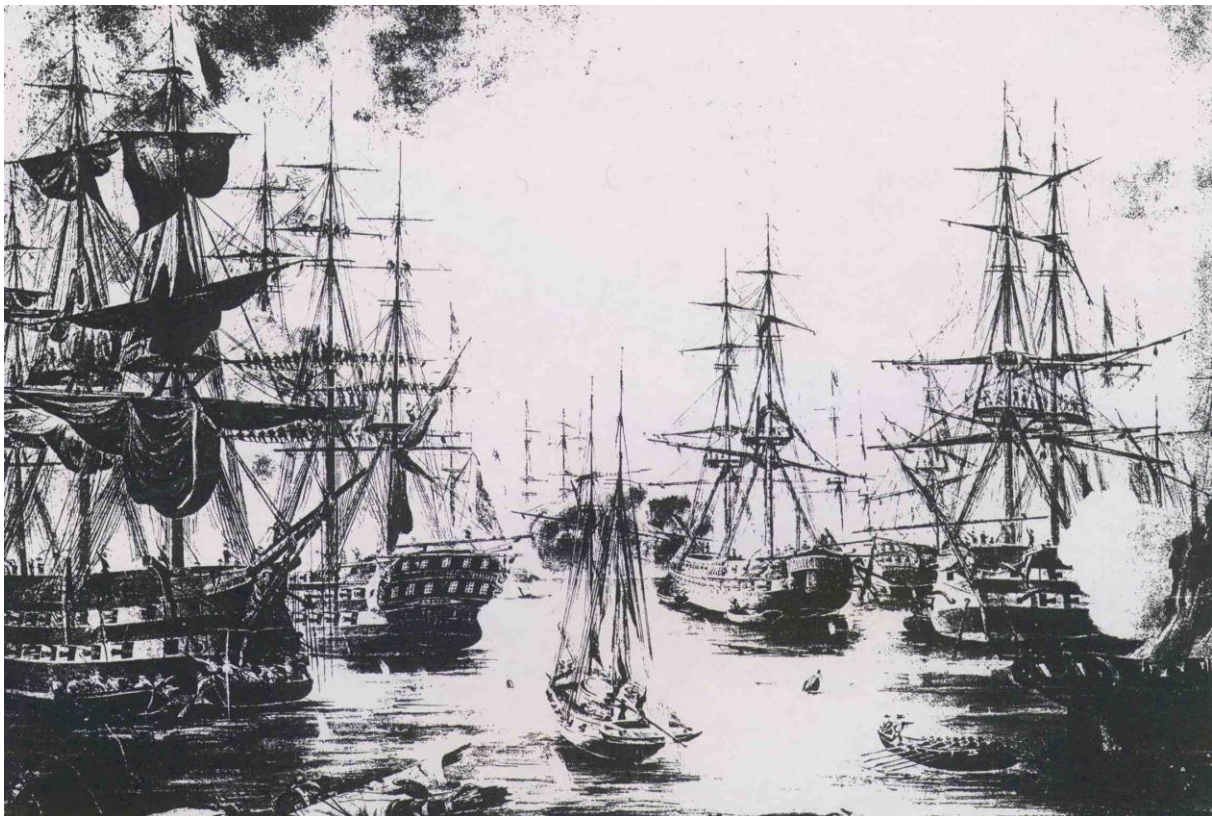


Joseph Pocard-Kerviler

Mémoires d'un capitaine de frégate

I- Campagnes du levant

1826-1834



Archives familiales
2010

Joseph Pocard-Kerviler

Mémoires d'un capitaine de frégate

I- Campagnes du levant

Grèce –Turquie - Alger – Antilles - Algérie

1826-1834

Pierre de Boishéraud

2010

Sommaire

Avertissement	7
Préface des 7 carnets	9
1^{er} Carnet	11
Introduction	13
Campagne de Grèce et de Turquie	
Chasse aux pirates (corvette <i>l' Echo</i>)	19
Bataille de Navarin (frégate <i>la Sirène</i>)	57
A bord du vaisseau <i>le Trident</i>	77
Siège de Patras (vaisseau <i>le Conquérant</i>)	103
2^{ème} carnet	133
Introduction	135
Croisière d'Alger (vaisseau <i>la Provence</i>)	143
Premier congé	159
Prise d'Alger (vaisseau <i>la Provence</i>)	169
Campagne aux Antilles (frégate <i>l'Hermione</i>)	213
Congé	243
Port de Brest	249
de Brest à Toulon sur <i>l'Hermione</i>	263
Transports à Bône et Oran (gabarre <i>la Meuse</i>)	267
Mémoire sur un mécanisme de frein pour câbles et filins ...	289
Notes du 1^{er} carnet	297
Notes du 2^{ème} carnet	307
Lexique	315

Avertissement

Les mémoires de Joseph Pocard du Cosquer de Kerviler (pour l'administration Joseph Pocard-Kerviler) se présentent sous forme de sept carnets reliés de 21x14 centimètres, comportant chacun environ 300 pages manuscrites écrites d'une belle écriture régulière, sans aucune rature et d'un seul tenant, les seules divisions du manuscrit correspondent aux changements de mois et d'années, sans aucun titre ni sous-titre, qui ont donc tous été rajoutés par les transcripteurs.

Il s'agit de notes prises au jour le jour pendant la campagne, le plus souvent quelques jours après les événements. Joseph ne raconte que ses campagnes à la mer, et souvent le voyage terrestre de retour mais dès qu'il est rentré à Vannes, chez son père, il arrête de noter et ne reprend qu'à la mer. Les congés sont donc racontés de mémoire, après le retour à bord, d'ailleurs Joseph procède souvent ainsi par retour en arrière : il décrit une situation (retour de congé, arrivée quelque part) puis il reprend par le détail les divers événements survenus jusque là depuis l'arrêt de sa relation précédente.

Des sept carnets manuscrits, les deux premiers ont été publiés par René Kerviler, fils aîné de l'auteur. Mais, en comparant avec les carnets à notre disposition, il apparaît de nombreuses différences : on constate en effet dans la publication de René Kerviler de nombreuses retouches de syntaxe, certes sans importance (la plupart se limitant au remplacement d'un mot par un synonyme ou le changement d'une tournure de phrase). Dans le manuscrit, il y a souvent deux dates : celle d'écriture du paragraphe, et celle de l'épisode, dans la publication seule cette dernière subsiste. Par ailleurs René Kerviler, en plusieurs endroits, coupe ou résume, en particulier de nombreux passages où son père se retrouve inactif, en hivernage, en permission, Il y a ainsi plusieurs coupures importantes, une à la fin du premier livre, et trois dans le second. Enfin plusieurs paragraphes ont été supprimés, en particulier dans le récit de la campagne des Antilles. Les coupes principales sont signalées par René Kerviler, attendu, dit-il, que *le but de ma publication est de s'attacher principalement aux incidents maritimes*. Grâce au manuscrit, ces coupes ont été rétablies. Les 5 autres carnets publiés ici suivent le manuscrit.

Le dernier carnet comporte un « *résumé sommaire* » des campagnes, qui rapporte quelques événements complémentaires, lesquels ont été alors ajoutés au texte lui-même. Ce résumé a surtout servi à créer un bon nombre des sous-titres.

Le manuscrit à notre disposition est bien de la main de l'auteur, le dernier carnet est en effet signé de sa main. Nous avons supposé un moment qu'il y aurait eu plusieurs copies, faites par une sœur de l'auteur, ou que René Kerviler aurait disposé des notes originales, notes que l'auteur aurait après coup recopié sur ces carnets. En effet le texte est écrit d'une seule encre et sans aucune rature ni tache d'humidité comme on pourrait s'attendre de carnets écrits au jour le jour et ayant beaucoup voyagé. Mais ces notes originales n'ont pas été retrouvées, et en tout cas le paraphe du dernier carnet montre bien qu'il est écrit de la main de l'auteur qui aurait donc recopié lui-même le tout.

Dans le récit, présent, imparfait, passé simple et subjonctif se répartissent harmonieusement les places ! Mais il est vrai que le manque de ponctuation et l'absence de majuscule rend les phrases très longues et parfois même incohérentes. On ressent ainsi parfois l'impression trompeuse que l'auteur démarre sa phrase sur une certaine structure grammaticale, et la termine selon une autre. Afin de respecter le texte on a conservé la syntaxe, et l'ordonnement exact des phrases, mais on

a jugé souhaitable de rétablir l'orthographe actuelle tant pour les mots courants, que pour ceux des lieux ou des personnages. Ainsi « quarré » est-il devenu carré, « hyver » hiver, ... et l'accord des participes a été appliqué selon les règles de la grammaire actuelle. Un problème s'est posé au niveau de la ponctuation : dans le texte, c'est le point et virgule qui domine, et de plus il n'y a jamais de majuscule après un point à la fin d'une phrase. On s'est donc autorisé à créer des points là où le texte de Joseph Kerviler n'indique que des points et virgule, voire de simples virgules.

Joseph a le talent de varier les épisodes, sans jamais lasser. Il a une marotte : passionné d'agriculture il veut s'y essayer sur ses terres près de Vannes. Défrichage, plantations, engrais comices agricoles, ... sont les activités incontournables de ses congés, invariablement passés chez son père à Vannes, auprès de ses sœurs Félicité et Joséphine, qui ont souvent la garde des enfants.

Son père, René-Marie, avait fait ses études à Vannes, où il fut condisciple de Georges Cadoudal, puis à Brest pour devenir médecin de marine. Pendant la révolution on le retrouve chirurgien à l'hôpital de Belle-Ile-en-Mer, puis soignant clandestinement les chouans blessés du Morbihan. En 1801, il épouse à Locminé Marie-Josèphe-Mathurine Chesnay, abandonne la santé et se fait expert foncier. Sa femme mourut en 1810 à la naissance de son sixième enfant, et lui même mourut à Vannes en 1834 d'une épidémie de choléra, pendant une campagne de Joseph.

