. Ce sondage était destiné à la mise à jour de la carte des Saintes. Sans doute à cause des drogues que j'avais ingurgitées, je ne fus pas très long à être malade, alors que je ne l'avais encore jamais été durant la traversée de l'Atlantique.

...et les plantes aussi...

Voilà dans quel état je suis ce soir pour prendre la plume. Mais je suppose que tu n'attends pas de moi une description détaillée de tous les endroits où l'Iphigénie jette l'ancre. La nécessité où je suis de remplir à chaque relâche cinq ou six pages avec lesdites descriptions m'ôte tout courage pour vous en faire une autre.

Ces diables d'îles ne sont pas vraiment stériles. Elles sont couvertes de bois, de fourrés, de plantes grasses et d'herbes de toutes espèces. Elles sont très accidentées et il faut partout

grimper comme des cabris, à tel point qu'on dirait la Suisse en miniature. La plaie de ces îles, où je n'ai pas rencontré le moindre serpent, ce sont de grands arbres à la feuille très régulière, verte et brillante. Quand on casse une branche ou une feuille, il se forme aussitôt une grosse goutte de lait. Ce lait est un liquide corrosif qui irrite la peau. On appelle ces arbres des mancenilliers. Ils portent des quantités de fruits qui ressemblent à s'y méprendre à de petites pommes sauvages. Il suffit de mordre dedans pour qu'aussitôt les gencives deviennent énormes et blanchâtres, la langue et les lèvres tuméfiées, une véritable horreur que ces plantes diaboliques...Lorsqu'il pleut, il suffit de passer sous un tel arbre pour en être irrité.

L'autre fléau des Saintes, ce sont les figuiers de barbarie. Les feuilles ont une forme bizarre, comme coupées à angle saillant. Certaines sont armées d'épines très longues et très dures. Ces diables de figuiers de barbarie sont ici bien plus communs encore que les mancenilliers et l'on ne peut faire une promenade sans être importuné par l'une ou l'autre de ces plantes, si bien que les mollets sont transformés rapidement en pelotes...

* *

12. De Fort-de-France à Saint-Pierre, de Saint-Pierre à la Pointe-à-Pitre, La Pointe-à-Pitre.

Un appareillage laborieux

Le samedi 20 janvier, nous avons appareillé de Fort-de-France pour Saint-Pierre où nous devons mouiller pendant quelques heures avant de nous rendre à la Pointe-à-Pitre. Les habitants de Saint-Pierre nous avaient en effet invités à un bal pour le 20 et, dès le lendemain, nous devons appareiller pour la Guadeloupe. A midi, l'on mit aux postes d'appareillage. La brise soufflait du Nord-Est et nous étions évités presque vent debout. Nous avions par bâbord derrière la frégate américaine Portsmouth à un demi-mille environ et le banc de la Vierge sur lequel il n'y avait guère que six mètres d'eau. Le commandant fit d'abord brasser bâbord devant en laissant les voiles de l'arrière brassées carré. Malgré cela, avant même que nous n'eussions dérapé, l'abattée sur bâbord commença à se dessiner et ne fit que s'accroître quand, non sans peine car le fond de vase de la rade offre une excellente prise, l'ancre fut dérapée et cela, malgré la barre qui avait été mise à gauche. On orienta alors davantage bâbord devant, mais sans parvenir à arrêter cette abattée. Les voiles de l'avant furent alors brassées carré ; nous culâmes beaucoup, en abattant assez rondement sur bâbord. Le grand foc fut alors hissé ; bientôt nous étions vent de travers. Enfin nous arrivâmes largue, l'Iphigénie sortit de la baie et prit la route de Saint-Pierre.

Nous fîmes route d'abord au Nord-Ouest. A 1 h 30, on cargua partout et la machine fut mise en avant. Enfin à 3 h nous mouillions en rade de Saint-Pierre par 44 mètres de fond, le troisième maillon à l'écubier.

Je ne parlerai pas de Saint-Pierre dont j'ai déjà fait la description. Le temps fut beau pendant le court séjour que nous y fîmes et le lendemain, à 6 h du matin, nous levions l'ancre et appareillions pour la Pointe. La brise était très faible et l'appareillage se fit à la vapeur. Dès que l'ancre fut dérapée, le grand foc fut hissé et bordé à bâbord. L'Iphigénie abattit donc sur bâbord et nous nous dirigeâmes vers la Guadeloupe.

A 8 h, on établit la voilure. Il soufflait une petite brise de l'Est Sud-Est, nous avions donc du largue et, jusqu'à 11 h, l'Iphigénie marcha assez bien. Mais alors, nous nous trouvâmes à l'abri de la haute terre de la Dominique, la brise tomba tout à fait et, en une heure, nous ne filâmes même pas un nœud. Aussi la machine fut elle mise en marche à 42 tours.

Tout en restant très faible, la brise était très variable, passant successivement par le Sud et par l'Ouest avant de se rétablir à l'Est lorsque nous eûmes doublé la pointe des Capucins au Nord de la Dominique. La voilure fut alors rétablie, la machine stoppée et nous prîmes le plus près bâbord amures.

Nous fîmes route ainsi jusqu'au soir et, à 7 heures, nous nous trouvions en vue des Saintes. L'Iphigénie infléchit alors sa route vers l'Est. Nous doublâmes les Saintes vers minuit et revînmes alors au Nord en virant de bord vent debout. La brise mollit beaucoup vers 2 h et ne reprit un peu que deux heures plus tard, aussi pendant ce temps fîmes nous très peu de chemin. A 4 h, la brise était encore faible et nous commençâmes à louvoyer pour arriver au mouillage. A 6 h, les voiles furent serrées, la machine mise en avant et nous mîmes le cap sur la Pointe-à-Pitre.

Attention au banc des Couillons

Le petit cul-de-sac marin au fond duquel se trouve la rade de la Pointe-à-Pitre est en grande partie obstrué par des bancs de sable très nombreux qui rendent l'entrée du port difficile. Nous prîmes l'alignement de l'Ilet à Montrou par la cheminée de l'usine Darboucier. Nous franchîmes ainsi le banc du Mouchoir Carré et donnâmes dans la passe

entre la Cage d'argent et l'Ilet à Cochons que prolonge un immense banc de sable en partie découvert et sur lequel la mer déferle. Là, le chenal est extrêmement resserré et n'a guère plus d'une centaine de mètres de largeur. Aussi les petits bâtiments à faible tirant d'eau peuvent seuls entrer à la voile à la Pointe-à-Pitre. Une fois que nous eûmes franchi la passe et doublé l'Ilet à Cochons, nous suivîmes les fonds de 10 m, laissant par bâbord le banc Rose, le banc des Couillons et le banc Provençal, et nous vîmes mouiller par le travers de l'usine Darboucier à 300 m environ sur l'avant du paquebot de la Compagnie Transatlantique L'Amérique.

Cette entrée est rendue plus facile par un excellent balisage qui indique le chenal depuis les fonds de 20m à l'extérieur de la rade jusqu'au fond de 8m à l'intérieur.

L'entrée dans la rade est ravissante, les îlots qui la parsèment sont verts et frais, l'Ilet à Cochons en particulier est très agréable d'aspect. Ils servent, paraît-il, de lieux de repos aux riches habitants de la Pointe. Au fond, la ville fait bon effet, et la rade couverte de voiliers a un air animé qui fait plaisir à voir.

Le sucre et la canne

Le commerce de la Pointe-à-Pitre est en effet très important ; c'est par là que la Guadeloupe écoule tous ses produits. Quand nous y sommes arrivés, une vingtaine de trois mâts de toutes nationalités s'y trouvaient au mouillage. Ils viennent charger là le sucre, le rhum et le café que la colonie produit en abondance.

Le sucre se transporte généralement à l'état brut. Du moins c'est ce que nous expliquait un employé de l'usine Darboucier. Cette usine, qui se trouve sur la droite de la ville, est la plus importante des Antilles pour la fabrication des sucres. Elle reçoit les cannes par chalands ou par wagonnets, soit de ses propres plantations, soit des plantations des propriétaires qui ont passé avec elle un marché. Le sucre qu'elle fabrique est transporté brut en France, et traité à Nantes dans une raffinerie qui appartient aux propriétaires de l'usine.

La ville de la Pointe est de beaucoup la plus belle des Antilles ; les rues sont droites et larges, les maisons généralement bien bâties. Il y a de beaux magasins. Sur le port se trouve une promenade assez belle près de la place de la Victoire. Pourtant, la ville n'a aucun monument digne d'être mentionné. Ses environs sont, paraît-il, très pittoresques. A quelques kilomètres de la ville se trouve la Rivière Salée qui sépare la Guadeloupe proprement dite de la grande Terre. Mais nous y sommes restés trop peu de temps pour visiter les environs.

Des Cochons jusqu'au Gozier

Le mardi 23 janvier, après avoir embarqué des provisions et pris toutes les dispositions nécessaires pour être à même d'affronter du mauvais temps, nous avons appareillé pour Gibraltar. A 9 h du matin, on a mis aux postes d'appareillage, l'ancre a été dérapée, la barre à droite, puis à gauche tandis que nous culions en abattant sur bâbord. Le grand foc était en même temps hissé, puis bordé à bâbord. Nous vîmes ainsi le cap sur la passe et, suivant la ligne balisée des fonds de 10m, nous doublâmes l'Ilet à Cochons et nous laissâmes un peu sur bâbord l'alignement de l'Ilet à Moutroun et de l'usine Darboucier jusqu'à ce que nous eûmes rattrapé l'alignement du Moulin Jarry par l'extrémité est de l'Ilet à Cochons. Nous le suivîmes alors jusqu'au Sud du Gozier où nous fîmes alors route à l'Est pour doubler la Pointe des Chateaux.

Le masque et la plume

Antilles, 21 janvier

Chère petite sœur,

Depuis que j'ai cédé le détail à mon successeur, je suis pris d'une paresse indescriptible. Chaque jour, et à chaque heure du jour, je me dis qu'il serait temps que j'écrive une lettre mais, à cette pensée, les bras m'en tombent de découragement et mon

imagination fertile me fait surgir aussitôt quelque excellente raison de tarder jusqu'au lendemain. Trop heureux de rendre les armes, je me déclare aussitôt vaincu...

Ah ! Si j'avais une chambre, ce serait autre chose ; mais, dans un poste, on est trop les uns sur les autres, on n'est pas assez libre de ses actions et, surtout, on n'a pas un seul instant à soi-même. Il faut toujours conserver un masque sur la figure car la petite société où l'on vit est d'autant plus gênante qu'on se connaît davantage...en se gênant moins entre soi ! Les discussions vous assourdissent et les disputes vous dérangent à tout instant. Chacun s'occupe de ce que fait l'autre, contrôle au besoin le nombre de pages que vous écrivez : c'est insupportable ! Mais enfin, c'est dans quatre jours que nous cinglons vers la France et il importe de ne pas manquer le prochain courrier. La prochaine lettre sera datée de Gibraltar.

Actuellement, nous sommes à Saint-Pierre où nous venons danser. Nous venons, c'est une façon de parler, car hélas ! je n'en suis pas, des heureux mortels qui ce soir vont au bal. C'est le Cercle de Saint-Pierre dont le président est M. de Grandmaison qui nous donne un bal. Trois aspirants par poste s'y rendront et, naturellement, on a choisi ceux qui n'avaient pas été au bal de Las Palmas et c'est justice.

Pourtant, ce bal doit sûrement présenter de l'intérêt pour ceux qui, comme moi, n'y vont pas seulement pour tricoter des jambes et boire du champagne. C'est une bonne occasion de connaître les Créoles et les Blancs qui peuplent les Antilles. La classe dirigeante, en particulier, nous échappe complètement car, en visitant les villes, on ne la rencontre guère. Plus tard, peut-être, quand j'aurai plus de liberté et plus de galons, il en sera sans doute autrement, mais, pendant la campagne de l'Iphigénie, ce n'est pas possible.

La morgue des uns et la vanité des autres...

Parlons pourtant un peu des Antilles puisqu'aussi bien dans quatre jours, je vais les quitter ; c'est donc le moment de rassembler les quelques réflexions qu'elles m'ont inspirées. Tout d'abord, c'est un pays ravissant. Ce serait un véritable paradis terrestre s'il y faisait moins chaud et s'il y pleuvait moins. Il y aurait peut-être également les trigonocéphales qui seraient de trop à la Martinique ! Toutes ces îles délicieuses offrent de ravissants points de vue car elles sont très accidentées et revêtues d'une végétation splendide, j'allais dire luxuriante si ce mot n'était pas devenu un cliché. Je n'ai jamais rien vu d'aussi joli que les bois des bains jaunes.

La canne à sucre n'est pas leur seule richesse. Le café et la vanille y prennent aussi leur part. Les terres sont extrêmement fertiles et rapportent beaucoup bien que la moitié au moins de la surface des îles soit impropre à la culture.

La race est la plus mélangée qui puisse être, les blancs ne représentant que 7 à 8 % de la population. Mais pour les hommes de couleur, quelle multiplicité de teintes grand Dieu ! Le nègre est chocolat, le quarteron café au lait et, entre chacun de ces types, se coudoient et fraternisent dans la rue mille nuances intermédiaires. Il aurait été souhaitable que les blancs et les mulâtres s'entendent ensemble ; malheureusement, il n'en est rien et voilà le gros problème des Antilles. La faute en revient peut-être davantage à la morgue des blancs qu'à la vanité des sangs mêlés dont voici un exemple : Il y a à la Martinique une famille de fonctionnaires fort riche dont le chef, M. Braud a trois filles fort gentilles, surtout l'aînée. Il a assez de fortune pour envoyer, chaque hiver, sa famille à Paris. Ces petits déplacements lui coûtent en moyenne 5.000 F par an. Père, mère et filles sont blancs comme toi et moi, mais il paraît qu'à une époque reculée quelques gouttes de sang de couleur se sont malencontreusement introduites dans les veines de cette estimable famille. Eh bien ! ce fut pour les blancs de Saint-Pierre un motif suffisant pour ne les point inviter au bal qui fut donné hier en notre honneur.

Voilà bien un sentiment mesquin et maladroit. Ce qui importe, avant tout, dans un pays où les hommes de couleur sont aussi nombreux, c'est de nous les attacher. Ce n'est pas tout d'en avoir fait des citoyens français ; il ne faudrait pas qu'un mépris aussi affiché et aussi injuste

vint leur rappeler sans cesse qu'ils tiennent à une autre race que nous ; c'est d'autant plus maladroite que les mulâtres rejetés par les blancs se retournent vers les noirs, et comme nombre d'entre eux sont à l'aise, ils parviennent souvent aux charges et aux honneurs dont les créoles se trouvent exclus. Ce sont des hommes de couleur qui, à Saint-Pierre comme à Fort-de-France, comme à Basse-Terre, comme à la Pointe, sont conseillers municipaux. Naturellement, dès qu'ils se sentent le Pouvoir en main, ils en usent pour vexer les blancs ; mais les fautifs sont souvent la poignée de blancs qui se sont sottement enfermés dans leurs antiques préjugés de couleurs.

Je ne veux pas dire par là que les sangs mêlés sont de petits saints à mettre en niche. Ils sont souvent vaniteux, turbulents, fastueux s'ils le peuvent, peu réfléchis dans leur conduite et manquant d'initiative. Mais beaucoup d'entre eux sont intelligents, et je ne vois pas pourquoi on refuserait à ces hommes qui sont nos compatriotes et qui ont souvent combattu pour notre cause, leur part d'influence, et on les tiendrait à l'écart comme des galeux.

Malheureusement, il y a trop peu de temps que les nègres étaient esclaves et les mulâtres même suivaient la condition de leur mère, fatale mesure que prit, je crois, Louis XIV. Avant lui en effet, les mulâtres naissaient libres et, si cette sage mesure n'avait été rapportée, les blancs et les sangs mêlés, étant de même condition, auraient fait cause commune au lieu qu'en les faisant esclaves, on les rejetait chez les noirs.

Actuellement, ils forment 70 % de la population des îles et ce sont les seuls dont le nombre augmente constamment, car les blancs n'émigrent guère aux Antilles et, la traite supprimée, il n'y vient point de noirs.

Mais les unions irrégulières, fort nombreuses en ce pays, tendent chaque jour à mélanger les sangs et à homogénéifier la population.

Les petits blancs des Saintes

A propos de ces unions irrégulières, il faut que je te raconte une petite histoire, et, pour cela, venons aux Saintes. Il y eut naguère, et ce naguère n'est pas loin, une compagnie de discipline aux Saintes. Les officiers appartenaient à l'infanterie de marine. Ces disciplinaires colonisèrent à leur façon, si bien qu'outre les travaux de route qu'on leur faisait accomplir, ils contribuèrent à blanchir la population des îles, si bien qu'on les appelle maintenant dans les autres Antilles : les petits blancs des Saintes. Au reste, ils n'ont pas l'air bien vigoureux. Les enfants ont un air hardi et intelligent qui plait, mais, sous les yeux, ils ont presque tous un large cerne noir, qui leur donne un air fiévreux qui pousse à la compassion. Je crois qu'ils ne s'en portent pas beaucoup plus mal, mais l'anémie est partout le grand fléau des Antilles.

Or donc, il vint un jour à bord une marchande, jeune veuve accompagnée de son fils de cinq à six ans, blanc de peau ou presque, aux grands yeux intelligents, à l'air candide. Nous nous amusâmes à le faire causer, et il nous raconta dès l'abord que son père était commandant dans l'infanterie de marine. Amusés, nous le poussâmes un peu : « Oui, nous dit-il, il est commandant d'infanterie de marine, il s'appelle S., mais il est retourné en France et depuis, il ne m'envoie jamais d'argent, il garde tout pour sa femme de France. Aussi je me fiche pas mal de lui. » Et comme il poursuivait en injuriant son père, j'essayais de lui faire comprendre combien sa conduite était contraire aux lois naturelles et combien il avait tort de parler ainsi de l'auteur de ses jours. Mais il ne me comprit pas et s'entêta à dire du mal de son père. On sentait dans ses paroles toute la rancœur qu'avait dû éprouver sa mère lorsque le sieur S. l'avait quittée en lui laissant cet enfant sur les bras. Voilà qui devrait donner à réfléchir aux partisans de l'union libre...

L'énorrrrrrme créole

Ce qui frappe aussi aux Antilles, c'est que bon nombre de personnes ont le teint presque noir et le type européen. A l'inverse, on ne voit guère de blanc ayant le type nègre. La langue qu'on parle aux Antilles est naturellement le français, mais tous les gens du peuple s'expriment entre eux en créole, un patois absolument inintelligible pour nos oreilles transatlantiques. Ce créole est le même que celui de Saint-Domingue. C'est une langue étrange où le français a une grande part, mais qui tient aussi un peu de l'espagnol et peut-être également de l'anglais. « Donner » s'y dit « bailler » comme en vieux français, mais quand ils disent « baille-moi cela », on entend que « ba mouè ». Une chose qui frappe lorsqu'on entend parler créole ou qu'on le voit écrit, c'est la multiplicité du mot « là » qu'il mette après tous les noms. J'en prends pour exemple ce ver d'une chanson créole entendue à Fort-de-France : « ce gros bateau-là qui est dans la rade-là ».

Je vais tâcher de te compléter les paroles de cette chanson :

*Adieu foulards, adieu madras,
Adieu grains d'or, adieu colliers choux,
Doudoun à moi, là qu'a pa(r)ti
Hélas hélas et pour toujours...*

J'ai mis les « r » entre parenthèses car un bon créole est incapable de les prononcer.

Le jour de notre arrivée à Fort-de-France, nous avons d'ailleurs assisté à une scène amusante. Une grosse négresse s'était précipitée à bord en même temps qu'une cinquantaine d'autres afin de nous faire ses offres de service pour le lavage du linge. Mais, soit maladresse, soit malchance, elle dut s'en retourner bredouille, tandis que ses commères repartaient chargées de sacs de linge. Un tel revers de fortune la mit dans une colère bleue, d'autant plus que, la voyant en rage, nous fîmes un attroupement autour d'elle et nous finîmes par l'agacer avec nos consolations et nos condoléances hypocrites. Elle se mit alors à débiter des insanités de toutes espèces, déclarant qu'en somme elle s'en moquait bien, qu'elle n'avait que faire de notre linge, qu'en vérité on aurait dû la traiter mieux que cela, mais que c'était nous qui y perdions, pas elle. Puis elle se mit à vanter sa richesse et déclara qu'elle n'était point en peine pour donner des bals, qu'elle en avait déjà donné de très beaux et en donnerait encore, mais que ce n'était pas ces femmes qui venaient à bord qui y seraient invitées, qu'elle invitait des personnes chic etc...Après toutes ces vantardises, notre tigresse poursuivit encore : « C'est énorrrrrme, énorrrrrme... » répétait-elle en faisant rouler les « r » ce qui nous faisait tous pâmer...

Mais revenons à notre chanson, en voici un autre couplet qui pourra te donner une idée de sa fraîcheur puérile :

*Bonjoû Monsieur le Gouvêneu
Nous sommes venus faî une pétition
.....
Poû empêcher doudoux à moué pâti.*

Nos lingères en avaient d'ailleurs modifié les paroles :

*Bonjoû Monsieur le Gouvêneu
Nous sommes venues faî une pétition
Pour ama(rr)er l'Iphigénie
Po(u)r empêcher douddou à moué de parti(r).*

Le couplet suivant m'échappe car ma mémoire me sert bien mal, puis :

*Ce bateau-là qu'est dans la (r)ade-là
Qui va nageant comme un g(r)os poisson*

J'en oublie encore un peu, mais voici le dernier couplet :

*Les femmes de F(r)ance sont des int(r)igantes
Qui baillent leu(r)s cœu(r)s pou(r) de l'a(r)gent
Mais nous les femmes à la Ma(r)tinique
Donnons not(r)e cœu(r) pour (r)ien du tout.*

Ce qui prouve qu'aux Antilles, les chansons populaires évoluent vite car les paroles sont sans cesse changées par les uns et par les autres.

Une affaire de famille

Et maintenant, quittons le c(r)éole, car je vais te conter une histoire étonnante qui est quasi une affaire de famille. Voici :

Vous m'avez parlé l'année dernière d'un certain Pinel de Golleville qui était lié à la famille Vattemare, je ne sais plus trop comment. Je me souviens seulement qu'il y avait là-dessous une histoire d'adoption. Je crois même que c'était l'adoptée (adoptée peut-être par notre grand-mère de la Rousselière) qui épousait un Pinel de Golleville. Il n'y a rien de plus embrouillée qu'une généalogie ! Or, voilà qu'en revenant du bal de Saint-Pierre, un de mes camarades me montre des cartes qu'on lui avait remises. Je pousse soudain un cri d'étonnement en lisant d'une d'elles. Elle portait : Pinel de Golleville. Je lui demande qui lui a donné cela ; c'était un jeune homme de 19 à 20 ans. Nous avons donc des cousins créoles ou bien est-ce un descendant de l'adoptée qui est venu s'installer à Saint-Pierre ? Mystère !

Des villes sans souvenirs

Que dire encore des Antilles ? Les villes ne sont pas jolies. Elles font bon effet du large ou de la rade, mais quand on y pénètre, on constate que les maisons sont mal bâties, les rues mal tracées, que beaucoup de cases sont en bois et que les promenades y sont peu nombreuses. Le caractère banal de ces villes neuves vient essentiellement de l'absence de tout monument. Ce ne sont pas des villes mais des agglomérations de maisons.

Pourtant, depuis plus de trois cents ans qu'elles existent, ce ne sont pas les souvenirs qui leur manquent, car ces villes des Antilles ont connu bien des évènements et des combats. Elles auraient donc pu consacrer ces souvenirs par des monuments. Il n'en est rien ; les églises sont hideuses, il n'y a ni hôtel de ville, ni palais du gouvernement. Si j'étais gouverneur de ces belles colonies ou même simple conseiller municipal, je ferais remarquer la chose à mes concitoyens et je n'aurais eu de cesse de faire édifier de jolis hôtels de ville, des palais de justice élégants, de belles églises gothiques...Mais leur existence militante, leurs combats incessants, leurs ruines fréquentes ne leur a pas laissé le loisir de s'embellir. Maintenant qu'elles jouissent des bienfaits de la paix, elles devraient en profiter et imiter par exemple la ville de Vannes.

Après tout, c'est peut-être une obligation ou une fatalité dans une ville où les tremblements de terre sont toujours à craindre. Quant à Basse-Terre, cette ville est au-dessous de tout. On a raillé la manie des statues qui s'est emparée de la France. Que n'a-t-elle traversé l'Atlantique ! Il y a pourtant assez de grands marins, de grands généraux, d'habiles administrateurs qui s'y sont distingués pour mériter qu'on garde leur souvenir.

Et pourtant, dans toutes les Antilles françaises, je ne connais que deux statues : l'une, sur la savane de Fort-de-France est vraiment belle et représente Joséphine de la Pagerie. Placée sur un piédestal élevé et entourée de superbes cocotiers, cette statue fait le plus bel effet. L'autre est campée sur une colline dominant Saint-Pierre, mais j'ignore qui elle représente et personne n'a pu me renseigner !

Ne pourrait-on pas mettre à Fort-de-France ou à la Pointe-À-Pitre une statue de Colbert, à la Martinique une de Duparquet et à la Guadeloupe une d'un grand capitaine ou d'un bon administrateur ? On n'a pourtant que l'embarras du choix !

La faute de Colbert

Quand on lit l'histoire des Antilles, on ne peut s'empêcher de soupirer à chaque page. Depuis leur fondation jusqu'à ce siècle peut-être, elles n'auraient pas été plus mal administrées si on avait demandé aux Anglais de le faire. Colbert lui-même, le grand Colbert, fit une lourde faute quand il les soumit, malgré leurs représentations, leurs plaintes et leur révolte même, à une compagnie de marchands et, vraiment, il faut que ces colonies aient eu la vie dure pour y résister. Seule cette compagnie pouvait commercer en ces îles. Tout navire français ou étranger ne lui appartenant pas était confisqué à son profit. Il en résultait que, débarrassée de toute concurrence, elle achetait à vil prix les denrées des colons et leur vendait au poids de l'or les vivres et les marchandises indispensables à la vie que la colonie ne pouvait produire. Encore heureux quand elle les approvisionnait, car il est arrivé souvent que sa négligence coupable cause dans les îles françaises d'épouvantables famines. Ah ! Que n'aurait-on pas fait avec moins de rapacité et plus d'intelligence !

Mais c'est assez parlé des Antilles pour aujourd'hui. Parlons plutôt de notre satané cuisinier, que le diable l'emporte ! Gras comme une loche, il est paresseux comme plusieurs couleuvres et voleur comme plusieurs singes. Il nous nourrit d'une façon particulièrement stupide, choisissant toujours les plats les moins longs et les plus faciles à préparer, au risque de nous faire manger sept fois la semaine le même plat ! Il nous vole horriblement et nous fait manger du cuir de botte tous les jours. Sa fainéantise est désespérante et dangereuse. Parce qu'il avait eu la flemme de faire nettoyer correctement sa batterie de cuisine, il a réussi à empoisonner tous les midships de la frégate. Une autre fois, le jour même du bal de Saint-Pierre, ce fut le tour des invités de se tordre de souffrance !

Pour le reste, je suis prêt à affronter les 30 jours de la traversée de retour que nous commençons demain matin. Il se peut que je sois un peu endormi à mon arrivée à Gibraltar, comme les marmottes au sortir de leur sommeil hivernal, car je suis assez de l'avis de ce monsieur qui disait qu'il fallait retrancher de la vie les jours de navigation !

* *

Un carré très convivial

La Pointe-à-Pitre, 23 janvier 1894

Ma chère Maman,

Vous me demandez des nouvelles de mes camarades. Comme je suppose qu'il ne s'agit pas de mes 70 camarades, mais plutôt de mes éventuels amis, je vous répondrai que je ne suis pas très sociable. Il me faudrait pour amis des garçons sérieux et intelligents, qui passent sur la bizarrerie de mes allures et de mes humeurs, et me les pardonnent en raison de ma franche amitié... Or c'est plus rare qu'un créole aux Antilles ! Ceci étant, je m'entends assez bien avec les habitants de mon poste, bien qu'ils soient assez taquins et que ce soit un genre qui ne me plait guère. Néanmoins, ils ont pour la plupart de réelles qualités.

Je vous ai acheté ici trois kilos de café et un petit baril de 10 litres de rhum que je vous enverrai à mon arrivée à Toulon. Ce rhum est jeune, il n'a qu'un an de barrique et demande donc à vieillir. Je serai d'avis que tu le mettes dans un coin de ton cellier et que tu attendes un an ou deux avant de regarder dedans. J'ai également acheté une livre de vanille fraîche et j'espère qu'il ne lui arrivera pas malheur durant la traversée car c'est un article délicat.

Nous quittons les Antilles demain vers 9 heures et je crois que nous allons commencer par faire route au Nord en direction des Bermudes. Après quoi, nous ferons de l'Est en direction des Açores et enfin atteindrons Gibraltar dans un mois environ. C'est la traversée où nous risquons le plus de trouver du gros temps, mais Dieu nous mènera, je l'espère, à bon port jusqu'au rocher où s'abritent ces affreux gredins d'Anglais. Nous remonterons ensuite à Barcelone

Je suis allé il y a deux ou trois semaines dîner au carré. Tous les midships y sont invités par ordre d'ancienneté. Un dimanche matin, car c'est le dimanche que cette « cérémonie » a lieu, M. Jaubert, le doyen du carré, vous fait appeler et vous tient ce langage flatteur : « M.X faites-nous le plaisir de venir dîner avec nous ce soir. » Le soir dit, on se rend à trois ou quatre à l'invitation. Les officiers s'empressent, ils sont quinze ou seize. Un maître d'hôtel très stylé vient nous offrir l'apéritif et, quelques minutes après, on se met à table. Chaque midship est placé à la droite de son officier chef de poste. Le dîner est très gai ; les officiers n'ont pas la moindre morgue en cette occasion. Ils plaisantent et se risquent même à quelques paillardises. C'est un peu curieux pour des hommes mariés devant de tout jeunes gens, mais il paraît que c'est un peu le genre de la marine, et que nos ancêtres, qui étaient de fort honnêtes gens, étaient fort grivois. Après le dîner, on fume un bon cigare, on cause pendant trois quarts d'heure ou une heure. Enfin, vers 8 heures on prend congé et finita la comedia...

Je me trouvais placé entre monsieur mon chef de poste, qui n'est pas un méchant homme au fond, mais fort lunatique et partant d'une inégalité d'humeur des plus désagréables, et M. Louel, le cousin de Madame Lepetit, mais je l'ignorais alors. C'est un fort brave homme, vif comme le salpêtre, parfois ennuyeux mais d'un caractère franc et estimable. J'ai écouté avec intérêt ses chasses au tigre (mais il m'a avoué n'avoir jamais tué le moindre félin) et nous nous sommes quittés bons amis.

* *

13. Traversée de la Pointe-à-Pitre à Gibraltar

Des plantes vertes en pleine mer

Le 24 janvier vers 10 heures, nous avons appareillé de la Pointe-à-Pitre pour l'Europe. Le temps était beau et chaud, et la brise, assez faible encore dans la rade, fraîchissait depuis le matin en soufflant de l'Est Nord-Est. Nous appareillâmes à la machine, la sortie à la voile étant très difficile à la Pointe, surtout pour les bâtiments qui, comme l'Iphigénie, ont un tirant d'eau assez considérable. On vira au cabestan la barre à gauche, puis dès que l'ancre fut dérapée, la machine fut mise en avant doucement et la barre à droite. En même temps, le foc était hissé et bordé à bâbord. Nous avons donc abattu sur bâbord et suivi l'alignement de la cheminée de l'usine Darboucier par la pointe Fouillole dès que nous avons doublé l'Ilet à Cochons.

Une fois sortis de la rade, nous fîmes route à l'Est, longeant la côte de la Grande Terre pour doubler la pointe des Chateaux. Nous avons alors une jolie brise qui, nous prenant presque debout, contrariait notre marche. Vers 2 heures, nous doublions le long promontoire rocheux de la pointe des Chateaux dont les formes tourmentées prolongent la Grande Terre à l'Est, et nous infléchissions notre route au Nord en passant entre la Guadeloupe et l'île de la Désirade. A partir de ce moment, nous fîmes route au Nord du monde, suivant le plus près bon plein afin de gagner la région des vents variables. La brise était constante, la mer belle et nous filions à une vitesse moyenne de 6 à 7 nœuds. Le baromètre montait régulièrement. Il était à 764m/m le 24 janvier et à 772 le 28. Ce jour-là, nous mîmes à la vapeur pour traverser cette petite région de petite brise.

Le 27 janvier, nous étions entrés dans la mer des Sargasses et nous avons pu remarquer une grande quantité de plantes marines qui flottaient autour de nous. Ce fait, qui peut sembler étrange étant données la distance où nous nous trouvions de toute terre et la grande profondeur de la mer en cet endroit, s'explique pourtant facilement. La mer des Sargasses se trouve en effet située dans la région des calmes tropicaux où vient mourir l'alizé de Nord-Est et où la brise d'Ouest ne se fait pas encore sentir. Il est donc très naturel que toutes les plantes et les débris que la mer charrie viennent s'y accumuler, soit qu'ils soient poussés du Sud par l'alizé, soit qu'ils soient amenés des côtes de l'atlantique Nord par le contre alizé. C'est également l'endroit où les courants chauds qui prennent naissance à l'équateur ou dans le golfe du Mexique viennent rencontrer les courants polaires qui longent les côtes des Etats-Unis.

Vents variables, voile ou vapeur...

Le lundi 29 janvier, la brise se mit à souffler de l'Est et l'on remit à la voile. Dans la soirée, elle adonne au Sud-Est ; nous sommes désormais sortis de la région des alizés et entrons dans la zone des vents variables. La nuit, le baromètre commence à baisser et nous faisons route avec une jolie brise, filant environ 7 nœuds. Une petite houle d'Est nous fait un peu rouler. A mesure que le baromètre descend, la brise augmente d'intensité. Le 30 au matin, il vente frais. On se débarrasse des perroquets et du grand foc et on prend deux ris aux huniers. Avec cette voilure réduite, nous atteignons dans la journée une vitesse de 12 nœuds. Le baromètre descend toujours et la brise tourne rapidement. Tout porte à croire que nous avons été rattrapés par la partie sud d'une dépression qui nous dépasse le 31 janvier. Il est alors possible de larguer les ris et de rétablir la voilure.

Le soir, la brise tombe complètement et l'ordre est donné de pousser les feux ; on cargue partout et nous faisons route à la vapeur tandis qu'une grosse houle du Nord-Ouest nous fait beaucoup rouler.

Le baromètre monte rapidement, la brise fraîchit dans la nuit ; on laisse alors tomber les feux pour rétablir la voilure. Le 2, la brise restant constante, on éteint les feux et nous faisons route à 8 nœuds. Les jours suivants, la brise reste fraîche et le ciel couvert.

Nous prenons le plus près serré. Mais la brise fraîchissant encore, nous diminuons progressivement la voilure ; on cargue les perroquets et on prend le ris de chasse à 3h . A 5h, le grand foc est hâlé bas et le deuxième ris pris aux huniers.

Le lendemain, la brise tomba à nouveau et il nous fallut rallumer les feux. Nous passons au large des Açores le 2 février. Après les avoir dépassées, le baromètre baissa régulièrement, mais la brise mollit. Le 14 nous avions une jolie brise du Sud-Est et nous suivîmes jusqu'au soir le plus près serré. Mais cette route nous conduisait trop au Nord du cap Saint-Vincent, à 6h on cargua partout et l'on poussa les feux de deux chaudières. La mer et le vent contrariant toujours notre marche, il nous fallut dans la nuit allumer les feux d'une troisième chaudière. Le 15 à 5h30 du matin, l'on aperçut le feu du cap Saint –Vincent. Bientôt, nous en étions très près. Nous le doublâmes vers 10h. La brise s'était levée et la voilure avait été rétablie. Pas pour longtemps car la brise mollit à nouveau et les voiles furent carguées et la machine remise en marche...

Le lendemain matin, il faisait calme plat et la mer était superbe ; à 5h30 nous aperçûmes Trafalgar et nous nous engageâmes dans le détroit. Nous aperçûmes alors Tanger et, à 1h, nous entrions en rade de Gibraltar. Un canot anglais vint nous indiquer le lieu où nous devions mouiller, presque au fond de la rade, par 24 mètres de fond.

J'étais né pour vendre de la chandelle *Iphigénie, côtes des Algarves, 15 février 1894*

Chère petite sœur,

Demain, nous serons à Gibraltar et il est donc grand temps que je m'arme de ma plume pour que ma correspondance soit prête. Nous avons eu une traversée relativement courte puisque, depuis notre départ de la Pointe à Pitre, il ne s'est écoulé qu'un peu plus de 22 jours et je n'ai pas trouvé le temps long. Ce n'est pas à dire que je me sois follement amusé : nous avons passé les 18 premiers jours à des colles ; c'était rien moins que drôle. De plus, du matin au soir, nous avons eu à faire le point. Aujourd'hui, j'ai essayé trois conférences mortelles.

Mais enfin, le séjour en rade sera-t-il plus drôle ? Peut-être. En tout cas, je déteste l'inconnu. Or, je ne connais pas Gibraltar, tandis que je connais maintenant la vie en mer ; si elle n'est pas folâtre, elle a du moins l'avantage de ne pas me réserver beaucoup d'imprévu. Etrange chose que la destinée ! J'ai le caractère le plus casanier, le plus terre à terre, le plus bourgeoisement pot-au-feu qui se puisse voir. J'étais né pour vendre de la chandelle, de la ficelle et des boutons de guêtres ou mieux encore pour pousser la charrue, et le ciel m'a fait officier de marine ! J'aurais fait un si bon épicier, j'aurais été si heureux dans une belle boutique à la mode de Paris, drapé dans une vaste blouse blanche, avec de blonds favoris bien fournis, une figure souriante, un visage bien rempli et un gros trousseau de clés. J'aurais dormi sans désespérer de 8 h du soir à 6 h du matin. J'aurais potiné avec les commères, soutenu des opinions avancées, fait partie du conseil municipal de ma petite ville. On m'aurait appelé Monsieur gros comme le bras, et j'aurais été une autorité. Mais je déraisonne, le diadème de l'épicier ne couronnera jamais mon front, sachons nous résigner...

En attendant, je traîne mon boulet, alias la vie, de mon mieux, mais sans enthousiasme. Tu sais que l'enthousiasme n'est pas mon fort, et j'ai beau me battre les flancs pour être gai, confiant, joyeux, il est des instants où la mélancolie m'envahit malgré moi et, comme une marée montante, me submerge. En somme, quand j'y réfléchis, je suis obligé de convenir que le Pacha avait raison : je ne suis pas jeune !

