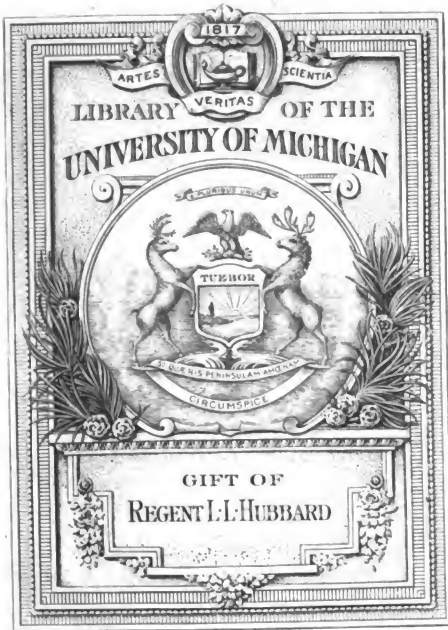


**A** 407528





G  
550  
.B48

# EN STEAMER

---

## D'EUROPE AUX ETATS-UNIS

*Histoire, Souvenirs, Impressions de Voyage*

PAR LE D<sup>r</sup> ERNEST BERCHON

Médecin de la Marine Impériale, Chevalier de la Légion-d'Honneur,  
Membre des Sociétés d'Anthropologie et d'Ethnographie de Paris, de l'American  
Ethnological Society, etc., etc.

---

HAVRE

IMPRIMERIE LEPPELLETIER, PLACE LOUIS-PHILIPPE

1867

G  
550  
B48



Gift  
Regent L. L. Hubbard  
12-15-30

## TABLE DES MATIÈRES

### AVANT-PROPOS. 1

Difficultés du sujet. — Les traversées de l'Atlantique et les voyages terrestres. — L'Océan et le spleen.

### CHAPITRE Ier. — HISTOIRE RÉTROSPECTIVE. 5

Un incident de chemin de fer. — Le coche et les diligences du passé. — Les voies ferrées et les steamers du présent. — Trois périodes d'histoire. — Tribut d'hommage à Colomb.

#### § 1er. — Période Légendaire. 13

Naddod et Ingolf en Islande, 874. — Gunnbjorn au Groënland, 876. — Leif Erikson et Bjarn Herjulfson en Amérique, 983-1000. — L'Helluland, le Markland et le Vinland it goda. — Le bon pays du vin. — Les frères d'Eric et leurs voyages, 1002-1005. — L'Evêque Erik Upsi, 1121. — Arrêt des émigrations Scandinaves, 1347. — Causes.

Prétentions irlandaises, ou de l'antiquité des processions en Amérique. — Le prince Madoc, 1170, ou comment les Celtes ont peuplé les Etats-Unis. — Ce que Colomb allait chercher en Islande en Février 1477, et ce qu'avait prédit Sénèque.

#### § II. — Période Coloniale. 23

Où devait aborder Colomb et où il prit terre et des conséquences religieuses et politiques d'un vol de perroquets. —

Cabot découvre, pour le compte de Henri VII d'Angleterre, le continent Nord de l'Amérique dix-sept mois avant que Colomb n'ait reconnu le continent Méridional, 24 juin 1497. — Les portugais Cortéreal, 1501. — Les français Jean Denys, 1506, et Hubert ou Aubert, 1508. — Jean Verrazani et sa lettre à François Ier de France, 1524. — L'espagnol Velasco et son expédition aussi douteuse que l'étymologie réelle de Canada. — Les découvertes de Jacques Cartier, 1534-1540. — Le sieur de la Roque, seigneur de Roberval, lieutenant-général et vice-roi du Canada, Hochelaga, Saguenay, Terre-Neuve, Belle-Ile, Carpon, Labrador, Grande-Baie et île de Baccalaos! — Les espagnols Ponce de Léon et Jean de Soto en Floride, Louisiane et Mississipi, 1539. — Les protestants français de Fort-Royal (Caroline), 1562. — Les Anglais de Raleigh à l'île Roanoke, 1585, et quel fut le premier enfant européen né aux Etats-Unis.

Champlain, gouverneur du Canada pour Henri IV, 1620. — Hudson, et fondation hollandaise de New-York. — Du prix des terrains de l'île Manhattan en 1626 et du baptême de la nouvelle colonie. — Les Suédois en Pensylvanie, 1638. — Les Anglais et les Français en Amérique, guerres et revers de la France ou de l'influence d'une flatterie d'Impératrice à favorite. — Les arpents de neige de M. de Voltaire. — Les insurgents de Washington et Louis XVI. — Ce qu'une ville peut gagner d'habitants en 200 ans.

### § III. — Période Moderne.

41

#### I. Essais d'application de la vapeur à la navigation sur les rivières et près des côtes.

42

Denis Papin, 1707. — Le marquis de Jouffroy à Lyon, 1783. — James Taylor, Patrick Muller et Symmington en Ecosse, 1788. — Ficht en Amérique et en France, 1785-1767.



— James Rumsey, 1793. — Fulton à Paris, en Angleterre, en Amérique, 1803-1807. — Son premier voyage sur l'Hudson, 10 août 1807. Henry Bell sur la Clyde, 1812. — La marine à vapeur en 1814. — Le français Andriel commande et dirige la première traversée de mer faite sur un steamer. — Son émouvant voyage, sur l'*Elise*, de Londres au Havre et à Paris, mars 1816. — Succès du même armateur dans la Méditerranée. — Premier service du *Ferdinando Primo*, de Naples à Marseille, 27 septembre 1818.

## II. Essais de navigation transatlantique. 59

Le *Savannah* franchit l'Océan, d'Amérique à Liverpool, 26 mai 1819. — Opposition des marins, des capitalistes et des savants. — Est-il plus difficile de traverser l'Atlantique que d'aller dans la lune? — Eloquence des faits. — Double voyage du *Great Western* et du *Sirius*, 1838.

## III. Les lignes régulières de steamers. 62

Les voyages du *Great Western*. — La ligne Cunard, 4 juillet 1839. — Ligne Inman 1850. — Ligne Collins. — Lignes de Hambourg et de Brême. — Lignes d'Anvers et du Havre. — Loi française du 16 juillet 1840. — Les paquebots transatlantiques, 1847. — La Compagnie Gautier, 1852. — La Compagnie générale transatlantique, 1864.

## CHAPITRE DEUXIÈME. — LES SERVICES TRANSATLANTIQUES

Causes nationales de prospérité des lignes de packets. 69

### § Ier. — Influence de la puissance maritime et commerciale 72

De l'action directe des divers Etats dans l'organisation des services maritimes. — Une constitution exclusivement commerciale est indispensable. — Abandon d'une double destination des steamers pour la guerre et le commerce. —

Enseignements de l'histoire. — Exemple de l'Angleterre. — Son admirable persévérance. — D'autres nations peuvent lutter avec elle. — Allemagne, Amérique, France. — Les flottes magnifiques des Messageries impériales et de la Compagnie générale transatlantique. — Prédications de M. Vandal au banquet du Havre, 1864.

§ II. — *Influence de la puissance industrielle.* 79

Supériorité de l'Angleterre, longtemps incontestée. — Sagacité et prévoyance de ses grands industriels. — Activité croissante de presque toutes les grandes nations européennes. — Récents succès de la France. — Avenir qui lui est prédit.

§ III. — *Conditions géographiques.* 84

Convergence de tous les services transatlantiques vers le Nord de l'Europe. — Liverpool, Le Havre, Brême, Hambourg. — Têtes des ponts jetés entre les deux Mondes. — Causes de ce choix.

Convergence plus sensible encore des steamers vers New-York.

1° De l'utilité des lignes postales maritimes. 89

Elle est incontestable. — Conséquences directes et indirectes de leur établissement et de leur extension. — Exemples. — Rôle important en temps de guerre. — Comparaison des services postaux et des services télégraphiques. — Ils se complètent sans se nuire. — Leurs caractères distinctifs et leur spécialité s'opposeront toujours à leur fusion ou à leur substitution radicale.

2° Des subventions gouvernementales. 94

Esprit de prévoyance des Anglais. — Indifférence des Américains. — Ses causes. — Activité récente de la France. —

Belle organisation des services français. — Ils ne coûtent rien au pays. — Nécessité absolue des subsides. — Un aperçu du budget des Compagnies maritimes de transport à grande vitesse. — Matériel, personnel, charbon, vivres, confort, frais de navigation, etc., etc. — Recettes pures totalement insuffisantes. — Les secours accordés sont-ils sans compensations ?

3° Les escales. 102

Queenstown, Kinsal, Southampton, Cowes, Le Havre, Brest, le cap Race de Terre-Neuve. — Raisons d'être et avenir. — Leur suppression, avantageuse sous tous les rapports, est, sans aucun doute, prochaine. — Pourquoi ?

## CHAPITRE TROISIÈME. — LE VOYAGE D'EUROPE A NEW-YORK.

§ 1er. — *Arrivée aux ports de départs des steamers.* 109

Routes anglaises, allemandes, françaises. — Comparaison.

Ligne du Havre. 112

Vieilles illustrations de la Normandie. — Carlovingiens et Capétiens. — Poissy et Hugues Capet, le roi Robert et St-Louis. — Mantes et les relevailles du gros Guillaume. — Rosny, Bizy et la Madeleine. — Sully, la duchesse de Berry, Louis-Philippe et Casimir-Delavigne. — Rouen, ses souvenirs et ses merveilles. — Jeanne-d'Arc et ses juges. — La Seine et Le Havre.

Ligne de Brest. 117

Versailles. — Louis Le Grand et Louis-Philippe. — Ce que deviennent les Palais. — Chartres et les Druides. — Laval, Le Mans et Rennes. — Madame de Sévigné et les Etats de

Bretagne. — L'Armorique, le roi Arthur et les Chevaliers de la table ronde. — Brest et sa rade.

§ II. — *L'embarquement.* 120

Précautions et installations nautiques. — La formule perdue des pilules de Jonathan Dream. — La souricière de Commerson.

§ III. — *Le séjour en mer.* 123

Steamers et voiliers. — Vitesse et élégance.

A. La route des steamers. 124

Son tracé, ses écarts, ses distances, ses dangers. — Proposition de Maury pour les éviter.

B. Incidents de voyage. 130

1° Le départ de France. 130

Derniers adieux aux terres d'Europe. — Cherbourg, les îles Scilly, les Phares. — Brest. — Le Goulet. — L'Iroise. — Ouessant.

2° L'Atlantique. 132

a. Les Vallées sous-marines. 133

Zônes et plateaux. — Le câble électrique. — Les grands sondages. — Monde nouveau révélé par le microscope. — Une pluie de coquilles sur le lit profond et calme des eaux. — Lignes télégraphiques directes et fractionnées.

b. La mer. 140

Epaves et tourbillonnements. — Colomb, Pierre Martyr, Humphrey Gilbert, 1567. — Rennell, de Humboldt et Maury. —

Il est un fleuve dans l'Océan. — Le *Gulfstream*, origine, largeur, profondeur, température, coloration, courbure, trajet, causes, limites. — Conséquences. — Modification du climat des côtes occidentales de l'Europe. — Action intime des eaux. — Importance pour la navigation : point de repère, obstacle, aide, protection. — Le baleinier Folger, Franklin et les négociants de Providence, 1770. — La navigation au thermomètre, 1790. — Singuliers résultats commerciaux. — Glaces et chaleur. — Hiver et été. — Désastres et ouragans.

c. L'Atmosphère. 158

Influence du *Gulfstream*. — Isothermes. — De 15°, de 10°, de 5°, de 0°. — Pôles de température, Mars et Septembre. — Calculs effrayants. — Système admirable du monde. — Il prouve Dieu. — Applications aux circonstances du voyage : selon les saisons, la durée et la force des vents. — Le canal de Floride et ses tempêtes. — Théories de Maury.

3° Les bancs de Terre-Neuve. 169

A. Les collines sous-marines des côtes orientales d'Amérique. 170

Leur soulèvement. — Rêves d'un annexioniste américain. — Alluvions polaires. Blocs erratiques.

B. La mer. 172

Révélations modernes des lois qui régissent la mer et l'atmosphère. — Les *Icebergs*. — Leur séparation des masses glacées du pôle, leur parcours, leur arrivée au contact du *Gulfstream*. — Presqu'île d'eau froide. — Dimensions, formes, nombre, marche, durée.

C. L'Air. 177

Les brumes. — Causes, dispositions. Déluges et mirages. — Nuit : les sifflets, les conques marines et le canon.

D. Les Navires. 180

Pêches, époques et épisodes. — Migrations successives et régulières des êtres qui fréquentent les bancs et les côtes voisines. — Leurs lois. — Répartition divine et providentielle des richesses du monde.

R. Le Ciel. 186

Les aurores boréales.

4° Les attérisages d'Amérique. 187

Le Cap Race. — Ses dangers. — Halifax. — L'île de Sable, à la fin du xvi<sup>e</sup> siècle. — Epaves et naufrages, courants polaires, courants du *St-Laurent*. — Les grandes marées. — Boston. — Les bancs de St-Georges et de Nantucket.

CHAPITRE QUATRIÈME. — COMME ON VIT A BORD. 193

Monde ondoyant et divers. — Les voyages en steamers et les voyages terrestres, les salons, les cercles, etc. — La scène du spectacle et ses accessoires. — Actes et entr'actes. — Le prologue et ses incidents. — Répétition générale manquée et relâche par indisposition subite. — Le régisseur.

Le mal de mer chez les Anciens et les Modernes 199

Rabelais et Panurge ou de la félicité des planteurs de choux. — Théories fantaisistes et remèdes souverains. — Les promesses pharmaceutiques, la fixité du regard, la pendule de Genève, la leçon d'équitation, etc., etc. — Conseils généraux. — L'oracle de la dive bouteille. — Les remèdes des Thalasiens. — L'eau de mer et le vin ou l'absinthe. — Le champagne et la glace. — La sangle de Montaigne. — Les *maladies comiques de l'humanité*

Divisions matérielles du jour. 209

Le réveil à bord. — Les impressions de Charles Dickens et de

Madame Dickens. — Le déjeuner. — Le point. — Le lunch. — L'après-midi, la promenade, les lectures et la toilette. — Le diner. — Conspiration des cinq sens. — Le thé. — Le souper.

Les Intermèdes. 219

*Drinks et Bar Room.* — Excursion dans l'antiquité à propos de coiffure. — *La stewardess.* — Le couvre-feu. — La nuit sur le pont et dans les cabines. — Réveries et cauchemar. — Tibulle a-t-il songé aux steamers.

Les Spectateurs. 225

Abonnés et habitués. — L'équipage, les officiers. — Le capitaine. — Une tempête sous un crâne.

Les Représentations. 231

Spectacles variés. — Le café chantant. — La rue et le salon. — Les chants du marin et l'opéra. — L'orchestre et le bal. — Les jeux. Appel à tous les talents. — Prestidigitation et magie. — Le chant du coq de *Grace Church.* — *Flirtation.* — Le vieux temps et la galanterie moderne. — Pourquoi toutes les grammaires font conjuguer le verbe aimer.

Les Actrices. 238

La Française, l'Espagnole, l'Allemande, l'Anglaise et l'Américaine. — Portraits, physionomies et silhouettes. — L'intelligence, la beauté, le regret, la constance. — La part du diable. — Ève, Galathée et Cléopâtre. — La règle et l'exception. — Un épisode. — Le dévouement et la bonté.

Les Acteurs. 252

Leur rôle dans la société humaine, sur terre et sur mer. — Les fumeurs et leur emploi comme horloges en Hollande. — Les

marins émérites, les inventeurs, les conteurs. — La jeunesse.

La Fin du Spectacle. 258

Les émotions du dénouement.

CHAPITRE CINQUIÈME. — NEW-YORK. 261

L'Arrivée.

Le pilote. — La terre. — Long-Island. — Les Highlands. — Sandy-Hook et ses cèdres. — La barre. — Les Narrows. — Staten-Island. — La batterie. — Influence d'un baptême. — L'Hudson et l'East River. — Le port. — Le wharf.

La Ville. 267

Les rues, les édifices, les hôtels, les églises, — Exhibitions et théâtres. — Minstrels et Lager beers, Bar Rooms et Oyster's saloons. — *Central Park* et *Green Wood*.

Excursions et Voyages. 271

Les environs de New-York. — L'Hudson. — East River et ses îles. — La terre de Fenimore Cooper et de Chateaubriand. — Les attraites sauvages du désert. — Farewell.

EPILOGUE. 275

Le succès de la pose du câble télégraphique ouvre une ère nouvelle aux relations transatlantiques. — Vitesse et sécurité. — Les deux routes de Maury. — Avantages de leur adoption. — L'Artic et la *Vesta*. — Le *William Nelson*. — Zônes dangereuses. — Brumes et tempêtes. — Loi d'émulation et d'harmonie.

---



**APPENDICE****EXPLICATION DES CARTES**

<u>I. Les Emigrations Scandinaves en Amérique.</u>	282
<u>II. Le <i>Gulfstream</i> et les routes d'allée et le retour des steamers.</u>	283
<u>III. Les services de la Compagnie Générale Française Transatlantique.</u>	287
<hr/>	
<u>NOTES ET ERRATA.</u>	288



## AVANT-PROPOS

Ce livre n'a d'autre prétention que d'être utile. Amuser le lecteur, but si louable, ne peut avoir été dans la pensée de l'auteur, car il ne pouvait se dissimuler qu'il était placé dans une position toute exceptionnelle par la durée et surtout par la nature du voyage qu'il voulait raconter.

Les itinéraires des grands ou petits trajets sur le continent ont, en effet, une abondance et une variété inépuisables de matériaux à mettre en œuvre ; une mine féconde de détails à exploiter. Le temps n'est plus, il est vrai, où nos livrets de poste permettaient aux voyageurs de se préparer aisément, entre deux relais, à la vue et souvent même à l'étude des localités ou des pays qu'ils allaient traverser, des monuments qu'ils devaient rencontrer. La vapeur et les trains rapides ont bien *changé tout cela*, mais on peut cependant, la gravure aidant, don-

ner encore dans les guides remarquables des grandes lignes ferrées une foule d'indications précieuses, historiques, topographiques ou même artistiques sur les pays parcourus, sur les villes ou châteaux qui montrent de loin leurs édifices et leurs vieilles murailles riches de légendes, de batailles, de souvenirs de tout genre. Puis, la distance est si tôt franchie qu'on n'a guères le temps ou la pensée de se plaindre de l'écrivain qui n'a pu distraire.

Il n'en est plus ainsi pour les voyages de mer, à l'exception peut-être de ceux qui ont pour théâtre la Méditerranée, cet admirable lac autour duquel se sont groupées et ont successivement brillé les plus belles civilisations des temps anciens et vers lequel tendent les aspirations des civilisations modernes, avides, comme l'homme, de lumière et de chaleur.

Dans les traversées de l'Atlantique, rien qui puisse rappeler les grands noms de Tyr, d'Alexandrie, de Carthage, d'Athènes, de Rome, de Venise, de Constantinople ; rien qui puisse éveiller les souvenirs des peuples puissants qui habitèrent ces villes et dont l'histoire a conservé les magnifiques annales ; rien dans l'air ou dans le ciel qui puisse servir à évoquer les rêveries et les douces pensées que semblent porter sur leurs ailes les brises du midi.

A bord des steamers de l'Océan les journées se succèdent souvent monotones et tristes ; les heures sont lentes à couler, souvent prolongées, pour ainsi dire, par les vents contraires, les orages, les tempêtes et la constante agitation des flots. Quelque grandiose que puisse paraître à

certaines imaginations un peu enthousiastes le spectacle imposant de la mer, l'habitude en a bien vite émoussé le charme. L'absence de relâches ne permet pas de compter sur la distraction des pays nouveaux. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner que chaque jour du voyage apporte aux têtes les mieux douées une dose de cette maladie qui ne pouvait naître et devenir chronique que chez un peuple essentiellement marin et qui tend à se naturaliser un peu partout, aujourd'hui, sous le nom resté anglais de *spleen*.

Malgré les difficultés créées par ces conditions spéciales, nous avons pensé qu'il pouvait être utile de rassembler en ce livre quelques faits importants à connaître quand on voyage d'Europe en Amérique. Nous avons cru qu'il pouvait être de quelque intérêt d'indiquer les moyens de faire s'écouler un peu plus rapidement les longs moments que l'inclémence ordinaire du climat dans les parages septentrionaux de l'Atlantique forçait à passer à l'intérieur des steamers. Personne ne paraît avoir été tenté de combler jusqu'à présent ce qui constitue réellement une lacune de la littérature maritime. Joignant donc à des renseignements spéciaux à la vie de bord quelques récits ou impressions recueillis à bonne source, nous avons écrit ce qui suit.

Longue n'est pas notre œuvre, mais, si après l'avoir négligemment parcourue, dans un instant d'ennui, nos lecteurs ou nos lectrices croient pouvoir dire qu'un de leurs jours de réclusion leur a paru plus court, nous aurons reçu toute la récompense que nous avons cherchée. Si

notre désir a été rempli, peut-être essaierons-nous plus tard de donner à notre livre des développements plus considérables et plus dignes de la faveur qui lui aura été accordée.



## CHAPITRE PREMIER

### HISTOIRE RETROSPECTIVE

Je voyageais tout récemment sur une des grandes lignes de chemin de fer de France, train *express*, et, commodément étendu, la nuit venue, dans un coin de wagon de première classe, je songeais, dans un demi sommeil, aux ennuis nombreux des grands trajets d'autrefois en diligences ou malle-poste, quand je fus tiré de ma douce somnolence par une violente exclamation d'un de mes compagnons de route au moment de notre arrivée à la station de P...

Ce voyageur était certainement un homme de bonne compagnie ; ses manières étaient distinguées ; sa conversation avait été charmante pendant une partie de notre longue route de jour ; rien n'annonçait enfin chez lui les signes irrécusables d'un caractère irascible, et pourtant il donnait subitement toutes les marques de la plus vive impatience. Puis, réclamant à grands cris le chef de gare

qui, (je dois à la vérité de l'avouer,) ne paraissait guères s'en émouvoir, il finissait par s'écrier en apostrophant *ab irato* ledit fonctionnaire. « Enfin ; Monsieur, couchons nous en gare ce soir. »

Notons qu'il s'agissait seulement d'un retard de quelques minutes, reconnaissant pour cause l'urgence de donner de l'aliment aux poumons de notre machine.

Je dois le dire, cette sortie, fort inattendue, fut presque immédiatement suivie d'un rire général, auquel prit même part (modérément ainsi qu'il convient aux représentants de cette institution) l'agent interpellé ? Notre impatient voyageur prit assez vite, lui même, le bon parti de nous imiter, mais le coup était parti (presque en même temps que le train) et la conversation, redevenue générale, prit sans peine pour texte, on le conçoit, la comparaison des voyages du passé qui nous touche encore et de ceux du présent. Nous n'avions pas franchi deux grandes villes, séparées autrefois par un long jour et une plus longue nuit d'entassement et de courbatures, que nous célébrions à l'unisson les admirables améliorations réalisées à notre époque dans tous nos moyens de transport.

L'exemple que je viens de citer est loin d'être unique et ce n'est pas seulement à terre que l'impatience éclate, que les délais ou les retards irritent. Les obstacles matériels sont de tous les jours, pour ainsi dire, dans les grandes traversées maritimes. Ces obstacles, multiples et variés, sont même de la classe de ceux qu'on ne peut prévoir ou combattre très efficacement. Le mieux est donc de s'y rési-

gner sans murmure. Nous sommes certainement de ceux qui appellent de tous leurs vœux des améliorations progressives de vitesse, de sécurité et de confort, dans ces navires qui, plus que jamais, pourraient être appelés aujourd'hui :

Les bateaux ailés qui volent sur les mers (1)

mais nous croyons aussi qu'on peut trouver bien des raisons de calme et de satisfaction dans la simple appréciation des merveilleux progrès réalisés de nos jours, et en si peu d'années, dans l'application de la vapeur à la navigation. Grâce aux efforts persévérants de l'homme, les distances sont en effet presque supprimées ou, du moins, tellement amoindries que les régions les plus éloignées du globe sont maintenant plus rapprochées les unes des autres que les États les plus voisins de l'Europe au siècle dernier, que les villes frontières d'un même pays au moyen-âge. En présence des efforts persistants de l'Industrie actuelle, fille de l'esprit moderne, l'ingratitude ne peut être de mise ; aussi voulons-nous, dès le début de ce livre, payer notre tribut d'admiration aux essais du passé et dire par quelle série d'entreprises hardies nous avons pu parvenir aux résultats dont nous jouissons si complètement que nous ne supposons presque pas que le bien-être présent n'ait pas toujours existé.

C'est dans cette pensée que nous allons esquisser som-

---

(1) Voltaire.



mairement l'histoire des relations maritimes de l'Europe avec l'Amérique du nord, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours.

Cette histoire nous semble pouvoir être très naturellement divisée en trois grandes périodes : l'une en quelque sorte légendaire, antérieure au xvi<sup>e</sup> siècle; la seconde caractérisée par l'établissement sur le continent nord-américain de diverses colonies européennes; la troisième enfin qui prend son point de départ au moment où l'Amérique, libre presque entièrement de toute influence étrangère, se constitue et s'incarne spécialement dans cette confédération d'Etats dont l'avenir ne peut se calculer, si la sagesse et la modération de ses premiers fondateurs reviennent au gouvernail du navire qui échappe à peine aux redoutables écueils de la désunion.

Le lecteur ne s'attend pas sans doute à nous voir écrire cet historique à un point de vue général, et nous ne pouvons entrer davantage ici dans l'exposition des questions géographiques, topographiques ou même ethnologiques qui pourraient être rattachées à notre sujet. A peine en effet donnerons nous quelques notes bibliographiques sur ces divers points, si intéressants d'ailleurs. Le titre et la nature de notre livre restreignent absolument nos recherches aux communications directes de l'Europe avec l'Amérique septentrionale. Nous ne nous occuperons donc que des voyageurs qui ont été les pionniers de la route que les roues ou les hélices de nos packets font maintenant franchir en si peu de jours.



Nous ne ferons qu'une exception à cette réserve mais nous sommes sûr qu'elle nous sera facilement pardonnée, car elle est en faveur de l'illustre Colomb que toutes les nations saluent aujourd'hui comme un des grands génies de l'humanité et qu'un de ses contemporains, tout son admirateur qu'il était, nommait simplement dans ses lettres, un certain Christophe de Gènes, *Christophorus quidam, vir ligur.* (1).

Nous ne chercherons pas à débattre si Colomb a été conduit à son entreprise étonnante par les récits ou les traditions de marins plus anciens que lui. Nous ne tenterons pas d'atténuer sa gloire par d'autres suppositions sur l'influence que purent exercer sur son imagination les légendes du passé ou les lectures des dramatiques et souvent fantastiques détails des voyages de Marco-Polo au pays de Cathay. Reconnaissant que Dieu seul trace la voie aux hommes de cette classe, nous dirons qu'il n'a rien manqué à ce grand homme, à ce grand cœur (2) que voulurent bien écouter dans l'ivresse d'une victoire Ferdinand et Isabelle de Castille. Il eut en effet la prescience du but, l'intrépidité de l'âme qui fait marcher en avant, l'immense joie du succès, et plus tard il connut l'ingratitude et la

---

(1) Lettres de Pierre Martyr d'Anghiera, datées des années 1493 et 1494. — Voyez *opus epistolarum Petri Martyris anglerii Mediolanensis* 1670. Ep. CXXX et CLII.

(2) Belle expression de Michelet.

souffrance, double expiation qui pèse presque toujours sur ceux qui sont destinés à une renommée si extraordinaire qu'elle devient presque légendaire.

Que pourrions nous écrire du reste après Châteaubriant terminant ainsi son jugement sur celui qui après avoir donné un monde à la Castille et au Royaume de Léon (1) devait finir sa vie dans la détresse et presque l'oubli :

« Ne disputons pas à un grand homme l'œuvre de son  
 » génie. Qui pourrait dire ce que sentit Christophe Co-  
 » lomb, lorsqu'ayant franchi l'Atlantique, lorsqu'au mi-  
 » lieu d'un équipage révolté, lorsque prêt à retourner en  
 » Europe sans avoir atteint le but de son voyage, il aper-  
 » çut une petite lumière sur une terre inconnue que la  
 » nuit lui cachait ! Le vol des oiseaux l'avait guidé vers  
 » l'Amérique ; la lueur du foyer d'un sauvage lui décou-  
 » vrit un nouvel univers. Colomb dut éprouver quelque  
 » chose de ce sentiment que l'Écriture donne au créateur  
 » quand, après avoir tiré la terre du néant, il vit que son  
 » ouvrage était bon, *vidit deus quod esset bonum*. Colomb

(1) Sur le monument tardivement élevé à Colomb, à la Havane, se lit l'inscription suivante :

A Castilla y a Leon  
 Nuevo mundo dio colon.

La devise des armoiries accordées par Ferdinand et Isabelle est peu différente.

Por Castilla y por Leon.  
 Nuevo mundo hallo Colon.

» créait un monde, on sait le reste. L'immortel génois ne  
» donna point son nom à l'Amérique. Il fut le premier  
» Européen qui traversa, chargé de chaînes, cet océan  
» dont il avait, le premier, mesuré les flots ! Lorsque la  
» gloire est de cette nature qui sert aux hommes, elle est  
» presque toujours punie. »

Ce fut le 12 octobre 1492 que la flottille de Colomb prit terre à San Salvador, l'une des Lucayes. (1) Elle avait quitté le petit port de Palos en Andalousie le 3 août de la même année, et ce ne serait certes qu'une marque bien faible de gratitude des générations présentes et futures si, en mémoire de cet événement, toutes les nations décidaient d'un commun accord que le tracé de ce premier voyage à travers l'océan doit figurer sur une des cartes au moins de tous les atlas de géographie. Nous appelons cette réparation de tous nos vœux.

Malgré le petit nombre des lieues qui séparent San Salvador du continent septentrional d'Amérique, (100 lieues environ) il ne fut pas donné à Colomb de reconnaître les côtes dont l'avenir et la prospérité devaient effacer les splendeurs des terres découvertes par les Espagnols et même les destinées des empires puissants qu'ils fondèrent dans les régions centrales et méridionales du Nouveau-

---

(1) *Cat's Island*, l'île du chat, des cartes anglaises (Isles de Bahama), d'après les nombreuses recherches de Humboldt et Washington Irving.

Monde. (1) Colomb n'explora dans ses quatre voyages que les Antilles et la côte ferme depuis l'Orénoque jusqu'au Honduras. Il ne put même arriver à sortir de l'erreur qu'il partageait du reste avec tous ses compagnons et les savants de son siècle en croyant rencontrer en Amérique les côtes orientales d'Asie, le pays de Cathay et de Zypan-gou c'est-à-dire la Chine et le Japon.

Colomb mit 36 jours à faire son premier voyage (2) et si l'on tient compte de l'état peu avancé de l'architecture navale du temps, des conditions fâcheuses d'approvisionnement et des faibles ressources que les marins avaient alors à leur disposition, on ne sait vraiment ce qu'on doit le plus admirer dans une telle entreprise, de l'intrépidité et de la foi de ceux qui s'aventuraient ainsi vers l'inconnu ou du succès lui-même. C'est certainement à ces hommes audacieux, bien plus qu'aux marins de Rome ou de l'antiquité que devraient s'appliquer les vers bien connus de la 3<sup>e</sup> ode d'Horace.

(1) Un publiciste remarquable du dernier siècle, Linguet, a fait à ce sujet une singulière prédiction en rendant compte des succès des *insurgents* d'Amérique. « Si jamais le congrès devient » une puissance reconnue, écrivait-il en 1779, l'écusson des 13 » provinces éclipsera et *absorbera probablement un jour* le sceptre » des Cortès et des Pizarre. » — (Annales politiques civiles et littéraires du XVIII<sup>e</sup> siècle. T. 5. Londres.)

(2) Je ne compte les jours que du départ de l'île Gomère (Canaries) le jeudi 6 septembre.

Illi robur et æs triplex  
 Circa pectus erat qui fragilem truci  
 Commisit pelago ratem  
 Primus..... (1)

Mais, nous l'avons dit, ce premier voyage est presque étranger au cadre que nous nous sommes tracé. Nous n'avons à nous occuper spécialement que des navigations européennes vers l'Amérique du Nord, et à ce titre figurent en première ligne des expéditions bien antérieures à celles des Espagnols. Ces expéditions constituent ce que nous avons nommé plus haut la période légendaire de l'histoire que nous voulons écrire.

### § I.

#### PERIODE LEGENDAIRE

La réalité des voyages en Amérique antérieurs à l'immortelle découverte de Colomb a été mise hors de doute à la suite de savantes recherches publiées par divers auteurs et spécialement par Christian Rafn et la société des antiquaires du Nord à Copenhague. Ces premières communications transocéaniques sont celles des Scandinaves

---

(1) « Il avait autour de sa poitrine une cuirasse de chêne et un triple airain celui qui, le premier, confia aux flots terribles une barque fragile. » Sénèque a imité avec talent ce passage dans le début du chœur qui termine le 2<sup>e</sup> acte de sa tragédie de *Médée*.

ou Normands. Nous allons en résumer ici les principaux faits.

Il paraît constant, d'après les autorités citées plus haut, que vers l'an mil, époque de singulière barbarie en Europe mais de civilisation plus avancée en Orient (1) l'Amérique fut reconnue par Leif, fils d'Eric le rouge, depuis l'extrémité septentrionale du continent jusqu'au 41° 1/2 de latitude Nord.

Cette découverte avait été préparée par de précédentes incursions nautiques dont l'impulsion était partie de la Norvège, cette terre des émigrations si remarquables implantées dans tous les pays du nord-ouest de l'Europe dès la mort de Charlemagne. Seulement, cette fois, les hardis pirates s'étaient trouvés rejetés par la tempête vers les régions glaciales, au lieu d'attérir au sud.

D'après le résumé du *Cosmos*, Naddod voulant naviguer vers les îles Fœroë, qu'avaient visitées déjà les Irlandais, fut jeté par l'ouragan sur les côtes d'Islande ou Ingolf fonda en 874 le premier établissement normand. De là au Groënland la distance était courte, l'audace des hommes du nord était peu commune, et dès 876 ou 877 le scandinave Gunnbjorn avait connaissance de cette terre que l'aspect verdoyant (sans doute accidentel) de ses plages fit précisément dénommer : *groen*, ou *green land*. Terre verte.

---

(1) Califat des Abassides à Bagdad. — Domination des Sarrasins en Perse. (Réflexion de Humboldt).

Cent ans plus tard, en 983, cette large presqu'île, ou mieux, cette partie de l'une des grandes îles du pôle, reçut une colonie d'Islande longtemps nommée Snjoland ou terre des neiges (1) et dès 986 Bjarne Herjulfsson (2) entreprenait enfin, en partant de la nouvelle colonie, le voyage qui le conduisait à l'île Nantucket, un degré au sud de Boston, puis aux côtes qui reçurent plus tard les noms de nouvelle Ecosse et de Terre-Neuve.

Bjarne Herjulfsson serait ainsi le premier visiteur des mers américaines que nos steamers parcourent si rapidement aujourd'hui. On s'accorde cependant à reconnaître que ce fut plutôt Leif Erikson qui explora et visita réellement en l'an 1000 toute l'étendue du littoral compris entre Boston et New-York, littoral que l'allemand Tyrker, l'un des 35 compagnons d'Eric, appela *vinland it goda*, le bon pays du vin, en raison des vignes sauvages qui y furent rencontrées. (3)

---

(1) D'autres ont écrit *Schnee* ou *Sneeland* (en anglais *Snow-Land*). Ce n'est que plus récemment que le nom d'Islande (*Iceland*, terre des Glaces) fut substitué aux premières dénominations.

(2) Aussi nommé Biorn, fils d'Herjolf. Le mémoire de Charles Christian Rafn, traduit par Xavier Marmier, adopte l'orthographe Bjarne Heriulfson (*Mémoire sur la découverte de l'Amérique au x<sup>e</sup> siècle*. Paris, Arthus Bertrand, 1838.

(3) Forster dit : *Winland dat gote, id est, the good wine country*. — Les espèces de vignes qu'on trouve encore en Amérique appartiennent aux genres *vitis labrusca*, *vulpina* et *arborea* de Linné.



Après avoir été poussés par hasard vers les contrées froides et les climats rigoureux de l'Islande et du Groënland, les hommes du nord suivaient ainsi la marche naturelle des peuples sans cesse appelés vers les zones tempérées et les plaines fécondes du Midi.

On manque de renseignements précis sur les conditions dans lesquelles durent s'effectuer ces premières navigations entre l'Europe et l'Amérique. Elles devaient être des plus pénibles, des plus dangereuses, et les émigrations qui suivirent celles que nous venons d'indiquer (1) n'auraient jamais, sans aucun doute, pu suffire à procurer aux pays qui forment aujourd'hui les Etats de Massachusetts, du Rhode Island et du Connecticut une population très considérable. Cependant, en 1121, le premier évêque du Groënland, islandais de naissance, Erik-Upsi, allait propager le christianisme dans le *Vinland* et il est fait mention de cette colonie dans les vieilles poésies nationales chantées par les habitants des îles Fœrœ. (2).

---

(1) Voyages de Thorwald, frère de Leif, avec 30 hommes, en 1002, 1003 et 1004. Dans cette dernière exploration eut lieu la première rencontre des Scandinaves avec les Esquimaux, et Thorwald périt blessé par une flèche.

Thorstein, troisième fils d'Eric, vint aussi en Vinland en 1005. Thornfinn Karlsefne et Snorre Thorbrandson en 1007 avec 160 hommes.

(2) Humboldt, *Cosmos*, t. 2, p. 197, et *Carmen Feroicum in quo vinlandia mentio fit*. — Rafn, *Antiquit. Americ.*, p. 320 et 332.

Les relations du Groënland avec le Labrador alors appelé *helluland it mikla*, ou grande *helluland*, (*hella*-plateau rocailleux) étaient, d'ailleurs, fréquentes vers la même époque. Des pierres Runiques dont l'une porte, d'après Rask et Finn Magnusen, la date de 1135 l'attestent (1). Les sagas parlent aussi d'une expédition conduite en 1226 par des prêtres de l'Evêché de Gardar vers ces régions désignées alors par les colons normands et scandinaves sous le nom de pays du Markland. (2).

Sous l'influence de causes diversement appréciées depuis, (3) les relations ainsi établies entre l'Europe et l'A-

(1) Trois de ces monuments ou bornes, chargés de caractères singuliers, restes sténographiques d'une langue autrefois usitée dans toutes les parties du nord de l'Europe (Danemarck, Suède, Norwège), ainsi que dans les parties plus septentrionales de la Tartarie, furent élevés sur la côte orientale de la baie de Baffin, à 72° 55 de latitude. On les a trouvés dans l'une des îles des Femmes (*Women's Islands*), au nord-ouest d'Upernavick, aujourd'hui la plus septentrionale des colonies danoises. Celle de 1135 fut découverte dans l'automne de l'année 1824 par un Groënlandais nommé Pelinut. (Humboldt, 197).

(2) Ou *Woody Land*, terre boisée, nom donné par Leif, fils d'Eric-le-rouge. C'est sans aucun doute la nouvelle Ecosse.

(3) On a tour à tour fait valoir l'influence du monopole commercial imposé à l'Islande, après sa conquête par la Norwège (1261); les incursions des Esquimaux; la peste noire qui exerça ses ravages dans tout le Nord, de 1347 à 1351 (Hecker); l'atta-

mérique septentrionale, (grâces aux deux stations intermédiaires de l'Islande et du Groënland) s'arrêtèrent vers le milieu du xiv<sup>e</sup> siècle. Le dernier fait qui se rattache à ces relations est relatif à un navire qui, envoyé en 1347 vers la nouvelle Ecosse, fut assailli au retour par la tempête et forcé de relâcher à Straumfjord sur la côte occidentale d'Islande. On pourrait encore citer la nomination d'un Evêque du Groënland par le pape Nicolas V en 1448.

Pour ne rien omettre nous devons ajouter que quelques auteurs ont également admis que l'Amérique septentrionale avait été reconnue par les Irlandais antérieurement à l'an mil. D'après eux, les Skrœlingues (1) ou Esquimaux (2) racontèrent aux Normands établis dans le Vinland qu'au loin, vers le sud, par de là ce qui correspond aujourd'hui à la baie de Chesapeak, habitaient des hommes blancs, qui marchaient vêtus de longs habits blancs, portant devant eux des bâtons auxquels étaient suspendus des morceaux d'étoffe et parlant à haute voix (3). Ce récit fut

que d'une flotte ennemie venue on ne sait d'où ; et enfin la formation tout à fait hypothétique d'une énorme banquise de glace entre le Groënland et l'Islande (Rafn, *Wilhelmi*, *Ueber Island*, etc).

(1) Nom donné aux habitants ou aborigènes du Groënland. d'après Bussœus, en raison de leur courte stature. La traduction littérale de *Skrœllinger* est nain.

(2) Ces derniers doivent leur nom à leur habitude de manger le poisson cru. *Esquimant fik* dans le langage Abenaki (R. Forster).

(3) Humboldt, p. 198. Mémoire de Rafn, p. 23.

appliqué par les Normands chrétiens à des processions qui portaient des bannières et chantaient; mais il est difficile de bien faire la part de la vérité historique dans ces légendes.

Comme renseignements du même genre peuvent être cités aussi des témoignages, remontant à l'an 1064, d'après lesquels Ari Marsson de la puissante famille Islandaise d'Ulf le louche avait fait voile vers le sud avant même la découverte du *Vinland* par Leif, c'est-à-dire vers 982, et avait été baptisé dans le pays des hommes blancs (1) où l'avait jeté la tempête.

Peut-être y a-t-il lieu de faire la même réserve pour le voyage qu'on dit avoir été fait en 1170 par le prince gallois Madoc, fils d'Owen Guineth, vers un grand pays situé à l'ouest, circonstance mise à profit plus tard pour faire reconnaître en plusieurs localités des Etats-Unis des représentants d'une véritable race celto-américaine. On a prétendu cependant que le voyage aventureux de Madoc fut célébré, quinze ans avant la découverte de

---

(1) Dans les plus anciennes Sagas, dans les récits historiques de Thorfinn Karlsefne, et dans le *Landnamabok* islandais, les côtes méridionales comprises entre la Virginie et la Floride sont appelées le *pays des hommes blancs*, *hvitramannaland*, ou encore la grande Irlande, *Irland it Mikla*, et l'on affirme qu'elles ont été peuplées par les Ires. Il n'est pas inutile de rappeler que l'épanouissement de la littérature islandaise, la rédaction des annales du pays, la collection des Sagas et des Chants de l'Edda datent du XII<sup>e</sup> et du XIII<sup>e</sup> siècle. (Humboldt, p. 200.)

Colomb, dans le poème du barde gallois Mereditho et j'ai lu récemment dans un guide de l'étranger à New-York le nom du même prince à titre de premier visiteur de la rivière d'Hudson.

Quoiqu'il en soit, l'Islande fit divorce avec le Groënland pendant plus de deux siècles, et il est impossible d'admettre que la connaissance des faits qui précèdent ait pu exercer une grande influence sur l'admirable conception de Colomb, bien que cet illustre navigateur ait été, sans aucun doute entraîné vers l'Islande en 1477 dans le but d'y recueillir des données sur les entreprises de mer des hardis aventuriers du nord (1).

Comme le fait observer de Humboldt, avec une grande sagacité :

« Si l'illustre génois avait alors entendu parler de l'ancienne colonisation d'un grand pays situé en face de l'Islande, de l'*Helluland it Mikla*, du *Markland*, et du *bon Vinland* ; s'il avait rattaché cette notion d'un

(1) Colomb, dans son écrit devenu si rare sur les cinq zones habitables de la terre, dit qu'au mois de février 1477 il visita l'Islande « où alors la mer n'était pas couverte de glace et que fréquentaient en grand nombre les commerçants de Bristol. » Finn Magnusen a trouvé, d'après d'anciens documents, qu'en 1477 l'hiver en Islande fut si doux que le nord de l'île n'avait pas de neige au mois de mars, de sorte que les ports du Midi étaient libres de glace en février. Ce témoignage confirme le premier récit sur lequel on avait élevé quelques doutes, vu la rigueur ordinaire de l'hiver en Islande.

» continent voisin aux projets qui l'occupaient en 1470  
 » et 1473, on ne peut douter que dans le célèbre procès  
 » sur la nouveauté de sa découverte qui fut terminé seu-  
 » lement en 1517, il eut été question de son voyage à  
 » Thylé, c'est-à-dire en Islande; surtout si l'on songe que  
 » le soupçonneux fiscal qui instruisit cette affaire men-  
 » tionne même une carte marine (*mappa mundo*) que  
 » Martin Alonso Pinzon avait vue à Rome et où le nou-  
 » veau continent aurait été figuré. Si Colomb avait voulu  
 » chercher un pays dont il eût entendu parler en Islande,  
 » évidemment, dans son premier voyage de découverte, il  
 » n'aurait pas marché dans la direction du sud-ouest en  
 » partant des Canaries. » (1).

Néanmoins des relations commerciales existèrent en-  
 core entre Bergen et le Groënland jusqu'en 1484; c'est-  
 à-dire six années après le voyage de Colomb en Islande  
 (2) et l'on peut admettre que les données que ce dernier  
 cherchait partout, jusqu'aux établissements européens  
 les plus reculés au nord, l'encouragèrent peut-être à pour-  
 suivre ce qu'un grand historien envieux, le portugais  
 Jean Barros, appelait les rêves extravagants de l'homme  
 bavard de la Ligurie. (3).

---

(1) Humboldt, p. 201.

(2) Humboldt.

(3) *Homen fallador, e glorioso em mostrar suas habilidades, e mais fantastico, e de imaginações com sua Ilha Cypango,*

Le bavard génois fit comme l'insensé Galilée, il n'écouta que son génie ; *e pur si muove* (1) et la postérité redira toujours les belles strophes de la Jérusalem délivrée dans lesquelles le Tasse, usant de la licence accordée aux poètes, fait prédire, par l'inconnue qui guide vers Renaud Ubalde et le danois, l'achèvement de ce qu'Hercule n'avait pas osé tenter.

Non osò di tentar l'alto oceano.

Segnò le mete, e'n troppo brevi chiostri

L'ardir ristinse de l'ingegno umano.

. . . . .

Tempo verrà che fian d'Ercole i segni

Favola vile a i naviganti industri.

. . . . .

Un uom de la Liguria avrà ardimento

A l'incognito corso esporsi in prima ;

. . . . .

Tu spiegherai, Columbo, a un novo polo

Lontane si le fortunate antenne

« Il n'osa pas braver le haut Océan, il marqua des limites à l'univers et dans une sphère trop étroite, il resserra l'activité du génie humain. » .....

« Un temps viendra que les colonnes d'Hercule ne seront plus qu'une fable vaine pour les navigateurs intrépides. » .....

---

(1) « Et pourtant elle tourne ! » Exclamation de Galilée après la condamnation de son *hérésie* du mouvement de la terre autour du soleil.

« Un homme de la Ligurie aura l'audace d'affronter,  
» le premier, ces mers inconnues. » .....

« Ce sera toi, Colomb, qui vers un pôle nouveau diri-  
» geras tes voiles fortunées. » ..... (1)

## § 2.

## PERIODE COLONIALE.

Nous venons de terminer l'exposition de la période ancienne, presque traditionnelle ou légendaire, des communications de l'Europe avec l'Amérique du Nord : nous allons essayer maintenant de résumer les relations à la

---

(1) *Gerusalemme Liberata*, xv, st. 25, 30, 31. On dirait que le Tasse s'est inspiré du chœur qui termine le deuxième acte de la tragédie de *Médée*, de Sénèque. En voici le texte :

« Venient annis secula seris,  
» Quibus oceanus vincula rerum  
» Laxet et *ingens* pateat *Tellus*,  
» Tethysque novos detegat orbes,  
» Nec sit terris ultima Thule. »

« Un temps viendra dans le cours des siècles, où l'océan élargira la ceinture du globe pour découvrir à l'homme une terre immense. La mer nous révélera de nouveaux mondes, et Thulé ne sera plus la limite de l'univers. »

(Traduction Greslon, édition Panckoucke.)



fois plus fréquentes et plus connues qui suivirent la découverte de Colomb.

Ici notre tâche serait facile et même attrayante s'il nous était donné d'esquisser avec les développements convenables les faits principaux de cette ardente compétition de territoires, de ces audacieuses expéditions de mer qui devaient rapprocher longtemps sur les plages septentrionales du Nouveau-Monde des représentants de presque toutes les nations européennes. Mais force nous est de nous borner à un récit sommaire, et nous nous efforcerons seulement de faire ce récit aussi complet que possible en prenant surtout pour guide l'ordre chronologique.

On sait par quelle circonstance futile Colomb ne persista pas dans sa première idée de suivre directement dans son voyage à l'ouest, en partant des Canaries, la latitude de l'île *Gomera*, qui l'eut conduit infailliblement vers les côtes de la Floride ou de la Virginie. (1) Martin Alonso Pinzon, l'un de ses compagnons, et commandant de la Caravelle *Pinta*, avait vu une nuée de perroquets voler vers le sud-ouest de la ligne parcourue jusqu'alors. Ce signe lui parut providentiel et servit de base aux représentations pressantes auxquelles ne céda qu'à regret pourtant le chef de l'expédition en laissant porter ses navires dans la direction qui lui fit aborder l'île *guanahani*. (San Salvador).

---

(1) A peu près à l'île Eleuthera, sur le grand banc de Bahama.

Jamais vol d'oiseaux n'eut peut-être de plus graves conséquences (1). Il détourna complètement les Espagnols vers les Antilles et l'Amérique tropicale, de telle sorte que la découverte réelle du continent américain dans ses régions torrides (1<sup>er</sup> août 1498) fut de 17 mois postérieure à celle des terres les plus septentrionales du Nouveau-Monde.

Les Anglais y parurent les premiers. Dès 1496, les vénitiens Jean et Sébastien Cabota ou Cabot, alors établis à Bristol, tentèrent en effet de persuader au roi Henri VII qu'il était possible (préoccupation constante du temps) d'aller aux Indes orientales par le nord-ouest de l'Amérique, et le 24 juin 1497, ils abordaient aux côtes de Terre-Neuve et du Labrador. (2) Ils visitèrent ensuite les côtes des États-Unis actuels jusqu'à la baie de Chesapeake, au dire de Pierre Martyr; revinrent à Terre-Neuve qu'ils

---

(1) Washington Irving. On lit dans le *Cosmos* à ce propos :  
« Circonstance dont on ne saurait calculer la portée, puis-  
» qu'elle eût pu donner à la contrée désignée sous le nom d'É-  
» tats-Unis une population espagnole et catholique à la place  
» de la population anglaise et protestante qui en prit possession  
» beaucoup plus tard. »

(2) On est peu d'accord sur la présence de Jean Cabot dans cette expédition. Elle est probable d'après Reinold Forster qui fait remarquer, avec juste raison, que la patente du roi fut accordée à Jean Cabot et à ses trois fils Louis, Sébastien et Sanches, et que Sébastien n'avait alors que 22 ans environ.

avaient nommé d'abord *Prima vista* (1) puis *tierra de baccaljaos* (2) et de là opérèrent leur retour en Angleterre, ramenant dit-on avec eux trois indigènes de la dernière île.

Ce voyage n'exerça sans doute aucune influence sur l'esprit des Anglais et de leur roi, car Sébastien Cabot prit, peu après, du service à la cour d'Espagne pour le compte de laquelle il découvrit particulièrement le Rio de la Plata et une partie des côtes du Brésil.

Cependant la recherche du passage aux Indes par le nord de l'Amérique ne fut pas abandonnée et les Portugais ne tardèrent pas à s'engager résolument dans une voie qui rappelle tant de douloureux souvenirs et que le hasard devait un jour faire trouver, sans grand profit pour l'humanité (3).

(1) Les prêtres Islandais Adalbrand et Thorwald Helgason l'avaient appelée en 1285 la nouvelle terre, *fundu nyia land* (Mém. de Rafn, p. 29).

(3) En raison de l'abondance du poisson nommé *Baccallaos* (la mouillée des Espagnols) par les indigènes et que les Allemands et les Hollandais appellent *Kabbélieu*. — On désigne encore la morue sous ce nom dans quelques provinces de France.

(2) Le mot hasard est peut être de trop quand il s'agit du résultat heureux d'entreprises et de recherches qui sont, par elles-mêmes, les preuves les plus étonnantes de l'audace et de la ténacité du génie de l'homme, *audax Iapeti genus, audax*

Le premier martyr de cette pénible entreprise fut Gaspar de Cortéreal dont le nom ne figure même pas dans un grand nombre de dictionnaires historiques ou géographi-

---

*omnia perpeti.* Audacieuse race de Japhet, ardente à tout entreprendre.