Joseph ne manque pas une occasion de railler ses semblables « ces messieurs », surtout ses supérieurs. Il aime les contacts et se fait apprécier de tous, c'est l'un des animateurs du carré, toujours partant pour une discussion, une excursion à terre. Promener, encore promener, toujours promener ! Dans le but de satisfaire son insatiable curiosité, il veut voir les lieux d'histoire, les créations artistiques, les sites naturels « pittoresques », les réalisations technologiques, en particulier les évolutions des navires vers la machine à vapeur, puis des roues à aubes vers l'hélice. Il va au spectacle, au bal, dessine, chante, fait du théâtre, ...

Et quand il ne peut pas « *promener* », tout simplement par ce que le bâtiment n'a pas jeté l'ancre ou repart trop rapidement, il tient cependant à décrire la ville qu'il voit, grâce à sa longue vue.

Dans ses mémoires, à l'exception du dernier carnet, Joseph se livre rarement, ne parle jamais de politique, parfois de religion, en particulier à l'occasion des prédications de carême. Après son mariage, il revient très souvent sur la difficulté qu'il a à supporter la séparation, et son désir ardent de rentrer en France. Mais la vie de garnison dans un port l'insupporte par l'inaction qu'elle entraîne. En attendant, il guette les bateaux postes qui lui amènent les courriers de Marie, et qui emportent les siens. Malheureusement, aucune de ces lettres ne nous sont parvenues. Après sa retraite, il arrête de noter ses souvenirs, mais heureusement les lettres qu'il écrit à son fils René ont été conservées par celui-ci.

On trouvera en fin de texte un certain nombre de notes précisant le contexte des lieux, événements ou personnages cités par Joseph Kerviler, notes correspondant à un numéro d'ordre dans le texte. Un lexique explicite par ailleurs certains termes techniques employés dans la marine, termes signalés par un astérisque, et classés dans le lexique par ordre alphabétique et enfin un index thématique portant sur les mémoires et les lettres.

Presque toutes les illustrations sont de Joseph Kerviler. La plupart étant malheureusement dépourvues de légende, leur répartition dans les différentes campagnes n'est sûrement pas dépourvue d'erreurs. Ces dessins ont été prêtés par divers membres de la famille, en particulier un carnet de dessins prêté par Polo Robin, le seul malheureusement qui nous soit parvenu. Les sept carnets manuscrits appartiennent à Jean Robin. La transcription, et une grande partie des notes des deux premiers carnets sont de René Kerviler, ceux des deux suivants sont de Philippe Roussel ainsi que leurs introductions. Qu'ils en soient tous remerciés car l'ensemble de ces sept carnets constitue une des plus belles pièces de nos archives familiales.

Préface des 7 carnets

Par René Kerviler

Né à Vannes, le 17 fructidor an XII (4 septembre 1804, à la veille de la proclamation de l'Empire), Joseph-Marie-Vincent Pocard-Kerviler, mon père, fit ses études littéraires complètes dans ce vieux collège de Vannes si pittoresquement décrit par M. Jules Simon, où il eut pour anciens Rio, Le Quellec et Brizeux, puis il entra en 1824 à l'Ecole Polytechnique, dans la même promotion que Michel Chevalier, Bineau, La Moricière, Guiod, les deux Jégou, et il en sortit, deux ans après, élève de première classe de la marine royale.

Il peut sembler extraordinaire, au premier abord, que des jeunes gens élevés dans une école militaire terrestre, quelques-uns même n'ayant jamais vu la mer, soient, impunément pour leur carrière, jetés brusquement sur le pont d'un vaisseau, avec un pareil grade, au même titre que ceux de leurs collègues qui ont déjà fait deux années d'études maritimes sur le vaisseau-école et deux années de navigation aux long-cours sur la frégate d'application.

L'usage s'en est cependant régulièrement maintenu depuis un siècle; et il paraît qu'on n'y a pas trouvé d'inconvénient, puisque les amateurs de statistique prétendent que, proportion gardée par rapport à la quantité des provenances, on trouve plus d'amiraux sortis de l'école polytechnique que du vaisseau-école. Dans la seule promotion des conscrits de mon père, j'en rencontre trois sur dix, dont un grand-amiral : Rigault de Genouilly, Page et Chopart. Dans la mienne se trouve déjà un capitaine de vaisseau sur le point d'atteindre les trois étoiles. Si mon père n'avait pris sa retraite très jeune, en 1851, afin de se consacrer à l'éducation de ses enfants, il n'est pas douteux qu'il ne fût arrivé, lui aussi, aux plus hauts grades, car il avait eu la bonne fortune d'assister à tous les principaux faits d'armes de son temps : Navarin, Alger, Saint-Jean-d'Ulloa; mais il n'avait pas d'ambition, et après avoir largement payé sa dette à la patrie, il préféra les joies paisibles du foyer domestique aux enivres de la gloire.

Quoi qu'il en soit, la mer et la marine n'étaient pas choses étrangères dans la famille de mon père, né à Vannes dans un port maritime, près des îles accidentées du golfe du Morbihan, et précisément élevé dans cet ancien collège, qu'on vient de démolir, où avait été établie l'une des écoles royales de marine, quelques années avant la Révolution. Un de ses oncles, d'abord chirurgien de marine, s'était depuis établi médecin à Sarzeau : et son père avait servi dans les hôpitaux maritimes de Brest et de Belle-Isle pour échapper en 1793 à la réquisition qui l'eût envoyé, comme un autre de ses frères, bientôt mort de chagrin à l'hôpital de Rochefort, combattre les Vendéens. Son grand-oncle avait été missionnaire apostolique à la Guadeloupe. Enfin son bisaïeul, Michel Pocard du Cosquer, fils de Jean Pocard du Cosquer, notaire de la juridiction de Largouët, à Grandchamp, s'était jadis embarqué avec un frère aîné pour tenter la fortune aux Antilles : il s'était marié à la Martinique, et s'il était revenu en France pour prendre à Grandchamp la succession notariale de son père, le frère était resté à la Grenade et y avait été la souche d'une nombreuse postérité féminine, avec laquelle on entretenait, de Vannes, une correspondance dont j'ai retrouvé les traces dans nos papiers de famille.

Les traditions maritimes ne lui manquaient donc pas; et ses débuts sur la corvette *l'Echo* furent aussi heureux que pouvait le désirer un jeune homme encore tout imprégné des fortes études classiques du collège de Vannes, car sa première campagne, dont je publie aujourd'hui le journal, fut celle du Levant, au milieu de l'archipel grec luttant pour la délivrance, avec le sanglant épisode de la bataille de Navarin, où il reçut le baptême du feu, juste un an après sa sortie de l'école. Puis il prend

part en 1828 au siège du château de Morée à l'entrée du golfe de Patras, est promu enseigne de vaisseau en 1829, passe avec ce grade sur la frégate *La Provence*, croise devant Alger, et reçoit le salut de ces fameux boulets du dey qui déterminèrent l'expédition de 1830. Il débarque avec sa compagnie sur la plage de Sidi-Ferruch, le 14 juin, et ne termine sa campagne du Levant qu'au mois de septembre, après trois ans de navigation quotidienne et d'incidents de guerre de toutes sortes.

Ce simple exposé suffit pour faire préjuger l'intérêt puissant qui s'attache à un journal sincère, écrit au jour le jour, au milieu des événements, avec une franchise toute bretonne et avec l'ardeur primesautière de la jeunesse. Le drame y touche souvent à l'histoire; et comme les sensations sont vives, il se dégage de ces souvenirs une intensité de vie toute particulière. On assiste aux diverses phases d'une véritable éclosion maritime, en pleine réalité, avec ses déboires du début, ses découragements passagers, ses réveils subits, ses enchantements définitifs. De fraîches descriptions, des rappels à la mythologie et à l'histoire, des traits de mœurs typiques coupent le récit, reposent l'attention et rompent la monotonie des appareillages sans cesse renouvelés et de l'éternelle chasse aux pirates. Le tableau n'en est pas toujours très flatteur pour les Grecs, mais ils ne s'en formaliseront pas, je l'espère : soixante ans sont déjà écoulés depuis lors, et les Grecs d'aujourd'hui ne sont plus les Grecs d'autrefois.

Après une courte campagne aux Antilles, en 1831, sur la frégate *l'Hermione*, et des transports de troupes vers Bône et Oran en 1833 sur la gabarre *la Meuse*, mon père fut désigné pour servir à la division de Brest; puis promu lieutenant de vaisseau en 1834, il fit le tour de l'Amérique du sud de 1834 à 1836 sur la corvette *l'Ariane*, la station de Lisbonne sur la *Dryade* en 1837. En 1838 il fit la campagne du Mexique sur la frégate *La Gloire*, prit part au bombardement de Saint-Jean d'Ulloa, et reçut en récompense la croix de la légion d'honneur. Après son mariage en 1839 avec Marie Couessurel, il fit la station d'Alexandrie sur la corvette *l'Embuscade* en 1840, et la croisière des côtes du Maroc en 1841 sur le vaisseau *l'Iéna*. Attaché ensuite au port de Lorient, comme membre de la commission des expériences de tir au polygone de Gâvre, puis comme adjudant-major à la division, il reçut en 1845 le commandement du *Favori* pour la surveillance de la pêche sur les côtes d'Angleterre et d'Islande, fut promu capitaine de frégate en 1849, eut à Lorient la charge de l'armement de la frégate *la Sémillante* et brusquement prit sa retraite en 1851 pour se consacrer exclusivement à notre éducation (1). Il n'est mort que vingt-huit ans plus tard, à Vannes, le 16 septembre 1879.

Pendant ces vingt-cinq ans de service, il avait beaucoup vu et beaucoup observé et il consignait avec soin le résultat de ses observations. Si le premier livre que je détache aujourd'hui de ses mémoires plaît aux lecteurs, non pas seulement de la Bretagne, mais de toute la France je pourrai leur en présenter plus tard quelques autres. La qualité maîtresse en est la spontanéité sincère. Ceci est surtout *œuvre de bonne foi*, comme disait Montaigne. Mon père n'avait jamais songé à livrer ces pages à l'impression, il ne les avait écrites que pour lui et pour sa famille : mais j'en vois paraître parfois qui ne les valent point, et j'y ai trouvé, peut-être par piété filiale, une telle saveur patriotique, un tel parfum de terroir, que j'ai cru devoir cette publication à sa mémoire vénérée. J'y ajouterai seulement quelques notes pour faire mieux connaître les principaux acteurs qui sont appelés à jouer un rôle dans le récit; plusieurs d'entre eux sont devenus personnages historiques.