Mais, est-ce qu'on est jeune en notre temps ? J'ai plus de glace dans le cœur qu'un vieillard de 70 ans et presque autant de rides ! D'ailleurs, à 10 ans, mon front était déjà plissé et tu

sais que la patte d'oie a déjà marqué sa cruelle empreinte sur mon visage. Et pourtant, je m'approche tout juste de mes vingt ans.

De quart, mieux vaut la voile que la vapeur

C'est surtout quand je suis de quart dans la machine que je me plonge avec une délicieuse horreur dans le marasme dont parlait Erasme ; il faut te dire que rien n'est moins drôle qu'un quart dans la chafuste, surtout la nuit. D'abord, c'est long comme plusieurs épées de Charlemagne, et puis c'est tout à fait dénué d'intérêt.

La brise a refusé graduellement, et maintenant, nous l'avons à trois ou quatre quarts de l'avant, les voiles fassent. Elles battent au roulis sans que le vent parvienne à les remplir, et c'est à peine si la vieille Iphigénie parvient à filer deux ou trois nœuds. Il est six heures du soir et je dois prendre le quart à 8 h. Ordre est donné de serrer les voiles et j'assiste à cette manœuvre avec désespoir. Enfin l'on met en marche à 42 tours tandis que je peste tout en attendant le poste de combat.

La plupart des postes comprennent 9 midships. L'un est détaillon et ne fait pas le quart. Tous les autres font le quart en même temps que leur officier chef de poste et remplissent à tour de rôle les huit fonctions dont les attributs sont assignés par le petit règlement cher à M. Moureau et dont le titre exact est :

Règlement ministériel sur l'organisation de la frégate-école d'application.

La fonction 1 remplit les fonctions d'officier de quart, sous la surveillance du lieutenant de vaisseau ; la fonction 2 est officier de quart en sous ordre à l'avant ; la fonction 3 est chargé des focs ; la fonction 4 est chef de timonerie ; la fonction 5 est officier de route, c'est à dire chargé de tout ce qui se rattache à la météorologie et à l'astronomie ; enfin 6, 7 et 8 sont chargés de la manœuvre des mâts de misaine, de grand mât et d'artimon.

A la vapeur, les fonctions changent un peu, et en particulier 6 et 7 concernent la machine et la chaufferie. Tu comprends maintenant pourquoi mon nez s'allonge quand je vois carguer et serrer partout et mettre en avant le tourne-broche...

Le temps s'écoule et le timonier vient entrouvrir la porte du poste : « Messieurs, il est 8 h moins le quart » Des hurlements y répondent. On se met alors en devoir d'aller prendre le quart car la politesse exige qu'on remplace son prédécesseur à 8 h moins cinq au plus tard. Les fonctions 6 et 7 laissent échapper quelques plaintes. Tout en grognant, ils tirent de la dernière planche de leur casier un vieux pantalon et une vieille vareuse, jadis grises mais devenus affreusement noirs à cause du contact répété des chaudières et des graisseurs.

Ces haillons ne sont lavés qu'une fois par an... C'est notre manière d'entendre l'économie. Je me débarrasse donc de mon veston, passe par-dessus mon pantalon bleu l'ignoble gris dont je t'ai parlé, puis capelle la vareuse grise que je laisse pendre comme une blouse. Ainsi costumé, je me munis de tabac, de papier à cigarettes et d'allumettes, et je me dirige tristement vers les bas-fonds. Les midships que je remplace me reçoivent comme un ange descendu du ciel, le libérateur promis à leurs douleurs. Ils me serrent la main avec un Bon courage à moitié compatissant, à moitié ironique, et je reste seul....

Un manomètre pour deux

Mes réflexions ne sont pas gaies, surtout si c'est à la chaufferie que je suis affecté. A peine entré, on reçoit sur les épaules une douche d'air glacé qui s'engouffre par la manche à air. On s'avance alors et, cette fois, on se trouve entre les chaudières allumées et la chaleur est intolérable... On piétine alors les tas de charbon et les monceaux d'escarbilles pendant que des gouttes d'eau brûlante vous dégoulinent dans le cou. Il n'y a rien d'autre à faire qu'à surveiller la pression et l'alimentation des chaudières. Mais le manomètre indique la pression aussi bien au maître chef de chauffe qu'à moi-même, et lui sait beaucoup mieux que moi les moyens de la maintenir à la bonne pression. Je n'ai donc qu'à le laisser faire. Bien mieux,

j'ai plutôt l'impression de gêner ces braves chauffeurs qui me regardent avec pitié. Et c'est ainsi que je dois passer quatre heures.

Pour tromper mon ennui, je roule force cigarettes et les fume l'une après l'autre. Mais il arrive un moment où la cigarette devient insupportable, alors les idées tournent au noir, au noir de suie bien sûr. En plus, le vacarme est épouvantable, la chaleur humide vous abrutit et le roulis fatigue. On ne peut ni se promener, ni s'asseoir. Quatre heures sont bien longues dans ces conditions-là !

De temps en temps, le bi-chafustard vient y promener ses deux galons et, vraiment, cela n'est pas inutile car, sans cela, je crois qu'on ne verrait pas souvent un midship dans la machine !

Mais sortons de la machine ; mieux vaut rester le moins longtemps possible dans ce local sans agréments. Mais de quoi allons-nous parler ? Du Cap Saint-Vincent que nous avons doublé hier et où, jadis, le terrible Lord Gervis battit les Espagnols nos alliés, et où Nelson commença à se distinguer, pour notre malheur.

Malheureusement, il ne présente rien de bien remarquable. Une falaise abrupte, mais pas très haute et un phare juché au sommet de la couverture d'un château et c'est tout. Mais, devant ces falaises blanchâtres, il passe bien une cinquantaine de bâtiments tous les jours. C'est vraisemblablement entre midi et une heure que nous laisserons tomber l'ancre dans les eaux anglaises au pied du terrible roc où John Bull abrite sa perfidie. Les cavernes de ce roc possèdent-elles vraiment l'horrible population décrite par le docteur Bataille ? Je ne serai pas fâché de savoir à quoi m'en tenir.

Maudits Anglais !

Toujours est-il que j'ai en horreur ces maudits Anglais ! Impossible de faire un pas hors de France sans voir des lieux où ils nous ont nui et cherchent encore à nous nuire. Aux Antilles, ils nous ont dépossédés de la plupart des îles à l'exception de deux. Saint Christophe, Sainte Lucie, la Dominique sont actuellement déshonorées par l'infâme pavillon sang de bœuf de notre ignoble adversaire. Mais l'heure de la vengeance pourrait ne pas être loin.

Je remarquai l'autre jour en feuilletant la table des matières de la Revue maritime et coloniale que tous les officiers de marine, des midships aux amiraux, étaient possédés de la manie d'écrire. C'est un vice ou une qualité du Corps qui remonte loin, au 18^{ème} siècle je crois, ou dans les premières années du règne de Louis XV, lorsque l'académie royale de marine fut créée pour encourager ce petit travers.

Je dis travers, mais c'est quand même à ladite académie, disparue depuis, que nous tenons d'avoir les officiers les plus savants de l'Europe, et la marine lui est redevable de bon nombre de ses progrès.

Tel enseigne fait une « Recherche sur le meilleur ordre de combat à adopter en vue de l'ennemi. » Tel autre traite de « L'inégale répartition de l'intensité calorique sur les deux hémisphères. » Un autre invente un cherche-étoiles mécanique, beaucoup des modes de pointage perfectionnés. Tous sont enchantés quand ils ont enfin obtenu d'être imprimés tout vifs dans cette chère revue maritime.

Je me demandais donc dernièrement ce que je pourrais bien trouver pour faire comme les autres. Eh bien ! J'ai trouvé : je traiterai « De la différence entre les modes de colonisation française et anglaise et de l'avantage du premier pour l'assimilation des peuples. » Tu m'en diras des nouvelles !

The Rocher

Nous voici arrivés à Gibraltar. C'est superbe, mais j'ai le cœur serré en pensant que c'est entre les mains de ces misérables fils d'Albion. Le rocher de Gibraltar est très élevé et, tandis qu'il s'abaisse au Sud en terrasses très longues, au Nord au contraire, il est comme taillé à pic, avec des arêtes vives. La ville est au pied et s'accroche comme elle peut au flanc

du rocher. Une bande de terre très basse relie le rocher à la côte où s'élève un peu plus loin la ville espagnole d'Algésiras. Tout le rocher est percé de trous et de cavités, et dans chacune d'elles, on peut apercevoir à la lorgnette une gueule de canon. C'est vraiment formidable.

La rade de Gibraltar paraît très sûre. Trente-cinq pontons charbonniers y sont affourchés et, toute la journée, des vapeurs de toutes les nations viennent les accoster pour s'approvisionner en combustible.

Des « écrevisses » sont venues rôder autour de nous et un horrible officier de terre anglais est venu en visite officielle. J'étais à la coupée quand il est monté à bord et j'ai commandé : « Sur le bord ! » pour lui faire rendre les honneurs du sifflet. L'Anglais a dit : « Bojor », le Français a répondu : « Qui dois-je annoncer ? » Là-dessus l'Anglais n'a rien compris. Heureusement, le frégaton est arrivé et a emmené le fils d'Albion...

* *

14. Relâche de Gibraltar

La clef de la route des Indes

La relâche de Gibraltar est certainement une des plus intéressantes que nous ayons eu encore, non seulement à cause de la beauté du rocher, dont le site est un des plus pittoresques que l'on puisse voir, mais encore à cause de l'importance militaire de cette petite presqu'île espagnole qui est, pour les Anglais, la clef de la route des Indes.

Ce n'est pas cependant que ce soit le point le plus sud de l'Europe, et il n'est pas absolument exact que Gibraltar ferme le détroit. En rangeant de près la côte d'Espagne, il ne serait sans doute pas impossible à une escadre ennemie de pénétrer dans la Méditerranée ou d'en sortir en dépit des canons anglais ; mais ce qui fait son importance capitale, c'est l'abri et la base d'opération qu'elle peut offrir à une escadre anglaise qui, surveillant de là le détroit, peut s'opposer, avec grandes chances de succès, au passage d'une flotte ennemie même supérieure en force. Enfin, sans Gibraltar et Malte, il ne serait guère possible à l'Angleterre d'entretenir une escadre en Méditerranée, et l'on sait combien l'Angleterre a besoin de dominer dans cette mer étroite qui, depuis le percement du canal de Suez, est devenue la vraie route des Indes.

Chasser l'Angleterre de la Méditerranée, ce serait très probablement lui porter un coup mortel. On conçoit, dès lors, l'intérêt que l'Angleterre attache à Gibraltar et les dépenses énormes qu'elle n'a pas hésité à faire pour rendre imprenable, autant que possible, cet aride rocher.

Gibraltar est bâtie sur une presqu'île rocheuse réunie à l'Espagne par un isthme très bas. Le rocher tombe à pic du côté de la péninsule, d'une hauteur de 415m. La pointe sud, au contraire, s'abaisse vers la mer par trois terrasses successives, peu larges d'ailleurs ; de même, le versant qui regarde la Méditerranée est abrupt ; le versant ouest, au contraire, bien qu'extrêmement raide, a pu toutefois se prêter à la construction d'une ville, une ville bizarre d'ailleurs, qui ressemble plus à un repaire de brigands hors la loi qu'à l'idée que nous nous faisons d'une ville européenne et civilisée. De quelque côté que l'on considère Gibraltar, on le voit hérissé de canons. La côte est une suite ininterrompue de bastions et de remparts et, sur trois habitants que l'on rencontre, deux portent l'uniforme militaire.

Une ville cosmopolite, mais très britannique

La ville aligne ses maisons tout le long de la côte. Elle ne compte qu'une rue digne de ce nom : Main Street, parallèle à la mer ; perpendiculairement à cette rue, on ne trouve que des ruelles étroites et escarpées, et plus souvent encore, des escaliers sans issue. Main Street est réellement une belle rue : les maisons sont hautes, bien bâties et bien alignées, la rue est large et bien pavée, les magasins sont assez grands, enfin il y règne une grande animation.

Là se croisent des Espagnoles, la tête couverte d'une mantille, des Anglaises, des soldats, des Marocains. Ceux-la surtout sont curieux. Ils marchent d'un air indolent, dans leurs larges habits de laine, les jambes et les bras nus, les pieds chaussés de larges babouches et la tête couverte du turban ou de la chéchia. Ils ne semblent pas même voir les gens qui les croisent ; leur visage reste impassible et l'on se figurerait aisément qu'ils ne pensent point, guère plus que le pauvre âne qui les accompagne souvent dans leurs promenades à travers la ville.

Si l'on met à part le cachet particulier que lui donne une population si mélangée, Gibraltar a trop le cachet anglais. Ces maisons peintes de couleur tendre, ces fenêtres plates n'offrent rien de bien agréable à l'œil, mais les Anglais ne sauraient s'en passer et les implantent partout où ils s'établissent.

Au point de vue maritime, la rade de Gibraltar est très vaste, profonde, et bien abritée. Elle est formée par la partie est de la baie d'Algésiras, nom glorieux pour la marine française. Au centre, cette baie présente des fonds de 3 à 400 mètres, mais près du rocher, des fonds très étendus de 10 à 50m permettent aux bâtiments de mouiller avec sécurité, protégés des vents d'Est par la presqu'île dont la hauteur atteint 415m.

Dans la rade sont mouillés une trentaine de pontons charbonniers appartenant à diverses compagnies. Les bâtiments très nombreux, qui viennent à Gibraltar renouveler leur provision de combustible, se mettent bord à bord avec ces pontons et chargent avec la plus grande facilité. Pour les bâtiments de guerre, l'Angleterre a fait construire une grande jetée appelée le môle neuf, assez longue pour que trois cuirassés puissent à la fois s'y mettre à quai. C'est là qu'ils viennent faire leur charbon. Cette jetée forme un petit port militaire où l'on trouve des fonds de 15 à 16 m.

Des canons et des hommes

Je ne dirai pas grand chose des canons de Gibraltar ; j'en ai vu beaucoup, il est vrai, mais ceux que l'on peut voir facilement, comme ceux de la Rosia Battery et tous ceux qui bordent le rivage au dessous de Main Street, n'ont évidemment aucune importance. Ce sont des canons-bouche à côté desquels sont disposés de loin en loin de grands tas de vieux projectiles à tenons. Ceux-même de mes camarades qui ont eu des facilités pour voir quelque peu des fameuses galeries de Gibraltar n'ont vu que des canons-bouche, ceux évidemment auxquels on n'attachait aucune importance. Tout ce que j'ai pu voir, de la rade, c'est quelques gros canons placés sur le faite du rocher et de loin en loin des embrasures vraies ou simulées. En réalité, je crois que les canons sont fort nombreux mais dissimulés avec soin, et qu'on n'en voit que ce que les Anglais n'ont aucun intérêt à nous cacher.

La garnison de Gibraltar est très nombreuse, et l'on voit partout des casernes. Ce sont des fantassins, des artilleurs et des soldats à uniformes noirs que je n'avais jamais vus encore ; j'ignore ce que c'est. Leur nombre est d'environ sept à huit mille hommes.

J'ajouterai pour finir que Gibraltar a un fort beau jardin public, qui porte le nom de Jardin de Alameda ; il est très bien entretenu, et l'on y a érigé des statues, ou plutôt deux modestes bustes assez vert-de-grisés. L'un représente Elliot qui défendit avec succès Gibraltar contre les Franco-Espagnols, l'autre Wellesley, duc de Wellington. Une inscription en latin, passablement vaniteuse, rappelle tous les titres de gloire de ce grand homme, car nul Anglais n'ignore combien Wellington l'emportait sur Napoléon en génie militaire. Je dois ajouter que le grand homme décapité fait une assez triste figure sur sa colonne, et sa face verdâtre fait un piteux effet au milieu des beaux ombrages de l'Alameda.

Une traversée rapide et une correspondance lente

Gibraltar, 17 février 1894

Ma chère Maman,

Voilà donc notre grande traversée terminée et heureusement terminée, grâce au Ciel, et comme je désire vous en informer promptement, je t'écris dans l'obscurité la plus noire, tellement noire que je ne distingue même pas les lettres que je trace.

C'est donc le 24 janvier que nous avons quitté la Pointe à Pitre par beau temps mais, autant que je m'en souviens, brise assez fraîche. Nous mouillions hier vers deux heures du soir en rade de Gibraltar ; c'est donc 23 jours de traversée. Nos anciens en avaient mis 28, nos grands anciens 26, bref nous avons une des traversées les plus rapides. Seule celle du Commandant Benard nous enfonce avec 22 jours seulement. Vers le 30 janvier, nous avons eu un vent grand frais qui nous a fait filer 12 nœuds avec les huniers à deux ris et la misaine à un ris plus deux focs, rien à l'artimon. Malheureusement, cela n'a pas duré, car dès le lendemain le vent a si bien tourné qu'il a fini par tomber à peu près complètement, ne laissant derrière lui qu'une très grosse houle qui nous a fait rouler d'une façon navrante. Le roulis est très fatigant à la longue. Si l'on est debout, il faut sans cesse être attentif pour conserver son équilibre. Si l'on est assis ou couché, les changements de portage continus ont tôt fait de vous endolorir tout le corps. Et si l'on est à table, tout ce qui n'est pas tenu par trois ou quatre piquets de roulis glisse aussitôt et se brise. C'est charmant.

La traversée aurait été très ennuyeuse si je n'avais été fort occupé : les colles, les quarts, les calculs et les exercices ont monopolisé le temps des midships de seconde classe, ce qui fait que je n'ai pas eu le loisir d'écrire à qui que ce soit. Voilà pourquoi je m'use les yeux ce matin dans une salle de douze mètres de long sur cinq de large, éclairée par une seule lampe à huile et l'ombre de deux camarades placés entre moi et la lampe.

Il y a plus de trois semaines que je n'ai de nouvelles de Cherbourg et je n'en ai pas eu à mon arrivée à Gibraltar. Si tu veux ne jamais manquer tes correspondants marins, tu feras bien de leur écrire toujours de façon à ce que ta lettre arrive où elle doit les trouver cinq ou six jours avant leur arrivée prévue. Sinon, les lettres seront toujours à courir après eux et il leur arrivera ce qui est arrivé à une lettre que l'Oncle René m'adressait à Dakar ; je l'ai reçue à mon second séjour à Fort-de-France, quarante jours après son départ de Poitiers !

* *

15. De Gibraltar à Barcelone

Faux départ

Le 19 février, vers 5 h du soir, nous avons appareillé pour Barcelone. Il faisait un temps sombre et, depuis le matin, la brise soufflait avec beaucoup de force, et avec des rafales très violentes, en provenance de l'Est. Dans le fond de la rade et en dehors de l'abri du Rocher, le vent soulevait de petits tourbillons d'eau et la mer brisait avec force contre les rochers ; dans les rafales, la brise atteignait une vitesse de 20m/s. Tout présageait, en dehors du détroit, une mer forte et une brise violente.

On alluma les feux des quatre chaudières et à 4 h 55, l'ancre fut levée et nous fîmes route vers le large. Dès que nous fûmes sortis de la rade, nous mîmes cap à l'Est. Nous recevions ainsi le vent debout et à cause du fardage considérable de l'Iphigénie, nous marchions très peu.

Le lendemain matin à 8 h, nous ne nous trouvions qu'à une vingtaine de milles de Gibraltar et pourtant, on avait brûlé beaucoup de charbon, jusqu'à 5 tonnes pendant le quart de minuit à quatre. Avec une telle consommation, nous n'allions pas avoir assez de combustible pour atteindre Barcelone. L'Iphigénie roulait et tanguait beaucoup car la mer était creuse. Aussi, à 8 heures et demi, le commandant donna l'ordre de retourner à Gibraltar. Nous laissâmes porter vent arrière. On établit alors la misaine et le petit hunier au ris de chasse et la machine fut stoppée. Nous donnions ainsi sept nœuds et, à une heure, nous atteignions Gibraltar.

Les voiles furent carguées, nous entrâmes en rade à la vapeur et l'Iphigénie alla mouiller au fond de la baie par 42 m de fond.

Nous fûmes obligés de rester deux jours au mouillage pour y attendre la fin du mauvais temps. Le vent avait molli, mais il s'était mis à pleuvoir et, pendant 24 heures, la pluie ne cessa pas un instant de tomber. Enfin, le jeudi 22 février, à cinq heures de l'après-midi, l'Iphigénie leva l'ancre. Le temps avait fini par se mettre au beau, il faisait calme et un soleil superbe commençait à dorer le sommet du rocher de Gibraltar lorsque nous le doublâmes, faisant route à l'Est, après avoir passé à un mille environ de l'escadre anglaise mouillée la veille en rade. Avec trois chaudières allumées, nous filions sept nœuds et nous dépassâmes neuf nœuds dès qu'on eut allumé la quatrième chaudière. Il restait à peine une très légère houle du mauvais temps des jours précédents. Il est en effet à remarquer qu'en Méditerranée, dès que le vent souffle, la mer devient grosse, mais qu'elle tombe aussitôt que la brise a cessé de souffler, tandis que dans l'Atlantique, il reste, longtemps après le mauvais temps, une grosse houle, inconnue dans ces mers resserrées .

Dans l'après-midi, à quatre heures, on isola les feux de la quatrième chaudière et à 8 h on éteignit les feux de la troisième. Nous donnions encore six nœuds et demi. Le lendemain matin, la brise se leva, fraîchissant graduellement. On ralluma les chaudières. Le soir, la mer s'était formée et nous commençons à tanguer. En même temps, la consommation de charbon s'élevait à près de six tonnes pour maintenir une vitesse de cinq à six nœuds. Si la brise avait duré, elle aurait certainement beaucoup retardé notre arrivée à Barcelone ; heureusement, elle mollissait dès le lendemain matin et le dimanche, à huit heures du matin, nous arrivions en vue de Barcelone et, à dix heures et demi, nous entrions dans le port.

En Catalogne à côté de la Navarre

A Barcelone, les bâtiments de guerre s'amarrent dans le port même, l'arrière à la jetée par 12 à 13 mètres de fond. Nous y trouvâmes un croiseur espagnol, la Navarra, à côté de laquelle nous prîmes place. Pour cela, on mouilla d'abord l'ancre de bâbord, puis la brigantine fut bordée. Par l'effet de la brigantine et à l'appel de son ancre, l'Iphigénie lofa et présenta l'arrière à la jetée. La brigantine fut alors carguée et l'ancre de tribord mouillée. Puis, on envoya, au moyen de la vedette et des canots 1 et 2, deux amarres au quai.

Faisant en arrière avec précaution, et embraquant les amarres, nous nous trouvâmes solidement tenus à quarante mètres du quai environ.

Une ville magnifique et contrastée

Nous sommes descendus deux fois à Barcelone, pendant cinq heures environ chaque fois. C'est peu de choses pour visiter une ville aussi grande et aussi intéressante, mais c'est beaucoup si l'on songe au peu de temps que nous y sommes restés, quatre jours à peine.

Barcelone est la capitale de la Catalogne et le plus grand port de commerce de l'Espagne. C'est une ville de plus de trois cents mille habitants et célèbre dans l'histoire de l'Espagne depuis les temps les plus reculés. Ce n'est pas, comme trop de villes de la péninsule, une cité morte. Plus heureuse que Grenade, Léon, Valladolid et Tolède, Barcelone, sans perdre ce qui fait son cachet d'authenticité, a su se maintenir à la hauteur des exigences actuelles.

Le centre de la ville est encore sillonnée par des ruelles étroites et pittoresques, tortueuses à plaisir, et où deux voitures ne sauraient passer de front ; mais sa splendide Rambla, et ses larges rues modernes, avec magasins somptueux, pleines de mouvement et d'animation feraient honneur à nos plus belles villes de province. En un mot, le beau et le pittoresque s'y coudoient à chaque pas et l'on ne sait ce que l'on doit le plus admirer, quand on se promène dans ses rues, de la ville moderne et cosmopolite aux larges boulevards, sans cesse parcourus par une foule affairée et bruyante, ou de la vieille cité espagnole, aux sombres ruelles désertes, bordées de vieilles maisons boudeuses qui, dans leur triste robe noire, semblent regretter le vieux temps et s'isoler du monde présent pour mieux garder leurs souvenirs.

Quand on débarque à Barcelone, on accoste d'abord à un large escalier au majestueux perron qui vous conduit sur la grande place de Christophe Colomb. Au centre s'élève un magnifique monument, récent d'ailleurs et destiné à perpétuer à travers les siècles la gloire du découvreur du Nouveau Monde, comme si la gloire n'était pas plus impérissable encore que la pierre ; le marbre et le bronze même, ou comme si ce monument somptueux devait effacer l'injustice et l'ingratitude de l'Espagne envers l'homme qui venait de lui donner plus d'empires qu'elle n'avait de provinces. Colomb est représenté debout sur un globe doré, la main étendue vers la mer ; la statue, très belle, est au moins trois fois grandeur naturelle. Elle est portée par une gigantesque colonne, aux proportions élégantes, dont la base carrée est ornée de bas-reliefs représentant diverses scènes de la vie du grand homme. Cette base est élevée de plusieurs marches au dessus du niveau de la place et d'immenses lions de bronze ornent les angles du monument.

A la place Christophe Colomb aboutit la Rambla, principal boulevard de Barcelone, planté d'arbres qui doivent être très beaux en été. Le dimanche, elle est inondée de monde. C'est la promenade élégante en même temps que la grande artère de la ville. Sur la Rambla débouchent quantité de belles rues commerçantes, toutes bordées de grands magasins aux somptueux étalages. Une des plus remarquables est la rue Fernando qui mène au Parc en traversant la place de la Députacion. Le palais de la Deputacion provinciale est un lourd monument sans architecture et sans goût qui ne mérite guère d'être mentionné

Mais il en est tout autrement du Parc, superbe jardin public, aux grandes avenues bien plantées, ornées de pièces d'eau, de massifs de verdure et de statues. L'une d'elles représente le général Prim ; une autre, placée sur un haut monument que baigne une grande pièce d'eau, représente la Liberté, un flambeau à la main, traînée sur un char à six chevaux. Toute dorée, cette statue étincelle au soleil et se voit à une grande distance.

Une cathédrale qui inspire le respect et respire la foi

Mais il est temps de parler un peu de la cathédrale. Située au milieu d'un vieux quartier, au milieu d'un labyrinthe de rue étroites et malpropres, celle-ci est d'autant plus difficile à trouver que l'extérieur ne signifie pas grand chose et est presque écrasé et masqué par les maisons qui l'entourent. Mais l'intérieur est très beau. La façade a été restaurée, peut-

être pas très heureusement. Mais l'immense nef ogivale aux arceaux élancés, aux piliers curieusement fouillés, est splendide ; on ne peut qu'avec peine détacher ses regards de ses voûtes élégantes et légères, et pourtant majestueuses. Rien n'est beau comme ces vieilles cathédrales gothiques, dont la demi-obscurité, pleine de mystère, inspire le respect et semble respirer encore la foi d'un autre âge. On remarque dans la cathédrale une très belle chaire en bois ; enfin, en dessous de l'orgue, se trouve un curieux ornement appelé, je ne sais pour quelle raison, la tête du More.

Une ville des morts

Une des choses les plus curieuses de Barcelone est, sans contredit, la ville des Morts ou l'ancien cimetière. Elle est située presque en dehors de la ville, dans un faubourg près de la gare. C'est une ville, en effet, avec ses rues et ses maisons aux multiples étages. Ces maisons sont d'immenses cubes de pierre, très réguliers, dans lesquels on mure les cercueils. Certains de ces cubes ont jusqu'à sept étages de niches mortuaires. L'effet en est des plus curieux. Le cimetière est d'ailleurs très bien tenu et renferme une quantité de beaux monuments funéraires.

Il me faut dire quelques mots des moyens de défense de Barcelone. Elle possède une garnison nombreuse comprenant de l'infanterie, de l'artillerie et de la cavalerie. Jadis, deux forts la défendaient : San Carlos et Montjuïals. Le premier est abandonné, je crois. Quant au second, situé sur une hauteur à l'Est de la ville, dans une position très avantageuse, il est toujours armé. On y travaille même encore et il constitue le principal ouvrage de défense de Barcelone. Son importance est donc considérable, car la prise de Barcelone entraînerait la possession de la Catalogne tout entière.

Grand frais sur la dunette

De Gibraltar à Barcelone, 23 février 1894

Ma chère Maman,

Nous serions déjà à Barcelone sans un diable de coup de vent d'est qui nous a pris le jour même de notre appareillage de Gibraltar. Dans la rade même, la brise très fraîche soulevait des tourbillons. Nous avons appareillé vers cinq heures et, toute la nuit, nous avons marché avec nos quatre chaudières allumées. Nous aurions dû marcher à sept ou huit nœuds, mais le vent et la mer étaient tels que nous n'avancions qu'à peine à un nœud et demi, alors que la consommation de charbon était le double de celle que nous avons d'ordinaire.

Le lendemain matin, quand je pris le quart, nous avions un vent que l'on désigne en marine sous le nom de grand frais et qui atteignait 25 à 30 m à la seconde. Tangage et roulis étaient extrêmement violents et nous n'avancions presque plus. C'est à peine si nous nous trouvions à 25 milles de Gibraltar. Enfin, à 9 h, le pacha, voyant que nous n'avancions pas du tout alors que nous brûlions tout notre charbon pour des prunes et que rien ne laissait prévoir la fin du mauvais temps, prit le parti de virer vent arrière et de retourner à Gibraltar.

Une fois le cap sur le Rocher, nous avons stoppé la machine, établi la misaine et le petit hunier au ris de chasse et sommes restés vent arrière sous cette voilure réduite filant sept à huit nœuds.

Le lendemain, j'ai eu le quart de 10 h à minuit, car tu sais qu'au mouillage, il ne dure que deux heures. Il tombait à verse une pluie glacée que la brise très forte nous fouettait au visage et le pont était couvert d'eau. J'avais la fonction 1 ; j'étais donc obligé de rester sur la dunette où il ne se trouve qu'un seul abri, le kiosque et la timonerie, d'ailleurs interdit, et où mon ami Moureau s'était établi fort à l'aise, bouquinant à loisir l'Echo de Paris et me laissant le soin de veiller si le navire chassait. Tout d'abord, enveloppé dans ma pèlerine, je pris assez gaillardement la pluie. Mais je n'osais mettre mon capuchon, M. Moureau m'ayant fait remarquer assez sèchement que le capuchon n'était pas réglementaire, sans doute parce qu'il empêche d'entendre. Je me promenais donc le plus philosophiquement possible, de

l'avant à l'arrière, avec la satisfaction d'un homme que l'on vient d'arracher à son hamac pour l'exposer aux plus viles intempéries. Mes souliers prenaient l'eau comme un vieux sampan dynamité. Ma pèlerine formait gouttière et déversait sur mon pantalon toute l'eau qui ruisselait dans mes souliers. Quant à la gouttière de ma casquette, elle était réduite en pâte... Depuis, mes affaires ont mis deux jours pour ne pas sécher.

Mais aussi, quelle joie après ces deux heures lamentables de se glisser à nouveau dans son hamac sur le coup de minuit. Dans ces moments-là, M. Carnot n'est pas notre cousin, et je renierais pour un peu ma tante Victoria et mon petit cousin Guillaume ! Quel instant délicieux !

Notre cœur n'est plus que le balancier d'une horloge

Nous sommes restés ainsi près de deux jours supplémentaires à Gibraltar. Enfin, le temps s'étant remis au beau, nous sommes repartis hier matin. Mais grâce au malheur qui nous poursuit, voilà déjà que le mauvais temps nous reprend : un diable de coup de mistral s'annonce. Nous avons déjà une forte brise debout et je n'ai pas l'impression que nous marchons beaucoup. Il est possible qu'au lieu d'aller directement à Barcelone, nous fassions escale à Carthagène (qui est déjà derrière nous) ou à Palma. Ma foi, je ne serais pas fâché de découvrir les Baléares, mais j'aimerais autant avoir les lettres que vous avez du m'écrire et qui m'attendent à Barcelone.

En attendant, je n'ai rien à faire. Il est vrai que, dans le métier militaire, tous les règlements combattent plutôt qu'ils n'encouragent l'initiative, cette belle qualité dont je crains d'être un peu dépourvu, sinon en pensée du moins en action. A ce propos, tu me parles de la conduite égoïste de certains de nos amis. Que veux-tu, ma chère Maman, nous nous embourgeoisons tous et rien n'est plus odieux ! Le cœur ne s'ouvre plus à aucune idée grande ou généreuse ; il ne bat plus, il ne palpète plus, il est devenu le balancier d'une horloge et voilà tout. Parlez de famille, de patrie, de religion, de dévouement, on vous regardera comme si vous tombiez tout droit de la lune. Ah ! si l'on pouvait espérer que les ouvriers nous tirent de cette platitude et de cet embourgeoisement, on se ferait aussitôt socialiste... Mais rien ne peut sortir de bon de ce milieu pourri.

Nombre de nos concitoyens se disent maintenant citoyens du monde et beaucoup de nos gouvernants se réclament de l'Internationale. Quant à la famille, qu'est-elle devenue en France ? Les hommes n'ont plus de femmes mais des maîtresses ; les enfants n'ont plus le respect des parents. L'idée même de la famille n'existe plus. Ouvrez un roman d'un auteur contemporain, vous êtes sûre d'y trouver un ou deux adultères et c'est la famille, base de toute vertu, que l'on sape ainsi chaque jour. Les sentiments les plus naturels et les plus délicats sont tournés en dérision alors qu'on tresse des couronnes au vice.

Mais laissons cela. Le mistral souffle un peu moins fort ce matin et je crois que nous arriverons à Barcelone demain soir. Il paraît que c'est une très belle ville et que la colonie française y est très importante avec 25.000 personnes. Après, ce sera Toulon où nous passerons quelques jours afin de nous ravitailler.

Encore une remarque pour Marie. Bien que passant généralement pour indolentes, les populations des Antilles françaises, au moins pour ce qui concerne les créoles, méritent bien leur appartenance à la race française. Il faut avoir lu leur histoire en détails pour prendre connaissance des mille et un faits d'armes qu'ils accumulent depuis 400 ans. Pendant toutes les guerres, les colons s'équipaient et partaient en guerre, et alors ; malheur aux Anglais ! Leur organisation était d'ailleurs militaire et, même en paix, ils étaient divisés en compagnies, alors qu'en France, on distribuait par paroisse.

Pendant les guerres de Louis XIV, ils ont à plusieurs reprises conquis les Antilles anglaises plus riches et plus peuplées. Pendant les guerres de Louis XV, de Louis XVI et de Napoléon, nos Antilles vivaient littéralement de la guerre de course et, si les Anglais ont mis tant

d'acharnement à s'en emparer, c'est que ces îles et leurs habitants leur faisaient un tort énorme.

Règle générale : partout où la France sème un colon, il pousse des soldats incomparables.

Ah ! Si aujourd'hui encore on encourageait et guidait l'émigration !

Il est vrai que, de nos jours, les mœurs y sont très relâchées, mais bon sang ne saurait mentir et les colonies françaises l'ont mille fois prouvé.

* *

Une bonne valseuse avant toute chose

Barcelone, 26 février 1894

Hier j'ai reçu, ma chère Vonnette, plusieurs volumes de lettres : une lettre de l'oncle Henry, deux de mon ancien et trois de vous ; juge de mon plaisir ; j'ai passé près de deux heures plongé dans ces inestimables richesses.

Tu ne saurais croire, ma chère Yvonne, combien je me sens pressé de rentrer à Cherbourg. A propos des connaissances que vous y fîtes, savez-vous qu'elles m'ont l'air toutes plutôt mûres. J'en ai fait le relevé avec soin : j'ai compté 4 officiers de terre, un d'artillerie de marine, 2 officiers de marine, 3 officiers en retraite et 3 veuves d'officiers. En revanche, vous ne mentionnez pas beaucoup de jeunes filles et c'est pourtant surtout ce qu'il nous faudrait ! Sais-tu qu'on ne fait plus que valser à présent ? Et quand, par hasard, on joue une mazurka, voire même une polka, ton cavalier te demandera neuf fois sur dix de la valser. Un bon valseur est un bon danseur, et une bonne valseuse est sûre de ne pas faire tapisserie, ce qui est très ennuyeux et un peu humiliant. Moralité : il faut absolument que tu apprennes à valser. Demande au besoin à Marie de te donner quelques leçons : tâchez de devenir très légères et de savoir le pas de la valse sur le bout de l'orteil ! Je vous assure que c'est de la dernière importance. Sinon, un bal sera toujours pour vous un horrible supplice. Tout nous porte à croire que l'année prochaine, au plus tard, Marie va faire enfin son entrée dans le monde ; il faut absolument qu'à cette époque, ce soit une danseuse émérite.

La ville la plus française de la péninsule

Il ne faut pas que ma lettre parte sans vous donner un léger aperçu de Barcelone. C'est une très grande et très belle ville. A peine débarqué, on se trouve en présence d'une statue de toute beauté représentant Christophe Colomb, au sommet d'un immense escalier dont les premières marches trempent dans l'eau.

Au centre d'une immense place, Colomb est fièrement campé sur une boule dorée en haut d'une très belle colonne. Sa main gauche tient un sextant et, de la droite tendue, il montre la mer. Au pied de la colonne se trouvent des bas-reliefs représentant différents épisodes de la vie de Christophe Colomb. Le piédestal se trouve sur une plate-forme de granit surélevée de cinq à six marches et gardée par une douzaine d'énormes lions de bronze qui sont superbes.

Le boulevard qui part de la place est plein de monde malgré sa largeur et se nomme la Rambla. De part et d'autre débouchent de larges rues avec d'immenses trottoirs. Au-delà s'ouvrent de longues rues tortueuses serpentant entre des maisons fort élevées et d'une étroitesse stupéfiante. Faute de temps, nous avons du nous contenter de suivre les grandes artères. La cathédrale est fort jolie et possède un très beau jardin public. Sous le rapport des théâtres et des cafés-concerts, elle n'a rien à envier à la plus fortunée de nos villes de province. Enfin, elle a une superbe succursale du Crédit Lyonnais, et un port magnifique et très sûr.

C'est aussi la ville la plus française de la péninsule avec une colonie de plus de 25.000 personnes. C'est ainsi qu'il y a en ville de nombreuses librairies françaises, des magasins, des coiffeurs. D'ailleurs, il ne faut pas oublier que Barcelone est la capitale de la Catalogne, et que le Catalan ressemble beaucoup plus à nos patois méridionaux qu'au castillan. C'est un des dialectes de notre langue d'Oc.