On sait pourtant que la réalité du passage au nord de l'Amérique fut pour la première fois démontrée par une baleine dans le flanc de laquelle des pêcheurs du détroit de Behring trouvèrent un harpon portant, selon l'usage, avec la date de la blessure, le nom d'un navire alors en pêche à l'entrée du détroit de Davis dans l'Atlantique. Le commandant américain M<sup>c</sup>-Clure contourna depuis, en avril 1853, le nord du continent américain en franchissant sur la glace les 40 milles qui séparaient le point où restait enclavé son navire l'*Investigator*, de l'île Melville visitée par le capitaine Parry en 1820. Quand on songe à la longue liste des victimes obscures ou illustres de la recherche du passage ainsi découvert, on est sûrement en droit de regretter la fatale inspiration qui a fait s'engager successivement dans une voie si peu pratique des hommes aussi énergiques et aussi heureusement doués que les Franklin et les Bellot, pour ne parler que des modernes. Nous admirons et respectons certainement l'énergique persistance de lady Franklin armant, à ses frais, navires sur navires pour retrouver son mari qui existait du reste pendant les premières expéditions envoyées à sa recherche, mais nous réservons plus de sympathie pour des entreprises telles que celles du percement de l'isthme de Suez, de l'achèvement des voies ferrées du monde ou de l'extension des services à vapeur de l'Océan. De pareils progrès ont de tout autres conséquences pour l'homme que la découverte géographique incomplète de régions inhabitables !

ques et qui reconnut pourtant, en 1500 ou 1501, la baie de la conception à Terre-Neuve, le St Laurent, le Labrador et le détroit d'Hudson, c'est-à-dire précisément ce que les colons normands du Groënland et de l'Islande nommaient, plusieurs siècles avant, le golfe du Markland (1).

Parvenu à ce point, (cap Chidley et Button's Island) Gaspard de Cortéreal crut avoir atteint le but en voyant la mer s'étendre vers l'ouest. Il s'empressa de venir annoncer à Lisbonne sa découverte, repartit pour explorer le détroit qui devait conduire directement à la *Terre des Epices* si désirée, mais on n'entendit plus parler de lui, soit qu'il ait péri dans les glaces, soit qu'il ait été assassiné par les sauvages. Son frère Michael, parti à sa recherche, eut le même sort et il fallut la défense formelle du roi de Portugal pour qu'un troisième frère, Jean Vasquez de Cortéreal, n'allât courir les mêmes dangers.

Après ces héroïques marins vinrent les français Jean Denys et Thomas Aubert ou Hubert. Le premier fit voile

---

(1) Cette portion de la côte américaine fut d'abord nommée *Terra verde* par Cortéreal, qui appela, le premier, la partie située sous le 50<sup>e</sup> degré de latitude *Terra de Labrador*, parce qu'elle lui parut propre à la culture. Sébastien Munster l'imita dans sa cosmographie en désignant les mêmes parages sous l'appellation *Terra agricolæ*. Mais plusieurs cartes du temps portent seulement le nom de *Corterealis* pour toute l'étendue des terres découvertes par ce navigateur. Il n'a pas été plus heureux en cela que Colomb.

du port de Honfleur, en 1506, avec un pilote de Rouen nommé Camart et publia la première carte de la partie de Terre-Neuve qu'il avait abordée. Le second quitta Dieppe en 1508 sur le navire *la Pensée* pour le même pays et ramena dit-on à Paris le premier sauvage du Nouveau-Monde qui y ait été vu. (1)

Jean Verrazani, Florentin au service de François 1<sup>er</sup>, les suivit en 1523 (2) puis en 1524 après une croisière active contre les Espagnols, croisière qui l'avait conduit dans les parages de Madère (3). Il est assez difficile, il est vrai, de bien déterminer le point du Nouveau-Monde qu'il reconnut d'abord, après les 50 jours de sa navigation à l'ouest depuis les îlots déserts voisins de Madère, mais on s'accorde cependant à le placer en Georgie, aux environs des villes actuelles de Savannah ou de Wilmington. Verrazani parcourut ensuite successivement presque toute la côte nord d'Amérique et tout particulièrement les havres de New-York, de Long Island, de New-Port, de Nantucket et ceux de la nouvelle Ecosse. Revenu en France, il re-

---

(1) Dès l'année 1504, des pêcheurs basques, bretons et normands faisaient la pêche de la morue sur le grand banc de Terre-Neuve et sur la côte maritime du Canada. (Charlevoix).

(2) On ne connaît cette première expédition que par une lettre de Verrazani à François 1<sup>er</sup>, datée du 8 juillet 1524. Il y suppose que le roi savait son succès et les particularités du voyage.

(3) Son départ de cette île eut lieu le 17 janvier 1525.

partit bientôt pour prendre possession des terres qu'il avait explorées avec plus de soin que ces devanciers, mais il périt, d'après Ramusio, dans ce nouveau voyage, massacré, comme Cook devait l'être plus tard, par les indigènes avec lesquels il avait établi dans sa précédente expédition d'excellentes relations.

Les Espagnols parurent enfin dans ces parages d'où le hasard les avait détournés ; ils n'y firent toutefois qu'une apparition (peut-être douteuse), sous le commandement de Velasco et leur avidité pour l'or ou l'argent y fut, dit-on, si peu satisfaite qu'ils ne laissèrent pour témoignage de leur passage que le souvenir d'une exclamation qui sert encore à désigner le pays qu'ils méprisèrent. L'expression *Canada* n'est autre en effet qu'un dérivé de deux mots castillans *aca nada*. Rien ici. Les français qui les entendirent répéter par les indigènes les prirent pour une désignation indienne et l'usage a consacré depuis cette singulière dénomination (1).

---

(1) Quelques historiens attribuent la même exclamation de dépit à Cortéreal qui, désappointé de ne pas rencontrer d'abord le détroit qu'il cherchait, prononça plusieurs fois devant les indigènes du fleuve Saint-Laurent les mots portugais *ca nada*, rien ici. On a du reste beaucoup contesté la légitimité de cette étymologie, et le P. Charlevoix, après Cartier, n'y voit qu'un dérivé de *kannata*, mot iroquois qui signifie une collection de huttes. D'autres font venir la même dénomination de *kan* ou *can* bouche et *ada*, pays, mots appliqués au fleuve Saint-Laurent. Je dois cependant ajouter que le savant Forster fournit un

Peu d'années s'écoulent et Jacques Cartier part de St-Malo le 20 avril 1534 avec deux navires montés par 122 hommes pour se rendre aux Terres Nouvelles (1) qu'il atteignit le 10 mai après une remarquable traversée de 20 jours. La neige et la glace couvraient encore le sol au niveau de la baie de Bonavista, et Cartier fut ainsi conduit à contourner l'île, à visiter la baie des chaleurs au Labrador ainsi que les côtes du golfe St-Laurent qu'il quitta le 15 août. Il rentrait le 5 septembre à son port de départ terminant ainsi son voyage avec une rapidité et un bonheur tout à fait exceptionnels, même aujourd'hui, pour des navires à voiles. (2).

C'est à ce hardi navigateur que la France dûit ses premiers établissements fixes sur les rives de ce magnifique fleuve, le St-Laurent, qui baigna longtemps la *Nouvelle France*. Il en avait visité presque toute l'étendue dans un second voyage entrepris le 19 mai 1535 et terminé seulement au printemps de l'année suivante et il y revint en-

assez bon argument en faveur de la première opinion. Il assure avoir vu souvent sur d'anciennes cartes de cette partie de l'Amérique *ca da nada. Promontorium nihili*, promontoire de Rien

(1) On donna longtemps et indifféremment ce nom aux îles et aux côtes du continent du Labrador, du golfe St-Laurent et de l'Acadie.

(2) Les deux navires de Cartier n'étaient que de 60 tonneaux de charge.



core en 1540 précédant le noble Picard François de La-Roque, seigneur de Roberval, que François 1<sup>er</sup> avait créé, le 15 janvier de la même année, son lieutenant général et vice-roi au Canada, Hochelaga, Saguenay, Terre-Neuve, Belle-Ile, Carpon, Labrador, grande baie et Ile de Bacca-laos.

C'est en 1542 seulement que ce dernier vint résider dans les nombreuses terres de son commandement et que s'élevèrent, non loin de l'endroit où fût bâti Quebec, les premiers forts de la colonie naissante devenue si prospère plus tard en d'autres mains que celles de ses premiers fondateurs.

Trois ans avant, en 1539, Ponce de Léon avait pris possession, au nom des Espagnols, de la Floride et de la Louisiane. Peu après, Jean de Soto, débarqué à Tampa (côte occidentale du premier pays) finit, après des efforts prolongés pendant deux ans, par atteindre le Mississipi, en traversant les pays qui forment aujourd'hui les Etats d'Alabama, de Georgie, de Mississipi et de la Louisiane. Son exploration, poussée dans le roi des fleuves et même, selon quelques historiens, à 200 lieues dans les terres de l'ouest n'eût pas de résultats sérieux. Les Espagnols de Soto, repartis pour le Mexique, ne reparurent guère dans la Floride qu'en 1565 pour y poursuivre de leur double haine d'orthodoxes et de *conquistadors* les protestants qui, sur le conseil de Coligny, avaient été fonder une Colonie à Fort-Royal en donnant au pays voisin le nom de Caroline, en l'honneur du roi Charles IX. (1562)

Après cette date reparaissent les Anglais avec Raleigh qui tenta de s'établir en 1585 dans l'île de Roanoke (Caroline du Nord) ; (1) puis le français Champlain (1603) fondateur de Québec en 1608, gouverneur du Canada pour Henri IV (1620) et le premier explorateur de l'intérieur des terres de l'état actuel de New-York. (2)

Nous arrivons ainsi à l'époque de la création de cette dernière ville, et si l'on ne reconnaît pas de titres sérieux aux visites du prince Madoc ou de Jean Verrazani, c'est à Henry Hudson que revient l'honneur d'avoir découvert la rivière qui porte encore aujourd'hui le nom du hardi marin dont la fin fut si triste (3). Hudson n'était plus alors au service d'Angleterre. Il était mandataire de la compagnie hollandaise des Indes Orientales quand il reconnut l'île magnifique que couvrira bientôt entièrement la cité impériale des Etats-Unis et que son premier gou-

---

(1) Le premier enfant européen qui ait vu le jour sur le territoire aujourd'hui possédé par les Etats-Unis y naquit le 18 août 1587, d'Ananias Dave. C'était une fille qui fut nommée Virginie, du nom que sir Walter Raleigh s'était proposé de donner à cette partie du continent, en l'honneur de la reine Elisabeth.

(2) Il mourut en 1635.

(3) Hudson fut abandonné dans un canot, et presque sans vivres, avec son fils et sept malades, par son équipage mutiné, qui ne voulait plus poursuivre ses audacieuses recherches dans les régions glaciales du nord de l'Amérique.

verneur Minuit acheta peu après 24 dollars aux Indigènes (1626).

Doit-on rappeler que le premier contact, sur ce point du littoral, des civilisations européenne et américaine fut loin d'être triste ? la joie fut poussée jusqu'à l'ivresse et le nom de Manhattan ou mieux de Manahachtanienks donné à l'île cédée rappelle encore son singulier baptême ; ce nom n'a d'autre traduction indienne que celle du champ de l'ivresse générale, *the place where they all got drunk*.

Les Hollandais régnèrent plusieurs années sur les plages de la rivière d'Hudson où siégeait leur Nouvelle Amsterdam (New-York). Cependant dès 1606 Jacques 1<sup>er</sup> avait déjà réclamé, à titre exclusif pour l'Angleterre, en se fondant sur les expéditions des Cabot, tout le littoral actuel des Etats-Unis.

Malgré ces prétentions, qui devaient triompher par la suite, d'autres nations avaient, dès ce temps, formé des établissements dans ces parages. Les Suédois occupaient ainsi les deux rives de la Delaware en 1638, ainsi que la Pensylvanie qu'ils avaient nommée Nouvelle Suède ; mais leurs colonisations furent éphémères. Les Hollandais s'en emparèrent en 1655, et ces derniers durent eux-mêmes céder bientôt (1664) leur principale station aux Anglais. La Nouvelle Amsterdam devint par suite la Nouvelle York en l'honneur du duc de ce nom, frère du roi Charles II.

Parvenus à ce point de notre sommaire chronologique nous n'essaierons point de dire l'activité des relations de

la France et de l'Angleterre avec les contrées dont elles se partagèrent pendant de longues années la possession. Nous noterons seulement quelques dates et quelques faits relatifs au double mouvement de colonisation de ces deux nations.

Celui des Anglais ne s'effectua d'abord que sur les côtes. Il commença, dans l'état actuel de Massachusetts (1620), par une colonie de puritains. D'autres sectes religieuses persécutées en Angleterre émigrèrent, vers le même temps, dans le New-Hampshire, le Maryland en 1633, le Connecticut en 1635 et le Rhode-Island en 1638. Les deux Carolines et la Pensylvanie furent occupées en 1662 et 1681 sous Charles II ; la Géorgie en 1732 sous George II.

Concurremment à ces colonisations anglaises marchait la colonisation française dans la Nouvelle Ecosse, les îles du golfe St-Laurent et l'intérieur du continent lui-même. En 1683 le français Lasalle, parti du Canada, parvenait au Mississipi et prenait possession de la Louisiane au nom de Louis XIV. Cette belle province acquit promptement une grande importance par les soins du célèbre Lemoyne d'Iberville dont le frère Lemoyne de Bienville établit un fort dès le 21 avril 1700 sur l'île Dauphin, dans la rivière de Mobile (1). En 1717 s'élevait la Nouvelle-Or-

---

(1) La pierre sur laquelle avait été gravée l'inscription usitée en pareille circonstance a été retrouvée le 5 août 1864, par es

léans ; en 1735, Vincennes, dans l'Etat d'Indiana. Mais bientôt des discussions s'élevèrent entre rivaux trop proches voisins et si nous n'entrons pas dans les détails des combats commencés dès 1754, c'est qu'il nous faudrait faire l'histoire presque entière du xvii<sup>e</sup> et du xviii<sup>e</sup> siècle. Il nous faudrait discuter les causes et les incidents des guerres européennes dont le retentissement se fit toujours sentir en Amérique ; raconter les phases diverses de la lutte acharnée que se livrèrent dans les plaines américaines deux nations appelant tour à tour à leur aide les sauvages et cruels instincts des peuples qu'ils prétendaient avoir mission d'initier à des religions d'amour ou aux bienfaits de la civilisation. Tous les événements de ces guerres sont connus d'ailleurs, et si nous signalons la date du traité de 1763 qui consacra définitivement le succès des Anglais, c'est pour flétrir une fois de plus la mémoire du Roi qui le signa, sans se douter peut-être de la perte qu'il rendait irréparable.

Ne fallait-il pas, du reste, que la France payât largement ce qu'avait coûté de honte à l'orgueil de la grande

---

soldats confédérés, en creusant des tranchées pour la défense de Mobile. On lit sur cette pierre :

« Le 21 avril 1700, le sieur de Bienville, à la tête de 150 de ses  
» compagnons, débarqua sur cette terre, et après en avoir pris  
» possession au nom du roi de France, l'appela pour l'avenir  
» l'île Dauphin en l'honneur de Monseigneur le grand-dauphin,  
» protecteur de son entreprise. »

Marie Thérèse sa lettre à sa *bonne amie* madame de Pompadour ! Et puis, Voltaire n'avait-il pas répondu d'avance aux protestations généreuses de quelques cœurs patriotiques que c'était bien du bruit pour quelques *arpents de neige* ; quand Montcalm et sa poignée de braves mouraient abandonnés en faisant leur devoir !

Nous n'empiéterons pas davantage ici sur le récit des grands événements qui suivirent cet abandon d'un pays resté français malgré l'absurde opinion de ceux qui prétendent encore aujourd'hui, dans certaines régions même fort instruites de la société, que nos compatriotes sont incapables de fonder des colonies durables (1). La guerre

---

(1) On ne saurait vraiment trop s'élever contre cette théorie qui affirme, au bénéfice des races dites anglo-saxonnes, l'incapacité des races dites latines à coloniser les terres nouvelles. Il n'est pas de système plus opposé aux faits, et on n'eût pu guère songer à soulever une pareille question jusqu'à notre époque. Aucune colonies n'ont eu de destinées plus belles que Saint-Domingue et même Bourbon, la Martinique et la Guadeloupe. La langue et les idées françaises sont encore toutes puissantes au Canada, à l'île Maurice, dans la Louisiane, dans l'ouest des Etats-Unis et sur les bords du Mississipi, partout enfin où nos pères s'étaient établis et ont longtemps régné. L'Espagne a laissé son empreinte indélébile sur les immenses territoires qui formaient autrefois les plus beaux fleurons de sa couronne. Il en a été ainsi du Portugal tant que ce noble pays a su se garder de l'influence de l'Angleterre. Or, partout où ces nations ont dominé, les peuples conquis n'ont pas cessé de conserver une majo-

de l'indépendance américaine à eu ses historiens et ses héros dont les livres et les immortelles actions n'ont pas besoin d'être rappelés. A peine signalerons-nous l'admirable entraînement des volontaires qui, sous la conduite de Lafayette, et d'accord avec le gouvernement de Louis XVI, coururent au secours des *Insurgents* dont Washington fit un peuple grand et libre.

De curieux documents, récemment publiés, ont mis en pleine lumière la participation constante, d'abord secrète mais toujours active, de l'infortunée victime du 21 Janvier 1793 à cette noble revanche des humiliations que son prédécesseur avait consenties. L'esprit du *règne de Voltaire* a fait presque oublier ces patriotiques efforts succédant à de honteuses concessions ; mais les nouvelles générations seront moins injustes. Elles tiendront plus de compte qu'on ne l'a fait jusqu'à présent des adulations prodiguées par l'idole du xviii<sup>e</sup> siècle et de beaucoup de gens du nôtre aux puissances du temps. Elles reliront la comparaison de Louis XV à Trajan, et les lettres à Frédéric de Prusse après notre désastre de Rosbach. Et qu'on ne nous trouve pas sévère dans ces lignes ; un homme qu'on ne soupçonnera

---

rité considérable et de mêler leur sang à celui de leurs vainqueurs, tandis que les races anglo-saxonnes ont toujours fait le désert devant elles. On cherchera dans peu d'années un Indien aux Etats-Unis, et les Anglais auront bientôt dépeuplé la Nouvelle-Zélande. Au Mexique sept millions d'habitants, sur huit millions, sont indigènes!!!

pas, Louis Blanc, a dit en parlant aussi de Voltaire. « Le » génie mérite qu'on le salue, mais il doit souffrir qu'on le » juge; il n'y a d'inviolable au monde que la justice et la » vérité » (1).

Nous pouvons du reste, en terminant cette partie de notre livre, résumer sous une forme saisissante l'accroissement extraordinaire des communications du vieux monde avec l'Amérique du Nord, depuis les premiers établissements Européens jusqu'à la fin du xviii<sup>e</sup> siècle. Il suffit, en effet, de donner quelques chiffres fournis par l'augmentation du nombre des émigrants attirés sur l'un des points du littoral américain.

New-York par exemple comptait, en 1614, quatre maisons auxquelles fut jointe un an plus tard une redoute pour défendre les premiers colons apportés par les capitaines Hollandais Adrian Plock et Hendrieck Christiaanse. On y voyait en 1656, 120 habitations entourées de vastes jardins et une population de 1000 âmes. En 1677, 366 maisons représentaient déjà plus de 95,000 livres sterling.

Entre ces deux dernières époques avait eu lieu la conquête anglaise (1664), la reprise par les Hollandais (1673) et la cession définitive aux premiers. (1674.) Dès lors la prospérité de la ville prenait de telles proportions que de 1749 à 1750, 286 navires quittaient le port chargés de

---

(1) *Histoire de la Révolution Française*, t. 1. p. 355.



marchandises de toute sorte. En 1773 la population avait atteint le chiffre de 21,794 ; elle était de 23,743 en 1786 ; de 33,181 en 1790, de 60,489 en 1800 (1).

La guerre de l'Indépendance et celles de l'Europe, au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle, apportèrent quelques retards dans ces accroissements dont aucun pays n'a fourni de tels exemples ; mais la paix générale eut à peine assoupi les grandes luttes du continent Européen que l'émigration reprit le chemin du Nouveau-Monde et cette marche d'Orient en Occident qui semble être celle de l'humanité.

Bientôt les relations tendirent à devenir plus régulières. Elles ne pouvaient l'être cependant avant l'apparition de cette merveilleuse force que quelques esprits d'élite avaient certainement entrevue, désirée et poursuivie sans pouvoir l'assouplir à leur volonté. Je veux parler de la vapeur, et nous touchons ainsi à la troisième période de l'histoire que nous nous sommes donné la tâche de tracer.

---

(1) En 1825, 166,089 ; en 1835, 270,068 ; en 1845, 371,223 ; en 1855, 629,810. Le recensement de 1860 a donné 881,734.

## § III.

## PÉRIODE MODERNE.

Ici encore nous ne ferons point d'excursion dans le domaine de l'histoire générale des premières applications de la vapeur utilisée comme moteur pour la navigation.

D'autres, plus autorisés que nous, ont écrit avec talent toutes les phases des essais qui constituent en quelque sorte les étapes franchies par l'esprit d'industrie pour arriver à l'emploi définitif et avantageux de cette force ; et nous citerons leurs livres pour que nos lecteurs puissent y recourir au besoin. Nous croyons seulement qu'il peut être utile de faire pour cette période de notre histoire, comme pour la précédente, le résumé chronologique des *faits* qui ont préparé l'état actuel de nos communications avec l'Amérique.

Ces faits forment une sorte de période de transition entre le passé et le présent ; il est par conséquent important de les connaître. Leur exposition nous permettra d'ailleurs de rappeler, chemin faisant, des noms qu'on doit s'efforcer de sauver d'un injuste oubli, car ils ont été portés par des hommes qui contribuèrent à hâter le progrès dont nous jouissons aujourd'hui ; travailleurs trop ignorés qui ne trouvèrent, presque tous, d'autre récom-

pense de leurs labeurs que la misère, les déceptions et les souffrances.

Nous ne citerons du reste que les entreprises suivies d'exécution, et notre chapitre se trouve naturellement divisé en trois articles correspondant :

Le premier, aux essais d'application de la vapeur aux voyages sur les fleuves et sur les côtes ;

Le second, aux essais de navigation transatlantique ;

Le troisième, à l'établissement de services réguliers sur l'Océan.

I. — *Essais d'application de la Vapeur aux voyages sur les fleuves et près des côtes.*

En première ligne se présente l'essai, sans doute très imparfait mais incontestable (1), du français Denys Papin sur les Eaux de la Fulda en Allemagne. Cette tentative fut annihilée dès son berceau, comme on le sait, par la destruction, à Munden, du bateau de l'inventeur qui voulait descendre le Wésér pour se rendre en Angleterre (1707).

Puis vient l'expérience de Perrier sur la Seine en 1774

---

(1) Voir la correspondance de Papin avec Leibnitz retrouvée en 1852 par M. Kuhlmann, professeur à l'Université du Hanovre, et les autres documents publiés par ce dernier.

et celle du Marquis de Jouffroy sur la Saône le 15 juillet 1783. Quand on lit les détails de ce dernier essai fait en présence de 10,000 spectateurs émerveillés ; aux applaudissements des membres de l'Académie d'une des premières villes de France ; on serait tenté de croire qu'un succès aussi complet, préparé avec autant de persévérance que de génie, devait avoir pour conséquence immédiate l'adoption d'une idée dont la merveilleuse utilité venait d'être démontrée. Pourtant il n'en fut rien. L'inventeur vit, au contraire, se dresser contre la réalisation de ses plans les fins de non recevoir du gouvernement d'alors et l'opposition la plus absolue de l'Académie des sciences de Paris. Il ne lui manqua même pas les sarcasmes de la classe sociale à laquelle il appartenait ; société frivole et légère qui, ne respectant plus rien, riait de tout, même de ce qu'elle était tentée d'admirer. La Révolution approchait d'ailleurs ; les esprits avaient d'autres préoccupations que celle de songer à des rêveries, et Jouffroy, surnommé dérisoirement *la Pompe*, dut porter en exil ses regrets et son invention.

Les anglais James Taylor et Patrick Miller ne furent pas plus heureux dans leurs tentatives de navigation à l'aide de la machine de leur compatriote Symington sur les eaux calmes de la pièce d'eau de Dalswinton en Octobre 1788 et plus tard, en Décembre 1789, sur le Canal de Forth et Clyde. Quant aux inventeurs eux-mêmes : le dernier, refusé dans sa demande de pension au gouvernement, ne reçut qu'en 1825, et sur la cassette du Roi, un secours

dérisoire et mourut dénué de ressources. James Taylor n'obtint rien pour lui-même et il fallut l'intervention pressante de deux grands seigneurs anglais pour que sa veuve reçut une pension viagère de 50 livres sterling avec dot de même somme pour ses deux filles. Patrick Miller était riche, il ne sollicita rien ; on l'oublia complètement.

En dehors de ces essais Européens, l'Amérique s'était aussi engagée dans la même voie. Fitch faisait ses premières expériences sérieuses en 1785 et 1787 sur la Delaware. James Rumsey, conseillé par Francklin, réussissait comme Fitch la même année, et ce qu'il n'est peut être pas inutile de faire remarquer, c'est que ces deux derniers inventeurs, découragés de l'accueil fait à leur proposition par leurs compatriotes, partirent l'un et l'autre pour l'Europe où ils espéraient trouver plus d'appui. Malheureusement l'époque n'était pas devenue plus favorable dans le Vieux-Monde pour l'appréciation d'idées aussi nouvelles, et Fitch, réduit promptement à l'extrême misère, dut bientôt quitter la France pour revenir dans son pays où il mit fin à ses jours (1793). Presque en même temps, Rumsey mourait lui-même en Angleterre, au moment d'atteindre le but de ses ardens désirs. Ses associés firent en effet marcher son bateau sur la Tamise, contre le vent et la marée, avec une vitesse de quatre nœuds.

Après ces deux Américains paraît Fulton qui ne s'occupa pour la première fois des questions qui se rattachent

à l'application de la vapeur à la navigation que sur les conseils de Rumsey. La réalisation pratique de cette féconde idée approchait. Long serait le récit de la vie laborieuse de cet homme extraordinaire, né en 1765 à Little Britain dans l'Etat de Pensylvanie. Chez lui les aptitudes étaient aussi variées que remarquables. Apprenti joaillier, peintre ambulant, artiste de mérite, dessinateur de machines à Birmingham, inventeur de systèmes de canalisation, de moulins à scier et à polir le marbre, de machines à filer le chanvre et le lin, et à fabriquer des cordages; il excella dans toutes ses entreprises. Plus tard, il imaginait en France des torpilles destinées à faire sauter les vaisseaux. Il introduisit, le premier à Paris, le Panorama, et enfin faisait voguer, avec l'aide de son compatriote Livingston, le premier bateau à vapeur qui eût réellement marché sur la Seine (9 août 1803).

Comme pour le Marquis de Jouffroy à Lyon, le nombre des spectateurs était immense; l'Académie avait envoyé pour ses témoins Bougainville, Carnot, Bossut et Perrier; le bateau de Fulton, long de 33 mètres sur 2 1/2 de large, fut mis en mouvement à plusieurs reprises et marcha contre le courant avec une vitesse d'une lieue et demie par heure. Les recueils scientifiques et les journaux du temps déclarèrent l'invention merveilleuse et sublime; mais quand il fallut passer outre et fournir les moyens d'expérimenter le système sur une plus grande échelle, les obstacles de tout genre surgirent; les refus formels suivirent de près, et Fulton, aussi peu écouté en Angle-

terre qu'en France, reprit le chemin d'Amérique. Il devait y réussir.

Que cet homme illustre ait eu connaissance de l'essai fait par W<sup>m</sup> Symington, en mars 1802, entre le port Dundas et Glasgow, sur le navire *Charlotte Dundas*, c'est ce qu'il est impossible de contester, mais il lui restera l'éternelle renommée d'avoir bien vite dépassé tous les inventeurs qui l'avaient précédé, et la gloire durable de la résolution pratique, décisive, du problème ardemment poursuivi. C'est le 40 août 1807 que Fulton fit son premier voyage sur le *Clermont*, entre New-York et Albany, et nous croyons que le lecteur nous pardonnera d'entrer dans quelques détails sur cette expérience dont les conséquences ont exercé et sont destinées à exercer une influence incalculable sur les destinées du monde. Il nous saura gré sans doute de céder la parole à l'inventeur lui-même pour la relation de ce premier voyage. Voici la note que Fulton adressait à l'éditeur du *citoyen américain* de New-York à son retour d'Albany.

» Monsieur,

» Je suis arrivé cette après midi à quatre heures sur  
» mon bateau à vapeur parti d'Albany. Comme le succès  
» de mes expériences me fait espérer que de semblables  
» bateaux sont appelés à prendre une grande importance  
» dans mon pays ; afin de prévenir toute opinion erronée  
» et de donner aux amis des inventions utiles la satisfac-  
» tion qu'ils désiraient, je vous prie de vouloir bien ac-  
» corder votre publicité aux résultats suivants :

« J'ai quitté New-York lundi à une heure et je suis  
» arrivé à une heure le lendemain mardi, c'est-à-dire en  
» vingt-quatre heures, à Clermont, habitation du chan-  
» celier Livingston; distance 110 milles. J'ai quitté  
» Clermont le mercredi à neuf heures du matin et je suis  
» arrivé à Albany à cinq heures de l'après-midi, temps,  
» huit heures; distance, 40 milles, c'est-à-dire avec la  
» vitesse de 5 milles à l'heure.

» ROBERT FULTON. »

On ne saurait être plus simple dans le récit d'une entreprise commencée au milieu des acclamations d'enthousiasme des citoyens de New-York et qui sema la terreur dans l'âme des riverains de l'Hudson entendant la nouvelle machine sillonner avec fracas les eaux paisibles du fleuve tout en vomissant des torrents de fumée et de feu.

M. Figuiet, auquel nous avons emprunté la traduction de la lettre de Fulton et plusieurs faits de cette partie de notre historique, a dramatiquement raconté l'émotion soudaine de l'inventeur quand un de ses compatriotes osa lui demander passage lors de sa descente d'Albany à New-York (1). Aucun n'avait montré tant de hardiesse

---

(1) Ce premier passager, dont nous regrettons de ne pouvoir citer le nom, offrit 6 dollars à Fulton pour revenir à New-York sur sa *Folie*. Le grand homme fut ému de cette démonstration pratique de son succès et ne put retenir ses larmes. Sa pauvreté ne lui permettait même pas de fêter celui qui se confiait hardiment à son génie!



pour la première traversée, mais les craintes se calmèrent bien vite; l'affluence se fit sur ce pont qu'on n'avait osé fouler, et dès le commencement de 1808 un service régulier fonctionna sur l'Hudson entre les deux villes citées. La navigation à vapeur s'établit un peu plus tard sur d'autres rivières, spécialement sur diverses branches du Mississippi et de l'Ohio, apportant presque immédiatement avec elle, dans des contrées à peine explorées jusqu'alors, la civilisation, l'industrie, la richesse.

Pourquoi faut-il que nous soyons obligé de dire que la vie de Fulton fut abrégée, même après le triomphe, par une série de mesquines contestations, de dégoûts, de contrariétés de tout genre! On ne peut douter cependant que sa mort, survenue le 24 février 1815, (il n'avait alors que 50 ans) n'ait été causée par les fatigues qu'il eut à endurer en revenant de suivre les procès qu'on ne cessait de lui intenter pour partager son privilège de la navigation exclusive par la vapeur. Aucune mort de particulier ne provoqua, dit-on, aux Etats-Unis des témoignages aussi unanimes de respect et de douleur. Les journaux du jour parurent encadrés de noir; les corporations et associations portèrent le deuil pendant un certain temps, ainsi que la législature de l'Etat de New-York. Ces manifestations sont honorables, mais l'histoire n'ajoute pas qu'on ait joint à ces marques extérieures de reconnaissance la précaution, légitime pourtant, de mettre la famille du grand homme disparu de la scène du monde à l'abri de la misère ou du besoin. New-York a élevé des

statues ou des monuments à plusieurs des généraux qui ont contribué à l'indépendance ou à la défense du pays ; on y chercherait en vain une pierre, une inscription, une marque commémorative de ce premier voyage du *Clermont* qui devait modifier si rapidement et si complètement les relations internationales et conquérir des contrées immenses à la civilisation. (1)

Cependant l'essai de Fulton mit fin à toute hésitation dans l'emploi de la vapeur pour la navigation, et l'Europe qui avait eu les prémices de cette grande idée, mais en avait méconnu la portée, eut au moins le bon esprit de ne pas la repousser quand elle lui revint du Nouveau-Monde.

Ce ne fut pourtant qu'en 1812 que Henry Bell établit le premier service régulier pour le transport des voyageurs. Son navire, nommé *la Comète*, était du port de 30 tonneaux et naviguait seulement entre Glasgow, Greenock et Helensbourg-les-Bains. Voici le texte de la première annonce qui signala ce service au public.

- » Avis aux voyageurs sur le paquebot *la Comète* pour
  - » le service des passagers seulement entre Glasgow
  - » Greenock et Helensburg.
  - » Le soussigné étant parvenu, après beaucoup de dé-
- 

(1) Je ne regarde pas comme un suffisant témoignage de gratitude d'avoir donné le nom de Fulton à une rue. L'honneur est trop banal et trop partagé pour un si grand souvenir.

» penses, à construire un élégant bateau destiné à la  
» navigation sur la Clyde, entre Glasgow et Greenock,  
» et qui peut être mis en mouvement à volonté par la  
» puissance de la vapeur ou celle du vent, se propose de  
» faire partir ce paquebot de Broomelau, les mardis,  
» jeudis et samedis, vers midi, ou un peu plus tard, selon  
» l'heure de la marée, et de partir de Greenock les lundis,  
» mercredis et vendredis pour profiter de la marée. Par  
» l'élégance, le confort, la vitesse et la sécurité qu'il  
» présente, ce bateau méritera toute l'approbation du  
» public et le propriétaire est disposé à faire tout ce qui  
» dépendra de lui pour l'obtenir!!

Il y a loin certainement de cet avis modeste aux immenses affiches et aux réclames de tout genre qui sont encore employées, dans plusieurs ports d'Amérique spécialement, pour *enlever* les voyageurs. La tentative de Bell n'eut point du reste, de réussite immédiate. Son entreprise ne lui causa même d'abord que des pertes et il fallut qu'il promenât son navire sur toute la côte d'Ecosse, d'Angleterre et d'Irlande pour que le succès vint enfin couronner sa persévérance.

Tout progrès est lent à se réaliser. En 1814 il n'existait encore que cinq steamers, tous écossais. En 1815, furent lancés les premiers vapeurs sur la Mersey et la Tamise, et ce ne fut qu'en 1818 que circula d'une manière plus ou moins régulière le premier navire de ce genre entre Gravesend et Londres. Encore M. Lawrence qui en était armateur dut-il promptement renoncer à son essai

devant l'opposition des bateliers et des matelots de la Capitale.

Sur le continent plus de lenteur encore, et je ne sais vraiment s'il n'y a pas plus que de l'exagération à longuement disserter sur les conséquences possibles de l'adoption des idées de Fulton par l'Empereur Napoléon I<sup>er</sup>. Il est des transformations qui ne peuvent être que l'œuvre du temps, et l'industrie de la navigation à vapeur nous paraît être de cette classe. Les Anglais qui la connaissaient depuis le commencement du siècle, ou tout au moins depuis 1807, puisqu'ils avaient fourni les ouvriers de Fulton, ne s'en servirent réellement qu'après que la paix générale eut rendu aux nations européennes le calme nécessaire aux grandes applications industrielles. Le capitaine Andriel, dont nous aurons bientôt à raconter la traversée hardie de Londres au Havre, eut beaucoup de peine à *découvrir* dans la première de ces villes un des trois vapeurs qui y existaient au commencement de 1816 et dont l'un seulement pouvait être utilisé pour franchir la Manche. Qu'on cesse donc de constamment reprocher à l'homme qui soumettait alors le monde à son génie d'avoir méconnu l'arme qui ne pouvait devenir puissante que longtemps après que l'exil eut fait éprouver à sa grande âme ce que la vie du monde a de plus amer : l'impuissance.

Je citerai encore, mais pour mémoire, un nouvel essai du Marquis de Jouffroy, revenu de l'émigration, essai qui eut lieu sur la Seine, à Paris, le 20 août 1816. Il n'eut

pas de résultat plus favorable que celui de 1783 et son auteur doit être inscrit au martyrologe des inventeurs. Il mourut du choléra, aux Invalides, en 1832, ne laissant d'autre fortune que son nom.

Malgré l'expérience en apparence décisive que nous allons maintenant rappeler avec quelques développements, ce ne fut en réalité qu'en 1820 et 1821 que commencèrent en France, sur la basse Seine, entre Elbeuf et Rouen, les services à vapeur. A cette époque l'Angleterre ne comptait que 17 steamers, l'Ecosse 14 et l'Irlande 3, et ces navires ne servirent même très longtemps, (presque partout) qu'aux opérations de remorquage et de transport des marchandises. Un accident, survenu sur le Rhône en 1829, en éloigna pour plusieurs années les voyageurs du continent.

Et pourtant le problème avait été résolu pratiquement dès 1816 par un français, et l'on nous pardonnera bien d'entrer ici dans le détail des incidents de la première des tentatives qui devaient ouvrir à la vapeur le vaste champ de la mer. Nulle ne fut peut-être plus audacieuse, mieux dirigée et plus complète. Ajoutons qu'elle est aujourd'hui presque oubliée, bien que celui qui sut la mener à bonne fin existe encore. Cette double considération nous vaudra peut-être quelque attention.

Les longues guerres de l'Empire et des Cent Jours venaient à peine de prendre terme que le capitaine Andriel, ancien négociant à Dantzig, prenait la résolution d'aller en Angleterre, et, s'il le fallait, à New-York, cher-

cher les moyens de doter son pays natal de l'invention nouvelle. Il en entrevoyait déjà les destinées bien qu'il eut conscience que la nouvelle navigation ne pouvait être à cette époque qu'un auxiliaire de l'ancienne et quelques insuccès personnels ne l'arrêtèrent pas. (1)

Il allait partir seul pour l'Angleterre quand la politique lui fournit un associé dans le général de division Comte Pajol alors interné à Vierzon par suite de son dévouement à l'Empereur et de ses opinions nettement énoncées contre le nouvel ordre de choses qui s'inaugurait alors. Le Comte Pajol ne pouvait obtenir de rejoindre sa famille à Paris qu'en renonçant au service militaire et en entrant dans l'Industrie. Il accepta cette condition, et un acte passé le 28 Décembre 1815 par devant M<sup>e</sup> Bellanger et son collègue, sous la raison sociale P. Andriel Pajol et Compagnie, valut bientôt à l'association la commandite puissante du banquier Jacques Lafitte et de ses amis pour une somme de 2,400,000 francs. Il n'en fallait pas plus pour réaliser les plans proposés, et vers le milieu de janvier 1816 le capitaine Andriel partait avec mission d'aller choisir et acheter à Londres l'un des *trois* bateaux à vapeur qu'il savait devoir s'y trouver. Deux ingénieurs

---

(1) M. Andriel a mis à notre disposition toutes les pièces officielles et nombre de documents inédits sur l'histoire de son périlleux voyage. Il nous en a raconté souvent les péripéties et nous saisissons cette occasion de lui témoigner ici toute notre gratitude.

français, dont l'un, Ferry, était ami de Monge et examinateur à l'école de Metz, l'accompagnaient pour étudier spécialement les derniers perfectionnements apportés par les Anglais dans la construction des machines à vapeur, de façon à les appliquer ensuite à l'usine que la société venait d'établir dans les ateliers de Chailot.

Le récit de l'arrivée des trois français à Londres est assez remarquable pour que nous laissions ici la parole à M. Andriel.

« En remontant la Tamise, dit-il, nous fûmes assez » surpris de ne pas rencontrer ce qui était l'objet de » notre voyage. Ce ne fut qu'après plusieurs jours de » demandes et de courses que nous découvrîmes enfin un » bateau à vapeur de très chétive apparence tristement » relégué sur le Surrey-Canal. Il était dans le plus » complet abandon et n'avait pas même de gardien. »

Peu de jours après, la visite avait été ébruitée et un marché se concluait pour un navire d'un plus fort échantillon, la *Margery*, (*Marguerite* diminutif de *Margaret*), sur lequel le capitaine Andriel se prépara de suite à remplir la seconde partie de sa mission, c'est-à-dire, le retour en France. Ce ne fut pas sans aventures comme on va le voir :

» Je me rendis d'abord, dit encore ce hardi marin, » auprès des principales compagnies d'assurances pour » assurer ma vie et la *Margery*; mais telle était la dé- » fiance qu'inspiraient alors les bateaux à vapeur que, » malgré les plus chaleureuses instances de mes intro-

» ducteurs, MM. Minet et Stride ; (banquiers correspon-  
» dants de M. Jacques Laffite) malgré leurs offres d'une  
» prime extraordinaire; personne ne consentit à assurer  
» ni mon bateau ni ma personne. »

La *Margery* partit cependant du pont de Londres le 9 mars 1816 à midi. A trois heures un quart elle était à Gravesend qu'elle quitta le 10 après avoir failli être coulée, peut-être malicieusement, par un côtre de la marine militaire; elle atteignit à onze heures du soir la hauteur de Douvres. Le 11, à dix heures du matin, elle faisait route vers le Havre quand commencèrent des séries de coups de vents et de tempêtes, peu propres à encourager les efforts du faible équipage que le capitaine Andriol était parvenu, non sans peine, à recruter.

Le *Moniteur français* du 24 Mars 1816 a reproduit le rapport dans lequel sont consignés tous les détails de la traversée du frêle navire contre lequel les éléments semblaient conjurés, et si nous ne rappelons pas ici *in extenso* les diverses relâches de la *Margery* à Dungerness le 11 Mars, à New-Haven le 15, puis l'incendie qui faillit éclater à bord et le commencement d'une émeute des matelots qui ne fut arrêtée qu'à force d'énergie et de..... promesses d'alcool, c'est que nous nous proposons de faire un jour, avec les développements qu'il comporte, le récit de cette véritable odyssée. Il nous entraînerait trop loin ici, mais nous ne laisserons pas cependant passer cette occasion de payer un juste tribut d'éloges à la capacité et au courage de celui qui conduisait une entreprise alors



sans précédent et qui ne rencontrait que des obstacles. M. Andriel, aujourd'hui plus qu'octogénaire, nous a redit souvent les angoisses qu'il éprouva pendant ces jours de lutte, et c'est avec une légitime fierté qu'il peut songer dans sa trop modeste retraite aux périls qu'il sut alors conjurer.

La *Margery* vit enfin les feux du Havre le 18 Mars, à deux heures du matin, après une périlleuse traversée de dix-sept heures, sur une mer que la tempête des jours passés avait couverte de débris de navires. Elle fit son entrée dans le port à huit heures du matin sans qu'aucun pilote eut osé monter à bord et au milieu d'une grande affluence de spectateurs. (1) Le lendemain 19, elle continuait sa route vers Paris après avoir reçu le nom d'*Elise* en l'honneur de la fille du Maréchal Oudinot, femme du Comte Pajol. Elle y arriva le 28 mars et rien ne manqua dans sa marche véritablement triomphale dont les phases rappellent celle du voyage du *Clermont* sur l'Hudson. Les populations se pressaient, jour et nuit, sur les rives de la Seine, curieuses et craintives à la fois. Les dames de la halle de Rouen vinrent, suivant l'usage traditionnel de nos fêtes publiques, offrir des bouquets de bienvenue

---

(1) J'ai eu la curiosité de faire rechercher par mon ami Terrien-Poncel, dans les vieux journaux du Havre, l'impression causée par l'entrée de l'*Elise*. Le fait y est seulement mentionné à la colonne des entrées et sorties des navires !!

au hardi capitaine ; des officiers étrangers réclamèrent comme une insigne faveur l'honneur de monter à bord de la nouvelle machine (1) ; et le Roi Louis XVIII, lui même, à peine réinstallé dans le palais des Tuileries, voulut assister à son arrivée au quai Voltaire. L'entrée dans Paris eut lieu d'une façon solennelle le 28 mars, au milieu d'un concours immense de spectateurs accumulés sur les quais, depuis la barrière de la Conférence jusqu'au pont Royal et au-dessus. Le gouverneur de la capitale avait envoyé deux petits canons avec un détachement de canonniers de la garde Royale pour en faire le service, et la salve commença dès que l'*Elise* eut atteint le pont de la Concorde.

Jamais fête ne fut plus complète et plus acclamée mais les applaudissements et les ovations des foules n'ont pas de lendemain. La compagnie à laquelle appartenait l'*Elise* ne reçut d'appui ni du gouvernement, ni des capitalistes ni du public, toujours plus avide de spectacles que conscient du progrès ou zélé à le soutenir. Et.... peu après, le petit navire était reconduit à Londres pour y reprendre son ancien nom.

L'oubli s'est fait, depuis, autour de cet épisode impor-

---

(1) Le prince Wolkonski, 1<sup>er</sup> aide de camp de l'Empereur de Russie et M. Gourieff attaché à l'ambassade, étaient accourus de Paris à Rouen pour remonter la Seine sur l'*Elise*. (Moniteur du 25 mars 1816).

tant de l'histoire de la navigation à vapeur : C'est à peine s'il est mentionné dans un ou deux ouvrages modernes, et nous avons trouvé moins de traces encore des premières tentatives faites aussi par M. Andriel pour établir des services de même genre dans la Méditerranée. Cependant le Roi Ferdinand I<sup>er</sup> des Deux-Siciles lui accordait pour 15 ans, le 14 Janvier 1817, le privilège exclusif de la navigation *par pompes à feu* sur toutes les côtes de son Royaume, lui permettant de requérir *directement* et à *son choix* des officiers de la marine de guerre pour commander les nouveaux navires. Le *Ferdinando primo* répondit même à toutes les espérances en obtenant une vitesse de 6 à 7 milles à l'heure dans une traversée de Naples à Marseille, traversée dont les relâches dans les ports italiens, spécialement à Livourne, rappellent les incidents et les ovations de celles du *Clermont* et de l'*Elise* sur l'Hudson et sur la Seine.

Toute invention doit avoir sa période d'épreuve ; l'introduction sérieuse de la navigation à vapeur sur les fleuves ou près des côtes fut en réalité très lente en Europe et marquée, comme il n'arrive que trop souvent, par plus de discussions théoriques ou de compétitions entre des compagnies que par la poursuite des résultats matériels.

Il n'en fut pas heureusement ainsi en Amérique où, vers le même temps, des esprits généreux et hardis ne reculaient devant aucune des conséquences de l'application des idées de Fulton. L'exploitation des rivières et

des côtes ne leur paraissait être, en effet, que le premier pas vers des conquêtes plus étendues. Ils rêvaient déjà de soumettre à la vapeur l'Océan lui-même. Ce vœu devait être promptement réalisé.

## II. — *Essais de navigation à vapeur transatlantique.*

Les premiers essais tentés dans le but de franchir l'Atlantique sur des navires mus par des appareils à vapeur datent de 1819, deux ans seulement après le double voyage de l'*Elise*; huit mois après celui du *Ferdinando primo*. Ils sont dûs au capitaine Moses Rogers, de Savannah (Georgie) et la reconnaissance des hommes doit conserver, avec le nom de ce marin, ceux des capitalistes qui lui fournirent les moyens matériels d'exécution de son projet. MM. Dunning, Scarborough, O. Sturges, B. Burroughs, J. P. Henry, Barna, Mc Kennie et quelques autres s'associèrent à lui pour tenter l'épreuve. Elle fut aussi prompte que décisive.

Le *Savannah*, parti de son port d'armement le 26 mai 1819, atteignit Liverpool vingt-cinq jours après, ne s'étant servi de sa machine que pendant dix-huit jours. Des ovations l'accueillirent à Liverpool et à Londres, et dès lors on s'occupa de généraliser ou tout au moins de multiplier les communications dont la possibilité venait d'être démontrée par l'expérience. Un essai fut spécialement tenté d'Angleterre aux Indes en 1825 avec le navire

*Entreprise.* Peu après, un second d'Amsterdam à Curaçao.

Chose toujours singulière malgré sa fréquence dans l'histoire des évolutions de l'esprit humain, tout s'opposa d'abord à la réalisation de cet immense progrès!

Les hommes du métier, même les plus capables, affirmaient que la navigation exclusivement à vapeur à travers l'Atlantique était chose impossible, soit qu'on considérât la quantité du combustible nécessaire, soit qu'on tint compte des tempêtes ordinaires dans cette partie de l'Océan.

Les capitalistes énuméraient, non sans raison, la cherté des navires, des appareils et du charbon lorsqu'on la comparait surtout aux recettes de l'affaire qui ne pouvait être par suite que désastreuse.

Pour les savants : ils faisaient des calculs irréfutables..... sur le papier, multipliaient les *lectures* sur ce point et n'abandonnaient leurs chaires qu'après avoir nettement prouvé que tenter le voyage en Amérique à l'aide de la seule vapeur était aussi insensé que de prétendre aller dans la lune ! (*historique*, cours de Lardner).

C'était toujours, sous d'autres formes, les fins de non-recevoir invoqués contre Colomb, Galilée, Harvey et tous les grands inventeurs. Disons toutefois qu'il ne pouvait plus être question, au commencement du XIX<sup>e</sup> siècle, de condamner les rêveurs à la prison perpétuelle, après amende honorable un cierge à la main, ce qui constituait bien quelque progrès. Il est peu probable d'autre

part qu'il se fut trouvé parmi les détracteurs de l'idée nouvelle des juges capables d'imposer des chaînes à ses promoteurs. Du reste ces derniers s'arrêtèrent peu aux discussions théoriques, et au mois de mars 1838 on pouvait lire sur les murs de la salle où Lardner avait consciencieusement rendu son oracle une affiche ainsi conçue :

« Le *Great Western*, commandé par le lieutenant Hosken, partira de Bristol pour New-York le 4 avril. »

On en appelait simplement des raisonnements à l'éloquence des faits. La réponse fut décisive et deux navires résolurent simultanément le problème. Le 5 avril, le *Sirius*, de 700 tonneaux et de 320 chevaux, quittait Cork en Irlande et parvenait au terme de sa course le 23 avril, c'est-à-dire en dix-sept jours, suivi de près par son ardent concurrent qui, parti trois jours après lui, atteignait New-York presque en même temps (1) au milieu des détonations du canon et des hurrahs enthousiastes des Américains. Au retour en Europe, le *Sirius* atteignit Falmouth en dix-huit jours; le *Great Western*, Bristol en quinze jours.

Tous les doutes furent levés par cette double expérience, et dès lors on ne s'occupa plus que de l'organisa-

---

(1) Le *Sirius* arriva le matin et le *Great-Western* dans l'après-midi.

Notons toutefois que ce dernier navire, malgré son apparente solidité et le luxe de ses installations, n'avait pu trouver que sept passagers pour son premier voyage.

tion de services réguliers à travers l'Océan. Nous allons indiquer, dans un dernier article, les principaux faits qui se rattachent à cette organisation, résumer les efforts tentés par plusieurs Compagnies Européennes ou Américaines pour rapprocher les grandes divisions territoriales du vieux monde des riches territoires du nouveau, et nous terminerons ainsi le chapitre que nous avons voulu consacrer à des considérations presque entièrement historiques.

### III. — *Etablissement de services réguliers à vapeur sur l'Océan.*

Le *Sirius* et le *Great Western* avaient à peine achevé leurs voyages que le gouvernement anglais s'empressa de conclure un traité pour le transport de ses *malls* avec les heureux propriétaires du dernier navire, le premier ayant été jugé trop petit et peu convenable pour de grands trajets. Nul navire ne fit peut-être un service plus actif que le *Great Western* entre l'Angleterre et l'Amérique, car il exécuta trente-cinq voyages d'aller et de retour de 1838 à 1844, avec une moyenne de quinze jours et demi dans le premier cas et de treize jours dans le second. Une fois même, en mai 1845, sa traversée ne compta que douze jours et dix-huit heures pour se rendre à New-York; en mai 1842, elle avait été terminée en douze jours sept heures et demie pour revenir en Europe.

On a certainement dépassé depuis ces chiffres de vitesse moyenne, mais ils sont véritablement remarquables quand on songe aux conditions dans lesquelles l'industrie des machines à vapeur destinées à d'aussi longs parcours était encore, même chez les Anglais, à cette époque.

On songea du reste, presque aussitôt après, à l'organisation permanente du nouveau moyen de transport et c'est encore à l'Angleterre que revient l'honneur de l'établissement de la puissante compagnie qui porte justement le nom de l'homme intelligent et hardi qui fut son fondateur. J'ai nommé Samuel Cunard de Halifax qui, dès le 4 juillet 1839, signait avec le gouvernement anglais l'engagement de faire la poste semi-mensuelle de l'océan entre Liverpool, Halifax et Boston; service modifié plus tard et devenu hebdomadaire avec double escale d'arrivée en Amérique, à Boston et New-York. (1)

Vingt-cinq ans de succès, de marche régulière et de perfectionnement dans la construction des navires à vapeur ou de leurs machines suffisent pour assurer à cette ligne un haut degré dans l'estime des voyageurs; comme à ses actifs et persévérants directeurs une honorable place dans l'histoire des entreprises utiles à l'humanité. Il ne

---

(1) Le titre commercial de cette compagnie est : The British and North American Royal Mail Steamship Company. L'usage l'a fait nommer *Cunard's Line*.



faut pas oublier, en effet, qu'en 1839 il n'existait encore que trois services analogues à celui qu'entreprenait M. Cunard : celui de Liverpool à l'île de Man (1833) ; celui de Londres à Rotterdam et Hambourg (1834) ; et celui de Falmouth à Gibraltar, touchant à Vigo, Porto, Lisbonne et Cadix (1837).

L'Angleterre précédait ainsi largement toutes les nations dans l'organisation des lignes de bateaux à vapeur qui enlacent aujourd'hui le monde. Elle avait compris de suite qu'elle avait plus que toute autre puissance un intérêt immense à resserrer les liens que la distance pouvait rendre précaires entre elle et ses nombreuses colonies. Elle n'a cessé d'apporter depuis, dans la création des services postaux de l'océan, la plus remarquable activité et les plus persévérants efforts. Pour ne parler que de ses relations avec l'Amérique du nord, la ligne Cunard s'accrut, dès 1850, de lignes accessoires entre Halifax et Terre-Neuve ; Halifax, les Bermudes et New-York ; New-York, les Bermudes et St-Thomas ; puis, plus tard, d'un service de New-York à Nassau et la Havane.