René Kerviler.

Préface de la 1^{ère} publication des « Souvenirs d'un capitaine de frégate »

Saint-Nazaire, ce 16 septembre 1889
dixième anniversaire de la mort de mon père.

1- ce récapitulatif des campagnes, qui dans la préface originale ne s'appliquait qu'aux campagnes du levant, a ici été complété pour couvrir l'ensemble des carnets.

1^{er} carnet (1826 – 1829)

Campagne de Grèce et de Turquie

Introduction	13
La chasse aux pirates (corvette <i>l'Echo</i>)	19
La bataille de Navarin (frégate <i>la Sirène</i>)	57
A bord du vaisseau <i>le Trident</i>	77
Le siège de Patras (vaisseau <i>le Conquérant</i>)	103

Introduction du 1^{er} carnet

Joseph Kerviler a 22 ans lorsqu'il sort de l'école polytechnique, et embarque le 29 novembre 1826 comme élève sur la corvette *l'Echo*, commandée par Mr. de Chateauville, pour une croisière de 2 ans et demi dans l'archipel grec. La mission confiée à l'amiral de Rigny, commandant l'escadre, est la recherche des pirates, l'escorte des bâtiments du commerce, et surtout le contrôle des turcs.

L'armement de la frégate à Brest lui procure une première occasion de satisfaire son insatiable curiosité dans les ateliers de l'arsenal, remplies de machines curieuses, et Syracuse, la première escale, lui présente toutes les facettes de celles qui vont suivre durant 25 ans de service : visite protocolaire au gouverneur, promenade dans la ville à la recherche des ruines antiques, des bâtiments anciens et des constructions modernes, excursion dans la campagne, prise de quelques dessins, aquarelle ou sépia, rencontre d'indigènes, et enfin bal. Il ne manque à cette première escale qu'une invitation à dîner et un spectacle de théâtre ou d'opéra.

Pendant cette campagne, Joseph Kerviler passe de *l'écho* sur la frégate amirale *la Sirène*, où l'étiquette est plus stricte, mais dont le commandant Mr. Robert était vannetais comme lui, puis lorsque la *Sirène* part en réparation, il passe sur les vaisseaux *le Trident* et *le Conquérant*, commandant Moricet, toujours de la même escadre. Il est avide d'apprendre, d'observer tous ces lieux d'éternelle mémoire, théâtre de tant d'exploits, d'observer les mœurs des habitants, et il ne perd aucune occasion de promenade à terre pour visiter ces terres classiques. Il est plus spécialement en charge de corvées de ravitaillement (eau, sable, balais, bois, chasse, pêche,...), ce qui lui facilite les escapades.

Joseph ne manque pas de nous décrire les événements du bord : célébration de la fête du roi, descriptions des membres de l'état-major et des passagers, abordages accidentels, accidents, travaux de peinture du bâtiment, ...

Il constate avec regret que « *la diplomatie est muette, et il n'est pas en France un simple citoyen, qui ne soit plus instruit que nous de ce que nous avons à faire* ».

Les bâtiments de ligne français, anglais, autrichiens, russes et américains sillonnaient la Méditerranée, pour lever des cartes et montrer leur pavillon. L'empire ottoman, qui avait été à son apogée après Soliman le magnifique, et jusqu'à la fin du XVII^{ème} siècle, ne maintenait plus qu'un semblant de vassalité avec ses provinces lointaines, et chacune des puissances occidentales envisageait de grands changements. La piraterie sévissait en grand sur les côtes barbaresques, et en particulier dans l'Archipel Grec, que les escadres turques ne visitaient qu'une fois par an pour y lever une des dernières marques de dépendance : le tribut dû au sultan. Lorsque les vaisseaux du Grand Seigneur, le sultan turc, avaient regagné leurs ports, la voie était libre pour les pirates. Entre 1816 et 1820 tout navire marchand pris par un temps calme sous le cap Saint-Ange ou devant Matapan courait de sérieux dangers. Il y avait toujours là quelque barque embusquée. Accourant au signal des guetteurs, les paysans quittaient la charrue pour avoir leur part de butin. L'autorité ottomane ne s'exerçait plus. L'insurrection des provinces tendant à plus d'autonomie couvait et ne tarda pas à éclater.

Ce fut du péloponèse que partit l'insurrection, avec Germanos à Patras, en mars-avril 1821. Immédiatement, les Maniotes de Petrobey Mavromichalis qui avaient toujours résisté aux Ottomans et n'avaient jamais été conquis partirent au combat. Ils furent imités par

Kolokotronis et ses hommes. La ville de Tripoli fut prise dès octobre 1821. En 1822, Kolokotronis défit le Turc Dramani au défilé de Dervenaki et s'ouvrit la route de Corinthe, puis de Nauplie qui tomba en 1823.

Sans vaisseaux et sans frégates, les grecs ne pouvaient songer à livrer bataille à la flotte du Croissant. Ils avaient quand même réussi à lui porter de grands coups en l'attaquant avec les brûlots que les chefs Canaris et Miaoulis maniaient de main de maître, portant sur les navires ennemis l'incendie et la mort.

Pour fabriquer un brûlot, on prenait un vieux brick d'environ 400 tonnes, fin de carène et bien manœuvrant. Dans son faux-pont, tribord et bâbord, courait une plate-forme en bois léger, à claire-voie, comme d'un treillage de lattes, sur laquelle on entassait des copeaux de sapin, des paquets d'étoupe, des fagots de sarments, le tout imprégné de résine, de soufre, de térébenthine et de poudre à canon. Au pied de chaque mât et dans chaque hune était placé un baril ardent : tonneau plein de suif, de goudron, de térébenthine, d'huile, de salpêtre et de poudre. Des cravates combustibles serpentaient dans le gréement. Dans les barils et sur les plates-formes étaient des bombes et des grenades. Une mèche incendiaire, fourreau de toile goudronnée contenant une mixture de poudre et de salpêtre, courait le long des plates-formes, dans la mâture et dans les barils ardents. Des rameaux de cette mèche aboutissaient, dans la cale, à des tonneaux de poudre bien cerclés de fer.

La nuit, ou dans le dernier jour de l'aube ou du soleil couchant, le brûlot s'avance vers la flotte à l'ancre. Les vigies le prennent le plus souvent pour un bâtiment qui rallie. Il approche et engage son beaupré dans les haubans ou dans un sabord de la victime choisie. De chaque vergue tombent alors des grappins amarrés à des chaînes qui lient ensemble le brûlot et sa proie. Par un sabord, le capitaine du navire incendiaire fait évacuer ses hommes dans une chaloupe, puis met le feu lui-même à la mèche et bondit dans l'embarcation qui s'enfuit. En un clin d'œil l'assaillant et l'assailit flambent comme deux torches et sautent en l'air. On imagine le risque couru par les gens du brûlot si leur navire était reconnu avant d'avoir pu aborder. Nul ne songeait à faire quartier aux incendiaires... Joseph note d'ailleurs que pour se défendre d'un brûlot, il faut l'attaquer du côté de l'embarcation des incendiaires, car ceux-ci n'ayant alors plus de voie de repli, ils se gardent bien d'y mettre le feu.

Au mois de novembre 1825, l'amiral de Rigny, commandant la flotte française de la Méditerranée, écrivait à l'amiral Halgan :

« La piraterie est au delà de tout ce qu'on peut imaginer : aucun bâtiment ne peut paraître sans être dépouillé. Aux nôtres on ne prend pas ordinairement la cargaison, seulement les vivres et provisions dont on peut avoir besoin. Les Grecs n'osent pas en conduire un seul à Napoli, mais les autres pavillons sont plus molestés. La moitié de la piraterie se partage avec les Ioniens, parce que les Anglais donnent le pavillon très largement à Cerigo. C'est là où des Grecs, qui ne font que le métier de receleurs, vont l'acheter pour 150 piastres et après une vente simulée. »

Piraterie permanente. Voici ce qu'écrivait encore l'amiral de Rigny à sa sœur le 3 mars 1827 :

« Je suis en course après ces maudits pirates; ils se sont constitués et ont des règles. Les sommets des Cyclades, où ils allument des feux la nuit, leur servent de télégraphes, où diable aller les dénicher ? Tu conviendras que c'est une sottise guerre. Tous nos marchands de Marseille crient comme des diables. Comment veux-tu que je pense aux Périclès, quand je suis au milieu de ces Cacus ? Vous autres philhellènes qui n'avez à défendre ici aucun intérêt, ni aucun bâtiment à protéger, vous êtes fort à l'aise; mais moi, je ne puis faire de belles phrases avec des canons. J'ai été trop bon, je t'assure, ou peut-être trop niais... »

Sans cesse en butte eux aussi aux assauts des pirates, les bâtiments ottomans tremblent. Mais, en 1825, le sultan charge Méhémet Ali, pacha d'Égypte, de mettre de l'ordre en Grèce.

Il possède une flotte moderne, commandée par son fils Ibrahim pacha, qui sait s'en servir. L'armée égyptienne débarque au sud de la Grèce.

Pendant plusieurs années la Grèce avait lutté sans désavantage contre l'empire Ottoman, mais l'entrée en ligne de l'Égypte lui enlève tout espoir. L'équilibre des forces est rompu. Le Croissant triomphe. Missolonghi succombe le 22 avril 1826 et l'Acropole d'Athènes le 5 juin 1827. La flotte française évacue alors 2000 grecs vers l'île de Salamine. En 1828 les grecs de l'île de Chio sont eux aussi évacués, vers Tinos. Un certain Favier, ex colonel de l'armée de Napoléon, lutte avec les grecs à la tête d'une troupe de « tacticos ». Un fantôme de gouvernement grec existe encore à Nauplie et en quelques points de la côte, ravitaillé en vivres et en argent par des marins qui ne sont plus que des pirates.

Les puissances occidentales, Russie, France et Angleterre, prenant prétexte de la protection des chrétiens, interviennent alors pour faire pencher l'équilibre.