Les soldats abondent à Barcelone. Leurs uniformes ressemblent beaucoup à ceux de l'armée française. Ils ont également le pantalon rouge et la capote bleue, mais leur képi est plus laid avec un dessus en cuir.

Les cavaliers ont des basanes étroites et portent sans élégance particulière un sabre dans un fourreau de cuir. Leurs officiers ne valent pas les nôtres, mais cent fois mieux que les Anglais...

* *

La cinquième roue du carrosse

Barcelone, 26 février 1894

Mon cher Oncle,

J'ai éprouvé bien du plaisir à recevoir ta lettre et, en la lisant, je me demandai avec regret pourquoi il fallait que tes lettres si affectueuses et si charmantes soient si rares. Je sais bien que, de mon côté, je suis un assez piètre correspondant, mais il est si difficile d'écrire souvent quand les courriers sont aussi rares.

Je tâcherai de t'écrire plus souvent maintenant que je suis en Europe et je te serai reconnaissant si, oubliant parfois tes préoccupations politiques, tu m'envoies de temps à autres quelques lignes.

Oui, je suis vraiment assez satisfait de la carrière que j'ai librement embrassée, et je suis content d'être marin. Peut-être manquai-je un peu du feu sacré, mais c'est si rare par les temps qui courent. La marine, vois-tu, est une profession que l'on goûte surtout lorsqu'on a fait la bêtise de la lâcher. Il est rare qu'un officier de marine démissionnaire ne s'en morde pas les doigts et pourtant, rien n'est plus commun que d'entendre des officiers de marine dire pis que pendre de leur métier. Il y a toujours quelque chose qui choque, des ennuis, des désenchantements.

Ici, à bord de l'Iphigénie, l'ennui est que l'on ne nous prend pas assez au sérieux. Nous avons du service et des responsabilités sans en avoir. Un peu partout, l'aspirant de seconde est la cinquième roue du carrosse. Qu'il y soit ou n'y soit pas, les affaires n'y marchent ni mieux ni plus mal.

Dans ces conditions, il est difficile de s'intéresser beaucoup à ce qu'on fait. Quand nous sommes de quart, par exemple, nous sommes huit à la fois sur le pont sans compter l'officier ; or un seul aurait à peine de quoi s'occuper. Un des aspirants n'est que la doublure de l'officier de quart ; les autres n'ont guère qu'à regarder faire. On a parfois des responsabilités, mais sans avoir la moindre initiative. Bref, je trouve qu'on ne retire pas de l'Iphigénie tout ce qu'on pourrait tirer pour notre instruction.

Néanmoins, je le répète, nous faisons une campagne qui a son charme. Nous n'avons pas été très favorisés car, à cause du choléra, nous n'avons pu voir Ténériffe et Dakar que du mouillage, mais Madère, Las Palmas et surtout les Antilles valent vraiment la peine d'être vues.

On ne peut rêver, je crois, un pays plus ravissant que les Antilles. Gibraltar est fort intéressant à visiter et Barcelone, où je suis en ce moment, est une très belle ville, mais malheureusement, nous avons trop peu de temps à consacrer aux visites. A Gibraltar, j'ai du descendre à terre quatre heures, à la Pointe à Pitre trois heures. Ce n'est pas suffisant pour voir la ville et on emporte toujours un regret en quittant un pays qu'on n'a pas eu le temps de bien connaître. Je m'en console en me disant que j'aurai l'occasion d'y revenir plus tard dans de meilleures conditions. Tant que je serai jeune, je compte faire campagne le plus que je pourrai. C'est pour cela que je suis entré dans la marine.

En allant à Madrid, tu n'as pas pu visiter Barcelone qui n'est pas sur le chemin. C'est une très belle ville dont la grande attraction est...son cimetière ! Sa « ville des morts » pour l'appeler par son nom. Au lieu d'enterrer les morts, on les y murait. Il y a ainsi jusqu'à sept étages de caveaux, disposés dans de longs bâtiments.

Vive Cherbourg

Mais parlons de la famille puisque tu m'y invites. Oui, Maman et mes sœurs ont beaucoup gagné en échangeant Vannes pour Cherbourg. Si j'en juge par les lettres rares, mais fort détaillées que je reçois, elles sont en train de faire vaillamment, et avec succès, leur trou dans le monde cherbourgeois. Il paraît d'ailleurs que tout le monde est là-bas d'une amabilité charmante. Elles ont fait beaucoup de visites qui leur ont été rendues avec empressement. Tout est donc pour le mieux. Yvonne a même fait son entrée dans le monde à un bal d'enfants.

Pour ce qui me regarde, Maman est déjà entrée en relations avec les familles de trois officiers de l'Iphigénie. Le premier est mon pacha en personne, le commandant Lefèvre, un vieux capitaine de vaisseau tout à fait vieille marine, petit, un peu pot à tabac avec une figure fatiguée mais d'une grande finesse. C'est un manœuvrier fort adroit et un bon homme. Maman a vu Madame Lefèvre, qui a été fort aimable et a parlé de moi à son mari, ce qui m'a valu la faveur d'une audience de mon commandant en chef.

Le second est mon officier canonnier, Monsieur Louel, dont Madame Lepetit et le commandant Bayle sont les propres cousins, enfin le troisième est encore un lieutenant de vaisseau M. Grout, dont Maman a vu la mère, personne fort aimable qui l'a reçue d'une façon charmante et l'a priée de revenir la voir afin qu'elles puissent causer de leurs fils.

M. Grout, qu'on appelle au carré le beau Grout est un grand homme, mince, avec un air un peu froid et dédaigneux et qui ressemble à un Anglais. Il a daigné me dire qu'il était très heureux que sa mère ait fait la connaissance de la mienne et il a accompagné cette constatation de quelques paroles aimables. Décidément, si cela continue, je ne serai plus un inconnu.

Et maintenant, mon cher Oncle, à bientôt. Garde-toi des anarchistes qui sont ici la terreur de Barcelone. Nous avons d'ailleurs à cinquante mètres de nous un croiseur espagnol transformé en prison à socialistes !

* *

IPHIGÉNIE

1893-1894

Aspirant Hervé Dupond

Tome 2

Correspondance et illustrations rassemblées par Patrick Manificat

16. De Barcelone à Toulon

Une traversée bien tranquille

C'est le 1^{er} mars vers 4 h du soir que nous avons appareillé de Barcelone. Une brise assez violente du Nord-Est, qui s'était levée la veille au soir, avait pu faire craindre un instant que la traversée fut un peu longue. Mais fort heureusement, elle était tombée, la nuit même, et il faisait très beau au moment de l'appareillage. Nous avions par tribord, la Navarra, croiseur espagnol, et par bâbord, L'Immortalité, croiseur de première classe anglais, bâtiment puissant, bien armé et fortement protégé, qui était venu l'avant-veille mouiller à côté de nous.

Il faisait presque calme, à peine une légère brise d'Est très favorable puisqu'elle devait nous faire éviter l'avant vers la sortie du port dès que nous ne serions plus tenus que par une seule ancre. On a commencé par rentrer à 2 h 30 le grelin, chaîne de l'arrière, puis l'aussière d'amarrage de tribord, dont la vedette a rapporté le bout à bord. Après quoi, on a garni la chaîne au cabestan et viré l'ancre de tribord tandis que des hommes dans la batterie embarquaient à la main le mou de la chaîne et l'ancre de bâbord. On a viré ainsi jusqu'à ce qu'il ne restât plus à l'eau que deux maillons à tribord, on a alors viré bâbord et embarqué les dernières embarcations après avoir rentré la seconde amarre. Sous l'action du vent, nous avons alors évité et il a suffi de déraper la dernière ancre et de mettre la machine en avant pour sortir du port.

Notre traversée fut fort agréable et très facile. Le temps resta très beau, la mer plate et la brise presque nulle. Nous fîmes un tir au canon le lendemain matin puis fîmes route au Nord-Est à peu près à une vitesse de six à sept nœuds. Nous doublâmes le cap Creux et laissâmes derrière nous le haut sommet du Canigou, visible jusqu'à 80 milles au moins.

Dès le soir à 9 heures, nous apercevions le feu de l'île Planier au large de Marseille et le lendemain au branle-bas, nous nous trouvions à quelques milles du cap Sicié que nous doublions à 8 heures et dont, malgré la brume, nous pouvions distinguer les faîtes rocheux. Bientôt nous doublions le cap Cépet, et pénétrions dans la grande rade, assez improprement nommé puisqu'on n'y mouille jamais.

Quelques minutes après, nous doublions les jetées dont les musoirs sont défendus par des tubes lance-torpilles et nous nous amarrions sur le coffre n°4.

La fille du pacha

Iphigénie, Toulon, 7 mars 1894

Chère petite Sœur,

Vous vous demandez sans doute pourquoi, depuis notre arrivée à Toulon, je ne vous ai pas encore écrit. J'en suis, comme vous, désolé. Aussi vais-je te donner le bilan de mes occupations depuis que nous avons mouillé en rade.

Il était 9 h environ quand nous nous sommes amarrés sur notre coffre. Première opération : porter une véritable montagne de linge sale à la blanchisseuse en priant pour que la note ne soit pas aussi élevée. On a eu le cœur, après cela, de nous faire assister à une conférence à bord avant de nous autoriser à descendre à terre. Le lendemain, nous avons visité l'Arsenal, puis le Neptune. Le mardi, j'étais de quart et j'ai mis à jour mes journaux de bord et de relâche qui se trouvaient singulièrement en retard. Aujourd'hui, je rentre de l'Arsenal et j'ai pris exprès le canot à vapeur de 4 h pour pouvoir t'écrire alors que j'aurais pu rentrer à 8 h. Je suis donc le plus dévoué des frères et t'en donne une preuve nouvelle !

Mais parlons un peu de la fille du pacha. C'est dimanche matin que, pour la première fois, mes yeux indignes se posèrent sur une mignonne personne dont j'admirai la robe demi courte : cette gentille fillette était la fille du petit pacha. Je venais de quitter mes canons revolvers et je me trouvais à tribord, sur le passage qui mène à la coupée, portant fièrement mon grand uniforme et mes aiguillettes, le sabre au clair et l'air martial, quand soudain, je vis le pacha au bras d'une dame tandis qu'une grande fillette sautillait à ses côtés, plus

légère qu'un oiseau, et gravissait en trois bonds l'escalier de la coupée avant de se glisser, comme le font les dauphines, au milieu de la cour des femmes d'officiers. L'inspection se termina et je n'y pensai plus.

Le soir, alors que j'étais descendu à terre et que je dînai tranquillement au restaurant en compagnie de mon cousin Joseph, un timonier ouvrit la porte : « M. Dupond, le commandant vous fait dire d'aller lui parler quand vous aurez fini de dîner. » Note que j'étais habillé d'un vieux veston et chaussé de souliers troués tout déformés et larges comme des bateaux ! Aussi, après avoir entendu cette terrible apostrophe, je devins pâle avant de rougir pour de bon. Puis je me précipitai à mon caisson, remis un faux col, endossai un dolman, enfonçai mes pieds dans des bottines et courus vers le logement du commandant.

Comme j'arrivai à la porte, le cœur battant, un timonier entrouvrit la porte avant d'aller parler au commandant. J'aperçus la salle à manger brillamment éclairée et les convives qui dînaient. Je me figurais aussitôt une société imposante : le pacha, la pachate, et Pichenette, car c'est ainsi que les midships appellent mademoiselle Andrée, puis le frégaton, mon ennemi déclaré. Je me représentais aussi mon irruption apportant dans cette joyeuse compagnie la stupeur et le froid. Alors, je fus pris d'une terreur folle, et je rebroussai chemin... Mais je n'avais pas fait vingt pas que je me mis à raisonner ma position : comment expliquer ma reculade à mes camarades ?

Je repartis donc, un peu plus maître de moi. « Timonier, demandez au commandant s'il peut me recevoir ». Une seconde après, le timonier m'introduisit et grâce au ciel, c'était un petit dîner fin en famille, et le frégaton ne s'y trouvait pas ! Le pacha trônait au centre ; à sa droite était Madame Lefèvre, à sa gauche Pichenette. Un peu intimidé, je m'avançai jusqu'à la table et saluai avec déférence le commandant et sa femme. « Oh ! s'écria-t-elle du plus loin qu'elle m'aperçut, comme il ressemble à sa mère, et à sa sœur, c'est étonnant ! » Pendant ce temps Andrée croisait ses bras sur sa poitrine et me considérait d'un air pudique, mais nullement effarouché. J'étais toujours debout devant la table pendant que le trio me devisageait et échangeait d'aimables propos et je me sentais passer par toutes les couleurs de l'arc-en-ciel. Madame Lefèvre, après m'avoir donné des nouvelles de Cherbourg, me demanda si j'avais assisté ce matin à la bataille des fleurs. Je lui expliquai que comme ce n'était pas le tour de ma bordée de descendre à terre, il m'avait fallu rester à bord. A quoi le pacha déclara d'un air malin qu'il fallait bien une bordée d'aspirants pour faire le service de l'Iphigénie et que, sans eux, rien ne pourrait marcher. Enfin, au bout de quelques minutes, le pacha me signifia qu'il ne voulait pas me retenir et il ajouta que, cette fois, il m'avait reçu devant une table, mais qu'il espérait bien qu'un de ces jours, je lui ferais le plaisir de dîner avec sa famille. Je remerciai et pris congé.

Madame Lefèvre m'a paru fort aimable et sa fille gentille. A la réflexion, elle était même pas mal avec sa démarche gracieuse, son visage effilé et sa robe seyante.

Brest, Toulon ou Cherbourg ?

Demain, il y aura messe sur le pont. On a déjà apporté des feuillages pour le décorer. Les familles des officiers et des aspirants sont invitées à y assister, sans compter les pauvres aspirants qui iront se mettre en tenue n°1, sabre et aiguillettes, rien que pour que le pacha ait le plaisir de montrer son bateau et ses administrés sous leur plus beau jour et d'épater les éléphants, pour la plus grande joie des Toulonnais.

Toulon ne m'a pas paru être une jolie ville et je ne sais pas encore si elle est mieux ou moins bien que Brest. La différence ne doit pas être bien grande. On dit généralement que Toulon est plus animée. En tout cas, les rues y sont étroites et sales. Cherbourg est certainement beaucoup mieux, mais au chapitre des plaisirs faciles, c'est Toulon qui l'emporte. Les cafés-concerts y abondent, sans compter bien d'autres établissements où les mœurs sont très libres. C'est peut-être pour cela que les officiers de tous grades préfèrent Toulon !

Ma promotion doit être révolutionnaire, car elle cote bien mieux Brest et Cherbourg que Toulon. Beaucoup préfèrent l'escadre du Nord à l'escadre du Midi. Pourvu que j'aie quatre ou cinq mois d'escadre avant de partir en campagne, je serai satisfait. Nous verrons cela à la fin de l'année...

* *

Une excellente nouvelle !

Toulon, 14 mars 1894

Ma chère Maman,

Dieu soit béni ! Que sa miséricorde et sa bonté soient adorées par tous les mortels ! Que le pacha de l'Iphigénie, ses officiers, ses aspirants, son équipage et les marchands et marchandes de Cherbourg lui rendent d'éternelles actions de grâce...

Depuis quelque temps, j'avais peur. D'infâmes officiers du bord avaient osé affirmer que nous terminerions notre campagne à Brest comme d'ordinaire, que toutes les nouvelles contraires n'avaient aucun fondement, et devaient avoir pris naissance sur le gaillard d'avant. Juge si j'étais désolé. Outre l'immense plaisir que j'aurais éprouvé à vous voir avec quelques jours d'avance, il y avait un autre intérêt de moindre importance : le séjour à Brest m'eût coûté fort cher ; payer sa chambre, gaver un fistot et en amuser plusieurs pendant des journées entières, cela revient cher.

Or donc, alors que je prenais le quart après avoir interrompu un bon dîner, j'avais grand besoin d'une bonne nouvelle pour m'en consoler. L'officier de quart me dit alors que nous serions à Cherbourg le 1^{er} juillet ! J'ai failli sauter au plafond, qui était alors le ciel bleu, frangé de lourds cumulus blancs. J'ai même failli m'évanouir de bonheur ! Pouvions-nous compter sur une pareille chance, ma chère Maman ?

Voilà donc ce que je sais de notre nouvelle campagne. Nous n'irons ni à Naples, ni à Malte, ni à Rhodes, ni à Lisbonne, à cause des fumisteries du Portugal qui refuse de payer aux actionnaires français ce qu'il leur doit. Mais nous irons à Sfax et je m'en réjouis, car ce qui m'intéresse le plus, ce sont les pays soumis à notre influence, notre protectorat, ou terre française. D'Oran, nous irons en Espagne au Ferrol. Du Ferrol à Rochefort et la Pallice. Nous embarquerons alors un pilote côtier et remonterons à la voile de la Pallice à Cherbourg, passant entre temps nos examens de manœuvre. Le 1^{er}, nous devons être en rade et comme c'est jour de service tribordais, j'espère bien faire ce jour la connaissance de votre petite maison de la rue Loysel.

En attendant, adresse ta prochaine lettre aux Salins d'Hyères où nous allons passer trois semaines. Puis ce sera Villefranche, puis Ajaccio et enfin le Pirée.

Pendant les trois mois de juillet, août et septembre que nous allons passer ensemble, je serai à solde entière et toucherai régulièrement mes 78 F par mois (NDLR : une paire de chaussures coûte alors 30 F...). C'est un denier ! Aussi j'espère ne pas être tout à fait à votre charge et pouvoir commencer d'ores et déjà à contribuer un peu aux frais du ménage.

Mais laissons là les questions d'argent. J'ai passé mon après-midi de dimanche au théâtre où l'on donnait en matinée un drame assez bête intitulé : « Roger la Honte ». Rien d'immoral, mais ça m'avait tout l'air d'avoir été inventé pour les portières et les épiciers. Il paraît pourtant que cela a eu beaucoup de succès à l'Ambigu. J'appelle cela tuer le temps. Les autres fois que je suis allé à terre, j'ai beaucoup cultivé le billard. Quand j'ai fini de jouer au billard, je lis des journaux. Quand j'en ai assez de lire des journaux, je rentre à bord. Voilà mes occupations dans cette bonne ville de Toulon...

* *

Il n'y a pas de plaie au monde comparable à celle des journalistes *Iphigénie, Toulon, 15 mars 1894*

Parlons un peu, ma chère sœur, de ces stupides accusations que de sots journalistes ont eu le toupet de porter contre la Marine, au lieu de continuer à patauger dans les traites douanières ou la révision de la Constitution. Les journaux ont donc répété soir et matin que nos bâtiments étaient en moelle de sureau, nos machines en carton-pâte et nos canons en papier peint. Les épiciers de la Villette ou de Vitry-le-François n'ont pu faire autrement que d'y croire et l'idée s'est fait jour d'une « Commission extraparlamentaire ».

Quoi de plus grotesque que ce raisonnement : « Il paraît que nos marins et nos ingénieurs, bien qu'ils y consacrent leur vie entière, n'ont pas réussi à nous faire une marine correcte. Eh bien, nous allons y envoyer cinq ou six avocats, deux ou trois médecins, un huissier et un amiral de 1830. »

Voilà la Commission partie à grands frais pour Toulon et devant ces faquins, nos soldats et nos marins sont obligés de s'humilier, de s'abaisser. Des hommes qui ont versé leur sang pour la France en Chine, au Tonkin, au Dahomey, paraissent devant ces misérables comme des accusés de Cour d'Assise devant leurs juges !

* *

17. Des Salins d'Hyères à Villefranche

Un bien joli spectacle

Le 5 avril, vers 4 h 30, nous avons quitté les Salins où nous nous trouvions au mouillage depuis trois semaines déjà. Il faisait beau temps bien que le soleil fut encore assez pâle ; le corps mort a été filé et la machine mise en arrière, la barre à gauche. Nous avons abattu lentement et bientôt, nous nous dirigeons vers la grande passe entre l'île du Levant et la Pointe Blanche, tandis que les musiques de la Couronne et de l'Algésiras saluaient notre départ en jouant la Marseillaise et le Chant du départ.

Nous n'avancions que lentement, filant de deux à trois nœuds, car le commandant ne voulait arriver à Nice que le lendemain matin ; la mer était plate, l'air d'une pureté et d'un calme délicieux. Nous relevâmes au passage les feux du cap d'Agay, du cap Benat et de Camarat.

Vers minuit, on tenta d'établir les goélettes, mais la brise était insuffisante et il fallut les carguer presque aussitôt.

Le lendemain matin, au branle-bas, nous nous trouvions à l'entrée du Golfe Juan ; L'Iphigénie y entra et vint passer assez près de terre en vue de la ville de Cannes que l'on apercevait entre l'île de Sainte Marguerite et la terre. Bientôt, nous doublions le promontoire rocheux de la Garoupe, sur lequel s'élèvent un phare et un sémaphore, et venant à gauche, nous suivions la côte.

La vue de la terre est vraiment délicieuse : Sur la côte, plantée d'oliviers, de palmiers et d'orangers, on aperçoit une foule de villes et de villages ; c'est d'abord la vieille Antibes, ville aux maisons grises, entourée de remparts lézardés ; puis c'est Cagnes, ville aux maisons blanches, pittoresquement étagées sur un gai mamelon ; enfin au loin, de l'autre côté du Var, rivière presque toujours desséchée que le chemin de fer traverse sur un immense pont, s'élève Nice la belle, ville de plaisirs aux somptueux hôtels, aux charmantes villas, perdues dans la verdure d'où émergent seulement leurs toits de tuiles rouges. Les montagnes dominent la ville, hautes et escarpées, les unes couvertes de maigres bouquets de bois, les autres absolument nues, faisant briller au soleil leurs crêtes rocheuses. Enfin, dans le lointain, le faite enneigé du Mont Viso, d'une blancheur éclatante, se profile sur le bleu cru du ciel de Provence.

L'Iphigénie a passé à deux ou trois cents mètres à peine de Nice, dont nous avons pu distinguer à la lunette, les maisons et les hôtels.

Enfin, nous avons doublé le promontoire du Mont Boron et avons été nous amarrer sur le corps mort n°2 de la rade de Villefranche.

Une rade triste comme plusieurs cimetières *Rade des Salins d'Hyères, vendredi 23 mars 1894*

Cependant que je me ruine à vous acheter du papier à lettres superbe, seul un éternel silence répond à ma correspondance ! Pourquoi me faire cruellement souffrir ? Quelle paresse vous tient ? Avez-vous bu l'eau du Léthé ? Une cheminée vous a-t-elle écrasées toutes les trois ? Un coup de vent d'Est aurait-il jeté par terre votre petit hôtel ? Je me torture l'esprit et le cœur à rechercher vainement quelque explication à votre inexplicable conduite.

Tu as, en haut de cette feuille, le Cécille, un de nos plus beaux croiseurs, et frère du Tage. C'est lui qui a été se blinder dernièrement sur un bateau anglais, ce qui fait qu'il est en réparation à la Seyne aux Forges et Chantiers de la Méditerranée dont le patron, M. Laganne, est un de nos plus savants ingénieurs civils. Le Cécille, comme le Tage, n'est pas tout neuf, car il date bien de 88 ou 89, mais c'est un croiseur puissamment armé qui ferait,

nous l'espérons, merveille en cas de guerre. Ils portent 8 canons de 16 cm, 8 ou 10 de 14 cm et un tas de petits calibres, ce qui est fort respectable.

Laissons maintenant le Cécille et parlons des Salins. C'est une immense rade, imparfaitement fermée par les îles d'Hyères : l'île du Levant, Port-Cros et Porquerolles qui s'échelonnent devant la côte basse et assez marécageuse des Salins. Nous sommes mouillés à un mille et demi de la côte devant le minuscule village des Salins. Six kilomètres plus loin se trouve la ville d'Hyères dont on peut apercevoir les maisons blanches. C'est là que nous avons le droit d'aller une fois par semaine. La rade ne contient que la Couronne, le bâtiment école des canonnières, et son annexe le Cacique ex-Saint-Louis, débaptisé depuis qu'on a mis en chantier trois cuirassés nouveaux : le Charlemagne, le Saint-Louis et le Henri IV. La rade est triste comme plusieurs cimetières, il y fait un vent froid mortel et nous avons hâte d'appareiller pour Villefranche. Mais il va nous falloir souffrir en patience car ce n'est pas avant quinze jours.

A la table du commandant.

Dimanche, à cause d'un malheureux rhume attrapé durant un quart, mon mouchoir n'avait plus un instant de répit et j'avais la plus belle voix d'ivrogne qui se puisse entendre quand, à 9 heures, un timonier vint me dire que le commandant me priait de venir lui parler. Je trouvai mon commandant sur le pont et, appliquant à la lettre les sains principes militaires, je m'avançai résolument jusqu'à lui et portai avec autant de vivacité que de respect ma main droite ouverte à la visière de ma casquette : « Monsieur Dupond, me dit-il, faites-nous le plaisir de venir déjeuner avec nous aujourd'hui. » Je murmurai quelques remerciements puis, voyant qu'il ne m'écoutait plus, je lui fis un nouveau salut militaire superbe et me retirai. J'étais embarrassé car il ne m'avait pas précisé l'heure du repas. Après en avoir discuté avec quelques camarades, nous penchâmes pour les onze heures.

L'inspection terminée et la messe dite, je me donnai un dernier coup de brosse, me gantai de superbes gants blancs, et j'attendis onze heures de pied ferme.

J'allais entrer quand le pacha lui-même sortit et se dirigea vers la coupée. Je m'arrêtai interloqué, mais il m'aperçut de loin et me cria avec un sourire d'encouragement : « Entrez donc, entrez donc ! » J'entrai et allai saluer Madame Lefèvre et Mademoiselle Andrée qui étaient seules. J'espérai qu'une courte conversation avant le déjeuner nous mettrait à l'aise, mais le commandant en second Richard Foy et M. Jaubert entraient sur mes talons et accaparaient tous deux la mère et la fille. Je restai assez embarrassé de ma petite personne et de mon unique galon devant tant de doyens quand le commandant entra, accompagné du commandant de la Couronne. Peu après, deux autres officiers anciens firent leur apparition. On s'assit un instant, mais bientôt le maître d'hôtel vint avertir que le déjeuner était servi. Les plus grisonnants offrirent le bras aux dames tandis que le reste suivait en troupeau.

Le déjeuner fut assez gai, il était d'ailleurs fort bon avec truffes, vins fins et champagne au dessert. Je me montrai comme toujours fort discret, comme il convient à un pauvre midship dînant dans une société où le moins huppé a trois galons. Je regardais ma voisine à la dérobée. Andrée m'a semblé assez gentille, avec un joli teint, mais elle n'est pas mon idéal. Après le déjeuner, on passa dans le salon pour prendre le café. Pendant que Pichenette servait le café, je la suivais en portant le sucrier, la « commandante » m'ayant exhorté à aider sa fille. Ensuite, obéissant à la voix du pacha, j'offrais les liqueurs. On en était là quand le frégaton me proposa de m'envoyer à terre par le canot à vapeur et me dit de faire mes adieux. Cela ressemblait à un ordre et, comme un petit enfant qu'on envoie se coucher, je pris congé...

Un plaisir ineffable

Vingt minutes plus tard, j'étais à terre. Il faisait beau, le soleil brillait et j'avais allumé un cigare. Je suivais un ruisseau par un petit chemin le long d'un champ de blé ; je me

sentais joyeux et heureux de vivre. C'est en effet une des plus dures privations de la vie du marin que de ne pouvoir jouir du printemps : la terre et l'humidité réchauffées par le soleil, l'herbe qui verdoie... Après en avoir été longtemps privé, on se trouve comme enivré de goûter à nouveau à toutes ces sensations. C'est un plaisir ineffable : le cœur se dilate, l'esprit s'épanouit, on ne pense plus à rien d'autre qu'à ce doux sentier des champs.

J'étais si content que j'éprouvai le besoin de lier conversation avec une vieille femme qui s'en allait en dodelinant de la tête tout en poussant devant elle une brouette. Je m'arrêtai à sa hauteur sur le sentier étroit et, retirant le cigare de ma bouche, je lui demandai mon chemin. Elle m'offrit de me conduire jusqu'à un pont en pierre et j'acceptai. Chemin faisant, nous causâmes. Elle me parla d'abord de son défunt mari qui était maçon. Elle me confessa ensuite qu'elle n'était point provençale, mais bien originaire d'Orléans et me fit une belle peinture des villes de la Loire. Je lui répliquai que c'était le pays aimé des dieux et que la Loire avait certainement plus imprimé son cours dans son cœur que dans les grasses prairies du Maine ou de l'Anjou.

Enfin, il fallut nous séparer. Je la remerciai chaleureusement et me mis à suivre la voie du chemin de fer, car, si Salins n'est même pas un bourg, grâce à l'escadre, il a tout de même une gare !

En arrivant à Hyères, j'offris une bavaroise à deux de mes camarades car la route m'avait singulièrement altéré. Quand nous fûmes rafraîchis, sans plus considérer la ville d'Hyères, nous reprîmes la route des Salins car il était déjà l'heure de rentrer.

Des journées de 19 heures et des nuits de cinq

Cela m'avait changé les idées, car la vie à bord n'est pas toujours très reposante. Voici par exemple le programme de ma journée d'hier : lever 4 h 50 déjeuner, lavage ; 6 h à 8 h démontage et dessin de machine ;

8 h relavage, rédaction du journal de bord ; 9 h quart ; 10 h ¼ déjeuner, pipe jusqu'à midi ; de 12 h à 4 h travail de la carte des Saintes ; 4 h à 5 h repos ; 5 h à 7 h dîner, pipe ; 7 h postes de combat, branlebas ; 8 h à 9 h lumière électrique ; 9 h à 10 h liberté d'aller se faire pendre ; de 10 h à minuit, quart ; au total, une journée de 19 h et 10 minutes et aujourd'hui, jour de Pâques, lever à... 4 h 50, soit une nuit de 4 heures et 50 minutes.

Et il faut néanmoins avoir l'air frais et dispos ! Le résultat est que je suis maintenant maître de mon sommeil : A quelque heure de la journée que je pose la tête sur le bras, il ne me faut pas cinq minutes pour m'endormir...

* *

Les joies de la Badine

Mardi 3 avril 1894, les Salins d'Hyères

Ma chère petite sœur,

Je suis dans une colère bleue ; tout à l'heure, un camarade particulièrement stupide vient, en me taquinant et en me bousculant, de me renverser un verre de menthe à l'eau sur vos lettres que je viens de recevoir. J'étais en train de me désaltérer et de me reposer après les fatigues d'une séance de démolition à la Badine. Ne crois pas que ces démolitions s'effectuent avec une badine, non mais bien dans la Baie de la Badine à cinq ou six milles d'ici. Nous y avons été dans la chaloupe remorquée par un des torpilleurs de l'Algésiras. Ledit torpilleur a trouvé moyen en revenant de se flanquer au plain et il lui a fallu près d'une demi-heure pour se dégager si bien que notre officier torpilleur, croyant qu'il allait rester au sec, nous a fait mâter la chaloupe pour revenir à la voile. L'opération s'est effectuée dans une pagaille indescriptible et quand, enfin, nous commençons à faire voile vers l'Iphigénie, nous avons vu le torpilleur, enfin délivré, qui revenait nous passer la remorque.

Mais ce fut une chose fort agréable que cette séance de démolition à la Badine. Partis le matin à 6 h ¼ par un temps superbe, nous étions là-bas en trois quarts d'heure et, pendant

que l'on préparait les rails, le poteau et les barrières à démolir, nous nous promenions librement dans la campagne qui est ravissante de ce côté-là. Revenus vers 8 h et demi, nous nous consacraâmes au coton poudre pendant deux heures. Bois, fer et pierres volèrent dans toutes les directions ; puis, à dix heures et demi, nous grimpons dans un petit bois sur la colline et là, chaque poste s'installe à sa guise pour déjeuner sur l'herbe avant de faire la sieste ou de courir la campagne jusqu'à l'heure du départ qui eut lieu vers deux heures. Pendant tout ce temps, le soleil s'est montré prodigue de ses chauds rayons, le ciel était d'une pureté angélique, l'air parfaitement calme, et si mes souliers ne m'avaient un peu torturé, j'aurais été le plus heureux des hommes en ce monde. Mais, déshabitués de la marche, mes pieds se sont amollis et vraiment, pour les vingt ans que j'aurai ce soir, je suis bien mal conservé.

Trinquette et Taillevent s'envolent

Parlons plutôt de ta lettre. Tu veux donner un nom maritime à tes oiselets ? Je te propose « Trinquette » pour ta linotte et « Taillevent » pour ton bouvreuil. La trinquette est une voile de cape, ressource du marin quand le vent se déchaîne avec furie et que le bateau fatigue et gémit. Nous ne nous en sommes servis qu'une fois au large de Gibraltar. Le taillevent quant à lui est le nom vieillot de la grand voile des embarcations. On ne l'emploie plus guère. A mesure que le peuple se civilise, la langue se décolore.

Si tu as encore un autre oiseau à baptiser, je te propose « Hanoun ». Cela signifie « Madame » en turc mais s'applique surtout aux belles oisives que les pachas et les vizirs gardent dans leurs sérails. Cependant, une dame chrétienne voyageant en Turquie serait également une hanoun...

En attendant, nous partons après-demain pour Villefranche près Nice. Va de l'avant mon alerte frégate !

* *

La solitude du Zoulou

Salins d'Hyères, mardi 3 avril 1894

Ma chère Vonnette,

C'est après-demain jeudi que nous quittons les Salins d'Hyères et ce n'est fichtre pas trop tôt. Notre mouillage est loin de terre, la rade est déserte, les sorties sont mortelles. Sur trois prévues, j'en ai midshipé une par paresse de m'habiller et de mettre un pied devant l'autre. La première a été plus qu'à moitié mangée par mon dîner chez le pacha. Enfin dimanche, me disant que je ne pouvais quitter le pays sans avoir vu Hyères, je me décidai donc à descendre à terre. Un petit chemin de fer relie Hyères à Toulon. Je m'installe dans un compartiment quand j'y vois arriver successivement tout l'état-major de l'Iphigénie, de la Couronne et de l'Algésiras... Tu peux juger si je me sentais à mon aise, seul midship au milieu de tout cela et je fus fort heureux quand le train s'arrêta à Hyères ! Les officiers continuaient sur Toulon tandis qu'il était interdit aux midships d'aller plus loin.

J'allumai un cigare et je m'engageai bravement dans l'avenue des Palmiers. J'étais seul. Les vrais amis sont rares et mon éducation chrétienne ainsi que mes principes ne sont pas précisément faits pour m'attirer des camarades. Après une promenade désœuvrée dans les rues de la ville, une séance au café, une tentative pour écouter de la musique qui s'est avérée mauvaise et plusieurs cigarettes, je ne savais plus trop que devenir. Je finis par reprendre à pied la route des Salins en broyant de sombres pensées. Deux heures plus tard, ne m'arrêtant que pour cueillir des pâquerettes, j'arrivais aux Salins. En chemin, la vue du printemps, l'action du soleil et les odeurs de la campagne avaient eu une influence bienfaisante et je me retrouvais sur l'embarcadère dans un état d'esprit à peu près supportable.

Il est huit heures et demi et j'ai donc vingt ans. Je voudrais bien savoir à quoi ça m'avance. Dans vingt ans, il me sera difficile d'être moins enthousiaste. On se plaint que la jeunesse soit folle ou triste, mais comment pourrait-il en être autrement ? Montrez-moi un seul homme politique qui soit honorable ! On ne peut même plus croire à la patrie. Elle se laisse étouffer comme la Rome des empereurs par la débauche et la corruption. Un de ces jours, je me ferai oindre de cirage et de noir de fumée, je me passerai des osselets dans les narines et je me ferai naturaliser Zoulou. En attendant que je mette en pratique cette énergique résolution, je te remercie pour la gentille lettre que tu m'as envoyée et pour tous les souhaits que tu m'as exprimés.

* *

Un marché de dupe

Salins d'Hyères, 4 avril 1893

Ma chère Maman,

Voilà bien longtemps, je crois, que nous n'avons pas passé ensemble cette date anniversaire du 3 avril où je suis tombé la tête la première dans ce monde de misère. Si j'avais compté toutes les choses désagréables qui me sont arrivées depuis, jusqu'à cette damnée observation de l'horizon artificiel qui va me crisper les nerfs dans moins d'une heure, la liste en serait longue. On dit pourtant que la vie est un bien, réjouissons-nous donc et tâchons de la passer le moins mal possible !

J'ai été péniblement surpris d'apprendre que douanes, octrois et compagnies de chemin de fer s'étaient montrés si féroce­ment rapaces à ton endroit : 26 F pour 10 litres de rhum et 3 kilos de café ! Cela m'a coûté moins cher à l'achat...Au total, il aurait mieux valu acheter le tout en France !

Nous avons également reçu à déjeuner deux Saint-Cyriens et un sous-officier professeur de cavalerie à Saumur. Ce dernier appartient au Cadre Noir – ils sont assez peu nombreux, 18 ou 20 seulement – et porte un uniforme spécial et ma foi fort coquet. Ils y font entrer d'ailleurs pas mal de fantaisie. Cet uniforme est tout noir, d'où sans doute l'appellation, et se porte avec les éperons et la garde du sabre dorés. On les prendrait pour des officiers d'une armée étrangère. Enfin leur visite nous a un peu distraits, mais quelle différence entre l'esprit du Borda et celui de Saint-Cyr, entre la bonne camaraderie des anciens et des fistots, et la raideur gommée des « officiers » saint-cyriens. Pour le melon, l'ancien est un supérieur incontesté et ils n'ont entre eux que des rapports de service. Les anciens appellent les fistots dédaigneusement les « hommes », pour eux ce sont les « officiers » et malheur au melon qui, parlant d'un de ses anciens, ne ferait pas précéder son nom de la qualification « l'officier untel ».

* *

18. Relâche de Villefranche Nice

Masséna, Gambetta et Garibaldi

Comme distraction, Villefranche laisserait un peu à désirer, s'il ne se trouvait pas aux environs, à quelques minutes de chemin de fer seulement, Nice et Monaco. Pourtant, Villefranche ne manque pas de pittoresque, loin de là ; accrochée aux flancs d'une côte abrupte qui s'élève presque à pic jusqu'à cinq ou six cents mètres de haut, elle s'étage agréablement presque jusqu'à mi-pente et offre du large un charmant coup d'œil ; mais il ne faut pas y pénétrer. Les rues sont des escaliers ; étroites, mal pavées, bordées de maisons sombres et sales, elles n'ont pas le moindre intérêt. Heureusement que les communications avec Nice sont très faciles, et dix minutes de chemin de fer suffisent pour vous y conduire. Mais avant de parler de Nice, je veux dire quelques mots de Villefranche au point de vue maritime.