D'autres compagnies ont relié peu après le Canada à l'Angleterre ; Glasgow à New-York ; Liverpool à Portland. Une ligne, rivale des Cunard, s'établit promptement à Liverpool (ligne Inman) (1) en même temps que l'Améri-

---

(1) The Liverpool, New-York and Philadelphia Steamship Company. Fondée en 1850.

que créait aussi sur le même trajet le service Collins. (1) Plus tard s'établirent d'autres compagnies entre Hambourg et New-York (2) ; Le Havre, Southampton et New-York ; Brême, le Havre et l'Amérique ; la seconde sous la direction de M. Livingston, la troisième sous celle de M. Vanderbilt. Des concurrences rivales fonctionnèrent aussi entre Anvers et New-York ; Londres, Cork et New-York, mais quelques unes des compagnies qui desservaient ces lignes n'ont eu qu'une existence éphémère ou temporaire qui nous dispense de les comprendre dans notre exposition.

La France fut longtemps à s'engager dans la voie si pratiquement ouverte et poursuivie par l'Angleterre et l'Amérique, bien qu'elle ait fait flotter, la première, le pavillon de ses packets réguliers sur la Méditerranée et les eaux du Levant (1837). On sait quelle répulsion a toujours montrée le gouvernement de Louis-Philippe pour les entreprises maritimes, ou, disons le, pour tout ce qui semblait devoir porter ombrage aux susceptibilités anglaises relatives à l'Empire des mers. La pression des chambres, plus françaises cette fois que le Roi ou ses ministres, put seule faire décréter le 16 juillet 1840 la mise en chantier de dix-sept paquebots destinés à servir

---

(1) Le 1<sup>er</sup> steamer de cette ligne, l'*Atlantic*, partit de New-York le 27 avril 1839 pour Liverpool.

(2) Hamburg American Packet Company. 1856.

de pionniers à des relations suivies sur l'Océan. Mais le mauvais vouloir du gouvernement, les rivalités des ports, les discussions théoriques que soulevait alors en France la question des lignes postales maritimes, ne permirent pas de réaliser promptement les vœux énergiquement exprimés par les représentants du pays.

Il devait sembler sans doute tout naturel d'aller demander aux Anglais, aux Cunard même, le secret de leurs constructions navales et de l'administration de leur heureuse entreprise : on s'en occupa fort peu. D'autres idées, celle surtout d'avoir des navires bons à la fois pour la guerre et pour le transport des malles, des voyageurs et des marchandises dominèrent les esprits.

Le résultat de ces préoccupations fut fâcheux. Les frégates à vapeur qu'on appelait *les 450* (1) (je me rappelle qu'elles étaient alors le terme des rêves des constructeurs français) ne purent jamais remplir fructueusement le programme du voyage du Havre à New-York si régulièrement exécuté par les navires anglais. La compagnie Hérout et de Handel à laquelle le gouvernement avait cédé ces navires ne vécut pas une année (juin-novembre 1847.) Et la révolution de 1848 s'opposa bientôt au développement des grandes entreprises de mer qui ont tant besoin de calme intérieur et de prospérité nationale. Quelques essais tentés par la Compagnie Gautier, sans le

---

(1) C'était leur force nominale en chevaux vapeur.

secours de l'Etat, échouèrent complètement en 1856, et ce n'est enfin qu'en 1864 que la France a sérieusement revendiqué sa part dans le trafic croissant chaque jour des voyageurs et des marchandises qui s'accumulent aujourd'hui sur les steamers transocéaniques.

Nous aurons bientôt à faire ressortir les conditions d'avenir et de prospérité qui attendent sur la ligne de France à New-York la Compagnie générale transatlantique; mais nous pouvons dire dès ce moment que, forte de ses nombreux capitaux, de l'intelligence de ses directeurs et de l'appui que lui donne le gouvernement Impérial, elle a déjà prouvé qu'elle était en mesure de lutter avantageusement contre les Compagnies qui l'ont devancée dans la carrière des relations de l'Europe avec l'Amérique du Nord.

Deux ans à peine se sont en effet écoulés depuis l'inauguration de son service mensuel provisoire, partant du Havre, et déjà ses grands steamers ont leurs départs réguliers, tous les quatorze jours, du même port et de Brest. Son mouvement d'affaires a plus que doublé dans ce court espace de temps; chose remarquable quand on songe un moment à la concurrence qu'il lui fallait affronter de la part de Compagnies dont la réputation était faite. Aucun accident de mer, aucun incident fâcheux n'est venu d'ailleurs altérer la confiance accordée de suite à cette ligne exclusivement française, et notre pays a, par conséquent, conquis désormais sa place dans l'organisation et l'exploitation de la grande navigation à vapeur.

De pareils résultats, obtenus en aussi peu de mois, sont, par eux-mêmes, une démonstration, et l'on peut dire aujourd'hui d'une manière générale, qu'à la période des tâtonnements, des incertitudes, des essais, a succédé l'ère féconde des entreprises sérieuses et durables. Les conditions diverses des services à vapeur de l'Océan sont maintenant connues dans tous leurs détails, et mieux appréciées par toutes les nations du monde. Des progrès remarquables et presque définitifs ont été obtenus dans la construction des packets; tout semble donc marquer de nos jours un âge nouveau, celui de la régularisation des grandes communications transatlantiques. Forcé de ne parler ici que des services d'Europe en Amérique, nous allons tenter d'exposer quelles sont, pour les lignes existantes ou à créer, les voies qui nous paraissent appelées à une solide prospérité dans le présent et l'avenir.

---

## CHAPITRE DEUXIEME.

### LES SERVICES TRANSATLANTIQUES.

Lorsque l'on jette un coup d'œil sur la carte de l'Océan Atlantique et des continents qui lui servent de limite, on est naturellement frappé de l'étendue de mer qui sépare l'Europe de l'Amérique, et l'on pense involontairement à l'audace extrême du premier navigateur qui osa s'aventurer, sans autres guides que son génie et sa foi, dans la longue solitude de l'Océan. L'ancien monde, groupé dans ses trois divisions : Europe, Asie, Afrique, autour de la Méditerranée, avait ses moyens de communication naturels, ses étapes terrestres. Il pouvait être parcouru sans grandes difficultés à mesure que les générations humaines, trop pressées les unes contre les autres, émigraient vers de nouveaux horizons. L'Amérique, au contraire, est comme isolée du reste de l'univers, excepté au nord et vers les régions les plus septentrionales du Nord-Ouest qui présentent à la fois, entre elles et l'Asie, l'étroit passage de Behring et la chaîne des Kuriles et Aléoutes.

Cependant, si l'on examine de plus près certaines dispositions des terres, certaines configurations des côtes opposées, on est également conduit à reconnaître que telles conditions géographiques sont plus favorables que toutes autres à l'établissement des communications entre les deux masses continentales que la flotte de Colomb devait unir. Au nord de l'Atlantique, en effet, se remarque une suite presque ininterrompue d'Iles qui, par les Orcades, Shetland, Fœroë et l'Islande, rattachent en quelque sorte l'Angleterre, et par conséquent l'Europe, au Groënland et par lui au reste de la partie vraiment continentale de l'Amérique du Nord. Plus au Sud, les caps avancés de l'Irlande, de l'Angleterre, de la France, de l'Espagne et du Portugal paraissent autant de têtes de pont vers les rivages américains sans autres points intermédiaires, il est vrai, que les Açores et les Bermudes, ilots perdus au milieu des flots.

Or, l'histoire confirme jusqu'à un certain point l'importance de ces considérations purement géographiques. Elle apprend en effet que des émigrations scandinaves, poussées par la tempête, découvrirent l'Islande et le Groënland pour parvenir au *Vinland it Goda*, au pays du bon vin ; (1) et l'on sait l'expédition merveilleuse de Colomb, partant des rives occidentales de l'Andalousie ; puis celles des

---

(1) États actuels du Connecticut, Massachussets, etc., lors des découvertes scandinaves en Amérique.

Anglais et des Français (Cabot, Cartier, Verrazani) découvrant réellement l'Amérique du Nord dix-sept mois avant la reconnaissance du Nouveau-Monde dans sa partie méridionale ou tropicale. Il ne faudrait pas, toutefois, mettre sur le compte des facilités qu'offre la proximité relative des terres indiquées plus haut tout le succès de ces remarquables voyages. L'histoire nous apprend aussi qu'il pourrait être plus naturellement attribué : d'un côté, à l'esprit d'audace qui poussait en avant, dès le ix<sup>me</sup> siècle, les intrépides marins du Nord ; de l'autre, au développement de la marine espagnole qui, peu après, devint prépondérante sur la mer pour s'éclipser presque entièrement plus tard devant la puissance maritime croissante d'autres nations, surtout de l'Angleterre.

D'ailleurs, c'est principalement de notre temps qu'il est utile d'étudier ou d'analyser, pour mieux dire, les conditions réelles qui doivent assurer, à telles ou telles contrées, le privilège de servir d'intermédiaire ou de point de départ des communications transatlantiques. Or, nous croyons qu'on doit chercher ces conditions : 1<sup>o</sup> dans la puissance maritime de certains peuples, suite presque inévitable de l'étendue des relations commerciales ; 2<sup>o</sup> dans la puissance industrielle de certaines nations ; 3<sup>o</sup> enfin dans la situation de certaines provinces ou villes relativement aux sources ordinaires de la prospérité de toute entreprise régulière de transport.

L'appréciation comparative de ces conditionalités primordiales aura pour conséquence naturelle de fournir la



meilleure démonstration des causes de vitalité des diverses lignes qui se disputent aujourd'hui et pourront se disputer un jour l'exploitation des grandes routes maritimes d'Europe en Amérique.

1. — *De l'influence de la puissance maritime et commerciale d'un peuple sur les services à vapeur transatlantiques.*

Il serait peut-être rationnel de commencer notre exposition par des considérations détaillées sur l'influence que peut exercer et qu'exerce en effet, dans une certaine mesure, la puissance politique des divers peuples sur l'établissement des grands services maritimes, mais nous serons très bref sur ce point. Nul doute que tous les gouvernements, quelles que soient leurs formes, aient un intérêt direct à créer, par ce moyen, des relations extérieures élargissant leur sphère d'action, rendant cette action elle-même plus directe, plus rapide et, par conséquent, plus puissante, non-seulement sur les postes éloignés qu'ils ont choisis dans un intérêt militaire ou colonial, mais encore sur les contrées étrangères. Ces motifs, dont il est inutile d'indiquer la portée, ont été les causes spéciales des subsides accordés à presque toutes les compagnies transatlantiques, et seront certainement toujours assez puissants pour maintenir ces secours.

On avait bien tenté, dès le début, soit en Angleterre, soit en France, d'exploiter, par les ressources pures de

l'État, ce genre nouveau de relations sociales, mais on a dû y renoncer et le principe, généralement admis aujourd'hui, des subventions aux services maritimes est une preuve sans réplique de l'impossibilité comme de l'inefficacité d'une action politique quelconque dans l'organisation et la direction générale des grandes entreprises de l'Océan.

Le rêve, longtemps caressé, de navires propres à la fois au combat et au commerce, s'est dissipé partout, comme on a dû abandonner l'idée de confier tous les commandements des paquebots à des officiers du cadre *actif* des diverses marines de guerre. On a compris qu'il y avait dans cette double destination d'hommes et de choses des incompatibilités réelles qu'il est aisé de deviner ; et l'expérience, cette grande école du bon sens, du pratique et de l'utile, a consacré, pour toutes les compagnies maritimes, la base d'une constitution essentiellement commerciale. C'est la seule possible pour un succès de longue durée, la seule fertile en résultats financiers et même nationaux, comme nous l'exposerons bientôt.

Les progrès incessants des constructions navales, la transformation radicale des grandes machines de guerre de la mer, leur séparation de plus en plus tranchée des types reconnus plus avantageux pour les navires de commerce, la substitution du fer au bois dans tous les steamers appelés à atteindre de grandes vitesses ; tous ces faits de l'histoire maritime moderne ont résolu, plus récemment encore, la même question dans un sens tout à fait absolu.

Nous n'entrerons donc point dans plus de développements à ce sujet, sauf à y revenir incidemment plus loin, à propos des avantages que procurent aux nations qui les favorisent l'extension et la multiplication des lignes postales de la mer.

Nous nous étendrons davantage, au contraire, sur les conditions qui se rattachent à la puissance maritime des différents peuples, en tant que cette puissance est intimement attachée à l'existence de vastes relations commerciales. Ici, nous l'avouons, nous serions presque tenté de faire une excursion dans le domaine de l'histoire, pour y rechercher les causes profondes qui ont tour à tour fait passer le sceptre des mers à diverses cités ou nations, soit dans l'antiquité, soit dans les temps plus rapprochés de nous. Mais cette étude, même bornée aux données modernes, c'est-à-dire à l'historique de la prépondérance successive des villes italiennes (Gênes, Venise, etc.) de l'Espagne, du Portugal, de la Hollande et de l'Angleterre, nous entraînerait trop loin. Nous y renonçons donc, quoiqu'à regret, pour ne nous occuper que des faits actuels.

Or, il ne peut y avoir aucune discussion sur la supériorité réelle de l'Angleterre sur les autres nations Européennes et même Américaines, au double point de vue qui nous occupe. C'est un des caractères les plus marqués de son peuple que l'ardent désir de multiplier ses stations navales, de fonder sans cesse de nouveaux comptoirs, de se procurer à tout prix des matières premières de toutes sortes, et de se créer partout des marchés pour l'écoule-

ment de ses manufactures. Dieu lui a refusé les plaines fertiles et les produits qu'il semble avoir prodigués au sol d'autres pays. En retour il lui a fourni les moyens assurés de se procurer les richesses que l'inclémence du climat ne lui permettait pas d'acquérir; il lui a réservé, dans les profondeurs de sa terre ingrate, des trésors de charbon et de fer, c'est-à-dire de combustible et de machines de tout genre, ces deux agents nécessaires des créations ou des transformations industrielles, sources modernes de la prospérité d'un pays.

Grâces aux efforts prévoyants d'une administration que nous n'avons pas à juger dans son essence, chaque année voit s'étendre ce vaste empire dont le siège est aussi bien à Birmingham, Manchester, Glasgow et Liverpool qu'à Londres. C'est plus qu'une tradition gouvernementale, c'est une préoccupation de tous les instants et comme un besoin social révélé par chaque rapport du budget à la chambre des communes. La force, la ruse, la persévérance surtout, marchent ensemble à cette conquête commerciale de l'univers entier, et le développement de la marine à vapeur suit nécessairement ce magnifique mouvement ascensionnel qui ne saurait trop être observé et médité par l'homme d'Etat comme par tout esprit jaloux du progrès.

Pour relier ensemble et dans les délais les plus courts tous ces points du globe que séparent souvent de longues distances, rien ne peut surpasser la vapeur. Les steamers paraissent et l'on peut dire que sans leurs roues ou leurs hélices l'Angleterre ne conserverait pas longtemps les

vastes contrées qu'elle préfère certainement soumettre à sa suprématie commerciale plutôt qu'à sa puissance politique. Viennent les jours où les liens qui retiennent ces colonies à la mère patrie paraissent trop serrés ou trop lourds, et de nouveaux Empires se fondent, mais le marché reste et le but principal est atteint.

Aucune nation ne peut prétendre aujourd'hui au rang considérable qu'occupent les Anglais dans le mouvement commercial du monde. Aucune ne peut présenter assurément quelque chose d'égal à cette magnifique flotte à vapeur qui sert d'intermédiaire entre l'Europe et les régions les plus reculées. Les Etats-Unis eux-mêmes, si admirablement favorisés par les richesses sans cesse nouvelles de leur sol et l'esprit entreprenant de leurs marchands, ne peuvent entrer en comparaison avec la puissance anglaise, et pour beaucoup des hommes d'Etat de ce grand pays il est incontestable que cette infériorité n'est attribuable qu'au développement insuffisant des services réguliers à vapeur, purement américains, sur l'Océan. Les Chambres de Washington ont souvent retenti de plaintes éloquentes à propos précisément des lignes Européennes qui ont, pendant de longues années, monopolisé les transports vers New-York.

Cependant il n'est pas indispensable qu'un pays ait une aussi large part dans les relations des peuples, ou des colonies aussi nombreuses, pour qu'il soit appelé à revendiquer un rang élevé dans le transit commercial qui enrichit nos voisins. L'Allemagne a su fonder les lignes flo-

rissantes de Hambourg et de Brême vers l'Amérique du Nord. Les États-Unis vont reprendre sans doute bientôt les services que la guerre avait supprimés. La France a aussi largement progressé depuis quinze ans dans la même voie. Sa position est presque tout à fait prépondérante dans la marine à vapeur commerciale de la Méditerranée, où les paquebots des Messageries Impériales portent glorieusement et fructueusement dans tous les ports leur pavillon. Les steamers de la même Compagnie luttent depuis 1860 sans désavantage, loin de là, avec ceux du Royal Mail qui monopolisaient, depuis 1851, les plus riches transports du Portugal, du Brésil et des Républiques Argentines. La ligne française de l'Inde, de la Chine et du Japon, créée seulement en 1862, fonctionne déjà d'une façon prospère, et relie même, depuis quelques mois, à son long trajet les principales îles Malaises.

D'un autre côté, la Compagnie Générale Transatlantique a pu créer, en avril 1862, un service sur les Antilles et le Mexique dans des conditions vraiment exceptionnelles de succès. (1) Sa ligne américaine du Havre à New-York (juin 1864) est appréciée de plus en plus chaque jour. Ses paquebots vont aussi toucher, depuis août 1865, aux rives de Colombie, de Panama, et, par des correspondances, à celles de l'Equateur, du Pérou, du Chili et de la Califor-

---

(1) L'augmentation de son trafic a atteint 30 0/0 d'année en année. Il a offert une différence de 150 0/0 de 1862 à 1865.

nie, reliant à leurs grandes artères les Guyanes et toutes les Iles importantes de la mer Caraïbe.

Nul doute enfin que bientôt se réalise la prédiction deux fois applaudie de M. Vandal, directeur général des postes de France, au banquet d'inauguration de la ligne du Havre :

« Encore un peu de temps, Messieurs, et les hommes  
» de notre génération verront les bâtiments des Message-  
» ries Impériales, sortis par la porte de Suez, et les bâti-  
» ments de la Compagnie Transatlantique, sortis par la  
» porte de Panama, se rencontrer et se saluer dans  
» l'Océan Pacifique, après avoir embrassé le monde dans  
» leurs évolutions ; semant au loin sur les deux hémis-  
» phères les idées religieuses et les idées économiques, les  
» apôtres désintéressés de l'Évangile et les missionnaires  
» aventureux de l'industrie, pionniers tous deux de la ci-  
» vilisation française. »

Ou nous nous trompons, ou les considérations qui précèdent mettent en mesure de conclure que si l'étendue des relations commerciales et la puissance qui naît de la possession de colonies nombreuses sont des conditions favorables pour le succès des grands services maritimes, elles n'en sont pas une condition absolue. Nous allons montrer qu'il en est ainsi de la supériorité industrielle, mais nous ne pouvons nous dispenser de faire remarquer déjà qu'on ne sait pas assez en France que les deux grandes associations dont nous venons d'énumérer plus haut les services ont, dès ce moment, une flotte considérable.

La Compagnie Générale Transatlantique n'a pas moins, en effet, de 21 steamers de premier ordre, formant un ensemble de 17,000 chevaux vapeur de 200 kilogrammes, représentant une somme de près de 60 millions (58,413,683 fr.) sans compter la valeur des ateliers, des magasins, des approvisionnements, etc., etc., que sous-entend un matériel naviguant de cette importance.

Les Messageries Impériales, plus anciennes dans la lice, ont de leur côté 63 steamers à flot, évalués à plus de 80 millions (83,683,581) réunissant 18,640 chevaux vapeur, et pourvus d'usines, de chantiers de construction, d'agences générales et de comptoirs dispersés jusque dans l'extrême Orient.

Nous pourrions citer d'autres chiffres tout à fait éloquentes, quoique moins élevés, et empruntés à l'état actuel de la navigation française à vapeur sur la Méditerranée, l'Océan, la Manche et les Mers du Nord. Il n'y a donc aucun doute à concevoir sur le développement que peuvent prendre et que prennent réellement en France les services de cette nature. Ajoutons qu'une masse aussi imposante de richesses a bon droit d'être comptée dans les ressources de premier ordre d'un pays.

## II. — *De l'influence de la puissance industrielle d'une nation sur les services maritimes à vapeur.*

Des progrès tout aussi remarquables ont été réalisés



presque partout dans le vaste champ de l'industrie, bien que, sous ce rapport, l'Angleterre se présente encore en première ligne, laissant loin derrière elle presque toutes les autres nations. Pourquoi nier un fait qui appartient à l'histoire de notre siècle et qui ne peut engager l'avenir ? C'est la Grande-Bretagne qui mit le plus vite à profit les premières machines à vapeur, filles du génie de James Watt. Pendant de longues années, sa forte industrie fournit seule les marines des autres peuples de leurs meilleurs appareils de locomotion. Fulton demandait aux ateliers de Boulton et Watt, à Soho, les moyens de faire mouvoir son navire, et des ouvriers de la même usine franchissaient l'Atlantique pour aller assembler et monter les pièces qui devaient faire cheminer le *Clermont* sur l'Hudson. Il en fut ainsi longtemps en Europe, où bien des machines portent encore les noms des constructeurs du Royaume-Uni. Le gouvernement de ce grand pays a compris qu'il y avait un immense intérêt à favoriser autant que possible le développement des grandes industries, et il ne peut venir à la pensée de personne que l'activité des fabricants anglais se relâche jamais dans la production et dans le perfectionnement des navires destinés à répondre aux besoins sans cesse croissants des transports maritimes. Succès oblige, et le travail persévérant des grandes usines de la Clyde ou de la Tamise maintiendra certainement, durant de longues années, aux ateliers de l'Angleterre et de l'Ecosse, la clientèle qui leur est assurée, d'ailleurs, par le nombre et la perfection de leurs produits.

L'Amérique suit l'Angleterre de près et vient de faire des efforts considérables ainsi que des progrès sérieux dans les constructions navales. Si ces efforts ont été malheureusement détournés, dans ces dernières années, vers les machines de destruction, elle ne tardera pas à marcher d'une ardeur égale dans la voie des travaux pacifiques, maintenant que l'heure de la paix a sonné.

Même activité partout en Europe. Plusieurs nations, presque étrangères tout récemment encore aux choses de la mer, veulent avoir une marine et y consacrent une portion importante de leurs ressources. Plusieurs ont déjà de vastes chantiers et des outillages perfectionnés qui leur permettent de fabriquer chez elles ce qu'elles ont d'abord presque exclusivement demandé à l'Etranger.

Ces faits n'échappent pas aux Anglais, les rapports annuels du chancelier de l'Echiquier le démontrent; mais, conscients des débouchés qui, peu à peu, doivent leur échapper en Europe, ils trouvent dans cette prévision de puissants motifs de se porter avec plus de persistance vers de nouvelles contrées. On peut même dire qu'ils monopolisent la fabrication des steamers et des machines de la plupart des colonies ou des pays appelés successivement à un état avancé de civilisation. La navigation à vapeur est la plus importante condition de développement des contrées que la fréquentation des Européens initie à des destinées qu'elles pouvaient difficilement entrevoir avec les lenteurs inévitables de la navigation à voiles. C'est pour ces pays une sorte de nécessité d'existence, et l'An-

gleterre sait admirablement profiter de la position que lui assure, sous le rapport de la fourniture dont nous parlons, l'extension de ses grandes usines ainsi que les progrès incessants qu'engendrent le travail et l'expérience, ces aides féconds du génie industriel.

Il serait toutefois déraisonnable d'avancer que la concurrence est impossible à soutenir contre une situation aussi solidement acquise, aussi intelligemment maintenue. Les monopoles sont difficiles à conserver, et, sans parler de l'Amérique du Nord, il suffit de tenir compte de l'intercourse actuel entre New-York et divers points de l'Europe, pour être convaincu de l'extension des relations maritimes à vapeur, soit en Allemagne, soit en France.

Grâces à la paix si indispensable pour l'expansion de toute grande entreprise (surtout celles de la mer), grâce aux idées d'association qui ont fait, depuis peu, tant de chemin dans les esprits, grâce enfin à l'énergique impulsion de plusieurs gouvernements, et en première ligne de celui de l'Empereur Napoléon III, de puissantes compagnies ont pu se créer rapidement, dans des conditions personnelles et nationales de prospérité et de durée. Des ateliers considérables de constructions navales se sont élevés ou agrandis ; des usines se sont fondées sur une large échelle ; des capitaux n'ont pas craint de se porter vers des entreprises presque ignorées autrefois en dehors des ports. La plupart des nations européennes ont pu être contraintes d'avoir recours à des ouvriers anglais pour l'installation rapide ou presque improvisée de leurs services

maritimes, mais on peut prévoir facilement le jour où elles cesseront d'être ainsi partiellement tributaires des industries du dehors. Bien plus, des faits éclatants prouvent nettement qu'un autre avenir attend les efforts des nations qui se sont engagées résolument dans la carrière de la grande industrie. C'est à la France, par exemple, que se sont adressées, de préférence, la Russie, l'Espagne, le Portugal, pour la construction de leurs lignes ferrées. L'Angleterre, elle-même, vient de lui demander des locomotives, et le bruit que fait actuellement une pareille victoire est le gage de nouveaux succès.

Il y a longtemps déjà que les fondateurs et promoteurs des chemins de fer français avaient prédit à l'industrie de notre pays de brillantes destinées. Leurs prévisions, réalisées pour les services terrestres, sont applicables aux grandes lignes maritimes. Qui pouvait mieux du reste prédire à la France un bel avenir dans la voie des conquêtes pacifiques que les financiers habiles qui, après avoir consacré les premiers temps de leur active carrière à la construction des premiers chemins de fer français, ont été, depuis, les constants patrons de tous les grands travaux nationaux du même genre. Nos frontières ne les ont pas arrêtés et quand ils ont pu supprimer les Pyrénées, plus efficacement que par le grand mot de Louis XIV, ils ont poussé de tout leur crédit, vers la conquête de l'Océan, en créant la Compagnie Générale Transatlantique.

L'Amérique, l'Allemagne, la France, peuvent donc lutter, de nos jours, avec leur riche et prévoyante de-

vancière dans la voie des relations transocéaniques et partager avec elle les immenses bénéfices dont ces relations sont les causes nécessaires et directes.

III. — *Conditions géographiques dans leurs rapports avec les voyageurs, les marchandises et les relations postales.*

Nous venons d'analyser ainsi les conditions générales de l'exploitation sérieuse ainsi que de l'établissement durable des services transatlantiques. Il nous reste à apprécier quelques considérations particulières non moins importantes, pour ce qui concerne spécialement les relations de l'Europe avec l'Amérique du Nord. Ces considérations ont trait à la situation respective des divers pays qui ont vu naître les compagnies actuellement en exercice, relativement aux sources d'alimentation de leur transit, en passagers et en marchandises.

Ici, tout d'abord, se présente un fait remarquable, celui de la convergence, vers le nord de l'Europe, de toutes les lignes postales de l'Atlantique.

L'Espagne et le Portugal, en apparence si favorisés par la disposition avancée de leurs côtes dans l'Océan, ainsi que par la douceur du climat de la route qui les réunirait au Nouveau-Monde, semblent ne devoir pas, de longtemps, penser à la lutte ardente des nations qui ont su leur ravir l'empire des mers. Le peu de stabilité politique de ces

pays, l'état peu satisfaisant de leurs finances, entrent certainement parmi les causes efficientes de cette infériorité, mais il faut aussi tenir compte du développement très insuffisant de l'industrie des constructions navales des mêmes royaumes, qui furent pourtant si avancés autrefois sous ce rapport. Malgré les souvenirs de leur histoire, malgré les habitudes et les qualités de leur génie national, les voyageurs de toute la Péninsule prennent ainsi, presque tous, le chemin de la France ou de l'Angleterre. Les steamers de Bordeaux les transportent aux côtes du Brésil et de la Plata; ceux de Saint-Nazaire les conduisent aux Antilles, et de là aux villes du Continent américain des Tropiques. Quant aux destinations purement Nord-Américaines, la ligne du Havre à New-York voit déjà, chaque mois, augmenter le nombre de ses passagers de cette catégorie, attirés, d'un côté, d'une façon presque irrésistible vers Paris; entraînés, de l'autre, par l'importance du centre commercial le plus considérable de l'Amérique.

Pour le reste de l'Europe, le Havre, Liverpool, Brême et Hambourg semblent être des points naturels de départ, la véritable tête de ces ponts jetés entre les deux mondes, et que représentent les transatlantiques, selon la belle expression de M. Emile Péreire, dans son discours du Havre (15 Juin 1864). Du premier port partent à la fois les nombreux produits des manufactures parisiennes ou lyonnaises qui tendent à imposer dans tout le monde le goût délicat de nos nationaux dans la fabrication et la

confection des articles de luxe. La proximité de Paris, le voisinage d'un grand fleuve arrosant une contrée riche et éminemment manufacturière; une bonne situation relativement aux centres commerciaux de la Belgique, du Sud de l'Allemagne, de la Suisse et de l'Italie; des relations maritimes étendues, la concentration de puissantes usines; tout, en un mot, paraît devoir maintenir la ville de François I<sup>er</sup> dans la légitime possession du privilège qu'elle a conservé jusqu'ici d'être l'un des points de départ préférés de la flotte commerciale à vapeur du Nord de l'Atlantique.

Il en est ainsi de Liverpool qui voit deux lignes rivales (on en comptera bientôt trois) tirer de son port les produits variés des manufactures voisines, les voyageurs nombreux qui gravitent autour des métropoles des affaires, et les flots pressés des émigrants qui vont peupler les territoires immenses des Etats-Unis.

Brême, Hambourg ont les mêmes conditions de vitalité comme têtes de lignes de services transatlantiques; leurs steamers ont aussi leur transit assuré, en marchandises comme en passagers, provenant surtout des Etats slaves, russes et allemands du Nord.

Le mouvement commercial de l'Europe avec la Confédération américaine est, du reste, si considérable; il s'accroît chaque année dans de telles limites, qu'il y a place pour toutes les Compagnies dans cet énorme charroi de personnes et de matières à travers l'Océan. L'émigration elle-même a pris, depuis le commencement de ce siècle,

de telles proportions qu'il y a souvent aujourd'hui plutôt encombrement d'hommes que pénurie de voyageurs aux ports Européens des grandes lignes transatlantiques.

Ce n'est pas que nous croyons d'une manière absolue que les villes que nous venons de nommer réunissent seules les conditions nécessaires pour l'alimentation assurée et productive des services maritimes à vapeur. D'autres cités sont sans doute appelées au même avenir, mais l'appréciation des faits actuels est surtout le but de notre travail, et les enseignements du passé, comme ceux du présent, prouvent que les déplacements de relations commerciales anciennes ont été et deviennent rares. Il en est ainsi *a fortiori* des créations complètes de nouveaux centres d'affaires, chez des nations constituées comme celles de l'Europe.

Si l'on songe maintenant à la position relative de chacune des villes citées plus haut, on aura facilement découvert une nouvelle preuve que les situations géographiques avancées dans l'Océan n'exercent, en réalité, qu'une influence secondaire dans le choix naturel des points de départ européens. La *longueur plus grande du trajet maritime* n'empêche pas, en effet, la prospérité des lignes de Hambourg et de Brême. *Les raisons commerciales* et *le voisinage des grands centres d'industrie* entraînent, au contraire, la masse des voyageurs.

La *convergence de presque toutes les lignes actuelles vers New-York* est une démonstration tout aussi péremptoire du même fait. Plusieurs autres cités américaines,



dont le commerce actif et la situation topographique étaient également favorables, ont vainement tenté de détourner le courant vers elles; presque tous les essais ont échoué, et ce courant s'est obstiné à se diriger vers la ville Impériale, emportant avec lui les marchandises et les émigrants du vieux monde. Métropole dont l'accroissement annuel est effrayant, New-York accapare ainsi le transit presque entier du trafic de l'Europe et répartit à elle seule aussi ces forces vives humaines que ne savent pas retenir nos vieilles civilisations, et qui portent jusque dans les territoires les plus sauvages du *far west* le travail, l'activité et la richesse.

Chaque ligne actuelle a donc sa clientèle marquée en Europe, et cette clientèle, un moment monopolisée par l'Angleterre, doit devenir d'autant plus fidèle, que tous les services tendent à être égaux en vitesse, en régularité, en confort. Les voyageurs partis d'Amérique auront seuls le choix de leur route. Les hommes d'affaires convergeront vers les points de leurs relations habituelles; les hommes de loisir, vers les contrées classiques des voyages et le doux climat du midi. Nul doute que les lignes françaises ne bénéficient amplement de leurs traversées directes sous les latitudes moins rudes et moins dangereuses. Elles auront toujours, de plus que les autres, cette attraction universelle qui porte vers Paris les classes riches de l'univers entier, et les journaux étrangers ont déjà noté que les dames, si nombreuses, dans chaque paquebot, montraient, pour nos services, une préférence marquée.

Nous n'avons envisagé, jusqu'à présent, notre question qu'au point de vue des relations commerciales et topographiques, nous ne pouvons pas cependant négliger, dans notre exposition, ce qui a trait à une des conditions particulières des services transatlantiques : celle des relations postales. A vrai dire, ces relations sont, en quelque sorte, sous-entendues dans les considérations qui précèdent, car le commerce tient évidemment le premier rang dans l'accroissement des postes de l'Océan. Cependant il est indispensable d'entrer ici dans quelques détails au sujet : 1° de l'utilité générale des services de cette catégorie ; 2° des subventions accordées aux lignes maritimes ; et 3° des modifications que les contrats passés avec les divers Etats apportent dans la voie parcourue par les steamers.

1° *Utilité des lignes postales.*

Il est sans aucun doute peu nécessaire d'insister beaucoup sur l'utilité des lignes postales et sur les conséquences que ces relations fréquentes, sûres et régulières, peuvent amener dans les transactions commerciales d'un pays. Les résultats de l'établissement des services postaux à vapeur ont été partout identiques. Partout se sont multipliés les échanges anciens ; de nouveaux ont surgi et les affaires ont pris bientôt une expansion supérieure aux prévisions les plus enthousiastes. Chose remarquable ! plus les contrées sont éloignées de l'Europe et plus ces avantages sont unanimement reconnus. J'ai assisté bien des fois, et en des régions bien diverses, à l'arrivée des paquebots, et il est difficile de se faire une idée exacte de l'in-

térêt qui s'attache à leur relâche dans chaque port. Les lignes anglaises ont donné de telles habitudes de régularité qu'au jour prévu et fixé, chaque mois, la population presque entière se porte à la bourse, aux sémaphores, aux quais, partout enfin où l'on peut voir poindre au loin le navire ardemment désiré. Il y a dans cette fiévreuse attente plus que des satisfactions de sentiment ou de famille, plus que de la curiosité (on se lasserait vite d'un spectacle aussi fréquemment renouvelé), on sent que de graves intérêts sont en présence, et pendant quelques jours chaque ville reprend un aspect d'activité tout à fait particulier.

Ces apparitions bienfaisantes des steamers ne sont pas moins fertiles en résultats pour les grands centres européens qui en régularisent la marche et la répartition. Il nous serait facile de montrer, d'après des documents officiels, les effets avantageux du retour, dans tel ou tel port donné, des packets transatlantiques. Là se centuplent les affaires anciennes et se créent des transactions jusqu'alors ignorées. On pourrait citer telle ville dont le commerce, languissant avant l'installation d'une ligne de paquebots, a vu renaître, immédiatement après, une prospérité qui semblait pour toujours évanouie.

Je ne puis résister, du reste, au désir de fournir un exemple des richesses qui peuvent naître de cet admirable rapprochement des contrées les plus distantes. Je l'emprunte à un remarquable travail, publié à Philadelphie, sur le mouvement commercial du Brésil avec la Grande-Bretagne, de 1840 à 1855. En voici le résumé sommaire :

De 1840 à 1850, les importations brésiliennes en Angleterre restent stationnaires ainsi que les exportations dont le chiffre, à peu près invariable, s'élevait annuellement à un million et demi de livres sterling. En 1851 s'établit la *Compagnie du Royal Mail*, et, dès 1855, les importations offrent une augmentation de 150 pour cent sur celles de 1848, de 300 pour cent sur celles de la période de dix années précédemment indiquée.

Dans l'année même de l'ouverture de la nouvelle ligne de Packets, les exportations font un progrès de 40 pour cent. En 1854 elles sont en avance de 102 pour cent sur celle de 1850. Si l'on réunit enfin l'accroissement de valeur des importations et des exportations nées sous l'influence de la première ligne à vapeur anglo-brésilienne, on arrive à ce fait, qui peut se passer de commentaires, que le commerce anglais avec le Brésil s'est accru de 225 pour cent en cinq années.

De pareils chiffres sont plus éloquents que toute argumentation, et nous croyons que la généralisation vérifiée de ces conséquences peut autoriser à avancer que le développement et l'extension des services réguliers à vapeur sur l'océan constituent un des événements les plus étonnants comme les plus grands de notre époque.

Longue, du reste, serait l'énumération des autres conséquences heureuses de la création de ces flottes pacifiques. Nous pourrions citer la précision et la rapidité qu'elles apportent dans les communications diplomatiques des nations, dans l'action que peuvent être appelés à exercer

les commandants des grandes stations navales, dans le développement des colonies lointaines, etc., etc. Les guerres, elles-mêmes, n'interrompent pas leur puissance pour le bien, et l'on peut espérer, à bon droit, que les relations de plus en plus étroites qui s'établissent, grâce à la vapeur, entre tous les peuples, seront un des principaux obstacles à la réapparition des destructions et des dévastations des siècles passés. La solidarité et la communauté d'intérêts sont les plus fortes causes de la paix entre les nations. Le bon sens a fait supprimer dans les conventions postales de la mer, comme onéreuses et par conséquent nuisibles, les anciennes prescriptions relatives à la transformation possible des paquebots en navires de combat. Les steamers, devenus ainsi plus légers et plus rapides, n'en ont rendu que plus de services à l'Etat. Grâce à leurs qualités spéciales, le transport des ordres, des approvisionnements n'a été que mieux assuré pendant les récentes guerres de Crimée, de Chine, de l'Inde, du Maroc, de l'Italie et du Mexique, sans parler des faits plus récents et tout aussi probants de la guerre d'Amérique. Les flottes de guerre ont été naturellement déchargées d'autant et ont pu remplir ainsi, sans préoccupation étrangère, le rôle particulier qui leur incombe.

Tout confirme donc l'utilité des services postaux, soit dans leurs effets immédiats, soit dans leurs conséquences indirectes.

Une objection, cependant, a été plusieurs fois énoncée et développée contre leur nécessité future en général et

contre leur importance spéciale pour l'avenir des communications entre l'Europe et les Etats-Unis. Nous devons donc nous arrêter sur ce point. On a dit, et on a cru avoir démontré, que le succès probable et peut-être prochain de la pose du câble électrique enlèverait toute utilité aux relations purement postales que l'on s'efforce de multiplier à grands frais. Nous croyons qu'il est aisé de prouver que ces craintes ou ces suggestions sont dépourvues de réalité. Je ne sais si les transmissions télégraphiques, déjà très perfectionnées, arriveront jamais à se modifier assez fondamentalement pour pouvoir se substituer aux correspondances par lettres; mais ce qu'il est possible d'affirmer, c'est que, dans l'état actuel des choses, les premières ont un caractère de laconisme qui s'oppose et s'opposera peut-être toujours à cette substitution. Les télégrammes, parfaitement appropriés aux nouvelles politiques, financières, ou aux besoins de la spéculation, présentent plus d'un inconvénient pour toutes les autres relations sociales ou commerciales. Ils exigent un *temps matériel* et un *ordre d'expédition* incompatibles avec ces dernières relations.

Il suffit de comparer, en effet, un seul moment, le *nombre possible* de dépêches transmissibles dans une série donnée d'heures ou de jours, avec l'effrayante masse de lettres apportées au *même moment* et distribuées la *même journée* par les steamers, pour saisir à l'instant le peu de fondement des arguments invoqués. L'expérience, avec laquelle on devrait toujours compter, montre que

sur les continents, les lignes télégraphiques, loin d'avoir nui aux services des postes, leur ont donné plus de développement que jamais ; les lignes maritimes auront le même résultat. Les steamers et les navires à voiles voient leur trafic se spécialiser davantage chaque année et ne peuvent, en réalité, se nuire pour les voyages de long-cours. De leur côté, les services électriques et les services postaux, répondant à des besoins de deux ordres, ne pourront que se développer, côte à côte, dans leurs conditions de *spécialité*, règle moderne qui tend à devenir loi générale pour l'industrie comme pour tous les services publics.

2° *Dcs subventions gouvernementales ; leur nécessité.*

La question postale doit être examinée à un autre point de vue, celui de son influence sur les subventions accordées par divers gouvernements, et sous diverses formes, aux compagnies de paquebots à vapeur.

Les Anglais ont été les premiers à conclure des traités de cette nature, et ils l'ont fait dès le début avec une ferme détermination, une entente des besoins nationaux ou particuliers et une sagacité qui ne laissent rien à désirer encore : il n'y a qu'à les imiter. Dès 1833 ils donnent des subsides au service à vapeur de la compagnie de l'Île de Man (*Mona Isle steam Company*), et, depuis cette époque jusqu'à nos jours, ils n'ont cessé d'inscrire, dans un article spécial de leur budget, un chiffre considérable pour les subventions de ce genre. Ces subventions ont toujours été assurées pour un long terme (douze ans). Leur renouvellement n'a subi, jusque dans ces dernières années, au-

eune opposition sérieuse. Quelques voix se sont élevées pourtant, tout récemment, à la Chambre des communes, pour demander aux ministres quelle était leur intention future à ce sujet lors de l'expiration prochaine de certains contrats, celui de Liverpool à New-York spécialement. Mais, en présence de la concurrence plus que jamais active des lignes étrangères, il est peu probable que le principe admis jusqu'ici sans conteste reçoive quelque atteinte. Il aura sûrement d'ardents défenseurs dans cette foule d'hommes intelligents et pratiques qui se préoccupent peu des querelles oiseuses ou systématiques de parti, dès qu'il s'agit de questions qui touchent aussi bien à la prospérité du pays qu'au développement de la richesse individuelle.

Les Américains sont loin d'avoir montré le même esprit de suite, le même instinct politique dans l'octroi des subventions aux services maritimes, car le principe de ces secours a été souvent attaqué ou abandonné dans les deux chambres de Washington, et leur durée a toujours été inférieure à celle des conventions analogues de leurs prévoyants rivaux. Les conditions politiques spéciales de ce grand pays donnent, il est vrai, la clef de cette grave erreur économique. Nous pourrions indiquer ainsi, parmi les causes de cette sorte d'indifférence ou d'opposition à de grands intérêts : les modifications profondes et trop fréquentes du pouvoir exécutif renouvelé à bref délai, l'esprit de rivalité incontestable des diverses fractions des représentants d'Etats, et l'opposition, peu judicieuse



mais réelle, faite par un grand nombre de députés des Etats de l'intérieur à toute mesure qui semble ne devoir profiter qu'aux villes du littoral. Ces divers motifs ont exercé une large influence sur le peu d'extension relatif des grandes lignes maritimes dans un pays qui, par le nombre de ses exportations comme par l'importance de ses importations, devrait au contraire les favoriser avec énergie.

La France est entrée tard dans la voie fructueusement ouverte par les Anglais, mais elle l'a fait résolument depuis que l'Empire, en lui donnant la paix au dedans, l'a mise en mesure de songer au développement extérieur de ses facultés éminemment organisatrices. De 1850 à 1864, elle a favorisé et largement subventionné les lignes de Corse, de la Méditerranée, du Brésil et de la Plata, de l'Indo-Chine, de la Chine, du Japon, de l'Ile de la Réunion, du Mexique et de l'Amérique du Nord. Ses secours atteignent aujourd'hui le chiffre de vingt quatre millions de francs annuels. Chose remarquable et sur laquelle on ne saurait trop insister ! cette somme ne s'inscrit pas pour ainsi dire parmi les charges de l'Etat. Par les soins d'une administration qui, certainement, n'a pas son égale dans le monde, les moyens de multiplier au dehors le commerce français par les services maritimes, se prélèvent sur les bénéfices réalisés dans l'exploitation générale des postes continentales. Quatorze millions rentrent, de plus, dans les caisses du trésor. Il y a loin de ce résultat à l'insuffisance annuelle des recettes postales des

Etats-Unis, où le nombre des correspondances, des journaux et des objets transportés par les malles témoigne d'une activité commerciale ou individuelle dont nous n'avons pas idée en Europe. (1)

Nous avons regardé jusqu'à présent comme une sorte d'axiôme économique que les subventions maritimes devaient être maintenues, concédées à long terme, et multipliées selon les besoins nouveaux. Il ne me paraît pas inutile de signaler aux lecteurs l'urgence de ce système d'encouragement, car quelques-uns d'entr'eux n'ont peut-être pas une idée complète des frais énormes qu'exigent la construction, les réparations et la direction de chacun des steamers à bord desquels ils trouvent naturel, d'autre part, de rencontrer des améliorations croissantes de confort, de sécurité et de vitesse.

Aucun service semblable à ceux qui sont aujourd'hui en lutte ne pourrait, en effet, vivre sur ses recettes particulières dans les conditions que le progrès du bien-être et la compétition de plus en plus ardente des Compagnies ont rendues presque indispensables, surtout dans les traversées d'Europe à New-York.

---

(1) Le déficit moyen annuel des 24 dernières années était de 1,288,028 dollars soit environ 6 millions et demi de francs. Il fallait y faire face par un crédit spécial. Pour la première fois, cette année, le rapport du directeur général des postes de Washington indique une recette de 861,440 dollars. (Environ 4 millions 300 mille francs). Nous citons des chiffres officiels.

Bien des voyageurs qui traversent chaque mois l'Atlantique ignorent souvent l'énorme mise de fonds nécessaire pour le premier achat du matériel qui les transporte. Le prix de ce matériel varie de 3 à 4 et 5 millions de francs pour chaque grand steamer en activité de service, et cette somme doit s'accroître encore du chiffre des paquebots inactifs que chaque compagnie doit avoir forcément en réserve pour parer aux éventualités d'accidents, d'avaries ou de perte qu'il faut, de toute nécessité, prévoir et auxquelles on doit apporter un prompt remède. Or, cette première mise dehors de capitaux considérables ne peut être réduite parce que la vitesse admise comme moyenne pour les grands services à vapeurs entraîne avec elle des proportions de solidité de coque, de machines et d'appareils de tout genre, bien supérieures à celles que demanderait un service moins rapide, c'est-à-dire une lutte moins grande contre la résistance de la mer. Les grands steamers postaux ne peuvent être les analogues des forceurs de blocus (*Blockade Runners*) dont l'existence éphémère pouvait permettre de négliger les conditions essentielles de durée. Ils doivent vivre une assez longue vie pour que leur emploi ne soit pas absolument onéreux aux Compagnies qui les ont fait construire. Pourtant, malgré ces règles suivies dans toutes les marines, le temps de splendeur des packets ou de leur règne sur l'Océan est toujours assez court, ce qui nécessite de nouvelles constructions et, par suite, de nouvelles dépenses.

L'appréciation des frais d'entretien, de réparations et

d'améliorations intérieures des paquebots se prête à des considérations de même genre ; ces frais figurent au budget des compagnies pour des sommes importantes, que l'on n'évalue pas à moins de 10 à 12 pour cent du premier prix d'achat.

Je ne fais que citer ensuite la dépréciation de ce matériel si coûteux, fixée généralement de 5 à 6 pour cent par année ; l'intérêt d'un capital social énorme et tant d'autres chapitres : appointements d'un personnel nombreux et choisi de commandants, d'officiers, de médecins, de marins, de mécaniciens, de chauffeurs et de gens de service de toutes catégories ; frais de direction générale et d'agences ; polices d'assurances maritimes (10 pour cent), annonces de publicité, et mille dépenses diverses (matériel des tables, cuisines, etc., etc.). Le détail de chacun de ces chapitres de la balance générale m'entraînerait trop loin.

On pèse mieux, d'ordinaire, une autre lourde dépense des services maritimes parce qu'elle tombe sous l'observation journalière ; je veux parler de l'énorme consommation du charbon, qui atteint en moyenne de 1300 à 14 et 1500 tonnes par traversée. Tout fait monter aujourd'hui le prix de cet agent indispensable de la locomotion rapide sur la mer : la vulgarisation de son emploi sur terre pour tous les besoins économiques ou industriels, l'épuisement de certaines mines, les frais de plus en plus élevés des transports lointains. Cependant des besoins plus grands se révèlent chaque jour, et l'on serait presque tenté déjà d'avoir de sérieuses craintes pour l'avenir

si les merveilleuses découvertes des siècles, et surtout du nôtre, n'avaient, en quelque sorte, accoutumé les générations présentes à ne désespérer jamais des ressources inépuisables de l'esprit humain.

Je devrais encore faire entrer en ligne de compte ce qui a trait aux approvisionnements des tables splendides des *châteaux de la mer*, aux droits de pilotage, de navigation, de phares, de remorquage, pour certaines évolutions, près des appontements ou des quais, etc., etc. Il est tel article de cette énumération qui, à lui seul, constitue, pour chaque traversée, une dépense vraiment énorme, sans compter les pertes inévitables de matériel et les secours que l'humanité reconnue des Compagnies distribue tous les ans aux invalides ou aux malades d'un nombreux personnel.

Or, au crédit de tout ce compte effrayant de déboursés ou d'avances, les services maritimes à vapeur ne peuvent évidemment porter que des prix de passage (réduits par la concurrence, spécialement sur la ligne de New-York, dans des proportions extrêmes), et des frets d'autant moins rémunérateurs qu'ils ne comprennent qu'une certaine classe de marchandises, celles de luxe. Les exigences de vitesse s'opposeraient même à l'embarquement d'un nombre considérable de tonneaux.

Tout le succès de ces entreprises repose donc en somme presque exclusivement sur le mouvement des voyageurs et, bien que ce mouvement soit destiné à s'accroître, il n'atteindra jamais, loin de là, le chiffre nécessaire pour

la juste rémunération de Compagnies exigeant des capitaux si nombreux que l'association seule peut les fournir.

Quelque attention peut faire reconnaître déjà que les steamers les plus rapides, ceux qui fondent aux yeux du public la réputation des lignes existantes, ne naviguent, pour ainsi dire, que l'été, temps favorable aux passages d'Amérique en Europe (1). La raison de leur repos en hiver n'est autre que l'insuffisance trop reconnue, dans cette saison, du nombre des passagers pour couvrir les seules dépenses de charbon.

Il ressort donc, de tout ce qui précède, que sans les subventions gouvernementales les compagnies de steamers à grande vitesse ne pourraient se soutenir nulle part.

Est-ce à dire que ces secours soient une perte réelle pour les nations qui les accordent? Nous avons implicitement prouvé, en plusieurs endroits de ce chapitre, qu'il n'en était rien. C'est par mille canaux indirects que

---

(1) C'est, par exemple, le cas du *Scotia* et du *Persia*, de la ligne Cunard, dont la consommation de charbon s'élève à 130 et 150 tonneaux par jour. Leur type paraît abandonné pour cette raison, et les derniers steamers de cette ligne sont à hélice, type *China*, perfectionné sur le *Cuba* et le *Java*. La compagnie transatlantique française a récemment adopté ces modèles pour la construction des nouveaux navires qui doivent desservir New-York et le Havre, et le *Péreire*, que suivent la *Ville de Paris*, et le *St-Laurent*, a déjà prouvé, par ses rapides voyages, sa supériorité marquée sur tous ceux des lignes rivales.

les millions ainsi distribués rentrent dans les caisses des Etats. Il n'y a donc pas lieu d'en regretter l'emploi, puisqu'il est une des causes de la richesse publique comme des fortunes particulières, en même temps qu'il contribue à la grandeur politique de tous les pays.

Telles sont les conditions réelles et générales des grandes lignes postales à vapeur de l'Océan. Il ne nous reste plus, pour terminer, qu'à parler des modifications que le désir, aujourd'hui si marqué, des communications rapides a fait apporter dans le parcours ou l'itinéraire des steamers.

### III. — *Des escales rendues obligatoires par les conventions postales.*

Ces modifications se traduisent, en Europe, par la relâche de presque tous les packets dans les ports des côtes orientales de l'Océan Atlantique les plus avancés vers l'Amérique, soit à l'aller, soit au retour des Etats-Unis. Les mêmes raisons ont déterminé l'établissement d'une station télégraphique et postale au cap *Race* de l'île de Terre-Neuve.

Queenstown, dans la baie de Cork, en Irlande, et quelquefois le port de Kinsal, dont l'entrée est plus accessible par certains vents, sont les points choisis par les paquebots partant de Liverpool. Cowes et Southampton ont été

adoptés par les lignes américaines qui ont desservi le Havre pendant plusieurs années, ainsi que par les steamers d'Allemagne. Sous ce rapport, l'Angleterre a d'admirables positions avancées, des baies d'une étendue et d'une sûreté reconnues, avantages précieux pour la renommée de ses services, car on en est venu à ne plus compter leurs traversées que des deux escales de New-York et d'Irlande dans le parcours entier des mêmes lignes.