Joseph Kerviler quitte donc Toulon sur *l'Echo*, et atteint Smyrne, station au cœur de l'empire ottoman qui deviendra en quelque sorte le port d'attache de l'escadre de l'amiral de Rigny. C'est d'ailleurs là que les officiers laissent leurs malles.

La chasse aux pirates commence alors pour lui dans l'archipel des îles grecques : Cythère, Milo, où la vénus a été découverte quelques années auparavant, Chio, Paros, Naxos, Selos, Patmos, Andros, Crète ...

Depuis longtemps l'opinion publique européenne demandait la libération de la Grèce. La Russie est décidée à soutenir les insurgés grecs. Elle songe à la liberté des détroits, à la protection des chrétiens orthodoxes, et surtout à son rêve éternel de s'installer à Constantinople et de se faire un accès à la méditerranée. La France courtise le sultan, cet allié de longue date qui lui permet de menacer ses ennemis par l'arrière. L'Angleterre tient à la survie de l'empire ottoman qui protège sa route des Indes. Et donc le 6 juillet 1827, malgré l'opposition de l'Autriche, en la personne de Metternich, le traité de Londres scelle ce rapprochement du tsar Nicolas, du roi d'Angleterre Georges IV et du roi de France Charles X dans le but de pacifier l'orient.

Le contact avec les Britanniques a excité, à bord de nos bâtiments, une émulation féconde, et nous n'avons pas tardé à faire nôtres les meilleures habitudes de nos anciens ennemis et de les greffer sur nos propres traditions. L'imitation atteint vite l'engouement. Le nombre d'officiers anglo-manes s'accroît sans cesse et l'organisation intérieure de nos navires fait de grands progrès.

Les trois puissances décident d'agir par leur poids, sans brûler une cartouche. Leurs trois flottes réunies suffiront sans doute à imposer leur médiation aux belligérants.

Les amiraux alliés : le français de Rigny, l'anglais Codrington, et le russe Heyden, ont interdit toute action à Ibrahim Pacha, vice-roi d'Égypte et allié des turcs. En particulier, défense lui est faite de donner suite à un projet d'expédition contre l'île Hydra. Des négociations s'engagent pour obtenir l'évacuation de la flotte turco-égyptienne vers Alexandrie ou Constantinople. Pour mieux surveiller les musulmans les flottes alliées entrent, le 20 octobre 1827, à 10 heures du matin, dans la baie de Navarin et mouillent près de la flotte turco-égyptienne.

Vers deux heures trente de l'après-midi, le commandant de la frégate anglaise Dartmouth aperçoit un brûlot turc qui se prépare à filer sa chaîne par le bout afin de tomber, en dérive et en flammes, sur les vaisseaux alliés. L'officier anglais envoie aussitôt un canot chargé de sommer les Turcs d'évacuer le brûlot ou de le mouiller près de terre. L'embarcation est accueillie à coups de fusil, tandis qu'un coup de canon est tiré contre la frégate la *Sirène* qui porte la marque de l'amiral de Rigny. Du coup l'action s'engage, immédiate et violente. Joseph Kerviler est envoyé sur la goélette la *Daphné* pour y être employé, dans un canot, à dégager les brûlots menaçants. De son canot, pris entre les différents feux, il doit prendre en remorque

la goélette bientôt désemparée, d'où il assiste enfin à l'anéantissement de la flotte ottomane. A cette occasion, il note que « *la vue d'un vaisseau en feu et prêt à sauter, même à petite distance, ne doit jamais faire à un autre vaisseau abandonner son poste sur la ligne, car pendant et après le combat, les explosions de plus de 40 bâtiments, qui ont eu lieu très près du nôtre ou des navires turcs, n'ont causé presque aucun dommage à leurs voisins* ».

Le blocus se met en place. Charles X envoie un corps expéditionnaire commandé par le général Maison, qui débarque le 29 août au sud de la Grèce et occupe les différents forts : Navarin, Modon, Patras, Coron, ... Lors de ces opérations, une partie des canons des vaisseaux est débarquée et, servis par les marins, ils renforcent la batterie de siège. Ainsi Joseph se retrouve dans la tranchée lors du siège de Patras, à diriger le tir de ses canonnières. Enfin, les puissances occidentales organisent le rapatriement, en septembre 1828, des survivants de l'armée égyptienne sur Alexandrie.

Ibrahim Pacha usa de divers prétextes pour retarder son évacuation : problèmes de vivres, de transport ou difficultés imprévues dans la remise des places fortes. Les soldats français commençaient à souffrir des pluies automnales qui détrempaient leur camp de tentes. Les fièvres et surtout la dysenterie commençaient à toucher les troupes.

Le 7 septembre, Ibrahim Pacha accepta l'évacuation de ses troupes. Elle devait commencer le 9 septembre. La convention passée avec le général Maison prévoyait que les Égyptiens partiraient avec armes, bagages et chevaux, mais sans aucun prisonnier ni esclave grec. La flotte égyptienne ne pouvant évacuer toute l'armée en une seule fois, le ravitaillement des troupes restées à terre fut autorisé (elles venaient de subir un long blocus). Une première division égyptienne, 5.500 hommes sur 27 transports, fit voile le 16 septembre, escortée par trois bâtiments de la flotte conjointe (deux bâtiments anglais et la frégate française la *Sirène*).

Le dernier transport égyptien appareilla le 5 octobre, emportant Ibrahim Pacha. Des 40.000 hommes qu'il avait amenés d'Égypte, il en rembarquait à peine 20.000. Il ne restait plus que quelques soldats ottomans pour tenir les différentes places fortes du Péloponnèse. La mission suivante des troupes françaises était de les « sécuriser » et de les remettre à la Grèce indépendante.

L'escadre de l'amiral de Rigny rentre alors en France, d'où Joseph Kerviler ne tardera pas à repartir pour la campagne d'Alger, qui verra la France occuper l'Algérie : encore un morceau de l'empire ottoman qui va lui être retiré. Ce sera le sujet du 2^{ème} carnet des mémoires.

Méhémet Ali, perdant son gouvernement de la Morée, demandera bientôt au sultan des compensations, il veut le gouvernement de la Syrie afin de consolider sa frontière, et il y envoie son fils, qui battra par trois fois l'armée turque, avant que les puissances occidentales, craignant qu'il ne brise l'empire, le forcent à revenir en Egypte, Joseph Kerviler en sera témoin depuis Alexandrie, dans le 5^{ème} carnet de ses mémoires.

Les troupes russes franchissent le Danube et envahissent les provinces roumaines et s'emparèrent d'Erzurum, à l'Est de la Turquie, et d'Andrinople à l'Ouest (août 1829). Pour éviter une prise de Constantinople par les troupes russes, le Royaume-Uni obtint un règlement diplomatique. Le Sultan avait déjà cédé et signé le traité d'Andrinople (14 septembre 1829) avec la Russie. Ce traité fut complété en février 1830 par la conférence de Londres : l'indépendance de la Grèce était proclamée et garantie par les grandes puissances. Le nouvel État comprenait le Péloponnèse, le Sud de la Roumélie (la frontière allait d'Arta à Volos) et des îles.

En mai 1827, l'Assemblée de Trézène avait rédigé une troisième constitution et élu Ioannis Kapodistrias président. Il gouverna de janvier 1828 jusqu'à son assassinat à Nauplie, le 9 octobre 1831. Les trois puissances proposèrent alors le trône de Grèce à Léopold de Saxe-Cobourg. Celui-ci, proche de Kapodistrias qui lui avait décrit les difficultés à gouverner le

jeune État, refusa. On choisit alors le jeune Othon de Wittelsbach, le second fils, alors âgé de 17 ans, du Roi de Bavière, Louis I^{er}.

Les troupes de l'Expédition de Morée furent alors progressivement évacuées. Dans le 2^{ème} carnet de ses mémoires, Joseph raconte que revenant d'Alger sur le vaisseau *la Provence*, il fit un détour par la Grèce pour ramener à Toulon un détachement du corps expéditionnaire. La brigade Schneider embarqua dans les premiers jours d'avril 1829. Le général Maison ne partit que le 22 mai 1829. Une seule brigade resta dans le Péloponnèse et la France ne se retira définitivement qu'après l'arrivée en Grèce en janvier 1833 du roi Othon.

Campagne de Grèce et de Turquie

La chasse aux pirates

à bord de la corvette *L'Echo*

29 Novembre 1826 - 6 Août 1827

La mission de la corvette *l'Echo*

Novembre 1826 - Arrivé à Toulon le 28 novembre je fus embarqué le 29 sur la corvette *l'Echo*, capitaine Buchet de Châteauville (1); et deux jours après, je vis avec plaisir mon compatriote, M. Jollivet (2), avec qui j'avais fait la route de Lyon jusqu'ici, prendre service sur le même bâtiment en qualité de lieutenant chargé du détail. La promotion de l'Ecole polytechnique à laquelle j'appartenais se trouvait alors divisée en deux parties. Trois d'entre nous, Marceau (3), Holker (4), et Auvinet (5) étaient embarqués sur la *Bayonnaise*, commandant Le Goarant (6), qui partait pour la mer du sud, et les autres, de Brun (7), Blancsubé (8), Subra (9), et de Turenne (10), se trouvaient avec moi sur *l'Echo*, où restait de la dernière compagnie notre ancien, Chabannes (11), qui appartenait à la précédente promotion. L'entrée des premiers dans la marine s'ouvrait sous les plus brillants auspices : ils commençaient par une longue campagne, et l'on assurait que la corvette reviendrait en traversant l'Océan Pacifique, ce qui, dès la première fois, leur ferait faire le tour du monde.

La mission de *l'Echo* n'était cependant pas à dédaigner : si nous n'allions pas, comme ces Messieurs (12), hanter immédiatement la haute mer, nous devions y visiter, dans le Levant, la terre classique, parcourir les lieux les plus intéressants du globe par leurs souvenirs, étudier les mœurs de leurs modernes habitants... et la réputation de notre commandant, qui passait pour un excellent homme, nous présageait un voyage des plus agréables. Et puis, n'allions-nous pas donner la chasse aux pirates de l'archipel, peut-être aider les Grecs à secouer le joug de la domination turque ? La fortune nous fournirait sans doute une occasion de nous distinguer dans quelque combat sur mer, et d'acquérir, en ne ménageant pas notre sang pour l'honneur du drapeau, des titres à un avancement de grade, ou même à l'étoile des braves.