Comme presque toutes les baies comprises entre des côtes montagneuses, le golfe de Villefranche est très profond. Les fonds sont presque partout supérieurs à 10 m et atteignent 100 mètres à l'entrée. Aussi, bien qu'il ne soit pas très grand, toute l'escadre de la Méditerranée peut y mouiller en sûreté. Son principal défaut est d'être largement ouverte au Sud, de sorte que les vents du Sud et du Sud Ouest y pénètrent et y laissent entrer la houle. Heureusement, ces vents sont assez rares dans cette partie de la Méditerranée. Les torpilleurs peuvent, à Villefranche, venir accoster à quai, et on a projeté d'en faire une station d'avisos-torpilleurs. Trois ou quatre bâtiments du type de la « Lance » s'y tiendraient constamment, prêts à aller, aussitôt la déclaration de guerre, faire sauter les ponts, les chemins de fer, les sémaphores et les ouvrages militaires peu défendus, sur la côte d'Italie.

Un massif montagneux sépare Villefranche de Nice ; les deux villes sont réunies par la route de la Corniche, accrochée aux flancs de la montagne et remarquablement pittoresque. Quant au chemin de fer, il traverse la montagne sous un long tunnel, au sortir duquel il débouche dans la riante plaine de Nice ; il y a trente ans à peine, Nice n'était qu'une bourgade sans importance ; c'est depuis l'annexion du Comté de Nice à la France que l'affluence des étrangers, attirés par la douceur du climat, l'ont enrichie et en ont fait une grande ville de près de cent mille habitants.

Quand on arrive à Nice par le chemin de fer, on descend d'abord l'avenue de la gare, plantée de beaux arbres et bordée de superbes magasins. On débouche alors sur la place Masséna, la plus belle place de Nice, toute entourée de galeries couvertes qui permettent de se promener sans crainte du soleil. Une partie de la place est plantée en jardins et le Casino en occupe l'un des côtés. Mais la statue de Masséna ne se trouve pas là. Elle est sur les quais, au milieu d'un rond-point ; c'est une belle statue en bronze sur laquelle on a gravé les noms des batailles où s'est illustré celui que Napoléon lui-même appelait l'enfant chéri de la victoire. Nice possède aussi une statue de Garibaldi qui se trouve sur une grande place près du port. Le Paillon traverse la ville à peu près en son centre ; son lit est large, et ses quais sont très animés et très bien bâtis. Malheureusement, à part de rares exceptions, on y chercherait vainement de l'eau. A peine un mince filet d'eau qu'un enfant sauterait à pieds joints coule-t-il au milieu du lit, où les Niçois font sécher leur linge. Mais si Nice n'a pas de rivière digne de ce nom, elle est bâtie sur l'une des plus jolies baies du monde ; la baie des anges est digne de ce nom, et la promenade des Anglais qui suit le bord de la mer depuis le pont du Var jusqu'au port de Nice est vraiment ravissante. Elle est bordée d'immenses hôtels et de superbes villas, et elle est extrêmement gaie et animée. Malheureusement, la jetée-promenade, bâtie bizarrement, est sans doute fort commode pour assister à des régates, mais d'une architecture sans élégance, qui dépare quelque peu l'harmonie de la baie.

Il ne faut pas quitter Nice sans faire l'ascension du Château. Ce château s'élevait jadis sur une colline haute de deux cents à trois cents mètres située au milieu même de la ville, à l'ouest du port.

Actuellement, il ne reste plus que deux ou trois pans de mur aux trois quarts écroulés, mais la colline a continué à s'appeler le château. On peut y monter en voiture bien que les pentes soient assez raides. Toute la colline est boisée et l'on a, du sommet, une vue admirable.

La ville est à vos pieds ; au loin, on aperçoit Antibes et le promontoire de la Garoupe; de l'autre côté, on voit le port rempli de yachts de toutes les nations, et les arêtes rocheuses du mont Boruy. Des eaux, amenées là de fort loin, y forment une gracieuse cascade. Enfin, un peu plus bas sur la colline, se trouve le vieux cimetière où a été enterré Gambetta. La tombe ne vaut d'ailleurs pas qu'on fasse un seul pas pour la voir.

Le port de Nice est bien abrité, mais peu profond, et l'entrée en est étroite. Il ne sert guère qu'aux bateaux de plaisance. Quant à la rade, extrêmement profonde, elle n'est pas abritée du tout, et l'on y mouille rarement.

Au large des impératrices

Nous avons quitté Villefranche pour la Corse le lundi 9 avril vers 10 heures du matin. Il faisait un temps superbe ; la brise était très faible et l'horizon un peu brumeux. L'appareillage, fait à la vapeur, ne présenta rien de particulier. Après être sortis de la rade, nous avons suivi la côte jusqu'à la frontière italienne. Nous avons passé à faible distance de Monaco, jolie petite ville bâtie sur un rocher et perdue dans la verdure. La ville plus moderne de Monte-Carlo l'entoure en bordant la plage. Nous voyons clairement la maison de jeux, le palais du prince et les nombreuses villas qui donnent à Monaco un aspect gai et animé.

Nous avons ensuite doublé le cap Martin, couvert de bois au milieu desquels s'élève un immense hôtel. C'est là que se trouvent actuellement l'impératrice d'Autriche et l'impératrice Eugénie. De l'autre côté du cap Martin s'élève la ville de Menton, avec d'immenses casernes de chasseurs alpins sur la droite. Quelques kilomètres plus loin, c'est la frontière d'Italie ; un étroit ravin sur lequel on a jeté un pont à une seule arche sépare la France de ce pays, et deux mires blanches et noires marquent la frontière. Plus loin, on aperçoit Vintimille, vieille ville italienne aux maisons grisâtres. Nous avons alors infléchi notre route vers le Sud et mis le cap sur la Corse.

Le lendemain à 5 heures, nous étions en vue des Sanguinaires, petits îlots rocheux, hérissés de phares, qui se trouvent à l'entrée du golfe d'Ajaccio. La côte de Corse est très belle, avec ses mamelons presque stériles et ses majestueux sommets couverts de neige. Mais elle paraît déserte et inculte. Le coup d'œil change pourtant quand on a doublé la pointe qui cache la vue aux regards. La ville paraît gaie et bien bâtie dans une position attrayante.

Lorsque nous y sommes arrivés, deux divisions de l'escadre de la Méditerranée s'y trouvaient au mouillage. Nous gouvernâmes de façon à passer entre la terre et le Formidable, et vînmes mouiller vis-à-vis du port, au mouillage de la ville, par 23 m de fond, à 300 m à peine des quais d'Ajaccio. La côte est en effet très acore et les grands fonds sont très près de terre. Au milieu de la rade, on trouve jusqu'à 150 m de fond.

19. Relâche d'Ajaccio

Relâche d'Ajaccio

La rade d'Ajaccio est profonde, bien abritée et assez vaste. Toute notre escadre de la Méditerranée y pourrait mouiller à l'aise. Elle est divisée en trois mouillages : le mouillage de la ville au Sud, le mouillage des Capucins, et le mouillage des Cannes au nord du môle.

C'est au mouillage des Cannes que se trouve l'apponement des deux torpilleurs de la défense mobile d'Ajaccio. Il s'y trouve également pour eux une cale de radoub et un dépôt de charbon. En somme, la rade d'Ajaccio a une grande importance militaire et pourrait, en temps de guerre, rendre de précieux services, surtout si elle était mieux défendue. Il est vrai qu'elle est trop largement ouverte pour être efficacement défendue par des lignes de torpilles. Mais il serait possible d'établir sur les hauteurs qui dominent la rade, à partir des Sanguinaires, une ligne de batteries qui en rendraient l'approche très difficile. Ajaccio pourrait alors devenir un abri en même temps qu'un lieu de ravitaillement pour nos escadres.

La ville d'Ajaccio est assez gaie d'aspect et paraît bien bâtie, vue de la rade ; située au pied d'un cirque de collines qui l'entourent complètement, elle jouit d'une position heureuse, mais il lui serait difficile de s'étendre, sinon le long du rivage. Elle est d'ailleurs assez petite et compte à peine 19 à 20.000 habitants. Bien que ce soit la capitale de la Corse, son importance commerciale n'égale pas celle de Bastia, plus heureusement située en face des côtes de l'Italie.

Quand on débarque, on se trouve sur une place plantée de platanes. L'hôtel de ville est à droite et une rangée de palmiers en décore l'entrée. Au milieu de la place est une fontaine surmontée d'une statue représentant le premier consul, et ornée aux angles de quatre lions couchés. Si on suit alors la grande rue Grandval, on arrive à la place Diamant, dont le côté sud regarde la mer. On y a élevé sous le Second Empire une statue équestre de Napoléon I^{er} ; aux quatre coins, les frères de l'empereur sont représentés debout, tenant à la main divers signes symboliques, et revêtus de longues toges romaines. Ajaccio possède encore une statue du général Abatucci qui se distingua pendant les guerres du premier empire.

On montre à Ajaccio la maison où naquit Napoléon en 1769. Elle appartient à l'impératrice Eugénie. Meublée dans le goût du temps, elle a un cachet de vieillesse avec ses larges pièces froides, mais il ne faudrait pas, je crois, attacher trop d'importance aux histoires du cicérone qui nous racontait, en nous la faisant visiter, la légitime colère dont il s'était senti transporté en entendant un amiral mettre en doute une histoire bien vraie, puisqu'elle était racontée par Alexandre Dumas lui-même.

On y montre la chaise à porteurs de Laetitia Ramolino, le canapé sur lequel le grand homme est venu au monde, une crèche qu'il rapporta à sa mère de la campagne d'Italie et bien d'autres choses encore.

La cathédrale d'Ajaccio n'est pas jolie. C'est une église italienne, peinte de haut en bas, avec des autels Louis XV tout dorés. On montre dans le chœur les tombeaux de six évêques, ou plutôt six dalles de granit sous lesquelles ils reposent. C'est ce que j'y ai vu de plus intéressant. La cathédrale est d'ailleurs dans le vieux quartier de la ville, au milieu de petites ruelles étroites et sales, où l'on a bien de la peine à la découvrir.

Enfin, hors de la ville, en haut du cours Grandval, on montre aux étrangers quelques rochers formant une sorte de grotte. C'est là, s'il faut en croire les Ajacciens, que Napoléon fit ses études. Je n'aurais pas cru ce lieu si propice aux belles lettres, mais il fallait bien un prétexte pour en faire une « grotte de Napoléon » et celui-là, pour être un peu naïf, en vaut bien un autre.

Pas de roulette pour la perfide Albion

Ajaccio, 12 avril 1894

Ma chère Marie,

Je ne puis me décider à quitter Ajaccio sans vous envoyer au moins quelque mots et comme c'est une lettre de toi que j'ai en ce moment sous les yeux, c'est à toi que je l'adresse. Comme mes lettres sont lues devant la famille réunie, peu importe à qui je les adresse.

La Corse m'a porté malheur : avant d'y arriver, je me portais comme le Pont Neuf et voilà que depuis hier, je ne vau pas deux sous et ma tête est plus vide qu'une noix de coco de l'an dernier. Tu peux te faire une idée de la figure que je faisais hier dans Ajaccio en cet état lamentable !

Après avoir été jusqu'en un lieu nommé Pisciatello, afin de me faire une idée de la campagne corse, je me suis laissé entraîner dans un ignoble beuglant, autrement dit café concert, dans l'espérance qu'entendre chanter et jouer de la musique me requinquerait un peu. Cruelle illusion ! Je suis resté à grelotter de fièvre accoudé à une table de marbre de cette infâme turne, sans comprendre un mot de ce que piaulaient dans un coin de hideuses créatures. Au bout de vingt minutes, je me suis sauvé éccœuré et à moitié mort. Grâce au ciel, je vais un peu mieux aujourd'hui.

En allant des Salins à Villefranche, nous avons suivi la côte à toute petite distance ; nous avons vu Cannes, Antibes et suivi la côte de la baie des Anges que bordent les maisons de Nice à une distance qui n'excédait pas 300 m. C'était une charmante promenade. Nous avons aperçu des cimes neigeuses dans le lointain. En quittant Villefranche, nous avons continué à suivre la côte jusqu'à la frontière italienne, saluant au passage le rocher de Monaco, Monte Carlo et la maison de jeux, enfin Menton, les taches de chaux qui indiquent les limites de deux grands pays et Vintimiglia au loin sur la côte italienne.

Monaco est charmant. Menton fait très bien du large, Nice a l'air d'une capitale. Villefranche est le plus pittoresquement du monde accrochée aux flancs d'une colline abrupte. Toutes ses rues sont des escaliers.

Nice est un petit Paris. C'est une ville superbe, qui possède d'ailleurs 97.000 habitants et près de cinquante hôtels. Mais ce qui chagrine tout cœur loyalement français, c'est la place qu'y tiennent les immondes fils d'Albion. Je n'en finirais pas si je voulais mentionner tous les noms d'hôtels anglais : hôtels d'Angleterre, d'Albion, des Iles Britanniques, Winchester, Bristol, des Anglais etc... Au casino, on a eu le front de terminer un concert par le God save the Queen, ce qui nous a fait bondir d'indignation. A Nice, on ne juge apparemment les gens que d'après leur galette ; or les Anglais en ont et pas les officiers de marine, c'est pourquoi les Niçois préfèrent les épiciers d'outre Manche...

Comme officiers, nous avons pourtant entrée libre au casino et à la jetée promenade, grande bicoque de style pseudo byzantin bâtie sur pilotis au milieu de la baie des anges. La roulette étant interdite sur le territoire français, elle avait été remplacée par un autre jeu de hasard : le billard niçois, qui a d'ailleurs plumé quelques uns de mes camarades. Pour ma part, j'ai eu le bon esprit de ne pas y exposer un centime.

Au beau milieu de la ville, s'élève une colline fortifiée et entièrement plantée d'arbres d'où l'on voit parfaitement toute la ville. Je m'y suis rendu en sapin.

Et maintenant, je quitte aujourd'hui la Corse et la France pour me rendre dans la patrie d'Homère.

* *

20. D'Ajaccio à Corfou

Forces et faiblesses des Bouches de Bonifacio

C'est le jeudi 12 avril que nous avons quitté Ajaccio. Il faisait nuit car l'appareillage n'a eu lieu qu'à sept heures et demi. Il faisait beau temps d'ailleurs, presque calme ; le ciel était découvert et l'air très pur. L'appareillage n'a rien présenté de particulier ; l'ancre relevée, on a fait quelques tours en arrière, la barre à droite, puis la machine a été mise en avant et la barre changée. De cette façon, l'Iphigénie a abattu sur bâbord et a bientôt fait route vers les feux des îles Sanguinaires qui marquent l'entrée de la rade.

La nuit fut belle et, le lendemain matin, nous étions en vue des Bouches de Bonifacio. Vers 4 heures, le ciel se couvrit de gros cumulus plombés et bientôt de gros grains de pluie et de grêle crevèrent au-dessus de nos têtes. Nous nous trouvions alors en face de Bonifacio, mais assez loin pourtant, et nous n'aperçûmes que de loin l'entrée de son petit port, profond et sûr, mais étroit comme un fjord norvégien. Les plus gros bâtiments peuvent y entrer, sûrs d'y trouver au moins 11 m d'eau, mais sa largeur n'excédant pas 300 à 350 m, il n'est vraiment pratique que comme station de torpilleurs. Ces petits bateaux y trouveront, en cas de guerre, un refuge sûr, en même temps qu'un poste d'observation d'où ils pourront menacer les bâtiments italiens mouillés à la Maddalena, ou opérant sur les côtes de Sardaigne.

Bonifacio possède actuellement une défense mobile composée de deux torpilleurs de seconde classe. Malheureusement, ses défenses sont dérisoires. C'est à peine s'il s'y trouve deux batteries de deux ou trois canons chacune. Il ne faudrait pas cinq minutes à une escadre pour les réduire au silence. Il me semble que des travaux sur un point du territoire, à la fois aussi important et aussi menacé, sont absolument urgents.

Une demi-heure après, nous étions en vue de la Maddalena. La pluie tombait toujours et la côte était à moitié perdue dans la brume de sorte que nous n'avons rien pu voir des fortifications dont les Italiens ont hérissé l'île de la Maddalena. Ils ont en effet établi sur cette île, dans la rade profonde et sûre qui la sépare de San Stephano, une position militaire de premier ordre. Leurs bâtiments pourront venir s'y réfugier ou s'y réparer en toute sécurité ; deux bassins y ont été creusés ; des approvisionnements de toutes sortes y ont été disposés. Entre Bonifacio et la Maddalena, nous avons vu sur l'île Lavezzi le monument élevé aux naufragés de la Sémillante.

Le temps se remit au beau vers 8 h comme nous sortions des Bouches, et il resta beau tout le jour, le lendemain et jusqu'à notre arrivée à Corfou. Le surlendemain, vers deux heures, nous arrivâmes à l'entrée du phare de Messine. Le matin à 10 h 30, nous avons aperçu les îles Lipari et nous avons traversé le groupe, laissant Stromboli à l'ouest ; la côte de Sicile et la côte voisine d'Italie, très hautes et montagneuses, se voient de fort loin. Nous apercevions le sommet de l'Etna comme perdu au milieu des nuages.

Messine, un détroit bien défendu

Quand on arrive du large, on a peine à s'imaginer qu'en plein milieu de cette côte montagneuse qu'on a devant les yeux s'ouvre un détroit d'un mille et demi de largeur. La côte s'étend toute droite, presque abrupte, au pied se trouve une petite plage de sable, limitée à gauche par un grand phare blanchi à la chaux, le feu de Faro. Plus à gauche encore, sur un mamelon, la petite ville de Scylla qui doit son nom au rocher, fameux chez les Anciens, étage de façon pittoresque ses maisons blanches.

C'est entre ce phare et cette ville que s'ouvre le détroit. La côte y est très peuplée, surtout dans sa partie italienne et ce n'est qu'une longue succession de petites villes riantes et de villas coquettes. Messine, la reine du détroit, est une très grande ville. Reggio lui répond sur la côte italienne, moins importante que la ville sicilienne, elle est cependant bien bâtie et assez jolie.

Le courant est très fort dans le détroit de Messine ; le mouvement de la navigation y est très important et nous y avons rencontré une dizaine de voiliers qui louvoyaient pour en sortir.

Du reste, Messine possède un port bien abrité et très commerçant.

Au point de vue militaire, le phare de Messine est aussi très important. Les Italiens l'ont puissamment fortifié, surtout du côté du continent. Nous y avons vu neuf batteries, presque toutes batteries de bombardement, bâties sur la crête et ayant un grand commandement.

Leur disposition est uniforme : une tourelle télémétrique de chaque côté comprenant huit ou dix pièces de moyen calibre réunies deux par deux. Il paraît qu'ils y ont également placé un canon monstre, lançant des boulets-torpilles, qu'ils ont récemment acheté. Ce canon aurait été disposé sur la côte presque au niveau de la mer, mais nous n'avons pas pu l'apercevoir.

Le soir même, vers 5 h 30, nous doublions la pointe et infléchissions notre route au S91E puis au S81E à 7 h et enfin au N75E après avoir doublé le Cap Spartivento.

Nous suivîmes cette route toute la journée suivante jusqu'au mardi 17 avril à 5 h du soir, où nous nous engageâmes entre l'île de Corfou et l'Albanie. Enfin, à 8 h 15, après avoir doublé le Cap Sivero et nous être engagés dans la rade de Corfou, entre l'île Vido et la ville, nous laissions tomber l'ancre de bâbord par 25 m de fond.

21. Corfou – Zante de Zante au Pirée

Les dédales de Corfou

Quand on entre dans la rade de Corfou, on est frappé par la beauté et le pittoresque du paysage, et je suis heureux de le noter ici, car ce n'est pas en sites pittoresques qu'abondent les côtes de Grèce. Les côtes d'Albanie, à droite, sont il est vrai un peu nues et calcinées, mais le vieux fort vénitien que surmontent le phare et le sémaphore procure un effet charmant, avec ses pentes verdoyantes, ses arbres touffus et ses vieilles murailles centenaires ; un autre vieux fort à l'aspect plus sévère encadre la ville au Nord. Entre les deux, Corfou entasse ses vieilles maisons qui, du large, semblent s'étager agréablement sur la pente. Quelques coupoles viennent vous rappeler qu'on a maintenant quitté l'Occident et ajoutent encore à la couleur locale.

Quand on y débarque, l'effet est un peu moins heureux. Après avoir traversé le quai, on s'engage sous une vieille porte sombre, encombrée de changeurs au nez crochu, puis on débouche sur une rue étroite et sale : c'est la grande artère de Corfou ! Toutes les maisons ont un air de vétusté vénérable, et leurs ouvertures étroites, par où la lumière a grand peine à pénétrer, leur donne l'air de cachots. Autour de vous passe une foule de gens à la peau basanée et aux costumes bizarres : Grecs aux pantalons rouges à la zouave coiffés d'un fez crasseux, Albanais aux courts jupons blancs avec des plis lourds et épais, Popes auxquels la robe de lustrine noire râpée et grasseuse donne un faux air de greffiers ivrognes, enfin jeunes séminaristes que leurs joues rasées, leur robe noire et leur longue tresse de cheveux blonds feraient prendre pour des femmes. Tous ces gens-là, Grecs, Albanais, Juifs, Popes ou matelots paraissent bien sales.

La ville de Corfou n'est pas longue à visiter. Quand on a erré pendant une demi heure au milieu du sombre dédale de ruelles sales et étroites, visité une ou deux églises grecques, on la connaît déjà par cœur et le mieux à faire est de louer une voiture et d'aller se promener dans la campagne. Le pays est en effet fort joli ; j'ai été voir la promenade du canon où la route a été construite sur les flancs de coteaux très verts, tout plantés de vieux oliviers au feuillage grisâtre. La plupart ne tiennent plus que par l'écorce toute fendillée, éclatée en maints endroits, et pourtant, ce ne sont pas les moins vivants. On se demande avec étonnement par où la sève peut bien arriver jusqu'aux branches dans ces troncs vermoulus. Le pays semble assez peuplé ; les maisons sont gaies et propres, mais les enfants grecs sont un peu trop mendiants. C'est amusant de les voir se précipiter dans les buissons à votre passage pour y cueillir des fleurs vulgaires et à demi fanées qu'ils viennent vous offrir pour toucher à la fois votre cœur et votre bourse.

C'est sur cette route que se trouve la Villa Recal, où le roi de Grèce vient passer quelques mois chaque été. Le parc en est très beau, mais la maison que d'ailleurs on ne peut visiter n'a aucun style. Ce n'est qu'une grande villa aux murs rouges qui n'a de royal que le nom.

Zante, une ville sinistrée

Le 18 avril à 8 heures du soir, nous appareillâmes de Corfou pour Zante. Nous étions évités à l'Ouest, et il nous fallait éviter cap pour cap afin de nous engager dans la passe. Dès que nous avons été dérapés, la machine a été mise en avant, la barre toute à droite, puis nous avons fait quelques tours en arrière, le champ d'évitage étant peu étendu. Enfin la machine fut mise définitivement en avant et nous nous engageâmes dans le large détroit qui sépare Corfou du continent, faisant route au SE9S à peu près. Le temps resta beau toute la nuit et, le lendemain vers midi, par une chaleur d'été, nous arrivions devant la ville de Zante et nous mouillions dans la baie un peu en dehors de la jetée.

Zante est très loin de valoir Corfou ; la campagne y est plus laide et brûlée par le soleil. Quant à la ville, d'ailleurs fort endommagée par le tremblement de terre de l'an dernier, elle est beaucoup plus petite et paraît morte. Une partie des habitants campe encore dans des baraquements en bois établis le long de la plage. Les distractions sont rares.

La ville est vite parcourue et le mieux à faire est encore de prendre une voiture pour aller se promener le long de la côte.

Le jour même à 4 h 30, nous appareillons de Zante, aussitôt notre retour à bord. Après avoir fait quelques tours en arrière pour éviter et franchir le lit du vent, la machine a été mise en avant, et nous nous sommes dirigés vers le Sud.

Exercices de régulation avant l'accostage

Le temps était très beau et le ciel découvert. Avec trois chaudières allumées, nous filions de six à sept nœuds, suivant les côtes nues et stériles de la Grèce. Vers 5 h du matin, nous doublâmes le Cap Gallo et à 8 h nous commençâmes à faire route au N56E. A 9 h, nous étions en vue du Cap Matapan que nous doublions à 1 h 25. Mais nous ne passâmes entre Cerigo et le Cap Malea que vers 5 h, après être restés deux heures à faire un exercice de régulation des compas dans le golfe de Kolokythie. Le cap Malea doublé, nous fîmes route au N51E. A 7 h, on avait laissé tomber les feux de la troisième chaudière et nous ne marchions plus que 5 à 6 nœuds. A 8 h 30, on apercevait le feu de Belo Poulo et nous vîmes au N15E de façon à passer à 2,5 m de Belo Poulo, que nous doublâmes vers 2 h. Nous aperçûmes alors le feu d'Hydra sur lequel nous mîmes le cap. A 4 h, on apercevait Hydra avec, devant, les petits îlots de Stavro Nisi et de San Georgio, et bientôt au nord le Cap Skyli et l'île de Poros qui forme le magnifique Port Pogou, convoité, paraît-il, par les Russes. Nous doublâmes Hydra vers 8 h 30, après un nouvel exercice de régulation des compas. A 11 h 30, nous les compensâmes et à 1 h, nous pûmes mettre le cap sur le Pirée où nous arrivions à 3 h.

Après avoir salué la terre de 21 coups de canon, nous nous engageâmes dans la passe étroite qui conduit au port ; l'ancre bâbord fut d'abord mouillée afin d'éviter l'arrière au quai ; presque aussitôt le pilote a fait mouiller l'ancre tribord ; deux amarres avaient été disposées à l'arrière et on a amené la vedette et les canots 1 et 2 pour les conduire à terre. Les ancres crochées à des mains de fer au quai, on a fait en arrière en embraquant les amarres et en filant le chaînes des ancres, puis nous nous sommes approchés rondement du quai jusqu'à une quarantaine de mètres. Les amarres ont alors été croisées et doublées, et en mollissant un peu l'amarre de tribord afin de faire éviter le bâtiment un peu plus perpendiculairement au quai. Comme nous recevions le vent de tribord, c'est d'ailleurs cette amarre qui travaillait presque seule.

La patrie des Sages et la terre des Génies

De Zante au Pirée, 19 avril 1894

Ma chère Maman,

Voilà une dizaine de jours que je suis sans lettre de vous et je trouve le temps bien long. Le voyage se continue tout doucement et nous voici pour le moment par le travers du célèbre pays des Achéens. Nous avons vu Corfou et Zante, célèbres au Moyen Age, Ithaque, la patrie d'Ulysse ; nous allons passer entre Cythère et la Laconie, voir Corinthe, et enfin mouiller au Pirée. Là, nous aurons droit à toute une journée pour admirer le Parthénon en ruines, les temples de toutes espèces et gravir l'Hymette chère aux Mélisses. Et mon cœur bat un peu plus vite quand je songe aux vers de Musset :

*Au fond du Parthénon, le marbre inhabité
Garde de Phidias la mémoire éternelle
Et la jeune Vénus, fille de Praxitèle...*

C'est donc là qu'a vécu tout un monde ; c'est pour ces coteaux dénudés, pour ces crêtes calcinées, pour cette terre stérile que, tour à tour, Agis et Léonidas, Gelopidas, Epaminondas et bien d'autres héros en -idas ou en

-ode se sont livrés de grrrandes batailles avec des armées qui avaient bien 500 hommes. Voilà la patrie des sages et la terre fertile en génie. Et je me prends en pitié de ne pouvoir comprendre un mot d'Hérodote et de Thucydide, de Sophocle, d'Eschyle et d'Euripide, d'Homère lui-même, le pauvre vieux, dont le souvenir plane sur tout ce vieux sol et lui donne, malgré tout ce que nous pourrions dire de railleries ou de froids ronronnements, un charme incontestable et poétique. Il n'est pas douteux qu'ils aient été grands, ces hommes dont l'admiration s'impose de génération en génération depuis quatre mille ans. On peut surfaire pour longtemps un homme de guerre ou un législateur, mais pour un homme de lettres, ses écrits qui restent entre toutes les mains le ramènent vite à la place qu'il mérite.

Il paraît d'ailleurs que les Grecs modernes ne comprennent pas plus leurs vieilles gloires que nous, la généralité du peuple français, ne comprenons la Chanson de Roland et Joinville. Pour nous qui ne perdons en somme qu'assez peu de chefs d'œuvre, la chose se comprend encore, mais un Grec incapable de lire Euripide, ceci me dépasse ! Actuellement, je connais juste deux mots de grec moderne : Thenodochios qui veut dire « hôtel » et Elpis qui signifie « espérance ». A part cela, mon cerveau se montre absolument réfractaire à l'étude de cette langue, pourtant je saurais encore demander du pain et du saucisson.

Pas de quoi en faire un Drachme

Enfin, je sais compter en drachmes mieux que le Grec le plus retors. C'est pourtant une chose laborieuse et je vais t'en donner une idée : Le roi Georges ou le roi Othon ou tout autre Germain couronné roi des Hellènes ne sortit de sa gentilhommière des bords du Main que pour devenir roi des Gueux. Quand il arriva à Athènes, bénissant sa bonne étoile qui, du pauvre baron, faisait un monarque et rêvant de félicités sans mélange, il fut tout d'abord fort désappointé en trouvant un trésor absolument vide, des sujets en jupon, tout déguenillés et sans un sou vaillant, enfin fort peu de volonté dans tout le pays lorsqu'il s'agissait de payer. Il fallait cependant vivre royalement, pourvoir nombre de Teutons fidèles qui avaient abandonné leurs clochers et leurs Gretchen pour le suivre, enfin se payer une armée et une marine, une armée surtout, car mieux vaudrait être femme sans dents ni cheveux que roi sans armée.

Notre Teuton se grattait fort l'oreille et l'eût sans doute mise en sang, si quelque conseiller bien avisé ne l'avait tiré d'embarras. Eh quoi ! L'on n'avait ni or, ni argent, la belle affaire ! Que servirait d'être roi si votre simple signature ne suffisait pas pour changer en monceaux d'or le plus vil bout de papier. On émit donc une quantité fantastique de papier monnaie : billets de une drachme, deux drachmes, dix drachmes ; de plus, en coupant en deux un billet de dix drachmes, chaque tronçon valait cinq drachmes. Les banques de France et d'Angleterre, plus ou moins pressenties, donnèrent un appui moral au procédé du roi Georges et celui-ci crut avoir trouvé le Pérou. Mais son infortuné papier se trouve actuellement si déprécié que, pour vingt francs or ou argent, on nous donne trente quatre drachmes, ce qui fait que la drachme émise pour vingt sous en vaut actuellement un peu moins de douze. Ah ! Tout n'est pas rose dans le métier de roi des Hellènes !

Mais ne voilà-t-il pas un autre tuyau ! Il paraît que le choléra est à Smyrne, de sorte que, très probablement, nous n'allons pas y mettre les pieds. C'est gai vraiment ! Le choléra ne nous laissera donc pas un instant de repos ! Smyrne est pourtant une ville des plus curieuses et des plus intéressantes, sans compter M. de Courson ! Ciel, nous n'avons vraiment pas de chance. Ne pas voir l'Asie, revenir dans nos pénates sans connaître la plus vieille des parties du monde, le berceau de l'humanité. Je sais bien qu'en huit jours passés à Vourlah et à Smyrne, nous n'aurions guère le temps de visiter beaucoup l'Asie, mais enfin c'est toujours quelque chose et ça m'aurait permis de dire d'un ton satisfait de moi-même :

des cinq parties du monde, je connais les quatre plus grandes. Je vis le jour en Europe et j'ai parcouru l'Asie, l'Afrique et l'Amérique, l'Océanie seule a échappé jusqu'ici à mes investigations...

Mais je perds mon temps en propos oiseux ; il est vrai que j'ai bien peu de choses à dire, car te conter mon voyage, ce n'est pas fort intéressant. Quand je t'aurais dit que Corfou est gentil, que l'entrée surtout est vraiment fort joli avec son vieux fort moussu qui date de la domination vénitienne, ça ne t'avancera vraisemblablement pas à grand chose. La campagne y est fort jolie, très accidentée, très verte, avec partout des bois de vieux oliviers centenaires, elle a conquis mon cœur. Mais la ville n'est qu'un dédale de ruelles étroites et sales, aux odeurs pénétrantes et déplaisantes qui rappellent, mais en bien pis, le vieux Vannes. On y voit pas mal de Grecs aux costumes bizarres : vieux Albanais en fez et en jupons blancs, Corfiotes aux pantalons rouges à la zouave. Enfin j'ai vu deux Grecques en costumes du pays. L'effet était étrange et gracieux, mais je serai bien en peine pour vous détailler leur accoutrement.

Pour en revenir aux Albanais, j'ai dit jupon et ce n'est pas tout à fait juste, c'est jupons au pluriel qu'il faudrait dire car il y en a une épaisseur fantastique, en drap grossier et de couleur blanche. Les jambes sont couvertes de bas et les pieds sont chaussés de souliers rouges à bouts recourbés, de vrais souliers Henri II à la poulaine. Les soldats grecs n'ont rien d'extraordinaire, les artilleurs ressemblent fort aux nôtres, les fantassins ont des pantalons en drap gris. Ils manœuvrent bien ; leur éducation militaire a été faite par des officiers français de même que ceux de la marine. Les soldats ont conservé les commandements français de « marche » et de « halte », comme en marine nous disons « stop » à l'anglaise. Quant aux marins, moins reconnaissants, ils ont abandonné l'uniforme à la française qu'ils ont porté longtemps pour en prendre un dont la coupe est russe et les galons anglais. Grand bien leur fasse !

* *

22. Relâche du Pirée

Un commerce florissant

Au Pirée, nous étions amarrés à l'entrée du port et assez loin du centre de la ville, mais en excellente position pour nous rendre compte du mouvement des navires dans le port.

Le Pirée est très commerçant ; c'est le port le plus important de la Grèce dont le commerce maritime est florissant. D'ailleurs, la position en est très bonne : très bien protégé contre la mer et les vents du large, vaste, profond et d'une entrée facile, il n'est qu'à douze kilomètres de la ville d'Athènes à laquelle le relie une voie de chemin de fer. Comme Athènes n'est relié au reste de l'Europe par aucune voie ferrée, tout son commerce se fait par mer et c'est le Pirée qui en bénéficie.

Les paquebots poste y relâchent, les bateaux anglais y importent une énorme quantité de charbon ; la Russie y envoie les céréales que ne produit qu'en quantité insuffisante le sol ingrat de la Grèce ; la France, les objets manufacturés que l'industrie ne produit pas encore dans le pays. Il est vrai que la part de la France dans ce commerce est malheureusement faible. Cependant, les paquebots des Messageries Maritimes desservent le Pirée deux fois par semaine.

La ville elle-même n'offre aucun intérêt. Elle a pourtant 28.000 habitants, mais elle est mal bâtie, et sans monument d'aucune sorte. Ville cosmopolite, elle n'a pas le cachet particulier d'Athènes avec ses costumes pittoresques. C'est pourquoi, aussitôt libres, nous nous empressâmes de prendre le chemin de fer pour Athènes. Le trajet dure à peine une demi heure et bientôt, nous pénétrions avec respect dans cette fameuse ville.

Des ruines majestueuses dans un paysage désolé

A première vue, l'impression n'est pas favorable. Quoi ! C'est l'Attique, cette campagne calcinée, sans végétation ! Cette colline aride et rocailleuse, c'est donc l'Aréopage. Voilà la ville de Périclès et de Thémistocle, la place où parlait Démosthène ! Les muses auraient eu un drôle de goût pour se complaire en un paysage aussi désolé ? Mais nous étions là pour admirer et, sans plus attendre, nous nous dirigeâmes vers le temple de Thésée qui se trouve sur la gauche, à une centaine de mètres à peine.

Le temple de Thésée est un des mieux conservés des monuments d'Athènes ; il remonte au IV^{ème} siècle avant Jésus-Christ. Il est vraiment beau et on admire généralement l'harmonie de ses lignes et l'élégance de ses colonnes doriques ; à l'intérieur, il ne reste rien et les frises qui ne subsistent que du côté Est et du côté Ouest sont à peu près méconnaissables.

Mais nous sommes pressés d'arriver à l'Acropole ! Nous passons devant la colline de l'Aréopage où siégeait ce célèbre tribunal, devant l'Agora, le cœur de l'Athènes antique où Démosthène prononça devant des foules passionnées les fameuses Philippiques. Plus loin, nous apercevons le tombeau de Philopappos et la prison de Socrate, une grotte taillée dans le roc. Un petit sentier assez raide nous conduit à la porte de Beulé, ainsi appelée en l'honneur du savant français qui s'occupa l'un des premiers de tirer de l'oubli les antiquités d'Athènes. C'est une petite porte étroite, flanquée de deux tours carrées sur la date desquelles les savants n'ont pu se mettre d'accord.

Nous nous trouvons alors au pied des Propylées, auxquelles conduit un escalier de marbre blanc d'une quarantaine de marches. Cette entrée est imposante et, même en ruines comme elles le sont maintenant, les Propylées ont un aspect très majestueux. Construit tout entier en marbre Pentélique, ce monument a une entrée digne de l'Acropole et les Anciens mettaient, paraît-il, le chef d'œuvre de Mnésiclès au-dessus du Parthénon de Phidias. Elles se composent de trois parties principales : la partie centrale où s'ouvrent les portes, la

pinacothèque à gauche, et l'aile droite presque entièrement démolie. Malgré ces ruines, on peut encore se faire une idée de la splendeur que devait avoir autrefois cet édifice.

Devant l'aile droite se dresse le petit temple de la Victoire Aptère, un des plus gracieux que nous ait légués l'Antiquité. Il n'a pas plus de 5 à 6 m de façade et affecte une forme à peu près carrée ; la délicatesse de ses lignes, l'élégance et la finesse de ses colonnes ioniques, sa frise artistement fouillée, tout contribue à en faire un des bijoux de l'architecture antique.

L'œuvre admirable de Phidias

Mais traversons les Propylées ; à droite au sommet de la colline se dresse le Parthénon, à gauche, l'Erechthéion ; le premier a été construit sur les plans de Phidias, à la fois sculpteur et architecte, dans lequel se personnifie pour nous l'art grec tout entier. La fameuse statue d'or et d'ivoire de l'Athénée Parthénos a malheureusement disparu, ainsi que toute trace de l'aménagement intérieur. Les frises ont été brisées et transportées en Angleterre. Enfin, un grand nombre de ses majestueuses colonnes doriques sont renversées.

Il en reste pourtant assez pour se rendre compte de la science et du génie de l'architecte, et les proportions grandioses de l'édifice nous ont frappés d'admiration. Dans sa splendeur originelle, l'Acropole devait être une vraie merveille.