La France est moins bien partagée sur les côtes de la Manche, mais elle possède, vers l'extrémité du département du Finistère, un port où la nature semble avoir, de tout temps, indiqué l'emplacement d'une grande cité commerciale. Ce port est formé par la rade de Brest, véritable petite mer intérieure où presque tous les navires d'une nation pourraient évoluer à leur aise, et qui ne sert actuellement qu'aux mouvements des flottes d'un des plus grands arsenaux de guerre de l'Europe. Les transatlantiques font désormais escale dans ce point avancé de la France pour lutter, à armes sinon égales (Queenstown est mieux situé sous tous les rapports) (1) du moins aussi peu inégales que possible, avec les steamers anglais. Leur fréquentation ne peut manquer d'y produire les conséquences ordinaires que nous avons signalées. La Bretagne verra, sans aucun doute, ses laborieux enfants profiter des

---

(1) Il est à environ 2800 milles de New-York, et Brest à 3000 milles.



richesses dont leur trop long isolement du reste du pays les avaient injustement privés jusqu'ici. « Brest deviendra » bientôt une ville d'entrepôt et d'échanges » comme l'a prédit Son Excellence le Ministre des travaux publics dans son discours du 25 avril 1865, à l'inauguration de l'achèvement des chemins de fer bretons. « Il saura mettre » à profit son atterrissage facile, ses eaux tranquilles et » profondes, ses refuges sûrs et à l'abri de toute insulte. » Son négoce actuel, réduit presque à la consommation » locale et aux rapports avec l'arsenal ; sa navigation, au- » jourd'hui limitée pour ainsi dire au cabotage, feront » place aux combinaisons du grand commerce et des ar- » mements lointains. »

Quant à la date de cette vic toute nouvelle, elle est naturellement difficile à fixer encore, et nous ne pouvons mieux conclure à ce sujet qu'en reproduisant le passage suivant du magnifique discours de M. Béhic : » L'avenir » dira dans quelle mesure et avec quelle promptitude s'ac- » complira cette transformation et ce qu'il peut y avoir » de prochainement réalisable dans les ambitions conçues » pour leur ville natale par des esprits généreux et » hardis. »

Les Américains ont aussi dirigé leur attention vers les moyens de diminuer de leur côté la distance des lignes postales qui convergent vers Boston ou New-York, mais leur station télégraphique du Cap *Race* a une importance moins grande que celle des escales européennes dont nous venons de parler. Son abord toujours difficile, surtout pen-

dant la longue saison des brumes, ou quand les glaces forment aux côtes de ces régions un dangereux rempart, la font souvent négliger. On peut même dire que les packets qui la visitent sont, de nos jours, de véritables exceptions.

Nous saisissons cependant cette occasion de louer hautement l'esprit d'association et de dévouement de la presse américaine qui a pris l'initiative d'un pareil établissement sur une plage déserte, et qui en soutient, seule, toutes les charges de matériel et de personnel. De pareils actes ne se rencontrent pas en Europe, et l'on n'y voit pas davantage, au moins en France, un autre signe de ce besoin de renseignements qui ne fait rien négliger au journalisme américain pour se procurer de fraîches nouvelles. J'ai souvent entendu remarquer, par les passagers étrangers des steamers, que le premier personnage qui apparaissait en France à l'arrivée d'un packet était un gendarme. A New-York, et partout en Amérique, c'est un délégué de toute la presse qui monte le premier à bord, longtemps avant le mouillage sur rade, en même temps que le représentant de l'intendance sanitaire. Le paquebot n'est pas à son poste de quai que sa venue est signalée et que les nouvelles qu'il apporte sont imprimées et connues de tous.

Nous pourrions citer d'autres exemples que le Nouveau-Monde pourrait ainsi donner à imiter au nôtre, mais nous touchons au terme de l'analyse que nous avons entreprise. Nous nous sommes efforcé de la rendre aussi complète que possible, dans les limites que la nature de de notre Etude nous imposait. Nous avons surtout tenté



d'apprécier les faits actuels, résultat de l'expérience des trente dernières années, sans faire d'excursion dans le vague champ des idées spéculatives. Les conditions qui semblent devoir assurer le succès des lignes qui desservent, de nos jours, le grand chemin d'Europe aux Etats-Unis changeront-elles dans l'avenir ? De nouvelles concurrences (on en annonce plusieurs) réussiront-elles à se fonder ? Verrons-nous flotter bientôt, ainsi que nous le promet un brillant prospectus, de magnifiques steamers privés de voiles et de tout autre appareil de locomotion que leurs machines, marchant en conséquence avec des vitesses inconnues jusqu'à présent, tout en transportant un nombre plus considérable de voyageurs et de marchandises à des prix excessivement réduits ? Je m'abstiendrai de me prononcer sur des questions qui renferment tant d'incertitude, de doutes, et souvent de déceptions. L'histoire du *Great Eastern* le prouve.

Il est cependant une éventualité qui me semble devoir être, dès ce moment, prise en considération sérieuse : c'est la réussite de la pose du câble transatlantique. Rien ne peut certainement faire croire que la persévérance de l'homme n'atteindra pas, *d'une manière définitive* le but un moment saisi. Or, il est à supposer que la transmission régulière et assurée des dépêches télégraphiques pourra modifier, d'une manière assez profonde, la constitution actuelle des services maritimes à vapeur.

Nous avons dit déjà que ces modifications ne pouvaient, en aucune façon, porter atteinte aux relations postales en

elles-mêmes et qu'elles seraient même plutôt favorables que nuisibles à ces relations ; ce n'est donc pas sous ce rapport que nous en parlons ici. Mais elles doivent, à notre avis, avoir une conséquence spéciale féconde pour le succès financier des services maritimes dans la suppression de toute escale entre les points de départ et d'arrivée des lignes actuelles. Ces escales entraînent, comme on le conçoit en réfléchissant un peu, des délais, des retards, et par conséquent des pertes de temps et des dépenses considérables pour les compagnies. Elles multiplient, d'un autre côté, les dangers de la navigation, et les compagnies d'assurances savent très bien s'en prévaloir dans leurs traités. Comme il est évident que la raison d'être de ces relâches n'est autre, en résumé, que le désir de recueillir des nouvelles sommaires de plus fraîche date, ce *desideratum* sera plus sûrement et presque journalièrement rempli par les communications électriques pures. Queenstown, Southampton, le cap Race et Brest (en tant que points de relâche), pourront voir ainsi disparaître entièrement les avantages particuliers de leur position avancée dans l'Océan. La durée des voyages n'en sera pas très sensiblement modifiée, et les résultats économiques de la suppression des relâches ne pourront être négligés.

Du reste, si l'on porte un moment son attention sur ce fait que chaque semaine voit déjà partir, du seul port de New-York, *quinze* steamers de 1<sup>re</sup> classe pour les grands centres commerciaux du Nord de l'Europe, on arrive à attacher une bien moins grande importance à des diminu-

tions presque artificielles ou minimales de la longueur des diverses routes postales. La somme des dépêches *nouvelles* devient de plus en plus insignifiante par la multiplicité de services dont les vitesses tendent plus à s'égaliser qu'à présenter des écarts nuisibles au commerce. Tout conduit donc à faire reconnaître qu'une seule considération prévaudra, (dans un avenir peut-être plus prochain qu'on ne le suppose) celle des avantages nombreux d'un *trajet direct*, c'est-à-dire sans aucune escale, entre les points géographiques que la nature ou l'intelligence commerciale de l'homme a désignés dès longtemps comme les meilleurs points de départ des grands chemins de l'Océan.

Telles sont les conclusions qui nous ont paru ressortir de l'Etude que nous avons poursuivie jusqu'ici. Laissant désormais de côté toute considération théorique, nous allons rentrer strictement dans notre rôle spécial et retracer les incidents principaux du voyage en steamer d'Europe aux Etats-Unis. Heureux si, fidèle à notre intention, nous pouvons jeter quelque intérêt sur une traversée trop souvent rendue pénible par l'état de la mer et du ciel.

---

## CHAPITRE TROISIÈME

### LE VOYAGE D'EUROPE A NEW-YORK

Le voyage d'Europe en Amérique présente trois étapes principales savoir : le trajet jusqu'aux ports d'attache des lignes de steamers, l'embarquement lui même et le séjour à bord. Notre chapitre se trouve, par suite, très naturellement divisé en trois parties distinctes correspondant aux incidents spéciaux de chacune des périodes que nous venons d'indiquer.

#### § 1.

##### ARRIVÉE AUX PORTS D'EMBARQUEMENT.

Il ne peut entrer évidemment dans le cadre de notre livre de tracer minutieusement la route des voyageurs qui se dirigent vers les villes qui servent de têtes de ligne aux grandes routes de l'Océan. Chacun d'eux suit en effet la voie qui convient le mieux à sa nationalité, à sa profession, à la nature de ses affaires. Plusieurs, simples

touristes, (ils sont plus nombreux qu'on ne serait tenté de le supposer) ne suivent que l'impulsion de la *folle du logis* ou de leur fantaisie. Tous savent du reste converger à l'heure dite vers le steamer qu'ils ont choisi, car les chemins de fer ont habitué la génération présente à la régularité qu'ignoraient nos pères au temps passé des diligences, ce *bon temps* qui nous touche encore et qui semble pourtant déjà si loin de nous.

Nous sommes ainsi conduit à ne nous occuper que de ce qui peut intéresser nos nationaux et les étrangers toujours nombreux qui quittent la France pour se rendre aux Etats-Unis. Or, comme Paris est le point de ralliement général, presque obligé, des uns et des autres, nous devons faire partir notre itinéraire de cette ville.

Trois routes se présentent alors pour atteindre les ports que nous avons énumérés dans le précédent chapitre. Celle du Havre, celle de Brest et celle d'Angleterre ; soit que, pour cette dernière destination, on aille prendre à Southampton les services de Brême ou de Hambourg ; soit qu'on choisisse les chemins du Havre, de Dieppe, de Boulogne, de Calais ou de Dunkerque pour gagner Londres, Liverpool et de là Queenstown.

Pendant longtemps le flot des passagers n'eut pas le choix de sa direction : Il franchissait la Manche, prenait les railways anglais et ne reculait pas quelquefois devant un second trajet de mer sur le Canal St-Georges ; devant un troisième voyage sur la terre d'Irlande. Il atteignait ainsi le port le plus avancé dans l'Océan. Cette sorte de

course au clocher entrecoupée d'embarquements, de débarquements et de changements de train, successifs, n'était pas sans danger, sans ennuis, sans fatigues. C'était cependant la seule possible et il fallut la subir jusqu'au moment où, après quelques essais malheureux de la France, la ligne Américaine du *Fulton* et de l'*Arago* vint prendre directement au Havre les passagers du continent européen. Le succès de ce service montra bien vite que pour un grand nombre de voyageurs la voie anglaise avait des inconvénients réels de plus d'un genre et la Compagnie Générale Transatlantique a récemment hérité des préférences accordées jadis aux steamers des Etats-Unis. Venue la dernière dans l'arène, elle lutte déjà, non sans bénéfice, avec ses aînées anglaises ou allemandes, et, comme elle a su mettre à profit les leçons du passé et l'expérience de ses devancières, il ne peut y avoir de doutes sur la prospérité qui l'attend, si l'on tient compte surtout de sa solide constitution financière et de la protection que lui a garantie le gouvernement Impérial en lui assurant pour de longues années (20 ans) une large subvention. Le Havre et Brest sont ses deux ports de départ. L'un à 4 heures de Paris dont il est l'aboutissant naturel soit pour l'arrivée des produits étrangers, soit pour l'écoulement de son commerce; l'autre à 16 heures du même centre mais un peu moins distant de New-York et offrant par suite une moindre traversée de mer.

Je ne puis décrire ici longuement chacune des stations terrestres des chemins qui conduisent à ces deux villes.



L'achèvement des grandes voies ferrées qui relient aujourd'hui toutes les provinces françaises a donné naissance à la publication de livres remarquables et d'itinéraires détaillés pour chaque route. Nous recommanderons seulement à l'attention de nos lecteurs les guides de Paris à Rouen et au Havre de MM. Jules Janin et Eugène Chapus, celui de Paris à Rennes de M. Auguste Montié, continué récemment jusqu'à Brest par M. Paul de Courcy. L'histoire, l'archéologie, la littérature occupent une telle place dans ces ouvrages, à côté de renseignements géographiques, topographiques, commerciaux et industriels, que ces livres méritent plus que l'appellation trop banale sous laquelle ils sont connus. Ce sont de véritables résumés des annales des pays ou des édifices qui paraissent et disparaissent à mesure que la locomotive dévore le chemin.

La vieille Normandie semble renaître dans les récits de M. Chapus qui trouve à chaque pas du chemin de Paris au Havre des souvenirs des temps Carlovingiens et Capétiens ; depuis les premières excursions des hommes du Nord et la cession faite à Rollon par Charles le Simple, jusqu'aux derniers jours de règne de la branche des Bourbons. Nous n'en rappellerons que quelques uns en suivant l'ordre du parcours.

Poissy garde la mémoire d'Hugues Capet ainsi que du Roi Robert et de sa femme Constance qui y avaient un *hôtel des Champs* ; c'est au même lieu que naquit St-Louis qui aimait à signer ses actes royaux du nom de *Louis de Poissy*.

Les souvenirs de Mantes sont presque tous militaires depuis l'arrivée des Normands en France jusqu'aux cruelles relevailles de ce gros Guillaume-le-Conquérant qui, après l'avoir brûlée pour répondre à la plaisanterie du Roi Philippe I<sup>er</sup>, (1) devait y trouver la cause de sa mort. La ville, déblayée de ses cendres et rebâtie, figura plus tard dans les dévastations des luttes contre les Anglais, mais la période guerrière de son histoire se termine sous Henri IV qui allait y visiter souvent la belle Gabrielle d'Estrées.

Tout près est Rosny, habitation préférée de Sully, l'ami fidèle du Béarnais. Ce fut de nos jours le séjour aimé de la Duchesse de Berry qui y donna, en Juin 1830, une des dernières fêtes princières de la Restauration.

Un peu plus loin, près de Bizy que Louis-Philippe, partant à son tour pour l'exil, ne put rendre à la splendeur qu'il avait au temps des Penthievre, paraît la Madeleine dont Casimir Delavigne ne put supporter la séparation. Plus loin encore les Andelys où est né Nicolas Poussin.

La Seine paraît et disparaît le long de la route qu'elle

---

(1) Guillaume, fort obèse, gardait le lit à Rouen. Philippe répondit à sa réclamation de tout le Vexin français ; Avez vous jamais ouï dire que femme de Normandie ait été en couche aussi longtemps que ce gros Guillaume ? S'il en relève jamais, il devra avoir beau luminaire à ses relevailles. Mantes fut brûlée pour ce mot, c'étaient alors jeux de prince !

semble entourer de ses gracieux méandres. Des ruines féodales et des châteaux modernes montrent de temps en temps leurs tours chenues, leurs longues avenues, leurs allées ombreuses, et leurs vertes pelouses émaillées de massifs de fleurs. De sombres tunnels cachent un moment le jour comme pour faire mieux ressortir quelques instants après la beauté des paysages. Les usines, rares d'abord, se multiplient bientôt aux environs de Louviers et d'Elbeuf, et Rouen apparaît enfin, assise sur la rive droite du fleuve, riche d'œuvres glorieuses et de grandeurs guerrières auxquelles ont succédé les triomphes du commerce et de l'industrie.

« L'histoire de la Normandie est un poème, dit avec justice M. Chapus, et Rouen en retrace les pages sur ses monuments noircis par le temps.

« Guillaume le Conquérant, Jeanne d'Arc et ses juges maudits, Richard-sans-Peur, Jean-sans-Terre, Louis XI, Charles IX, Philippe-Auguste, Louis XII, Henri IV y ont laissé la trace de leur nom à côté de tant d'autres dont ses vieilles pierres réveillent la mémoire. Un jour, l'antique cité voulut raviver tous ses souvenirs, évoquer ses splendeurs de toutes les époques. Elle déploya toutes ses légendes, tous ses titres historiques sur des drapeaux portant les noms qui s'y rattachaient. C'était une idée patriotique et opportune dans la fête d'inauguration du chemin de fer qui l'unissait à Paris, mais cette création poétique de ses gloires est écrite sur ses murs en caractères plus ineffaçables, unissant toutes les splen-

» deurs artistiques et industrielles du passé à celles du  
» présent. »

Il faudrait un livre entier pour décrire toutes les merveilles de la patrie du grand Corneille, toutes les beautés de la couronne de monuments dont les fleurons sont le Palais de Justice, la Cathédrale et l'Eglise St-Ouen, l'un des plus parfaits édifices gothiques du monde. Ces richesses et bien d'autres de genres divers méritent certainement une plus longue visite que celle que peuvent faire les voyageurs pressés de nos packets; nous engageons donc ceux qui reviennent en France à ne pas négliger une station aussi intéressante à tant de titres. Ils nous remercieront doublement s'ils prennent aussi, d'après notre conseil, la voie commode de la Seine pour atteindre Rouen. Rien n'est plus pittoresque et grandiose que le trajet, par steamer, du Havre à la vieille capitale où le 30 mai 1431 Jeanne la Pucelle expiait sur le bûcher son ardent patriotisme et sa naïve confiance dans les voix qui venaient de Dieu. (1)

Ce n'est pas que le parcours du chemin de fer de Rouen au Havre soit dépourvu de beaux paysages. La voie serpente au contraire entre de charmants coteaux que relie parfois de gigantesques viaducs tels que ceux de Malau-

---

(1) La tour où fut enfermée l'héroïque fille de Domremy sera conservée par une souscription nationale. Il appartenait à notre temps de protester chaleureusement contre l'oubli des siècles passés.

nay, de Barentin et de Mirville. Mais quel charme ne s'attacherait pas aux vieilles légendes des châteaux de Robert-le-Diable, de Tancarville, et du Manoir de Mesnil surnommé la belle parce qu'Agnès Sorel, la dame de beauté, y mourut ! Qui n'admirerait pas les belles ruines des abbayes de St-Georges-de-Bascherville, de Jumièges, de St-Wandrille ; l'Eglise élégante de Caudebec, la plus belle chapelle qu'on put voir au dire de Henri IV ! Quel spectacle plus curieux enfin que celui de la barre de la Seine à Quillebeuf, but d'excursion moderne des Parisiens avides des émotions du Mascaret !

Le Havre aussi mériterait un long article s'il fallait retracer toute son histoire. Elle ne date pourtant que de François I<sup>er</sup> qui, comprenant l'importance d'une telle position, ordonna de suite l'exécution des travaux indiqués dans le rapport du maréchal de Bonnivet : « Sur ce vaste » emplacement à l'embouchure du fleuve propre non seulement à recevoir des fortifications à l'encontre des » Anglais, mais excellent aussi comme ville et hâvre pour » traduire et transporter par eau toutes sortes de marchandises en la ville de Rouen et aux villes d'amont » comme Paris et autres bonnes villes. »

Plus de trois siècles ont pleinement confirmé les prévisions si bien formulées, et la cité dont l'Ecusson conserve encore les armes du vainqueur de Marignan a du reste aujourd'hui des attractions de toute nature. Elle a de quoi charmer l'attention du passant, en dehors du spectacle sans cesse varié et mouvant de ses bassins, de ses docks

et du panorama maritime qu'on découvre de ses quais ou des hauteurs qui dominent ses vieux quartiers. La Hève, ses Phares, la côte d'Ingouville, la vallée d'Orcher, le site accidenté de Montivilliers, l'antique cité d'Harfleur sont connus des touristes. Karr a chanté Etretat et Ste-Adresse. Aux environs, et par de là la Seine, s'élèvent Honfleur et sa montagne de Notre-Dame-de-Grâce; Trouville, le rendez-vous de l'élite des baigneurs, déjà peuplé de riches villas. En faut-il davantage pour expliquer cette affluence énorme de voyageurs que porte chaque été vers les plages hâvraises le long ruban de fer qui a succédé au premier essai tenté dès 1837 par les deux frères que nous avons eu déjà l'occasion de citer comme les promoteurs actifs des grands travaux de notre pays.

Qu'on lise du reste un petit livre dont les éditions se sont rapidement épuisées (1) et l'on sera sûrement tenté de devancer de quelques jours la date invariable des départs pour l'Amérique, ou de faire, au retour de New-York, un séjour dans la ville normande qui serait la rivale heureuse de Marseille si le percement de l'isthme de Suez ne faisait entrevoir des destinées immenses à l'antique cité phocéenne.

La route de Brest a également ses beautés, ses souvenirs, ses légendes. En quittant Paris, chaque station fait d'abord apparaître tout un monde évanoui de splendeurs

---

(1) *Sur la Jetée, Le Havre et ses environs.* par Santallier.

royales, de fêtes princières, comme aussi de hautes infortunes. Meudon, Sèvres, St-Cloud, Versailles, St-Cyr, Port-Royal, Chevreuse, Rambouillet, Épernon, Maintenon sont des témoins vivants encore de presque toutes les périodes de l'histoire de France et surtout de l'époque brillante qui porte le nom de siècle de Louis-le-Grand. En voyant défiler rapidement ces châteaux d'un autre âge, ces parcs immenses, ces ombrages touffus où vécurent et passèrent tant de gloires, tant de génies, on peut évoquer à son aise toute une épopée. Versailles à lui seul est une féerie et la postérité reconnaissante n'oubliera pas que le Roi Louis Philippe fut le restaurateur intelligent de cet immense palais devenu l'asile général de toutes les illustrations de la France, le plus magnifique monument de sa grandeur. Une telle pensée suffit pour illustrer un règne.

Dès que le train a franchi Maintenon, se dressent les monuments d'un autre temps : Dolmens et Menhirs des Gaules, camps et chemins romains, vieux monastères, donjons et châteaux, antiques églises du moyen-âge que domine la magnifique cathédrale de Chartres, l'une des plus belles œuvres dont l'art chrétien puisse se glorifier et que peuplent quatre mille statues historiques. Nous notons en passant l'immense tranchée de la Loupe, longue de quatre kilomètres, travail gigantesque qui n'a rien à envier à ceux de Rome, puis nous signalons rapidement : Laval aux vieilles murailles qui ont vu presque toutes les guerres de nos longues luttes nationales contre les Anglais et de nos discordes religieuses ou politiques; Vitré près de laquelle

se trouve le château des Rochers, terre de la spirituelle marquise de Sévigné, puis Rennes, célèbre dès les temps de la conquête romaine, capitale plus tard des ducs bretons, et siège des Etats et du Parlement dont les querelles furent autrefois si vives.

On entre après cette station en pleine Armorique, la seule province des Gaules que César soumit à peine, qui resta séparée de la monarchie jusqu'au double mariage de la bonne duchesse Anne avec Charles VIII et Louis XII, et dont l'isolement presque complet vient à peine de cesser, grâce à l'inauguration du chemin de fer qui traverse les cités de Lamballe, St-Brieuc, Guingamp et Morlaix pour aboutir à Brest. Dans la plus grande partie de ce parcours l'aspect du pays est triste. De vieux manoirs, de hautes ruines, des clochers élancés viennent seuls de temps en temps rompre la monotonie du paysage formé le plus souvent de landes nues que l'imagination craintive du Breton peuple de follets ou de gnômes. Aux landes succèdent des vallées profondes aux terribles légendes (Elorn). Des pierres druidiques, respectées et intactes, sont, sur cette terre que le temps n'a pas encore modifiée, des témoignages muets des premiers âges. Ils marquent une époque de notre histoire comme les ruines de Roche Maurice et du château de Joyeuse-Garde rappellent les jours de la table ronde, les faits et les gestes du Roi Arthur, de Lancelot du Lac, de Tristan, d'Hoel et d'Yseult aux blanches mains. Peu à peu le paysage revêt des tons moins sévères ; Morlaix, aperçu du haut de son pittoresque viaduc, montre ses rues



étroites garnies des maisons des xv<sup>e</sup> et xvi<sup>e</sup> siècles, riches d'écussons, d'armoiries et de devises. Les collines s'abaissent enfin près de Landerneau et bientôt apparaît la rade qui, selon la belle expression de M. Rhôné (1), forme la splendide embouchure de la longue voie ferrée à double courant qui, mieux que ne le pensait Pascal des fleuves, peut être appelée le chemin qui marche.

Seize heures ont suffi pour faire traverser ces nombreuses provinces, véritables états particuliers à travers lesquels les envoyés royaux avaient souvent de la peine à pénétrer aux derniers siècles. La civilisation et la vapeur ont abaissé toutes les barrières qui se dressaient autrefois menaçantes. Des trains de plaisir circulent aujourd'hui sans entraves où les soldats armés ne se frayaient pas aisément un passage il y a moins de cent ans. Ce qui était un long voyage n'est plus qu'une distraction sans fatigue, et, pour nous, l'arrivée aux dernières terres de France n'est aujourd'hui que la fin de la première étape du voyage au Nouveau-Monde.

## § 2.

### L'EMBARQUEMENT.

Parvenu à Brest, le voyageur n'a, en effet, qu'à se diri-

---

(1) Discours à l'inauguration des chemins de fer Bretons. (Brest 25 avril 1865.)

ger vers la rade où l'attend le steamer et les formalités de l'embarquement sont du reste des plus simples, soit que l'on ait choisi d'avance sa cabine à Paris; (il faut y songer souvent plusieurs mois avant l'époque du départ) soit qu'on ait préféré s'adresser aux agences locales en prenant les mêmes précautions.

Le jour, l'heure du départ sont annoncés dans la plupart des journaux, ou affichés dans les gares des chemins de fer ainsi que dans les bureaux de poste de Paris, et le service des voies ferrées françaises est si régulier que bon nombre de passagers pressés se rendent même souvent directement à bord des packets sans séjourner un moment dans les ports que nous avons indiqués.

Quelques soins de surveillance pour le numérotage des gros bagages qui ne doivent pas être ouverts pendant le voyage; un peu de prévoyance dans le choix des objets nécessaires pour une traversée de 10 à 12 jours de mer; un peu d'art dans l'installation de la chambre restreinte qui doit servir au repos, constituent d'ailleurs toutes les recommandations qu'on puisse faire aux voyageurs qui n'ont pas encore acquis, à leurs dépens, l'expérience des excursions maritimes.

Tout au plus doit-on se munir en outre d'un passeport, naguères encore fort impérieusement exigé par les consuls des Etats-Unis et dont l'inutilité notoire légitimerait la suppression par tout le Monde. Les annales de la justice n'ont en effet jamais signalé l'arrestation d'un malfaiteur qui ne fut pas *plus* qu'en règle sous ce rapport.

Ces préparatifs terminés, la plus longue partie du voyage commence.... Le steamer, impatient de prendre sa course, lance au loin sa noire fumée, l'ancre se lève, les roues ou l'hélice s'ébranlent et bientôt apparaît sur la lame le large sillon du navire presque aussitôt disparu que tracé, saisissante image qu'ont utilisée les poètes et qui n'a que trop d'application dans la vie de l'homme !

Ici rien ne serait plus simple pour le lecteur, et pour celui qui écrit ces lignes, que d'user du commode procédé dont s'est servi M. Laboulaye pour transporter son honorable héros de Paris à New-York. (1) Malheureusement les Compagnies Transatlantiques n'ont encore aucun contrat passé avec des *Esprits*<sup>a</sup> aussi puissants. Nous n'avons, nous même, aucune relation personnelle avec les *médiums* du spiritisme et *Jonathan Dream* ne nous a pas donné la formule de ses pilules magiques. Nous avouerions sans peine aussi nos doutes et surtout nos appréhensions sur la sécurité des services aérostatiques dont nous prédit, en Amérique comme en France, l'avènement prochain. Forcé nous est donc de continuer prosaïquement le récit que nous avons commencé.

Un illustre naturaliste, peu enthousiaste de la navigation, a écrit dans l'un de ses ouvrages la boutade suivante :

« Je suis tenté de comparer un navire à une souricière.  
» Chacun de ceux qui passent la planche entrevoit sans

---

(1) *Paris en Amérique*, ch. 1 et 2.

» doute un morceau de lard. Une fois les voiles déployées,  
» c'est la trappe qui tombe, la souris est prise, il n'y a  
» pas à s'en dédire et il ne reste plus que les barreaux à  
» ronger. » (1)

J'espère pouvoir montrer bientôt qu'il est encore des distractions possibles pendant les trajets de mer et les passagers émérites n'ont pas besoin que je leur dise qu'ils ont, pendant la durée de leur détention volontaire, autre chose à ronger que les barreaux de leur prison.

### § 3.

#### LE SÉJOUR EN MER.

Les poètes et les rêveurs ont souvent prêté une existence propre aux inventions de l'homme, mais jamais ils n'ont eu plus de raisons de le faire que pour ces merveilleuses machines auxquelles il ne manque rien, en apparence, des phénomènes qui caractérisent ordinairement les êtres vivants. N'ont-elles pas en effet : l'âme embrasée qui lance au loin dans l'air son souffle puissant, la faculté de vaincre la distance par des modes variés de locomotion, la grâce des évolutions et même la modération possible d'un entraînement qui semble fatal et qui obéit à un geste, à une parole ?

---

(1) Commerson, compagnon de Bougainville. (Manuscrits déposés au Muséum).

L'ancien navire est resté plus beau d'allures quand le vent enfle les nombreux étages de ses voiles et qu'il semble bercé sur le dos des vagues ; mais le packet a, de plus, la puissance de la lutte contre la tempête, et le sillon qu'il imprime sur la mer, alors qu'elle paraît le plus terrible, est le cachet assuré de sa victoire. Rien ne l'arrête dans sa course. Sa route n'a pas les déviations des caprices du vent et, au jour qu'il a marqué d'avance pour son repos, le steamer vient, plus docile que le vaisseau du désert, se rapprocher de terre pour y déposer ceux qu'il a proménés sur la vaste étendue de l'Océan, en les protégeant contre l'agitation des flots.

Mais le monde moderne a soif de progrès utiles et non de poésie, il veut avant tout aller vite et cette fiévreuse préoccupation (peut-être exagérée) de notre siècle n'est nulle part plus évidente que dans les recherches qui ont été faites sur la meilleure route à suivre d'Europe aux Etats-Unis, nous allons en dire quelques mots avant d'aborder les incidents particuliers du voyage.

#### A. — *Route des steamers.*

Il peut paraître singulier qu'on ait à s'occuper d'une route particulière pour des navires qui peuvent aussi bien se passer des vents que se jouer des calmes, double cause d'arrêts ou de retards des bâtiments à voiles. Il semblerait en effet que tout doit se réduire, sous ce rapport, à une question astronomique ou cosmographique, c'est-à-dire

à la mesure exacte, sur une carte, de la plus courte distance possible entre les ports américains et ceux d'Europe. Il est loin d'en être ainsi.

La rapidité de la marche des steamers, certains phénomènes atmosphériques presque constants dans le nord de l'Atlantique, quelques particularités spéciales à la mer qu'on sillonne, introduisent dans la résolution du problème, en apparence si simple, des données qu'il est impossible de négliger.

On ne peut donc compter strictement sur les chiffres mathématiques des lieues qui séparent Liverpool, Brême, Hambourg, le Havre, Queenstown ou Brest des ports de Boston, d'Halifax ou de New-York. Ces chiffres sont invariablement fixés, en prenant, par exemple, le point de départ de New-York à : 3,013 milles pour Liverpool; 3,091 pour Southampton ; 3,174 pour le Havre, 3,000 pour Brest. Mais ces évaluations ne peuvent être acceptées, autrement qu'au point de vue théorique, pour un grand nombre de raisons que nous allons exposer, et les gouvernements les ont implicitement modifiées dans leurs conventions postales en les augmentant généralement de 3 0/0.

Cet écart est insuffisant car la route faite sur l'arc de grand cercle, c'est-à-dire la plus courte distance entre deux points sur la sphère, ne peut être réellement suivie par les steamers. Il suffit en effet de la tracer sur la carte pour remarquer qu'elle passe d'abord sur le cap *Race* lui-même, au lieu de le contourner et qu'elle conduirait ensuite le steamer qui la suivrait aveuglément sur l'île de

Sable et les dangers si nombreux situés au Nord-Est des atterissages de New-York, (Nantucket, George's Bank etc.) Il y a donc obligation d'allonger ce chemin, d'où résultent diverses appréciations de la totalité des milles à parcourir par les packets et l'adoption assez générale des chiffres suivants comme se rapprochant le plus du chemin habituellement parcouru : 3,173 milles de New-York à Liverpool, 3,255 du même point à Southampton, 3,330 jusqu'au Havre, 3,160 jusqu'à Brest.

Encore bien des causes accidentelles viennent-elles souvent accroître les distances ainsi déterminées. Parmi ces causes doivent figurer surtout l'influence des vents violents, celle des courants, l'incertitude des compas à bord de presque tous les navires à vapeur et de ceux en fer en particulier aussi bien que les précautions que rend obligatoires le voisinage de certains dangers tels que les banquises de glaces. Nous citerons également, mais seulement pour mémoire, les pertes de temps occasionnées par la maladresse ou l'inattention possibles des matelots chargés de gouverner, pertes qui ont une valeur très sensible dans les allures d'extrême vitesse des steamers. Le moindre faux coup de barre produit, en effet, en raison même de cette vitesse considérable, des écarts de route d'une divergence énorme et, par conséquent, une perte de temps notable pour le retour en droit chemin.

Plusieurs de ces causes seraient certainement annihilées ou, du moins, très sensiblement atténuées si l'Océan Atlantique offrait toujours dans la région de navigation

des grands steamers un ciel clair ainsi qu'un horizon sans nuages. Malheureusement les beaux jours sont presque l'exception dans ces parages pendant toute la durée de l'année ; des brumes épaisses y persistent souvent plusieurs semaines ou plusieurs mois et il est vraiment difficile d'apprécier quelle responsabilité pèse sur les capitaines lorsque deux ou trois fois 24 heures se sont écoulées sans qu'ils aient pu s'assurer par des observations astronomiques de la distance qui a été franchie, de la position que le bâtiment occupe réellement.

Nous aurons bientôt à faire avec quelque détail, au chapitre des incidents extérieurs du voyage, l'histoire générale et topographique des principaux dangers dont nous venons de parler. Nous aurons aussi à indiquer ceux qui se rattachent au stationnement de pêche, sur un des points du parcours obligé des packets d'une assez grande quantité de navires appartenant à diverses nations, mais il nous faut, avant de finir cet article, dire quelques mots d'une proposition faite par le célèbre capitaine Maury, alors directeur de l'observatoire de Washington, dans le but d'éviter aux steamers de plus en plus nombreux qui sillonnent simultanément le Nord de l'Atlantique, non seulement les dangers des côtes, des glaces et des navires, mais encore ceux de la collision terrible des bateaux à vapeur entre eux.

Cette proposition fut l'une des conséquences les plus immédiates de l'émotion universelle causée par la nouvelle de la rencontre qui eut lieu le 27 Septembre 1854,





entre l'*Artic* de la ligne américaine Collins, et *La Vesta*, petit steamer français à 54 milles seulement du cap *Race* de Terre-Neuve. Trois cents victimes périrent par la disparition du premier sous les eaux, et si le sauvetage hardi du second fut l'occasion pour l'un des capitaines actuels de la Compagnie Générale Transatlantique, M. Duchesne, de montrer les remarquables qualités d'homme de mer et l'énergie qui le caractérisent, l'étude des mesures à prendre pour prévenir de tels désastres parut urgente et fut promptement abordée.

Je n'énumérerai pas ici les nombreuses idées qui furent émises sur ce point. Plusieurs étaient inapplicables ou inefficaces. Quelques unes témoignaient (ce qui n'est que trop fréquent) d'une complète ignorance des choses de la mer. Je me bornerai à dire que Maury résolut seul l'important problème d'une manière à la fois pratique et scientifique, caractère constant de toutes les œuvres de cet homme éminent.

En analysant une masse considérable de journaux de mer provenant des bâtiments à vapeur des lignes alors rivales de Cunard et de Collins, il avait remarqué que les routes d'aller et de retour de ces navires embrassaient une zone d'environ 300 milles de large sur l'Océan. Il ne lui en fallut pas davantage pour arriver à la solution désirée, car il suffisait évidemment de détacher au Nord de la zone indiquée une bande de 20 à 25 milles et, au Sud, une autre bande de 15 à 20 milles pour tracer deux voies bien distinctes séparées dans la plus grande partie de leur tra-

jet par de grandes distances. La première serait consacrée aux voyages d'Europe vers l'Amérique Septentrionale, la seconde pour les parcours en sens inverse.

Maury a fait plus que proposer cette double route analogue aux deux voies de nos lignes ferrées, il en a nettement indiqué les limites sur des cartes spéciales et analysé tous les avantages dans plusieurs lettres adressées aux négociants de Boston et de Liverpool. Il a reproduit ses arguments, dans sa *géographie de la mer*, et ses admirables instructions nautiques. (1) Il a même pu profiter de ces publications successives pour réfuter victorieusement quelques objections faites à son système et ses propositions finiront certainement par triompher aussitôt que l'avenir aura donné raison aux opinions que nous avons émises sur les avantages des trajets sans escale entre l'Europe et New-York. (2)

Nous aurons à revenir plus loin sur les idées humanitaires de l'illustre découvreur du monde de la mer et si nous ne les exposons pas dès ce moment *in extenso*, en ce qui a trait à notre sujet, c'est qu'elles supposent la connaissance de faits sur lesquels nous devons d'abord appeler l'attention de nos lecteurs. Ces faits ne sont autres que

---

(1) Ces instructions sont destinées à accompagner les cartes de vents et de courants. M. Vaneechout les a traduites en français. — Paris. Dépôt de la Marine. 1859.

(2) Voir nos conclusions du chapitre deuxième.

les incidents particuliers du voyage lui-même. Nous allons les résumer dans l'ordre suivant lequel ils se présentent au voyageur qui part d'Europe.

*B. — Incidents extérieurs du voyage des packets.*

Nous préférons ici, comme plus naturelle, la division chronologique à toute autre et le lecteur nous pardonnera sans doute si nous substituons à une étude peut-être plus dogmatique la simple description :

- 1° Des événements spéciaux au départ de France ;
- 2° De la traversée de l'Océan dans sa région la plus large ;
- 3° De l'arrivée et du passage près des bancs de Terre-Neuve ;
- 4° Des atterissages de l'Amérique jusqu'à New-York.

Les limites de ces sections sont en effet beaucoup moins arbitraires qu'on ne serait tenté de le croire avant de s'être livré à l'observation un peu attentive des phénomènes particuliers à chacune des divisions que nous venons d'établir.

1° DÉPART DES CÔTES DE FRANCE.

Cette partie du voyage est la plus courte et n'embrasse guère qu'un ou deux jours. Elle est aussi bien loin d'être la plus gaie. La séparation d'êtres chéris, l'isolement au milieu d'étrangers indifférents et affairés, le passage d'une

liberté de mouvements qui n'avait d'autre entrave que la volonté à la réclusion déguisée du paquebot ; la diminution relative du confortable qui pénètre aujourd'hui partout et transforme les plus modestes maisons de notre siècle en palais d'un autre âge ; les premières atteintes enfin de ce mal de mer qui faisait le désespoir des temps anciens et n'épargne presque personne du nôtre ; toutes ces raisons font désertir souvent le pont des steamers pendant les premiers jours de la traversée. Seuls, les passagers habituels de l'Atlantique supportent sans gêne les épreuves auxquelles ils sont initiés de plus ou moins longue date.

C'est pour eux que je rappellerai l'admirable panorama qui s'efface à mesure qu'on cesse d'apercevoir le Havre, et la vue de Cherbourg et des travaux cyclopéens de sa digue, le long de laquelle on passe quelquefois à toucher. Plus loin se dessine le relief éloigné du cap Lézard ou des îles Scilly, promontoires extrêmes des terres Européennes aperçus avant d'entrer dans le désert océanique. Le dernier adieu est pour les phares, admirables créations que l'esprit moderne, inspiré de la plus expansive charité, pose fièrement comme un défi aux fureurs des vagues et qu'il multiplie, en les perfectionnant sans cesse, par une sollicitude qui n'a de supérieure que celle de la providence de Dieu.

Ils sont la consolation du départ comme la joie du retour. La vue de leurs hautes tours est toujours bénie, tant elles paraissent saluer le voyageur en l'accompagnant de

leurs vœux empressés, ou en leur souhaitant la bien venue. Ils semblent même avoir les émotions et les angoisses de l'absence car, selon la belle expression de Michelet, ils s'émeuvent dans les sombres nuits des tempêtes et, prenant part aux convulsions de l'Océan, rendent feu pour feu aux éclairs du ciel. (1)

Le spectacle qu'offre la sortie de Brest n'est pas moins grandiose. Devant les yeux défilent rapides les côtes sévères du goulet hérissé de fortifications, les dentelles de pierres des ruines de l'abbaye de St-Mathieu, les flèches élancées des clochers bretons, les rochers pittoresques des dernières grèves du Finistère, et, plus loin, les ilots qui bordent le large chenal de l'Iroise, enfin l'île et les phares d'Ouessant et de la chaussée de Sein.

De nombreux navires paraissent et disparaissent pendant toute cette période de la traversée, surtout à l'entrée de la Manche, carrefour où s'engouffrent les richesses du monde. Bientôt, ils deviennent plus rares, la solitude se fait autour du packet et le voyage de l'Océan proprement dit commence.

#### 2° TRAVERSÉE DE L'ATLANTIQUE.

Ici point d'incidents extérieurs remarquables; quelques rares voiles aperçues au loin, venant, anxieuses, demander au steamer rapide la rectification de leur route ou de leur

---

(1) La mer, p. 93, 1861.

point ; quelques épaves entraînées et ballottées sur les flots ; des bandes d'oiseaux de mer dévoyées par la tempête ; des troupes de marsouins paraissant comme toujours se livrer à des luttes acharnées de vitesse ; puis l'éternel spectacle d'un ciel généralement couvert et d'une mer agitée.

La région de l'Atlantique qui s'étend des côtes d'Europe aux hauts fonds de Terre-Neuve offre pourtant un véritable intérêt à plus d'un titre, et nous allons grouper dans cette partie de notre chapitre quelques considérations générales sur cette portion de l'Océan, sur sa *profondeur*, ses *courants* et les *conditions de son atmosphère*. Ces considérations ne sauraient occuper une meilleure place.

C'est en effet sur le parcours ordinaire des steamers que se sont effectués les travaux les plus intéressants relatifs à la disposition longtemps inconnue des limites inférieures de la mer, ainsi que les recherches les plus complètes dont le résultat, tout moderne, a été de soulever une grande partie des voiles qui nous cachent encore l'économie générale de la portion liquide ou gazeuse de notre globe.

A. — *Limites profondes ou vallées sous marines de l'Atlantique.*

On n'avait pu parvenir jusqu'à nos jours à déterminer d'une manière certaine les profondeurs réelles de la mer. Cette lacune de la science a cessé. Des appareils perfectionnés ont permis d'aller mesurer les dépressions sous-

marines de la croûte terrestre avec presque autant de précision que l'on arrive à évaluer le relief des hautes montagnes du globe, et les grands sondages exécutés à l'aide des sondes de Brooke ont révélé tout un ensemble de faits que nous allons résumer.

Un des plus importants de ces faits est la constatation de la disposition générale du bassin de l'Atlantique sous forme d'un long et gigantesque canal séparant l'ancien monde du nouveau et s'étendant probablement d'un pôle à l'autre. Ce canal est loin d'avoir dans toute son étendue les mêmes dimensions et, sous le parcours du voyage d'Europe vers l'Amérique du Nord, on a pu vérifier qu'on peut y reconnaître et limiter quatre zones distinctes, assez irrégulièrement disposées.

La première, et la plus voisine des côtes Européennes ou américaines, (y compris celles de Terre-Neuve et les bancs) correspond à des profondeurs inférieures à 1830 mètres. La seconde, qui borde la précédente à la façon d'un ruban, comprend des sondes inférieures à 3,660 mètres. Elle forme de plus la plus grande partie du fond de l'Atlantique entre le 20° et le 45° degré de longitude et s'étend au Sud jusqu'au delà des Açores. La troisième, de peu d'étendue vers l'Amérique, constitue une sorte de canal particulier entre le ruban européen de la 2<sup>e</sup> zone et le plateau central de cette même bande. Elle correspond à des profondeurs au-dessous de 5,490 mètres. La quatrième enfin est plus restreinte encore ; elle n'existe, pour ce qui nous concerne, qu'entre les côtes des États-

Unis, le grand banc, les Bermudes et le plateau. Elle donne des sondes inférieures à 7,320 mètres. On admet bien aussi qu'il existe un espace plus profond au sud de la Nouvelle Ecosse et des bancs de Terre-Neuve, ou la dépression du sol sous-marin serait à son maximum, mais les sondages signalés en ce point sont tellement extraordinaires qu'ils doivent inspirer de sérieux doutes.

La conséquence directe de ces déterminations a été l'espoir de la réussite de la pose d'un câble électrique sur le vaste plateau que l'on a reconnu s'étendre du cap *Race* de Terre-Neuve au cap *Clear* en Irlande et qui a reçu dès sa découverte, le nom de plateau télégraphique. Tout faisait supposer qu'on ne pouvait y rencontrer de profondeurs supérieures à 3,047 mètres, ce qui laissait entrevoir la possibilité de déposer au fond de la mer le long câble destiné à unir les deux mondes. L'expérience n'a pas contredit l'hypothèse, puisque cette immense entreprise a déjà réussi une fois, a même fonctionné du 16 Août au 1<sup>er</sup> Septembre 1858, et a valu à son directeur M. W<sup>m</sup> Field une ovation enthousiaste de 16 heures à New-York.

Je ne ferai point ici l'histoire des phases de la pose du câble transatlantique et des difficultés que rencontrèrent le *Niagara* et l'*Agamemnon* pendant l'immersion des 2,200 milles de câble entre la baie de Valentia en Irlande et celle de la Trinité à Terre-Neuve. Je ne rappellerai que deux faits de cette histoire, l'un relatif au nombre des dépêches transmises, l'autre ayant trait aux causes d'interruption du courant électrique à travers les fils



conducteurs. Ces deux faits emportent avec eux un enseignement. Le voici :

Dans les 23 jours de transmission efficace, 271 télégrammes comprenant 2,885 mots furent seulement envoyés de Terre-Neuve à Valentia, et 129 dépêches, ou 1474 mots, expédiés de Valentia à Terre-Neuve, soit en totalité 400 télégrammes ou 4,359 mots. (1) Faut-il une plus complète démonstration de ce que nous avons avancé dans le 2<sup>me</sup> chapitre de ce livre au sujet de la comparaison des services télégraphiques avec les services postaux et du caractère évidemment différent ou spécial des communications des deux genres ? Cette somme de transmissions, alors même qu'elle s'augmenterait considérablement pour le même espace de temps, pourra-t-elle jamais approcher de l'immense accumulation de dépêches, détaillées, précises, variées, apportées dans une seule semaine par les quinze grands steamers qui quittent *actuellement* (ainsi que nous l'avons dit ailleurs) le seul port de New-York. Et encore nous n'envisageons ici qu'un des côtés de la question puisqu'un nombre au moins égal de packets part aussi d'Europe tous les huit jours. Les relations télégraphiques ne pourront donc, bien évidemment, se substituer aux relations postales ou même en atténuer l'importance, entre l'Europe et l'Amérique.

---

(1) Nous empruntons ces chiffres à l'année scientifique de M. Louis Figuier. 1865. p. 147.

D'autre part, l'extraction de plusieurs fragments du premier câble transatlantique a fait constater presque toutes les causes de sa détérioration. Elles se résumaient en somme dans le défaut d'une protection suffisante des fils contre des altérations produites avant l'immersion par l'action trop prolongée des rayons du soleil sur la couche isolante de gutta percha et par l'oxidation des fils d'enveloppe par les chlorures des eaux de la mer.

Tout doit donc porter à croire que de nouveaux efforts sauront atteindre le but ardemment poursuivi.

Pour nous un ou plusieurs succès nouveaux ne pourraient même être invoqués comme preuve de l'impossibilité matérielle d'unir par ce moyen les deux continents, et des recherches précises ont surtout parfaitement prouvé que les obstacles ne peuvent dépendre du plateau qui doit servir de lit de repos à la plus grande longueur du câble sous-marin.

Ces recherches dues au lieutenant Berryman, commandant le *Dolphin*, ont eu pour premier résultat de rapporter du fond de la mer des échantillons curieux dont l'examen au microscope fait à West Point par le professeur Bayley, a fourni des données secondaires très précieuses. Ce dernier savant a reconnu que les spécimens ramenés par l'appareil sondeur de Brooke, loin d'être purement argileux, (ce qu'on avait d'abord pensé) se composaient presque exclusivement de coquilles microscopiques calcaires de foraminifères mêlées à de rares coquilles siliceuses de *diastomacées* et que ces coquilles étaient dans un état parfait

de conservation, sans sable ni gravier. Comme tout s'enchaîne dans les sciences, cette seule observation a suffi pour prouver que l'Océan était dans le point des sondages dans un état de repos extrêmement remarquable car, sans cela, des coquilles délicates et imperceptibles auraient été roulées, usées, ou tout au moins mêlées de corps étrangers apportés par les courants. Leur intégrité démontre en outre qu'elles ont dû se déposer lentement dans les points où on les a recueillies, car elles n'auraient pu évidemment y vivre sous la pression de 400 atmosphères que représente la colonne d'eau de 3,600 mètres de hauteur qui les protégeait. On dirait, ainsi que l'énonce Maury, que semblable aux épaisses nuées qui flottent sur nos têtes pendant les jours d'hiver, la mer laisse tomber continuellement une pluie de coquilles qui s'amoncellent sur son lit et qui recouvrent les débris des naufrages comme les flocons de neige ensevelissent sous un linceul glacé le corps du voyageur perdu dans les tempêtes. Les cavités extrêmes de l'Océan ressemblent aux derniers sommets des montagnes, comme eux, elles dépassent la région des orages, comme eux elles disparaissent enveloppées d'un éternel manteau.

Ce calme des couches profondes de l'Atlantique démontre que le plateau télégraphique se trouve admirablement approprié à la destination qu'on veut lui donner. Le repos de la masse liquide qui le recouvre favorise la pose du câble ; la nature du fond concourt avec ce repos à prévenir toute usure causée par des frottements. La profondeur, assez peu considérable pour rendre l'opération de la

pose elle-même praticable, est en outre suffisante pour garantir tout l'appareil du choc des glaces flottantes dont nous parlerons bientôt ou de l'action des courants de la surface. Rien ne saurait par suite s'opposer d'une manière absolue à la réalisation d'une entreprise dont l'imagination la plus hardie peut à peine deviner dès ce moment toutes les conséquences pour le bonheur de l'humanité.

Reste la seule question de l'inconvénient reconnu aux longs conducteurs d'affaiblir énormément les courants électriques et de produire en même temps des courants d'induction très incommodes dans la pratique de la télégraphie. Mais, à supposer que ces difficultés ne puissent être vaincues ou sensiblement atténuées par des améliorations de construction, (ce que nous ne croyons pas) le succès final de l'idée ne nous paraîtrait pas encore compromis.

On aurait alors la ressource du fractionnement des lignes, d'après le système récemment exposé par M. de Marcoartu, ingénieur en chef des ponts-et-chaussées d'Espagne. Les escales des Açores et des Bermudes; celles de l'Islande et du Groënland; celles de la côte occidentale d'Afrique, des îles du cap Vert et du cap San Roque du Brésil pourraient être certainement utilisées, cependant nous préférons de tout point la voie la plus directe et nous suivrons de nos vœux ardents tous les essais qui seront tentés pour relier par un lien plus

puissant et plus efficace que les traités les plus solennels l'Europe et le Nouveau Monde. (1)

Telles sont les particularités que présentent les vallées profondes de l'Atlantique sous la ligne suivie par les steamers qui se rendent aux Etats-Unis. Nous espérons qu'on excusera l'étendue des détails qui précèdent en raison de l'immense importance que l'on attache à bon droit au succès de ces magnifiques moyens de communication dont l'action civilisatrice ou pacifique ne peut être niée et qu'il était réservé à notre époque de voir naître et se généraliser partout. Les incidents particuliers à la mer dont les packets rident à peine la surface ne sont pas moins intéressants. Ils vont maintenant nous occuper dans les pages suivantes :

B. *La mer.*

Il appartenait encore à notre siècle, si favorisé déjà par l'extension qu'ont prises presque toutes les connaissances humaines, de découvrir que l'Océan aussi bien que l'atmosphère a son système de circulation se traduisant par des courants plus ou moins réguliers. Des généralisations trop hâtives sont bien venues, dans ces derniers temps, ébranler la foi que l'on doit accorder à plusieurs points de cette théorie, mais nous pouvons dire hardiment

---

(1) Nos vœux se trouvent entièrement réalisées au moment où s'impriment ces lignes. (fin Juillet 1866).

que les résultats des recherches spéciales à notre sujet n'ont pas été démentis.

Dès longtemps l'attention avait été attirée vers des évènements singuliers démontrant une sorte de mouvement de la mer dirigé de l'ouest à l'est, vers les côtes Européennes. Un pilote du Roi de Portugal, Martin Vincente, et Pedro Correa, beau-frère de Colomb, avaient trouvé, à 450 lieues à l'ouest du cap St-Vincent et près de l'île de Madère, des sculptures en bois travaillé sans le secours du fer. Des pins énormes et des roseaux rappelant par leurs dimensions extraordinaires les bambous de l'Inde cités par Ptolémée (Cosmographie, l. 2. ch. 17) et dont l'un, montré à Colomb, pouvait contenir de nœud en nœud 9 garrafas de vin étaient venus s'échouer aux Açores, principalement sur les îles Graciosa et Fayal. On avait même trouvé sur les côtes de l'île Florès les cadavres de deux hommes dont la large face, au dire d'Herrera, ne ressemblait pas à celle des chrétiens. Mais on attribua, durant de longues années, ces effets à la violence des ouragans, sans chercher à en pénétrer le mystère, sans même remarquer que le mouvement des eaux était souvent indépendant de la direction des vents régnants.