Notre service à bord pendant l'armement* présenta pour nous les charmes ordinaires de la nouveauté et de l'imprévu. Nous avions tout à apprendre; et possédant déjà un grade qui supposait une instruction pratique assez étendue, nous devions nous mettre promptement au courant; aussi rivalisions-nous de zèle et d'ardeur. L'aspect d'un grand port, tout nouveau pour moi, comme pour la plupart de mes camarades, les nombreux ateliers, remplis de machines curieuses, qui s'y rencontrent, les travaux divers qu'on y exécutait et dont nous ne connaissions guère que les principes théoriques, tout excitait chez nous le plus vif intérêt, en sorte que je passais presque toutes mes journées dans l'arsenal.

Appareillage pour le levant

26 décembre 1826 - Enfin nous mîmes en rade*, et, le 26 décembre, nous appareillâmes dans l'après-midi, avec une jolie brise d'Ouest, qui nous lança bientôt en pleine mer. En pleine mer !... Plus aucune terre à l'horizon : partout l'immensité sans limites, et notre corvette, un point perdu entre le ciel et l'eau ! C'est en cet instant que les sensations qu'éprouve l'homme embarqué pour la première fois seraient vives et profondes si les nausées du mal de mer ne venaient paralyser brusquement toutes ses facultés. Soumis à l'énervante impression de la lame, il se cramponne à la frêle barque, des bords de laquelle il mesure l'abîme entrouvert sous ses pieds; son œil ne trouve plus de repos sur l'horizon sans bornes; et la voûte du ciel, qui semble s'abaisser sur sa tête, ne lui montre que les astres dont il se servira bientôt pour diriger sa route. Isolé du reste du monde, il ne peut plus voir désormais qu'en imagination le

sol de sa patrie, les lieux qui lui sont chers; son cœur éprouve en même temps des sentiments de peine et d'admiration indicible; mais le mal de mer est là, impitoyable, qui l'arrache brutalement à ses rêves, et qui, accentuant de plus en plus ses ravages, l'anéantit bientôt tellement qu'il en arrive à voyager inerte, comme sa malle, sans plus éprouver de sensations, ni garder de souvenirs... Cela dura plusieurs jours...

Poussés par un bon vent, nous avons cependant traversé une partie de la Méditerranée. J'étais étendu sur les caissons du poste, et, comme si je venais de me réveiller après un sommeil pénible, je n'éprouvais plus qu'un simple malaise et un peu de fatigue. Les roulis du bâtiment se faisaient sentir avec moins de violence, et je me décidais à aller prendre l'air sur le pont, lorsque Chabannes vint m'annoncer que nous étions en vue de terre. Je montai avec empressement et je ne puis exprimer avec quelle sensation de plaisir mes yeux se reposèrent sur les côtes de Sardaigne. Nous en étions pourtant à cinq ou six lieues, mais il me semblait que je n'étais plus seul dans le monde; j'éprouvais je ne sais quoi de doux et de pénétrant: je revoyais la terre !... Le temps était magnifique: les vents de Nord que nous éprouvions, venant de terre, n'avaient pas pu, à cette distance, grossir la mer, sur laquelle nous glissions en laissant derrière nous une longue trace d'écume : mes forces s'étaient rétablies comme par enchantement, et pour la première fois depuis mon départ, je déjeunai avec appétit.

Le temps se soutint toute la journée; et le lendemain nous longions la côte de Sicile. Marsalla étalait sa pointe blanche à l'horizon et nous apercevions par notre travers de belles plaines cultivées et de riants villages épars çà et là dans la campagne. Dans une première traversée, la moindre chose excite l'attention.

Une voile paraissait-elle au loin, on la fixait longtemps, on suivait sa route et on la voyait s'approcher avec intérêt; les bateaux pêcheurs, quelques poissons volants, un rien nous causait une diversion agréable. Cependant la brise fraîchissait de plus en plus; nous allions doubler le cap Pessaro, et, n'étant plus abrités par la terre, faire connaissance avec la houle du large.

Embarquement sur la corvette l'Echo

Marine royale

Port de Toulon

Le contre amiral major général de la marine, conformément à la dépêche ministérielle en date du 11 novembre 1826, ordonne au Sieur Kerviler, Joseph Marie Vincent, élève de 1ère classe, d'embarquer en cette qualité sur la corvette l'Echo, commandée par Monsieur de Chateauville, capitaine de frégate.

Le présent ordre sera enregistré aux bureaux des revues et des armements.

Toulon le 30 novembre 1826

Pour le major général

le major de la marine

Première escale : Syracuse

5 janvier 1827 - Le premier janvier nous doublâmes la pointe S. E. de la Sicile et nous nous dirigeâmes vers le Nord en louvoyant* péniblement contre une mer houleuse. Tout le jour et toute la nuit, le vent souffla de la même direction; et ce ne fut que le 2 au soir qu'une brise favorable nous conduisit dans le port de Syracuse où nous mouillâmes. J'étais enchanté d'un arrêt qui devait me permettre de visiter une ville exceptionnellement riche en souvenirs, qu'avait illustré Archimède, et qui fut longtemps la première de la Sicile.

Visite protocolaire au gouverneur et à l'archevêque

Le lendemain, le commandant envoya dire à deux de mes camarades et à moi de nous disposer à l'accompagner pour faire des visites et nous partîmes avec deux canots*. Nous prîmes terre sous les murs de la ville, le long d'un petit appontement en bois qui semblait avoir été construit exprès pour nous, et nous entrâmes par la porte qui donne sur la rade. Notre première visite fut pour le gouverneur qui loge dans un hôtel dont l'entrée ressemble à celle d'une vieille caserne; l'escalier qui nous conduisit est très vaste et aboutit à de grandes salles mal décorées qui indiquent une grande pauvreté ou bien peu de souci de luxe chez le maître de la maison. Il est vrai que le gouverneur allait partir pour Naples, et son départ prochain était peut-être la cause du désordre dans lequel nous trouvions son hôtel. Il nous reçut fort bien et nous apprit que notre corvette était le premier bâtiment de guerre français qui eût depuis longtemps mouillé sur sa rade. Nous nous rendîmes ensuite chez l'archevêque, aussi très grandement logé, mais avec beaucoup plus d'apparat. Quoique le mauvais goût régnât dans la décoration de ses vastes appartements, nous crûmes constater que le chef ecclésiastique était ici beaucoup mieux traité que le chef militaire. La conversation fut perdue pour moi, qui ne comprends pas l'italien à la volée; mais elle plut sans doute de façon toute particulière à notre commandant, car elle se prolongea pendant une heure entière qui nous parut fort longue.

Promenade en ville

Puis nous visitâmes la cathédrale, édifice construit sur les débris d'un ancien temple de Minerve dont on a enfermé la colonnade dans une muraille blanchie qui permet à peine de la distinguer. Le frontispice de l'église, d'architecture assez fantaisiste, n'offre de curieux qu'une belle statue de Saint-Pierre en marbre blanc qui ne vaut pas celle de la cathédrale de Vannes (13), et qu'on a, pour la faire mieux remarquer, sans doute, nichée au milieu de plusieurs autres, d'une nullité absolue. L'intérieur sale et mal orné, n'offre rien d'intéressant, mais nous observâmes, avec étonnement, que plusieurs prêtres ou abbés, qui nous accompagnaient, causaient haut, riaient et se promenaient dans le temple, comme ils l'eussent fait sur une place publique. A côté de la cathédrale, se dressent la salle de spectacle, bâtie aussi avec les débris d'un monument antique, et l'hôtel-de-ville, vaste édifice voisin de la bibliothèque où l'on nous montra de vieux manuscrits de la Bible et du Coran, et du musée dont la pièce capitale est une magnifique Vénus en marbre blanc, privée de sa tête, que notre cicérone prétend être la célèbre Callipyge donnée aux Syracusains par Héliogabale. Quelques rues de la ville sont pavées en dalles provenant des laves de l'Etna, les autres sont absolument veuves de pierres. Quant aux maisons, toutes, à l'exception d'un très petit nombre, présentent l'aspect de la misère et de la plus grande saleté. Nous ne sommes plus au temps des splendeurs décrites par Cicéron contre Verrès.

Nos courses finies, nous revînmes à bord où je goûtai, avec un plaisir sans mélange, le charme d'une nuit calme, à l'abri du roulis et du tapage incessant des manœuvres, auxquels je n'ai pas encore pu m'habituer.

Coup d'œil sur la rade

Le beau ciel d'Italie s'offrit à nous le lendemain matin dans toute sa pureté; et de la place que nous occupions sur la rade, nous jouissions d'un coup d'œil magnifique. La baie qui nous environne est riante, très sûre, et forme sans doute l'ancien port de Syracuse. La ville, à notre droite, est bâtie sur un rocher qui ferme la rade et qui est séparé du reste de l'île par un quintuple fossé que remplit la mer, en sorte que, pour s'en emparer de ce côté, il faudrait occuper successivement les cinq bastions établis sur l'isthme, qui ne communiquent entre eux que par des ponts-levis. Toutefois, ces fortifications sont dominées, et pourraient être battues à des distances peu considérables. Cette position devait être autrefois la citadelle de Syracuse; mais les restes de l'ancienne ville se trouvent à environ une demi-lieue plus loin dans le Nord, sur le penchant d'un coteau, derrière lequel on aperçoit les cimes couvertes de neige du mont Etna s'élançant sur un ciel bleu d'une intensité à faire pâlir toutes mes aquarelles (14).

Course aux ruines de l'ancienne Syracuse

À notre gauche, s'étend une plaine bien plantée où serpente le fameux fleuve Alphée, simple ruisseau de quelques pas de large, dont les rives sont bordées de lauriers-roses. Derrière nous, une langue de terre ondulée, sur laquelle on aperçoit quelques maisons de campagne et des monuments ruinés, ferme la passe de la rade et ne nous permet pas d'apercevoir la pleine mer...