L'Erechthéion est, je crois, moins ancien que les Propylées et le Parthénon. L'architecture en est plus ornée, les colonnes sont de l'ordre ionique. Le portique sud est soutenu par huit cariatides représentant des jeunes filles de grandeur naturelle. C'est un des premiers monuments où l'on ait fait usage de cariatides. D'une pureté de formes remarquable, ces statues sont très admirées ; chacune d'elles plie la jambe qui se trouve du côté du centre du portique et cette heureuse disposition donne à l'ensemble un naturel et une grâce charmants, en même temps qu'elle évite la monotonie.

Les monuments grecs côtoient les édifices romains

Il me faut encore parler de l'Odéon d'Hérode Atticus qui se trouve au sud de l'Acropole ; assez bien conservé, il donne une idée très exacte de ce qu'était un théâtre romain.

Mais le monument le plus remarquable d'Athènes, après les merveilles de l'Acropole, est à mon avis le temple de Jupiter. Il n'en reste à la vérité qu'une douzaine de colonnes corinthiennes encore debout, mais leur taille, leur majesté imposante, leurs élégantes proportions m'ont beaucoup frappé. Cet édifice devait être immense et il est regrettable qu'il ait été si peu respecté par le temps.

Un peu plus loin se trouve l'arc de triomphe d'Adrien qui marquait jadis la ligne de démarcation entre l'Athènes antique de Thésée et la ville romaine. Il faut noter également la lanterne de Diogène, piédestal massif destiné jadis à supporter le trépied d'un vainqueur des jeux dionysiaques ; le trépied a d'ailleurs disparu. On donne aussi à cet édifice le nom de monument de Lysicrate, du nom du vainqueur. Un peu plus à gauche se trouve la tour des vents, construite une centaine d'années avant J.C. Ce monument octogonal porte sur chacune de ses faces des bas-reliefs représentant les différents vents.

Si Athènes est riche en monuments antiques, ses monuments modernes présentent peu d'intérêt. Le palais du roi n'est qu'une grande caserne, mais l'Académie m'a semblé belle. C'est d'ailleurs une reconstitution de l'art ancien avec des colonnes ioniques en marbre pentélique et des chapiteaux dorés. Deux statues gigantesques de Minerve et d'Apollon en ornent la façade. Mais pour le reste, c'est un curieux mélange de splendeur et de misère. On y trouve de superbes hôtels en marbre à côté d'affreuses masures et les rues sont entretenues de façon déplorable. La poussière y est partout insupportable.

L'église Métropole est assez curieuse avec, à l'intérieur, ses peintures murales et ses icônes dorées. Enfin, le petit temple byzantin de la rue d'Hermès que l'on nomme Kapnicarca m'a paru très remarquable.

Une philippique inattendue

Samedi 21 avril 1894, port du Pirée

Ma chère petite sœur,

Après-demain, je vais visiter le Parthénon et l'Érechthéion, le temple de la Vénus Aptère et bien autres choses encore. Je serai bien aise d'avoir une idée personnelle sur ces monuments de l'Antiquité dont on parle tant sans les connaître. Est-ce vraiment aussi beau qu'on le dit ? Voilà la question que je me pose depuis de longues années et à laquelle je vais avoir la réponse après-demain. Il est vrai que nos amis les Anglais les ont, paraît-il, fort endommagés. Un certain Lord Elgin, avec l'approbation de ce vandale de Sultan, a trouvé moyen il y a quelques trente ans de tout mutiler. L'Europe s'en est émue tant et si bien que l'Angleterre elle-même s'est cru obligée de désapprouver son imbécile de national, ce qui n'a pas empêché le British Museum d'acquérir toutes les statues et tous les cailloux que ce barbare en avait retirés.

Au sujet de la malfaisante action de la perfide Albion, il faut que je te conte un petit fait que nous a raconté aujourd'hui même le rabiote pendant sa conférence et dont l'authenticité n'est pas douteuse :

Il y a quelques années, un voilier de Boulogne, se trouvant en avarie, demande du secours à un vapeur anglais qui passait par là. Le vapeur vint mais, tandis qu'il s'approchait, le voilier réussit à réparer son avarie et, remerciant l'Anglais, lui dit qu'il n'avait plus besoin de ses secours. Là-dessus, le Johnbullson riposta placidement que c'était bien, mais que le voilier devait maintenant lui payer cent mille francs d'indemnités pour l'avoir dérouté...

Il vaut terriblement de money le times de John Bull ! Pour une demi-heure de retard, c'est salé ! C'est du moins ce que pensèrent les Boulonnais qui répondirent « Macache » et repartirent toutes voiles dehors. L'English les suivit jusque dans le port français, réclamant à cor et à cri ses cent mille francs. Le commissaire de l'Inscription Maritime du lieu lui fit répondre que les armateurs lui offraient cinq mille francs, ce qui était déjà un fort beau denier, mais que, s'il n'en voulait pas, ses prétentions étant par trop exorbitantes, il n'avait qu'à se retirer. C'est ce que firent les Anglais.

Quelques mois plus tard, son commerce ayant appelé le boulonnais dans un port d'Albion, navire et cargaison furent saisis par les agents de la très gracious Queen et nos malheureux compatriotes durent, bon gré mal gré, déboursier les cent mille francs demandés pour rentrer en possession de leur bien.

Je ne sais de quel nom flétrir les misérables canailles qui ont eu l'audace de commettre un pareil acte de piraterie et le gouvernement de mollusques qui n'a pas levé le petit doigt pour les soutenir !

Sauvetage et pilotage lucratifs

D'ailleurs, il y a dans la Manche une compagnie de remorqueurs anglais extrêmement puissants qui ne sortent que par mauvais temps. Voilà en quoi consiste leur industrie : lorsqu'ils voient un bateau mal en point et en grand danger de perdition, ils vont lui offrir leur secours tout en se gardant bien de leur parler du prix. Ils le remorquent alors jusque dans un port anglais et là, lui demandent un petit dédommagement qui oscille entre cinquante et cinq cent mille francs. Les marins sont ruinés mais leur vie est sauvée, de quoi pourraient-ils se plaindre ?

Et les pilotes de l'Angleterre, parlons-en aussi un peu. Ils n'ont point de tarifs comme les nôtres. Si un malheureux capitaine, peu défiant, oublie de faire signer séance tenante un

petit papier au pilote dont il accepte les services, une fois au port, il paiera vingt fois le prix ordinaire, et s'il regimbe, les policemen sont là aussitôt.

Aucun Anglais ne relèvera l'iniquité des prétentions du pilote et le Français devra payer deux ou trois mille francs pour ce qui en coûte cinquante d'ordinaire.

Comment se peut-il que cette ignoble nation, que ce peuple d'hypocrites et de brigands ne soit pas encore tombé sous le mépris universel et la haine générale ? Je paraphraserai volontiers pour ma part ces deux vers de Corneille :

*Voir le dernier Anglais à son dernier soupir
Moi seul en être cause et mourir de plaisir !*

Mais je voulais te parler de la Grèce et je n'ai accouché que d'une longue philippique contre nos ennemis jurés. Et voilà qu'on enlève les lampes, il va donc me falloir clore cette lettre. Je reprendrai la question hellénique quand j'aurai vu les œuvres de Phidias et de Praxitèle. En attendant, je peste encore contre les Anglais, ce peuple mesquin et haïssable qui n'a pas produit un seul grand artiste mais une légion de marchands roublards sans foi ni loi...

* *

23. Du Pirée à Vourlah

Une navigation côtière

Nous avons quitté le Pirée le 26 avril vers 6 h du matin ; le temps était superbe, la brise très faible du Sud ; nous avons d'abord viré l'ancre bâbord en mollissant les amarres pour nous écarter du quai, puis dérapé l'ancre tribord et largué les amarres. On a fait alors en avant pour éviter, puis l'ancre de bâbord a été dérapée ; en ce moment, il a fallu faire quelques tours en arrière pour laisser passer le stationnaire allemand de Constantinople, ce qui nous a fait retomber un peu sur tribord. On a alors remis en avant la barre à gauche et nous sommes venus assez rondement sur bâbord, mais comme nous manquions de champ pour éviter, il nous a fallu mettre plusieurs fois en arrière, perdant à chaque fois un peu de ce que nous avions gagné en marchant en avant, bien que la brise nous vint de tribord. Enfin, nous sommes sortis du port. Nous avons d'abord fait route pour Phalère, passant à petite distance de l'escadre russe qui s'y trouvait au mouillage. Nous avons salué l'amiral Avellan de 13 coups de canon ; puis nous avons fait route au SSE. A 5 h, nous passions entre Zea et Macro-Nisi, et nous nous dirigeons vers le canal Doro qui sépare Andros de Nègre Pont. A 2 h 50, nous apercevions le feu de Psara au N50E, et le matin, nous nous trouvions à petite distance de Scio ; nous y fîmes un tir au tube canon, et nous ne reprîmes la route qu'à 10 h 40. Toute la journée nous suivîmes la côte d'Asie, doublâmes la presqu'île de Kara Bouroum et entrâmes dans le golfe de Smyrne. Enfin à 6 h, nous arrivions au mouillage de Vourlah, formé par les îles basses et verdoyantes qui longent la côte est du golfe de Smyrne. Nous y mouillons à 6 h 15 par 16 m de fond et filions deux maillons.

Le mouillage de Vourlah est très sûr ; la tenue du fond est excellente et une aiguade importante y fournit une très bonne eau aux navires. La vue du rivage, un peu plat mais verdoyant est gaie bien qu'assez monotone. Nous y avons passé quatre jours, employés à divers exercices. Nous l'avons quitté le mercredi 2 mai à midi, et nous arrivions trois heures après à Smyrne, située au fond de la rade dans une baie profonde, fermée en grande partie par une bande d'alluvions charriés par le Kedouz-Chaï, le fleuve Humus des anciens. Nous avons mouillé à Smyrne à six ou huit cent mètres des quais par 17 m de fond, filant un maillon et demi.

Une relâche bien studieuse

Vourlah, 28 avril 1894

Ma chère Maman,

Je t'écris donc de Vourlah, nom d'un port que ne connaissent que les marins et que j'ignorais avant d'avoir entre les mains l'itinéraire de mes anciens. Il s'agit d'un excellent mouillage à l'entrée de l'immense et superbe rade de Smyrne et à 18 km environ de cette ville. Il est cher aux escadres françaises car on y est très en sûreté et que la vaste rade se prête à tous les exercices. Et aussi parce que les distractions y sont inconnues, car on n'y trouve que de l'eau ! Quant au bourg de Vourlah, il est à 4 km à l'intérieur des terres et compte environ un millier d'habitants, tous Turcs. Ce n'est donc pas pour notre plaisir qu'on nous envoie passer quatre jours dans cette baie, mais bien pour y faire des exercices de toutes sortes : torpilles, manœuvres d'ancre etc...

Jusqu'à mercredi, nous ne descendrons pas à terre. Le nombre de nos relâches ne cesse d'ailleurs de diminuer, et l'on voit poindre à l'horizon l'aurore de notre réunion. Deux mois seulement nous en séparent maintenant. J'avoue que j'attends cet heureux jour avec une certaine impatience et que j'ai hâte de voir grandir à l'horizon les musoirs de la digue et le clocher de Notre-Dame du Vœu. Dire que nous voilà Cherbourgeois, et pour la vie ! Quelle chose étrange ! En attendant, nous avons un temps superbe, trop chaud même car il a fallu ré arborer la cloche à melon, ce qui n'est pas drôle du tout...

* *

24. Relâche de Smyrne

Quel bazar !

Smyrne est bâtie sur une petite plaine qui s'étend le long du rivage au pied du Mont Pagus. Aussi, quand on arrive du large, elle ne semble pas, à première vue, avoir autant d'importance qu'elle en possède en réalité. On ne voit qu'une rangée de maisons le long des quais, et il faut monter au fort génois qui couronne le mont Pagus pour se faire une idée de l'étendue de la ville. Smyrne est divisée en cinq villes bien distinctes : la ville franque qui longe les quais au Nord et où habitent les Européens, assez nombreux dans cette ville ; la ville turque aux grandes maisons sombres avec des fenêtres grillagées et de lourdes portes toujours fermées ; la ville grecque pleine de mouvement malgré l'étroitesse de ses rues et l'aspect misérable de la plupart de ses maisons ; la ville arménienne et enfin la ville juive aux masures décrépites et aux rues immondes, grouillantes d'enfants et de vieillards déguenillés. Enfin un quartier, situé au centre de Smyrne, ne fait partie d'aucune de ces villes et demande une description particulière, c'est le bazar.

Comment peindre l'enchevêtrement de ses ruelles étroites et tortueuses, boueuses et mal pavées, bordées de boutiques misérables où, pourtant, l'on trouve des choses ravissantes. Comment décrire le flegme des marchands orientaux sommeillant sur leurs coussins ou fumant en silence leur narguilé en attendant les clients ; des Juifs à barbe blanche et à l'air vénérable vous appellent au passage pour vous proposer leurs brillantes étoffes, tandis que les Turcs fatalistes attendent, immobiles et silencieux, que vous vous adressiez à eux pour vous montrer leurs marchandises. Dès que vous paraissez, une nuée d'enfants grecs vous entourent en criant tous à la fois pour obtenir la faveur d'être choisis pour vous guider dans cet inextricable dédale. Mais, gardez vous bien d'avoir confiance en eux ; ils sont toujours de l'avis du marchand et quelque prix qu'on vous demande, soyez sûrs qu'ils vous tireront à l'écart pour vous dire d'un air mystérieux que l'affaire est excellente et que vous ferez bien de la conclure au plus vite de peur de perdre une aussi bonne occasion !

Pris entre leurs confidences intéressées et les larmoyantes prières des vieux Juifs, vous aurez grand risque de revenir la bourse légère, mais les bras chargés d'une foule de ballots inutiles. C'est du moins ce qui m'arriva le premier jour où je n'étais pas à terre depuis deux heures que je me retrouvais sur les quais, sans un sou vaillant, mais ayant conclu, il est vrai, une foule d'excellents marchés auxquels les bons Smyrniotes n'avaient consenti que dans le but louable d'obliger un Français.

Le rendez-vous de tous les pavillons

Smyrne est une ville très importante ; située au fond d'un golfe profond, sur une rade vaste et sûre, elle monopolise une grande partie du commerce de l'Asie Mineure. C'est surtout depuis que des chemins de fer la relie à Konya et à plusieurs autres villes de l'intérieur que Smyrne est devenue un centre important. La rade, il est vrai, a failli être obstruée par les boues de l'Hermus qui n'a laissé à l'entrée de la rade qu'une passe étroite, large au plus de quatre à cinq cents mètres. Mais l'on a détourné le cours du fleuve et, depuis, tout danger semble écarté. La ville se développe maintenant au fond de la rade, sans crainte de se voir isoler de la mer d'où lui vient la richesse. Depuis une dizaine d'années, de gros bourgs populeux, aux blanches maisons, se sont fondés au Nord et au Sud, et sont comme les faubourgs de la grande ville. Son port semble le lieu de rendez-vous de tous les pavillons ; des paquebots de toutes les nations viennent y toucher : grecs, russes, égyptiens, italiens et français s'y succèdent. Les gros vapeurs anglais encombrant le port, devenu trop étroit, et les Allemands, dont le commerce grandit malheureusement tous les jours, y deviennent de plus en plus nombreux.

Pourtant, l'influence française y est encore prépondérante. Comme jadis dans tout l'Orient, tout étranger y est encore un Franc. Le port a été construit par une société française, et c'est une compagnie française qui exploite la ligne des tramways du quai.

Nul n'est Smyrniote en son pays

Mais c'est surtout le français en tant que langue qui jouit à Smyrne d'une supériorité incontestable. La plus grande partie de la population le comprend et le parle au moins un peu. Un collège de missionnaires français, une école tenue par des sœurs de Saint-Vincent-de-Paul, enfin un collège israélite fondé par M. de Rothschild, y enseignent notre langue à la population indigène. Quant à la classe élevée, Russes, Italiens, Grecs, Français et Allemands, ils n'emploient pour leurs relations mondaines que le français qui est resté, comme au temps de Brunetto Latini « la parleur la plus délectable et la plus commune à tous les gens ».

C'est merveille d'entendre ces étrangers s'exprimer en notre langue avec une aisance et une sûreté de termes qui me les auraient fait prendre pour des compatriotes, et je ne pouvais me lasser de m'en étonner. Presque tous, d'ailleurs, envoient leurs enfants faire leur éducation en France et l'un d'eux me racontait qu'au baccalauréat, il avait réussi partout brillamment, hormis pour le Grec, sa langue natale, qui avait failli le faire refuser. Il est vrai que les Smyrniotes parlent le français avec un léger accent qui ressemble un peu à l'accent du midi, en mieux.

Nous avons appareillé de Smyrne le 7 mai à midi. Il faisait une très légère brise d'O9NO, et nous étions évités presque l'avant sur la sortie de la rade. Quand l'ancre a été levée, il nous a donc suffi d'abatre légèrement sur tribord et de mettre la machine en marche. En même temps que nous, un joli yacht de l'amirauté anglaise, la « Speranza », appareillait aussi. En passant à notre hauteur, elle nous a salués de huit coups de canon, auxquels nous avons répondu par trois coups de nos pièces de 100.

Le voyage ne présenta rien de particulier ; le temps resta très beau et presque calme, la mer plate; nous avons deux chaudières allumées et filions de sept à huit nœuds. Enfin le mardi 8 mai, vers 8 h du matin, nous entrons dans la rade de Vathy où se trouvaient alors à l'ancre le stationnaire turc et trois ou quatre voiliers. Passant entre ces bâtiments à petite vitesse, l'Iphigénie vint jeter l'ancre presque au fond de la baie, à petite distance des deux voiliers. Le commandant mit d'abord la machine en avant, puis en arrière afin de parer ce navire, mais en ce moment, l'hélice souleva de la vase, et en un instant, la sonde n'accusa plus que 6,80 m sur notre arrière alors que la carte anglaise que possédait le commandant en accusait bien davantage. Nous avons donc à l'arrière 40 centimètres de quille dans la vase molle. Il fallut aussitôt mettre aux postes d'appareillage ; on leva l'ancre et la machine fut mise en avant doucement la barre à droite. Nous passâmes à poupe du trois-mâts qui se trouvait par tribord à nous et vîmes mouiller un peu plus loin de la ville, derrière ce bâtiment par 10 m de fond en filant un maillon.

Pas facile d'être facteur à Smyrne

Iphigénie, rade de Smyrne, 4 mai 1894

Chère petite sœur,

J'étais bien décidé à t'écrire hier soir après le dîner, alors que je me trouvais sous la première impression de ma descente à Smyrne, mais un camarade m'a débauché en m'entraînant sur le gaillard pour fumer une pipe et lui conter ma journée, de sorte que ce matin, je ne sais plus par où commencer mon épître. Je le ferai de la façon la plus banale qui soit et je te dirai seulement : il pleuvait ! Une pluie affreuse, fine et pénétrante qui menaçait de durer toute la journée. Nous qui devons aller à terre à 1 h 50, nous ne riions pas du tout et pour cause.

Enfin quand, vers deux heures, on donna l'ordre d'armer notre embarcation, le ciel commençait à se dégager et par bonheur, il acheva de se purifier pendant que nous voguions

vers la terre, et la pluie ne recommença plus de la journée. Hélas, il restait du mauvais temps du matin une boue épouvantable, d'autant plus malencontreuse que le pavage du labyrinthe que constitue la ville faisait des rues de Smyrne un immense archipel.

Arrivé à terre, il me fallait remettre à M. de Courson la lettre de son frère. Or ce dernier n'avait inscrit que sa propre adresse, ignorant sans doute que Smyrne est une ville de deux cent mille habitants ! J'étais donc bien en peine pour porter sa prose à son adresse et je me tins le raisonnement suivant :

- Un directeur des tabacs ottomans, ce doit être une huile.
- Une huile française ne peut pas être inconnue du consulat.
- J'irai donc demander son adresse au consulat.

Ce que je fis. Le long des quais, je me dirigeai donc vers un superbe pavillon tricolore qui flottait fièrement en face de l'Iphigénie. Par une petite ruelle, je contournai ensuite le jardin où était planté le mât du pavillon et trouvai deux « cavas » à l'entrée du consulat qui m'introduisirent aussitôt.

Avec mon fidèle cavas

Tu ignores probablement ce qu'est un cavas. Je l'ai appris hier matin et vais te l'apprendre à ton tour.

Hier donc, le consul de France, un consul général s'il te plait, l'équivalent d'un contre-amiral commandant en chef, était venu à bord en visite officielle. Il s'était fait accompagner de deux superbes Turcs, à la figure énergique et à l'air concentré. La vue de ces gaillards me faisait penser à la devise de Jacques Cœur : « A bouche close n'entre mouche ». Ces hommes forts et bien découplés étaient vêtus de la façon suivante : fez brodé, veste bleu lavande soutachée et brodée de noir, large pantalon bleu lavande, guêtres noires à filets bleus et brodés. Entre le pantalon et la veste, une large ceinture aux vastes plis soutenant un râtelier d'armes fantastiques !

Ce costume fit à tous notre admiration. Ces superbes Turcs étaient les cavas du consul, c'est à dire ses domestiques. Toute la maison du consulat porte cette livrée. C'est un peu plus décoratif que nos laquais en habit noir...

J'en étais donc à mon entrée au consulat. Alors que je croyais passer par les bureaux, le cavas m'introduit dans une grande salle où je me trouve en présence du consul général. D'abord un peu interloqué, je lui explique que je suis venu demander un simple renseignement et que je désirerais avoir l'adresse de M. de Courson. « Très bien, me répond-il, je vais vous donner un cavas pour vous y conduire ». Je me confonds en excuses, lui disant que ce n'est pas la peine, qu'il me suffit de connaître l'adresse, mais il insiste et donne ses instructions au cavas qui l'écoute dans la position respectueuse du soldat sans arme et qui répond par un signe de tête affirmatif, puis porte sa main à plat, les doigts joints, à son front. C'est ainsi que saluent les Turcs. Et me voilà parti avec mon Turc qui me conduit par des ruelles impossibles, étroites, sales et défoncées jusqu'à un superbe bâtiment qui s'avère être la Régie. On m'explique alors que ce jour étant celui de l'Ascension, les bureaux sont fermés. Mon cavas me conduit alors au domicile de M. de Courson où une vieille dame m'explique que le maître de maison n'est pas là. Je lui remets la lettre accompagnée de ma carte soigneusement cornée et je repars. Mon cavas veut alors me conduire à l'hôtel où M. de Courson était invité à dîner et j'ai bien du mal à lui expliquer que c'est impossible, d'une part parce que je n'ai plus la lettre, d'autre part et surtout parce que ce n'est pas le moyen de se faire recevoir par quelqu'un que d'aller le déranger au milieu de son dîner.

Je me fis alors reconduire jusqu'aux quais car dans cet incroyable imbroglio de ruelles, jamais je n'aurais pu m'y reconnaître, puis je remerciai mon fidèle cavas en lui mettant dans la main une pièce de vingt sous qu'il prit fort bien.

Mon Dieu quel Bazar !

Je décidai ensuite de me rendre au bazar et, ignorant les guides polyglottes qui pullulent à Smyrne, j'eus la mauvaise idée de prendre un sapin. A chaque minute, ce dernier se trouvait arrêté par un embarras de voitures, de charrettes à ânes ou à chameaux et pourtant, mon cocher conduisait comme feu Automédon ou Hippolyte lui-même. M'étant dit que je reviendrai à pied, je notai au passage, dans ma mémoire, quelques points de repère : affiches ou boutiques, ainsi que chaque tournant, mais au dixième carrefour, je crus que ma tête allait éclater. Quelle ville, Mon Dieu, quelle ville ! J'avais espéré retrouver des midships au bazar, mais les rues succédaient aux rues au trot de mon attelage et je ne voyais personne dans ces rues à demi couvertes qui ressemblent à des cours d'écurie.

Le bazar ! Comment te peindrai-je le bazar ? Tous ces étalages, ou plutôt ces empilages, car rien n'est étalé, ressemblent à un gigantesque champ de foire. C'est un dédale de petites rues microscopiques, bordées de magasins où l'on vend un peu tout et surtout des étoffes et des tapis. Le marchand est en général vautré sur un coussin qui occupe la seule place libre de la boutique, tout le reste étant encombré par des piles d'étoffes. Si vous approchez, il vous invite à prendre place à côté de lui et vous montre quelque objet. D'autres vous jettent littéralement leur marchandise à la tête, cela dépend de leurs nationalités, car les marchands sont grecs, arméniens, turcs ou juifs. Le marchand turc n'a pas le génie du négoce aussi ancré que l'arménien, l'arménien autant que le grec, le grec autant que le juif. Il vous faut souvent insister pour vous faire montrer les marchandises de différentes qualités. Au contraire, un marchand de tapis de Caraman m'en a montré des quantités et il n'y avait plus moyen de l'arrêter.

Du bon vin d'Asie Mineure

J'étais arrivé avec la ferme résolution de ne rien acheter, mais je me souvenais que vous m'aviez demandé de vous rapporter quelque chose d'oriental et c'est ce qui m'a fait succomber à la tentation. J'ai commencé par acheter du vin, un vin exquis, pour vous Mesdames ! Il est toujours bon d'avoir une cave un peu fournie quand on reçoit des étrangers et lorsqu'on déclare : « C'est mon fils ou mon frère qui a rapporté ce vin d'Asie Mineure... », ça fait bien dans le paysage...

J'ai acheté pour Maman une dame-jeanne de 25 litres de vin de Samos et une autre de 10 litres de vin de Chypre. Ces vins ont toujours été célèbres et les bons paladins qui revenaient de croisade n'étaient jamais aussi heureux que lorsqu'ils étaient assis en face d'une bouteille de ces bons vins. Pour Marie, je me suis laissé entortiller par deux marchands juifs qui m'ont vendu une veste de femme turque en velours violet avec des ornements d'argent et, pour la maison, un tapis de table et deux couvre coussins brodés. Je me suis très probablement fait voler, mais c'est très joli et je crois que le tout fera, au salon, un excellent effet.

A ce train-là, je ne sais pas si j'aurais assez d'argent pour finir la campagne ! Si je n'y puis parvenir, je prierai Maman de m'avancer une cinquantaine de francs, car ce serait dommage de ne rien rapporter d'Algérie ou de Tunisie. Et puis je tiens absolument à rapporter un narguilé pour moi et une arme pour l'oncle Henry.

Mes embarras financiers n'en sont pas d'ailleurs, heureusement, à la crise aiguë par laquelle passe la Grèce, depuis 80 ans qu'elle existe.

Don Quichotte, la Grèce et la Turquie

Oui, depuis 1820 et quelques que la Grèce libre est sortie toute sanglante des mains des Turcs, elle vit dans une banqueroute perpétuelle. C'est ainsi que le gouvernement du roi Georges, se trouvant dans l'impossibilité de payer ses créanciers, leur avait proposé d'un ton gaillard de ne plus toucher que 30% de leurs intérêts. Naturellement, tous les Français et les Anglais qui avaient des fonds grecs ont trouvé la plaisanterie détestable et ont refusé des deux mains. Tu crois peut-être nos Grecs embarrassés ? Point du tout !

« Venez donc en Grèce chercher les 70 autres centièmes de vos revenus... si l'on veut bien vous les donner. Pour nous, nous ne paierons que 30%, bon gré mal gré, d'ici sept à huit ans. Après, on verra, si nous sommes tirés d'affaire » a dit le roi Georges. Farceurs, ces braves Grecs ! Ce qu'on ne sait guère en France, c'est que le gouvernement de Charles X et celui de Louis XVIII ont fait à la Grèce un cadeau qui s'élève à près de deux cents millions, sans compter le sang qui a coulé à Navarin. L'Angleterre et la Russie, qui avaient également prêté à la Grèce en même temps que la France, se sont fait désintéresser avant que les affaires ne prissent une trop mauvaise mine. Loin d'imiter cette sage conduite, la France a rajouté d'autres libéralités à cette dette. De sorte que l'on peut dire que c'est à nous que la Grèce doit de vivre, ce qui ne l'a pas empêchée de déclarer la guerre à la Turquie, notre alliée pendant la guerre de Crimée.

Ah ! la belle chose que le Don Quichottisme politique et comme on en est récompensé ! Les Etats-Unis nous doivent leur existence et ils faisaient très haut des vœux pour l'Allemagne en 1870. Les soldats français sont morts pour l'Italie à Solferino et Magenta, nous avons unifié l'Italie, et elle a profité de notre écrasement pour croquer la pomme interdite. Et comme une noirceur en appelle une autre, la Grèce, à qui nous avons donné le pain et la liberté, se dresse contre nos alliés et apprend les nouvelles de Reichshoffen et de Sedan avec la dernière indifférence. Pas un Grec ne s'est levé pour venir combattre dans nos rangs et lutter aux côtés de la nation qui l'a affranchie des Turcs. Dupés nous sommes, dupés nous resterons...

Et voilà maintenant que le Tsarévitch épouse une Gretchen ! Il n'y a décidément que les Turcs qui soient de braves gens. C'est, paraît-il, une grande et forte race. En 78, pas payés, pas nourris et crevant de faim, ils se battaient comme des lions. Vive les Turcs !

Cocorico !

A propos d'économie ou d'investissement, un dernier mot sur l'influence française en Asie Mineure. La France est ici omniprésente. Le port est l'œuvre d'une compagnie française, les quais sont desservis par des tramways français, tous les noms des cafés et des magasins qui s'y trouvent sont écrits en français et il en est de même pour les affiches. On vous distribue des réclames en français et les enfants qui vous poursuivent savent très bien crier : un sou, un sou ! Interrogez un portefaix du port, un marchand, un passant quelconque, neuf fois sur dix il vous répondra en un français très correct. L'administration des tabacs ottomans est entre les mains de M. de Courson et je crois que le directeur des postes est français. On trouve dans tous les cafés un journal français publié à Smyrne. Enfin, il existe une école de missionnaires français qui élève des gamins que nous avons rencontrés en promenade, trois par trois, absolument comme à Vannes. Leur costume était celui de nos maisons, seule la casquette diffère avec un galon d'or. Il existe également un orphelinat français tenu par des Sœurs de la Charité.

25. Relâche de Samos

Une relâche plutôt champêtre

Vathy, la capitale de la principauté de Samos, est située au fond d'une baie profonde, largement ouverte au SO, mais cependant parfaitement sûre ; les terres qui entourent la rade sont très élevées et l'abritent à merveille, presque de toutes parts. Les fonds n'y sont pas très considérables, même si les plus gros bâtiments peuvent y mouiller.

Le pays est extrêmement pittoresque et très accidenté. De la rade, la ville de Vathy procure un effet charmant et il se dégage des campagnes fertiles et verdoyantes qui l'entourent de délicieuses émanations de fleurs d'oranger, qui se faisaient sentir, douces et pénétrante, jusqu'à notre mouillage, quand, pendant la nuit, la brise soufflait de terre.

Vathy se compose en réalité de deux gros villages : l'un, Vathy inférieur, longe la côte et borde les quais de ses blanches maisons ; c'est là qu'est le palais du prince. L'autre, Vathy supérieur, est à environ 10 minutes de la première au flanc de la colline. Rien n'est plus étrange que les rues sombres et étroites de cette petite ville, bâtie en escaliers sur une pente abrupte. Le pays environnant est très joli, mais les promenades y sont fort pénibles, tant à cause de la raideur des pentes que du détestable état des chemins.

Samos est gouverné par un prince grec, presque indépendant, bien qu'il doive payer à la Turquie une certaine redevance. Ce prince a une garde dont l'uniforme pittoresque a fait notre admiration. Grands et beaux, les hommes qui la composent portent avec coquetterie un costume grec bleu sombre avec des broderies rouges. Une centaine de soldats turcs et un petit aviso complètent la garnison de Samos.

La principauté fait un commerce assez important, compte tenu du petit nombre de ses habitants. Quand nous y sommes entrés, trois ou quatre voiliers étaient mouillés en rade et les paquebots des Messageries Maritimes y touchent. Je n'ai pas à parler du vin délicieux qu'on récolte dans l'île, qui fait un des principaux charmes de cette relâche un peu champêtre.

26. Relâche de la Sude

Un spectacle grandiose

C'est le mercredi 9 mai que nous avons appareillé de Samos pour la Sude dans l'île de Candie. Il faisait très beau temps, la mer était plate et il soufflait une petite brise du SE au SSE. On mit aux postes d'appareillage vers midi. L'ancre fut levée, puis la machine mise en avant, la barre à droite pour franchir le lit du vent en abattant sur tribord. Une fois dépassé le lit du vent, le grand foc a été bordé pour abattre plus vite, et nous sommes sortis de rade presque vent arrière. Nous avons alors fait route pour passer entre l'île de Samos et la terre d'Asie. A 3 h, nous nous engageons dans le canal de Samos, passant entre cette île et la petite île de Cheyel au milieu du détroit. A 4 h, nous passions en vue de la petite ville de Tigani, patrie de Pythagore, et dès lors nous fîmes route au S490 du monde. Nous avions deux chaudières allumées et nous filions cinq à cinq nœuds et demi.

Nous passâmes dans la nuit entre Anedro et Patmo, et le lendemain, au point du jour, nous étions en vue de l'île d'Amorgo, dont nous longeâmes la côte SE. Nous mîmes ensuite le cap sur Santorin que nous distinguions déjà, bien que nous en fussions à douze ou quinze milles. Nous entrâmes dans la baie vers quatre heures. Le temps était superbe, et nous étions tous montés sur le gaillard d'avant afin de contempler ce paysage renommé. Chose rare, nous fûmes servis au-delà de nos souhaits, et la beauté du spectacle nous arracha des cris d'admiration. De tous les pays que nous avons vus jusqu'alors, aucun n'a le grandiose et le pittoresque de Santorin. Le coup d'œil vaudrait à lui seul le voyage. Imaginez-vous d'immenses falaises rouges tombant à pic dans la mer d'un bleu d'azur, et couronnées par une ville d'une blancheur éblouissante et si coquettement étagée qu'on a peine à croire que ce soit un effet du hasard ; le soleil éclairait le tout d'une façon merveilleuse et faisait ressortir en noir les profondes fissures de la falaise. Un escalier immense, d'une hauteur à donner le vertige, montait en serpentant de l'eau bleue jusqu'aux murs blancs de la ville.

Un peu plus loin, entre deux rochers, un voilier grec avait été hardiment mouillé et ressemblait à un pygmée au pied des murailles géantes. Tout le long de la côte et jusqu'au-dessus des maisons se profilaient d'immenses pans de rochers, des rocs sauvages dans des équilibres effrayants. L'on s'attend à chaque instant à les voir s'écrouler avec un fracas épouvantable dans la mer calme et sereine qui, trois cents mètres plus bas, vient lécher le pied lisse de la falaise. C'est absolument féérique et l'on ne s'arrache qu'à regret à un semblable spectacle.

Nous sortîmes de la baie vers cinq heures et nous mîmes le cap sur l'entrée de la baie de la Sude au S51E du monde. Toute la nuit, nous fîmes route à ce cap à une vitesse de cinq nœuds environ, et le lendemain matin vers 8 heures, nous pénétrions dans le golfe profond auquel la petite île de la Sude a donné son nom. Nous saluâmes la terre, en marche, de 21 coups de canon et le salut nous fut rendu par une vieille batterie qui défend l'île. Enfin, à 8 h 30, nous mouillons en rade par 19 m de profondeur sur un fond de vase molle, et nous filions deux maillons.

Nous trouvâmes au mouillage de la Sude une corvette anglaise le Gannet qui appareilla presque aussitôt que nous fûmes mouillés, et l'escadre turque composée d'un vaisseau et de trois canonnières à roue. Ces bâtiments turcs ne paraissent pas avoir une grande valeur militaire.

Le golfe de la Sude est extrêmement profond et très vaste. C'est un mouillage excellent et dans lequel on établirait facilement un port de guerre. Les Turcs y ont un semblant d'arsenal et leur escadre y vient fréquemment. Mais on n'y trouve qu'un village. La ville est à sept ou huit kilomètres plus loin sur la Méditerranée et non sur le golfe. C'est la Canée, où nous nous rendîmes dès qu'on nous eut débarqués dans l'après-midi. Les moyens de communication ne manquent pas. On y trouve d'excellents chevaux en grand nombre, et

plus encore peut-être de petits ânes à l'usage de ceux qui n'osent pas se fier à leurs talents de cavalier. Mais ces derniers marchent le moins possible et il faut une grande patience, et des arguments...frappants pour obtenir qu'ils trottent un peu toutes les cinq minutes.

Une garnison imposante

La ville de la Canée n'offre rien de curieux. Mal bâtie, mal pavée, sale, c'est bien une ville turque. Il y faisait une chaleur torride et, quand nous nous eûmes promené pendant deux heures sur les cailloux pointus qui y servent de pavés, nous jugeâmes bon de retourner à nos montures le plus vite possible.

La Canée possède un port assez grand, mais peu profond sur la Méditerranée même. Quelques voiliers et un paquebot autrichien s'y trouvaient mouillés. Pourtant, je ne crois pas que le mouvement commercial y soit très important. D'ailleurs, dans les rues, on ne rencontre que des soldats : les rues, les places, les cafés turcs en sont bondés. C'est sans doute depuis les révoltes des Grecs de Candie que le sultan a jugé utile d'y envoyer une si imposante garnison. A coup sûr, elle doit suffire à maintenir l'ordre car il y bien dix soldats pour un habitant.

La campagne qui avoisine la Sude est assez désolée. Le pays est montagneux et les cultures rares. Néanmoins, le paysage est assez joli et ne manque pas de pittoresque. Le mont Malana le domine et a plus de 600 mètres de haut.

Un déjeuner en ville

La mer, au large de Santorin, 10 mai 1894

Ma chère Maman,

C'est de la Sude que je compte t'envoyer cette lettre ma chère Maman, et je me dépêche de t'écrire dès l'aube. Nous voguons vers Candie au milieu des Cyclades ; devant nous est Amorgo. Plus au NO là-bas, c'est Andro, Teno, Nano, Milo célèbre par sa Vénus ; au Nord, c'est Paros au beau marbre. Devant nous Santorin dont le vin est renommé. On m'en a fait goûter, et je l'ai trouvé ignoble. Mais il ne s'agit pas de vin aujourd'hui, il faut que je te conte les deux dernières journées que j'ai passées à Smyrne.