Colomb avait découvert d'autre part, vers les tropiques, un courant inverse au précédent, se mouvant, disait-il, comme la voûte du ciel (*con los cielos*) de l'Est à l'Ouest. Il avait ressenti dans son quatrième et dernier voyage les effets d'un mouvement violent des eaux vers le golfe du Mexique. Mais ce fut Anghierra qui, peu après, embrassa, le

premier, l'ensemble de ces phénomènes et reconnut les relations du tourbillonnement qui se manifeste à l'entrée de la mer des Antilles avec l'agitation qui se prolonge jusqu'à la *tierra de los bacallaos*. (Terre-Neuve). Humphrey Gilbert en exposa le système général dès 1567 et 1576.

Toutes ces observations ont été confirmées depuis. On a retrouvé sur les côtes d'Irlande et de Norwège des fruits et des graines d'arbres qui n'appartiennent qu'aux parties chaudes de l'Amérique. On a recueilli sur les plages occidentales des îles Hébrides, et jusqu'aux environs du cap Nord, (Lottin et Lalanne. 1838) des semences de *Dolichos urens*, de *guilandina Bonduc* et *bonducella*, de *Mimosa scandens* et d'autres plantes de la Jamaïque, de Cuba et du continent américain. La mer a même apporté dans ces parages des carapaces de tortue et des barriques de vin provenant de navires naufragés dans la mer des Antilles, et le fait de ce genre le plus extraordinaire est certainement celui de l'arrivée sur les côtes d'Ecosse des débris du vaisseau de guerre le *Tilbury* détruit par un incendie dans le voisinage de la Jamaïque. (Schleiden).

Néanmoins c'est depuis les travaux du Major Rennell, de Humboldt et surtout de Maury que date la description complète de la marche des courants de l'Atlantique et spécialement la démonstration de ce grand fait : « qu'il » est un fleuve au sein de l'Océan, plus rapide que l'Amazone, plus impétueux que le Mississippi, qui jamais ne » tarit, qui jamais ne déborde dans ses plus grandes crues » et dont les rives étranges sont des couches d'eau froide

» entre lesquelles coulent à flots pressés des ondes tièdes  
» et bleues. »

Ce fleuve est le *Gulfstream* dont les conditions singulières ont beaucoup occupé les savants et dont l'*origine* a été l'objet de dissertations nombreuses.

D'anciens auteurs en avaient d'abord attribué la naissance aux eaux du Mississippi en raison de la proximité de ce fleuve relativement au point où le courant semble avoir le plus d'énergie, mais le capitaine Livingston a détruit bien vite cette hypothèse en montrant que le volume d'eau apporté par le roi des fleuves au golfe du Mexique n'était guères que la trois millième partie de la masse liquide du fleuve océanique. Les eaux du *gulfstream*, très salées, auraient dû, dans la première supposition, être au contraire de plus en plus douces.

Livingston voulut remplacer la théorie qu'il renversait par un système tout aussi peu plausible en avançant que la vitesse du courant dépendait exclusivement du mouvement du soleil dans l'écliptique et de l'influence de cet astre sur les eaux de l'Atlantique. Cette idée ingénieuse fut promptement rejetée.

Il n'en a pas été tout-à-fait ainsi de l'opinion professée d'abord par Francklin puis développée par le Major Rennell et selon laquelle la génération du fleuve bleu est entièrement due au refoulement des eaux de l'Océan dans la mer Caraïbe par les vents alisés de Nord-Est, ainsi qu'à leur accumulation dans le golfe du Mexique et à leur écoulement définitif par le canal de la Floride. Cependant



cette dernière hypothèse, renouvelée de Pierre Martyr ou d'Humphrey Gilbert, et contraire en bien des points aux lois connues de l'hydrostatique, est loin de satisfaire à toutes les exigences de la science.

Quelques savants ne s'accrochent pas davantage de l'admission tout aussi exclusive de réactions plus intimes entre des masses d'eaux océaniques de densités différentes et chargées d'éléments organiques, théorie qui tend à faire du *Gulfstream* l'unique régulateur de l'économie atlantique, ou l'analogue du cœur dans la circulation humaine. Ajoutons qu'il ne peut en être autrement quand on songe à la date récente des recherches entreprises sur un sujet aussi complexe et qui touche de si près aux causes efficientes des grands phénomènes de la nature.

Il est plus facile d'analyser les données générales de l'histoire du *gulfstream* et l'on est parvenu sous ce rapport à des conclusions remarquables en suivant en quelque sorte pas à pas ce majestueux courant d'eau chaude.

Sa *largeur* a été calculée et fixée à 14 lieues à la sortie du golfe du Mexique, à 22 lieues par le parallèle de Charlestown; elle augmente encore plus tard, comme on le verra.

Sa *profondeur* paraît être de mille pieds à son point d'origine et l'on a pu mesurer la rapidité de ses ondes. Elles franchissent d'abord près de 8 kilomètres par heure, (soit 172 kilomètres ou 43 lieues par jour,) puis deviennent plus lentes tout en conservant une vitesse relative considérable dans toute l'étendue de leur vaste parcours.

Le thermomètre a suivi le grand fleuve dans sa marche rapide. Il a donné 27° à la sortie du golfe et l'on a pu conclure d'observations nombreuses que la *température* ne variait que d'un demi degré par centaine de lieues tout en restant supérieure de 122° environ à celle des milieux traversés.

Une forte *coloration* bleue, caractère général des eaux riches en matières salines, a été remarquée dans presque tous les points du trajet, se dessinant par des lignes tranchées sur le fond moins azuré des autres eaux de l'Océan.

Toutes les conditions de ce vaste courant ont enfin été scrupuleusement étudiées. On a même déterminé la *courbure convexe* que présente sa surface par suite de la moins grande densité et de la force d'agrégation de ses eaux chargées de calorique. Les limites des *déviations* de son cours selon les saisons ont été reconnues. Dès lors cette *merveille de la mer*, selon l'appellation qui lui a été donnée, a cessé d'être un simple phénomène accidentel ou isolé au milieu de l'Océan. Elle est devenue l'un des plus puissants agents météorologiques de notre globe, l'un de ces actes cosmiques de premier ordre dont il sera peut-être donné à l'homme de connaître un jour les règles et les lois.

Ce qu'il importe le plus de connaître aux voyageurs de l'Atlantique, c'est incontestablement le *trajet* exact du *gulfstream*. Aucun point de son histoire n'a été mieux élucidé, aucun n'a été l'occasion d'applications plus utiles à la navigation.

Pour résoudre cette question on a mis à contribution l'observation directe, l'expérience des marins, les faits curieux révélés par la marche des épaves de l'Océan, ou le cheminement des bouteilles cachetées que les navigateurs abandonnent souvent à la merci des vagues, pendant leurs voyages, et les résultats de cette vaste enquête ont présenté une concordance frappante.

On a pu établir sur ces bases qu'à la sortie du canal de la Floride les eaux du *gulfstream* suivent exactement la côte d'Amérique jusqu'au niveau de l'Etat de la Caroline. Leur coloration bleu indigo est alors tellement marquée que l'œil suffit non seulement pour en suivre le cours mais encore pour indiquer avec la plus grande exactitude la ligne de démarcation d'avec les eaux environnantes. Il arrive même souvent, dit Maury, qu'un observateur, placé à bord, peut voir la moitié du navire dans le courant et l'autre dehors, tant est énergique la cause qui s'oppose au mélange des ondes juxtaposées.

Parvenu au cap Hatteras et surtout aux approches de New-York le courant commence à ne plus cotoyer aussi exactement les terres. Il s'infléchit vers le Nord-Est pour gagner les bancs de Terre-Neuve et cette déviation manifeste a donné lieu à de nombreuses discussions. On l'a expliquée par la simple direction des côtes d'Amérique au point où la déviation devient sensible, et surtout par la présence des reliefs terrestres qui constituent les bancs de Nantucket et des îles voisines. Arago et le Major Rennell comptent parmi les partisans de cette théorie, mais

Maury l'a combattue et, pour lui, l'inflexion des eaux du *gulfstream* en ce point n'est qu'une conséquence de cette loi générale qui, sous l'influence du mouvement de rotation diurne de la terre, porte toutes les substances pondérables ou impondérables, une fois mises en mouvement, à se diriger par la voie la plus courte vers leur destination. Les eaux du fleuve bleu, suivant alors précisément l'arc de grand cercle, seraient d'autant mieux un exemple de cette règle que l'observation de la situation des épaves ou bois de dérive dégagés du courant a prouvé la constante accumulation de ces corps sur sa rive droite.

Ce dernier fait est, on le voit, en complet accord avec la loi de MM. Foucault et Babinet, loi qui peut se traduire en disant que tout corps en mouvement, quelque soit d'ailleurs le sens où il se meut, tend à tourner vers la droite de l'observateur dans l'hémisphère Nord, et vers la gauche dans l'hémisphère Sud. On sait qu'un effet semblable est produit sur les chemins de fer dont les déraillements se font toujours à droite soit en Europe, soit aux Etats-Unis. Les alluvions déposées par les fleuves, les expériences d'artillerie sont tout aussi confirmatives et l'on peut même vérifier en petit le même phénomène en essayant de lancer un objet en dehors d'un wagon en marche. Le but ne peut-être atteint qu'autant que l'on tient compte tout d'abord de la vitesse communiquée au projectile par le train.

Quoiqu'il en soit le *Gulfstream*, à la hauteur des bancs de Terre Neuve, se porte plus directement encore à l'Est

soit que le profil élevé des bancs entre pour quelque chose dans sa nouvelle déviation, soit que ce changement de direction s'exécute à la suite du conflit de ses eaux avec un violent courant d'eau froide qui, descendu des mers polaires, vient le heurter en ce point; soit enfin, et c'est la théorie de Maury, qu'il continue à subir l'action des lois que nous avons énoncées. Il traverse ensuite l'Atlantique, en ralentissant sa marche et en élargissant son cours, puis se divise enfin en deux branches principales dont l'une gagne directement le golfe de Gascogne après avoir rencontré presque normalement les côtes françaises de Bretagne, tandis que l'autre, remontant au Nord-Est, embrasse les Iles Britanniques de ses eaux tièdes et va baigner à l'extrémité de sa course les côtes de la Norvège et même de l'Islande.

Cette sorte d'épanouissement des ondes du grand courant Océanique rappelle à merveille les conditions singulières de ces rivières ou fleuves qui, longtemps cachés d'abord dans l'épaisseur de la croûte terrestre, viennent soudre un jour à sa surface dans des conditions de volume et de rapidité considérables pour se répandre au loin dans les plaines qu'ils fertilisent par leurs ramifications nombreuses.

Les fleuves ordinaires ont de tout autres destinées. Leur source est modeste et sans puissance et ce n'est qu'après avoir reçu de nombreux affluents qu'ils apparaissent dans toute leur majesté, dans toute la force de leur cours, en concentrant pour ainsi dire leur lit. Le *Gulfstream* au

contraire est terrible dès le point où commence réellement son cours particulier et voit diminuer ses forces à mesure qu'il chemine, au point qu'il a souvent besoin (nous le dirons plus loin) du concours des vents pour atteindre le but, sans doute providentiel, de sa course.

Cette analogie est d'autant plus naturelle que loin de représenter une immense rivière descendant vers l'Océan, selon l'expression du Major Rennell, le courant du *Gulfstream* gravit au contraire, en se développant, un versant rapide, un véritable plan incliné constitué par des couches d'eau froide très distinctes, sur une pente de 25 centimètres par mille. (1852 mètres).

La diffusion de ses ondes et les variations qui en résultent, ainsi que de la diminution de sa vitesse, sont remarquables et on a pu le comparer avec justesse, sous ce rapport, à un vaste pennon doucement agité par la brise et qui, fixé par une de ses extrémités entre la Caroline et les Bahamas, flotterait à partir de Terre-Neuve tantôt vers le Sud, tantôt vers le Nord, selon la saison et la température des eaux de la mer. Ces deux dernières causes pèsent en effet d'un grand poids sur les *limites* du grand courant d'eau chaude de l'Atlantique. Elles en relèvent en Septembre la bande septentrionale jusqu'au 45° ou 46° degré de latitude, après le méridien du cap *Race*. Elles l'abaissent au contraire au 40° ou 41° degré en hiver et jusqu'en Mars. Le premier effet est naturellement dû à l'arrivée de masses d'eau chargées de calorique venues en été de la fournaise ardente du golfe du Mexique ; le second à la

diminution de chaleur des mêmes eaux ainsi qu'à l'action du courant polaire que nous étudierons plus loin.

Chacune des particularités que nous venons d'indiquer aussi sommairement que possible a des conséquences pratiques pour la navigation et ce n'est pas un des caractères les moins étonnants de l'esprit de notre âge que la préoccupation incessante de la transformation presque immédiate des découvertes que l'on pourrait croire purement spéculatives en applications utiles à l'humanité.

L'un des résultats généraux de la détermination du trajet et de la distribution des eaux du *Gulfstream* a été l'explication du rôle que ces eaux jouent comme agent de calorification des climats de l'Europe Occidentale.

Sous ce rapport Maury a pu comparer avec toute raison la zone torride à un fourneau de chauffe, le golfe du Mexique et la mer des Antilles à une chaudière et le *Gulfstream* à un large tuyau conducteur s'applatissant vers la fin de son trajet pour présenter un plus grand développement de surface extérieure. Chacun des termes de cette comparaison se justifie aisément. C'est évidemment sous l'action de la chaleur portée par le fleuve bleu vers l'Europe que la rigueur des hivers des côtes occidentales de France, d'Angleterre, d'Irlande et même de la Norvège et de l'Islande se trouve profondément atténuée, tandis que par des latitudes semblables la Sibérie d'un côté, le Labrador et le Canada de l'autre, sont maintenus de longs mois sous les glaces. C'est à la même cause que l'Angleterre doit sa riche végétation et l'Irlande les beaux paysa-

ges qui lui ont valu les noms de Verte Erin et d'Émeraude de la mer. On a même tenté d'évaluer la quantité de calorifique ainsi transporté en un jour jusqu'aux environs du 48<sup>e</sup> parallèle en admettant que s'il parvenait à se dégager instantanément il serait capable d'élever à la température du fer rouge tout le lit du courant. Sans pousser aussi loin les déductions, il est incontestable que l'influence du *Gulfstream* dépasse de beaucoup les couches atmosphériques ambiantes et peut embrasser le bassin de l'Atlantique septentrional dans presque toute son étendue. Cette action calorifique est manifeste sur les vents de Sud-Ouest qui soufflent si fréquemment dans la même zone et dont la douce température était connue depuis les temps les plus anciens. Elle est tout aussi remarquable sur l'abondance des pluies qui versent sur les mêmes contrées des trésors de fécondité.

Nul doute qu'une telle puissance manifestée sur l'atmosphère par des phénomènes sensibles, ne s'accompagne d'actes plus intimes au sein de l'Océan. Maury et plusieurs auteurs avec lui attachent une grande importance aux réactions galvaniques des ondes du *Gulfstream* prouvées par les effets de leur contact sur le doublage en cuivre de la carène des vaisseaux. Ils vont plus loin encore en s'élevant à des considérations plus élevées basées sur l'entraînement, loin des mers tropicales, des matières organiques et des êtres vivants prodigieusement abondants qui fourmillent dans les eaux chaudes en marche vers l'Océan. Mais ce ne sont là que des jalons d'une science à peine au berceau



qu'il n'appartiendra peut-être pas à la génération présente d'édifier. Nous ne faisons donc que signaler cette voie de recherches immenses pour nous renfermer dans l'indication des faits spéciaux à la navigation de nos steamers.

A ce point de vue le *Gulfstream* est un admirable *point de repère pour les marins*, allant d'Europe aux États-Unis et *vice versa* ; il fut longtemps un *obstacle* ignoré de la marche de leurs navires ; il peut être enfin un aide puissant pour eux ainsi qu'un *protecteur* assuré contre certains dangers. Nous allons indiquer comment.

La première qualité n'a pas besoin de longues preuves pour être reconnue. Il suffit de se rappeler les conditions exactes de trajet, de limites selon les saisons, de coloration, de température, etc., etc., du grand courant océanique, pour qu'on apprécie de suite les avantages qu'en peuvent retirer les navires. S'ils sont privés depuis plusieurs jours d'observations astronomiques, ils n'ont qu'à dévier un peu de leur route pour trouver des indices certains de leur position.

Le *Gulfstream* fut longtemps, d'autre part, une cause inappréciée de retards dans les relations commerciales de l'Europe avec l'Amérique du Nord et cette remarque est une des particularités les plus curieuses de son histoire. Sans énumérer les nombreuses causes d'erreur que l'imperfection des instruments nautiques, des chronomètres et des tables de calculs pouvait introduire autrefois dans la rapidité ou la direction des grands voyages de l'Atlan-

tique, on sait que jusqu'à la fin du siècle dernier les marins devinaient bien plus leur position en mer qu'ils ne la calculaient. Un atterrissage à New-York pour des navires à destination de Boston n'avait rien de bien extraordinaire, et Maury cite même un exemple plus surprenant. Il dit avoir en sa possession, sous la date de 1746, le livre de lock d'un bâtiment à voile allant régulièrement aux Indes occidentales et dont la vitesse moyenne était alors d'environ un mille par heure. Il était donc plus important alors que de nos jours de tenir compte des courants. On ne paraît pourtant pas s'en être véritablement préoccupé avant que l'attention de Francklin eût été éveillée sur ce point en 1770 par une pétition des négociants de Providence. (Rhode Island). Ces derniers demandaient au gouvernement anglais que les paquebots de Falmouth se rendissent dans leur port de préférence à celui de Boston; la moyenne des voyages à ce dernier port étant en réalité plus longue que celle des traversées de Londres à Providence bien que la distance parcourue entre les deux autres ports fut plus courte.

La raison de cette contradiction apparente fut révélée au célèbre fondateur de l'indépendance américaine par le capitaine Folger, baleinier de Nantucket, alors à Londres, mais les renseignements que ce dernier avait recueillis pendant ses nombreuses expéditions de pêche ne furent pas suffisamment appréciés et la véritable découverte des effets du *Gulfstream* ne fut même rendue publique qu'en 1790, Francklin l'ayant tenue secrète pendant toute la

durée de la guerre de l'indépendance de son pays. Le résultat de cette divulgation fut immédiat. L'accès des côtes septentrionales des Etats-Unis devint aussitôt plus rapide et aussi facile en hiver qu'en été tandis qu'on avait souvent relaté dans les journaux de l'époque que des navires se rendant aux caps de la Delaware avaient été contraints d'aller chercher un abri jusque dans les Indes occidentales. Dès lors aussi se fit une véritable révolution commerciale caractérisée par la décadence des ports du Sud de l'Union et spécialement de Charlestown. Maury donne à ce sujet des chiffres qui méritent d'être cités. « En 1769, dit-il, le commerce des Deux-Carolines était » à lui seul égal à celui de tous les autres Etats de la » nouvelle Angleterre réunis. Il était plus du double » de celui de New-York et dépassait d'un tiers celui de » la Pensylvanie. (1).

En 1792 les exportations de New-York ne sont encore que de 2,500,000 dollars ; celles de la Pensylvanie de 3,320,000, tandis que Charlestown exporte à lui seul pour 3,834,000 dollars.

Trois ans plus tard, en 1795, l'influence du Gulfstream étant mieux comprise depuis la publication de l'ouvrage sur la *navigation thermométrique*, la traversée moyenne d'Europe aux Etats du Nord se trouve presque réduite de

---

(1) Extrait des tableaux de comparaison des Annales du Commerce, de M<sup>e</sup> Pherson.

moitié. Le voyage aux ports du Sud conserve à peu près la même durée et, comme conséquence commerciale, les droits montent à Philadelphie seulement à 2,941,000 dollars, c'est-à-dire à plus de la moitié de ceux qu'acquittent tous les autres Etats réunis. Ajoutons que la révolution dont nous parlons prit surtout des proportions considérables dès que Jérémie Thompson, Isaac Wright et quelques autres eurent conçu l'idée de l'établissement d'une ligne de packets à voiles entre Liverpool et New-York. C'est de cette date (1816-1817) que le commerce de ce dernier port a vu se développer sa croissante prospérité.

De pareils résultats sont des arguments sans réplique. On les a bien, il est vrai, rattachés à des considérations d'un autre ordre et tout particulièrement à la protection accordée aux Etats du Nord par la constitution et la législation nées de l'indépendance, mais la découverte et la mise à profit du cours et de l'action du *Gulfstream* paraissent avoir été réellement prépondérantes dans ce déplacement du mouvement commercial aux Etats-Unis. Il est plus sensible que jamais aujourd'hui malgré les modifications profondes apportées à la navigation par l'emploi de la vapeur.

Il nous reste enfin à expliquer comment le *Gulfstream* peut être un *aide* et une *protection* pour les marins.

Si l'on tient compte de la vitesse du courant évaluée, comme nous l'avons dit, à 5 nœuds environ à son point initial et qui, bien que successivement diminuée, conserve toujours une valeur relative considérable dans l'Atlantique,

on comprendra sans peine l'immense parti que l'on peut tirer d'un pareil auxiliaire dans les traversées de retour en Europe. Le capitaine Folger avait estimé à 60 ou 70 milles par jour la perte de temps occasionnée par l'obstination des commandants des paquebots de Falmouth à refouler les eaux du même courant pour se rendre à Boston. Il est naturel, par suite, de saisir combien est désavantageuse la lutte contre une telle force pour les voyages d'Europe aux Etats-Unis. C'est aussi ce qu'observent aujourd'hui tous les marins en évitant avec soin et autant que possible le trajet du *Gulfstream* dans leurs traversées. C'est aussi l'une des causes de la direction des voyages d'aller des steamers.

L'action protectrice du *Gulfstream* est tout aussi évidente et s'exerce de plusieurs manières.

Maury a poétiquement décrit les bienfaits de la chaleur de ses eaux communiquée à l'atmosphère ambiante pour les nombreux navires qui viennent durant l'hiver affronter les dangereuses tempêtes de glace et de neige si fréquentes à l'approche des côtes de l'Amérique. L'équipage engourdi par le froid peut à peine se porter aux manœuvres. Le navire est pour ainsi dire transformé en un morceau de glace, mais le gouvernail reste libre, il dirige le vaisseau vers le grand fleuve et la scène change en quelques heures comme par enchantement. Il semble qu'on ait passé de l'hiver à l'été. La glace fondue se détache du gréement. Une chaleur pénétrante rend aux matelots l'ardeur et la force qui les avaient abandonnés. Une nouvelle

tentative peut faire atteindre le port désiré, et si l'on échoue, le *gulfstream* est toujours là pour permettre, comme la terre à Antée, de reprendre une nouvelle énergie et de triompher des éléments.

Il est bien quelques ombres à ce beau tableau et je dois citer par exemple l'attraction bien reconnue que le majestueux courant océanique paraît exercer d'une façon presque irrésistible sur les ouragans et coups de vent de l'Atlantique. M. Redfield a pu compter plus de 70 navires perdus ou désemparés sur toute l'étendue de cette voie, devenue sinistre, que parcourut le seul ouragan de 1854. Mais la constatation de ces faits eux mêmes est un enseignement et il est du reste des compensations à ces chances, rares d'ailleurs, de désastres. C'est ainsi qu'en décembre 1853 Maury a pu diriger de son cabinet les recherches du sauvetage du magnifique paquebot américain, le *San Francisco*, complètement désemparé peu de jours après son départ de New-York. La seule indication de la rencontre en mer de ce bâtiment par deux navires qui n'avaient pu lui porter secours suffit à l'illustre auteur des *cartes de vents et de courants* pour assigner les limites assez restreintes dans lesquelles on pouvait retrouver l'épave. L'événement prouva combien ces prévisions étaient fondées et l'on ne doit pas ignorer qu'il s'agissait de sauver cinq ou six cents passagers destinés à une mort certaine.

Nous ferons ressortir plus loin quels autres avantages résulteraient du trajet du *gulfstream*, si l'on adoptait définitivement des routes distinctes d'aller et de retour

pour les steamers de toutes les nations, et nous aurons aussi à montrer prochainement que ses eaux rapides et chaudes forment de plus une barrière presque infranchissable aux îles immenses de glaces ou *Icebergs* que le courant polaire entraîne vers les bancs de Terre-Neuve. La haute température de ces eaux est un obstacle tout aussi insurmontable aux migrations vers le sud des baleines franches car on se rappelle que l'observation, faite par le capitaine Folger, des limites au delà desquelles les pêcheurs ne rencontraient plus ces gigantesques cétacés fut précisément la cause de la découverte du trajet du fleuve bleu. Il ne nous reste donc plus pour terminer l'exposition des incidents spéciaux à la traversée proprement dite de l'Atlantique Nord qu'à examiner si le *gulfstream* a un rôle aussi prépondérant sur le mouvement de l'atmosphère des mêmes régions que sur les flots de la mer.

c. — *L'air.*

Cette action ne peut être niée et se trouve nécessairement comprise dans ce que nous avons précédemment exposé au sujet de l'arrivée dans l'Océan des masses énormes de calorique provenant du golfe du Mexique. Nous avons également montré qu'elle s'étendait aussi bien aux couches atmosphériques de la plus grande partie du bassin Nord de l'Atlantique qu'aux vents qui règnent dans la même région ; mais les courbes que de Humboldt a, le premier, tracées sur des cartes et qu'il a désignées sous le nom d'Isothermes, (*ισος*, égal ; *θερμός*, chaleur) ont tra-

duit ces effets sous une forme vraiment saisissante. Nous en donnons donc ici un aperçu borné aux lignes de parcours de la route de nos steamers et à celles qui l'encadrent de plus près. Ces lignes ont été reproduites dans un grand nombre d'Atlas et l'on remarquera qu'elles sont sous une dépendance étroite des limites que nous avons indiquées pour le courant d'eau chaude lui-même.

Si nous suivons d'abord, par exemple, ce que l'on nomme l'isotherme de 15 degrés, c'est-à-dire la ligne des divers points du globe où la température moyenne atteint ce chiffre, on notera qu'en prenant un point de départ à San Francisco de Californie, elle marche droit à l'est, atteint dans l'état de Delaware la latitude de 37 à 38° et décrit une courbe assez régulière jusqu'à la côte occidentale de l'Europe qu'elle atteint à la limite qui sépare l'Espagne du Portugal (42° environ). Elle passe ensuite au Nord de Rome (41.43°) et dans la partie septentrionale de la Turquie. Jusques-là l'influence du *gulfstream* ne peut s'exercer que dans une très faible étendue et dans le voisinage immédiat des côtes d'Amérique où le lit du fleuve bleu est encore resserré. Il n'en est pas ainsi pour l'isotherme de 10 degrés.

Celle-ci coupe la côte occidentale d'Amérique à l'embouchure de la rivière Columbia ; elle s'abaisse ensuite vers le Sud, traverse la partie Nord de l'Etat de l'Ohio, atteint près de New-York les bords de l'Atlantique, en présentant une assez grande convexité vers l'équateur ; puis elle se relève brusquement vers le Nord de telle fa-



çon qu'elle passe dans le voisinage de Londres, (10 degrés de plus en latitude que New-York 51°, 31 41°, 55). Parvenue à ce point maximum de hauteur elle s'infléchit enfin vers la Bohême (50°) et la partie septentrionale de la mer noire en passant entre Nicolaïeff 46°, 58 et Sébastopol 44°, 36. On croirait suivré, dans la première partie du trajet, le cours du *Gulfstream* lui-même.

Même parcours pour l'isotherme de 5° qui, partant de la côte d'Amérique au niveau de l'état du Maine et de la Nouvelle-Ecosse, entre Eastport (44°, 54) et Halifax (44°, 44), vient traverser la partie méridionale de Terre-Neuve (46°) et se porte de là jusqu'aux îles Fœroë (61°, 20) et les environs de Drontheim, (63°, 26 lat.) pour s'abaisser plus loin brusquement vers le Sud-Est au Nord de Stockholm (59°, 20) et de Christiana, (59°, 54) au Sud de Kasan et de Moscou. (55°, 48 55°, 45). La déviation due au *Gulfstream* est ici tout à fait manifeste puisqu'elle comprend 20 degrés de latitude dans les points opposés d'Amérique et d'Europe. Il en est exactement ainsi de l'isotherme de zéro qui coupe l'angle Sud-Est du Labrador (50°) et vient, parallèlement à celle de 5° toucher le cap Nord de la Norwège en comprenant l'Islande au Sud de sa courbure. (Cap Nord. 71°, 10 lat.)

Nous ne donnons naturellement ici que les résultats généraux consignés dans les meilleurs traités de météorologie, car nous ne pourrions entrer dans plus de détails sans sortir des bornes de notre livre. Le lecteur comprendra sans peine que les lignes isothermes qui précèdent

correspondent à des températures moyennes et ne peuvent traduire toutes les modifications que les saisons, la persistance prolongée de certains vents, et d'autres causes peuvent apporter dans leurs inflexions. Nous ne pouvons cependant nous dispenser de donner un exemple des résultats de ce genre d'études. Son importance sera certainement appréciée des voyageurs *qui peuvent choisir* les mois de leurs traversées de l'Océan.

On est parvenu à établir qu'il existait des différences sensibles entre les climats terrestres et maritimes des mêmes zones. On a même pu déterminer que si Février et Août sont, pour les continents, les périodes extrêmes de froid et de chaud, il y avait, pour la mer, qui perd moins facilement le calorique que la terre, un retard d'environ 30 jours dans ces deux pôles de température. Mars et Septembre doivent donc être considérés comme les analogues des mois qui les précèdent, c'est-à-dire Février et Août, quant à la rigueur ou à la douceur de leurs conditions climatiques et pourront être, pour cette raison, choisis ou rejetés par les intéressés.

Si l'on se rappelle que ces deux époques coïncident terme à terme aux variations des limites septentrionales du *Gulfstream*, on ne pourra s'empêcher de voir dans ce magnifique fleuve le modificateur principal des climats de la mer qu'il traverse et des côtes qu'il baigne. Des calculs sérieux ont pu faire affirmer que la quantité de chaleur spécifique journallement entraînée à l'Océan par ce grand courant serait suffisante pour porter des montagnes de

fer de 0° au point de fusion et pour faire tomber de leurs flancs un fleuve de métal liquide plus considérable que le volume des eaux mises chaque jour en mouvement par le Mississipi. Maury admet aussi, d'après d'autres bases, que la quantité de chaleur rayonnée toutes les 24 heures par le *gulfstream* sur l'Océan Atlantique serait suffisante pour élever de 0° à une température d'été toute la colonne atmosphérique ayant pour base la France et les îles Britanniques. « Devant d'aussi grands phénomènes l'esprit humain reste confondu et l'admiration qu'inspire le spectacle de ces merveilles reporte involontairement la pensée vers la puissance qui, en les créant, a laissé, selon l'énergique expression de l'Écriture, *la trace de ses pas* à la surface des eaux. »

Plus on avance dans l'examen intime de ces divers actes, (dit encore Maury sous l'influence d'une élévation religieuse de l'âme à laquelle nous nous associons entièrement), plus on est convaincu que la mer, loin d'être une masse liquide inanimée, forme un véritable monde vivant et se mouvant en obéissance à des lois déterminées. Cet ordre parfait ne peut être l'effet du hasard; une intelligence suprême a dû présider à cette prestigieuse mise en scène. Aussi une semblable étude est-elle de celles qui élèvent l'esprit de l'homme et le rendent meilleur.

On se tromperait étrangement cependant si, en lisant ce qui précède, on était tenté de conclure que la traversée de l'Atlantique s'exécute constamment par de douces températures, à travers une atmosphère semblable à celle

de ces îles privilégiées de l'Océan Pacifique où les rigueurs de l'hiver sont aussi inconnues que les chaleurs étouffantes de l'été. Le *gulfstream* n'a pas le pouvoir de supprimer complètement ainsi les latitudes, c'est-à-dire les conséquences de l'éloignement de l'Equateur et du soleil. La chaleur qu'il apporte à nos climats et qu'il distribue si largement sur son passage modifie seulement dans une proportion sensible les conditions météorologiques des contrées qu'il baigne de ses eaux. Son action se borne même aux côtes qu'il atteint ainsi que le démontrent les inflexions des lignes isothermes que nous avons suivies, soit lors de leur sortie du continent Américain, soit peu après leur entrée dans les terres Européennes.

Pour n'en citer que quelques exemples, il suffit de mettre en regard les différences considérables du climat de New-York et de celui des villes situées sur le Mississipi, sous les mêmes latitudes, ainsi que la douceur des hivers de Bretagne relativement aux conditions inverses de la même saison dans les villes de l'intérieur de la France. Les températures moins rigoureuses des côtes de la Norvège, opposées au froid constant éprouvé simultanément en Suède, sont tout aussi confirmatives.

Le *gulfstream* n'est donc qu'un modificateur de la température générale du bassin de l'Atlantique. S'il rend possible au Lapon jusqu'au 70<sup>e</sup> degré Nord la culture de l'orge refusée à des latitudes bien inférieures en Amérique ou en Sibérie ; si, grâce à lui, les Myrtes, les Camélias, les Fuchsia et les Budleia passent tout l'hiver en



pleine terre sur les bords méridionaux de l'Angleterre ou de la Bretagne, on n'est nullement en droit de donner à ces faits une interprétation en dehors de leur portée naturelle. Le voyage d'Europe aux Etats-Unis s'exécute constamment sur les limites des zones tempérées de l'hémisphère Nord du globe; il y est nécessairement soumis aux phases ordinaires des saisons de ces régions. Les traversées d'aller et de retour y sont en réalité rudes, pénibles, glaciales même de Décembre à Mars. Elles sont humides et brumeuses durant les mois de notre printemps; à peine chaudes en été et en automne, jusqu'en Octobre et Novembre. Le ciel est presque toujours couvert ou nuageux, et les séries de beaux jours sont très rares.

Il n'est pas difficile d'ailleurs d'analyser et de spécifier les causes de cette persistance de l'inclémence de l'atmosphère. Elles dépendent particulièrement de la latitude elle-même; (nous n'avons pas besoin d'insister davantage sur ce point), des variations d'étendue et de force du *gulfstream* lui-même et enfin des vents qui soufflent sur cette portion de la mer.

Le *gulfstream* n'est pas toute l'année ce fleuve gigantesque dont nous avons dû décrire plus haut les caractères généraux et les limites extrêmes. Bien que plusieurs des points de son histoire exigent encore de longues et patientes recherches, on a pu réunir déjà de nombreuses preuves des variations ou des modifications que présentent son cours et surtout son étendue. On a montré, par exemple, que la chaleur de ses eaux n'était plus aisément reconnue

à l'Est du méridien des Açores à la suite de la prolongation des vents d'Est ou de Nord tandis qu'elle se manifestait parfois d'une façon tout à fait extraordinaire près des rivages d'Europe ainsi que Francklin l'avait constaté.

On conçoit, *a priori*, d'après la théorie que nous avons exposée, que ces variations peuvent se traduire par des modifications correspondantes du climat des côtes de France et d'Angleterre tout spécialement. C'est ce qui s'est observé en Novembre et Décembre 1821 ainsi qu'en Janvier 1822. Pendant ces trois mois l'air resta très chaud, humide et lourd ; les coups de vent d'Ouest et de Sud-Ouest se succédaient presque sans intervalle ; la pluie était excessive. Le baromètre tomba plus bas qu'on ne l'avait vu depuis 35 ans.

Le major Rennell a attribué ce développement accidentel du *gulfstream* dans certaines années à une plus grande vitesse initiale causée, d'après lui, par une différence anormale pendant l'été précédent entre le niveau du golfe du Mexique et celui de l'Atlantique. Ceci permettrait de pouvoir prédire à coup sûr et quelques mois d'avance pour nos climats les phénomènes de ce genre. On sait néanmoins qu'il faut tenir beaucoup plus de compte dans ces circonstances de la durée et de la force des vents qui soulèvent et poussent les flots de l'Océan. Les météorologistes de tous les pays ont eu l'occasion de vérifier cette influence et d'en mesurer les effets. Jamais ils ne se montrent, dit-on, plus grandioses que dans les circonstances où des brises puissantes et prolongées refoulent

les eaux du *gulfstream* dans le point où leur courant est le plus rapide. Le spectacle qu'offre alors la mer du canal de la Floride est des plus terribles. Les flots, battus par la tempête, se brisent avec fracas sur les terres basses des îles voisines, qui sont promptement inondées. Leur vitesse atteint jusqu'à 7 milles à l'heure. Les *Cayes* des Bahamas sont submergées. La mer dépasse de 9 mètres, en certains points, sa hauteur moyenne et l'on a vu des navires qui, jetés violemment sur les terres, s'y sont trouvés complètement à sec dès que l'ouragan a cessé. (1)

Les faits inverses sont plus ordinaires et les vents régnants de l'Atlantique sont certainement les auxiliaires habituels de la marche vers l'Est des ondes du grand courant océanique.

Je ne chercherai point à exposer à ce propos les admirables théories de Maury sur la circulation générale de la couche gazeuse qui nous entoure ; sur les merveilleuses analogies que cette circulation présente avec les mouvements réguliers des masses liquides de l'univers ; sur son rôle enfin dans la répartition de l'humidité à la surface de la terre et dans la modération ou l'égalisation des cli-

---

(1) Ce fut le cas du *Ledbury Snow*. Il avait cru trouver plus de sécurité en mouillant. Il reconnut, quand la brise vint à mollir, qu'il était assez loin dans l'intérieur des terres et qu'il avait laissé tomber son ancre sur le sommet des arbres d'Elliott's Key. (Maury.)

mats des différentes latitudes. Il y a certainement quelque chose de séduisant dans ce système de compensation qui charge les vents alisés d'un hémisphère du soin de recueillir dans leur chemin à travers les zones intertropicales les molécules aqueuses évaporées sous l'influence de la chaleur ; puis, qui fait précipiter ces mêmes molécules sur les montagnes des continents de l'autre moitié du globe pour en alimenter les fleuves et en adoucir le climat. On suit par exemple avec un vif intérêt la marche des vents réguliers de Sud-Est, qui, après avoir atteint l'Équateur, s'élèvent dans les couches supérieures de l'atmosphère pour descendre de nouveau sur la mer Atlantique sous forme de brise d'Ouest et de Sud-Ouest, tout humides encore de la précipitation des vapeurs qui contribuent à former les grands fleuves de l'Amérique du Nord.

L'esprit saisit les relations qui unissent la régularité d'écoulement des grands cours d'eau de l'hémisphère Nord avec l'immense surface d'évaporation qu'offrent les mers étendues de l'hémisphère Sud ainsi que la coïncidence extraordinaire de la précipitation des pluies qui adoucissent la température de nos latitudes avec le maximum de chaleur et par suite d'évaporation des eaux de la même partie du globe. Mieux qu'aucun autre auteur Maury a su rapprocher les uns des autres ces grands actes de la nature et, quand on a lu avec attention son exposition attrayante des liens secrets qui unissent tous ces phénomènes on ne peut s'empêcher d'admirer l'harmonieux équilibre



de la grande machine atmosphérique ; l'ordre caché sous des mouvements en apparence si capricieux et si divers.

Mais l'application de ces théories est étrangère à notre sujet et les recherches statistiques auxquelles a donné lieu l'étude de la fréquence des vents régnants dans la zone que traversent les steamers pour se rendre d'Europe en Amérique perdent aussi beaucoup de leur importance quand il s'agit d'une navigation qui n'appelle qu'exceptionnellement la force du vent à son aide. Nous nous bornons donc à dire que l'analyse d'une somme effrayante de documents maritimes a mis hors de doute la prédominance des vents d'Ouest, variant du Sud au Nord, pour toute l'étendue de mer comprise entre l'Amérique du Nord et l'Europe.

Aussi bien ne pouvons-nous qu'effleurer ici des questions qui, bornées aux phénomènes atmosphériques purs, exigeraient des développements qu'il ne nous appartient pas d'étudier dans notre livre. Simple historien des incidents généraux d'un voyage, nous ne devons qu'indiquer, à mesure qu'ils se présentent durant son cours, les faits principaux d'une science dont les progrès récents se comptent par autant de bienfaits pour l'humanité.

L'arrivée et le passage des steamers près des bancs de Terre-Neuve va du reste nous fournir l'occasion d'éveiller encore l'attention de nos lecteurs sur d'autres actes de la nature dont on ne saurait trop s'efforcer de connaître les causes, les particularités et les conséquences.

3<sup>o</sup> PASSAGE DES BANCs DE TERRE-NEUVE.

Quand une semaine environ s'est écoulée depuis le départ d'Europe, le ciel de l'Atlantique, ordinairement sombre et nuageux, paraît se charger tout à coup de densés vapeurs qui se transforment promptement en couches épaisses de brumes. L'horizon disparaît, le soleil ne peut plus percer de ses rayons les plus ardents l'épais manteau blanc ou grisâtre qui s'est étendu sur toute la mer et, pendant quelques jours, le steamer glisse silencieusement sur les flots comme un fantôme à peine entrevu dans une nuit profonde. En même temps la température de l'air extérieur se refroidit brusquement même en été. Le pont ruisselle de la condensation des brouillards de l'atmosphère, et ces phénomènes annoncent avec une certitude presque égale à celle des observations astronomiques, que les deux tiers de la route à parcourir sont franchis, que les parages de Terre-Neuve sont proches.

D'autres marques viennent bientôt confirmer ces signes, sans parler ici des sondages qui peuvent lever tous les doutes mais qu'emploient rarement les packets, autant par la nécessité de rapidité de leur service que par la précision des instruments nautiques et des calculs qui servent à diriger leur marche.

Le passage des bancs forme une phase toute nouvelle du voyage et les incidents nouveaux de cette partie de la traversée peuvent être groupés, (ainsi que nous l'avons fait plus haut), selon qu'ils se rattachent : aux *reliefs terres-*

*tres* sous marins, aux conditions de la *mer* elle même dans ces régions, ou aux particularités de l'*atmosphère* dont nous venons de dire l'état de condensation, d'obscurité et de température.

Toute la partie Ouest du bassin de l'Atlantique, depuis New-York spécialement jusqu'à la partie la plus Est de l'île de Terre-Neuve, offre un soulèvement marqué dont nous avons précisé déjà les profondeurs, mais cet état d'exhaussement du sol sous-marin n'est nulle part plus manifeste que dans la dernière zone où il forme ce qu'on désigne en géographie sous le nom de bancs, ou plateaux terrestres plus ou moins saillants au-dessus des vallées de l'Océan. Le plus considérable de ces plateaux est nommé le grand banc de l'île de Terre-Neuve dont il forme, avec une autre saillie plus orientale encore dite Bonnet-Flamand, la sentinelle avancée. Il n'a pas moins de 180 lieues de longueur sur 80 lieues de large dans ses plus grandes dimensions et sa situation est d'autant plus intéressante pour les voyages d'Europe en Amérique qu'elle coïncide exactement avec l'arc de grand cercle, que suivent les steamers de toutes les nations Européennes. On a donc dû s'occuper avec soin des effets de la présence de ce haut fond sur la navigation et nous allons essayer de résumer les travaux entrepris sur ce sujet.

Quelle que soit l'origine des collines sous-marines des côtes orientales de l'Amérique; quelles que soient leurs analogies avec celles qui bordent aussi les régions correspondantes du continent asiatique; quelle que soit enfin la

date de leur soulèvement du fond des eaux ou de leur affaissement sous les flots dûs aux commotions de la croûte solide de notre globe ; il est incontestablement reconnu aujourd'hui que leur niveau s'élève graduellement. Un savant américain a même prédit tout récemment, pour une époque prochaine, la réunion de tous les bancs dont nous parlons et même des principales îles des Antilles au continent du nouveau monde. (1) Mais, sans aller aussi loin que lui dans un rêve géologique qui pourrait bien n'avoir d'autre base qu'un amour exagéré d'*annexions*, on doit admettre qu'il se fait en ce point de la mer un véritable travail dont les causes sont très diversement appréciées.

Peut-être faut-il y voir les effets de cette action lente si remarquable sur les côtes de la Norwège et du Chili et qui tend à donner une vie nouvelle et *aérienne*, pour ainsi dire, à des terres jadis entièrement submergées. Une autre opinion porte à croire aussi au dépôt vers la partie Sud-Est de Terre-Neuve d'énormes blocs de rocher arrachés aux terres boréales par les montagnes de glace que les courants entraînent sans cesse vers le Sud. Les recherches hydrographiques sont formelles à ce sujet et des sondages ont en même temps prouvé qu'au Sud des bancs se trouvaient les profondeurs les plus considérables peut-être de l'Atlantique.

---

(1) Le Dr R. P. Stephens dans une séance de la Société de Géographie Américaine de 1864.

Il est intéressant de déterminer comment ces blocs de rochers peuvent s'arrêter dans une région aussi circonscrite de l'Océan et comment ils peuvent y former des alluvions considérables. L'histoire des courants de la mer qui recouvre les hauts fonds des bancs va nous permettre d'élucider chacune de ces particularités de la vie océanique.

L'une des principales est sans contredit l'existence d'un courant considérable qui, marchant presque directement du Nord au Sud, vient se heurter précisément au même point avec le *gulfstream* et produire une série de phénomènes aussi remarquables au point de vue de la science pure qu'importants à connaître pour les marins.

Les détails les plus minimes en apparence sont souvent des révélations des actes les plus grandioses de la nature. Des pluies colorées en rouge par des animalcules des plaines de l'Orénoque et tombées dans nos climats ont fourni la meilleure démonstration de la circulation atmosphérique. L'étude des migrations de la baleine a fait tracer les limites Nord du *gulfstream*, comme elle a résolu le problème du passage Nord-Ouest de l'Amérique si longtemps poursuivi sans succès par les efforts héroïques de l'homme. Des troncs d'arbres brisés par l'orage et entraînés par les marées ; des graines dispersées au loin par les vents ; de frêles bouteilles cachetées auxquelles des navigateurs ont confié négligemment une date, un souvenir ; l'accumulation et le retour constants de végétaux flottants sur certaines zones de l'Océan où ils forment de véritables prairies ; toutes ces circonstances, analysées et reliées entre

elles, sont devenues des témoignages muets mais pourtant irrécusables de la marche régulière des ondes de la mer et de l'harmonieux ensemble de leurs mouvements. Dans ces régions du globe où la terre, cachée sous un voile presque éternel de glace ou de neige, ne peut fournir ainsi aux brises de l'air ou aux vagues des eaux des signes certains de sa présence, la mer s'est elle-même chargée de ce soin en arrachant aux rivages près desquels elle se trouve fixée et comme soudée par le froid des témoins qui servent précisément à marquer le trajet que ses ondes doivent parcourir. Etrange solidarité des règnes de la nature concourant pour ainsi dire, chacun selon leurs caractères spéciaux, aux grandes fins du Créateur !

Les îles de glaces détachées du pôle ou *Icebergs* sont en effet ces navigateurs discrets dont le parcours régulier donne la clef de tout ce qui s'observe près de Terre-Neuve. Elles font partie tout l'hiver, et souvent pendant plusieurs années, des masses glacées qui transforment en un seul continent les îles ou les grandes presqu'îles du pôle Nord et en défigurent ainsi l'aspect au grand effroi des hardis explorateurs de ces vastes et tristes contrées. Leur étendue comprend alors plusieurs milliers de milles carrés représentant plusieurs centaines de millions de tonneaux. Mais la température de ces latitudes se radoucit néanmoins avec l'été et sous l'influence des courants encore tièdes qui, venus des tropiques, contribuent à former au pôle la *Polynie* ou mer libre de glace devinée par Maury et découverte par Kane. Les bases profondes des gla-

ciers les plus monstrueux sont ainsi sapées. Les faux continents polaires se scindent en mille fragments avec un fracas épouvantable rappelant la décharge de cent pièces d'artillerie et les spectateurs épouvantés de ces actes, analogues par leur grandeur à ceux des premiers âges du monde, voient alors ces îles nouvelles se frayer parfois un chemin avec une rapidité qui glace d'effroi. (Griffin. Relation de Duncan, etc., etc.)

Sans m'occuper ici du courant profond que la marche des *Icebergs*, en sens contraire des courants superficiels de la mer, a montré se porter vers le détroit de Behring, il est tout aussi prouvé que les eaux polaires ont un mouvement régulier vers le Sud. Le célèbre capitaine Scoresby a pu le rencontrer assez haut dans le Nord, entraînant avec lui 500 glaces flottantes gigantesques parties d'un même point. D'autres observateurs l'ont suivi jusqu'au point où il rencontre dans le *gulfstream* un adversaire digne de sa force ou du volume de ses ondes et ce point a pu être parfaitement déterminé et limité à la région des bancs de Terre-Neuve. On y a reconnu l'existence d'une véritable île ou plutôt presqu'île d'eau froide couvrant souvent jusqu'à des centaines de milles et offrant vers ses limites les variations les plus brusques et les plus considérables de température que l'on puisse constater dans les eaux superficielles de la mer. Cette presqu'île qui pèse sur le courant des eaux chaudes originaires du golfe du Mexique, et lui donne en cet endroit l'aspect d'un fer à cheval, est précisément le rendez-vous des *Icebergs* dont nous ve-

nous d'indiquer l'origine. Le capitaine Grant de l'*Arabella* en vit plus de 24 à la fois, sans compter nombre de petits, dans cette sorte de réservoir d'eau glacée. La mer en était couverte, dit-il, aussi loin que la vue pouvait s'étendre, et tous les témoignages confirment ce fait que nous avons observé plusieurs fois nous-même, pendant de nombreux voyages sur les côtes orientales de Terre-Neuve.

Rien de plus variable du reste que les dimensions, le nombre et la forme de ces magnifiques îles dont la hauteur visible n'est que la 6<sup>e</sup> ou 7<sup>e</sup> partie de la hauteur totale (6 1/2 environ). Il en est dont la saillie est presque nulle sur l'Océan mais dont l'étendue en surface est, au contraire, immense. Quelques unes atteignent 18,20 et 40 mètres (54,60,120 pieds français) ; d'autres élèvent même leurs pointes aiguës jusqu'à 180 mètres. Rarement isolées, elles sont quelquefois extrêmement nombreuses. Rien n'est plus capricieux que leurs formes où l'imagination du voyageur découvre successivement, à mesure que leur aspect se modifie par les changements de position, des tours élevées, des clochers élancés, des minarets ou des flèches pittoresques, des pentes abruptes, des précipices effrayants, des plaines profondes ou spacieuses.

Les plus énormes échouent parfois sur les bancs eux-mêmes, principalement dans les moindres fonds, ceux de 45 mètres. Toutes semblent arrêtées par les flots d'eau chaude près desquels elles sont portées et qui minent rapidement leurs bases. Repoussées dans le conflit des deux courants, elles errent ainsi suivant une sorte de remous



et finissent fréquemment par s'y fondre entièrement. Quelques îlots, plus gigantesques que les autres, parviennent cependant à franchir le fleuve bleu sous l'influence de la branche d'eau froide qui se glisse sous les eaux chaudes du *gulfstream*. Ils ne tardent pas alors à terminer dans le Sud leur marche jusqu'alors triomphale sous la double action de la haute température de la mer et des rayons solaires. Tel n'est pas néanmoins le sort du plus grand nombre de celles qui résistent à la fusion produite par le premier contact de la chaleur des flots du *gulfstream*. Ces dernières loin de suivre la voie, plus naturelle en apparence, que les vents régnants impriment à l'atmosphère se portent au contraire vers les côtes méridionales de l'île de Terre-Neuve. Elles gagnent ensuite celles de la Nouvelle-Ecosse et des états du Nord de l'Union, entraînées par la branche de bifurcation du courant polaire qui, réunie aux courants du golfe St-Laurent, va baigner toutes les rives septentrionales et orientales des Etats-Unis.

Les *Icebergs* fournissent ainsi les indications les plus précises sur les courants de l'Océan. Hâtons-nous de dire cependant qu'ils ne se promènent majestueusement sur les flots que pendant une assez faible partie de l'année. Il est rare qu'ils paraissent près des bancs avant les mois de Mai et Juin. Il est tout aussi extraordinaire d'en rencontrer après Septembre ; le froid les retenant déjà soudés au Nord tandis que ceux que l'été voyait errer ont complètement cédé à la chaleur. Leur présence est d'ailleurs faci-

lement reconnue, même à distance et dans la brume, pendant les mois indiqués plus haut, non seulement par leur position géographique normale, mais encore par les modifications que leur voisinage apporte dans la température de la mer et dans les conditions générales de l'atmosphère. Il suffit d'observer les thermomètres ordinaire et marin pour obtenir des indices précieux de ces modifications.

Il résulte de nombreuses observations faites avec ces instruments que l'existence des îles de glace détermine en effet des variations de température aussi brusques que considérables, spécialement dans les limites de la lutte de deux courants. On a noté des différences de 8, 12, 15 et même 19 degrés centigrades en un seul jour, et c'est de l'analyse des recherches multipliées des marins sur ce point que l'on a même pu mesurer l'étendue moyenne de la presqu'île d'eau froide dont nous avons parlé plus haut. Elle oscille généralement du 42° au 52° degré de latitude, tantôt à l'Est du 42° degré méridien de Paris (40° de Greenwich) tantôt à l'ouest du 52°. C'est dans cet espace de plusieurs milliers de lieues carrées que se rencontrent aussi les brumes épaisses dont l'origine est rattachée à la pénétration dans les eaux chaudes du *gulfstream* du courant descendu du détroit de Davis.