Le 5, je pus descendre à terre, et nous projetâmes, Turenne et moi, de visiter les ruines de l'ancienne ville. En débarquant, nous passâmes, le long des fortifications, près de la fontaine Aréthuse, qui sort des rochers sur lesquels sont bâtis les murs de deuxième enceinte de la place, se répand dans un grand réservoir où viennent laver des blanchisseuses d'aspect fort peu poétique, et s'écoule de là à la mer. Nous voulûmes nous donner la satisfaction d'en goûter l'eau, mais nous la trouvâmes si saumâtre, que nous ne fûmes pas tentés d'y revenir une seconde fois. Une sorte de bouillonnement de la mer, à quelque distance de là a sans doute donné lieu à la fable de la rencontre du fleuve Alphée avec la nymphe qui donne son nom à la dite fontaine, car il se perd dans la baie presque en face.

Après cette courte inspection, nous nous engageâmes, en dehors des deux portes, sur la route qui conduit à Messine. Sans guides, nous errions à l'aventure dans la campagne, et rien d'intéressant ne s'offrit à nos recherches jusqu'au moment où, parvenus à un grand quart de lieue de la ville, sur le penchant escarpé d'un coteau, nous rencontrâmes, à gauche de la route beaucoup de grottes et de cavernes au milieu de pans de murailles en ruine. Un indigène nous apprit que tout le ravin qui se présentait devant nous était l'emplacement de l'ancienne Syracuse et du palais de ses rois. Nous pénétrâmes dans les décombres et nous parcourûmes plusieurs galeries souterraines où nous rencontrâmes de larges salles, des grottes et des tombeaux. Cependant rien de tout cela ne ressemblait guère à des ruines de palais, soit que le temps en eût détruit jusqu'au moindre débris luxueux, soit que les pierres principales en eussent été enlevées pour bâtir la nouvelle ville. Ici, de vastes espaces creusés dans le roc et qui ont du servir de prisons ou de carrières : on les appelle des latomies; là, des massifs de

maçonnerie d'une élévation et d'une masse prodigieuse, maintenant isolés, et dont on ne reconnaît aucune liaison avec les autres portions des édifices dont ils faisaient partie...

Acoustique d'une grotte : l'oreille de Denis le tyran

Parvenus presque à l'extrémité du vallon, près d'un immense aqueduc qui conduit les eaux à Syracuse, nous rencontrâmes des officiers du bord accompagnés d'un cicérone qui les conduisit à la célèbre grotte appelée l'oreille de Denis le Tyran. C'est là, dit-on, qu'il faisait enfermer les gens suspects, dont il entendait toutes les conversations sans en être aperçu. Il est certain que cette caverne est fort curieuse par sa propriété de réfléchir tous les sons qui y sont émis vers un même point de la surface, où se trouve ménagé un petit espace creusé dans le roc et appelé la chambre de Denis : propriété qui, d'après nos souvenirs d'école, n'appartient qu'aux foyers des surfaces paraboliques et elliptiques : cependant l'intérieur du souterrain ne laisse soupçonner aucune de ces formes. La partie inférieure, large d'environ douze à quinze pas, s'enfonce en serpentant jusqu'à une profondeur d'au moins quarante toises, et la voûte s'élance en une ogive allongée dont l'arête, qui suit toutes les sinuosités de la base, forme comme une espèce de gouttière renversée s'évasant près de l'entrée et se dirigeant vers la chambre. L'élévation de cette arête, qui s'incline un peu vers le fond de la grotte, est, à l'entrée, de 50 à 60 pieds, hauteur de la chambre de Denis au-dessus du sol. Cette caverne, qui n'est certainement pas naturelle, a été creusée dans un calcaire grossier, sorte de tuffeau très compact; et elle est si sonore que la détonation d'un coup de pistolet y est aussi forte que celle d'un canon de 4 en plein air. Curieux d'en observer tous les phénomènes, je désirais entrer dans la chambre supérieure pour pouvoir y apprécier l'effet de la répercussion des sons : et des Siciliens qui, pour gagner quelque salaire, se pressent toujours autour des voyageurs, nous y montèrent, Turenne et moi, dans une espèce de chaise que l'on hisse au moyen d'une corde passée dans une poulie qu'ils ont fixée à la partie supérieure du rocher, car il est coupé à pic et il n'y a pas d'autre moyen de communication. Arrivés là, et bien que les voûtes soient maintenant tapissées de plantes diverses qui s'y sont attachées, nous ne perdions pas un mot de la conversation que tenaient nos officiers dans l'intérieur, et cependant ils parlaient presque à voix basse. Cette grotte doit être un des monuments les plus intéressants de la Sicile : en observant exactement les courbures de la voûte, on découvrirait sans doute des combinaisons savantes sur les propriétés de l'acoustique.

De l'autre côté du vallon, on aperçoit une chapelle bâtie sur une voûte en berceau soutenue par quatorze piliers, qu'on assure avoir fait partie des bains de Denis. Nous traversâmes l'aqueduc, et un étroit sentier bordé de raquettes nous conduisit à une autre grotte où coule une fontaine anciennement dédiée à Apollon, mais il n'y reste qu'une partie du piédestal de la statue; puis nous visitâmes un immense cimetière ancien dont tous les tombeaux sont creusés à la file dans le rocher, des deux côtés du chemin creux qui y donne accès.

Le cirque

Revenant sur nos pas, nous arrivâmes bientôt à la partie supérieure d'un théâtre de construction grecque qui devait jadis produire l'effet le plus imposant. C'est dans le sol même qu'ont été taillés les cinquante gradins destinés à recevoir les spectateurs, et sur lesquels on reconnaît encore de nombreuses inscriptions. La forme du théâtre est demi-circulaire, d'un rayon de 100 à 120 pas. Il domine une belle plaine où coulent plusieurs ruisseaux entre des haies de peupliers. A quelque distance, nous découvriâmes un autre amphithéâtre de forme

elliptique, qui paraît de construction romaine; un de ses côtés est complètement en ruines, mais de l'autre, les gradins sont encore assez bien conservés pour que l'on puisse s'en faire une idée exacte. Au-dessous de ces gradins, courent deux rangées de galeries voûtées qui communiquent avec l'intérieur par plusieurs issues, et dont la plus basse servait sans doute à renfermer les animaux qui devaient combattre. A l'extrémité du grand axe, se trouve une espèce de fontaine près de l'entrée d'un souterrain qui s'enfonce très profondément dans le sol et dont nous ne pûmes deviner la destination.

Les catacombes de saint Marcian

Près de là s'étendent les ruines de la plus ancienne église de Syracuse; elle fut dédiée à saint Marcian; et c'est dans une chapelle construite sur ses débris que se trouve une issue des catacombes qui, dit-on, se prolongent jusqu'à Catane et passent sous une partie de l'Etna. Nous cherchâmes à y pénétrer : mais, parvenus à une assez grande profondeur, nous fûmes arrêtés par les dégradations de la voûte et obligés d'abandonner nos explorations. Nous achevâmes notre tournée en visitant une vaste citerne soutenue par plusieurs colonnes en marbre, que l'on appelle les bains de Vénus, parce que c'est près d'elle que l'on découvrit, en 1804, la Vénus du Musée : et nous rentrâmes à bord, passablement fatigués de nos marches et contre-marches, mais ravis d'une excursion qui nous avait offert des sujets d'études aussi variés.

Peu de promenades m'ont été aussi agréables. Transporté brusquement dans un pays dont l'histoire avait fait l'objet d'une partie de mes études classiques, je me rappelais les hommes célèbres qui l'avaient habité, et le parcourais avec un intérêt toujours croissant, comme si j'avais vécu jadis avec eux, les restes des monuments qu'ils avaient élevés et que le temps n'avait pas encore tout-à-fait anéantis...

Bal à Syracuse chez le colonel

Un incident d'autre nature changea soudain le cours de nos réflexions; après le dîner, nous reçûmes une invitation pour une soirée que donnait le colonel du régiment en garnison à Syracuse. Une soirée en Sicile ! Quelle nouveauté pour moi ! Enchantés de pouvoir juger de près des attractions, réputés depuis les anciens âges, d'un sexe dont nous avons eu fort triste idée pendant nos promenades, nous partîmes vers huit heures, et après avoir frappé un bon quart d'heure à la porte de la ville sans réussir à nous la faire ouvrir, nous parvînmes enfin jusqu'à la maison du colonel qui nous fit de grandes démonstrations de reconnaissance, comme s'il ne s'attendait pas à ce que nous nous fussions rendus à son invitation. Hélas ! Je croyais assister à une assemblée brillante où serait réuni tout ce que Syracuse possède de jolies femmes, où rien ne serait épargné pour donner à des étrangers une idée avantageuse de leurs hôtes. J'éprouvai un désappointement complet. On nous reçut dans un salon assez propre, mais dont les murs étaient couverts de bariolures du plus mauvais goût. Quelques dames, à la mise peu élégante, étaient rangées au fond de l'appartement occupé par une partie de l'Etat-major dont plusieurs officiers avaient sans façon revêtu leur capote, tandis que nous nous présentions avec toute la tenue possible. On dansa quelques contredanses, puis on nous régala d'assez mauvaise musique dont le principal effet fut de réveiller un malheureux merle qui habitait une méchante cage en bois juchée au-dessus du piano. Il n'y avait pas là assez d'attrait pour nous retenir bien longtemps : aussi, notre commandant ayant donné le signal du départ, n'eûmes-nous pas besoin qu'il le répâtât; et nous nous retirâmes avant dix heures, rapportant à bord un souvenir fort désenchanté des soirées de Syracuse.

Traversée de Syracuse à Smyrne

16 janvier - Nous comptions passer encore quelques jours au mouillage, mais le commandant en disposa autrement, et le 6, à huit heures du matin, nous étions sous voiles. Le programme, en quittant la Sicile, était d'aller à Malte prendre des bâtiments marchands pour les escorter jusque dans l'Archipel : mais le vent ayant passé au sud, nous fûmes obligés de mettre à la cape* presque en sortant du port et nous dûmes lutter pendant deux jours contre une grosse mer qui me rendit très malade, cela acheva de m'amariner, car le 8 au matin, quoique la houle fût encore assez forte, je n'éprouvai plus qu'un vague malaise et un peu de faiblesse provenant de ce que je n'avais rien pris depuis quarante-huit heures. Cependant, au lieu de nous élever au sud, nous avons été entraînés par le vent et les courants, jusqu'en vue du cap de Cormes, sur la côte d'Italie, et le commandant, jugeant qu'il serait inutile de chercher plus longtemps à gagner Malte, donna ordre de laisser porter* et de faire route pour la Morée (15). Le vent nous étant alors favorable, nous primes bientôt beaucoup de vitesse, les mouvements du navire se trouvèrent singulièrement adoucis et dans peu de temps je me portai à merveille.