J'en étais resté dans ma dernière lettre à mes pérégrinations en compagnie du cavas pour porter une lettre à M. de Courson. Ce dernier m'avait fait parvenir à bord une proposition pour m'aller promener en sa compagnie, avec un autre midship de sa connaissance. Je devais aller le prendre à 3 h au New Club, et je me demandai, en cachetant la dite lettre comment j'occuperais l'heure précédant ce rendez-vous. C'était alors le vendredi. Le samedi matin à 7 h, je fus appelé par le commandant en second qui me dit que j'étais invité à aller déjeuner chez Madame Aliotti, ainsi que Chédeville, l'autre midship, et qu'en conséquence, nous sortirions tous les deux à 10 h 30 au lieu de 2 h.

Voilà ce qui était arrivé : M. de Courson avait été invité à déjeuner le samedi chez Madame Aliotti, et il n'avait trouvé qu'en rentrant chez lui ma lettre et ma carte. Il avait donc trouvé un arrangement avec Madame Aliotti, charmante femme qui pensa que ce n'était pas très folâtre pour moi de faire une promenade en compagnie de M. de Courson et lui avait aussitôt dit : « Mais amenez-le donc aussi déjeuner chez moi. »

Donc, à 10 et demi bien brosse, proprement vêtu, coiffé convenablement, rasé de frais, nous embarquions, mon camarade et moi, dans la vedette pour nous rendre à terre. L'invitation n'était que pour midi, nous pûmes donc nous promener à loisir avant le déjeuner. Habités à déjeuner à 10 h, tu juges si nous avons faim à 12 h. Après avoir demandé notre chemin à plusieurs reprises, nous finissons par trouver la maison.

Nous entrons, on nous introduit dans un petit salon gentiment meublé. Bientôt, la maîtresse de maison arrive, présentation, salutation et l'on se met à causer.

La baronne Aliotti est française et tout en elle l'indique. Grande et maigre, elle serait assez jolie si son teint était moins pâle ; mais de toute sa personne émane une grâce charmante. Elle a un mot aimable pour chacun, fait tout pour nous mettre à l'aise, se montre simple,

enfin elle m'a semblé une maîtresse de maison parfaite, en même temps qu'une femme très distinguée. On se sent naturellement attiré par elle. Originnaire de Rennes, elle a épousé, à la suite de je ne sais quelle aventure, un Italien demi smyrniote : le baron Aliotti, qui lui a déjà donné cinq enfants dont l'aînée a six ans.

Le baron Aliotti est grand et bien bâti, le visage fin et la barbe taillée à l'américaine, c'est à dire que sa moustache rejoint ses favoris et qu'il a le menton rasé. Il s'est montré charmant, aimable et empressé. Il est né à Smyrne, il y a trente-cinq ans, de parents italiens. Il a été élevé en France avant de retourner à Smyrne, où il exerce la profession de banquier.

Nous parlons tranquillement tous les quatre lorsqu'un petit homme à l'air malin, vêtu d'une jaquette noire et tiré à quatre épingles, les cheveux gris coiffés avec correction est enfin annoncé. C'est Monsieur de Courson !

Un type, ce M. de Courson, comme je croyais qu'il n'en existait pas ! Il a bien cinquante ans, les joues rasées de frais avec une fine moustache grise. Le nez est pointu, la bouche railleuse. Il paraît que c'est un mondain acharné ; tous les jours, il va au bal ! Il est sans cesse en visites ou en dîners. Il fait du canotage et du tennis. Bref, il prend le temps le plus agréablement qu'il peut.

Le dîner fut gai et bon. On parla de toute espèce de chose. On but du Samos. Après le dîner, on passa dans le salon prendre le café turc et fumer. Bref, ce fut fort agréable. Au bout d'une heure environ, nous prîmes congé et sortîmes faire une promenade avec M. de Courson. Elle fut éreintante. Ce petit vieux trotte mieux que la plupart des jeunes gens et, pour ma part, j'étais à moitié fourbu. Nous avons gravi le Pagus : c'est une colline de 500 m de haut qui domine Smyrne. On a, du sommet, une vue superbe et on y visite les ruines d'un fort génois.

...et une partie de campagne

Le dimanche, mon camarade et moi avons été invités par les Aliotti à une partie de campagne à Boudja.

Nous fûmes lâchés juste après l'inspection. Il était environ 10 h et demi. Nous avons rendez-vous pour 12 h à la gare. Nous prîmes tranquillement le tramway qui nous déposa à la gare. Bientôt, une nombreuse société envahit la salle d'attente et les présentations commencèrent. Nous étions 24 ! On nous sert un vermouth avant de se diriger vers les wagons. On fit monter les dames d'abord, puis les hommes se placèrent comme ils l'entendirent ; finalement, nous qui restions poliment derrière, restâmes seuls à caser, et tous les compartiments étaient pleins. Nous nous retrouvâmes donc dans un compartiment vide d'un autre wagon. Voyant tous les gens descendre à la troisième station, nous fîmes de même pour prendre le chemin de la propriété. Notre position n'était pas très enviable, car tout le monde se connaissait, à part nous. Peut-être en France aurait-on cherché à nous mettre plus à l'aise et se serait-on davantage occupé de nous, mais nous étions à Smyrne !

Le dîner était servi dans une allée touffue du parc et, par mesure de précaution, outre l'ombre naturelle, on avait encore tendu une tente au-dessus de la table. On y était délicieusement bien et le dîner fut homérique.

Il avait été convenu que les femmes se rangeraient d'un côté et que chacun choisirait sa vis-à-vis. Ne connaissant personne, j'attendis calmement qu'on m'indique une place. Je fus placé juste au milieu et me trouvais entre le chancelier, M. de Roujouin ou de Rojoux, et le maître de maison, M. Spartali et j'avais presque vis-à-vis de moi la maîtresse de maison, Madame Spartali.

Le moment est venu de te présenter les convives. Il y avait là, outre les deux midships, M. de Courson, M. et Madame Aliotti, les personnes suivantes : M. de Roujoïn, mon voisin de droite, un petit homme maigre et sec, à la longue chevelure romantique divisée en deux par une raie au milieu, l'air inspiré, les yeux très brillants. Il parle avec un air convaincu d'une voix forte et chaleureuse et cultive la plus parfaite politesse du 18^{ème} siècle.

Sa femme est aussi grosse que son mari est sec, mais elle parle autant de langues que lui, c'est à dire huit, et possède une fort jolie voix. Vient ensuite M. Bareltini ou quelque chose d'approchant, vieux bonhomme à barbe blanche et à l'air vénérable, consul général d'Italie. Il y avait aussi le consul de Roumanie. Ensuite Madame Trootz, fille de Madame Spartali. Il y avait aussi une très jolie jeune femme, extrêmement intelligente, causeuse infatigable et toujours enjouée, maniant le français et la répartie à la perfection et qui tenait tête avec avantage aux efforts combinés de tous ses voisins. Il y avait aussi mille autres personnes...mais le vaguemestre est là et ma lettre doit s'interrompre.

* *

27. De la Sude à Sfax

Relâche de Sfax

Le banc de Kerkennah

Nous quittâmes la Sude le soir même. Aussitôt après notre retour, les embarcations furent hissées et l'on prit les dispositions d'appareillage. Nous appareillâmes à sept heures. Nous étions évités le cap au SO. Il nous fallut donc abattre de 180° pour sortir de la rade. Nous abattîmes par tribord et fîmes route vers la sortie du golfe. Dans la nuit, nous doublâmes le cap Spada, et le lendemain matin, nous avions perdu de vue les côtes de Candie. Nous fîmes route alors au S810 du monde pendant toute la journée du lendemain. Il faisait très beau temps, nous avions trois chaudières allumées et nous filions de 6 à 7 nœuds.

Nous conservâmes la même route jusqu'au lundi 14 mai à midi, où nous mîmes le cap au S870 du monde. Le mardi 15 au matin, la brise se leva un peu et l'on établit la voilure ; à 9 h 40, la machine fut stoppée. Dans la soirée, la brise fraîchit et l'on serra les perroquets. Le mercredi 16 au matin, elle mollit et les voiles furent carguées et serrées. Nous devions nous trouver alors au SO du banc de Kerkennah. C'est un banc de sable extrêmement vaste qui entoure les îles Kerkennah situées à vingt milles environ au large de Sfax. Les fonds y sont très peu considérables, et comme les côtes sont basses, il est nécessaire d'atterrir à la sonde. Depuis la veille au soir, le sondeur Thomson avait été disposé et l'on sondait d'heure en heure. A neuf heures, nous étions par 18 m de fond. Enfin vers neuf heures et demi, nous aperçûmes l'une des bouées qui marquent le banc et, à 11 h 30, nous mouillions par 10 m de profondeur sur fond de vase ; la brise était alors très forte et la chaîne forçait beaucoup. Aussi fit on disposer l'ancre bâbord parée à mouiller.

Pour entrer en rade de Sfax, il est nécessaire de descendre au Sud, à cause du banc de Kerkennah qu'il faut tourner. Pour la même raison, on est obligé de mouiller très loin de terre, les fonds étant extrêmement faibles. A la vérité, il existe bien un canal balisé qui conduit jusqu'aux quais, mais il n'a que 3 m de profondeur et n'est accessible qu'aux embarcations et aux chaloupes de pêche italiennes. Les paquebots transatlantiques sont obligés de mouiller très loin de terre, ce qui entrave considérablement le commerce.

Aussi va-t-on commencer en août le percement d'un chenal de 6 m 50 de profondeur qui leur permettra d'aller se mettre à quai. Ce travail ne peut que favoriser considérablement l'extension de cette ville, qui deviendra probablement le véritable centre de toute la Tunisie méridionale.

Les murailles de Sfax

En attendant, il nous fallait près de trois quarts d'heure pour aller à terre, et comme il y avait du clapotis, nous avons été un peu mouillés. Il est vrai qu'à terre, le soleil a eu vite fait de nous sécher, et nous avons passé une matinée fort agréable à visiter la ville et ses environs. Sfax est très curieux avec sa ceinture ininterrompue de murailles blanches, qui rappelle un peu nos vieilles villes féodales. La ville arabe fait un effet étrange. Les maisons ne présentent que d'étroites ouvertures grillées. Les rues sont à peine assez larges pour vous laisser passer trois de front, et leurs coudes continuels, leurs recoins obscurs en font de véritables coupe-gorge. En les parcourant, je me reportais par la pensée au temps de l'expédition de Sfax, et je ne pouvais m'empêcher de m'étonner de la faiblesse des pertes que les troupes françaises ont éprouvées à sa prise. Chaque maison, me semble-t-il, aurait pu devenir une forteresse que les assiégés pouvaient faire payer très cher aux assaillants.

La ville neuve, la ville française, s'étend entre la ville arabe et le quais. Elle est encore misérable, et à part trois ou quatre grandes maisons et un semblant de square planté d'arbustes, elle n'offre au regard que des petites maisons basses fort laides d'aspect, des

entrepôts et des terrains vagues. Mais l'espace ne manque pas et Sfax ne peut manquer de participer au progrès rapide de toutes les villes de la Tunisie.

La garnison se compose de deux escadrons de spahis et de tirailleurs tunisiens. Les premiers firent preuve envers nous de la plus grande amabilité et mirent à notre disposition les chevaux de leur régiment. Un officier même s'offrit à nous servir de guide, pour nous montrer ce qu'il y avait de mieux aux environs de la ville. D'ailleurs, c'est peu de chose.

Le pays est plat et sablonneux, et à part quelques arbres dans le lointain, on n'y voit guère de traces de végétation. La principale importance de la ville ne lui vient pas tant de son agriculture que des produits de toutes sortes qu'y apportent les caravanes. C'est un spectacle curieux que celui du marché, à l'est de la ville, près de la caserne des spahis. La foule y est toujours énorme. On y bouscule des arabes, enveloppés dans leurs burnous blancs, quelques nègres, des enfants ; il faut se garer à chaque instant pour éviter les petits ânes qui trottaient, portant sur leurs dos des poids plus gros qu'eux, ou les énormes chameaux à la structure bizarre et inélégante, s'avançant lentement et pesamment au milieu de la foule qu'ils dominent. On ferait là de curieuses études de genre et l'on y prend sur le vif des scènes extrêmement intéressantes. Malheureusement, nous avons peu de temps, et à 10 h, il nous fallut rallier le bord, emportant de Sfax et de notre court séjour dans cette ville une excellente impression.

Lettre non datée

Tu es beaucoup moins excusable, ma chère Maman, de n'avoir pour Sfax que des données aussi vagues, d'abord parce que Sfax est un port tunisien, donc français ; ensuite parce que ce nom rappelle un des derniers faits d'armes de notre marine. En 1882, pendant la guerre de Tunisie, la marine a secondé l'armée de terre en enlevant Sfax de vive main. L'affaire a été très chaude. Les insurgés ont fait une défense acharnée et ont été tués en grand nombre. Un certain nombre de Français aussi. Il fallut emporter, une à une, rues et maisons après avoir fait sauter les portes de la ville.

Enfin l'affaire a été jugée assez sérieuse pour que l'on donnât à l'un de nos grands croiseurs le nom de « Sfax ». La ville avait alors entre 12 et 15.000 habitants et elle était à l'époque ruinée. Elle s'est relevée depuis et prend maintenant de jour en jour de l'importance. Elle sera l'un des grands ports de notre côte tunisienne et, si Dieu protège la France, comptera, dans cent ans, cent mille habitants.

* * *

28. De Sfax à Tunis

Relâche de Tunis

21 coups pour le Bey

Nous avons appareillé de Sfax pour Tunis le 18 mai à 11 h 45. Il faisait une petite brise d'Est et le temps était très beau. L'ancre virée, on a mis en avant doucement, la barre à droite, et quand on a eu abattu de cinq quarts, on a bordé les goélettes. Puis on a mis le cap au S 15 Qt jusqu'à 3 h où, ayant doublé le banc des Kerkennah, nous sommes revenus au N 70 E. Nous avions alors vent debout, car la brise avait hâlé le Nord et soufflait ENE. Aussi ne filions nous guère que 4 nœuds et, à 3 heures donna-t-on l'ordre d'allumer les feux de la troisième chaudière. On les éteignit le soir à 8 h et quart, et toute la nuit nous fîmes route à une vitesse moyenne de cinq nœuds. Nous suivions la ligne du banc des Kerkennah, passant par des petits fonds de quinze à vingt mètres, sondant à peu près d'heure en heure. Le lendemain dans l'après-midi, nous exécutâmes un tir au canon et ne reprîmes notre route qu'à 4 h 30.

A 6 h 45, nous aperçûmes le feu de Kelibia et à 11 h 30 dans la nuit, nous vîmes le feu du cap Bon. Nous faisons route alors au N17Qt du monde. A 1 h 30 nous relevions le même feu au Sud, et laissant Zembretta par tribord, nous faisons route sur le cap Carthage. Enfin à 7 h, nous arrivions au mouillage. Nous nous approchâmes le plus possible de la terre et l'ancre bâbord fut mouillée par 8 m 50 de fond. On fila un maillon et demi. Nous saluâmes aussitôt le bey de 21 coups de canon.

Un canal pour évincer les Italiens

Tunis est bâtie au fond d'un lac (sic) assez vaste qui ne communique avec la mer que par une bouche étroite ; jusqu'à l'année dernière, les bâtiments étaient obligés de mouiller en rade de la Goulette, dans le golfe de Tunis, vaste rade profonde, mais largement ouverte au Nord. De plus, pour les bâtiments de commerce, le manque de port à la Goulette et la nécessité de faire transporter par terre leurs marchandises de la Goulette à Tunis causaient des difficultés et des frais considérables. Enfin, avant la conquête de la Tunisie, le bey avait accordé à la compagnie italienne Rubaltino le monopole du transit de la Goulette à Tunis. Il en résultait que nos paquebots des Messageries Maritimes étaient obligés de passer par l'intermédiaire de la compagnie italienne pour faire transporter à Tunis leurs marchandises et leurs passagers. C'est afin de remédier à cet état de chose que l'on a creusé à travers le lac un canal d'une profondeur de 6 m 50 et de 8 kilomètres de long qui a été inauguré l'an dernier. Maintenant, les paquebots peuvent aller directement se mettre à quai à Tunis, ce qui leur fait à la fois une économie de temps et d'argent.

Quand on débarque à la Goulette, on peut, pour se rendre à Tunis, prendre le bateau ou bien le chemin de fer italien. Cette petite ligne dessert Tunis, la Goulette et la Marsa. Elle a eu une grande importance en 1881 et fut une des causes de la guerre ; mais le percement du canal l'a en partie ruinée et le temps est proche où les Italiens seront obligés de la vendre à la France qui possèdera alors le réseau complet des chemins de fer de la Tunisie. Quoiqu'il en soit, on met environ trois quarts d'heure pour se rendre à Tunis. La route est assez monotone ; la voie ferrée côtoie le lac dont les côtes sont basses et marécageuses. De l'autre côté s'étend une grande plaine en partie inculte. Elle semble pourtant assez propre à la culture du blé et on en a défriché une partie du côté de la Goulette. La gare de la compagnie Rabaltino se trouve à l'Est de la ville, tout près de l'avenue de France.

Quand on pénètre dans la ville, on est à la fois surpris et charmé. L'avenue de France et celle de la Marine que l'on a sous les yeux ne dépareraient pas nos plus grandes villes de France. Ce sont de larges boulevards, plantés d'arbres encore jeunes, et bordés de hautes et belles maisons européennes, de vastes magasins à l'aspect somptueux et de grands cafés.

C'est là que s'étend la ville française dont les progrès sont extrêmement rapides, surtout depuis la création du port. D'ailleurs, les terrains qui avoisinent l'avenue de la marine et l'avenue du port ont pris une valeur énorme et ceux qui les possédaient sont devenus tout d'un coup millionnaires. L'on bâtit beaucoup de ce côté et les changements s'y opèrent presque à vue d'œil. Mais nous n'avons pu consacrer que peu de temps à la visite de ce quartier car nous étions pressés d'arriver à la ville arabe.

Des souks très ingénieux

Pour arriver à la ville arabe, il faut franchir la porte de France, traverser quelques rues étroites, avant d'arriver au bazar. A Tunis, on appelle cela les Souks, et il y a autant de souks que de genres de marchandises. C'est ainsi que l'on distingue le souk des étoffes, le souk des teinturiers, le souk des parfumeurs. Ce sont de véritables rues, entièrement couvertes et bordées de niches qui servent de boutiques. Comme à Smyrne, les marchands dorment ou fument au milieu de leurs marchandises en attendant les clients.

Quelques-uns de ces souks sont très populeux. Grâce à l'ingéniosité de leur construction, il y fait toujours frais, même quand la chaleur est très forte au dehors. On y trouve de jolies étoffes algériennes, de riches tapis, des armes bizarres, et en somme un peu les mêmes choses qu'à Smyrne.

Outre le quartier arabe, il y a également à Tunis un quartier juif et un quartier maltais. Les Juives portent des pantalons très larges d'abord, puis collant aux jambes et tout couverts de dorures ; mais leur coiffure surtout est remarquable : les femmes mariées portent en effet une sorte de chapeau pointu recouvert d'un voile qui rappelle beaucoup les coiffures des femmes du temps de Charles VII et d'Agnès Sorel.

Quant au quartier maltais, il ressemble beaucoup au quartier turc, mais les maisons sont toujours ouvertes et les rues grouillantes d'enfants. Les Maltais sont très nombreux à Tunis comme dans toute l'Algérie et bien supérieurs aux Italiens, pas toujours honnêtes et souvent prêts à jouer du couteau.

Le palais du Bey, le Dar-el-Bey, est à l'Ouest de la ville arabe. L'intérieur n'offre rien de bien remarquable et je ne l'ai pas visité. Il paraît qu'il est loin d'être luxueux, surtout la salle de réception, simplement ornée de coussins râpés posés par terre. D'ailleurs, le bey n'y habite pas. Il réside à la Marsa et vient seulement une fois par semaine, en grande pompe, rendre la justice à Tunis.

La casbah, comme tous les monuments publics de Tunis, a été affectée à des services français. C'est la caserne des Zouaves. Du toit en terrasse, on a, sur la ville, une vue superbe. Tous les monuments sont à vos pieds. A l'Ouest, la campagne est assez jolie et l'on voit dans le lointain les ruines de l'aqueduc qui amenait l'eau de Zaghouan à Carthage. Les restes imposants sont encore très remarquables. D'ailleurs, c'est encore de Zaghouan que Tunis est obligée de faire venir son eau car les sources sont rares aux alentours. De plus, elles sont souvent salées et contiennent de la magnésie en dissolution.

Il aurait été intéressant, si nous en avions eu le temps, d'aller voir les ruines de Carthage, la chapelle de Saint Louis, élevée à l'endroit même où le roi croisé est mort, et l'établissement des Pères Blancs de Carthage. Malheureusement, le temps nous manquait, et nous avons dû nous contenter de les considérer du mouillage.

L'éducation française d'une société cosmopolite

La Goulette, 22 mai 1894

Ma chère Maman,

Nous voici à Tunis depuis deux jours, ou plus exactement à la Goulette, car tu dois savoir que le lac de Tunis n'ayant guère plus de 80 cm à un mètre de profondeur, les bâtiments sont obligés de mouiller en pleine mer dans le golfe. J'entends les bâtiments de guerre qui n'ont pas l'habitude d'aller se mettre à quai car, pour les bâtiments de commerce,

la France a creusé dans le lac un chenal profond de 6 m 50 qui permet aux paquebots d'arriver à Tunis même, ce qui ruine le chemin de fer italien de Tunis-La Goulette.

Je termine aujourd'hui le récit de ma journée à Boudja (cf. lettre du 10 mai). Le dîner fut très gai, mais je n'étais pas parfaitement à l'aise en raison de mon jeune âge. Au milieu de toasts sans nombre, on but à la marine française et ce fut Chèdeville qui y répondit car il est un peu plus ancien que moi, paraît beaucoup plus âgé et se montre beaucoup moins timide. Après le dîner, on prit le café, puis on fit de la musique. Madame de Roujoux nous chanta une espèce de romance norvégienne et son mari des chansons grecques. Puis on fit quelques tours de jardin et nous visitâmes les serres. On voulut nous faire jouer au croquet mais il était malheureusement trop tard et il nous fallut reprendre le train à 5 h. Encore arrivâmes nous bien juste et fort essoufflés au canot qui poussait de terre à 6 h.

En somme, je suis enchanté d'avoir vu cette société de Smyrne. C'est un genre un peu particulier, un monde cosmopolite, demi français, demi barbare, riche, bien posé. Qu'ils soient italiens, grecs ou turcs, tous ces smyrniotes envoient leurs enfants faire leurs études en France. Il y avait là un élève des Jésuites de Mongrée et un autre des Maristes de Nice. Madame Spartali, notre hôtesse, a également un fils en France. Tout ce monde parlait français avec une correction parfaite et comme sa langue natale.

Je n'ai rapporté de Smyrne qu'un petit tapis et un coussin, encore que l'un ne soit pas appareillé à l'autre. Quand je serai midship de première, j'espère pouvoir faire mieux ! Tu sais, on ne gagne plus grand chose à voyager. On trouve maintenant tout en France et meilleur marché qu'en pays étranger. Les tapis de Smyrne sont régulièrement raflés par le Louvre et le Bon Marché de sorte qu'à Paris, tu as des occasions bien préférables à toutes celles que tu pourrais trouver en courant le monde. D'ailleurs, on t'a peut-être dit que les officiers de marine achetaient souvent leurs souvenirs des pays exotiques à Paris ou même à Lorient. On y trouve, sans se donner la peine de chercher, d'aussi jolies choses, moins chères, et on n'a pas la peine de les trimballer du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest pendant deux ans... Les paquebots modernes qui relient Marseille et Saint-Nazaire à tous les pays du monde ont relégué les merveilleuses emplettes au rang de mythes légendaires.

Mais il est temps que je te dise adieu car j'ai rendez-vous maintenant avec des officiers de zouaves...

* * *

L'embellissement rapide de Tunis

Rade de la Goulette, 22 mai 1894

Chère petite sœur,

Nous sommes à Tunis depuis déjà deux jours. J'ai parcouru la ville dans d'assez bonnes conditions en compagnie de mon ami Sorette et d'un sous-lieutenant de zouaves. Tunis est une très belle ville qui a déjà des allures de capitale et qui sera d'ici quelques années la rivale d'Alger. Le nombre de ses habitants est déjà supérieur et croît considérablement depuis la conquête. Les Européens dépassent certainement vingt à trente mille, mais ce sont surtout des Italiens. Ce qu'on ne sait pas assez en France, c'est que jamais une colonie, fut-ce une colonie anglaise d'Océanie, n'a marché à pas de géant comme la Tunisie. Les villes, les côtes, les mœurs, la culture se métamorphosent de jour en jour. La sûreté y est absolue et l'on peut voyager, me disait un officier de spahis, seul et sans armes, de Sfax à Gabès, sans avoir à craindre la moindre agression. Les seuls mauvais coups sont commis dans les grandes villes par des Italiens, toujours prêts à jouer du couteau. Les chemins de fer sont en bonne voie et tous, à l'exception du tronçon italien de la Goulette, appartiennent à des compagnies françaises.

On a créé à Tunis un très beau port. On en a fait un à Sousse et en bien d'autres endroits. On va en créer un à Sfax. Enfin, on est en train de creuser le chenal qui doit faire communiquer le lac de Bizerte à la Méditerranée. Il a déjà près de 7 m de profondeur et on doit le creuser

jusqu'à 10 ou 11 m. Les plans de l'arsenal sont faits, l'emplacement choisi et acheté, les canons sont à Bône et il faudra moins de 12 h pour les amener par le chemin de fer d'Oran à Tunis. Dana quelques années, nous aurons donc là un port militaire magnifique qui fera crever de dépit Anglais et Italiens.

Mais ce qui m'a le plus frappé, ce sont les quartiers européens de Tunis. Je ne puis mieux les comparer qu'aux quartiers de Paris, car peu de villes de province possèdent d'aussi beaux et larges boulevards, d'aussi grands magasins avec autant d'animation et de chic. Notre sous-lieutenant nous disait que de jour en jour, on ne reconnaît plus Tunis tant cette ville croît et s'embellit rapidement. Tous ces quartiers ont à peine dix ans. L'immense avenue de marine, entièrement bordée de hautes et belles maisons, était il y a trois ans seulement un véritable bourbier où pénétraient les eaux du lac. Enfin, pour te donner une idée de cette fièvre, je vais te citer un exemple : Une vieille femme possédait aux environs du port un terrain vague marécageux. Sur ce terrain s'élevait une vieille baraque en bois où elle végétait ; le tout ne valait pas cent sous bien payés. Cette année, on lui en a offert trois millions ! Elle a refusé et, plus elle attendra, plus son terrain prendra de la valeur, et si on l'exproprie, il faudra lui donner au moins cela.

Ces fortunes rapides et imméritées ne sont pas forcément un bien et la société de Tunis est loin d'être irréprochable. Mais c'est inévitable dans un pays aussi jeune et cela prouve bien la prospérité de la ville depuis l'occupation française. Dana vingt ans d'ici, si le mouvement se poursuit, Tunis sera plus belle qu'aucune ville de France, sauf Paris, et elle aura beaucoup plus de cachet, car la ville arabe présente avec ses souks un ensemble extrêmement curieux.

Je vais être obligé de vous quitter pour m'habiller, car l'inspection n'est plus bien loin.

* * *

29. De Tunis à Alger

De cap en cap

Nous avons appareillé de Tunis le 23 mai vers 7 heures. Le temps était beau et la brise soufflait de l'ESE. Après avoir dérapé, la barre a été mise à droite de 15° et la machine en avant. Nous avons ainsi abattu sur tribord et avons fait route de façon à passer à une demi mille environ de l'escadre mouillée en rade au NNE par rapport à nous. A 8 h, nous faisons route au N30E de façon à doubler le cap Farina. Nous avons ensuite fait route au N65 Qt.

Le vent fraîchit peu à peu dans la matinée et, à 9 h, nous avons une jolie brise d'ESE très favorable puisque nous avons vent arrière. Mais nous devons mouiller à Bizerte et visiter le lac en torpilleur ; par malheur, le mouillage est assez mauvais par les vents d'Est, de sorte qu'il fallut y renoncer et nous vîmes seulement Bizerte du large sans nous y arrêter.

Quand les travaux importants qu'on y exécute permettront aux bâtiments de tout tonnage de pénétrer dans le lac, on pourra y mouiller par tous les temps. Cette époque est proche maintenant car le canal qui doit joindre le lac à la mer, et qui doit atteindre 11 m de profondeur, est déjà creusé à 7 m et les travaux sont extrêmement avancés.

A deux heures et demi, nous doublions le cap Blanc dont nous apercevions le sémaphore. Depuis le matin, nous marchions en effet très bien, filant de huit à dix nœuds, bien que la machine ait été stoppée de 10 h 30 à 2 h 30. On mit alors la machine en marche à 52 tours et, à 3 h 10, les voiles furent carguées et serrées partout. La brise avait en effet hâlé l'Ouest. Nous marchâmes ainsi toute la nuit, filant de six à sept nœuds.

A minuit, nous doublâmes le cap Serrat qui protège Bône des vents d'Ouest et, à 1 h 15, nous apercevions le feu du cap Rose à 16 milles au S44Qt du monde, et à 2 h 20 le feu du cap de Garde à 25 milles au S71E, nous doublâmes ce dernier cap vers 7 h 10 du matin.

Le temps fut couvert toute la journée ; la brise faible jouait de l'ONO à l'ENE en passant par le Nord.

A 3 h le 25 mai, nous aperçûmes le feu du cap Carbon au Sud du monde ; le temps restait couvert et, pendant la nuit, nous eûmes quelques grains de pluie. A 11 h 17, nous doublions le cap Bengut et vers 11 h 30 nous apercevions la petite ville de Dellys, dont les toits rouges faisaient un effet des plus coquets au milieu d'une campagne fertile et bien cultivée. Nous fîmes alors route vers le cap Matifou. La brise fraîchissant, on dégréa les perroquets à 11 h 45.

Enfin à 3 h nous arrivions en vue d'Alger et à 4 h 17 on mettait aux postes de mouillage. Nous entrâmes alors dans le port où un corps-mort nous avait été préparé par une embarcation de la direction du port. Nous arrivâmes sans erre sur la chaîne ; il fallut même faire quelques tours en avant après avoir stoppé une première fois, la chaîne se trouvant un peu courte. Un gabier qui se trouvait sur le bout de l'arc boutant du beaupré jeta un faux bras qui fut frappé sur le bout de l'aussière et on l'embrqua aussitôt dans la batterie. On fit tenir bon un instant pour garnir la chaîne au cabestan, puis on vira au cabestan ; on prit ensuite le tour de bitte, et on fit descendre la chaîne du corps-mort par l'étrangloir d'en abord à bâbord.

30. Relâche d'Alger

Alger la blanche

La vue splendide qu'offre Alger aux regards émerveillés de ceux qui y arrivent par mer est justement réputée et on l'a cent fois décrite. Malheureusement, lors de notre arrivée, le temps n'était pas très favorable. Le ciel était resté couvert toute la journée et c'est à peine si, au moment où nous entrions au port, quelques rayons de soleil vinrent souligner l'éblouissante blancheur des maisons de la casbah. Et pourtant nous ne pouvions nous lasser d'admirer la ville, si pittoresquement et si majestueusement étagée devant ce beau golfe d'Alger qui n'a guère de rival au monde.

Au pied de la colline se trouve le port, extrêmement vaste et dont l'animation est continue. Plus loin, les quais, les entrepôts à arcades au plus bel effet ; au-dessus, le boulevard de la République aux splendides maisons européennes ; plus haut encore, la ville avec son fouillis de maisons, grises au pied, blanches au sommet. Enfin, tout à fait en haut de la colline, des arbres superbes font à la ville un diadème de verdure qui contraste délicieusement avec la blancheur des maisons. A gauche, c'est Mustapha avec sa campagne accidentée et boisée où s'éparpillent des milliers de villas coquettes et de gigantesques hôtels, fermés tout l'été lorsque la foule des hivernants a quitté l'Afrique.

Le port d'Alger est purement artificiel ; au quinzième siècle, il n'y avait que deux petits îlots derrière lesquels les pêcheurs abritaient leurs barques. Les arabes les nommaient Al Djezaïr (les Iles) d'où est venu le nom d'Alger. Barberousse, le premier, songea à les réunir à la terre et fit construire une jetée, actuellement la jetée de l'Amirauté, et bien des prisonniers chrétiens moururent à la peine, en travaillant à cette œuvre gigantesque pour l'époque. Peu après, la darse devint insuffisante et les deys d'Alger firent commencer la jetée du Nord. Il s'agissait de construire, par des fonds de 10 à 15 m, dans une mer souvent bouleversée par les tempêtes, une jetée qui put mettre les bâtiments des corsaires à l'abri du mauvais temps. L'œuvre était extrêmement difficile ; bien des fois, les lames emportèrent tout le travail réalisé depuis de longs mois, et le port était loin d'être achevé quand Alger tomba en 1830 en notre pouvoir. La France reprit le travail des Turcs et fit construire le port actuel, très vaste et très sûr.

Le Mal français

Pourtant ce port artificiel porte encore la trace des indécisions et des lenteurs qui ont présidé à son achèvement. La jetée nord en particulier présente sa concavité du côté de la mer, ce qui la rend bien moins résistante aux coups des lames du large. Cette anomalie tient à la cause suivante : selon que les partisans ou les détracteurs de la colonisation française arrivaient au pouvoir, selon qu'ils désiraient donner à Alger un port digne d'elle ou qu'ils préféreraient faire des économies, les plans changeaient et la jetée s'infléchissait vers la côte ou bien se dirigeait hardiment vers le large. A l'heure actuelle encore, les travaux ne sont pas terminés et les jetées de l'Ouest et du Nord se prolongent par des fonds de 18 à 20 m.

Actuellement, tout le mouvement commercial s'effectue dans le grand port et la darse ne sert qu'aux torpilleurs et aux bateaux de plaisance ; du côté opposé, au Sud, se trouvent deux bassins de radoub. Enfin dans une île carrée au milieu du port, sur l'emplacement d'un ancien fort rasé, on a installé le principal dépôt de charbon. Pour l'instant, le charbon consommé à Alger est apporté par des vapeurs anglais. Il faut souhaiter que les houillères françaises se décident à profiter de ce marché, ce qui serait pour nous une garantie en cas de guerre. Malheureusement, le prix de revient élevé des exploitations françaises rend la conquête de ce marché peu probable.

La défense mobile d'Alger se compose de six torpilleurs de première et de seconde classe, et d'un aviso torpilleur : la Couleuvrine. Ils sont amarrés dans la darse et font une

sortie chaque semaine. C'est devant la darse que se trouvent l'inscription maritime, l'amirauté et tous les bâtiments de la marine. Le quai porte d'ailleurs le nom de quai de l'amirauté.

Alger est une très grande ville et son importance croît tous les jours. Que de changements survenus depuis 1830 ! Ensermée dans d'étroites murailles, Alger n'offrait alors qu'un dédale de petites rues, souvent recouvertes par les maisons elles-mêmes et dont le vieux quartier de la Casbah peut donner une idée. Dans quelques années, il n'en restera sans doute plus rien. A travers les vieux quartiers éventrés, on a percé de larges rues, bordées de hautes maisons et de superbes magasins européens. Telles sont les rues Bab Azoun, Bab el Oued, le boulevard de la République, la rue de Chartres, la rue de la Lyre, et en général toute la ville basse. La rue Bab Azoun est la plus belle de la ville, avec ses arcades bien dessinées, où afflue toute la journée la foule élégante d'Alger. Elle est séparée de la rue Bab el Oued, la plus commerçante après elle, par la place du Gouvernement où l'on a érigé une belle statue équestre du duc d'Orléans.

Pittoresque mais insalubre

Mais, pour le touriste, la ville haute est bien plus curieuse ; la rue de la Lyre a déjà un certain caractère et c'est fort amusant de parcourir toutes ses boutiques juives. L'aspect extérieur en est misérable, mais entrez, et le marchand vous conduira par un couloir sombre mais frais jusqu'à son magasin intérieur souvent magnifique : tout rempli de riches étoffes, de bijoux précieux et d'armes finement travaillées. Là sont réunis les produits les plus remarquables du Maroc, de Damas, de la Kabylie et de l'Egypte et si vous vous laissez entraîner, vous avez de fortes chances de revenir les poches vides.

On accède à la Casbah par des rampes très raides et des escaliers interminables. Les ruelles sont étroites, sales, sombres et en pente. Les maisons sont percées de rares ouvertures, les impasses tortueuses. Il est interdit aux Arabes de faire réparer leurs vieilles maisons et, le jour où la Casbah disparaîtra, si Alger perd en pittoresque, elle gagnera en salubrité. Ce jour est proche et déjà les quartiers élevés sont attaqués et bien des maisons ont disparu. En même temps, la ville, à l'étroit dans ses remparts, songe à les supprimer tant est rapide son accroissement.

Le coup de l'éventail et le ravin de la femme sauvage

Tout au Nord d'Alger et dans la partie la plus élevée, on voit encore l'ancien palais du dey. Une partie a conservé le titre de pavillon du coup de l'éventail. Comme toutes les constructions mauresques, l'extérieur ne signifie pas grand chose et nous n'avons pas visité l'intérieur. Il sert d'ailleurs de logement à des officiers de la garnison.

La cathédrale se trouve dans la partie basse de la ville. C'est une ancienne mosquée assez belle mais un peu lourde. Il paraît que les architectes européens l'ont gâtée en la remaniant. J'ai fait de fort jolies promenades dans la campagne d'Alger ; les buts ne manquent pas et il nous aurait fallu rester deux fois plus de temps pour visiter tous les jolis endroits des environs. Le jardin d'essai se trouve à Mustapha à trois ou quatre kilomètres d'Alger. C'est un immense jardin d'acclimatation entretenu avec beaucoup de soin. Quelques allées, en particulier celle des Platanes, sont magnifiques. Il y a aussi l'allée des bambous, celle des palmiers etc. On a essayé d'acclimater les autruches dans ce jardin, mais l'essai n'a pas été heureux et il n'en reste plus que quelques-unes.

En sortant du jardin d'essai, il faut à peine vingt minutes de voiture pour se rendre au ravin de la femme sauvage ; le paysage y est extrêmement pittoresque : c'est un vrai fouillis d'arbres et de verdure d'une fraîcheur délicieuse, et l'on y marche d'enchantement en enchantement. En approchant de Birmandreïs, le pays est toujours aussi accidenté, mais les coteaux se couvrent de belles vignes florissantes. Enfin, on revient par la colonne Voissol et Mustapha supérieur. La route y longe de profonds ravins et elle est bordée de belles villas,

d'immenses jardins et de superbes hôtels où beaucoup de touristes, en particulier anglais, viennent passer l'hiver.