Il se produit dans cette rencontre de deux masses inégalement échauffées, et sur une immense échelle, un phénomène analogue aux alternatives des brises de terre et de mer. Ce qui le prouve, c'est que les limites des brumes

sont en étroite relation avec celles du *gulfstream* selon les saisons. Rares par les vents de Nord qui les chassent au loin sous des latitudes où leur évaporation est facile, elles deviennent, par contre, excessivement intenses dès que les brises chaudes du Sud et de l'Ouest sont prépondérantes ou durables. C'est dire qu'on les observe moins souvent en hiver et en automne qu'au printemps et en été. Leur disposition est variable et leurs couches sont souvent si peu épaisses qu'un observateur placé sur une colline, ou un matelot en vigie au sommet des mâts d'un navire, les domine complètement. J'ai assisté fréquemment à Terre-Neuve à un spectacle aussi singulier que pittoresque en me transportant sur les sommets des montagnes de l'île afin d'observer ce fait. Les reliefs terrestres, la cime des arbres, le faite des édifices, les flèches élevées des mâts des navires à l'ancre dans les baies, semblaient poindre successivement au-dessus de la couche uniforme de brume qui s'affaissait et disparaissait sous l'action du soleil dont les rayons éclairaient les collines les plus hautes. On aurait pu croire assister à l'écoulement graduel des eaux d'un déluge et le paysage, peu à peu débarrassé de ses langes blanchâtres et tout humide de vapeurs, paraissait naître à une vie nouvelle. Les pilotes des nombreux ports de pêche de Terre-Neuve savent tirer parti de cette disposition des brouillards. Guidés par la boussole, ils vont souvent surprendre au loin le navire dont ils ont aperçu de terre la mâture élancée. En mer se produit aussi par cette stratification du brouillard une sorte de mirage, la

brume masquant la coque du vaisseau dont les voiles supérieures semblent flotter entre les eaux et le ciel.

Malheureusement ces curieux phénomènes sont rares. Le plus souvent l'atmosphère toute imprégnée de vésicules aqueuses condensées n'offre à la vue qu'un horizon borné. Le brouillard intense ne permet quelquefois qu'à grand peine de distinguer un objet peu éloigné sur le pont du steamer lui-même. L'obscurité permettrait de réaliser en plein midi la plaisanterie des gamins de Londres courant, armés de torches, à la recherche de l'illumination annoncée comme réjouissance du jour de naissance de la Reine ; (24 Février 1832) et le navire peut continuer ainsi plusieurs jours sa route.

Rien n'est morne comme ces journées de voyage que l'humidité de l'atmosphère force à passer entières à l'intérieur du navire, car l'âme s'attriste aisément de la privation du soleil et de la lumière. Les nuits sont rendues plus longues encore et presque lugubres par les sifflements aigus et répétés de la machine signalant aux navires plongés dans la même zone obscure l'arrivée d'un danger.

On a multiplié, sans trop de succès il faut bien l'avouer, les moyens de prévenir ainsi les abordages. On a recouru aux fanfares du clairon, aux bruits retentissants du tambour, aux sons rauques des conques marines. Les sifflets de vapeur sont venus après, mais il n'arrive que trop fréquemment que tous ces moyens sont impuissants à transmettre à de suffisantes distances les ondes sonores dont l'oscillation est brisée par l'état vésiculaire de la brume.



On continue cependant à les employer isolément ou simultanément. Ils ne sont nulle part plus utiles que pendant la traversée des bancs où se trouvent en permanence, durant la moitié de l'année, de nombreux navires employés à la pêche de ces bandes de poissons dont les migrations singulières sont encore enveloppées de bien des mystères.

On entrevoit à peine, en passant, ces navires qui roulent lourdement sur leurs ancres au milieu des flots constamment agités et houleux. Il arrive quelquefois cependant que le voile épais qui dérobe le ciel et l'eau à la vue s'éclaircit soudain et le steamer peut se trouver alors presque entouré d'une foule de ces hardis pêcheurs dont les croisières sont une source immense de richesses pour les nations. On ne connaît pas assez les dangers de leurs luttes journalières contre la mer pour la pose des lignes armées de milliers d'hameçons et portées, en pleine mer, à l'aide de chaloupes non pontées. On ne peut deviner ce qu'il faut de courage, de patience et de sang-froid pour entreprendre les grandes pêches de cette partie de l'Océan. Chaque année, dès que l'hiver touche à sa fin, de nombreux navires s'arment dans presque tous les ports du bord de l'Atlantique, et surtout des côtes de France, pour cette industrie. Rien n'arrête cette flotte dans sa marche hâtive, ni la rigueur encore extrême de la saison dans les lieux de pêche, ni les tempêtes de neige, ni la rencontre des glaces qui couvrent la mer sur une grande étendue, ni les brumes qui voilent le chemin et à travers lesquelles les vaisseaux marchent côte à côte sans se voir. Il faut arri-

ver à temps pour la moisson enviée et la nature n'attend pas. Dès le mois de Mars, elle pousse en avant vers les côtes de Terre-Neuve, et les mers qui les baignent, des légions de harengs dont l'accumulation effrayante peut arrêter ou ralentir le sillage d'un bâtiment. L'homme doit être prêt à recueillir cet appât indispensable pour le succès de la pêche qu'il médite. Sa provision est à peine achevée qu'il lui faut aller, sur les bancs, poursuivre les troupes affamées et innombrables de morues venues on ne sait d'où et qui disparaîtront plus tard sans qu'on sache davantage le lieu de leurs retraites. C'est en Mai que se fait cette première hécatombe de victimes.

Mais l'appât qui arme les lignes des pêcheurs n'est pas inépuisable. Il manque bientôt et le navire revient déposer son premier butin à terre pour qu'il y subisse les préparations nécessaires à sa conservation en vue d'expédition lointaine. Juin est venu et avec lui la mer devient noire près des mêmes parages, grâce à l'arrivée de bancs effarés de capelans fuyant, éperdus, des ennemis actifs au moment où ils doivent déposer sur les plages sablonneuses les produits innombrables de leur fécondité. Nouvelle pêche à époque fixe, nouveaux départs pour le grand banc ; enfin nouvelle moisson de morues pendant les mois de Juillet et d'Août. On voit même des navires revenir dans les premiers jours de Septembre récolter de nouveaux appâts empruntés aux bataillons pressés d'*Encornet* qui ont succédé aux invasions précédentes dans les eaux peu profondes.

Puis quand Octobre a ramené, dès les premiers jours, les avant-coureurs du froid, la solitude se fait à Terre-Neuve et sur les bancs qui bordent ses côtes dentelées. L'agitation et le travail cessent. La flotte a repris son vol vers les ports de la patrie qui doivent la protéger pendant l'inaction forcée des mois d'hiver, et la mer elle-même semble abandonnée par les êtres nombreux qui se pressaient dans son sein.

Ces faits réguliers et constants ont à notre sens une tout autre importance que celle que leur reconnaissent les rares personnes qui ont accordé quelque attention en Europe aux questions que nous venons de résumer. Ils sont cités dans la plupart des livres, même traitant de la science, comme des exemples singuliers de l'instinct de certaines espèces animales ; je crois que ces migrations successives et annuelles sont une loi générale de l'animalité dans son état de liberté si improprement appelé état de sauvagerie. J'ai longtems résidé à Terre-Neuve et j'ai été constamment frappé des caractères de régularité, de succession, et de durée de l'arrivée ou du départ, non seulement des diverses espèces de poissons qui fréquentent ces régions, mais encore des crustacés ou mollusques qui y abondent. Toutes les espèces qu'on rencontre dans ces mers, (harengs, morues, capelans, encornets, homards, etc.) arrivent, s'amoncellent et pavent pour ainsi dire le fond des baies à une époque si parfaitement déterminée qu'elle est attendue presque à jour fixe. Leur disparition est tout aussi invariable. Les espèces plus particulière-

ment fluviatiles ou lacustres (truites, saumons, anguilles, etc.) obéissent à la même règle et regagnent la mer à un moment donné, en franchissant quelquefois péniblement les bancs de sable ou même les prairies qui séparent les étangs de la côte. La même remarque peut être faite pour les nombreux oiseaux aquatiques ou aériens (1) qu'attirent les migrations des poissons et la floraison d'une immense quantité de plantes appartenant aux familles des bruyères, des éricacées et autres voisines. Les rares mammifères de ces rudes climats (lièvres, cariboux ou cerfs du Canada, etc.) obéissent eux mêmes, dans des bornes plus restreintes imposées par leurs moyens de locomotion, à cette tendance que nous croyons être d'une nature moins fatale qu'on ne le croit généralement.

Bien des difficultés s'opposeront sans doute encore longtemps à la détermination précise des raisons réelles de ce cheminement et de ces invasions dont nous connaissons à peine quelques stations isolées. Mais le monde de la mer et celui de l'air ont révélé déjà plusieurs de leurs secrets aux investigations obstinées de l'homme. Nous sommes convaincu qu'il en sera de même pour les causes qui portent un si grand nombre d'êtres à parcourir d'immenses distances et à venir à des époques prévues se succéder en masses pressées sur des points restreints des vallées de

---

(1) Courlieux, chevaliers, bécassines, perdrix, canards, plongeurs, etc.



l'Océan ou dans les cours d'eau qui s'y jettent. Nul doute pour nous qu'on rencontrera dans l'ensemble de ces faits, alors qu'on le connaîtra, des lois analogues à celles que nous avons plusieurs fois signalées ; on déterminera leurs liaisons avec les grands phénomènes des circulations maritimes et atmosphériques. L'observation des bancs de méduses entraînées par le *gulfstream* suffit à Maury pour voir dans ce grand fleuve océanique le pourvoyeur des baleines franches qui ne dépassent pas les rives de ses eaux trop chaudes. Ce que nous avons pu explorer du domaine d'une pareille étude nous donne hautement le droit de conclure qu'on y découvrira sans cesse de nouvelles preuves de cette admirable harmonie de l'univers qui décèle dans ses actes les plus simples l'intervention de l'autorité suprême que l'humanité ingrate s'efforce si souvent de ne pas appeler de son vrai nom : Dieu. Tout obéit aux lois qu'il a dictées aux grands jours de la création ; les mondes de l'espace comme les vents et les flots de notre globe ; les êtres qui peuplent les mers comme ceux qui s'élèvent dans l'air et ceux que leur organisation retient errants sur la terre. Tout a un but tracé d'avance, tout a une fin déterminée et précise dans cette profusion sans limites d'existences douées de mœurs en apparence bizarres, et l'unité dans la variété ne peut manquer d'être la pensée régulatrice qui a présidé aux grands phénomènes dont nous saisissons à peine encore quelques particularités ou quelques détails.

Ce qui frappe surtout dans l'économie générale de ces

phénomènes c'est la répartition, le renouvellement et la multiplicité des richesses de tout genre que Dieu mit à la disposition de l'homme lorsqu'il voulut le faire régner sur l'œuvre *qu'il trouva bonne* quand il l'eut achevée. Aux contrées chaudes, la végétation luxuriante, les fleurs splendides, les fruits les plus savoureux et surtout les sources sans cesse accrues de la chaleur qui doit porter au loin la vie par l'atmosphère et par les courants de la mer. Aux zones tempérées, la nature variée dans toutes ses manifestations et les plantes les plus utiles à l'homme dans une abondance qui trahit presque une intention de réserve pour les mauvais jours. Aux régions où la terre perd peu à peu sa parure, des trésors annuels de fécondité au sein des mers, en même temps (il faut bien l'ajouter) qu'un refuge pour les espèces que dans son insatiable avidité l'homme s'efforce de détruire au lieu d'essayer de les soumettre à son joug ou de les ménager selon ses besoins.

Mais de telles considérations auxquelles l'esprit méditatif du marin se trouve forcément conduit en présence des incidents nombreux de ses longs voyages nous entraîneraient trop loin. Le lecteur suppléera sans peine à ce qu'elles ont de trop sommaire dans notre livre et nul doute qu'il n'ait été bien souvent frappé, comme nous, du vaste champ d'examen qui s'ouvre naturellement à la réflexion pendant les grandes traversées de l'Océan. On sait ce qu'apporte de rêveries la contemplation du ciel étoilé durant les douces soirées des tropiques, quand, fuyant l'intérieur du navire, le voyageur aime à prolonger sur le

pont la jouissance de la fraîcheur de la nuit. Sous les grandes latitudes de l'Atlantique des sujets tout aussi vastes, quoique d'un caractère différent, se présentent aussi à la pensée. Si le ciel est trop souvent inclément, nuageux ou même glacial, il offre aussi, parfois, un spectacle grandiose quand il s'illumine de mille lueurs et que les aurores boréales enflamment l'horizon de leurs vacillantes traînées de rayons. C'est encore près des bancs et dans les parages voisins que s'observe d'ordinaire ces magnifiques manifestations du magnétisme terrestre. Elles s'y montrent avec une fréquence telle en hiver qu'il s'écoule peu de nuits sereines sans qu'on puisse en suivre toutes les phases, depuis les simples radiations ou faisceaux lumineux que leur mobilité fait appeler vulgairement *marionnettes* (1) jusqu'à ces immenses coupoles aux colonnes diversement colorées qui ont pu être observées à la fois dans l'Europe centrale et en Amérique. (5 Janvier 1769. 7 Janvier 1831) Nous avons assisté souvent à cette illumination, à cet embrasement féerique qui nous ont fait bien des fois aussi oublier l'heure et le vent et le froid ; mais jamais le regret ne venait mettre un terme à notre contemplation presque naïve, tant le spectacle était vraiment beau.

Tels sont les faits principaux du passage redouté de Terre-Neuve et des bancs qui lui forment une vaste cein-

---

(1) C'est à peu près la même signification qu'aux îles Shetland où les aurores portent le nom de *Merry dancers*.

ture dans toute sa partie orientale et méridionale. Les brumes existent bien encore pendant une partie du reste du voyage, particulièrement aux environs de la Nouvelle-Ecosse, de l'île de Sable, des bancs de Nantucket et même des attérissements de New-York, mais leur fréquence et leur densité sont généralement moins grandes dans ces derniers parages dont nous ne ferons qu'une description sommaire pour terminer le récit des particularités purement nautiques du voyage.

#### 4° ATTÉRISSEMENTS D'AMÉRIQUE ET DE NEW-YORK.

La fin de la traversée d'Europe aux Etats-Unis n'offre pas en effet beaucoup d'incidents spéciaux, quand les bancs ont été traversés, et j'ai déjà dit ailleurs que presque tous les steamers s'abstenaient actuellement de l'escale du cap *Race*. Son attérissage est en réalité trop difficile, par les temps de neige et de brume, pour compenser les avantages de quelques nouvelles hâtivement transmises ou reçues. Les *Icebergs* qui doublent le même cap, entraînés vers les côtes de la Nouvelle-Ecosse, constituent un danger de plus à affronter dans ces parages. Aussi, avec le temps, voit-on diminuer l'importance d'une relâche qui n'aura plus aucune raison d'être dès qu'une communication électrique aura définitivement relié les deux mondes.

Ces fâcheuses conditions topographiques ou météorologiques sont certainement regrettables, car sans cela la distance assez notable qui sépare le cap *Race* de New-York

(1010 milles) donnerait une utilité de premier ordre à un arrêt, même de quelques heures, au point indiqué. Cet arrêt serait non seulement favorable à la transmission plus rapide des nouvelles soit européennes soit américaines, mais pourrait encore être utilisé pour l'établissement de lignes auxiliaires de steamers desservant le Canada, le cap Breton, les ports méridionaux et occidentaux de Terre-Neuve ainsi que les nombreuses îles du golfe St-Laurent. La France en profiterait sans doute pour relier à elle, d'une façon plus sûre et plus directe, les deux îlots de St-Pierre et Miquelon, seuls restes de son ancienne domination dans le Nord de l'Amérique et seuls refuges de ses nombreux pêcheurs. Mais il n'en peut être ainsi pour des terres que la neige ensevelit pendant cinq ou six mois sous un épais manteau tandis que le froid bloque leurs ports et couvre même parfois la mer environnante d'une haute barrière de glaces.

Les steamers passent donc rapidement devant ces plages que l'inclémence du climat prive pendant la moitié de l'année de leurs relations directes avec l'Europe et qui sont presque isolées du reste du monde, à l'époque des longs mois d'hiver, tant leurs communications avec les côtes d'Amérique sont alors précaires et irrégulières. (1)

---

(1) La pose des câbles auxiliaires de la grande artère électrique de l'Atlantique fera prochainement cesser cet isolement et aura des conséquences énormes pour la prospérité de ces contrées.

Halifax, seul, jouit sous ce rapport d'un privilège et reçoit régulièrement les packets de la principale des lignes anglaises. Cette escale s'explique, il est vrai, par la situation plus méridionale de ce port, par sa qualité de patrie du fondateur des premières lignes régulières de vapeurs transatlantiques, M. Samuel Cunard, et aussi par des raisons politiques dont on comprend la valeur pour les Anglais. Cette charmante ville est en effet le point le plus important de leurs possessions américaines que la mer laisse accessible d'une façon permanente. Bien des difficultés se présentent cependant pour l'entrée dans le magnifique hâvre de la capitale de l'ancienne Acadie, même pendant l'été. Les brumes y sont ordinairement persistantes, épaisses et y déterminent de fréquents sinistres, malgré l'habileté reconnue des pilotes et les retentissants aver-tissemens du canon et des cloches du cap *Sambro*.

Boston voit ensuite arriver, par alternance avec New-York, les steamers de la même ligne, mais presque tous les autres packets s'éloignent des côtes, après avoir traversé les bancs, et décrivent, pour atteindre la dernière ville, une courbe assez prononcée dont la convexité regarde l'Europe. Ils peuvent éviter ainsi de graves dangers dont les principaux sont l'île de Sable et les bancs de St-George et de Nantucket.

La première île, située en face d'Halifax, semble n'avoir pour annales que des souvenirs de misères et de naufrages. Ses premiers habitants furent 40 prisonniers extraits de leur geôle pour être adjoints à l'expédition

française que conduisit en 1598 à la Nouvelle Ecosse, alors nommée Acadie, le marquis de la Roche. Ils y restèrent abandonnés sept longues années et leur nombre était réduit à 12 quand on songea à les rapatrier. Le roi voulut les voir dans l'état où on les avait trouvés, avec leurs vêtements de peaux de phoque et leurs longues barbes. Il leur fit donner à chacun un présent de 250 livres et leur fit remise du châtiment de leurs crimes. Il eut sans doute mieux valu secourir à temps ceux qui n'étaient plus!

L'île de Sable n'est célèbre, depuis ce premier épisode, que par les naufrages qui ont lieu chaque année sur ses côtes. Le sauvetage des navires échoués profondément sur ses longues plages sablonneuses est même la seule industrie de ses rares habitants avec l'élevé de quelques chevaux. Divers actes du parlement provincial, surtout celui du 4 Avril 1836, ont réglé à ce sujet le droit d'épaves proportionnellement fixé par les magistrats d'Halifax.

Quant à la fréquence des sinistres maritimes sur ce point, elle est aisément expliquée par l'action puissante de la branche du courant polaire que nous avons dit contourner le cap *Race* après sa rencontre avec le *gulfstream*. Des navires n'ayant qu'un demi degré d'erreur en longitude jusqu'aux bancs sont quelquefois portés, au-delà, de 60 à 100 milles dans l'Ouest et le Sud-Ouest, sans que les brouillards de l'atmosphère leur permettent un moment de rectifier de pareilles erreurs à l'aide d'observations astronomiques exactes.

Le courant polaire n'agit pas seul du reste près de l'île

de Sable, il y est secondé par une autre masse d'eau provenant du golfe St-Laurent et celle-ci, après avoir contribué à des naufrages presque réguliers sur les plages basses qui unissent les deux îles Miquelon ainsi qu'au cheminement de nombreux *Icebergs* vers les mêmes côtes, s'associe aux eaux polaires et se porte avec elles vers le Sud, le long des côtes américaines.

C'est du conflit perpétuel de ces deux courants et de leur rencontre avec la rive occidentale, puis septentrionale, du *gulfstream* que résulte en grande partie l'agitation constante et souvent affreuse de la mer dans cette partie de l'Atlantique, ainsi que les marées extraordinaires produites par le refoulement des eaux dans la baie de *Fundy*. Elles s'élèvent, en certains points, à plus de 46 pieds et pour retrouver, dans le même Océan, d'aussi grandes différences journalières du niveau des flots, il faut suivre le grand fleuve bleu jusqu'à sa rencontre avec les côtes d'Europe, spécialement dans les ports français de la Manche, et surtout à St-Malo et Granville. Là se rencontrent aussi des hauts fonds et des dangers analogues aux plateaux semés d'écueils désignés, près des plages américaines, sous le nom de bancs de Nantucket et de St-Georges, et cette double cause exerce une influence marquée sur l'état horrible de la mer dans les deux parages. Le choc des lames, dû seulement à la houle courte de cette partie des côtes d'Amérique, est quelquefois si brusque qu'un canot peut chavirer durant les calmes les plus complets.

Près de ces bancs les limites septentrionales du *gulf-*



*tream* se dessinent par un bouillonnement et un clapotis très remarquable des eaux qui commencent alors leur marche vers l'Est. Le bruit des vagues heurtées par le courant du grand fleuve océanique rappelle même, selon quelques observateurs, le fracas des plus imposantes cataractes. Une large bande d'écume peut être suivie sans interruption pendant plusieurs centaines de lieues et avec elle paraissent entraînées des masses, quelquefois considérables, de *gulf's weed* ou herbe du golfe qui commencent à se montrer dès qu'on approche à 50 ou 60 milles de *Sandy hook* et de New-York.

Ce sont là les dernières particularités de la traversée. Les navires absents de l'horizon, ou cachés par les brumes, reparaissent bientôt se hâtant vers la métropole commerciale de la grande République, ou s'élançant vers tous les points du monde. Le terme désiré se rapproche. La blanche voile où chacun cherche le numéro de pilote se découvre au loin, mais avant de la saluer de nos hourras nous devons faire un retour en arrière et raconter, ainsi que nous l'avons promis, la vie intérieure des steamers, les distractions, les plaisirs et les occupations de ceux qui les habitent. Pussions-nous parvenir à le faire en conteur impartial, bienveillant et complet.

---

## CHAPITRE QUATRIEME

### COMME ON VIT A BORD

C'est une tâche difficile que celle de peindre avec vérité la vie intérieure des packets et, au premier abord, j'éprouve une véritable hésitation à décrire un monde *si ondoyant et si divers*. La réunion, dans l'étroite enceinte d'un navire, de personnes appartenant à toutes les nationalités, à toutes les classes de la société, à tous les degrés même de la hiérarchie sociale, apporte dans le tableau tant d'éléments distincts, tant de contrastes, tant de nuances qu'une vue d'ensemble est presque impossible à saisir et, surtout, à exposer.

Inutile de chercher un point de comparaison dans les voyages terrestres. La réclusion y est trop facile à briser, toujours plus courte et le contact singulièrement moins immédiat et borné. On aura beau faire, les wagons même américains, c'est-à-dire à un seul compartiment, ne seront jamais que des voitures agrandies, perfectionnées et plus rapides. La conversation y est sûrement plus facile qu'au temps des diligences, quoique fortement gênée par le bruit

strident des trains express ; mais, en somme, il faut plus d'expansion et plus de jeunesse que notre siècle semble n'en avoir doté notre génération pour qu'on puisse vraiment songer à voir naître d'un long trajet en chemin de fer une relation durable, une intimité sérieuse. Il ne peut rien s'y présenter, (à tout autre titre que celui d'événement exceptionnel) qui puisse avoir son analogue dans les longues traversées de mer. Pour ce qui est de l'amour, l'état de choses ne paraît pas avoir progressé, tant s'en faut, depuis l'invention des coches ; si l'on consulte du moins, à l'article mariage, la statistique, idole souveraine d'une époque qui ne s'incline guères, il est vrai, que devant les choses auxquelles elle ne croit pas. Je n'en donnerai pour preuve incidente que la crainte qu'inspire aujourd'hui, en Angleterre, l'entrée des wagons réservés aux dames. De récents procès en ont prouvé le danger, au moins pécuniaire, devant les galants tribunaux d'Outre-Manche.

L'existence à bord ne peut être davantage rapprochée de celle d'un salon, bien qu'à certains points de vue on puisse rencontrer bien des analogies de mise en scène, de relations et de pose dans la concentration fortuite, sur un étroit espace, d'une foule d'individualités étrangères les unes aux autres. Mais les conditions de durée, de disposition intérieure et de mode de contact offrent un tel antagonisme qu'il en résulte des différences nettement tranchées.

La vie intérieure du steamer n'est pas non plus celle

d'un cercle par la présence fort heureuse de l'élément féminin banni de nos modernes associations d'hommes et de jeu. Aussi, désespérant de trouver ailleurs un type parfait ou même ressemblant, aimons-nous mieux dire que le pont ou les cabines et salons des vapeurs transatlantiques forment en réalité un petit univers à part, tenant aussi bien du cercle ou du salon que du théâtre et de la place publique ; emportant quelque reflet des voyages sur terre comme du séjour des capitales et des petites villes ; rappelant parfois la vie de famille ; dans d'autres circonstances celle de la dissipation et du plaisir ; participant enfin à toutes les nuances de la société humaine à tous ses degrés de civilisation.

Tout récit, toute exposition doit commencer par la description du théâtre où vont s'agiter les personnages. Nous allons donc sacrifier à l'usage et ce ne sera pas notre faute, on l'admettra bien sans peine, si nous ne pouvons pas toujours nous astreindre, en mer, aux règles antiques et solennelles d'unité d'action, de temps et de lieu.

La scène du spectacle reste seule la même depuis l'arrivée jusqu'au départ des acteurs et on y peut distinguer aisément presque tous les accessoires indispensables de leurs entrées et de leurs sorties. La place publique traditionnelle trouve en effet son analogue dans les ponts supérieurs du navire, comme le salon, *richement décoré*, dans la salle de conversation servant accidentellement aux repas. Les cabines peuvent représenter à merveille les coulisses. Il ne manque rien aussi du matériel ordinaire

des représentations, ni les sièges moelleux, ni les tapis éclatants, ni le luxe des lumières, ni le nombre des domestiques, ni même le piano, ornement aussi obligé qu'instrument redouté et redoutable. Notons que le fumoir, réservé à la partie masculine de l'assemblée, peut être comparé à juste raison au foyer, ainsi que le salon particulier des dames aux loges des artistes en renom. Les grondements sourds de la machine peuvent simuler les applaudissements éloignés de la foule ou servir aux terreurs qui précipitent les dénoûments. Le ciel se charge même parfois bénévolement des éclairs et de la tempête. Il octroie trop libéralement, dans d'autres circonstances, les averses ou les torrents de pluie de manière à concentrer l'action dans les étages inférieurs. On ne doit pas toujours compter sur le soleil pour servir de lustre, mais les architectes de nos théâtres modernes ont appris à s'en passer. Quant au rideau, la solitude de la mer y supplée et les détonations du canon de départ des steamers font tout naturellement l'office des trois coups de marteau attendus si impatiemment par les spectateurs. Je n'ose parler du régisseur que je représente en écrivant ces lignes, mais confiant, autant que les personnes de cette profession, dans les aimables qualités du public dont je sollicite toute la bienveillance, j'entre sans autre préambule dans mon sujet. Je rappellerai seulement en commençant le médiocre succès du navire de l'*Africaine* pour que l'on ait de l'indulgence dans l'appréciation des difficultés matérielles immenses que doit trouver un simple prosateur, quand le

plus grand musicien de notre temps a échoué dans l'emploi d'un vaisseau comme *truc* de son œuvre.

Notre pièce comprend au moins trois actes durant lesquels la joie et la gaieté vont certainement en croissant chez tous les acteurs ; chose assez rare. Il y a cependant une sorte de prologue ou de lever de rideau formé d'incidents très variés mais généralement fort tristes au point d'arriver aux larmes et traduits par une agitation fiévreuse des mains et des mouchoirs de presque tout le personnel de la troupe accumulée sur la place publique que nous avons dit n'être autre chose que le pont. Les dames et quelques messieurs jouent les principaux rôles dans cette pantomime expressive accompagnée de cris d'adieu, tandis qu'un groupe de personnages, rappelant le chœur des tragédies ou comédies antiques, semble scruter en silence, quelques uns même en riant, les causes apparentes ou les raisons secrètes des manifestations dont ils sont les témoins ou les critiques.

Cette entrée en matière dure peu mais je dois encore avouer que l'action se traîne ensuite assez péniblement pendant les premières scènes du premier acte. Quels qu'en soient les motifs : chagrins de la séparation, amours rompues, amitiés brisées, adieux éternels, peines de cœur, affections de l'âme, la tristesse semble d'abord le partage de tous les figurants, coryphées ou sujets *di primer cartello* que le hasard et la souricière de Commerson viennent de condamner à former une association passagère. J'ai

plus que de l'embarras à rassembler et à rapprocher le personnel qui doit agir devant mes lecteurs. C'est une sorte de première répétition générale manquée. Personne ne sait son rôle; ceux qui ont plus d'usage de nos planches le disent mal et sans entrain. Il est aisé de voir que chaque acteur étudie son voisin avant de développer tous ses moyens. Je compte une foule de désertions dans les coulisses, quelques unes trop motivées pour que je ne les tiennne pas pour légitimes et il n'est pas jusqu'à la maladie qui ne vienne apporter du désarroi dans ces débuts. Rapidement déclarée presque aussitôt après la fin du prologue, elle se généralise bien vite. Les rôles féminins paraissent surtout en proie, presque tous, à une prostration complète et, pendant les trois ou quatre premiers jours du voyage, je suis enfin contraint d'indiquer *relâche* par indisposition subite d'une grande partie de mes administrés.

Ce qui me désespère, c'est qu'un nombre assez notable de Messieurs, très habitués sans aucun doute aux émotions de l'Océan, ne paraissent pas tenir grand compte de ce qui se passe alors autour d'eux. Cette indifférence aux maux d'autrui est d'un fâcheux augure pour le succès général. Mais un *Impresario* n'est jamais sans ressources. une allocution serait sûrement sans effet; le régisseur s'efface, le majordome est appelé, il paraît escorté de ses aides; une table splendide est dressée presque tout le jour et l'accueil fait à chaque mets démontre de la manière la plus victorieuse (ainsi que la durée des séances qu'il n'y a véritablement qu'une très lointaine ressem-

blance entre les festins les plus luxueux des opéras, des comédies ou des drames de nos meilleures scènes et l'abondance délicate du service culinaire des packets.

Les attractions de ce genre sont sans puissance sur les néophytes ou profanes qui s'aventurent pour la première fois sur les plaines liquides du monde, et les auteurs les plus anciens ont donné des épreuves de l'initiation à la vie maritime des descriptions saisissantes auxquelles on ne peut rien ajouter. Le mot qui sert à les caractériser (nausée) est lui-même d'origine grecque (ναῦς navire) et Hippocrate avait dès longtemps indiqué que la navigation prouvait que le mouvement trouble le corps. Virgile, Horace, Cicéron, Sénèque, Pétrone, Juvénal, Plutarque et bien d'autres ont raconté, souvent par triste expérience, les effets déprimants et parfois cruellement tenaces du mal de mer. Nous n'essaierons donc point de les imiter, reproduisant seulement ici le curieux passage où l'immortel Rabelais a su condenser à merveille les souffrances physiques et morales de ceux qui paient, (comme on disait aux derniers siècles) leur tribut à Neptune.

« Panurge ayant du contenu de son estomach bien re-  
 » peu les poissons scatophages (1) restoyt acropy sus le  
 » tillac tout affligé, tout meshaigné (2) et à demy mort.  
 » Invoqua tous les benoits saincts et saintes à son ayde,

(1) Mangeurs d'excréments.

(2) Défait.



» protesta de soy confesser en temps et lieu, puy s'escria  
 » en grand effroy disant : Maigior dome (1) hau mon amy,  
 » mon père, mon oncle, pleust à Dieu et à la benoiste  
 » digne et sacrée vierge que maintenant, ie diz tout à  
 » ceste heure, ie feusse en terre ferme bien à mon ayse !  
 » O que troys et quatre foys heureux sont ceulx qui plan-  
 » tent choulx ! O Parces (2) que ne me fillastes vous pour  
 » planteur de choulx ! O que petit est le nombre de ceulx  
 » à qui Jupiter ha telle faveur porté qu'il les ha desti-  
 » nez à planter choulx ! car ilz ont tousiours en terre  
 » ung pied, l'autre n'en est pas loing. Dispute de félici-  
 » té et bien souverain qui voudra, mais quiconque plante  
 » choulx est présentement par moi déclairé bienheureux.  
 » Ha ! pour manoir défique et seigneurial il n'est que le  
 » planchier des vaches ! » (3)

Les sensations organiques ou fonctionnelles ne chan-  
 gent guères. Le mal de mer compte autant de patients au-  
 jourd'hui qu'à l'époque de l'auteur de Pantagruel et les  
 moyens d'y remédier n'ont point acquis d'efficacité abso-  
 lue depuis les temps les plus reculés. Les théories seules  
 ont continué à s'accumuler dans la science, prenant assez  
 ordinairement un des symptômes du mal pour la clef de

(1) Majordome.

(2) Parques. On sait leur rôle mythologique.

(3) Pantagruel. liv. 4, chap. 18.

sa cause réelle, et leurs inventeurs, plus avides de nouveauté que de raison, ne paraissent pas avoir profité des enseignements de la tradition, ou médité sur le fait primordial des conditions étroites de contingence et de sympathie des actes physiologiques de l'économie humaine. La connexion et la simultanéité de ces actes est si grande qu'il est difficile d'en étudier isolément la manifestation et d'arriver par ce moyen à leur cause réelle, soit dans l'état de santé, soit quand cet état vient à être troublé. Nous ne tenterons donc point de réfuter, l'une par l'autre, les hypothèses nombreuses émises sur ce point. Leur énumération, leur exposition et leur discussion seraient trop longues et d'ailleurs sans grand avantage. J'ai tout intérêt du reste à ne pas trop abuser de la patience de mon cher public. Il m'excusera cependant si j'entre dans quelques détails au sujet des meilleurs moyens à employer pour éviter, pallier, soulager et quelquefois même arrêter les souffrances auxquelles il peut être exposé. J'y consacrerai tout au plus, le temps d'un entracte.

La simple lecture de la quatrième, que dis-je ; des trois dernières pages d'un journal français semble, il est vrai rendre notre digression inutile. A quoi bon des conseils quand il suffit d'acheter au départ un nombre suffisant de boîtes de bonbons de Malte, ou de feuilles de papier d'Albespeyre ou de Jaffa ; quand *une seule dose* d'une foule de liqueurs vantées agit avec sûreté. N'est-il pas plus simple encore de s'asseoir le regard fixé sur un point immobile,

ou de se coucher en fermant les yeux, selon la théorie de Darwin reproduite par le D<sup>r</sup> Armand et quelques autres qui ont sans doute oublié que les aveugles sont sujets à la naupathie. Je n'insiste pas, et pour cause, sur les préceptes du D<sup>r</sup> Sémanas de Lyon qui ne voit dans le mal de mer qu'une maladie produite par un miasme spécial à l'atmosphère maritime, mais respectant sans doute les plages des bains de mer. A peine oserai-je ajouter que le même observateur fait de la naupathie une affection analogue au choléra et justiciable du *sulfate de quinine*. Il recommande très chaudement pourtant dès l'arrivée à bord de faire diète et de s'étendre le plus près possible de la partie *antérieure* et moyenne du pont, sans doute pour y mieux ressentir et braver les effets du tangage, plus fâcheux là que partout ailleurs.

On écrirait du reste un très gros volume si l'on voulait seulement tenir compte des frais d'imagination faits sur ce sujet. M. Granier de Cassagnac, après Wollaston, prescrit, par exemple, dans son *voyage aux Antilles*, de combiner les efforts de la respiration avec les mouvements du navire de façon à s'opposer, par de grandes inspirations, au soulèvement des intestins vers le diaphragme, cause, d'après lui, de tout le malaise qu'on éprouve dans une première navigation. Je ne lui ferai pourtant pas la guerre car il ajoute : « C'était quelque chose de si odieuse-  
» ment ridicule que de s'étudier à devenir une montre  
» de Genève ou un véritable tournebroche que jo donnai  
» le remède au diable comme cent fois pire que le mal. »

Nous conseillerons donc de faire comme il le dit. Un autre savant auteur arrive, par une suite de déductions basées sur la mécanique, à conseiller de corriger la *cruelle douceur* des mouvements du navire en leur substituant quelque chose d'analogue au trot du cheval ou tout soubresaut réalisant une sorte d'*équitation artificielle*. Il ne serait peut être pas très aisé de remplir cette condition à bord des steamers dont les ponts, salons et cabines devraient être ainsi transformés en salles de gymnase ou d'écoles de dressage, mais M. Guiot a prévu, lui-même, l'écueil le plus terrible de sa méthode en émettant des doutes (trop réels) sur la persistance de la volonté des patients à exécuter les manœuvres qu'il prescrit, dès les premières souffrances du mal de mer.

J'en passe et des meilleurs

Et, en résumé, l'expérience éclaire bien vite sur l'impuissance radicale de ces avis théoriques ou des promesses du mercantilisme pharmaceutique. Le mal persiste et la résignation consolatrice ne vient point s'asseoir au chevet de ceux qui sont en proie à des nausées débilitantes et prolongées. Plusieurs dames, spécialement, restent affaissées, demi-mortes, sans énergie dans leurs cabines, trouvant à peine dans le repos au lit un soulagement incomplet.

Et pourtant il est des moyens presque assurés de triompher rapidement, ou d'atténuer tout au moins considérablement, les effets de ce mal qui n'épargne presque per-

sonne au début de la carrière maritime et qui peut amener un tel état de faiblesse, ou déterminer des accidents si graves, que la vie, elle même, est mise en jeu.

Parmi ces moyens l'un des principaux est sans contredit l'exposition à l'air libre du pont et la promenade au bras d'un initié de longue date aux inconvénients du mouvement du navire augmenté des trépidations de l'hélice ou des secousses déterminées par les pales des roues. Le repos sur un fauteuil allongé, placé *dans le sens de la longueur du navire et le plus près possible du centre du steamer*, est aussi très favorable à un prompt rétablissement. Il peut, quoique rarement, suffire à la guérison complète. De fréquents repas, peu abondants, aidés de l'ingestion de boissons théiformes et aromatiques ; l'usage de grogs, de rhum, de l'eau-de-vie sucrée ou des boissons alcooliques à la glace ont aussi, chez un grand nombre de personnes, d'excellents effets bien connus dès longtemps car Rabelais dit des *Thalassiens*, (hommes de mer) lorsque Pantagruel monta sur mer pour visiter l'oracle de la dive Bacbuc : (1)

« Tous beurent à eulx, ilz beurent à tous. Ce feut la  
» cause pourquoi personne de l'assemblée oncques par la  
» marine ne rendit sa guorge et n'eut perturbation d'es-  
» tomach ne de teste. Auquel inconvénient n'eussent tant  
» commodément obvié beuvans par quelques iours paravant

---

(1) En hébreu, bouteille.

» de l'eau marine ou pure, ou mistionnée avecques le vin,  
 » usans de chairs de coingz, de escorce de citron, de ius  
 » de grenades aigres et doulces, ou tenans longuc diète ou  
 » se couvrans l'estomach de papierz ou aultrement faisans  
 » ce que les folz medecins ordonnent à ceulx qui montent  
 » sur mer. »

On voit que l'usage des acidules, des astringents et des topiques sur l'estomac est de date ancienne et qu'il n'avait pas plus de succès au 16<sup>e</sup> siècle que les limonades ou liqueurs légèrement acides que quelques auteurs modernes ont aussi recommandées depuis. Ceux qui croient avoir inventé récemment l'emploi de l'eau de mer pure ou additionnée de vin, guidés par cette consolante mais par trop sybillique pensée que dans la nature le remède doit être à côté du mal, seront sans doute étonnés de voir le sceptique curé de Meudon témoigner déjà son aversion justifiée pour une boisson aussi nauséuse qu'inefficace : On a dit que l'école de Salerne l'avait comprise dans ses centons dont l'un est souvent cité comme suit :

*Nausea non poterit quemquam vexare marina  
 Antea cum vino mixtam si sumpserit illam* (1)

Mais, à supposer qu'on pût admettre un pareil texte, l'expérience n'a pas sanctionné ce précepte que nos re-

---

(1) Le mal de mer ne peut atteindre celui qui aura pris préalablement une mixtion d'onde marine et de vin.

cherches bibliographiques pourraient faire modifier, sans plus de succès pour les malades, en adoptant la version suivante où l'absinthe remplace le vin.

*Nausea non poterit quemquam vexare marina,*

*Si prius hanc vino commixtam sumpserit herbam. (1)*

On doit donc rejeter complètement ces remèdes bien inférieurs aux boissons alcooliques très préconisées par les Anglais (peut être en leur qualité d'éminents *thalassiens* ou marins) et dont les résultats stimulants sur les centres nerveux et l'estomac lui même ont été constatés plusieurs fois. Le champagne est également un bon moyen de résister au mal de mer, ce qui a fait dire :

« Quel remède précieux : on en prend pour se rétablir  
» quand on est malade, on en prend pour se maintenir en  
» santé quand on se porte bien ; à bord comme à terre il  
» opère des merveilles et ce serait en vérité presque dom-  
» mage qu'un spécifique vint remplacer un aussi agréable  
» palliatif. »

J'accorde aussi une vertu particulière, principalement pour les dames, à l'ingestion de petits morceaux de glace et surtout de perles d'éther ou de chloroforme dont l'enveloppe ne se brise que dans l'estomac. J'ai pu très souvent arrêter ainsi avec la plus grande rapidité les vomissements et les souffrances.

---

(1) Prêt à vous embarquer buvez du vin d'absinthe,  
Si du vomissement vous redoutez l'atteinte.

On pourrait user enfin des ceintures compressives maintenues contre la région stomachale, et non sous le ventre à la mode chinoise, mais n'en déplaît à leurs défenseurs modernes, Kéraudren, Vasse, Legrand, Fischer, Jobard et autres, l'invention n'est pas de leur fait. Montaigne en parle dans ses *Essais*, sans avoir voulu y recourir, sans doute parce que le conseil venait des médecins qu'il n'aimait guères : « Ils m'ont ordonné, dit-il, de me presser et cengler » d'une serviette le bas du ventre, ce que je n'ay point » essayé. »

Il est certainement des tempéraments ou, selon le langage médical, des idiosyncrasies rebelles à tout remède et qui voient se perpétuer leurs tourments jusqu'aux derniers moments du voyage. A ces victimes de la mer point d'autres conseils que ceux de conserver le repos dans la position horizontale aussi exactement que possible et de s'alimenter sans cesse malgré le dégoût qu'inspirent les mets. Elles y gagneront de rechercher toutes les chances de nutrition et de prévenir les étreintes atrocement douloureuses de l'estomac se contractant à vide. Ces douleurs sont quelquefois si vives et leurs conséquences si dangereuses que nous ne nous sentons point le courage de donner notre assentiment à la création proposée par un écrivain spirituel d'une classe *des maladies comiques de l'humanité* comprenant, avec le mal de mer, toutes les affections que personne ne prend au sérieux et qui sont l'objet habituel de plaisanteries de la part de ceux qui n'en sont pas atteints. Nous espérons même qu'on trouvera, quelque jour,



le spécifique que nous avons vu si souvent être l'objet de vœux ardents et nous dirons, pour terminer, que le beau temps, le bon vent, les qualités nautiques de certains navires et surtout la stabilité remarquée par tous les passagers sur les steamers de la Compagnie Générale Transatlantique française, influent d'une manière très manifeste sur la durée des épreuves des premiers temps de la vie à bord.

En général, après un petit nombre de jours, les habitants des packets sortent des cabines où la maladie nautique les tenait séquestrés, et cette assuétude ou accoutumance sera sans doute toujours le principal écueil des théories du mal de mer. Les tables, un moment dégarnies, voient se remplir peu à peu leurs vides. Les ponts et passerelles abritent de nouveau des figures un peu pâlies sur lesquelles naît le sourire et la gaieté. Les toilettes un instant négligées, symptôme grave ! deviennent l'objet de soins plus assidus. Les connaissances s'établissent ; les groupes se forment, une sorte d'intimité semble vouloir poindre et alors aussi commence la partie la plus intéressante du voyage, celle qui, seule, peut enfin servir de cadre aux impressions que nous avons promises.

J'ai déjà prévenu mes lecteurs et mes lectrices de la composition très variable du personnel réuni de tous les points du monde sur le théâtre commun du steamer ; les uns et les autres ne s'étonneront donc point de la peine que je dois éprouver à remplir le programme qui leur a été tracé d'avance.

Il est cependant des parties de ce programme qu'il est possible d'aborder d'une manière générale, ce sont celles qui correspondent à la description des incidents matériels de la vie intérieure des vapeurs. L'exposition de ces détails, utiles et intéressants à plusieurs égards, va précéder celle des faits où l'imagination, les talents, les grâces et les qualités (je n'ose parler des défauts) des hôtes temporaires des packets tiendront naturellement la première place.

Ces incidents matériels ne sont autres que ceux de la distribution plus ou moins réglementaire de la journée. C'est le canevas sur lequel il faudrait des doigts plus exercés que les nôtres pour créer une toile digne du public qui veut bien nous accorder un moment d'attention. C'est le cadre dans lequel chacun est bien obligé de renfermer à la fois ses besoins, ses désirs ou ses aspirations, ou, pour revenir au terme de comparaison du commencement de ce chapitre, c'est la scène véritable où nos personnages doivent agir, se mouvoir et vivre jusqu'à ce que la toile tombe, c'est-à-dire jusqu'au moment où l'arrivée au port fait sonner l'heure de la liberté. Prenons donc le jour à son début et retraçons rapidement les moyens qu'on peut avoir en mer pour en faire disparaître la monotonie, pour en dépenser le moins tristement possible tous les instants.

Silvio Pellico a dit dans l'un des premiers chapitres du long martyrologe de *ses prisons* : *Lo Svegliarsi la prima*

*notte in prigione e cosa horrenda.* (1) Il y a bien quelque chose d'analogue dans le réveil de la première nuit passée à bord. Malgré l'excellente confection du lit, malgré la présence des sommiers élastiques et la coquetterie du reste de l'ameublement des cabines, on est assez péniblement impressionné quand, le sommeil venant à cesser, le regard étonné vient embrasser l'étroit espace dans lequel doit s'écouler la plus grande partie de la traversée. On habitait la veille des appartements commodes, spacieux, largement ventilés, où le soleil entrait à pleines fenêtres, où le confortable se traduisait par mille détails, mille ustensiles, ou même par mille inutilités ; et, tout à coup, toutes ces conditions de bien-être que l'on appréciait à peine, tant elles semblaient indispensables et naturelles, ont disparu pour faire place à toute une série d'entraves ou de gêne même corporelle.

« Je n'oublierai jamais, a écrit à ce sujet le spirituel  
» Charles Dickens, la stupéfaction quart-parti sérieuse,  
» trois-quart-parti comique avec laquelle, le matin du 3  
» Janvier 1842, j'ouvris la porte pour introduire ma tête  
» dans ma cabine à bord du steam-packet *Britannia*, de  
» 1200 tonneaux de charge, en partance pour Halifax  
» et Boston et transportant les malles de sa Majesté.  
» Que cette cabine fut spécialement retenue pour

---

(1) Le réveil de la première nuit de prison est une chose horrible.

» Charles Dickens, Esquire, et Madame Dickens était  
» chose clairement démontrée, même à mon intelligence  
» effrayée, par un très petit manuscrit annonçant le fait  
» matériel et qui se trouvait piqué sur une très légère  
» couverture recouvrant un très mince matelas placé, com-  
» me un emplâtre chirurgical, sur une étagère presque  
» inaccessible. Mais que ce fut bien là la chambre de re-  
» pos au sujet de laquelle Charles Dickens, Esquire, et  
» Madame Dickens avaient eu des conférences de jour et  
» de nuit depuis au moins quatre mois ; que ce fut là, par  
» quelque impossibilité, cette petite et gentille cabine rê-  
» vée que Charles Dickens, Esquire, avec son instinct de  
» divination très développé, avait toujours supposé devoir  
» contenir au moins un petit sofa et que Madame Dic-  
» kens, dans une modeste quoique plus grandiose concep-  
» tion, avait tout d'abord pensé devoir contenir au moins  
» deux énormes porte-manteaux dans quelque coin hors  
» de vue, ce sont là des vérités que je ne pus en aucune  
» façon, dans le moment, forcer mon esprit à supporter  
» ou à comprendre. » (1)

Le fécond et charmant romancier s'y résigna pourtant sans trop de peine et bien d'autres l'ont imité depuis. On s'habitue même assez vite à ce détail de la réclusion maritime, et d'ailleurs mille raisons portent à sortir de l'étroite couchette, ou mieux, de l'étagère supérieure ou in-

---

(1) *American notes for general circulation.*

férière que le sort alloue à chacun pour le repos de la nuit. L'heure du premier repas va sonner invariablement à 7 heures. Le jour a déjà envahi chaque chambre en même temps que le bruit des travaux de propreté des ponts a réveillé les plus intrépides dormeurs. On se décide donc à abandonner la position horizontale et à essayer d'ébaucher une toilette sommaire pour l'achèvement de laquelle le canapé de rigueur offre plus d'une fois un secours important.

Je ne parle pas ici, bien entendu, des dames rarement matinales à bord des steamers et pour lesquelles le lever du soleil en mer ne paraît pas avoir jamais eu beaucoup d'attrait. Pour elles la matinée commence à peine à l'heure du déjeuner réel, entre 9 et 11 heures, sans que pour cela l'appétit du matin ait perdu de ses droits. Mais il est si doux de savourer lentement, chez soi, même dans une cellule, les douceurs du café, du lait, du chocolat, du thé et de leurs accessoires ! Et puis, dans quel état de négligé, grand Dieu ! pourrait-on bien se présenter à une heure si peu avancée ! La passagère n'exclue jamais la femme :

Et paraître au salon dans le simple appareil

D'une beauté qu'on vient d'arracher au sommeil

serait vraiment plus inadmissible à bord que partout ailleurs.

La portion la plus noble de l'assemblée, (qu'on sache bien que je ne fais que subir, en écrivant ainsi, la loi grammaticale qui différencie si mal le masculin du féminin) doit donc attendre celle qui s'intitule par compensation la

plus belle moitié du genre humain. Elle s'en console en se préparant sérieusement aux luttes répétées que son estomac sera contraint d'affronter pendant toute la durée du jour contre la longueur et le nombre des repas. Le pont reçoit ensuite ses premiers visiteurs, avides des nouvelles de la nuit, curieux de renseignements sur la vitesse atteinte et la distance parcourue, mais ce n'est en quelque sorte qu'une apparition et le déjeuner réunit bientôt les passagers des deux sexes.

Il y a pour ce repas à bord des steamers français liberté complète d'allures et les goûts les plus divers se donnent carrière dans le choix des mets ou dans l'ordre de leur succession. Toutes les nationalités s'y trahissent par leurs habitudes. La carte offre les moyens de satisfaire tous les caprices et l'originalité de la réunion n'y perd rien. On dirait d'un restaurant d'exposition universelle ou d'un hôtel envahi par un train de plaisir. Les demandes les plus opposées se croisent à l'office. Les boissons les plus diverses se servent. On peut remarquer des partisans de toutes les traditions culinaires, hygiéniques ou gastronomiques. Le brouet noir seul n'a pas d'adeptes, encore est-ce, sans aucun doute, faute de Spartiates dans le public. Le cuisinier d'un steamer français servirait même (je l'atteste pour celui de l'*Europe* et du *Péreire* qui est provençal) des escargots au cumin et des petits chiens à gros ventre, à soies roses et engraisés de marc d'olives, si la lecture de Salammbô n'avait à tout jamais dégoûté les gourmets de ces mets carthaginois.

Même absence d'unité dans la durée de cette première réunion. L'arrivée des convives y est tout aussi facultative que leur sortie. Chacun consomme lentement ou rapidement, à sa guise. La désertion des tables n'a rien d'obligé ; elle s'opère par groupes ou isolément et, quand le temps est beau, le pont recueille en entier les acteurs de ces premières scènes des distractions sérieuses du jour.

Deux heures séparent seulement le déjeuner à la carte de la collation ou *Lunch* que les tables françaises ont bien été obligées d'admettre à l'imitation des usages anglais ou américains, mais cet intervalle est largement rempli par la promenade sur le pont, par des causeries et surtout par l'attente du tableau qui indique sommairement le chemin que l'on a fait dans les 24 heures et la distance à franchir encore jusqu'au but du voyage.

C'est une des périodes les plus fiévreuses de la journée, l'événement le plus marquant et le plus impatiemment désiré. Les claquements du fouet du postillon ou les sons du cornet des conducteurs des anciennes voitures ou malle-postes ne produisaient certes pas plus d'effet sur les indigènes des petites villes de province réunis sur la place d'armes de leur endroit pour y devancer la distribution des *papiers publics* et reporter sur le gouvernement leur mauvaise humeur du moindre retard. Tous les promeneurs, hommes ou dames, ont préparé les carnets où ils enregistrent avec un soin scrupuleux les chiffres de la longitude et de la latitude du point où l'on est chaque jour à midi ; ainsi que la somme des milles parcourus. Les es-

pérances se forment ; les passagers émérites ont déjà contrôlé le nombre des évolutions des roues. Des paris s'engagent et le matelot qui reçoit du commandant la pancarte bien connue où s'inscrivent les renseignements précieux est littéralement entouré et pressé par la foule qui, la curiosité satisfaite, s'écoule aussitôt, joyeuse, triste ou résignée selon l'arrêt qu'elle a pu lire.