Le 10, à la pointe du jour, nous nous trouvâmes tout près de la Morée, dont nous longions la côte. Nous rencontrâmes devant Modon un brick turc en croisière* et après avoir doublé les îles Sapiens et traversé la baie au fond de laquelle se trouvent les plaines de la Messénie, nous passâmes vers quatre heures, à une demi-lieue du cap Matapan, point le plus méridional de l'Europe. A l'entrée de la nuit, nous avions en vue l'île de Cérigo, l'ancienne Cythère, mais lorsque nous traversâmes la passe qui la sépare du continent, l'obscurité, m'empêcha de prendre pour mon album une vue de cette île fameuse, qui maintenant est aussi stérile que les poètes se sont plu à la dépeindre autrefois féconde et délicieuse.

Depuis deux heures du matin, nous croisions en vue du port de Milo, pour attendre le jour, lorsqu'à six heures nous essayâmes un grain violent dont, à cause de mon peu d'habitude de la mer, je fus presque effrayé. Le temps était très orageux : la pluie tombait à torrents; la mer devint en un instant blanche comme du lait : les sifflements dans les cordages étaient assourdissants, et la corvette s'inclina tellement que la volée des caronades* de dessous le vent était dans l'eau. Cependant on se débarrassa promptement des basses voiles, et comme la brise nous était favorable, nous mouillâmes bientôt dans le port.

Mouillage à Milo

La rade de Milo est formée par un vaste bassin qui s'étend à l'extrémité d'un goulet d'environ deux milles de long sur un demi-mille de large, dont l'entrée présente un aspect très pittoresque. A droite, on aperçoit la cime escarpée et nue du mont saint-Elie : au fond, l'on découvre une belle plaine terminée par une chaîne de coteaux élevés; à gauche, se dresse le village de Costro qui couronne un pic isolé de la façon la plus singulière : s'il y existe des rues, ce sont des spirales ou bien elles forment des escaliers à pente rapide, car toutes les maisons, à plate-forme et sans toit, paraissent bâties les unes au-dessus des autres jusqu'au sommet du pic. Du reste, l'aspect de l'île est fort triste et ne nous offrait que des terrains incultes, des broussailles sur les coteaux, et à peine quelques oliviers épars près des habitations.

Nous rencontrâmes sur la rade deux bricks marchands français, de Marseille, qui nous apprirent que la *Bayadère* était partie, la veille, avec un convoi pour Smyrne, ce qui me privait

du plaisir de revoir l'ami Le Bobinec (16), et quelques autres élèves de ma connaissance. Mais le lendemain nous appareillâmes nous-mêmes pour la même destination, avec un autre bâtiment marchand, qui nous demanda l'escorte.

En sortant du goulet, nous croisâmes une frégate qui venait relâcher sur la rade de Milo : elle portait pavillon amiral et nous la saluâmes. C'était le premier grand bâtiment de guerre que je voyais sous voiles : il passa très près de nous et l'aspect de cette énorme masse en mouvement, toute couverte de toile, me laissa une impression d'admiration profonde, qui ne s'est pas encore effacée.

La belle brise de sud, que nous éprouvions nous eût promptement conduits à Smyrne si nous n'avions eu à accompagner le misérable navire parti avec nous de Milo : mais le devançant avec nos seuls huniers, tandis qu'il faisait toute la voile possible, nous devions nous attendre, même en supposant le vent toujours favorable, à une traversée assez longue. Bientôt, cependant, laissant à droite les îles de L'Argentière et de Sifante, nous nous approchâmes fort près de Cerfo, dont l'aspect aride et les rochers noirs nous rappelèrent que Persée en changea jadis les habitants en pierres, en leur présentant la tête de Méduse. Dans la nuit, nous passâmes entre Syra et l'île de Délos, fameuse par son temple dédié à Apollon et Diane et par les couches de Latone errante : puis nous traversâmes le détroit qui sépare Miconi de Times, célèbre par ses vins.

Premier contact avec l'Asie

Le 13 au matin, nous doublions Ipsara dont les habitants s'étaient si courageusement défendus dans la dernière guerre contre les Turcs : puis nous longeâmes la côte de Chio, et vers midi nous aperçûmes la côte d'Asie. Après avoir louvoyé pendant quelque temps à l'entrée du golfe de Smyrne avec quinze bâtiments marchands, spectacle fort intéressant pour un novice, nous finîmes par mouiller dans le port de Fogliera ou Fouillerie, situé à l'entrée de la baie. Cette petite ville turque, dont les murailles sont en véritable état de délabrement, est située sur une pointe qui s'avance dans la rade, et entourée, à quelque distance, par des montagnes boisées qui encadrent un vaste bassin occupé en partie par la mer, en partie par une petite plaine garnie de jolis jardins. Je n'eus pas le loisir de descendre à terre et ne pus apercevoir des habitants de l'Asie, pendant les trois jours que nous restâmes au mouillage, que quelques paysans turcs aux larges braies et de charmants petits enfants qui jouaient au bord de l'eau.

Vue de la baie de Smyrne

30 janvier - Le 17, nous appareillâmes de Fouillerie et nous nous dirigeons vers Smyrne au milieu d'un convoi de dix-sept voiles autrichiennes qui louvoyaient pour sortir, et de quinze bâtiments qui suivaient notre route. Le golfe immense qui se développait devant nous, offrait, ainsi peuplé, un magnifique coup d'œil, avec sa ceinture de montagnes élevées, en partie couvertes de bois, dont les différents plans se profilaient les uns derrière les autres en silhouettes successivement adoucies, couronnées à plus de douze lieues par les sommités neigeuses de celui qui fermait l'horizon. D'un côté, le groupe des îles d'Ourlac et les villages semés sur les coteaux qui les dominent; de l'autre, les vastes marais qui s'étendent à gauche et dont nous n'apercevions que les arbres comme plantés dans la mer au milieu des navires mouillés sur les bancs à l'entrée de la rade de Smyrne, complétaient admirablement les

premiers plans du tableau. Nous pûmes le contempler à loisir, car nous mouillâmes vers midi en rade d'Ourlac, à sept lieues de Smyrne, pour attendre les ordres de l'amiral.

Excursion à Ourlac pour faire des provisions

L'après-midi, je descendis à terre avec Turenne et un de nos domestiques, pour faire quelques provisions, et nous nous dirigeâmes vers un village situé à mi-coteau, à un quart de lieue du rivage. Beaucoup de Turcs oisifs fumaient gravement leur pipe à la porte de leurs maisons : l'un d'entre eux nous ayant offert des œufs et des raisins secs, nous entrâmes pour traiter du prix mais nos affaires n'allèrent pas très couramment, car le brave homme n'entendait pas un mot de français et nous pas un mot de turc : nous étions cependant sur le point de terminer notre marché, lorsque nous fûmes distraits de ces graves occupations par l'apparition de la plus jolie femme que j'eusse vue depuis longtemps. Notre aspect inattendu la fit d'abord reculer, car les Turcs passent pour être fort susceptibles au sujet des indiscretions féminines, et la présence de son père lui inspira sans doute quelques craintes; mais elle se rassura bientôt, alla tranquillement prendre quelque objet dans le fond de la chambre et se retira presque aussitôt, nous laissant sous le charme. Elle pouvait avoir tout au plus dix-huit ans : son teint était d'un blanc rosé des plus frais : ses longs cheveux tressés tombaient jusqu'à terre, et sa taille, que ne torturait certainement pas le corset de nos élégantes, était élancée comme celle que l'on prête aux héroïnes de roman. Pendant que je faisais toutes ces remarques, le bon vieux turc ne s'était pas aperçu que nous nous occupions beaucoup plus de sa fille que de ses raisins, et croyant sans doute que nous ne les trouvions pas assez beaux, il soulevait le panier pour nous en montrer le poids et nous faire comprendre qu'ils étaient d'une qualité supérieure. La fée envolée, notre marché fut bientôt conclu. Nous rencontrâmes un grand nombre d'hommes en promenant dans le village, mais pas une seule autre femme : nous achetâmes quelques poules et nous rentrâmes à bord sous une pluie torrentielle qui vint brusquement interrompre notre excursion.

Les jours suivants, temps affreux : la pluie tombait avec une intensité que je n'avais encore constatée nulle part : le tonnerre accompagnait vigoureusement les grains, et le vent de Sud-est qui soufflait avec violence abaissa tellement la température dans la nuit du 18, que le lendemain toutes les montagnes étaient couvertes de neige.

Vue de la ville et des bassins de la rade de Smyrne

30 janvier - Le 21, nous pûmes enfin appareiller avec une très faible brise : mais en passant sous les *Mamelles*, montagnes très hautes qui bordent la côte et qui tirent leur nom de la forme de leur sommet, nous fûmes surpris par quelques rafales qui accélèrent notre marche, et vers deux heures, nous mouillâmes en rade de Smyrne, sous le vent de la *Sirène* que montait l'amiral de Rigny (17) en laissant devant nous près de cent bâtiments de guerre ou de commerce.