Je me suis rendu également à la Trappe de Staouéli à 20 km d'Alger. Inutile de vanter la cordiale hospitalité des pères trappistes et la façon charmante dont ils vous reçoivent. La route qui y mène est très belle et presque entièrement bordée de vignobles au milieu desquels sont bâtis les jolis villages d'El Biar et de Chéragas. Nous sommes revenus en suivant la côte ; le pays y paraît moins riche. Mais Staouéli, Guyotville et Saint-Eugène ont l'air très prospère. Saint-Eugène surtout qui sert de station estivale aux habitants d'Alger. Toutes les familles aisées de la ville possèdent là un pied-à-terre, un cabanon comme on dit dans le pays, où ils viennent prendre des bains et passer à la campagne leurs journées du dimanche.

Colons d'Algérie et émigrants du Canada

Alger, 29 mai 1894

Chère petite sœur,

Nous voici donc à Alger la blanche, Alger la ville conquise par nos armes, la capitale d'un immense pays fertile et beau, qui sera et doit être français par la langue et les mœurs, par l'amour à notre cher pays.

C'est déjà une ville superbe et son aspect, vu du large, est merveilleux. Le soir, quand on voit la ville du port, les rampes à gaz du boulevard de la République font croire à une illumination. Enfin, toute la campagne avoisinante est couverte de blanches villas par myriades. Les collines sont couvertes d'arbres, c'est un pays délicieux.

Et puisque je suis sur ce sujet, certes j'approuve cette bonne Madame de Chauny d'être allée au Canada. Je ne l'aurais pas cru capable d'autant de bon sens et de courage. Ses grands flandrins de fils n'auraient jamais rien fait de bon dans notre pays et, si les colonies sont inventées, si les contrées vierges existent, c'est bien pour ces hommes, bons garçons mais peu faits pour le travail intellectuel et la surchauffe de l'esprit de nos vieux pays. Et je les envie presque ces Chauny qui s'en vont là-bas dans un beau pays mener la noble vie de gentilshommes fermiers et cultiver les grasses terres du Manitoba. Que leur réservait la France avec leur maigre fortune ? Une vie de privations et d'épargne, sans gloire ni plaisirs, au lieu que là-bas ils auront la libre campagne, la vie saine et large, sans soucis ni ennuis. Et qui sait si, dans quelques années, ils n'auront pas décuplé leur fortune en menant une vie sérieuse et laborieuse, car le sol là-bas n'est point avare et les plus beaux blés du monde sont ceux du Manitoba. La terre y rend au centuple, comme dit l'Évangile, ce que l'homme lui confie. Mais il y a un nuage, et un sérieux nuage : c'est que le Canada n'est pas terre française et qu'ils vont probablement perdre cette belle qualité de Français à laquelle je t'avoue, je tiens comme à la prune de mes yeux. Bien plus, il y a des chances pour que, d'ici quelque temps, ils se voient presque obligés de se faire naturaliser Canadiens, c'est-à-dire sujets de la Reine d'Angleterre ; or, je suis trop fier pour vouloir devenir le sujet de ma cousine Victoria. Pierre encore a fait son service militaire, mais les deux petits, point ; ils seront donc considérés comme réfractaires, ce qui n'est rien moins que gai. Enfin, n'importe, bon courage à nos émigrants, que Dieu les garde et leur donne la fortune que leur courage mérite bien !

C'est une grave question que celle du Manitoba ! Nos compatriotes à vue courte l'ignorent et n'en ont cure, et cependant Québec est la seconde capitale de la langue française et elle fera peut-être plus dans l'avenir pour l'honneur de notre nom que notre pays vieilli et notre race décrépète. Là-bas au moins les familles sont fécondes et l'on n'entend pas des jeunes gens de vingt ans raconter que ce qu'ils souhaitent par dessus tout c'est d'épouser une femme stérile. Le Manitoba sera-t-il français ? Sera-t-il anglais ? L'immense mouvement d'émigration qui s'y est porté a mis nos frères de là-bas en grande minorité et les Anglais en ont profité pour interdire l'usage de la langue française au Parlement manitobain et son

étude dans les écoles. Mais les Canadiens français sont des hommes rudes et ne se rebutent pas facilement. Ils sont presque aussi nombreux au Manitoba qu'ils l'étaient en 1763 au Québec et d'ici quelques années ils seront légions et pourront commander à leur tour. Alors les Anglais partiront encore pour l'Ouest jusqu'à ce qu'ils en soient chassés par les fils des Manitobains et, de course en course, de migrations en migrations, ils arriveront au Pacifique où le Père Neptune les dévorera je l'espère. En attendant, souhaitons que chacun des trois fils génère une robuste et nombreuse famille qui contribuera à la défaite de ces goddam maudits.

A fond de cale dans la soute à huile

Pour changer de sujet, à mesure que l'époque du retour s'approche, je l'attends de plus en plus impatientement ; songe que je n'ai pas encore vu notre petit palais de Cherbourg et que j'ai, là-bas, à faire connaissance avec tout, et que voilà huit mois que je ne vous ai vues, ce qui est diablement long ! En attendant, j'occupe mes journées de mon mieux. C'est ainsi que je suis redevenu aspirant de détail, il y a douze jours environ, et que, maintenant, je suis chargé des vivres et des soutes à vivres. Cinq fois par jour, soir et matin, je vais présider à des distributions de vin et de tafia, de pain et de conserves, à la cambuse. Ce n'est pas passionnant et rien n'est moins appétissant que de voir le tonnelier se laver les mains dans le vin ou le tafia qu'il distribue, surtout le matin avant le branle-bas, quand il arrive sans s'être lavé, les mains encore moites de la chaleur du hamac.

Dans l'exercice de mes fonctions, il m'est arrivé une mésaventure que je dois te raconter : nous allions avoir à déjeuner un sous-lieutenant de la garnison de Tunis et je m'étais donc mis, pour l'inspection précédant le déjeuner, en pantalon et dolman n°1. J'étais par conséquent tout propre. Il faut te préciser que, comme détaillon, mon poste d'inspection est à la cambuse, et que je suis chargé de toutes les cales avant. En attendant que le commandant en second arrive dans mon domaine, je me suis donc mis à passer ma propre petite inspection. Il ne faisait pas très clair, surtout en certains endroits. J'arrive au magasin général et je longe les murs, considérant tout avec soin, quand, en passant derrière une épontille, je sens tout d'un coup que le pied me manque, et me voilà précipité dans le vide ! D'abord, je ne comprenais pas du tout ce qui m'arrivait et je me retrouvais assis au fond d'un trou noir sur des caisses de toutes sortes. Ma casquette avait roulé je ne sais où et j'entendais là-haut dans le magasin général un homme qui astiquait une lanterne, me croyait mort et poussait de terribles jurons. Honteux du ridicule de ma situation, je commençai par le rassurer en lui criant que je n'avais aucun mal et le priai seulement d'approcher un fanal afin que je puisse repérer mon couvre-chef. Ce qu'il fit tout en continuant ses exclamations piteuses. Je finis par retrouver ma casquette blanche et, tout en me frictionnant le bas des reins, je cherchai des prises pour m'aider à remonter. Grâce au ciel, je sortis de ma fosse assez lestement et constatai que j'étais tombé dans la soute à huile, traîtreusement ouverte sous mes pieds...Heureusement que les caisses étaient bien étanches ! J'en fus quitte pour un coup de brosse, mais j'aurais pu me casser les reins car la soute avait bien 2 m de profondeur. Par chance, je tombai sur les pieds et sans me faire de mal, ce qui fit que je pus suivre l'inspection gaillardement tout de même.

Au chapitre des bien plus tristes nouvelles, nous avons débarqué à Smyrne un de nos camarades, malade d'une fièvre typhoïde ou d'une fièvre muqueuse. Il y a quatre ou cinq jours, le commandant recevait de lui des nouvelles rassurantes et, il y a deux jours, une dépêche nous apprenait sa mort à l'hôpital de Smyrne. C'est vraiment une mort affreuse et cruelle, en terre étrangère et loin de tous les siens. De notre promotion, c'est déjà le cinquième qui disparaît, sans compter un démissionnaire, deux échecs à la fin de la 1^{ère} année, un perdu en mer et un dernier débarqué mourant à Alger.

* *

Jésuites et francs-maçons

Alger, le 30 mai 1894

Ma chère Maman,

Vous avez de la chance d'avoir pu fêter Sainte Jeanne d'Arc. Partout où nous avons passé, je n'ai pas entendu souffler mot d'elle, sauf dans le Charivari algérien et oranais, où c'était pour se moquer du clergé.

Que le mot de liberté va peu à notre état de chose. Est-il donc impossible de redresser l'esprit des Français ? Liberté, un mot dont on abuse tant et qu'on connaît si peu. Dernièrement encore, nous avons eu dans le poste une discussion brûlante puisqu'il s'agissait de la franc-maçonnerie et des jésuites. Bien que, dans le poste, nous soyons tous plus ou moins pratiquants et que toutes nos familles soient bonnes chrétiennes, ce sont les francs-maçons qui ont été le plus épargnés !

Nous n'étions guère que trois sur huit à affirmer que c'était une société antichrétienne et mauvaise. Les autres disaient : je ne sais pas ou je ne puis pas croire que cela existe ou quels avantages y trouveraient-ils ? L'un de nous déclarait même que c'était une simple société de secours mutuel, qu'on le lui avait toujours dit et que cela lui paraissait parfaitement vraisemblable. A cela j'opposais : mais alors, pourquoi se cachent-ils ? Pourquoi leur société est-elle secrète ? Quand on se cache, ce n'est généralement pas pour faire le bien. Mais tous ces arguments glissaient comme de l'eau sur une toile cirée.

Quand on en vint à parler des Jésuites, l'air changea. Nous n'étions que trois à les défendre. Encore le troisième le faisait-il mollement, disant qu'il les croyait honnêtes gens, mais qu'il n'aimait pas leur esprit. J'essayai à nouveau d'argumenter et de raisonner, mais ce fut impossible. On avança à ce moment que les jésuites avaient eu autrefois une énorme influence dont ils avaient fait mauvais usage. Je demandai des faits, mais personne ne put m'en donner. Malgré cela, la majorité du poste resta persuadée qu'on avait bien fait de les mettre à la porte puisque leurs adversaires étaient les plus forts. Mais, la liberté, avançai-je, ne sont-ils pas citoyens français comme vous et moi ? – Ils se sont mêlés de choses qui ne les regardaient pas. – Lesquelles ? - Pas de réponse... De même la plupart restent persuadés que les jésuites sont riches à millions, qu'ils enfouissent leur or dans la terre, que ce sont des accapareurs et des avarés ! Pitié, mon Dieu !

Mais le bouquet fut qu'un de mes camarades prétendit que les Jésuites n'étaient pas les Compagnons de Jésus, pas du tout les prêtres qui portent ce nom, mais bien une société secrète de laïques, plus secrète encore que la franc-maçonnerie, et dont il était absolument sûr de l'existence ! Amen...

Plus beau que la Vendée ?

Mais voilà bien des choses oiseuses et même ridicules. Sais-tu que la campagne d'Alger est le plus joli pays du monde et dépasse peut-être même en beauté le bocage vendéen ? Je ne connais rien de mieux que le ravin de la femme sauvage et Moustafa supérieur. C'est tout simplement ravissant. Accidenté, boisé, coupé de ravins profonds, où fraîcheur et verdure sont inimaginables, le pays est, de plus, fort riche, ce qui n'est pas à dédaigner. Jusqu'à 25 km au moins d'Alger, on ne trouve que des villages français, même si le nom est plus baroque : Birmandreis, Kouba, Moustapha, El Biar, Cheragas etc. Il est vrai qu'il y a aussi : Saint-Eugène, Guyotville, Sainte-Amélie, la Colonne Voirol, Maison-carrée et d'autres encore...

On voit pourtant beaucoup d'Arabes à Alger, mais ce sont des Arabes de l'intérieur qui y viennent travailler. On les appelle, paraît-il, des « Meskines ». Ce sont de beaux hommes, bien bâtis, à la figure énergique, l'air majestueux sous leur burnous blanc. Leur expression reste impassible. Ils se rendent bien compte que, pour le moment, il leur est impossible de lutter contre nous. Si jamais ils se multiplient et s'instruisent, s'ils deviennent officiers, ingénieurs, industriels, il en sera peut-être autrement, mais l'époque en paraît bien

lointaine. Quant au Kabyle, je le crois assimilable, mais il faudrait une bonne politique et en particulier une politique religieuse.

Alger est en tout cas une ville superbe, entourée par les magnifiques villas d'une banlieue délicieuse et percée de rues aux arcades harmonieuses. La casbah est très pittoresque mais la salubrité et les mœurs y posent problèmes. Je suis allé deux fois dans la casbah, aux deux fois, il m'a fallu résister aux sollicitations très pressantes de jeunes dames très sensibles qui n'hésitent pas à vous poursuivre en plein jour...

Alger est bâtie sur une colline très abrupte et la casbah se trouve tout en haut. On n'y arrive par des escaliers de plusieurs centaines de marches. Les rues y sont basses et tortueuses et n'ont qu'1 m 50 à 2 m de large. En beaucoup d'endroits, les rues sont recouvertes par les maisons. En un mot, ce sont de véritables coupe-gorge. Mais je dois te quitter pour aller à l'école élémentaire, car ma fonction fait de moi un magister en même temps qu'un marchand de vin...

* *

31. D'Alger à Mers-el-Kébir

Quelques tours en avant, quelques tours en arrière

Le vendredi 1^{er} juin, nous avons appareillé d'Alger pour Mers El-Kébir, près d'Oran. A 8 h 50, quand on a mis aux postes d'appareillage, il faisait un temps superbe. La brise, qui soufflait de l'Ouest, était presque insensible. Nous étions évités le cap sur la jetée Est du port, un peu à droite de la sortie. On a filé le corps mort et hissé le grand foc en le bordant à bâbord. Mais la brise était tellement faible que le foc n'avait presque aucun effet. On le hâla bas presque aussitôt. La machine fut mise en avant et nous commençâmes à abattre un peu sur bâbord, mais notre champ d'évitage se trouvant très restreint – nous n'étions pas en effet à plus de cent ou cent cinquante mètres de la jetée – il fallut bientôt stopper, puis faire en arrière, mouvement pendant lequel nous retombâmes un peu sur tribord. On fit en arrière assez longtemps, puis en avant la barre à gauche ; nous abattîmes sur bâbord et l'Iphigénie para les bouées et sortit du port.

Nous fîmes route à partir de 9 h 35 au S70Qt du monde jusqu'à 6 h du soir. Nous avons passé vers 10 h en vue de la presqu'île de Sidi Ferruch, où débarqua l'armée française en 1830, et doublé le Ras Arata à 10 h 52. Nous marchions environ 6 nœuds ; la brise restait très faible de l'Ouest jusqu'à 5 h où elle tomba complètement.

Après avoir passé au large de Cherchell, vers 5 h 10 nous fîmes une route un peu plus nord au S89Qt, puis au S78Qt du monde. A 9 h 25 nous apercevions le feu de la petite ville de Ténès. Nous l'avions par le travers à 3 h 45.

Le lendemain vers 8 h 30 les feux de la troisième chaudière furent allumés afin que nous puissions arriver vers 5 h à Mers El-Kébir. Enfin à 5 h 20, après avoir doublé le cap d'Aiguille et admiré le panorama d'Oran vu du large, nous arrivions au mouillage. Nous y primes un coffre. La chaîne fut d'abord tirée du puits, puis élongée sur l'avant. On frappa sur le bout un faux bras passé par l'écubier et on fila une certaine longueur au dehors. Un second faux bras a été passé également par l'écubier ; sur ce faux bras était fixée une aussière qu'on a fait passer rapidement dans l'organeau du coffre dont on s'est ensuite approché en embrayant le faux bras et l'aussière, et faisant quelques tours en avant. Nous avons d'abord fait tête, de sorte que le coffre est venu un peu sur l'arrière de l'écubier ; quelques tours en arrière ont ramené l'écubier à l'aplomb de la bouée, et on a maillé la chaîne sur le coffre. Nous sommes ici par 15 m de fond à quatre ou cinq cents mètres de la côte.

A la Trappe

Mers el Kébir, 5 juin 1894

Chère petite sœur,

Voilà trois jours déjà que nous sommes à Oran, et comme Sœur Anne, je ne vois rien venir, pas un mot ni une carte ! Cependant, tandis que vous m'oubliez au milieu des délices cherbourgeois, moi je travaillais pour vous, mademoiselle Marie. J'ai acheté à votre intention, chez un certain Monsieur Abder Rhaman, un superbe burnous. Soyez donc heureuse ! Il est vrai que comme sortie de bal, je ne sais s'il a toutes les qualités requises, car il est plutôt chaud, mais enfin je te le donnerai tel qu'il est et tu en feras ce que tu en voudras. C'était un charmant homme ce monsieur Abder Rhaman, il m'a bien un peu volé à la vérité, mais il l'a fait avec beaucoup de tact. Ce que nous nous sommes querellés avant d'arriver à conclure notre marché ! C'était d'ailleurs assez amusant.

Sais-tu où j'ai passé ma dernière journée de liberté à Alger ? On nous avait mis à terre à 5 h du matin et nous étions libres jusqu'à 6 h 20 du soir. Ma première idée fut d'aller à Blida afin de parcourir un peu la Mitidja. Puis je formais le projet de pousser un peu plus loin jusqu'aux gorges de la Chiffa qui sont, paraît-il, très belles. Finalement, Dorbodot m'ayant proposé de l'accompagner à Staoueli faire une visite chez les Trappistes, j'acceptai. C'était une promenade d'une vingtaine de kilomètres à l'aller et de vingt-cinq au retour car

nous devions revenir par le bord de mer. Staoueli est à quelques kilomètres seulement de Sidi Ferruch, où débarqua l'armée française en 1830. C'est là que se livra la première bataille entre nos troupes et les soldats du dey. Tu vois donc que c'est un lieu historique. En 1843, le gouvernement y fit une vaste concession de terres aux trappistes d'Aiguebelle qui y fondèrent une maison, érigée depuis en monastère.

Nous partîmes donc vers 8 heures. Notre cocher avait en effet reçu l'ordre de venir nous chercher à 8 h devant la brasserie Gruber, le plus beau café d'Alger. Il n'y manqua pas. Le temps était couvert et très humide, de sorte que nous étions parfaitement ridicules avec nos pantalons blancs et nos casques, appelés saccolos par l'armée d'Afrique. Il est vrai que vers 10 h le temps se dégagea et que, dans l'après-midi, le soleil fut torride. Mais en attendant, nous nous gelions dans notre équipage et ce fut avec des cris de joie qu'au sortir de Cheragas, nous saluâmes l'apparition de Mohamed qui est le nom que les Zouaves donnent au soleil, comme nous l'apprit notre cocher qui venait de faire une année de service militaire dans les « chacals ».

Un pays divin

La route à l'aller est fort jolie. Je t'ai dit, je crois, que les environs d'Alger sont ravissants. Il me faut le répéter encore ; c'est un pays divin. Quand on sort par le pavillon du coup de l'éventail, et qu'on prend la route d'El Biar, on est tout de suite enchanté. D'abord les fortifications, toutes plantées d'arbres, des petits bois, puis la route très accidentée bordée de buissons, de grands arbres et de vastes champs de vignes qui procurent un effet ravissant. D'Alger à Staoueli, on ne voit que des vignes d'un bout à l'autre, presque toutes plantées sur des coteaux très raides, car c'est un vrai bocage vendéen que cette partie de la Mitidja. On traverse de gros bourgs européens qui ressemblent aux plus coquets villages des coins les plus fortunés de France. Vers Cheragas, le pays devient plus plat sans cesser d'être joli.

Enfin, on arrive à la Trappe qui est à quelques kilomètres du village de Staoueli. Nous y entrâmes bravement. Le portier, que je questionnai, me répondit qu'il n'était pas possible de visiter le monastère avant 11 h 30 à cause de l'office. Nous décidâmes d'y assister. Il s'agissait en fait de l'octave de la Fête-Dieu. Le cloître était décoré pour l'occasion. Nous en fîmes le tour avant de nous rendre à la tribune de la chapelle. Devant nous, les trappistes chantaient, enveloppés dans leurs longues robes blanches, l'abbé, la mitre en tête et sa simple crosse de bois à la main, officiait avec pompe. Mais ce qu'il y avait de plus curieux, c'étaient les deux pères qui, devant le chœur, sonnaient en mesure, lentement et méthodiquement. Derrière nous, séparés des pères par une balustrade, venaient les frères, plus nombreux encore que les pères en blanc, et vêtus d'une longue robe de bure brune. Nous nous préparions à rentrer à la chapelle, la procession terminée, quand un père nous fit discrètement signe de le suivre. Il nous entraîna hors du cloître et nous demanda notre préférence : visiter tout de suite l'établissement ou aller entendre la grand-messe ?

Nous nous trouvâmes à cet instant bien embarrassés ! La grand-messe par ma foi ! Quand on a par hasard dans une année douze heures de liberté, la première idée qui vous pousse n'est pas d'aller s'enterrer pendant deux ou trois heures dans une chapelle ! Mais d'un autre côté, comment avouer à cet homme de Dieu ce sentiment profane ?

Après une courte hésitation, je répondis au nom de mes compagnons, qui restaient bouches closes, que nous serions certainement très heureux d'entendre la messe, mais que nous craignions de n'en avoir pas le temps, car il nous fallait partir à une heure au plus tard. Le bon père (j'appris plus tard que c'était un ancien capitaine de zouaves) nous comprit sans doute à demi mot, car il nous dit alors fort aimablement : « Eh bien ! c'est cela ! je vais alors vous faire visiter la maison pendant la messe et puis je vous ferai préparer à dîner avant que vous ne partiez. » Nous nous confondîmes en remerciements et le suivîmes.

Il nous fit voir leur bibliothèque, leur dortoir avec de misérables couchettes composées uniquement d'une paillasse et d'une couverture sur lesquelles il donna de grands coups de

bâton afin de nous prouver qu'elles n'étaient pas trop tendres ! puis leur réfectoire, où un frère apportait justement une bien maigre pitance. Voici le menu: Potage à l'eau et aux légumes, salé et légèrement huilé (chaque trappiste en avait une écuelle), une tranche de pain, des nèfles d'orient et une orange (les nèfles d'orient ne valent pas un clou, elles sont aigrettes). Maigre régal !

En quittant le réfectoire, nous visitâmes la salle du conseil, puis, le Sanctus sonnant, le père hôtelier, car c'était lui, nous demanda la permission de se retirer, nous invitant à aller assister à la fin de la messe et nous donnant rendez-vous à la sortie de la chapelle. Nous y allâmes, d'ailleurs il n'abusa pas de notre piété, car dès l'Ite Missa Est, il vint nous chercher et nous remit entre les mains de son collègue, le frère hôtelier, pour nous faire visiter les écuries, la basse-cour, les jardins et la distillerie de géraniums. Notre promenade se termina par une visite au cimetière, où une simple croix de bois indique la place où repose un religieux. Ils sont enterrés là dans leur grande robe blanche, seul cercueil que les règles leur accordent.

Le secret de la Staoueline

Nous revînmes ensuite à l'hôtellerie où le père hôtelier nous avait fait mettre dans une salle à part, pensant avec raison que nous y serions plus à l'aise qu'avec les autres visiteurs. La table était simplement, mais abondamment garnie : nous avions des pommes de terre, des haricots, du fromage et du miel, le tout en abondance. Devant chaque convive, une armée de verres de toutes tailles, rangés en bataille, avait un aspect des plus réjouissants. Nous avions pour nous trois : une bouteille de vin rouge de Staoueli, une bouteille de vin blanc de Staoueli également et une bouteille d'alicante, toujours de Staoueli. Ce dernier provient du raisin donné par des plants importés d'Alicante. Mes compagnons l'ont trouvé très bon, alors que, pour ma part, il avait un arrière-goût désagréable. Ce n'en reste pas moins un vin fin. Nous eûmes droit ensuite à un verre d'eau de vie distillée à Staoueli et, pour finir, on nous versa à chacun un petit verre de Staoueline, liqueur dont seul le frère infirmier possède le secret et qui a d'ailleurs un petit goût de pharmacie !

Pendant tout le déjeuner, le père et le frère hôteliers restèrent avec nous et, quand nous nous quittâmes, nous étions devenus les meilleurs amis du monde et nous causions comme des camarades.

Il est vrai que nous étions faits pour nous entendre puisque le père hôtelier était, je te l'ai dit, ancien capitaine de zouaves, et le frère, un tout jeune homme, encore pilotin il y a deux ans. Il avait d'ailleurs préparé sans succès l'école navale. Après avoir navigué pendant deux ans comme pilotin, la faiblesse de ses yeux le fit refuser pour le service militaire, où on le réforma avec cette mention « Impropre à tout service même en temps de guerre ». C'est alors que la main du Seigneur le toucha et, quelques mois après, il entra à Staoueli.

Mais en voilà bien long sur ce monastère. Nous le quittâmes vers une heure et demi et prîmes le chemin du bourg de Staoueli. Nous revînmes par ce village, puis Guyotville, Saint-Eugène, les deux Moulins et l'avenue Bab el Oued. Le paysage est différent de celui de l'aller. Il n'y a pas la fertilité ni la fraîcheur des campagnes de Birmandreïs, la Bouzareah et El Biar, mais la mer est splendide.

Saint-Eugène est le Saint-Cloud des habitants d'Alger : c'est là qu'ils viennent pour l'été, et les dimanches. Beaucoup y possèdent des petits cabanons où ils viennent prendre des bains.

Oran et Mers El-Kébir

Quelques mots sur Oran avant de clore ma lettre. C'est une ville fort gentille sans avoir les allures de capitale de la blanche Alger. Un très joli jardin aménagé sur les flancs d'une colline domine le port et doit être bien agréable pour se promener. La ville est entourée du côté de la mer par de vieilles murailles moyenâgeuses. Malheureusement, le plateau qui la domine tout en haut est triste et poudreux. Il y a peu de beaux monuments et d'édifices

remarquables en dehors de l'hôtel de ville et du palais de justice. C'est une ville de cinquante mille habitants, très à l'étroit dans son enceinte. On y voit encore moins d'Arabes qu'à Alger. En revanche, les Espagnols y sont très nombreux, surtout dans les quartiers un peu pauvres.

Le site de Mers El-Kébir est extrêmement pittoresque avec sa rade bien abritée et un vieux château bâti par les généraux de Charles Quint sur la pointe. Il sert actuellement de prison. Le village se compose seulement de sept ou huit maisons, mais il y a pourtant une direction du port et une assez longue étendue de quais. L'escadre vient en effet y mouiller assez souvent. Un peu plus loin se trouve Saint-André, village agricole et prospère, fondé par la France. Sur les collines abruptes de 300 m de haut sont dispersées de jolies plantations de jeunes pins. D'ici quelques années, ce sera sans doute ravissant.

Malheureusement, au lieu de nous envoyer à terre, au moins pour quelques heures, on nous garde à bord, ce qui est abrutissant à la longue, alors que j'aurais éprouvé un plaisir immense à me promener encore dans ce joli pays d'Algérie, seul ou en compagnie de quelques amis...

* *

Seul maître à bord

Mers El-Kébir, 6 juin 1894

Ma chère Maman,

Je reviens d'un petit exercice d'embarcations des plus mouvementés et j'en reviens complètement épuisé. Il faisait une de ces diabesses de brises à rafales des plus désagréables. A 1 heure et quart, on a armé les cinq embarcations en flûtes et en avant le deuxième poste bâbord. Dans cette manœuvre d'ensemble, j'étais, pour ma part, maître et seigneur du canot 1 et, en plus, tout seul alors que toutes les autres embarcations avaient deux midships. Ma foi, je n'étais pas très fier ; le temps était mauvais et ma force en pointu n'est pas herculéenne. D'ailleurs, le serait-elle, j'ai le grave défaut de me défier beaucoup trop de mes capacités.

J'ai pourtant manœuvré d'une façon à peu près convenable et j'étais sûrement plus fort comme aspirant que mes hommes comme mathurin. J'excepte naturellement mon patron, qui n'a pas dit trois mots, et mon timonier, qui s'était carré dans la chambre, tandis que je m'arc-boutais de toutes mes forces contre ma barre, trimant comme un malheureux et suant à grosses gouttes. J'en ai encore les mains toutes endolories !

Il m'est aussi arrivé un certain nombre de petites histoires : j'ai commencé par aborder le canot du commandant que j'ai endommagé. J'ai coupé un moment la route à mon officier. Enfin, j'ai failli envoyer par le fond une plate dans laquelle se pavanaient deux ou trois « éléphants ». Ma foi, je n'en aurais été qu'à moitié fâché.

Tu ouvres sans doute des yeux immenses à l'énumération de tous ces méfaits. Grâce au ciel, ils ne me sont pas tous imputables. Par exemple, si j'ai flanqué un coup d'étrave dans le flanc du canot du commandant, c'est qu'il est venu se mettre devant moi, au mépris de toutes les règles sur les abordages et des lois de tactique navale, juste au moment où je virai. Si je n'avais pas été dans mon droit le plus strict, j'étais bien sûr d'aller faire un tour au zinc, mais j'étais tribord amures et non manœuvrant, par conséquent, ce n'était pas à moi de me déranger.

Ensuite, si j'ai coupé la route de la chaloupe, c'était pour éviter de heurter les embarcations qui filaient comme des flèches et m'entouraient de tous côtés.

Enfin, alors que je revenais accoster à la coupée tribord, exercice terminé, j'étais chargé par une risée lourde comme du plomb qui me faisait filer comme un bolide, couché sur l'eau comme une mouette rasant la surface, quand je découvre devant moi, à environ cinquante mètres, ce misérable sabot d'éléphants qui nous regardait venir sans plus s'épater. Comme il ne bougeait pas, je hurlais : Dégagez ! Dégagez ! Peine perdue, il me fallut lofer et amener

les voiles, ce qui me fit manquer complètement mon accostage à cause de ces horribles brutes. Car, pour ces messieurs, obstruer une coupée, se flanquer dans une embarcation à la voile, c'était tout naturel... J'étais dans une colère bleue !

Ces mésaventures ne sont pas sans intérêt. La vie de mes hommes était dans ma main ou, tout au moins, une inattention, une maladresse de ma part leur aurait fait boire la tasse. Il fallait tout le temps avoir l'œil et ne pas hésiter, car la brise était dure et les risées rapides. J'étais maître à mon bord et j'avais seul le droit de donner des ordres. Trouvez-moi un seul sous-lieutenant qui aie, en temps de paix, l'occasion de porter une telle responsabilité.

J'ai demandé Cherbourg !

On nous a fait faire nos demandes d'embarquement pour l'année prochaine : J'ai demandé Cherbourg comme port d'attache et j'ai bon espoir de l'avoir. Pour cette année, j'ai demandé d'abord la division du Pacifique et, en second lieu, l'escadre du Nord. Aurais-je le Pacifique ? Je n'en sais rien. Je pourrais avoir quelques tuyaux quand, en arrivant à Cherbourg, je me serais procuré le carnet de l'officier de marine. En mai prochain, je crois qu'il y aura six places sur la Durance et il y en aura bien quelques-unes sur le Du Guesclin ou sur le Duchaffaut. En attendant, je compte bien faire trois mois d'escadre du Nord. Il paraît qu'elle va être complètement refondue d'ici peu. Elle n'aurait plus qu'une division au lieu de deux, mais en la débarrassant de tous les vieux rossignols qui l'encombrent et en la recomposant uniquement de bateaux neufs. Elle a déjà comme croiseurs le Latouche-Tréville, l'Isly et le Jean Bart, je crois. On lui ajouterait comme cuirassés le Trehouart et le Valmy.

Nous partons demain pour le Ferrol, c'est pourquoi je me dépêche de terminer ma lettre. Je n'ai encore rien reçu de vous à Oran, alors écrivez-moi vite au Ferrol, puis à la Pallice, puis à Quiberon. Trois lettres en un peu plus de trois semaines, ce n'est pas beaucoup demander. Après, nous serons à Cherbourg...

* *

32. Relâche d'Oran

Une ville de contrastes

Mers El Kébir n'est qu'un tout petit village de sept ou huit maisons à peine, habitées par des pêcheurs. Quelques barques se balancent auprès des quais en arc de cercle où peuvent accoster aisément un grand nombre d'embarcations. Un vieux fort du Moyen Age, bâti par les Espagnols, qui ont été pendant trente ans les maîtres d'Oran, perché sur la longue pointe rocheuse qui ferme la baie, domine le village et donne au paysage un aspect à la fois pittoresque et imposant. Il n'a plus de valeur militaire, bien que ses larges murailles de granit aient victorieusement résisté aux siècles, et sert maintenant de prison aux condamnés aux travaux forcés. Bien au-dessus de lui, tout au sommet de la haute colline qui domine la rade au nord-ouest, un fort moderne a été construit, presque invisible du large et de la rade même. J'ignore sa valeur et son importance, car le peu de temps passé à terre ne nous a pas permis de visiter les environs de la rade.

Il fallait en effet visiter d'abord la ville d'Oran, située à sept ou huit kilomètres de là. La route suit le rivage à mi-côte à peu près et traverse le gros bourg français de Saint-André et les quelques maisons disséminées de Sainte-Clotilde. En quarante minutes, on est à Oran. On passe devant le port, assez vaste, mais dont les mouvements ne m'ont pas paru très considérables à ce moment de l'année. Il est moins beau et moins grand que celui d'Alger, et surtout, il n'a pas son heureuse disposition, avec ses beaux quais et ses grands entrepôts. Il est incontestable qu'Oran ne vaut pas Alger. C'est d'ailleurs un genre tout différent. Au lieu qu'Oran est resserré et comme étouffé entre ses fortifications, Alger se développe librement dans une immense enceinte.

Quelques quartiers sont cependant très bien bâtis et ont véritablement grand air : ce sont surtout les rues et les avenues qui avoisinent le boulevard Seguin. Les quartiers bas sont moins bien. On y accède par un grand escalier, car comme beaucoup de villes de la côte d'Algérie, Oran est bâtie sur une colline assez escarpée. La ville basse est la ville du commerce et des matelots. A mi-pente se trouve la ville résidentielle. C'est là que sont les grands magasins, les beaux cafés et les édifices publics. L'hôtel de ville et le palais de justice sont de beaux bâtiments qui feraient envie à beaucoup de nos préfectures de France. Enfin tout en haut se trouve la casbah, la ville arabe et ce que l'on appelle le village nègre, sans doute parce que les gens de couleur y sont très rares. Cette partie de la ville est d'ailleurs triste, laide et sans cachet aucun. Elle n'est faite que de cabanes en planches de triste apparence. Le jour où nous avons été à terre, la brise était assez forte et, sur ce plateau élevé, la poussière était insoutenable. D'ailleurs, dès la sortie de la ville, le paysage devient laid. C'est une grande plaine aride, nue et poudreuse, triste et monotone, et l'on s'empresse de rentrer en ville pour échapper à la poussière, à la mélancolie et à l'ennui de cet affreux paysage.

Oran possède un joli jardin le long de la mer, en dehors des fortifications. Du côté du port, ces fortifications sont très anciennes ; ce sont de hautes murailles flanquées de tours et de contreforts, et dont la sombre couleur contraste avec la blancheur des quelques minarets qui la dominent. Du côté sud, les fortifications sont plus récentes et ont été élevées par les Français au début de la conquête pour mettre la ville à l'abri des incursions des Arabes.

33. De Mers el Kébir au Ferrol

Tout laissait présager du beau temps

Nous avons appareillé de Mers El-Kébir pour le Ferrol le jeudi 7 juin vers 4 heures. Il soufflait une faible brise du NO. Le temps était très beau et le baromètre marquait 763 m/m. Tout laissait donc présager du beau temps. Nous étions évités le cap sur l'ouest du fort. Après avoir démaillé la chaîne du coffre et l'avoir rentrée, on a hissé le grand foc pour battre sur bâbord. Nous avons commencé à abattre rapidement et la machine a été mise en arrière, la barre à droite. Quand on a eu abattu de 80° à peu près, le foc a été hâlé bas ; la machine a achevé l'abattée ; peu après, elle a été mise en avant, et la barre changée. Nous avons doublé la pointe de Mers El-Kébir et mis le cap au N52Qt du compas, soit au N65Qt du monde.

Bientôt après, nous venions à 7 h du soir au N88Qt du monde et nous conservions cette route pendant toute la nuit et toute la journée suivante. Dans la journée du 8, nous aperçûmes la petite île d'Alboran, située à environ trente-cinq milles du cap des Trois Fourches que nous apercevions dans le Sud. Ce massif montagneux qui avance de quinze à vingt milles dans la mer, abrite la petite ville de Melilla, théâtre des hostilités entre les Espagnols et les Marocains.

Le lendemain matin à cinq heures, nous entrions dans le détroit de Gibraltar ; nous arrivions par le Sud, et nous avons longé à un mille à peu près, deux milles au plus, la côte d'Afrique. La pointe d'Europe et Gibraltar étaient en grande partie dans la brume et on les voyait assez mal. En revanche, on voyait très bien Ceuta, qui paraît ainsi avoir de l'importance. Nous distinguons fort bien aussi le Mont aux Singes, et jusqu'aux moindres détails de la côte. Toute la journée, le temps resta beau, la brise faible. Nous fîmes route au N66Qt du monde.

Le lendemain matin, 10 juin, la bise fraîchit dans la matinée du N9NO et la houle se fit assez vite. Aussi la vitesse tomba-t-elle de 6 à 4 nœuds dans l'après-midi, avec trois chaudières. A 10 h, on avait dépassé les mâts des perroquets. A 3 h, nous vînmes au N7Qt du monde. A 7 h 20, nous avions la pointe Sagres à l'Ouest et à 8 h 20 nous apercevions le feu du cap Saint-Vincent. Pendant la nuit, la mer était agitée et comme nous avions le vent debout, nous avions d'assez forts mouvements de tangage. L'aile supérieure de l'hélice sortait de l'eau et la machine s'emballait constamment. Pourtant la brise avait molli un peu et nous filions cinq nœuds et demi en moyenne. Elle fraîchit de nouveau le lendemain matin, soufflant avec force du N9NE. La mer était grosse et nous tanguions beaucoup, sans presque avancer. A 3 h de l'après-midi, le loch indiquait seulement 2,9 nœuds et nous faisons route alors au N15°E vrai. Le temps resta le même toute la nuit et toute la matinée du lendemain 13 juin. Nous brûlions beaucoup de charbon sans faire de route et la machine s'emballait continuellement. Nous étions alors par le travers de l'embouchure du Douro. Dans l'après-midi, la brise mollit un peu pendant quelques heures puis fraîchit encore pendant la nuit et resta très forte toute la matinée du 14. A 7 h 30 du matin, nous apercevions le cap Finisterre, et bientôt après le cap Villano. Dans l'après-midi, comme les jours précédents, la brise mollit et, le soir, on put régler la machine à 48 tours au lieu de 52. A minuit, nous avions le feu de Sizarga par le travers, et le 15 au lever du soleil, nous étions en vue du goulet du Ferrol ; nous prîmes le pilote et entrâmes à bonne vitesse dans la passe extrêmement étroite mais très droite et, paraît-il, assez facile. Elle a environ deux milles de longueur et deux encablures de largeur à l'endroit le plus étroit. Elle est bordée de côtes élevées où il serait très facile d'établir des batteries et la défense en serait améliorée. A 6 heures, nous entrions en rade où étaient mouillées : l'Asturia, vaisseau école des aspirants de Marina et une frégate, école des apprentis marins. Il s'y trouvait aussi une corvette danoise le Dagmar. Nous passâmes entre l'Asturia et le Dagmar, et vînmes prendre un coffre par le travers de la frégate « Villa de Bilbao ».