Ces impressions durent peu, comme toutes celles qui sont trop vives, et les sons du gong viennent du reste apporter une diversion puissante aux regrets, (s'il s'en est formé) en signalant, à une heure, la collation.

Ce repas n'est, il est vrai, qu'une sorte d'intermède de friandises, de sucreries, de confitures auxquelles des appétits plus robustes additionnent, seuls, des viandes froides et des ablutions internes, *extra*, de champagne et de sherry. Il remplace pour les dames la visite au pâtissier en renom qui sera sans aucun doute bientôt une nouvelle nécessité sociale. Pour les hommes c'est l'équivalent de la fréquentation des *Bar-rooms* ou des *Oyster's saloons* américains. Il sert aussi de point de départ pour les liaisons qui se forment à bord et pour les causeries que favorise la liberté extrême d'association de table pendant cette nouvelle épreuve du sens du goût.

Au *Lunch* succèdent en effet les lectures, les conversations, les jeux de toute sorte et, pour quelques groupes, de nouvelles promenades sur les ponts supérieurs, tandis que les voyageurs habitués vont au fumoir reprendre leurs parties interrompues. La bibliothèque du bord, largement



approvisionnée de livres anglais, américains, espagnols et français offre à tous les goûts des ouvrages choisis. Chaque caractère y puise, selon sa fantaisie, les récits de voyages, les œuvres critiques, religieuses ou historiques, ou les produits de l'imagination brillante des plus grands noms de la littérature. Ceux et celles qui ne cherchent que l'amusement des yeux, alors que la pensée s'envole au loin rêveuse, préfèrent les illustrations ou les livres d'images, quelques autres s'isolent un peu pour écrire leurs impressions de voyage, et les heures coulent parfois si rapides qu'on est souvent surpris de voir se dresser de nouveau les tables qui doivent transformer une fois de plus le salon de lecture en salle de banquet.

Quatre heures est le moment fatal pour ces préparatifs mais les bruits retentissants et un peu sauvages des tam-tams et gongs n'a rien d'effrayant en somme, au moins pour les appétits robustes, puisqu'ils annoncent le dîner solennel qui commence invariablement à quatre heures et demie. Une demie-heure est un court délai pour compléter ou refaire, avant le repas, une toilette irréprochable et paraître *sous les armes*, suivant l'usage de tous les steamers, mais les dames savent qu'à cet instant du jour l'exactitude est l'extrême politesse. On dit même qu'à bord de certains packets elle est aussi l'indispensable prudence pour être bien servi. Le second avertissement ne trouve donc point de rebelles et les rangs se garnissent comme ceux des soldats aux jours de grande revue.

Chaque table offre souvent une physionomie particu-

lière, quelquefois même des différences très tranchées, car leur composition est entièrement laissée au choix des premiers arrivants qui préfèrent, à juste raison, n'être pas séparés de leurs parents, de leurs nationaux, de leurs relations amicales ou intimes. Une seule fait exception, celle du capitaine qui s'entoure ordinairement des personnes qui lui sont particulièrement recommandées et des dames ou demoiselles voyageant seules dont il a le doux privilège d'être le protecteur né et l'appui.

Le dîner dure ordinairement plus d'une heure et l'on pardonnera bien à un médecin, forcément hygiéniste, de rester perpétuellement surpris de l'appétit étonnant de la cavité stomacale humaine capable d'ingurgiter, à de si courts intervalles, des masses d'aliments aussi considérables. Il n'est certainement pas de maison princière qui puisse compter dans ses festins un plus grand nombre de plats de tout genre, d'entre-mets, d'entrées, de desserts plus abondants et plus variés, mais :

Que faire en un *ship* à moins que l'on ne mange ?

Et puis, l'aspect appétissant des mets ; l'art que dénote leur apprêt ; le luxe du service, des cristaux et du linge ; le cliquetis des verres, ne sont-ils pas là pour séduire les yeux et les oreilles en même temps que le talent culinaire du chef réjouit l'odorat et le goût ? Pourquoi le toucher résisterait-il à cette conspiration des autres sens contre lui ? L'habitude, *cette violente et traîtresse maîtresse d'école*, s'en mêle d'ailleurs, ainsi sans doute que *quelque diable* (évidemment celui de la gourmandise). On succom-

be donc à la tentation avec d'autant moins de scrupule qu'on n'a pas à faire l'aveu du pauvre animal de la fable, condamné pour avoir mangé l'herbe d'autrui, n'y ayant aucun droit.

Aussi n'est-ce qu'au nom de la santé que je réclame contre la profusion des mets ou la multiplicité des repas et, dans mon rôle de censeur, je pousserais presque le zèle jusqu'à demander à Dieu des tempêtes régulières sur l'Océan pour diminuer au moins la quantité des aliments consommés, si la stabilité connue des steamers de la Compagnie Transatlantique n'avait démontré que cette honorable société ne peut entrevoir l'espérance de faire de grandes économies de ce côté.

Il est plus de six heures quand le café et les liqueurs ont été appelés à précipiter la digestion du dîner. De nouvelles et très hygiéniques promenades ont alors lieu sur le pont, si le temps le permet. Mais la réclusion à l'intérieur des salons n'est que trop souvent la règle et je n'ai pas besoin d'en décrire les dangers au point de vue de la santé. Il est vrai que les distractions de la soirée commencent bientôt avec leurs incidents variés de musique, de chant, de jeux et de lectures. Nous aurons à y revenir plus loin et nous devons ajouter, pour terminer une liste qu'on pourrait croire épuisée, que le thé, entouré d'accessoires nombreux, se sert à huit heures et qu'enfin il est même de frêles natures qui cèdent encore à onze heures du soir aux attractions d'un souper de nuit analogue à ceux qui suivent la sortie des bals et des théâtres !

Que mes lecteurs qui n'ont jamais vu la mer que des hauteurs des grèves de nos côtes et qui se bornent anachroniquement à deux repas quotidiens me pardonnent cette longue exposition. Qu'ils ne m'accusent point surtout d'exagération dans tout le récit qui précède. Je ne veux être ici qu'un historien fidèle et la discrétion sacerdotale de ma profession m'interdit même d'appuyer ma narration de preuves trop décisives. Que deviendrais-je si j'allais révéler les dépenses de la pharmacie en *sedlitz powders*, citrate de magnésie, sels effervescents et autres auxiliaires plus ou moins agréables des digestions difficiles ! Que diraient mes chers malades d'autrefois (je suis absolument discret à l'endroit de leur sexe) si j'allais divulguer de plus les confessions que je dûs entendre et les traitements que je fus quelquefois forcé de conseiller pour indigestion !

On pourrait cependant formuler contre moi un reproche d'oubli ou d'injustice et je m'empresse de me justifier de ces vilains défauts, les plus horribles de ceux qu'un chroniqueur puisse avoir. J'ai complètement négligé dans ma description deux occupations importantes du jour et je dois faire ample réparation de ce méfait.

Je n'ai pas dit d'abord un mot du *Bar Room*, buvette en permanence où l'on peut se procurer à frais modérés tous les *Drinks* ou boissons inventées par l'imagination américaine. Je signale donc à la fois l'excellence et les avantages (peut-être nécessaires à bord) des stimulants très connus sous les noms harmonieux de *Brandy Cock*

*tail* (1), *Sherry Cobler* (2), *Mint Julep* (3), *Gin Tolly* (4), *Whisky punch* (5), etc., etc. Leur variété n'a d'é-gale que leur force alcoolique, mais il est aussi des breu-vages plus doux, simplement sucrés et tout aussi glacés, qui, pour n'avoir pas autant de débit, sont peut-être pré-férables aux premiers.

Le second oubli concerne l'existence d'un coiffeur à bord. Il n'y a pas à en discuter l'utilité puisque nous avons déjà parlé de coulisses, de théâtre, de salons et de soirées. C'est d'un autre côté une institution tout aussi nécessaire pour un Américain que celle des pompiers à New-York. Ceux qui du reste n'ont pas éprouvé le confort des majes-tueux fauteuils à crans des Figaro du nouveau-monde, pen-dant les longues et patientes manipulations de ces artistes, ne peuvent avoir qu'une idée de sauvage des bienfaits qui résulteraient, pour l'humanité toute entière, de l'introduc-tion et de la généralisation en Europe de l'art des barbiers

(1) Eau-de-vie queue de coq, composée de Bitter, d'Eau-de-Vie, de noix muscade rapée et de morceaux de glace concassée.

(2) Vin de Sherry ou Jerez, Eau-de-Vie, sucre ou sirop, glace et muscade, citron et fruits rouges selon la saison.

(3) Madère, glace en fragments, sucre ou sirop, menthe, ana-nas et autres fruits.

(4) Genièvre, Eau chaude, sucre et citron.

(5) Punch au whiskey ou Eau-de-Vie de grains. La plupart de ces boissons se boivent à l'aide de chalumeaux de paille de blé.

américains. Il n'a de supérieur ou d'égal que celui des dentistes du même pays.

Les anciens étaient plus superstitieux que nous à cet endroit. Ils regardaient comme un très funeste présage l'emploi des instruments des coiffeurs en mer, excepté dans le moment du naufrage où ils faisaient volontiers le sacrifice de leur chevelure pour calmer la colère des dieux irrités. Pétrone le rappelle expressément dans son *satyricon* quand le propriétaire d'un navire apprend d'un de ses passagers qu'on a osé enfreindre les usages reçus.

« Quels sont donc, lui dit Hésus, les misérables qui se » sont fait raser la tête cette nuit au clair de lune ! Par » Hercule ce sacrilège est d'un très dangereux exemple » car je dois dire qu'il n'est permis à personne de se cou- » per les ongles ou les cheveux sur un vaisseau à moins » que le vent ne soit irrité contre la mer. »

« Est-il possible, s'écrie Lycas, furieux et troublé par » ces paroles, que quelqu'un des passagers ait eu parcille » audace ! Qu'on amène ici les coupables afin que je sache » quels sont ceux dont le sang doit purifier ce navire. »

Et..... de les condamner, dans cette pieuse intention, à 40 coups de corde.

Les progrès de la civilisation ont heureusement supprimé, dans la marine, les peines corporelles, comme ils ont détruit les préjugés relatifs aux *fraters*, et l'atelier, (j'allais dire *l'étude* ou le salon) de ces artistes est spécialement encombré pendant les belles traversées d'Europe aux États-Unis.

Je dois aussi dire un mot de la *Stewardess* ou femme de chambre, auxiliaire indispensable des toilettes féminines. Elle tient, à bord des packets qui sillonnent le Nord de l'Atlantique, une place qui l'élève au dessus de la domesticité et quelques unes ont même su acquérir, avec le temps, une véritable considération personnelle en raison des soins tout spéciaux qu'une longue expérience des traversées maritimes leur a permis de donner, tout particulièrement aux dames condamnées au séjour des cabines. Charles Dickens n'a pas oublié celle de la *Britannia* dans l'esquisse trop courte de son voyage :

« Que Dieu la bénisse, dit-il, pour ses récits pieusement  
» mensongers des voyages de Janvier ! Que Dieu la bé-  
» nisse, pour sa mémoire si nette de la traversée corres-  
» pondante de la dernière année. Personne alors n'était  
» malade. Tout le monde dansait du matin au soir. C'é-  
» tait une partie de plaisir de douze jours ; une scène con-  
» tinuelle de gaieté, de distraction et d'allégresse. Qu'elle  
» ait toute prospérité pour son bon visage et pour ses pré-  
» dictions de bons vents et de beaux temps, toutes fausses,  
» ou bien je n'aurais pas conservé d'elle un aussi bon sou-  
» venir. »

Celles de tous les steamers ne peuvent évidemment avoir cet agréable accent écossais qui rappelait si délicieusement la patrie et le foyer de la famille à l'oreille de la chère compagne du charmant conteur, mais leur rôle est bien vite apprécié par tous ceux qui ont une fois éprouvé ce que le langage de la femme apporte de consolation pendant

les angoisses de l'âme ou les fatigues et souffrances du corps.

Ici s'arrête notre revue. Nous avons en effet décrit les incidents généraux du jour et de la soirée dont le terme est invariablement fixé à onze heures à bord des packets. A ce moment le calme succède à l'agitation des salles communes; les cabines se peuplent successivement de leurs hôtes et la nuit du steamer commence.

Sur le pont, devenu presque désert, c'est l'heure où l'âme peut éprouver les impressions les plus variées et les plus singulières car l'obscurité prête à toute chose des formes bizarres et fantastiques, en même temps que l'imagination des profanes de la mer écoute, anxieuse, le bruissement du sillage du navire, les cris du vent à travers les cordages, les ordres donnés aux matelots, le grincement des poulies et des manœuvres. Ces bruits étranges produisent des sensations toutes particulières, le plus souvent mélancoliques et tristes comme toutes celles qui naissent en dehors de la lumière et du soleil, mais non dépourvues d'un certain attrait puisqu'on ne peut les oublier une fois qu'on les a ressenties, puisqu'on les recherche alors même que l'habitude les a émoussées.

On en éprouve d'analogues au dedans du navire où elles ont souvent quelque chose de ce plaisir égoïste, c'est-à-dire réel, que le gracieux poète Tibulle a rendu par ces vers charmants :

*Quam juvat immites ventos audire cubantem,*

. . . . .



*Aut, gelidas hibernus aquas quum fuderit auster,  
Securum somnos imbre juvante sequi ! (1)*

Mais à cette expansion de satisfaction intime se joint toujours, à bord, la conscience craintive que la vaste solitude de l'Océan et les dangers de la mer sont bien propres à inspirer.

Et, quand vient enfin le repos, est-il égayé de doux rêves, rappelant l'amour envolé, la patrie absente, le foyer maternel ou les songes toujours dorés de l'avenir ? Est-il agité des douleurs de la séparation qui brise le cœur et que Marie Stuart a si poétiquement exprimée quand elle quitta pour la dernière fois les rivages de France ? Le sommeil vient-il toujours s'asseoir au chevet du lit que bercent les vagues, ou bien la veille et l'obscurité apportent-elles leur tribut aux terreurs que causent dans les insomnies les grondements sourds de la machine et le bruit des flots contre les murailles du steamer ? Qui pourrait jamais bien peindre la variété des sentiments à cette heure de recueillement, où l'isolement prête aux moindres faits les couleurs riantes de la fantaisie ou les teintes sombres du cauchemar ! Je ne l'essaierai pas, et, respectant le voile que chacun aime à maintenir sur ces mani-

---

(1) O qu'il est doux d'entendre dans son lit la tempête furieuse, ou de s'assoupir sans crainte au bruit de l'averse glacée que répandent les vents d'hiver. (Tibulle. Elégies. liv. 1<sup>er</sup>. Elégie 1<sup>re</sup>. Vers 41,43,44.)

festations secrètes et les plus vraies de l'âme, je m'empresse d'aborder le chapitre tout aussi délicat qui doit être consacré à la partie intellectuelle et vraiment sociale de la vie dont je n'ai jusqu'ici pu esquisser que les côtés presque prosaïques.

J'ai parlé plus haut de théâtre et pour ménager l'intérêt je vais d'abord m'occuper des spectateurs. Comme partout, ils sont plus nombreux que les acteurs (je ne parle que des bonnes scènes) et comprennent à bord deux catégories : le personnel du steamer lui-même et la masse des voyageurs indifférents, insoucians ou misanthropes qui se contentent en général d'user à leur volonté :

De ce droit qu'à la porte ils ont payé comptant.

Les uns et les autres représentent assez bien les habitués et les abonnés de nos spectacles, mais avec diverses nuances, et j'omets à dessein, parmi les premiers, toute la partie militante de l'équipage distinguée en trois classes séparées, les matelots, les chauffeurs et les garçons de service, non sans payer un juste tribut aux fatigues et au zèle de tous. Que de belles pages l'on pourrait écrire spécialement sur ces hommes intelligents, laborieux et hardis, qui, jour et nuit, manœuvrant sur le pont ou attisant les fournaies ardentes de la machine, réunissent leurs efforts pour lutter contre la tempête et vaincre la résistance des flots.

Je ne ferai que signaler aussi les officiers du bord soit

qu'ils aient pour fonction la direction générale du navire pendant les quatre heures que l'on désigne en marine sous le nom de *quart* ; soit que leur incombe la charge importante de veiller au mouvement harmonique des rouages multiples qui dotent les steamers de leur plus remarquable qualité, la vitesse. Tous, absorbés par leurs services distincts et pénibles, se mêlent peu à l'action commune pendant la durée des voyages et cherchent, dans les chambres et salons qui leur sont exclusivement réservés, un repos légitimement acheté, dès que cessent leurs fonctions journalières.

Il n'en est pas tout à fait ainsi des autres personnes de l'Etat-Major des packets, c'est-à-dire du commandant, du médecin et du commissaire ainsi que de l'agent des postes représentant de l'administration qui subventionne les lignes transatlantiques.

Le premier personnifie réellement le steamer qu'il commande au point que l'expérience a souvent démontré, depuis vingt cinq années, que le nom seul de tel capitaine suffisait pour attirer invariablement à bord de tel navire la foule toujours plus nombreuse des passagers. Qu'importe en effet un titre plus ou moins illustre ou sonore écrit à la poupe ! Qu'importe la force du moteur ou le luxe des installations intérieures ! Tant vaut le pilote, tant vaut le vaisseau, et c'est surtout pendant les nuits des traversées quelquefois terribles du Nord de l'Atlantique qu'il est consolant d'avoir la conviction profonde qu'il est un homme capable, actif, énergique, dont la paupière ne se fer-

mera que si rien ne peut venir compromettre le salut de tous.

Cet homme a passé sa jeunesse loin des siens, dans de lointains voyages ou dans les luttes héroïques des grandes pêches du Nord, partageant avec les matelots qu'il commande aujourd'hui les fatigues, les travaux, les privations et les dangers de toute sorte qui marquent chacun des instants du noble métier de la mer. Les rudes épreuves de cette vie à la fois étrange et sublime, quand on la connaît bien, ne lui ont pas fait abandonner une carrière dont les héros sont si souvent des martyrs. Au contraire elles ont rendu plus fort pour lui cet attrait irrésistible qui poussait vers l'inconnu les grands navigateurs des derniers siècles et qui fait triompher ceux de nos jours des peines cruelles qu'entraînent avec elles l'absence du foyer et la séparation des êtres les plus chers. Il faudrait avoir le génie et le style puissant du grand poète qui a écrit dans les *Misérables* l'inimitable chapitre de la *Tempête sous un crâne*, pour décrire ce qui se passe aussi dans l'âme de cet homme à l'heure où le calme a cessé, où la mer se rue terrible sur le steamer qu'elle semblait caresser tout à l'heure et bercer sur ses vagues ; ou bien quand dans la brume épaisse peut soudain apparaître un navire, un vapeur, une île de glace, un écueil.

Il est seul dans la nuit profonde scrutant à travers l'obscurité qui l'entoure de toutes parts, comme un suaire, le danger qu'il ne peut pas tenter d'éviter en donnant l'ordre de diminuer la rapidité de la course effrénée du stea-

mer qui bondit légèrement sur les vagues ou creuse péniblement son sillon dans l'Océan. Il a laissé bien loin, lui aussi, comme les passagers qui dorment confiants dans son active garde, des personnes aimées, de petits êtres qui dansaient hier sur ses genoux et sa pensée s'envole sans doute bien des fois, pendant sa longue veille, vers le coin de terre où son retour sèche à peine les larmes du départ. Mais il lui faut refouler bien vite ces impressions qui pourraient dominer son âme et mouiller ses yeux. Il a dans ses mains toute responsabilité, *après Dieu*, comme le disait pieusement la vieille formule qu'on néglige peut-être déjà dans l'irrévérence moderne du passé. Il doit toutes ses facultés, toute son attention, au seul but de la conservation de son navire et de ceux qu'il abrite, et, bien souvent, quatre et cinq jours et autant de nuits s'écoulent sans que l'accomplissement de son devoir lui permette de prendre le moindre repos. Ne lui demandez pas toujours un front riant, l'abandon des longues causeries et l'observation minutieuse des mille riens du monde oisif. Il n'y pourrait suffire au milieu des préoccupations incessantes de la direction du packet. Viennent d'ailleurs les jours d'épreuve, ou ces désastres que la prudence et la vigilance la plus grande ne peuvent prévoir, et vous retrouverez en lui l'initiative qui inspire, l'esprit qui commande, l'énergie qui fait obéir, le courage qui sauve.

Est-ce à dire que je viens de tracer un portrait de fantaisie ? non, il m'a suffi de me souvenir. J'ai rencontré dans les nombreuses années de mes longues courses ma-

ritimes bien des types auxquels je pourrais rapporter les lignes qui précèdent. Il en est, et ce ne sont pas les moins parfaits, qui ne sont plus, (1) mais la modestie du capitaine qui sut conserver, à l'aide d'héroïques efforts, les passagers de la *Vesta* dans son épouvantable collision contre l'*Artic* ne peut se trouver froissée si ma plume est aujourd'hui guidée par la mémoire d'événements plus récents.

Trois personnes reçoivent du capitaine, et sous sa responsabilité directe et suprême, la direction spéciale des divisions principales du service des packets. Le second capitaine, préposé aux détails du navire en général, des matelots et du chargement ; le mécanicien en chef, chargé du monde parfaitement isolé de la machine et des soutes où s'entasse le charbon ; le commissaire, surveillant particulier de ce qui concerne les cabines, les salons, l'office, la cuisine et les tables, soins dont l'importance est facilement saisie. Cette séparation des pouvoirs a plus d'un avantage. Elle donne aux steamers français une régularité et une ponctualité de service intérieur tout à fait remarquables. Elle est d'autant plus utile au bien général que le commandant, débarrassé de toutes questions minutieuses, peut intervenir plus souvent et plus à propos pour

---

(1) Je ne paie ici qu'un faible tribut de reconnaissance à la mémoire de deux marins sous les ordres desquels j'ai eu l'honneur de servir. Le capitaine de vaisseau Barbet et le bien regrettable amiral Jéhenne.

exercer souverainement le contrôle si nécessaire dans une pareille réunion d'individus.

Quant à l'agent des postes et au médecin, ils témoignent à bord des navires de la Compagnie Générale Transatlantique de l'immense intérêt pris par le gouvernement français au succès et à la prospérité des lignes créées dans ces dernières années sur les Etats-Unis, le Mexique, les Antilles et Panama. Le dernier est en effet le représentant du pouvoir qui ne craint pas de prodiguer les millions pour subventionner, de manière à les maintenir à un haut degré de sécurité et de confort, les entreprises dont nous avons exposé déjà les conditions générales et les conséquences politiques, commerciales et nationales.

Le docteur mériterait peut-être un long article car il doit à sa profession d'être mêlé, plus que personne à bord, à la vie intérieure et même intime des steamers, mais on comprendra facilement notre réserve à son endroit et nous dirons seulement que sa présence sur les vapeurs des nouvelles lignes est également une preuve de la sollicitude de l'Etat. C'est la première fois en effet qu'un ministre a permis aux sociétés industrielles de puiser dans les cadres du personnel actif des services hospitaliers de son département des médecins arrivés par leur âge et leur date de services à la période de complète expérience et d'initiation spéciale à la vie toute exceptionnelle du marin. Le ministre de la marine le disait tout récemment avec autorité.

« La capacité scientifique n'est pas la seule dont les mé-

» decins de la marine aient à faire preuve pour remplir  
» convenablement leur mandat. Le médecin le plus re-  
» marquable, celui que la science place le plus haut, res-  
» tera impuissant dans les moments les plus difficiles s'il  
» n'a pas cette habitude de la vie de bord qui laisse aux  
» hommes de mer la complète disposition de toutes les  
» facultés quand il faut y faire appel. » (1)

Nous venons ainsi de passer en revue les spectateurs naturels du théâtre maritime que représentent les steamers. Entrons maintenant dans la description du spectacle; il n'en est pas de plus singulier ni de plus varié.

Tous les genres se donnent rendez-vous à bord et la rapidité des traversées s'oppose heureusement à toute monotonie dans les représentations, en même temps que les changements fréquents d'acteurs apportent des nuances infinies dans le mode d'interprétation des rôles. Ce qu'il y a de particulier en mer c'est que le vaudeville, la comédie, l'opéra, le drame sont souvent simultanés, tant l'espace scénique est resserré, tant l'action peut être parfois disséminée. Il n'est pas jusqu'aux bouffonneries musicales ou autres qui ne puissent attirer à leur tour l'attention. Tous les vrais talents sont invités à se produire et les journées sont si longues à dépenser, la bienveillance

---

(1) Décret de réorganisation du corps des médecins de la marine militaire.



des spectateurs si grande (vu le désœuvrement) que tout artiste, quels que soient sa capacité, sa tendance ou son mérite, est parfaitement assuré d'un public prêt à applaudir.

Le fumoir de tel steamer s'est transformé spontanément ainsi en café chantant moderne où chacun, sans fausse modestie, payait, surtout le soir, le tribut de sa chanson comique, romantique, sentimentale et même gauloise. L'étroite enceinte ne pouvait contenir qu'un petit nombre d'élus; on se disputait les places privilégiées, on écoutait aux fenêtres et la vieille gaîté française faisait des prosélytes jusque parmi de phlegmatiques *politicians* d'Amérique. La fable réclamait quelquefois ses droits; le simple couplet avait ses entrées; les chœurs s'y formaient sans préparation ni . . . . . trop de mesure ou d'accord; mais le temps s'envolait rapide; l'heure fatale du couvre-feu, je veux dire celle de l'extinction des lumières, (onze heures) venait trop vite et la fête n'en était que plus désirée pour le lendemain.

Elle avait d'ailleurs son écho sur le pont lui-même. Le matelot français aime, lui aussi, à chanter le vin et sa belle, quand la nuit est sereine, que le vent enfle les voiles et que les roues ou l'hélice tracent aisément un long sillon de lumière sur l'Océan. Il a de rudes façons parfois d'exprimer ses affections, ses regrets ou ses espérances, mais qu'il parle de la patrie, du combat, de la fiancée, des joies du foyer ou de l'horreur de la tempête, ses accents, souvent harmonieux, écoutés dans la demi-obscurité du

soir, ont fait vibrer plus d'une fois les fibres les plus secrètes de l'âme des auditeurs.

Il en est ainsi au dedans du steamer quand le salon des dames rassemble dans son enceinte toujours trop petite les amateurs d'une musique plus savante. Là, le grand opéra est abordé souvent avec talent, avec *maestria*, avec un entrain remarquable. Nous pourrions citer des noms et rappeler des traversées où Rossini, Verdi, Meyerbeer, Donizetti et Halévy (pour ne parler que des grands noms populaires) eurent à bord de dignes interprètes. La voix de belles ou gracieuses cantatrices se jouait des inconvénients et des obstacles que le défaut d'espace et le manque de sonorité de salles trop basses d'étage apportent au développement des *moyens* les plus parfaits. On se pressait à l'entrée des portes, autour des claires-voies du pont, à toutes les issues en un mot qui permettaient d'entendre la *Prima donna* improvisée ; les bravos et les applaudissements ne lui faisaient jamais défaut et la fête était complète quand aux voix douces, amoureuses, tristes ou passionnées de Lucie, de Mathilde, de Marguerite, d'Eléonor, d'Azucena et de Rachel se mariaient, dans une commune harmonie, les accents, fiers, audacieux, menaçants ou tendres d'Edgar, de Guillaume, de Faust, d'Alphonse, d'Eléazar ou de Manrique.

Le piano servait aux intermèdes, soit que des doigts habiles en fissent résonner les cordes dans des variations savantes et difficiles, soit que des mains, guidées par les inspirations de pures mélodies, vinsent à faire revivre les

plus douces rêveries du génie musical allemand où les chants gracieux du *home sweet home*.

Quelquefois aux chants succèdent les danses et, pourvu que la mer n'intervienne pas pour une trop sensible part dans la cadence générale, le quadrille, la valse, et les par trop abominables danses tournantes entraînent dans leurs mobiles méandres les groupes ardents des spectateurs, acteurs et actrices de l'opéra qui a pris fin. Qu'on ne croie pas ici à une exagération de conteur. Il nous serait facile de citer jusqu'à des noms de personnages historiques qui ont mené le bal à bord des steamers français, malgré le nombre des années, et qui poursuivaient même jusqu'au bout les évolutions innombrables du *Virginian Reel*.

Si le temps ne se prête pas aux distractions de ce genre, il est une foule de jeux qui peuvent encore servir à rompre la monotonie des soirées, alors que la pluie ou le vent ferment le pont du navire aux longues promenades. Celui de l'anneau perdu, du Collin Maillard, des quatre coins, ou des changements de places à l'appel d'un numéro d'ordre désigné et accepté d'avance pour chaque joueur, etc., etc., ramènent promptement la gaieté générale et l'entraînent le plus vif.

Il est enfin des jours où la prestidigitation et les arcanes de la magie viennent aussi réclamer leur place dans les distractions d'un passage, et je me souviendrai toujours de la peur d'un honorable compère accourant en toute hâte me demander des soins immédiats ou un antidote. Il ve-

nait d'avaler une assez grande quantité de minium au moment critique où un tout aussi honorable opérateur venait de simuler aux yeux de tous la section rapide du nez de son patient. L'illusion avait été aussi parfaite que le danger fut nul pour le bénévole et complaisant sujet.

Pourquoi ne rappellerais-je pas aussi le talent remarquable d'un grave et volumineux personnage appartenant, (le dirai-je) à la plus riche église épiscopale de New-York. Il poussait l'imitation du chant du coq et de mille autres bipèdes et quadrupèdes à un degré vraiment suprême et aurait déridé par son seul aspect le visage d'un misanthrope. Faudrait-il lui en faire un crime vu le sérieux et la dignité obligée de ses principales fonctions à *Grace church* ? Nous ne le croyons guères car les rires qu'il soulevait et qui épanouissaient aussi bien sa large figure que celle de ceux qui lui faisaient un assidu cortège ne saurait indiquer que les meilleures qualités de l'âme, les plus tendres dispositions de l'esprit.

Mais là ne se bornent pas les moyens sans cesse variés ou nouveaux de dépenser les instants de la réclusion maritime. Le whist, les échecs, les dames, le tric-trac, le piquet, le domino, etc, ont aussi leurs adeptes empressés et d'autres groupes préfèrent aux réunions animées ou bruyantes le charme que les causeries entraînent et les doux épanchements de l'intimité naissante.

A ceux-ci l'isolement du pont ou des tables éloignées de la foule, les longs tours et détours sur le pont supérieur, le langage des yeux ou du geste et les délicieuses

pressions que nos ancêtres, n'eussent certainement pas voulu nommer du mot barbare et trop mouvementé de *Shake hand*. On s'est rencontré déjà en Suisse, en Allemagne, en Italie ou aux stations maritimes ou thermales de France; on s'était à peine parlé et voilà que le hasard rapproche sur le steamer ceux ou celles qu'on ne pensait plus revoir et que pourtant (cela se ressent bien vite) on est aise de retrouver. D'autres fois la connaissance n'avait pas de prologue, mais un léger service rendu, un bras offert pour combattre les désastreux effets du roulis ou du tangage ont brisé la glace et fait supprimer la solennelle introduction ou présentation. La convenance s'établit avec la confiance, l'amitié naît et bientôt la journée n'est plus triste ou décolorée; elle est toute remplie par la présence ou la pensée d'une personne qui plait, qu'on aimera..... peut être, et qu'en tout cas on préfère actuellement à toute autre. En faut-il plus pour amener cette cour assidue qui fut de tous les temps, même de tous les âges, et dont le mot moderne, tout américain, de *firtation* ne traduit sûrement qu'un des aspects. C'est ainsi que faisaient nos pères et qu'ils acquièrent leur renommée de politesse de bonne compagnie et leurs qualités de bon ton dont nous gaspillons fort, dit-on, l'héritage, en fils prodigues ou insoucians. En étaient-ils moins aimés que nous? Ce serait bien hasardeux de le croire, et je n'ai jamais contemplé les vieilles gravures ou peintures du temps passé sans être frappé de l'air de contentement qui brille sur la physionomie quelquefois fort animée de leurs

personnages. Qu'on les compare à nos mines graves, dès vingt ans, et l'on sera tenté d'affirmer que le siècle n'a guère fait de progrès de ce côté.

Ici le lecteur ne peut me demander sans doute d'aller plus loin. Pourquoi tenterais-je de décrire ou de raconter cette éternelle répétition du verbe qu'ont choisi pour premier exemple toutes les grammaires, sans doute parce qu'il fallait que toutes les générations sussent en conjuguer sans peine tous les modes et tous les temps. N'est-ce pas toujours au fond le même thème, sans cesse repris, constamment neuf et dont personne ne se lasse tant qu'on éprouve de la chaleur et de la jeunesse à la tête ou au cœur. Amour, flamme divine qui embrâse le monde après l'avoir sans doute créé et qu'il ne sera jamais donné à l'homme d'éteindre tant qu'il se ressouviendra du passé qui lui donna l'existence, ou de l'avenir qu'il ne peut s'empêcher de rêver.

Que de types divers ne me faudrait-il pas peindre ! Je l'ai dit ailleurs, rien de plus variable que la composition du personnel des steamers, il change à chaque voyage et avec lui nécessairement les individualités qui devraient, comme en tout roman, me servir de héros ou d'héroïnes. La nationalité seule permet peut-être de saisir des différences tranchées pour les deux sexes, et il ne peut venir en effet à la pensée de rapprocher jamais dans un commun tableau les descendants de Jacques Bonhomme, le fier Castillan, le flegmatique Allemand ou l'héritier de John Bull ou de frère Jonathan. Un contact

de 12 jours est sans action sur des habitudes que ne peuvent modifier des années de fréquentation intime. Mais les comparaisons qu'on pourrait établir à ce point de vue n'apprendraient que bien peu de chose à mes lecteurs.

Pour les types féminins même embarras, mêmes obstacles et le seul fait de l'embarquement apporte même pour ces derniers des modifications qui rendent la tâche plus difficile.

La Française, par exemple, n'est plus elle même dès qu'elle a posé le pied sur un navire. On sent que la mer n'est qu'un pis aller pour elle et que les tempêtes des régions brumeuses et froides que parcourent les steamers qui se rendent en Amérique sont entièrement défavorables au développement de ses qualités distinctives : la grâce, la gaiété, l'entrain. Elle subit le voyage sur mer mais ne l'accepte que par exception. Elle se trouve dépaysée dans un milieu qui n'a rien de sympathique à ses habitudes comme à ses besoins ou à ses désirs. Ajoutons qu'elle est en proie presque constamment à la désolante maladie de la mer et concluons qu'elle ne peut, (quelque soit notre désir bien naturel) nous fournir l'occasion de lui faire la plus belle part dans les descriptions de notre livre.

Il en est presque ainsi des Espagnoles et des Allemandes plus familières pourtant avec les excursions maritimes et qui s'offrent quelquefois à bord dans toute l'expansion de leurs qualités nationales. Les premières perdent à peine alors quelque chose de la vivacité, du brillant, et de l'exubérance de vie qui les distinguent. Les secondes

s'y montrent souvent de leur côté, sous les tendres couleurs qui font songer aux romantiques et pures créations de leurs poètes, pour les jeunes filles ; à des lunes de miel perpétuelles pour les jeunes femmes.

Les Anglaises et surtout les Américaines sont au contraire, sur les steamers, dans un monde qu'elles connaissent et ce sont elles qui vont me servir à esquisser quelques types particuliers. Toutes deux foulent en effet un terrain qu'elles fréquentent de bonne heure et qui n'a plus généralement pour elles d'épreuves désespérantes ou d'ennuis quotidiens. Aussi, n'en déplaît à leurs autres compagnes, usurpent-elles presque toujours à bord les rôles principaux restés sans emploi, faute de sujets des autres nationalités propres à les remplir.

Nos cordiales amies d'Outre-Manche se prêtent peu cependant, je dois le dire, à des nuances bien tranchées. Elles sont, on le sait, parfaitement reconnaissables par tout l'univers qu'elles explorent plus incessamment que les meilleurs touristes. On les dirait calquées sur un modèle invariable ou stéréotypé qui n'est certes pas celui des caricatures vulgaires, mais qui offre un ensemble connu de gravité, de sérieux, de haute respectabilité et même de costume. Impossible donc de chercher à les faire figurer dans nos récits sous des teintes diverses. Elles s'isolent d'ailleurs assez ordinairement à bord des steamers français et n'y prennent qu'une part médiocre à la vie générale. J'ai cherché longtemps la cause de cette sorte de retenue qu'un voyageur superficiel et léger mettrait in-



faiblement au compte de la jalousie et de la rivalité qui, pour certaines gens, doit forcément exister dès que la France et l'Angleterre entrent en contact. Je n'ai pu y parvenir, à moins qu'on adopte comme solution du problème la réflexion humoristique que m'a suggérée un passager, fort aimable conteur et homme d'esprit, qui me permettra bien de lui restituer le mérite de sa remarque.

On se rappelle cette piquante anecdote d'un gentleman faisant demander avec instance à un voyageur dont l'habit brûlait près d'un poêle l'honneur de lui être présenté et ne prévenant naturellement que trop tard ce dernier, vu le délai apporté dans l'introduction obligatoire. Eh bien, me disait le docteur D \*\*\*, ne cherchez pas ailleurs la cause de la réserve de vos Anglaises. Elles n'attendent qu'une présentation en règle pour faire leur partie dans vos réunions et vos jeux. Seulement vos traversées sont trop courtes ; il faut en toute grave cérémonie de la mesure et du temps et vous atteignez New-York ou le Havre avant que la formalité préliminaire ait pu avoir lieu.

Les Américaines sont d'un commerce plus rapide, d'un abord plus aisé et, par suite, plus faciles à peindre, mais Dieu sait quelles couleurs ont été broyées pour les faire connaître à la vieille Europe. Il n'y a pas de milieu entre leurs panégyristes enthousiastes et leurs critiques acharnés et l'on serait certainement fort embarrassé pour les juger si l'on en croyait sur parole les romans, impres-

sions de voyage et livres, dits sérieux, qu'elles ont pu inspirer.

Le sujet est, il est vrai, fort difficile à traiter parce que l'Américaine offre, à elle seule, les contrastes les plus singuliers, selon sa province, son âge et il faut dire aussi selon ses convictions ou le parti qu'elle a choisi ou subi dans ces derniers temps. Française par le goût de la parure, par le désir quelquefois exagéré de plaire, ainsi que par la gaité, elle a, d'autre part, des qualités fort opposées qui en feront éternellement peut-être un caractère mixte. Il s'est opéré de plus, depuis un demi siècle surtout, un tel mélange de nationalités, d'usages, de mœurs, d'habitudes, de tendances dans la société américaine qu'il est devenu fort embarrassant d'en tracer un portrait fidèle. Et puis, dès qu'il s'agit de la femme, n'avons-nous pas affaire à quelque chose d'insondable et d'indescriptible alors même qu'on croit être le plus près du but !

Nous ne tenterons donc point de faire mieux ou plus mal que ceux qui n'ont pas craint d'écrire sur un pareil sujet, bien plus d'après les rêveries de leur imagination ou des classifications *à priori* que d'après une observation sérieuse et approfondie. J'aime mieux me souvenir, et si mes impressions n'ont pas été exactes ; si ma mémoire me sert mal ; si je fais nombre d'oublis, au moins n'aura-t-on pas à me les reprocher trop vivement après la déclaration formelle que je viens d'émettre de mon impuissance à faire mieux dans une question si séduisante mais si complexe.

L'Américaine est toujours très occupée d'elle même et tellement éprise de son individualité qu'elle s'adjuge, sans discussion, une supériorité réelle, non seulement sur chacune de ses compatriotes, en particulier, mais encore sur toutes ses compagnes qui ont eu l'irréparable malheur de naître ailleurs que sur les territoires de l'indivisible Union. Les derniers événements n'ont pas peu contribué à développer cet instinct natif de leur intelligence, perfectionné par le système qui préside à leur éducation et à leur instruction, et c'est de très grand sang-froid que j'ai plus d'une fois entendu des dames américaines plaindre avec une conviction entière le sort matériel, moral ou intellectuel des Européennes.

Que peuvent en effet savoir, sentir et penser les pauvres femmes de l'Ancien-Monde, privées presque absolument de la lecture des volumineux journaux des Etats-Unis ou des *tracts* répandus en quantités innombrables dans chaque échoppe d'Amérique, jusque dans les stations les plus misérables des longues voies ferrées, sans compter ceux qui sont semés sur les *wharfs* ou quais des grands ports et sur les bancs des promenades publiques !

A supposer même que ces semences précieuses eussent, en général, un tout autre sort que celui de la plupart des grains de sénevé de l'Évangile, quelle régénération peut-on bien franchement attendre d'intelligences pour lesquelles les lectures publiques les plus prolongées et les plus répétées ne paraissent pas avoir acquis d'attrait ? quel progrès enfin pourrait se faire dans des esprits assez

frivoles pour n'avoir encore fondé aucune bibliothèque, aucun cours public, aucun collège médical, aucune religion, aucune association d'émancipation de la femme, rien enfin de sérieux et de viril !

Un tel arriéré ne peut être évidemment rattrapé dans la marche si rapide de la civilisation hâtive de notre monde sublunaire. Aussi devons-nous renoncer complètement aux vastes satisfactions de la pensée, aux spéculations élevées de l'esprit, si communes en Amérique, pour jouir simplement, comme nos pères, des horizons restreints du coin du feu, des relations purement intimes de la famille ou de l'amitié, ou encore des jeux et cris par trop prosaïques de nos *petits*. (1) Il est évident, en effet, que nous ne pouvons faire autrement, nous autres Européens, que partager, sous ce rapport, le sort de celles qui affectent la plus grande modestie en ne se comptant que pour une simple moitié de notre existence.

Et cependant, disons-le, peut-être ces dernières auraient-elles quelques pas à faire dans la voie d'instruction pratique si remarquable aux Etats-Unis et dont nous ne critiquons ici que les exagérations ou les tendances excentriques que rappellent, en Europe, nos bas-bleus litté-

(1) Il y a peut-être un fonds d'amertume dans ce reproche fait par quelques américains de nos jours aux françaises. Talleyrand avait dit méchamment de celles qu'il voyait : « Les américaines ne font pas d'enfants, elles font des petits. »

raires ou politiques. Nous gardons bonne souvenance de nos causeries avec de charmantes jeunes filles dont le savoir réel ne nuisait en rien à la grâce et à la beauté. Il y a temps pour tout dans la vie des dames ; les soins de leur maison ou de leurs enfants sont compatibles avec la culture de leur esprit, et le charme des lettres n'est qu'un attrait de plus en elles. Nous avons éprouvé bien des fois cet attrait à bord, soit avec des personnes que leur âge et leur position sociale avaient mises en mesure de voir et de bien juger les choses du monde, soit avec des enfants rieuses et gaies chez lesquelles nous constations, non sans quelque étonnement, autant de profondeur d'idées que de connaissances variées.

Plusieurs de celles-ci surtout ne s'effaceront pas de ma mémoire.

L'une revenait seule en Amérique après avoir parcouru l'Europe qu'elle avait rapidement mais sûrement appréciée et qu'elle aimait davantage peut-être qu'elle n'osait se l'avouer à elle-même, tant son patriotisme était développé et presque exclusif. Rien ne pourrait rendre exactement l'impression que faisait sa physionomie brune et vive sur laquelle étaient clairement écrites en première ligne une fierté de caractère et une ténacité d'opinions peu communes. Ce cachet viril, empreint sur une jeune tête, avait à la fois quelque chose d'attrayant et d'étrange, et cette double impression devenait plus durable dès qu'on avait pu sonder ce que renfermait d'élévation et de chaleur une organisation au premier abord trop réservée

et sévère. Elle aimait peu les distractions de la musique et du chant bien qu'elle en sentit en artiste les douceurs et le charme et qu'elle ne mît aucune fausse modestie à faire preuve de ce genre de talent ; mais elle préférait à tout les conversations prolongées et savait, je ne sais comment, faire oublier, en les poursuivant jusqu'aux limites les plus extrêmes, le contraste éclatant de sa jeunesse avec l'étendue et la maturité des opinions qu'elle soutenait.

Ce type que je n'ai pu sans doute tracer aussi nettement qu'il est resté vivant dans mon esprit ne s'observe pas aussi fréquemment qu'on l'a prétendu parmi les Américaines, mais je n'hésite pas à déclarer qu'il doit être inscrit parmi ceux de la classe la plus distinguée de tous les pays, autant par son originalité que par la réunion extraordinaire de qualités rarement associées.

A côté de celle qui me pardonnera bien sans doute d'avoir voulu rendre hommage à ce que son caractère offrait de sûres, franches et cordiales relations, je placerai un autre type tout aussi élevé mais d'un genre très distinct et qui peut prétendre davantage à représenter l'Américaine d'une manière générale.

Chez celle-ci, plus de désir féminin de plaire, plus d'attraction superficielle et même plus de sensibilité, bien que tout fût mis en œuvre pour cacher ce sentiment sous les dehors d'une sorte de scepticisme qui cadrerait mal avec l'âge. Et pourtant le cœur avait parlé, impérieusement peut-être ; mais, soit fierté innée, soit crainte de décep-

tion, soit toute autre raison, il avait dû se taire, laissant seulement dans l'expression générale du visage la trace du combat. La Richesse, le Nom, la Beauté se trouvaient là réunis, et cependant que de satisfactions absentes ne pouvait-on pas deviner dans le regard. La tristesse même se trahissait parfois dans l'expression de la physionomie alors qu'un nuage du passé venait sans doute assombrir l'âme.

C'est un fait remarquable d'observation que l'Américaine semble s'étudier autant à cacher ses impressions réelles que d'autres font une ostentation trop naïve, trop imprudente ou trop calculée de leurs intimes pensées. La liberté entière dont on jouit aux Etats-Unis pendant la vraie période d'expansion de la femme rend sans contredit cette défiance nécessaire, mais le doute perpétuel peut avoir aussi ses dangers car l'indifférence simulée, qu'on a taxée de froideur absolue, ne protège pas plus de l'erreur dans le choix des affections que le hasard ou les convenances qui président ordinairement à ce choix en Europe. Comme l'a dit avec vérité un auteur de notre temps :  
« En toute chose il y a un moment pour être heureux ;  
» quand on le laisse passer en disant : il n'est pas temps  
» encore, ou toute autre fadaïse, il est souvent trop tard,  
» le diable rit et marque un point. »

Les dames sont en Amérique plus constantes qu'on ne le suppose, et je crois même qu'elles résument, sous ce rapport, à un degré très élevé, la ténacité particulière de leur nation. L'absence, l'éloignement, les distractions,

même ordonnées par l'autorité des parents, n'émoussent pas les sensations profondes qu'elles ont ressenties. Froissées mais non converties ; jamais oubliées quand elles ont vraiment aimé, elles restent fidèles, et, sachant que la patience est une arme, elles appellent souvent le voyage à leur aide comme consolation puissante ; puis, après avoir parcouru l'Europe, elles retournent plus éprises et plus résolues que jamais.

Nous en avons connu qui ressemblaient à celles-ci et il ne serait peut-être pas impossible de chercher les raisons profondes des ressemblances ou des oppositions des types précédents dans certaines conditions territoriales dont on a récemment fort controversé et même nié la légitimité. Mais il nous faudrait aborder pour cela de hautes questions d'origine, d'éducation, d'instruction, de climat et par conséquent de mœurs et d'idées qui ne peuvent être du ressort de notre livre. Je reprends donc le simple récit de mes impressions personnelles en insistant seulement sur la réalité de types que j'ai tenu à faire figurer ici parce qu'ils ont été toujours oubliés dans les livres qui ont la prétention de peindre sans partialité la société américaine. On a épuisé par contre les portraits où s'étaient avec complaisance la coquetterie et la légèreté, pour ne pas dire plus, des dames de la République aux 35 étoiles. C'est le canevas ordinaire d'une foule d'ouvrages où la variété et la multiplicité des exemples exclut presque nécessairement la pensée d'une observation personnelle et digne de ce nom. On a pu voir plus haut



ce que nous pensons de ces appréciations mensongères ou exagérées ; nous n'y reviendrons donc point.

Je ne nie pas certainement qu'il y ait en Amérique, ainsi que sur les steamers, des dames avides d'hommages, d'éloges, de compliments et, en première ligne, d'une assiduité rigoureuse. Le diable ne peut perdre de son pouvoir au-delà des mers puisqu'il a la fonction, d'autres disent le droit, de tenter toutes les mortelles. Eve a péché dès longtemps ; Galathée n'aimait à être vue et ne fuyait derrière les saules que pour mieux y attirer ses adorateurs ; Cléopâtre a balancé la fortune et les destinées des plus grands empires. Pourquoi le Vieux-Monde aurait-il le privilège de types que les poètes de tous les temps ont chantés, qu'ont tenté d'imiter, sans y parvenir, les sculpteurs de tous les âges et que la froide raison moderne absout presque de leurs défauts, spécialement pour notre mère commune, en raison de l'excellence des pommes et de l'ennui du perpétuel tête à tête du paradis ?

Qu'importe d'ailleurs s'il est des âmes qui n'ont d'autre but sur la terre que de satisfaire leurs vanités, leurs passions ou leurs caprices. A celles-là le règne éphémère, les plaisirs d'un moment sitôt transformés en longs jours d'amertume et les triomphes qui ont toujours un triste lendemain. Je n'essaierai pas plus de dire leurs joies que leurs peines ; leurs gloires que leurs revers, sans leur jeter mon blâme ou mes bravos. N'ont-elles pas la splendide excuse de leur éclatante beauté, de leurs talents

ou de leurs charmes ? Et puis leur règne doit être si court qu'il emprunte à cette durée précaire une sorte de droit à la tolérance que nous respectons entièrement.

Voir du reste la règle dans l'exception aboutit en somme à imiter ce voyageur s'empressant de noter sur ses tablettes que toutes les femmes de Blois étaient d'exactes copies d'une servante rousse, laide et acariâtre dont il avait subi la vue et le mauvais service. On l'a fait trop souvent au sujet des Américaines et nous pourrions pourtant citer parmi celles que nous avons connues des exemples parfaits d'honorabilité, de dignité et de distinction dont la réunion fortuite pendant tel voyage formait une société des plus agréables et des plus choisies. Que de mères douces, bonnes et dévouées à leurs enfants n'avons nous pas vues ? Leurs noms se presseraient aisément sous notre plume, si nous pouvions ici trahir leur modestie, mais nous ne nous dispenserons pas pour cela de terminer notre revue par une simple relation. Elle prouvera, mieux qu'une longue dissertation, qu'il est, de l'autre côté de la mer, des âmes douées des plus belles qualités du cœur, même vis-à-vis de ces êtres devenus, aujourd'hui même, les protégés de fantaisie de tant d'honorables personnages ou de vertueux journaux. Je n'en ai pas choisi l'exemple pour faire un plaidoyer d'esclavagiste, car je ne suis qu'historien, mais, n'en déplaise aux Beecher Stowe de conviction ou de parti, il est plus que douteux qu'on puisse rencontrer dans la famille la plus puritairement abolitionniste des preuves

de compassion, d'abnégation et même de tendresse pareilles à celles dont nous avons été témoin à bord.

Une famille du Sud fuyait la guerre fratricide qui venait de lui ravir à la fois la tranquillité, le bonheur, la richesse, et qui avait brisé ses affections les plus saintes. Elle entraînait avec elle, sans les compter, sans regrets et sans autre pression que celle de sa bonté, un bon nombre de serviteurs et de servantes, presque tous trop vieux ou trop jeunes, dont les parents valides avaient déserté, aux premiers jours de la lutte, l'habitation qui les avait nourris et élevés. N'était-il pas naturel de céder aux excitations qui répétant le mot liberté avaient oublié de dire un mot du devoir paternel ou filial !...

Cette famille, ainsi réduite à des femmes par les désastres et les batailles, prenait le chemin de la France, terre bénie vers laquelle gravite toujours le malheureux ou l'opprimé. C'était un triste exode, car aux chagrins de l'abandon du pays natal se joignaient des privations et des peines secrètes en même temps que le corps lui-même subissait les inconvénients matériels d'une transition subite de la vie large et des chaudes températures des contrées tropicales aux rudes conditions climatiques des mers du Nord. La maladie survint. Elle frappa, parmi ces servantes qui n'avaient trouvé de refuge qu'auprès de leurs anciennes maîtresses, la plus vieille, la plus chétive, la plus inutile enfin ou la plus gênante aux yeux des idées régnautes de progrès éclairé. Le mal fut grave dès le début ; promptement augmenté par l'âge ; les soins

qu'il exigea, jusqu'au terme fatal, furent de ceux que connaissent seuls les âmes dévouées et les pauvres gens. Mais deux sœurs, jeunes encore, se firent les anges du chevet de la mourante, lui prodiguant à mains pleines les trésors de consolation de leur cœur et les secours de leurs bras. Je ne raconterai pas leurs veilles, leurs fatigues, leur zèle, et je ne révélerai pas les touchantes marques d'affection qu'elles donnèrent jusqu'à la fin à leur vieille esclave qui les leur rendait dès qu'un témoin indiscret ne pouvait assister à ses élans de reconnaissance et de respect disparus aujourd'hui des relations entre serviteurs et maîtres. Je me contenterai de dire que celles qui donnèrent ce bel exemple de charité chrétienne, dans le sens le plus magnifique du mot, ont laissé après elles dans le souvenir de tous ceux qui assistèrent à leur dévouement une sensation durable d'admiration et de sympathie. Le siècle a beau se faire égoïste, utilitaire et positiviste, il est encore au cœur des hommes des cordes qui vibrent, des fibres qui sentent, des sentiments qui se réveillent au contact d'une belle action.