34. Relâche du Ferrol

Galice et Bretagne se ressemblent beaucoup

On a fait remarquer depuis longtemps la curieuse analogie qui existe entre les côtes ouest de la Galice et celles de l'extrémité de la Bretagne. Ce sont des deux parts les mêmes golfes profonds, les mêmes rades resserrées et profondes, les mêmes côtes rocheuses. En Bretagne, c'est la rade du Ferrol et la baie de Douarnenez ; en Galice, c'est la rade du Ferrol, la baie de Batangas, le golfe de la Grogne. Aussi, en Galice comme en Bretagne, nous trouvons un excellent port militaire, au moins comme dispositions naturelles : c'est le Ferrol. On ne peut rien rêver de mieux, je crois, au point de vue de la sécurité et des facilités de défense, que l'excellente rade qui porte ce nom. Un goulet profond y donne accès, long de près de deux milles, large de deux encablures à peine à l'endroit le moins profond, et bordé de côtes élevées qui abritent parfaitement la rade contre tous les vents. Quelques lignes de torpilles de fond, ou quelques batteries bien disposées rendraient l'entrée absolument impraticable. Il est vrai que si le goulet est plus étroit encore et plus facile à défendre que celui de Brest, la rade n'a pas les vastes dimensions de celle du port français. Une flotte entière y tiendrait pourtant à l'aise, et souvent déjà, les escadres espagnoles y ont trouvé un refuge assuré.

L'ombre de la marine espagnole

Mais si la nature s'est montrée libérale pour le Ferrol, les Espagnols n'en ont pas tiré un merveilleux parti. La marine de l'Espagne n'est plus qu'une ombre et c'est aussi une ombre d'arsenal que possède le Ferrol. On croit rêver quand on le compare à l'un de nos ports militaires, fut-ce même à Lorient. Il y existe bien quelques darses, quelques bassins, de vieux magasins mal entretenus, mais tout cela est mort. Les ouvriers y sont très peu nombreux, les constructions presque inexistantes et les bâtiments de guerre en nombre minime. Si j'excepte deux vieux bâtiments en bois à moitié pourris, mouillés sur rade et servant d'écoles, une vieille frégate qui porte le pavillon du vice-amiral préfet maritime et deux ou trois petites canonnières, il n'y avait pendant notre séjour qu'un seul bâtiment de guerre espagnol dans le port : un croiseur en achèvement l'Infante Maria-Theresa, ressemblant beaucoup comme coque à l'Immortalité anglaise que nous avons vue à Barcelone. Encore ce croiseur a-t-il été malheureux dans ses essais et on ne sait pas encore quand il pourra entrer en service.

Si, du port, nous passons à la ville, je suis obligé de dire que le Ferrol mérite à peine ce nom. C'est presque un village et le seul moyen de communication avec le reste du monde civilisé qu'elle possède est un petit bateau à vapeur qui la relie, une fois par jour, à la Corogne. Un port de guerre sans voies ferrées, c'est pour le moins étrange et je crois qu'une telle pénurie de moyens de transport rendrait les efforts de l'arsenal bien infructueux en temps de guerre. Les maisons sont assez pittoresques avec leurs immenses balcons en bois, tout vitrés, mais les rues et les magasins paraissent assez misérables et l'animation nulle.

En tout cas, rien ne laisse deviner que nous sommes dans une place de guerre importante qui possède un arsenal maritime qui est l'espoir d'une puissante nation...

Les habits du pachyderme

Le Ferrol, 16 juin 1894

Ma chère Maman,

Devine où nous mouillerons demain ? Je te le donne en mille ! Aux Glénans ! Peut-être verrai-je passer sur les flots gris de la baie de la Forêt, rapide et coquette, la barque aux voiles rouges de Corentin Glehenno ? Peut-être le verrai-je sauter d'un pied agile sur le roc aride et nu des Glénans ? Il est vrai que nous n'y passerons qu'une seule nuit, encore n'est-ce pas bien sûr. Nous arriverons le soir pour repartir le lendemain dès l'aube. Il en sera de même pour Douarnenez. Après quoi, nous allumerons nos quatre chaudières et nous filerons comme flèche droit sur Cherbourg ! Que n'est-ce aujourd'hui même !

Nous resterons huit à neuf jours seulement à Cherbourg, mais du 2 au 7 nous serons en examens du matin au soir, et nous ne quitterons pas un instant l'Iphigénie.

Pendant les vacances, en revanche, tout le temps que je passerai à Cherbourg, je ne pourrai sortir qu'en « éléphant ». En effet, je ne serai plus aspirant de seconde et je ne serai pas encore aspirant de première... Il me faudra donc un certain nombre de vêtements « éléphants » car j'en manque totalement : un veston pour courir la ville et une jaquette pour les visites habillées, naturellement un pantalon convenable et un pantalon distingué. Deux gilets compléteront heureusement les deux costumes. Et par là-dessus, des chapeaux : en visite et le dimanche, à la musique ou ailleurs, je ne puis guère porter que le « melon ». Le « mou » n'est pas assez habillé. Pour me promener pendant l'été, je prendrai un « paille ». Il me faudra encore : une paire de souliers, des cravates et des nœuds papillons. Enfin j'aurai besoin d'une canne pour ne pas me balader les bras ballants, ce qui donne l'air niais. Je pense à un jonc très mince que nous choisirons ensemble. Je crois que c'est tout pour les vêtements de pachyderme, passons à l'uniforme.

Il me faudra d'abord l'habit de grande tenue et le claque ; je prendrai ce dernier chez Nicolas successeur de Fauquet. Deux redingotes, une pour les dimanches et une pour le service courant. Un pantalon et un gilet noirs. Enfin, il me faudra des gants blancs et des gants de couleur, deux ou trois paires de chaussettes un peu élégantes ainsi qu'une paire de souliers vernis. Je compléterai mon trousseau en septembre quand je connaîtrai ma destination définitive. Tout cela va faire, à n'en pas douter, une somme assez rondelette et que je suis naturellement incapable de payer pour l'instant. Mais il importe que les bonnes gens de Cherbourg ne soient pas frappés par le délabrement de ma garde-robe. C'est une nécessité absolue, car si l'habit ne fait pas le moine, il l'indique...

Un bon plan de financement

Reste la question argent. Ecris au Bon Marché et à la Belle Jardinière pour demander des catalogues. Je ne veux pas te faire porter toute la charge et il y a certainement une part des effets que je pourrai m'offrir. Mais pour le gros, il va falloir que tu m'avances l'argent. J'aime mieux te le devoir qu'au tailleur !

Comme aspirant de première, ma solde sera de 148 F. Si je suis à Cherbourg, vivant à la maison, j'aurai bien des motifs de dépenses supprimés. Quand j'irai au Pacifique, je ferai également des économies. En mettant chaque mois vingt à trente francs de côté, je pourrai te dédommager petit à petit de tes avances, et nous fixerons par ailleurs la pension par laquelle je contribuerai au mieux au fonctionnement de la maison. A mesure que j'avancerai en grade, elle augmentera peu à peu, jusqu'au jour où les oiseaux s'envoleront du nid !

Il est fort possible que tu n'aie pas l'argent disponible pour payer illico mon tailleur. Ce n'est pas grave du tout. Mais ce que je ne voudrais pas, c'est que ledit tailleur reste plus de six ou huit mois sans toucher un rotin. Je sais bien que beaucoup de midships font ainsi, mais je ne me résoudrais qu'avec peine à faire des dettes. A toi maintenant de faire tes observations à mes plans...

Nous partons ce soir pour la Pallice et nous allons avoir un temps assez laid. De Gibraltar au Ferrol nous avons eu un temps affreux. Tout le temps du vent debout, si fort que la machine l'égalait à peine. Nous allions à l'allure d'un homme marchant à petit pas et nous brûlions des tonnes et des tonnes de charbon, si bien que le pacha avait fini par se résoudre à relâcher à Vigo pour y faire du charbon. Une accalmie l'a décidé à poursuivre sa route jusqu'au Ferrol où nous sommes arrivés hier après huit jours de traversée.

La nature a fait beaucoup pour le Ferrol, mais les hommes presque rien. Aussi est-ce un séjour bien maussade pour des oiseaux de passage comme nous. Nous partons donc sans regrets, mais nous allons avoir encore une forte brise debout dans le golfe de Gascogne et nous serons à la Pallice quand il plaira à Dieu !

* *

35. Du Ferrol à la Pallice

Le feu des Baleines

C'est dans la nuit du 16 au 17 juin que nous avons appareillé du Ferrol pour la Pallice. L'embarquement des bœufs avait retardé notre départ, et il était au moins 11 heures et demi quand on mit aux postes d'appareillage. Le temps était remarquablement beau et doux ; une faible brise soufflait du NE, et le baromètre, élevé, nous présageait une traversée moins pénible que la précédente. La chaîne du coffre démaillée, la machine fut mise en arrière et le grand foc hissé afin d'abattre sur tribord. Elle fut mise en avant bientôt après, puis de nouveau en arrière, jusqu'à ce qu'enfin nous fussions évités presque sur le goulet.

Trois chaudières avaient été allumées, et nous fîmes route toute la nuit à une vitesse de 7 nœuds à 7 nœuds et demi. A 6 h, on doublait le cap Ortegale, et nous venions à 9 h au N62E du monde, marchant à près de huit nœuds. Il en fut de même jusqu'à 8 h du soir où l'on éteignit les feux de la troisième chaudière. Nous marchâmes pendant la nuit à une vitesse moyenne de 6,2 nœuds.

Le lendemain matin, la brise s'éleva du NO et l'on établit la voilure à 3 h 50. A 5 h 45, la machine fut stoppée et nous marchâmes à la voile seule jusqu'à 7 h 45. Mais la brise ayant alors molli, et la vitesse tombant au dessous de cinq nœuds, la machine fut remise en avant. Elle fut stoppée de nouveau à midi et demi pour les exercices de manœuvre. La brise avait tourné depuis 5 heures du NO à l'Ouest, et enfin à 5 h du soir, elle revint au NO. Elle avait fraîchi depuis midi, aussi les exercices terminés, nous continuâmes à faire route à la voile, presque vent arrière.

A 11 h 50 de la nuit, nous aperçûmes le feu des Baleines situé dans l'île de Ré, très beau phare électrique qui se voit en mer de fort loin. A 5 h on mit en panne pour attendre un pilote qui se dirigeait sur nous. C'était un pilote de Bordeaux : on déclina ses services et l'on fit servir. Enfin à 6 h nous arrivions en rade de la Pallice. Les voiles furent serrées partout, et l'ancre bâbord fut mouillée, juste en face de l'entrée du fort par 15 mètres de fond.

36. Relâche de la Pallice

La Pallice

La rade de la Pallice est comprise entre l'île de Ré, et une plage sablonneuse, aux falaises droites mais peu élevées, qui s'étend à l'Ouest de la Rochelle. C'est sur cette côte que l'on a creusé le port nouveau de la Pallice et ce travail énorme n'a pas coûté, paraît-il, moins de trente millions. Un peu au Sud de la pointe Saint-Marc, deux énormes jetées, enracinées à la falaise, forment l'avant-port où il y a toujours une profondeur de 6 m. Un sas donne accès à un bassin à flot, creusé à 10 m, et long de 800 m environ. Tout le long des quais sont échelonnées de puissantes grues, et le chemin de fer, dont les voies nombreuses font au bassin une triple ceinture, rendrait les transactions très faciles.

En somme, le port de la Pallice offre aux bâtiments de commerce toutes les commodités possibles, et l'entrée en est éclairée la nuit par des phares très beaux et très nombreux : Chauveau, les Baleines, Chassiron, et d'autres encore. Pourtant, les quais sont déserts et, pendant notre séjour, un seul voilier se trouvait dans l'immense bassin, sans compter le Magellan qui y a été envoyé pour réparation. Peut-être cela tient-il à la nouveauté du port qui a été inauguré il y a deux ans à peine, de sorte que le commerce ne s'est pas encore détourné de la Rochelle pour s'établir à la Pallice. Peut-être aussi parce que le commerce de la région n'est pas encore assez important. Quoiqu'il en soit, il paraît que la Pacific Steam Navigation va y établir un entrepôt et ses bâtiments y toucheront dans peu de temps.

...et la Rochelle

La Rochelle n'est guère qu'à cinq kilomètres de la Pallice ; la route qui y mène passe par un pays plat, mais vert et assez gai. Malheureusement, les moyens de locomotion sont rares. Il y a bien un tramway, mais il vient toujours de partir quand on en a besoin et le chemin de fer ne fait que deux voyages par jour. Heureusement, le téléphone relie la Pallice à la Rochelle et il est facile de faire venir des voitures.

La Rochelle est une très vieille ville, trop vieille même, car on pourrait presque dire qu'elle est morte. Les rues sont désertes, et les sombres arcades de ses antiques maisons ont un aspect morne, comme si elles regrettaient le passé, les jours glorieux où la Rochelle était forte et puissante et tenait tête au roi de France et au Cardinal.

Néanmoins, elle présente au touriste un grand attrait, et les quelques heures qui nous y ont été accordées nous ont semblé bien courtes.

L'hôtel de ville est très beau ; c'est un grand édifice de style renaissance, et qui doit son achèvement à la munificence du bon roi Henri. Il est plein du souvenir de Jean Guittou, le terrible maire qui voulait poignarder de sa main le premier qui parlerait de se rendre. On y montre encore, sur une table de marbre, la trace du coup de poignard dont Guittou aurait accompagné sa menace.

La cathédrale est bien moins belle ; d'abord, elle est moderne, et l'architecte semble s'être peu préoccupé de la pureté du style.

En revanche, le spectacle que l'on a devant les yeux quand on arrive sur la place du port est véritablement enchanteur. Deux grosses tours carrées gardent l'étroit passage par où entraient jadis les flottes de la puissante cité. Mille bateaux de pêche sillonnent le canal où viennent mourir les flots gris de la grande mer, et si l'on prolonge sa promenade jusqu'aux extrémités des quais, cette mer légèrement houleuse, ces chaloupes couvertes de voiles, ce ciel sombre qui se confond presque à l'horizon avec les côtes basses et tristes, cet air salin que l'on aspire à pleins poumons, tout enfin vous semble rempli de cet attrait mystérieux de l'océan, dont nous avons été privés pendant cinq mois en Méditerranée.

Vivement la fin des calculs et des journaux

La Pallice, 20 juin 1894

Ma chère Maman,

Je vais être assez pressé pour mes vêtements civils. Il faudra même que j'aie les commander dès mon premier jour de sortie à Cherbourg, de façon à les avoir prêts le jour où je quitterai définitivement cette affreuse frégate-école. Il faut par conséquent que tu te rendes chez les tailleurs qui te semblent avoir la meilleure tournure et que tu te procures échantillons et prospectus, non seulement de vêtements d'uniforme, mais encore de vêtements civils, sans oublier Le Bouteiller, le marchand de casquettes. Il habite sur une petite place triangulaire ayant en son centre une fontaine ou une statue.

Nous connaissons maintenant les résultats du dernier classement. J'ai gagné trois places, je suis 24^{ème}. Mais que m'importe ! Le régime de l'Iphigénie commence à devenir odieusement ennuyeux. Je suis sursaturé de calculs et de journaux de toutes espèces et j'aspire à la délivrance, bien lointaine encore. Nous avons fait avant-hier nos derniers exercices de manœuvre. Je n'y ai pas eu beaucoup de chance. Un malentendu et une inattention à mes commandements des hommes qui m'étaient confiés, à un poste subalterne, m'ont fait deux fois tancer par le pacha. Comme officier de quart, cela s'est mieux passé. Seulement, pour résumer le tout, le pacha m'a dit que je commandais bien (c'est-à-dire que mon intonation et la force de ma voix étaient bonnes, peut-être aussi que je commandais à propos) mais que j'étais étourdi. Il est vrai que l'ennui que j'éprouve à manœuvrer avec deux ou trois bonshommes sur le dos m'enlève une bonne partie de mes moyens. Enfin, c'est fait et je n'en suis pas fâché. Lorsque vous viendrez à l'Iphigénie quand j'y serai, que ce soit dans une toilette éblouissante, car je vous mènerai voir mon poste et je veux que tous ses membres, en voyant mes sœurs, les trouvent jolies filles. C'est entendu, n'est-ce pas ?

* *

Saint Hervé nous amène à bon port

Mercredi 20 juin 1894. Rade de la Pallice

Mademoiselle ma sœur,

Voici mon avant-dernière lettre de la campagne. J'avais, ma foi, complètement oublié cette mémorable date du 17 juin et c'est en lisant vos lettres que je m'en suis aperçu. J'ai donc invoqué sur le champ Saint Hervé pour le prier de m'amener promptement et sûrement à Cherbourg-les-Bains. J'ai fait force calculs et tous m'ont mené à cette délicieuse conclusion que nous arriverons le 28 à Cherbourg. L'Iphi a beau ne pas être un croiseur à grande vitesse, elle ne peut pas mettre plus de trois jours à faire deux ou trois cents kilomètres, quand elle abat cela régulièrement en une journée ! Ainsi, j'ai bon espoir.

La Rochelle, où nous nous trouvons, est une ville fort curieuse, un peu douairière, c'est à dire grave et morte. Dans les rues, pas de circulation, pas de places, un seul café et de dernier ordre. Le théâtre est laid, mais les environs du port sont charmants. Imagine-toi que l'entrée très étroite est encadrée par deux grosses tours carrées de l'effet le plus ravissant. C'est pourquoi j'emporte du port de la Rochelle une excellente impression. Les rues ne sont pas moins curieuses ; toutes sont à arcades, des arcades basses et rapprochées reposant sur de lourds piliers carrés, un peu comme dans une crypte. Il y fait très bon l'été et, l'hiver, elles sont à l'abri du vent. La vieille église proche du port est également très belle. Mais c'est surtout l'hôtel de ville Renaissance qui est un véritable bijou.

Revenons à mes calculs : nous serons le 22 juin à Quiberon et nous en repartirons le 23 au point du jour.

Le soir, nous mouillerons aux Glénans et nous en repartirons le lendemain matin pour aller mouiller le soir à Douarnenez. Ce sera le 24. Le 25 au matin, nous remettons à la voile et faisons route pour Cherbourg. Quand le diable y serait nous y serons bien le 28, et le 29 je suis dans vos bras !

* *

37. De la Pallice à Cherbourg

Evolutions et louvoiements jusqu'à Quiberon

Nous avons appareillé le 20 juin de la Pallice vers 4 heures de l'après-midi. Le temps était beau, et il soufflait une petite brise d'Ouest dont l'île de Ré abritait un peu la terre. Le courant, qui était de flot, était également Ouest à NO. L'ancre relevé, la machine fut mise en avant tandis qu'on hissait le grand foc et les goélettes. Nous sommes sortis de rade par le Pertuis d'Antioche, laissant le phare Chauveau par tribord et Lavardin par bâbord afin de suivre la ligne des fonds de 19 à 20 mètres. Nous avons fait route ensuite sur Chassiron.

A 6 h, on a établi la voilure et fait quelques évolutions qui nous ont portés dans le Sud. A 8 h on a repris la route à la voile et louvoyé jusqu'au lendemain matin pour doubler la pointe des Baleines de l'île de Ré. On a fait route alors au N5Qt vrai jusqu'à 6 h du matin le 21 juin.

La journée du 21 juin se passa en évolutions et le soir, on se trouvait encore à la hauteur du banc de Rochebonne qu'on doubla vers 7 h de l'après-midi. On fit route pendant la nuit au N50Qt vrai puis au N40Qt vrai, marchant à la vapeur cinq à six nœuds

Le lendemain 22, on établit la voilure à 7 h du matin et la machine fut stoppée. On fit quelques évolutions dans la matinée, puis on prit la panne pendant le dîner. On fit servir à midi, et l'on fit des routes diverses toute l'après-midi. On était depuis le matin en vue de Belle-Île. Nous passâmes entre cette île et la terre, et à 6 h 30 du soir nous mouillions à la voile devant Hoëdic.

Le 23 à 6 h 30 nous appareillâmes. La brise était ONO et le commandant désirait ne pas culer du tout. Aussi fit-il brasser beaucoup devant et border le grand foc au vent. L'abattée fut donc rapide et nous prîmes le plus près bâbord amures. La matinée fut passée en partie en évolutions ; la brise était pourtant très faible, et il fallut mettre la machine en marche pour assurer un ou deux virements de bord.

La brise se fit dans l'après-midi et nous pûmes gagner à la voile le mouillage de Quiberon. Nous y arrivâmes vers 3 h 20 et nous mouillâmes l'ancre tribord par 12 m de fond, vis-à-vis du petit village de Port-Haliguen.

La terreur des garde-pêche

Nous sommes restés un jour à Quiberon. La rade est très vaste et, malgré cela, assez sûre. Quiberon l'abrite des coups de vent du SO, les plus fréquents sur ces côtes, et les plus à redouter. Du côté du large, Belle-Île et les îlots de Houat et d'Haedic et les innombrables rochers qui les entourent forment d'excellents brise-lames. Aussi la mer n'y est jamais très forte. Les fonds n'y excèdent nulle part 19 m. Il est vrai qu'il faut mouiller à un mille de terre au moins pour avoir 11 m de fond. L'escadre du Nord y vient chaque année passer quinze jours ou trois semaines pour se préparer à l'inspection générale.

La presqu'île et généralement plate et le sol y est très sablonneux et inculte en beaucoup d'endroits. La pêche forme la principale ressource des habitants, et les petits ports de Saint Pierre Quiberon, Port Haliguen et surtout Port Maria à l'extrémité sud contiennent de véritables flottilles de barques de pêche. Ce ne sont d'ailleurs pas les seuls qui exploitent les parages poissonneux. De Vannes, d'Auray et de toutes les îles du Morbihan sortent chaque jour des milliers de pêcheurs aux voiles rouges, excellents bateaux, bien que ne payant pas de mine, et réputés pour la hardiesse et l'habileté des marins qui les montent. Ils sont connus dans le pays sous le nom de « Sinagots », du petit bourg de Séné, dans la rivière de Vannes, qui en fournit un très grand nombre. Leur peu de respect pour les règlements maritimes et la propriété d'autrui en font la terreur des garde-pêche et des cultivateurs riverains.

Nous avons appareillé de Quiberon à la vapeur le lundi 25 juin à 7 h du matin ; la brise soufflait très faible du SO et hâla vers le NO vers 9 h. Le soir à 7 h nous mouillions dans la baie de Bénodet pour y passer la nuit, fort loin de terre. Nous avions au Sud le petit archipel

des Glénans et le banc des pourceaux, et au Nord l'embouchure du petit fleuve Odet que les caboteurs remontent jusqu'à Quimper. Ce mouillage est assez mal abrité et semé de bancs et de rochers.

En rade de Cherbourg

Nous quittâmes Bénodet le lendemain matin à 5 h 50 ; la machine fut réglée à 30 tours et nous fîmes route sur la pointe de Penmarch. A 9 h on établit les voiles et nous fîmes quelques évolutions jusqu'à 9 h 50 où nous reprîmes notre route à la voile au N87Qt.

Nous doublâmes la pointe de Penmarch à 11 h 30, et à 12 h 40 la brise étant très faible de l'ONO, on cargua partout et l'on remit en route à 36 tours pour traverser la baie d'Audierne. A 3 h la brise se fit de l'ENE et l'on établit la voilure pour faire quelques évolutions qui nous menèrent jusqu'à 5 h 30. Nous franchîmes le Raz de Sein en louvoyant à 7 h et, à 7 h 30, les voiles furent carguées et la machine mise en avant à 42 tours. Nous fîmes route au N8Qt puis au N13Qt passant au large de la baie de Douarnenez et vîmes mouiller au SSE de la pointe de Saint Mathieu à l'Ouest des Pierres Noires par 31 m de fond.

Nous appareillâmes à 5 h 10 le lendemain matin à la vapeur et nous doublâmes la pointe Saint Mathieu. Nous traversâmes le passage du Four dans la matinée marchant à 52 tours. A 10 h 30 nous étions en vue de l'Abervrach et nous faisons route au N73Qt. A 12 h nous relevions le clocher de Kerlouan au S20E. On éteignit les feux de la troisième chaudière à 6 h 20 et nous continuâmes de faire route à 42 tours au N80Qt. Nous passâmes à 6 h entre les Sept Iles et la côte de Perros-Guirec. Nous vîmes à 11 h 50 au N54E faisant route sur Jersey que nous aperçûmes le 28 au lever du jour.

A 4 h du matin, comme la brise était assez bonne de l'ENE, on établit la voilure. Nous aperçûmes le feu de Corbières, longeâmes la côte ouest de Jersey et doublâmes le cap Gros Nez. Nous louvoyâmes jusqu'à 12 h pour doubler l'île de Sarcq, et à 12 h 30 on cargua partout et mit la machine en avant à 52 tours pour donner dans le passage de la Déroute. Un fort courant favorisait notre marche ; aussi à 2 h 30 nous apercevions Aurigny et à 5 h nous doublâmes le cap de la Hague.

A 7 h 45 nous entrons en rade de Cherbourg par la grande passe ouest, et nous nous amarrâmes sur le corps mort n° 7 à 8 h 15.

La patrie est pour moi où vous êtes

Quiberon, 23 juin 1894. Iphigénie

Chère petite sœur,

Voilà déjà quatre heures que nous somme mouillés en face de la presqu'île armoricaine et nous apercevons dans le lointain les toits du petit bourg de Port Haliguen. Demain, nous irons passer cinq petites heures à terre. Je ne pourrai pas aller à Vannes et je le regrette un peu, mais le frégaton a si mal reçu ceux qui, les premiers, ont demandé à aller à Lorient, que je n'ai pas osé me hasarder. Peut-être aurai-je le temps d'amener quelques camarades aux alignements de Carnac ?

Et maintenant, dans six jours nous serons à Cherbourg, bien tranquilles sur notre corps mort au milieu de la vaste rade de notre nouvelle patrie. C'est étonnant comme on s'attache aux pays où l'on a vécu, quelque antipathie qu'on ait éprouvé pour eux alors. Ainsi, tu ne saurais croire avec quelle fiévreuse impatience j'attendais cette arrivée à Quiberon. Pour moi, c'est le pays où nous avons vécu six ans, où j'ai fait avec vous moult promenades, dont nous avons gardé de charmants souvenirs, et où il me semblait que j'y serais mille fois plus proche de vous. N'y a-t-il pas là Belle-Île où nous avons passé des vacances, la plage de Quiberon où nous avons passé cette délicieuse journée avec les Duchateau. Au loin, depuis le mouillage, je distingue la côte basse derrière laquelle s'abrite le petit village de San Philibert par Locmariaker, puis plus loin encore, c'est l'entrée du Morbihan. Locmariaker, tu te souviens de cette canaille de courrier d'Auray qui avait envoyé là-bas ma valise et mon

sabre ! De l'autre côté Port Navalo, enfin bien loin, Vannes...la colline de Calmon-haut qui retentit si souvent de l'écho de nos joyeuses chansons. Après avoir couru le monde, me voici en plein pays de souvenirs. Aucun pays ne vaut les plis du terrain qui a abrité notre prime jeunesse et du Bellay le savait bien, lui qui s'était mortellement ennuyé à Rome, la ville éternelle :

Plus me plait la maison qu'ont bâti mes aïeux...

Hélas ! Que n'avons-nous, nous aussi, notre demeure familiale, comme disent les romanciers, que n'avons-nous poussé de profondes racines quelque part. Mais enfin, la patrie est pour moi où vous êtes, par conséquent à Cherbourg dans le Cotentin, et voilà qu'à force de monter, de Poitevins nous sommes devenus Bretons, puis de Bretons Normands et l'on peut nous classer parmi les gens du Nord, car Cherbourg est à la même latitude qu'Amiens, nous dont le pays parlait jadis la joyeuse langue d'Oc...

* *

Demain, nous pourrons nous en conter des volumes *En vue du cap de la Hague, Iphigénie,*
28 juin 1894

Ma chère Maman,

Nous y sommes ! Nous arrivons ce soir à Cherbourg vers 7 heures et demain j'irai te voir en notre nouveau domicile. Nous débarquerons à 12 h 30, mais jusqu'à nouvel ordre, je ne suis libre que jusqu'à 5 h. Il est vrai que samedi, il en sera de même, et probablement dimanche, si le préfet maritime, notre ami de Cuverville, n'a pas la sotte idée de venir à bord.

Que te dire par ailleurs ? Rien puisque demain, nous pourrons nous en conter des volumes. C'est le 8 au soir que nous serons définitivement débarqués et du 2 au 8 il sera très probablement impossible de nous voir en raison des examens. Ce sera bien long, mais ce sera la fin. Courage donc. Ah ! Si je pouvais obtenir de dîner avec vous demain soir. Je tâcherai, mais le commandant en second est tellement rosse ! Enfin, je l'affronterai demain matin et, s'il a le moins du monde d'entrailles...Espoir ! A demain ! A demain !

* *

Vivement la fin de la marine en bois *Iphigénie, Cherbourg 4 juillet 1894*

Ma chère Maman,

Nous passons des colles tout le jour et, le reste du temps, nous baillons à nous décrocher les mâchoires. Les misérables huiles qui nous torturent ne veulent même pas se décider à évacuer nos postes à l'heure du déjeuner. Il s'ensuit qu'il nous faut chaque matin resserrer nos ceintures d'un cran. Dure destinée que celle des midships ! Avec cela je suis, comme eut dit ma grand tante Agathe ou Clotilde, baptisé d'eau de morue, et bien amère encore : chaque fois que j'arrive en colle, le sort s'acharne sur moi et le misérable qui est chargé de m'examiner trouve du premier coup le défaut de mon armure. Tantôt c'est le torpilleur qui va dénicher, au fin fond de nos cours, les questions les plus embrouillées sur des problèmes de physique que je n'ai pas relus depuis onze mois. Hier je n'ai pas eu plus de succès en cabillot, où pourtant je me sentais très fort, mais je n'ai pas eu l'heur de faire pivoter à point ma compagnie pour en appuyer la droite à une grille d'égout en lui faisant faire face au soleil levant, de sorte que je ne serai jamais qu'un détestable officier. Enfin ce matin, cet horrible pacha Dumont, que le ciel patafole, m'a poussé des petites colles idiotes et bien marine en bois qui m'ont fait trébucher. Hélas, ma place de sortie est diablement compromise et j'enrage ! Comble de malchance, il n'est pas encore sûr qu'on nous lâche dimanche !

Avez-vous vu le « Latouche Tréville » qui se prélassa en notre rade depuis hier matin ? Il est vrai qu'il est un peu loin de la place Napoléon, et les bâtiments modernes demandent à être vus de près. C'est un croiseur cuirassé qui vient de Rouen où il a été construit. J'espère que je pourrais vous le faire admirer à loisir quand il viendra à quai.

A quand la liberté ? et la fin de tous ces examens ? Je crois ne t'avoir pas encore énuméré les réjouissances de dimanche quand nous accueillerons l'amiral d'Escande : son programme a encore grossi. On le recevra vers 9 h 30 aux postes de combat. Inspection n°1, messe, déjeuner. Puis reprise de la fête, embarcations armées en guerre, défilé à l'arrière de l'Iphigénie, exercices de manœuvres en rade. A 5 h, chute du rideau.

Que ce sera récréatif ! Enfin, la fin viendra bien et je quitterai sans une larme cette vieille douairière d'Iphi, une des dernières radoteuses de l'odieuse marine en bois.

Dans quatre jours, nous serons réunis pour trois mois. En attendant, je résisterai de mon mieux à l'amère désespérance qui m'envahit...

* *

Corriger les sottises du destin

Iphigénie, Cherbourg, 6 juillet 1894

Ma chère Maman,

Ce grand paresseux de temps, que le ciel confonde, avance lentement, il est vrai, mais il avance clopin clopant. Appuyé sur sa béquille séculaire, il peine en traînant la patte et soufflant fort, mais je crois qu'il nous mènera au terme de nos maux et, par là, je n'entends point le tombeau, rassurez-vous, mais bien le départ de cette bonne frégate-école, que Dieu garde. Malheureusement, ce sera moins tôt que nous ne l'espérons, ce diable d'amiral Alquier tenant dur comme fer à son inspection générale et le petit pacha ne voulant pas nous laisser quitter le bord que nous n'emportions nos malles dûment ficelées sur notre dos. Or une trentaine sont encore à l'arsenal, et l'autorité ne veut pas les faire venir à bord tant que l'inspection générale n'est pas terminée. Car tu comprends que ce ne serait pas décoratif, une trentaine de malles à bord quand une huile aussi oléagineuse veut bien vous faire l'honneur de venir vous regarder dans le blanc des yeux et visiter la frégate du salon du commandant jusqu'à la poulaine. L'amiral Alquier, selon les derniers tuyaux, quittera l'Iphigénie dimanche vers 2 ou 3 h 30. Peut-être croyez-vous que nous serons libres dimanche soir ? Jamais de la vie ! Je passerai encore à bord la nuit de dimanche à lundi et l'on ne nous mettra à terre que lundi matin à 9 h 30. Il faut donc nous armer de courage pour supporter encore cette dernière injustice du sort. Notre dîner est donc à l'eau et il nous faut reporter nos invitations au déjeuner du lundi pour corriger les sottises du destin.

Depuis hier, cela va un peu mieux du côté des examens mais c'est trop tard et je suis loin d'être rassuré sur l'issue de mon classement. Enfin, je vais avoir plus de quatre-vingt jours heureux pour m'en consoler et je grille de faire connaissance avec le tout Cherbourg. Aujourd'hui, j'ai eu un léger succès dans une matière à faible coefficient : on m'interrogeait sur la composition de la flotte, la disposition, les qualités et les défauts de tous les bâtiments de guerre français. Toutes les fois que l'examineur, passablement ours, interrogeait les midships sur les canonnières cuirassées et les avisos torpilleurs, ceux-ci lui en ont dit plein de mal. Or il a trempé la main dans la mise au point des plus mauvais de tous, comme le Styx, et tu juges comme il jubile : à chaque fois, il s'emporte, se vexe et tonne. Pour couronner le tout, un midship lui a soutenu que les trois nouveaux cuirassés mis en chantier : Charlemagne, Saint Louis et Henri IV, marquaient un véritable recul, ce qui l'a mis dans une colère féroce. Alors il fait sentir son mécontentement dans ses notes, mais le coefficient n'est que de 3 et les midships s'amusent fort de ses colères.

A bientôt, dans soixante-quatre ou soixante-cinq heures...

* *

Un dîner in extremis

Iphigénie, 7 juillet 1894, 9 heures, rade de Cherbourg

Ce matin, comme je me martelais la tête à grand renfort de coups de poing, tout en me promenant de long en large, afin de m'entrer dans icelle l'exercice du canon, des petites armes et du canon revolver, je passai à contre-bord du petit pacha et je lui fis naturellement le plus correct de mes saluts, auquel il répondit distraitement. Je m'absorbai de nouveau dans ma lecture studieuse et j'en étais, je crois, vers le milieu du « Déchargez pistolet ! » à moins que ce ne soit le « Sabre main ! », quand j'entendis derrière moi un pas précipité. C'était un chaloupier qui me poursuivait et j'aperçus derrière lui notre pacha, le sourire sur les lèvres et les fauberts en bataille. Je m'élançai vers lui, la main à la visière de ma casquette. « Dupond, me dit-il, vous pouvez dire à votre famille que je vous enverrai à terre demain soir après l'inspection. Vous rentrerez le lendemain matin à six heures avec les officiers parce qu'il faut que tout le monde quitte le bord en même temps. » - « Merci Commandant. » et il s'en alla en trotinant tandis que je me replongeai dans l'exercice des petites armes. Ainsi, attendez moi demain entre trois et quatre heures, peut-être même cinq et nous passerons ensemble une bonne soirée, je l'espère.

Eh bien ! Malgré l'intelligence que certainement Dame Nature accorda libéralement à notre famille, mes examens ne me font point particulièrement honneur. Non qu'ils soient très mauvais, mais je n'ai rien de très bien et pas mal de médiocre. J'ai eu une malchance odieuse : alors qu'il y en a qui n'ont absolument rien fait et qui ont eu une veine insolente, moi j'ai fait de mon mieux sans le moindre résultat. Voilà la justice du sort...

* *

Le temps des visites

Cherbourg, à terre, le 14 juillet 1894

Mon cher oncle,

Les examens ont duré plus d'une semaine, y compris l'inspection générale (NDLR : Hervé, entré 6^{ème} à l'école navale, en sort finalement 26^{ème}). Enfin c'est chose faite et il ne m'en reste plus que le souvenir. Inutile de te dire, n'est-ce pas, si je trouve cela bon. Après neuf mois de chaîne, les premiers jours de liberté sont délicieux ; malheureusement, Cherbourg me fait grise mine. Depuis que je suis débarqué, il y pleut soir et matin et l'on ne peut sortir qu'armé d'un parapluie ce qui est navrant. Il faut espérer que, lorsque tu viendras nous voir, le temps te favorisera davantage. Je te ferai voir l'arsenal, les cales de construction, les bâtiments en armement etc. Je veux qu'après cela tu connaisses la marine sur le bout du doigt et que tu puisses informer les membres de la commission de la marine, qui se montrent souvent ignorants et font le désespoir des hommes du métier.

Je t'écris en courant avant d'aller dîner, à peine débotté et déganté. Depuis lundi, je passe tous mes après-midi à faire des visites. Rien qu'aujourd'hui, j'ai été voir un amiral, une veuve d'amiral, deux capitaines de vaisseau et un capitaine de frégate. Ces visites sont un peu fatigantes, mais elles ne sont pas désagréables car on est reçu de façon charmante et la conversation ne languit pas.

L'Iphigénie est au bassin où on va la refondre considérablement et moi je suis libre comme l'air, et ce pour trois mois, avant de rejoindre en octobre la division du Pacifique...

* *

*