A quoi bon, après cela, chercher à décrire longuement d'autres types, ou à créer des personnages de fantaisie ou de roman toujours inférieurs, en mal comme en bien, aux réalités qui se rencontrent à chaque pas du chemin de la vie. A peine nous reste-t-il d'ailleurs, pour terminer notre étude, à dire un mot de la partie masculine du personnel des steamers. Elle ne pouvait prétendre évidemment à la première place dans un milieu résultant principalement

de la fusion des sociétés française et américaine, les plus polies du monde.

Ici moins d'individualités tranchées en raison d'une moindre part dans la vie commune. Les hommes sont dans les civilisations modernes, et ont dû être dans tous les temps, des chiffres qui n'avaient de valeur réelle que selon la position que leur assignaient les Dames. C'est peut-être trop diminuer leur rôle, mais aussi quelle excuse pour les fautes générales de l'humanité et quelle soumission aux récits de la Genèse ! Mon opinion doit donc compter sur des approbateurs parmi les gens sincères. Or la règle qui régit l'univers est applicable à tous les titres au petit monde du bord où se rencontrent bon nombre d'oisifs tenant peu à faire le solde d'aucun compte social.

Beaucoup demandent en effet aux seules enivrantes vapeurs du tabac les distractions qui font couler les heures et, pour eux, la longueur de toute traversée pourrait être mathématiquement évaluée par le procédé que fait connaître le spirituel Knickerbocker dans sa désopilante histoire de New-York. Tout se réglait, d'après lui, durant les premières années d'occupation hollandaise sur l'île de Manhattan, par quantité de pipes fumées : « Manière de toiser » admirablement exacte, ajoute-t-il, car une pipe dans la » bouche d'un vrai hollandais n'est jamais sujette à ces » accidents et à ces irrégularités qui mettent continuellement les horloges en défaut. »

Resterait seulement à démontrer que les Américains et ceux qui les fréquentent ont reçu pour héritage cette re-

marquable précision des premiers possesseurs du sol de New-York. La substitution d'une autre habitude à celle de la pipe pourrait faire concevoir quelques doutes sur ce point, ou du moins tendrait peut-être à introduire des éléments nouveaux dans la solution du problème.

Une autre classe de passagers a pour spécialité l'étude des moindres incidents de la mer et surtout leur démonstration publique. Dès qu'ils ont franchi deux fois l'océan, ils professent. Ce sont eux qui, dès le matin, consultent le ciel, le baromètre, la brise et le sillage. Ils assiègent le tableau du point de midi, en contrôlent les chiffres en les comparant aux longues listes de leurs carnets de voyages précédents, et je laisse à deviner leurs imprécations contre le vent, ou leurs critiques, lorsque le ciel n'a pas donné satisfaction plénière à leurs prédictions de rapidité ou de distance parcourue. Leur agitation est extrême, surtout autour de la machine dont ils scrutent tous les mouvements et près des matelots chargés de ramener à bord les lignes de loch employées pour mesurer approximativement la vitesse du navire. C'est quelque chose d'analogue à l'empressement de la mouche du coche de l'inimitable Lafontaine et leur triomphe est complet, leur figure radieuse, quand un néophyte de la mer, aussi confiant que naïf, vient les consulter et leur demander une initiation maritime suffisante.

A côté de cette partie turbulente et affairée du personnel des steamers se rencontrent presque à chaque traversée un ou deux passagers dont l'attitude contraste singulière-

ment avec le mouvement perpétuel des précédents. Ceux-ci s'isolent en général de la foule dont ils semblent n'épouser jamais les caprices, les distractions ou les amusements, mais on les reconnaît sans peine à la préoccupation écrite sur leur visage et qui trahit le but réel de leur voyage. Ils appartiennent à la classe des inventeurs et continuent de notre temps les migrations et pérégrinations des Rumsey, des Fitch, des Fulton et de tant d'autres, soit vers l'Europe, soit vers l'Amérique, pour aller proposer les trésors de leurs découvertes, de pays en pays, sans autre récompense, le plus souvent, que celle de leurs devanciers. Race vaillante, énergique et convaincue qui sait d'avance les déboires qu'elle devra essayer et que rien n'arrête pourtant dans sa voie douloureuse, tant la force du Dieu qui est en elle est irrésistible.

Il est sans doute parmi ces deshérités de l'humanité des rêves creux, des intelligences dévoyées ou folles, mais aussi parfois que de bon sens, que d'idées pratiques et même que de génie ne trouverait-on pas chez ces hommes dont on n'attendra sans doute que la mort pour adopter les systèmes.

Ils le savent et ont appris aussi par triste expérience que rien n'est plus facile que de les dépouiller pendant leur vie du mérite de leurs inventions, mais ils ne peuvent cependant résister au désir de trouver un auditoire complaisant pour l'explication des théories qu'ils ont établies, ou des transformations que la vulgarisation de

leurs idées doit opérer infailliblement dans telle région de la science ou des arts.

Plusieurs, favorisés du Dieu Plutus, (nous n'avons pas besoin de dire que ce sont les moins nombreux) n'aspirent même qu'à la généralisation et à l'adoption de leurs principes sans autre but qu'une reconnaissance honorifique de leurs travaux et pourtant le succès couronne rarement leur persévérance. Nous avons expérimenté, nous-même, à bord d'un steamer un système télégraphique d'une simplicité et d'une sûreté irréprochables, n'exigeant aucun appareil particulier, pouvant s'accommoder à tous les autres et enfin d'un enseignement complet possible en quelques minutes à de simples manœuvres. Ce système, d'une rapidité incroyable, avait eu l'étonnant bonheur d'être examiné, vanté et, qui plus est, utilisé même sur une grande échelle dans presque toutes les contrées de l'Europe. Des attestations les plus détaillées et approbatives certifiaient ses avantages reconnus par d'imposantes autorités militaires ou scientifiques et..... l'inventeur était encore à poursuivre et à solliciter l'adoption de son invention dont la première date porte, dans une brochure imprimée, le chiffre de l'an 1829 ! (1)

---

(1) Le savant M. Swain de Philadelphie m'excusera bien d'inscrire ici son nom bien connu des amis de la science. Je ne crois pas, en écrivant ces lignes, ajouter beaucoup aux nombreux témoignages rédigés à l'appui de ses idées, mais je n'ai pas voulu



Il est enfin une masse compacte de personnages appartenant à tous les âges, à toutes les professions, à toutes les nationalités et qui fournit les acteurs principaux des scènes les plus brillantes de la vie intime des steamers. Parmi ceux-ci plusieurs ont déjà parcouru presque tout le monde, poussés par ce désir de l'inconnu qui n'a jamais trouvé plus de moyens faciles et rapides de se satisfaire qu'à notre époque et leurs récits sont souvent pleins d'attrait. Ils sont sûrs de capter l'attention dès qu'ils exposent les richesses de leurs observations personnelles ou les comparaisons que ces observations les ont conduits à établir entre les divers pays qu'ils ont visités. Je pourrais même dire qu'ils seraient la grande *attraction* de la plupart des traversées des packets, si leurs longues courses sur le globe n'avaient pas eu pour conséquences naturelles les irréparables outrages de l'âge et si la jeunesse ne réclamait pas ses droits.

---

laisser passer l'occasion de tester aussi en faveur d'une invention marquée au coin d'une véritable originalité. Qu'il se console du reste du retard apporté à la généralisation de l'emploi de son système et qu'il ne croie pas surtout que sa qualité d'étranger soit une des causes qui s'opposent à son triomphe définitif. En France nous pourrions citer bien d'autres exemples, parmi nos nationaux, de cette injustice notoire envers des inventeurs qui n'ont épargné ni leurs peines, ni leur argent pour l'expérimentation publique de découvertes dont ils ne voulaient tirer aucun profit personnel.

Sans elle point de fêtes ou de soirées joyeuses, point de chants, de jeux, de danses ou d'épanchements secrets. Point de gaieté pendant les journées de la réclusion au dedans des salons, point de soupirs quand l'heure de la liberté va sonner ; rien enfin de cette expansion de la vie qui exige pour être absolue les charmes et la fraîcheur des vingt ans. C'est le printemps toujours riant et la chanson toujours nouvelle, le thème que chaque génération reprend et qui semble toujours d'hier. Qui voudrait ne pas convenir de sa puissance mériterait de ne jamais jouir des plaisirs qui doivent succéder à ceux de l'amour, ceux de l'amitié et de l'esprit.

Pourquoi décrire maintenant l'histoire de liaisons au début desquelles le hasard préside le plus ordinairement ; dont les progrès, la marche ou la terminaison n'ont d'autres règles que le sentiment, et qui quelquefois sont aussi peu durables que la trace laissée sur les vagues par le passage du vaisseau. Il en est pourtant qui marquent un sillon plus profond dans le monde infini de la pensée et c'est sans doute à leur mémoire que l'on doit d'oublier si vite les ennuis, les fatigues et les privations des voyages sur mer. Les longs trajets maritimes sont au fond monotones et tristes, assombris trop fréquemment par les empêches et les dangers. Mais qu'une sympathie soit née pendant leur durée ; qu'un souvenir ait été évoqué par une rencontre fortuite ou qu'un de ces mille riens d'où naissent spontanément nos jouissances ait été rappelé, et la métamorphose est opérée. L'âme vit aussi bien de ses

affections passées que de ses rêves d'avenir. Elle les embellit sans cesse et s'y reporte avec complaisance, sans songer au milieu dans lequel elle est retenue par de pénibles liens.

Là, sans doute est tout le secret de l'attrait des voyages et surtout celui de l'oubli complet des mauvais jours qui n'en marquent que trop souvent la durée. Cet oubli remarquable, après les excursions lointaines du marin, l'est aussi pour les courtes traversées de l'Atlantique et la meilleure preuve qu'on puisse donner de ce fait est la description de cette période du voyage où la terre apparaît au loin comme un point plutôt deviné qu'entrevu. Jamais spectacle ne produisit d'émotion plus vive. Les esprits les plus indifférents, ou les plus misanthropes ; les passagers qu'on n'a jamais vus jusqu'alors et dont la venue sur les ponts cause la surprise de véritables apparitions ; s'émeuvent à la nouvelle qui a bientôt parcouru tout le steamer. Tous viennent chercher à l'horizon la ligne grise si ardemment désirée. La joie éclate sur toutes les figures et se traduit par mille excentricités, par mille folies, dont la plus originale et la plus habituelle est certainement l'étrangeté des paris qui s'engagent alors sur l'arrivée du pilote. On ne met pas seulement d'enjeux sur l'instant béni où il doit monter à bord, mais encore sur le numéro que porte sa voile, sur son âge, son état de célibat ou de mariage, le nombre de ses enfants, leur sexe, sur la couleur de sa barbe, sa taille ou tel détail de ses vêtements. Toutes ces particularités donnent lieu à un

assaut de fantaisie et des sommes considérables sont même engagées dans cette fièvre de défis qui n'a de supérieure que celle du *turf* ou des tables de jeu.

L'excitation, cet *excitement* si chéri des Américains, est enfin à son comble quand la lourde machine du Packet ralentit soudain sa marche pour recevoir celui qui, toujours le bien venu, a de la peine à fendre la foule avide de l'interroger.

Dès lors le voyage semble à son terme et notre récit de la vie particulière du bord finit aussi. Nous n'avons eu d'autre prétention en le traçant que d'être impartial et vrai. Notre seul désir était d'être un historien complet et fidèle. Pussions-nous avoir réussi.





## CHAPITRE CINQUIEME

NEW-YORK

Quand, sur terre, on approche d'une grande ville, le voisinage de la riche cité se trouve aisément indiqué par le mouvement plus considérable des voyageurs et des véhicules qui se croisent ou se succèdent dans leur marche hâtive. Un spectacle analogue s'observe quand on arrive près des grands centres maritimes et les preuves de l'activité humaine ne se rencontrent, peut-être, nulle part à un aussi haut degré qu'à l'entrée de New-York.

Les pilotes, sûrs d'un salaire rémunérateur en raison de la multiplicité des arrivages, viennent souvent à 100 et même 200 milles des côtes, bravant la mer et la tempête, et l'on serait presque tenté de les taxer d'imprudence dans leurs courses audacieuses sur l'Océan si la simple vue des petits navires qu'ils montent n'inspirait toute quiétude. Il n'est rien de plus gracieux que ces goëlettes dont les voiles de coton, éclatantes de blancheur, apparaissent à des distances incroyables. Rien n'est plus rapide et plus

*marin*, pour employer une expression consacrée. Qui les a vues une fois en conserve le souvenir comme celui de modèles d'élégance nautique, de solidité et de confort qu'on ne saurait dépasser, mais qu'il serait avantageux d'imiter partout. L'aleçon se berce moins mollement sur la vague et craindrait d'entrer en lutte de vitesse avec elles si Dieu n'avait semblé supprimer tous les obstacles à la puissante action de ses ailes en leur donnant pour théâtre les champs immenses de l'air. Il tourne et retourne moins coquettement autour du vaisseau et son apparition, jadis redoutée des marins qui n'y voyaient qu'un signe précurseur d'orages, le cède encore, comme présage, à la venue du guide expérimenté qui doit conduire le steamer jusqu'au port.

Dès que le pilote paraît sur le pont la satisfaction des passagers est, en effet, complète. Les acclamations et les questions le suivent jusqu'à la passerelle où l'attend le capitaine et, s'il n'a pas de salutations banales à rendre, au moins jouit-il, comme les souverains, du pouvoir de faire largesse. Jamais faveurs, libations ou fêtes ne valurent la distribution des journaux que dans leur sollicitude invariable tous les pilotes américains apportent avec eux. Heureux celui qui peut parvenir à saisir une des feuilles vers lesquelles toutes les mains sont tendues et s'il est peu d'élus, sur les steamers comme au ciel, les jouissances ne sont pas absolument exclusives à bord, car les groupes se forment vite autour de ceux que le hasard, ou quelque intelligence secrète, favorise. Le cercle des audi-

teurs est alors certainement plus attentif que celui des conférences les plus renommées.

Pendant ce temps le steamer, un moment arrêté, a repris sa marche en redoublant d'efforts vers le but, comme un noble cheval de course. Il est plus heureux même que ce dernier car la tâche des larges poumons de sa machine, loin de s'augmenter à mesure que se franchit la distance, se trouve au contraire diminuée vers la fin de la carrière. C'est, sur de grandes proportions, l'histoire du sage Esop choisissant parmi les fardeaux des esclaves ceux qu'on devait consommer en chemin. Libre de l'énorme poids du charbon que les fourneaux ont absorbé chaque jour, la course du packet devient sans cesse plus rapide au point de pouvoir rivaliser avec celle des trains ordinaires des voies ferrées, (5 lieues à l'heure) terme actuel de l'ambition la plus élevée des constructions navales à grande vitesse.

Bientôt apparaît la terre d'Amérique. D'abord les plages basses de *Long Island* que les hommes de l'expédition française de Verrazani foulèrent, peut-être, les premiers ; puis, à l'horizon, les sommets des *Highlands*, célèbres dans les guerres de l'Indépendance américaine. Plus près, *Sandy hook*, large presqu'île de sable qui marque l'entrée de l'*Hudson* et dont les cèdres ombragent le monument funèbre des douze garde-marines du vaisseau de guerre anglais l'*Assistance*. Ces jeunes gens, égarés à la poursuite de quelques déserteurs, y périrent dans la nuit du 31 décembre 1783 accablés de fatigue et enseve-



lis sous le poids d'une des plus mémorables chutes de neige qu'on ait vues en Amérique.

En ce point le fleuve présente sa large entrée, mais la voie du steamer devient tortueuse à travers les bancs de sable ou de vase qui contribuent à former la *barre* infranchissable, à certaines heures de la marée, pour les grands navires. Cet obstacle dépassé, le packet suit le chenal balisé par les bouées et se hâte vers le port qu'on entrevoit à peine encore. De nombreuses voiles paraissent et sont rapidement perdues de vue. Parfois, un steamer, partant pour l'Europe, salue de son pavillon celui qui touche au terme de sa traversée et sa rencontre est toujours acclamée de hourras. On dirait, à le voir s'élançer vers la patrie déjà si loin, qu'il veut s'empresser d'emporter un dernier adieu à ceux qu'on a laissés.

Peu à peu le paysage se circonscrit et devient plus riant. Les sites pittoresques de *Staten Island* et ceux de la partie de *Long Island* qui leur sont opposés commencent à se dessiner. Les forteresses des *Narrows* étalent leurs redoutables embrâsures que la guerre récente avait fait hérissier de canons. Le steamer salue le pavillon des *Stars and Stripes* (1) et le panorama de New-York se développe sous les yeux charmés des passagers. On ne sait en effet qu'admirer le plus en présence de la forêt des mâts de navires, des flèches élancées des mille églises

---

(1) Allusion aux étoiles et aux bandes horizontales du drapeau national des États-Unis.

et de l'entassement immense des maisons ou des édifices qui forment, sur l'*Hudson* et l'*East River* les villes de *New-York* et celles de *Brooklyn*, de *New-Jersey*, de *Hoboken*, de *Williamsburg* et d'*Astoria*, ceinture brillante de la cité Impériale.

Encore un retard. Il faut recevoir à bord les délégués de l'intendance sanitaire, de la douane et des journaux. Ceci accompli, quelques tours de roues ou d'hélice font atteindre la pointe avancée de la batterie qui vit s'élever les premières maisons et les premiers enclos que les Hollandais décorèrent, au début de leur occupation, du nom de nouvelle Amsterdam.

« Il était en effet avantageux et prudent, dit le spirituel »  
» Knickerbocker, de donner à la nouvelle colonie le nom »  
» d'une grande cité de l'Ancien Monde, car cela devait »  
» l'induire à imiter et à surpasser son homonyme en gran- »  
» deur et en renommée. »

New-York, du reste, a réalisé pleinement l'ambition de ses premiers fondateurs, donnant ainsi raison à la boutade du même auteur qui ajoute : « C'est ainsi que les »  
» petits morveux d'enfants pour qui l'on va chercher, »  
» dans l'antiquité, des patrons guerriers, législateurs, »  
» saints ou autres grands personnages, ne manquent ja- »  
» mais de les prendre soigneusement pour modèles et de »  
» devenir grands hommes à leur tour. »

Dès lors l'œil ne sait où s'arrêter tant il y a de variété dans le spectacle incessamment mouvant des navires de toutes dimensions, de toutes formes qui sillonnent les eaux du fleuve. Aux radeaux immenses où s'entassaient les

marchandises se mêlent les petits remorqueurs, véritables fiacres ou coupés de rivière, ainsi que les *ferry boats*, rues mouvantes chargées de voitures, de charriots et de piétons. Des steamers partent pour toutes les directions et au milieu d'eux circulent majestueusement ces splendides bateaux de rivière, aux étages superposés, dont la riche ornementation extérieure trahit l'admirable élégance et le luxe intérieurs.

Le packet s'avance lentement à travers ces flottes pacifiques auxquelles se joignent, en été, les barques de plaisir et d'excursions, couvertes de mille drapeaux et banderoles. Il atteint enfin le *wharf* (débarcadère) sur lequel il doit déposer ceux qu'il a portés jusques là et, lorsque des liens puissants ont enchaîné sa fougue au rivage, il lance bruyamment dans l'air les blancs flocons de sa vapeur, comme un dernier cri de victoire.

C'est le signal de la fin du voyage et point n'est besoin sans doute d'ajouter que cette phase est la plus courte. Quels que soient les charmes des traversées, quels que soient les souvenirs qu'elles doivent laisser dans le cœur, personne ne résiste au désir de quitter au plus vite le sol mouvant du steamer pour celui plus solide de la terre. La désertion est générale et aussi prompte que le permettent les formalités de la douane ou l'embaras des voitures d'hôtel ou des *express* chargés du transport des bagages. Une bonne étreinte de main, un signe d'adieu, un souhait de bon retour ferment la scène et le navire, si animé il y a peu d'instant, devient désert et silencieux.

Ici se termine aussi notre tâche car décrire complètement New-York exigerait des développements que ne peut comporter notre œuvre. Un livre entier suffirait à peine et nous ne pourrions du reste qu'empiéter sur le domaine d'une foule d'ouvrages, volumineux ou concis, purement historiques, littéraires ou fantaisistes, dans lesquels la grande cité américaine a été étudiée sous les aspects les plus divers.

Elle forme, en somme, une vaste agglomération sans caractère tranché, sans cachet bien particulier, en dehors de l'extrême activité de la circulation des personnes et des choses. L'étranger, un moment étonné, est, toutefois, assez promptement désillusionné quand il compare la réalité, qui l'entoure et le presse, avec les descriptions qu'avaient pu lui faire les Américains toujours fort enthousiastes de leur pays.

Que dire de ses rues et même de *Broadway* qu'on oppose, je ne sais trop à quel titre, aux magnifiques boulevards ou cours de nos grandes villes ? Il est incontestable pourtant que si l'une des administrations municipales de la vieille Europe, et surtout de France, laissait s'accumuler autant d'immondices qu'on en heurte à chaque pas à New-York, elle ne tarderait pas à être l'objet de récriminations aussi persistantes que justifiées et je passe complètement sous silence les mémoires ou livres qu'un semblable mépris des lois les plus simples de l'hygiène y ferait naître. L'Américain, libre, s'occupe peu de ces détails et s'inquiète encore moins de voir se perpétuer la sordidité des

marchés, la malpropreté des quais et le mauvais entretien de la voirie de sa métropole commerciale. Il réserve sa sympathie pour ses pompiers, rendus il est vrai nécessaires par le nombre quotidien et l'importance des incendies, et recherche peu du reste si les superintendants élus pour veiller à ces soins ont d'autres soucis que ceux de rentrer au plus vite dans leurs frais et débours d'élection.

Parlerai-je de l'architecture des maisons qui réalise au plus haut degré le rêve de ceux qui critiquent amèrement le style caserne des larges artères modernes de Paris ? La fantaisie la plus complète y préside et l'art trouve difficilement son compte dans le plus singulier mélange de constructions de toutes les formes, de toutes les époques, de tous les âges. Le voisinage immédiat de ces essais, grandioses ou grotesques, produit les effets les plus heurtés, en même temps que l'emploi de matériaux des colorations les plus diverses et les plus opposées augmente, s'il est possible, la discordance. La teinte chocolat domine cependant au milieu des maisons jaunes ou blanches et seule, à mon avis, trouve grâce devant le goût, car la pierre du Connecticut qui sert à bâtir les édifices de ce genre se prête bien à la sculpture et donne aux riches demeures un véritable cachet de grandeur.

Noterai-je le nombre vraiment étonnant des églises, asiles particuliers ou communs des milles sectes et congrégations religieuses qui se disputent les croyants américains. Plusieurs sont réellement de beaux monuments qui ne dépareraient pas les capitales de l'Ancien Monde, et

si je ne craignais de soulever, par un seul mot, toute une controverse, je pourrais ajouter que la liberté tient sous ce rapport toutes ses promesses. L'ordre et le recueillement sont remarquables, quelle que soit la nature de la réunion.

Quant aux hôtels si vantés, ils laissent certainement à désirer dans le confortable et la délicatesse des tables mais ils offrent un avantage inappréciable et qu'on ne saurait trop signaler de notre temps ; celui d'un chiffre invariable et modéré pour chaque journée de séjour. C'était une vieille mode française, presque oubliée de nos jours où les additions de nos hôtelleries tendent sans cesse à lutter d'exagérations et de détails avec les *parties* les plus renommées des Apothicaires des siècles passés. Le vieux proverbe *compter sans son hôte* n'expose au contraire à aucun mécompte aux Etats-Unis.

Enumérerai-je enfin les distractions de New-York si nécessaires à indiquer à tout nouveau débarqué sur une terre nouvelle ? Elles sont sûrement nombreuses, sinon très variées, car à la multiplicité des théâtres tragiques ou comiques se joint une foule de spectacles ou d'exhibitions de toute nature parmi lesquels figurent, en première ligne, les *Minstrels*. C'est, avec la mystification connue sous le nom pompeux de Musée Barnum, la grande *attraction* populaire et, chaque soir, la foule toujours enthousiaste s'y rend applaudir des acteurs, sans doute abolitionnistes, qui représentent, déguisés et peints en nègres, la vie, les mœurs et les travers de ceux pour lesquels la philan-

thropic bruyante éprouve en ce moment un retour d'affection.

J'omets, et pour cause, les *Bar-Rooms*, les *Oyster's Saloons* et les innombrables *Lager beers* situés généralement dans les premiers sous-sols des maisons, tous lieux de réunion rien moins qu'aristocratiques, quoique très fréquentés. Je dois ajouter, cependant, que New-York possède aussi sa Maison Dorée et ses restaurants à la mode ; qu'il renferme des établissements charitables et pénitentiaires admirablement isolés dans deux des îles de la rivière de l'Est. Les hommes d'études y trouvent également à satisfaire largement leur curiosité dans de magnifiques bibliothèques dont les conservateurs, quelque peu différents des nôtres, semblent n'avoir qu'une seule préoccupation, celle de complaire à leurs visiteurs. Je pourrais citer d'autres exemples du caractère essentiellement pratique d'autres institutions américaines, spécialement de celles qui ont pour but la vulgarisation de l'instruction, mais le cadre de notre livre ne nous permet qu'une énumération sommaire et nous la terminons en signalant aux arrivants la promenade fashionable de *Central Park* et l'admirable cimetière de *Green Wood* à Brooklyn. Si la première n'en est encore qu'aux promesses réalisées dans nos parcs parisiens, le second n'a rien qui puisse lui être comparé par la beauté des sites, la richesse des monuments rappelant souvent le style des hypogées d'Égypte et enfin par le caractère sévère éminemment approprié à sa destination. C'est la seule chose vraiment belle de la grande

cité, et l'art a su tirer un merveilleux parti d'un sol accidenté que recouvrent aujourd'hui de majestueux ombrages, de sombres allées et des lacs entourés de saules gigantesques. Nous avons souvent erré dans ces *Champs-Elysées* en pensant aux poétiques descriptions de Virgile et nous ne pourrions mieux rendre l'impression qui nous en est restée qu'en disant que la mort, ainsi placée au milieu des splendeurs de la nature, semble avoir perdu de son épouvante et paraît le repos d'une longue journée de labeur.

La terre d'Amérique est d'ailleurs favorisée entre toutes. Elle a les plus grands lacs, les plus puissantes chutes d'eau, les plus longues vallées, les fleuves les plus étendus, les forêts les plus ombreuses et l'art n'a presque rien à faire, en dehors des villes, pour multiplier les sites enchanteurs. *Staten Island*, les rives de l'*Hudson* et d'*East River*, les vertes campagnes de *Long Island*, (pour ne parler que des environs de New-York) offrent au voyageur mille excursions gracieuses et rendues faciles par la multiplicité des voies ferrées ou des bateaux qui se détachent, comme autant d'îles flottantes, des principaux points de l'immense pourtour de la grande ville.

On peut visiter aisément, dans le voisinage, *Flushing*, *Coney Island*, *Jamaïca*, *Rockaway beach*, les cascades de *Paterson*. Le trajet entier de l'*Hudson* jusqu'à *Albany* est, à lui seul, une merveille, et c'est aussi la première étape vers la grande attraction des États-Unis, les chutes du Niagara.

Quelques heures ou quelques jours suffisent du reste



pour transporter du Nord au Sud de l'Union les touristes que n'effraient pas le récit quotidien des accidents des chemins de fer ou des *steamboats*. Les trains rapides et les steamers ont bien enlevé quelque poésie aux excursions lointaines dans les immenses forêts, les vastes territoires ou sur les grands fleuves dont Fenimore Cooper, plus historien que romancier, a fait le théâtre des actions de ses héros. Mais les spectacles grandioses que Chateaubriand avait aussi décrits et chantés dans les Natchez, et le charmant épisode d'Atala ont encore conservé de tels charmes que nul ne peut rester indifférent à leurs beautés. Le désert même a de sauvages attraits, il attire, et là se trouveraient, sans aucun doute, les raisons de cette force qui pousse sans cesse vers l'Ouest les émigrants toujours plus nombreux que chaque steamer apporte aux terres Américaines. Un temps viendra où la vapeur fera rapidement franchir, de New-York à San-Francisco de Californie, les larges plaines et les solitudes dont l'Indien nomade avait seul le secret, il y a peu d'années, et nous ne craignons même pas d'avancer qu'un avenir prochain verra les touristes du Vieux-Monde prendre aussi régulièrement le chemin du Nouveau que leur foule empressée se rend aujourd'hui vers les contrées classiques des voyages d'Europe : la Suisse, l'Italie et l'Orient.

Pour nous que les douceurs du *Sweet home* retiendront sans doute désormais loin des pays que nous avons si souvent visités, loin des steamers qui furent longtemps notre demeure, nous garderons toujours des uns et des autres

les souvenirs que l'éloignement et l'absence embellissent souvent et rendent plus chers. Ils ont guidé notre plume pendant que s'écrivaient ces lignes, et s'il est une seule âme amie qui ait conservé, comme nous, la mémoire des jours passés, qu'elle en soit bénie. C'est pour elle que nous redisons le touchant adieu du poète :

Farewell, farewell and if for ever  
Still for ever, farewell !



## EPILOGUE.

Pendant que s'imprimait ce livre de grands faits se sont produits et semblent ouvrir aux relations de l'Europe avec les Etats-Unis une ère toute nouvelle. Le câble électrique a de nouveau réuni les deux vastes continents dont les destinées furent si longtemps distinctes et tout porte vraiment à supposer que le but ardemment poursuivi par la louable ténacité des Anglais est désormais atteint d'une façon définitive. En même temps, la paix s'est consolidée dans la jeune Amérique dont les forces vives, distraites un moment de leur destination providentielle, se sont reportées avec une ardeur toute virile vers les œuvres de civilisation et de paix.

Sous l'influence de cette activité renaissante et des espérances qu'elle permet d'entrevoir, les communications interocéaniques se sont multipliées et les services qui les desservent ont réalisé de véritables progrès. Les prévisions spéciales que nous avons énoncées, dans les divers chapitres de notre œuvre, relativement à la Compagnie transatlantique française ont même été dépassées par les succès de ses nouveaux steamers et surtout du *Péreire* devenu le *Gladiateur* de la mer. Nous nous croyons donc fondé à redire que les conséquences de l'établissement régulier et assuré des transmissions électriques ne tarderont pas à se faire jour.



La vitesse sera sans contredit, et plus que jamais peut-être dans l'avenir, la condition primordiale de la prospérité des services à vapeur, bien que le rôle réservé aux télégrammes ait fortement amoindri l'intérêt de l'apport rapide, par les steamers, des grandes nouvelles politiques, industrielles ou commerciales. Notre siècle est, en effet, dévoré du désir de vivre vite. Mais l'opinion, ce pouvoir prépondérant des constitutions modernes, tend aussi à vouloir joindre la sécurité la plus complète à la rapidité des trajets et tôt ou tard elle triomphera. Certains politiques peuvent bien encore faire égorger de sang-froid et pour la satisfaction pure de leur ambition, de leurs théories, ou de leurs caprices, des milliers de vies dont le sacrifice irréparable est une honte pour l'humanité qui laisse faire. Mais le temps vole aujourd'hui et s'il fallait une preuve du progrès acquis sur ce point, dans les esprits, il suffirait de citer le retentissement douloureux et profond causé par la disparition sous les flots irrités du *Gulfstream* des victimes nombreuses de l'*Evening Star*.

C'est dans cet ordre d'idées et en nous bornant à notre sujet que nous croyons devoir insister encore une fois, en terminant notre livre, sur la proposition faite par Maury de l'adoption de deux routes entre l'Europe et l'Amérique, l'une pour l'aller, l'autre pour le retour.

Le nombre des steamers croit chaque jour sur ce grand chemin du monde, soit que de nouvelles compagnies se fondent pour le transport rapide des voyageurs, des émigrants et des marchandises de luxe, soit que la marine long-courrière appelle à son aide, dans une sensible mesure

l'action au moins auxiliaire de la vapeur. Or, des lois existent, sur terre, autant pour la police des trajets que dans la prévision des rencontres et nous sommes parvenus à une époque où il faut que les plaines de la mer aient leurs routes sûres, bien déterminées et si bien connues que les navires dévoyés par la tempête, ou fuyant devant l'ouragan, n'aient plus devant eux le désert sans espérance, à plus forte raison la crainte d'un épouvantable conflit, mais bien l'assurance ou la possibilité d'un secours.

Nous avons dit ailleurs comment Maury avait été conduit à proposer de régulariser la marche des steamers de l'Atlantique Nord. Mais nous croyons devoir reproduire ici le passage de sa lettre aux négociants de Boston, où il exposait ses idées.

» J'ai examiné, disait-il, un grand nombre de journaux  
» des bâtiments à vapeur appartenant aux deux lignes  
» Collins et Cunard. La zone parcourue par ces steamers  
» entre les méridiens de 15° et 65° Ouest (Greenwich) a  
» environ 300 milles de largeur lorsqu'ils vont à l'Ouest,  
» et 150 lorsqu'ils vont à l'Est; cette dernière route  
» étant comprise dans la première. Nous avons donc dans  
» l'état actuel une zone de 300 milles de large sur l'Océan,  
» sur toute l'étendue de laquelle un navire à voiles sera  
» exposé à être rencontré par des vapeurs.

» Détachons du Nord de cette zone une bande de 20 à  
» 25 milles de large, et au Sud une autre de 15 à 20  
» milles. Si la première de ces bandes était réservée aux  
» vapeurs faisant route à l'Ouest, et la seconde à ceux  
» faisant route à l'Est, n'atteindrait-on pas comme ga-

» rantie et comme sécurité le but que l'on se propose pour  
» les navires tant à voiles qu'à vapeur? Pour moi, je le  
» crois. »

La démonstration des avantages de cette proposition est, en effet, très facile. Les routes de Maury sont d'abord aisées à suivre sans qu'on ait crainte sérieuse d'en franchir les limites, car leur largeur est suffisante pour couvrir l'erreur probable en latitude qui pourrait résulter, chez un marin soigneux, d'une série de deux ou trois jours sans observations.

Si le lecteur veut bien se reporter à ce que nous avons dit de l'histoire du *Gulfstream*, il verra de plus que l'adoption de la route Nord permet d'éviter en grande partie l'obstacle né du cours violent des ondes du fleuve bleu, qui, pour la route de retour en Europe, celle du Sud, devient un aide puissant.

Les chances d'abordages se trouveraient par suite diminuées de moitié d'une manière presque certaine par l'étendue de l'espace laissé entre les deux routes dans la région la plus dangereuse du voyage, celle des bancs. Elles seraient aussi presque supprimées, pour chacun des grands chemins de l'Océan, tous les packets se dirigeant dans le même sens, sur chaque parcours.

Les steamers trouveraient en outre, dans cette adoption, l'assurance d'un secours lorsque des avaries viendraient défier toute prévision, et les navires voiliers ou pêcheurs, moins libres de leur direction ou de leur stationnement, auraient aussi la certitude qui leur manque complètement aujourd'hui de n'être pas exposés à des collisions redouta-

bles. Ils traverseraient rapidement la zone dangereuse et viendraient la chercher au contraire dans leurs désastres. La prévision de Maury qui spéculait, il y a plus de dix ans, sur le parcours *quotidien* des deux grandes voies qu'il traçait sur ses cartes s'est aujourd'hui accomplie, et les espérances philanthropiques qui lui faisaient entrevoir, dans la réalisation de son plan, un moyen assuré de sauvetage des navires désemparés ont reçu la sanction des faits. On se rappelle encore la recherche intelligente et heureuse des embarcations du *William Nelson* par M. Bocandé, commandant du steamer français *Lafayette*. Ces actes généreux se reproduiraient d'une manière pour ainsi dire régulière si les navigateurs, livrés à la fureur des vents ou de la mer, pouvaient compter, dans un sens ou dans l'autre, au Nord comme au Sud, sur la puissante protection des vapeurs.

Des conventions internationales se sont succédées à courts intervalles dans ces dernières années, réglant, ou s'efforçant de régler, l'uniformité ou la concordance exacte des monnaies, des mesures, des poids et de tous les principaux moyens d'échange. Le code universel des signaux permet, depuis peu, aux marins de toutes les nations de se reconnaître et de se comprendre dans les solitudes de la mer, en même temps que des signaux sémaphoriques vont jusqu'à prévenir les désastres toujours si fréquents sur les côtes. Des savants de toutes les contrées viennent de longuement étudier les moyens de tarir à leurs points d'origine les fléaux dont l'invasion presque périodique porte l'effroi de pays en pays. Espérons que cette ardente

préoccupation du génie moderne aura bientôt pour objet la régularisation des grandes communications océaniques.

L'entreprise est possible pour le voyage dont nous avons tenté d'écrire l'histoire et il devrait suffire d'énoncer ce fait pour qu'aucun obstacle ne pût venir entraver l'application d'une idée aussi simple que pratique. Assez de dangers menaceront toujours les cœurs hardis voués à la direction ardue des longs voyages de mer pour qu'on s'efforce d'aplanir les voies qu'ils parcourent.

L'ordre et l'harmonie doivent régner d'ailleurs, où, pendant de trop longs siècles, ont presque exclusivement dominé les idées égoïstes de lucre, de concurrence acharnée et de conflit, et les grandes Expositions, assises ou tournois pacifiques de notre âge, en réunissant successivement dans les principales villes d'Europe les représentants de tous les peuples, seraient en réalité de vaines et futiles représentations si elles n'avaient pas pour conséquence la généralisation sur tout le globe des lois humanitaires et sociales.

« Le temps des rivalités hostiles est passé, comme l'a » dit récemment, avec autorité, le Ministre de la Marine » de France, Marquis de Chasseloup Laubat ; l'émulation seule demeure, l'émulation pour tout ce qui peut » servir dans le monde la cause de la civilisation et de » la liberté. »

Quand on proclame hautement de telles idées, les temps de leur réalisation sont proches et nous en appelons l'avènement de tous nos vœux.

---



## APPENDICE

---

### EXPLICATION DES CARTES

## I.

*Les découvertes des Scandinaves, en Amérique, du X<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle.*

La carte que nous avons eu la pensée d'offrir à nos lecteurs, pour mieux faire comprendre la route suivie, d'Europe en Amérique, par les émigrations scandinaves a été dressée avec talent par M. Léon de Cessac. Elle a paru dans la *Revue Américaine*, recueil fort remarquable publié sous les auspices de la Société d'Ethnographie et du Comité d'Archéologie Américaine de Paris et nous en devons la communication à l'obligeance du savant secrétaire de ces sociétés, M. Léon de Rosny.

Elle accompagne, dans la revue que nous venons de citer, un mémoire important de M. José Pérez sur les Relations des anciens Américains avec les peuples de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique et, sous ce point de vue, nous a paru devoir présenter quelque intérêt. Il suffit, en effet, de suivre la ligne de points qui relie le Danemark au *Vinland*, pour saisir, d'un coup d'œil, le chemin parcouru par les audacieux navigateurs de l'an mil, ainsi que les étapes successives de leurs explorations. Nous n'avons rien du reste à ajouter ici à l'histoire que nous avons écrite d'une manière sommaire dans le chapitre premier de notre livre. Les lecteurs qui voudraient étudier avec détail ce qui a trait à ces singuliers voyages pourraient consulter : Christian Rafn. *Antiquitates americanæ* traduit en français par X Marmier. (ouvrage cité). *Wilhelmi, Ueber Island, Hvitramannaland, Greenland und Vinland*, Alex. de Humboldt. *Cosmos, Examen critique de l'histoire de la géographie et Aperçu de l'ancienne géographie des régions arctiques de l'Amérique*.

Quant aux noms portés sur la carte de M. de Cessac, nous devons indiquer que *Leifsbudir* (Maisons de Leif) est, d'après les légendes scandinaves, le point du *Vinland* où les compagnons du fils d'Eric le rouge passèrent l'hiver en l'an mil.

*Krossanes* (le cap de la Croix) serait le promontoire où Thorwald, frère de Leif, fut enterré lorsqu'il mourut des suites d'une blessure que lui avaient faite les flèches des Indigènes américains.

*Kealarnes* est, d'après Rafn, le cap *Cod* situé près de Boston.

*Straumfiærd* correspondrait à la baie de *Buzzard*.

## II.

*Le Gulfstream et les Routes d'allée et retour des Steamers qui desservent l'Europe et les Etats-Unis.*

L'importance que nous avons accordée, à juste titre, à l'histoire du grand fleuve bleu du nord de l'Atlantique, et celle, non moins grande, qui résulterait de l'adoption des routes que l'illustre Maury a proposé de réserver aux steamers de plus en plus nombreux qui sillonnent les mêmes parages, nous ont engagé à réunir dans notre deuxième carte tout ce qui se rattache à ces deux questions.

Nous ne reviendrons pas sur ce que nous avons exposé au sujet des raisons qui plaident en faveur du projet éminemment humanitaire de l'ancien Directeur de l'Observatoire de Washington. La carte que nous avons fait établir en réunissant les données de deux des planches des *Instructions nautiques* traduites par M. Vaneechout est, par elle-même, la meilleure démonstration de l'utilité et des grands avantages de l'adoption des idées que nous avons défendues.

Le trajet des ondes du *Gulfstream* y est clairement indiqué, en même temps que les limites extrêmes ou les oscillations annuelles de son parcours, en Mars et Septembre, y sont tracées d'une manière aussi précise que possible.

Nous avons conservé l'admirable exemple des conséquences pratiques des Etudes faites par Maury, en reproduisant les principaux incidents de la recherche du steamer *San-Francisco*, désemparé peu après sa sortie de New-York. Rien ne peut mieux, en effet, faire apprécier la sûreté des données d'une science qui peut diriger avec autant de certitude des sauvetages laissés jusque-là aux simples hasards d'une rencontre en mer.

Nous renvoyons, du reste, le lecteur aux détails assez longs dans lesquels nous sommes entré (chapitre troisième), sur les conditions d'origine immédiate, de direction et de voisinage des eaux chaudes et bleues de l'Atlantique Nord. — Il se rappelle, sans doute, que nous avons fait partir ce majestueux courant du golfe du Mexique pour le suivre jusqu'à la rencontre des côtes européennes de France, d'Irlande, d'Angleterre et même d'Islande et de Norwége. Mais quelles sont les origines antérieures

de ces ondes ; les sources de ce magnifique courant près duquel le Mississipi et l'Amazone ne sont que de faibles rivières ? Quel est l'ensemble complet de son trajet et quelles sont ses relations avec les eaux qui lui servent de berges ou de rives frémissantes ? c'est ce que la nature de notre livre ne nous permettait pas d'indiquer dans le récit du voyage et ce que nous allons aborder sommairement.

La première question semble avoir sa solution facile par le simple examen de la direction des lignes de courant de notre carte, ligne qu'il est aisé de suivre et qui donnent une idée parfaite de la circulation entière du *Gulfstream*. Si nous le prenons, par exemple, à l'extrémité du cours dont nous avons eu spécialement à nous occuper, c'est-à-dire lors de sa rencontre avec les caps avancés des terres Européennes, on remarque tout d'abord qu'une des branches du fleuve se porte vers le Sud et marche dans cette direction jusqu'aux latitudes chaudes, au-delà des Canaries et des îles du Cap-Vert. Les vents alisés de Nord-Est qui soufflent sans cesse, peu après qu'on a atteint les premières de ces îles, aident dans une certaine mesure au cheminement de ces ondes et sont sans aucun doute des auxiliaires puissants de la direction qu'elles prennent vers l'Ouest lorsqu'elles ont dépassé les parages indiqués plus haut. Elles rencontrent alors le courant équatorial venu des côtes d'Afrique et que grossit plus loin l'énorme tribut de l'Amazone, de l'Orénoque et d'un courant arrivant du Brésil, dit Courant de San-Roque, du nom du cap de ce nom. Dès lors la marche des eaux s'accélère vers l'immense fer à cheval, à convexité orientale, formé par la chaîne des petites Antilles. L'obstacle de ces terres, loin de les arrêter, semble les rendre plus impatientes. Elles se précipitent, bouillonnantes, dans les nombreux canaux qui séparent ces îles et y produisent quelquefois des phénomènes terribles qui effrayèrent, à un point extrême, les équipages de Colomb et cet illustre navigateur lui-même, ainsi qu'on peut le lire dans la lettre qu'il adressa au Roi et à la Reine d'Espagne pendant son troisième voyage. (Attérisage de l'île Trinidad et du golfe de Paria, Août 1498.

Sous l'influence des causes que nous venons d'énoncer, la mer des Antilles reçoit enfin ces masses liquides qui s'écoulent, plus loin, en grande partie dans le golfe du Mexique et qui, sur-

échauffées dans cette fournaise ardente, prennent ensuite leur marche providentielle vers les côtes des Etats-Unis et de Terre-Neuve.

De nombreux faits ont mis hors de doute la régularité de ce mouvement circulaire dont les plus curieuses preuves sont certainement les observations fournies par l'arrivée sur les côtes des Antilles, des Etats-Unis et même d'Angleterre et de Norwége, des bouteilles cachetées abandonnées, dans l'Atlantique, près des Canaries ou des côtes d'Afrique. Le savant amiral Beechey a surtout bien étudié la marche de ces témoins irrécusables des courants de la mer et a tracé des cartes remarquables d'après les données qu'il avait recueillies sur ce point.

L'existence d'agglomérations constantes de plantes marines, en certaines régions de l'Atlantique et spécialement dans le triangle compris entre les Açores, les Canaries et les îles du Cap-Vert ainsi qu'au nord-est des Antilles, vient également confirmer les résultats de l'expérience des marins, et ceux des recherches scientifiques et de la marche des épaves. On a pu déterminer que ces plantes dites Sargasses (*fucus natans*), occupaient précisément la partie centrale de l'ensemble du cours du Gulfstream et cette accumulation extraordinaire de varechs, six à sept fois grande comme la France, se trouve ainsi très naturellement due à un remous analogue à celui que chacun peut produire, dans un vase de grande dimension, en plaçant de petits corps légers à la surface d'un liquide et en produisant artificiellement un courant circulaire.

Tels sont les faits que notre carte a pour but de traduire aisément aux yeux. Il ne faudrait pas voir, néanmoins, dans ce qui précède une adhésion formelle à l'opinion qui tend à faire admettre par plusieurs savants que le *Gulfstream* n'a d'autre origine que l'accumulation des eaux poussées par les vents alisés dans la mer Caraïbe et dans le golfe du Mexique. Cette hypothèse, combattue par Maury, ne peut donner, en effet, la raison d'être des phénomènes grandioses du grand fleuve océanique. L'action des vents se borne à la surface des couches de la mer et il suffirait d'observer que des courants aussi puissants que ce fleuve, celui du détroit de Davis, par exemple, ont une marche aussi régulière et aussi rapide, sous une masse aussi grande, sans l'intervention de vents alisés, pour prouver que l'action de ces brises ne peut être prépondérante.

La même théorie suppose nécessairement, de plus, une élévation considérable du niveau de la mer dans le golfe du Mexique pour expliquer l'écoulement d'un aussi monstrueux courant à d'aussi grandes distances, mais cette élévation n'est rien moins que prouvée et ne pourrait s'accorder d'ailleurs avec l'existence bien constatée de la marche circulaire que nous avons décrite.

Des investigations patientes et prolongées pourront seules, dans l'avenir, lever les voiles qui nous cachent encore les causes réelles de ces grands actes cosmiques. Peut-être les trouvera-t-on dans les lois qui doivent régir les relations et les réactions qui s'établissent entre les masses liquides différemment échauffés et très inégalement salées de l'Océan. Ces relations ont été déjà l'objet de savantes recherches et c'est pour donner une idée de ces travaux que nous avons aussi conservé sur notre carte le tableau dressé par la commission hydrographique des côtes américaines sur les zones alternativement froides et chaudes que l'on rencontre dans le *Gulfstream* au niveau des caps de la Virginie et spécialement du cap Henry.

La figure A donne, en effet, le profil thermométrique d'une section verticale faite dans le grand fleuve bleu et perpendiculairement à son courant par la latitude indiquée. Les différentes courbes N, O, S, T, sont construites au moyen d'abscisses représentant les distances à partir du Cap-Henry et d'ordonnées représentant les températures. De plus, chacune d'elles résulte des moyennes d'un nombre de températures prises à des profondeurs déterminées. Ainsi la courbe N est conclue des moyennes des températures prises à 0, 5, 10, 20 et 30 brasses (0, 9, 18, 37 et 55 mètres). La courbe O correspond aux profondeurs de 50, 70, 100 et 150 brasses (91, 128, 183 et 274 mètres). La courbe S aux profondeurs de 200, 300 et 400 brasses (366, 549 et 730 mètres). La courbe T à celles de 500 brasses (914 mètres). Le haut des ondulations de chaque courbe correspond aux zones chaudes, de même que les dépressions correspondent au passage des zones froides et cette série d'élévations et de dépressions traduit, sous une forme frappante, la remarquable succession de température accusée par le thermomètre à eau, lorsqu'on traverse le majestueux courant de l'Atlantique.

## III.

*Les Services maritimes de la Compagnie générale transatlantique.*

Notre troisième carte est consacrée à l'indication complète des diverses lignes de steamers de la Compagnie transatlantique française. Nous avons cru qu'il pouvait être utile aux voyageurs de la ligne de New-York à Brest et au Havre de connaître aussi le double service qui, partant de Saint-Nazaire, les 6 et 16 de chaque mois, dessert le Mexique, la Nouvelle-Orléans, toutes les Antilles et les points les plus importants du Continent américain ; depuis Cayenne jusqu'aux Etats-Unis, sur les côtes orientales du Nouveau-Monde ; depuis Valparaiso jusqu'à San-Francisco, sur les côtes occidentales.

Nous aurions joint à ces itinéraires des détails spéciaux sur les jours d'arrivée, de départ ou de relâche des packets dans chacun des ports de ce vaste parcours, mais nous y avons renoncé pour une double raison. La Compagnie générale transatlantique distribue largement les renseignements de ce genre. Il existe des *Index* tout-à-fait détaillés à bord de tous ses *Paquebot*, journal qui, né d'hier pour ainsi dire, a su conquérir et mériter la première place parmi les publications indispensables à tous ceux qui osent tenter la haute mer, comme on disait aux siècles passés.

Nous n'en saisissons pas moins l'occasion qui nous est offerte d'exprimer nos remerciements à M. Goyetche, directeur éclairé de la Compagnie générale transatlantique, pour l'empressement avec lequel il a bien voulu mettre à notre disposition la carte officielle qui complète notre œuvre.

---

## NOTES ET ERRATA

---

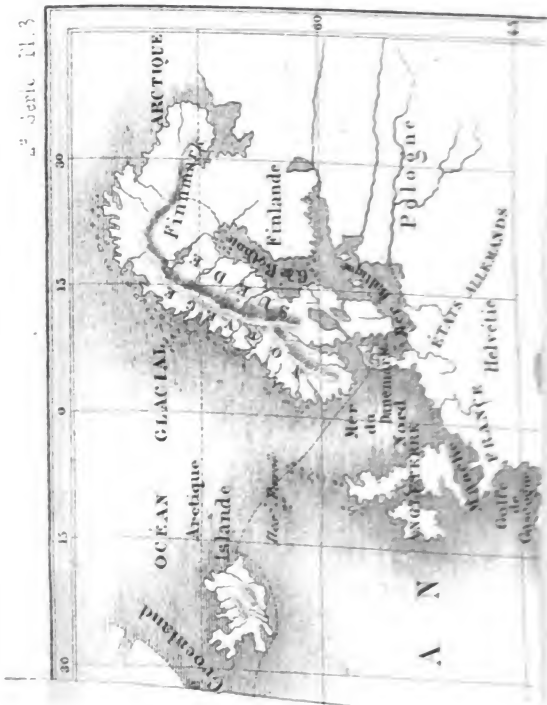
Laissant à la sagacité du lecteur la rectification de quelques fautes purement typographiques, nous nous bornerons à lui en signaler deux qui ont véritablement quelque importance.

I. Comme détail technique on nous fait commettre la grosse erreur d'admettre, page 145, 5<sup>me</sup> ligne, que la température des eaux du *Gulfstream* reste longtemps supérieure de 122° à celle des ondes voisines. C'est 12° seulement qu'il faut lire et nous nous empressons d'ajouter que beaucoup de causes peuvent faire varier ce chiffre, en plus ou en moins. Pour n'en citer qu'un exemple, M. Duchesne, commandant du *Péreire*, a constaté, le 12 novembre 1865, une différence de 17 degrés entre la température du fleuve bleu et celle de l'air ambiant. L'observation a été recueillie par 41°5 de latitude et 66°30 de longitude. La mer donnait 21° et l'air 4° seulement. L'eau semblait bouillonner en ce point et se trouvait couverte de vapeurs produites par le dégagement du Calorique.

II. Dans notre récit des Episodes émouvants du premier voyage en steamer de Londres à Paris, nous avons donné à plusieurs reprises (page 51 et suivantes), le titre de capitaine à M. Andriel. Nous prions le lecteur de ne voir dans cette qualification que l'indication de la fonction que remplissait bénévolement, à bord du *Margery*, devenu peu après l'*Elise*, l'associé du général Pajol, le promoteur ardent de l'entreprise alors si nouvelle et si hardie. Notre remarque, loin de diminuer, d'ailleurs, le mérite de l'ancien et riche armateur français de Dantzic, pendant les guerres du Premier Empire, n'a d'autre but que de faire ressortir davantage l'esprit d'initiative, le courage et la capacité variée de celui qui s'intitule encore avec un légitime orgueil le Doyen des navigateurs à vapeur sur mer.

---





4  
1