Smyrne est une ville de 80000 âmes, bâtie en amphithéâtre sur le penchant d'un coteau, ce qui lui donne, de la rade, un large et bel aspect. Les maisons, dont les toits s'avancent de beaucoup sur les murailles, forment de loin plusieurs masses compactes, desquelles émergent çà et là les coupoles des mosquées, dont les minarets, blanchis ou peints en briques, s'élèvent en flèches élancées et contrastent singulièrement avec les pointes d'un vert noir des groupes de cyprès épars dans le milieu de la ville. Les quais, très irréguliers, se découpent en une foule de petites jetées qui s'avancent dans la mer, et sur lesquelles, surtout au centre, sont bâties des

maisons en bois de forme bizarre habitées par des cabaretiers ou des marchands européens. A droite, se dresse le palais du pacha, défendu par une petite batterie qui commande la rade. Une pointe de sable qui s'allonge à gauche est occupée par des magasins et des habitations rangées sur une même ligne qui permettent de jouir des agréments de la campagne dans les jardins qu'on aperçoit derrière elles. Le morne* qui domine la ville est occupé par la citadelle dont une partie des murailles paraît tomber en ruines : et des deux côtés, au delà des maisons, s'étalent de vastes cimetières plantés de grands cyprès qui se touchent presque les uns les autres et qui se détachent en nappes d'un vert foncé sur les champs d'oliviers qui les entourent. De hautes montagnes, en cette saison couvertes de neige, encadrent le tableau en laissant, à l'entrée de la rade, un espace assez vaste occupé par des marais et des bancs qui resserrent la passe sous un château bâti pour la défendre à l'extrémité d'une langue de terre. Le fort, blanchi à la chaux comme toutes les fortifications turques, contient, outre un bon nombre de canons ordinaires, des pièces d'une forme toute spéciale, dont le calibre est à peu près le même que celui de nos plus forts mortiers, et qui, pointées dans différentes directions, sont placées sur des affûts fixes en maçonnerie qui ne leur permettent plus d'être dérangées !... Elles sont chargées avec d'énormes boulets de marbre, dont nous apercevons plusieurs piles le long des murailles au bord de la mer. Nous espérons bien ne pas tarder à visiter tout cela en détail, mais il était écrit, comme disent les Musulmans, que nous devions éprouver le supplice de Tantale, et ne prendre, pour quelque temps, idée d'une grande ville turque qu'en perspective.

Escorte d'un bric marchand jusqu'aux Dardanelles

Le 22, au retour d'une corvée à terre pour les vivres de l'équipage, pendant laquelle j'avais formé de séduisants projets de descente en ville, je m'aperçus que l'on s'occupait de tous les préparatifs de l'appareillage; à midi nous étions en effet sous voiles pour aller escorter (18) jusqu'aux Dardanelles un brick anglais qui se rendait à Constantinople et qui, parti le matin, devait nous attendre au château.

Le lendemain, nous naviguions de conserve avec lui entre l'île de Métîlène, l'ancienne Lesbos, patrie de Sapho, dont la ville, le fort qui la défend et le pays superbe et varié qui l'entoure se déroulaient lentement par notre travers à bâbord, et les nombreuses baies de la côte d'Asie, qui nous présentaient, de l'autre bord, des plaines et des coteaux couverts de bois entre les caps et les rochers noirs qui s'avançaient en pointes déchiquetées dans la mer.

Nous passâmes presque toute la nuit dans le détroit qui sépare cette grande île de la terre, et le lendemain nous abandonnâmes notre brick en vue du château des Dardanelles que nous apercevions comme un point blanc à l'horizon : puis nous fîmes route, pour revenir à Smyrne, en louvoyant entre l'île de Ténédos et la côte de la Troade. Que je regrettai de ne pouvoir séjourner quelque temps dans ce pays d'éternelle mémoire! Nous approchâmes du moins assez près de la ville de Ténédos, située au fond d'une petite baie mal fermée et défendue par un fort d'assez belle apparence comme toutes les citadelles turques, pour constater que le sol de l'île paraît extrêmement aride; et je doute beaucoup que les nouveaux Grecs, s'ils s'en emparaient, pussent y trouver maintenant le bois nécessaire à la construction d'un cheval de taille à faire peur aux Turcs. De l'autre côté, dans la vaste plaine de la Troade, on reconnaît encore, près du cap Sigu, les monticules que forment les tombeaux d'Achille, de Patrocle et des autres guerriers illustres de l'Iliade.

Pendant la nuit, nous mîmes en panne à l'entrée du port Colonne (île de Métîlène) où nous devions nous arrêter le lendemain : mais au jour, il fallut continuer la route pour escorter deux

bâtiments qui se rendaient à Smyrne. Encore un obstacle pour notre prompt retour. Les faibles brises qui se firent à peine sentir les jours suivants et la remorque* que nous étions souvent obligés de donner à nos traînards nous retinrent pendant quatre jours à l'entrée du golfe: enfin le 29, naviguant avec peu ou point de vent, nous mouillâmes à l'entrée de la nuit sous les Mamelles, et le 30, vers deux heures de l'après-midi, nous laissâmes tomber l'ancre, en rade de Smyrne, entre la *Sirène* et la *Galathée*.

Bal à Smyrne chez le consul de Hollande

5 février 1827 - Le soir du 30, Chabannes qui avait obtenu la permission de passer le temps de notre absence à terre, vint nous inviter à un bal que donnait son oncle M. Van Lennep, consul de Hollande. Le commandant nous ayant laissé carte blanche, nous nous rendîmes tous à cette invitation. Ce n'était pas ici comme à Syracuse. La salle de réception était simplement ornée, mais tout décelait, avec la richesse, un goût exquis. Une société charmante et des mieux choisies l'animait de frais minois, à la mise élégante et variée, en rendaient le coup d'œil délicieux. Chabannes nous présenta à son oncle, homme fort aimable qui nous combla de politesses : puis nous saluâmes sa tante et sa cousine, une des plus jolies femmes de Smyrne. Le bal était nombreux et réunissait un grand nombre d'officiers de toutes les nations. Le costume des dames grecques y donnait la note originale : sans être aussi gracieux que celui de nos françaises, il n'en est pas moins élégant : et je remarquai particulièrement leur coiffure, qui, en forme de turban composé de plusieurs nattes de cheveux entremêlées de fleurs et de perles, encadrait à ravir les têtes des jeunes filles.

Je m'étonnai beaucoup d'entendre, dans un pays aussi éloigné de France, presque toutes les dames parler le français avec pureté; et certes à Smyrne, par le bon ton autant que par l'amabilité des femmes, on peut passer une soirée aussi agréable que dans nos réunions de France les plus distinguées. Je valsais avec ardeur, et comme j'avais beaucoup de raisons pour ne pas trouver que le temps s'écoulât lentement, je ne rentrai à bord qu'à deux heures du matin, bien que je dusse prendre le quart* à quatre heures et passer ainsi une nuit tout à fait blanche.

Le lendemain, me trouvant de service, je ne pus voir de Smyrne que les quais, pendant une corvée; ils sont tous construits en bois, fort sales et très incommodes, surtout quand la mer de la rade y brise, ce qui arrive assez régulièrement tous les jours, par les vents du large.

Promenade à Smyrne : les bazars, un café turc, le quartier grec

Le 4, il me fut enfin permis de visiter la ville, qui est divisée en trois quartiers principaux : le quartier turc à droite et le plus élevé, le quartier occupé par les Juifs et par les Arméniens au milieu; enfin le quartier franc ou grec, à gauche, s'étendant presque tout le long des quais vers la pointe dite du Coulat. Nous dirigeant d'abord vers les Turcs, nous traversâmes les bazars où se tiennent tous les marchands, turcs, arméniens et juifs. C'est une longue suite de rues couvertes, garnies de chaque côté de petites boutiques peu profondes où sont étalés les différents objets de commerce, et distribuées de manière que chaque espèce de marchandise ait son quartier exclusif. Rien n'est bizarre comme la tenue des vendeurs. Assis les jambes croisées, sur des tapis qui recouvrent les planchers élevés de leur petit appartement, ils sont d'une gravité inaltérable, fumant de longues pipes ou le narguilé, regardant à peine les gens qui passent, immobiles comme des statues, et ne se dérangeant que pour satisfaire un acheteur. Les bazars traversés, nous montâmes vers la partie supérieure de la ville, que nous trouvâmes d'une saleté révoltante, et nous eûmes la curiosité d'entrer dans un café. C'était une petite pièce

précédée d'une sorte de péristyle à toit de planches, et toute entière occupée par deux estrades que séparait seulement un couloir de trois à quatre pieds de large : au fond une cheminée garnie en plaques de terre vernie de différentes couleurs. Des balustres en bois entouraient chaque estrade; et, sur l'une d'elles, plusieurs Turcs, à qui de longues barbes grises et leur impassibilité parfaite donnaient un air respectable, fumaient assis autour d'un grand réchaud en cuivre argenté dont la braise maintenait la chaleur de leur café. Quoique notre arrivée dans ce lieu dût leur paraître assez extraordinaire, ils n'en semblèrent point surpris et ne bougèrent pas tout d'abord. Mais lorsque nous eûmes pris place sur l'autre estrade avec des pipes et du café, sans toutefois nous asseoir à leur mode, car il y faut de l'habitude, ils eurent l'amabilité de nous offrir du tabac. Nous y goûtâmes seulement, n'ayant pas l'intention de faire là une longue station pour passer à l'état de statues ou de momies : et nous descendîmes bientôt en traversant le quartier arménien, dont les rues sont, comme partout ailleurs, étroites, tortueuses, sales et peu commodes. Une charrette ne pourrait passer que dans très peu de celles de Smyrne; mais ce moyen de transport n'est pas connu dans le pays : ce sont les chameaux, les ânes et les hommes qui les fournissent.

Pendant toute notre promenade chez les Turcs et les Arméniens, nous n'aperçûmes que deux ou trois femmes presque complètement masquées, car un bandeau de mousseline leur couvrait les yeux et le nez, descendant vers une guimpe qui leur montait jusque par dessus la bouche. En outre, un drap de coton blanc en forme de manteau leur enveloppait la tête et leur descendait jusqu'à mi-jambe. Elles paraissaient appartenir à la classe du peuple, car leur vêtement n'avait rien d'élégant ni de riche : les femmes de qualité sont, dit-on, condamnées, en ville surtout, à un éternel emprisonnement.

Enfin nous entrâmes dans le quartier franc. Là les rues sont un peu plus larges et plus propres; les maisons mieux bâties et d'une plus belle apparence : presque toutes ont le premier étage en saillie sur la rue, et leurs fenêtres étaient garnies d'une foule de jolies têtes dont les coiffures variées produisaient un effet très pittoresque. Si nous avions rencontré peu de femmes chez les Turcs, en revanche elles fourmillent chez les Grecs. Il est vrai que nous étions au dimanche; et elles n'avaient sans doute rien de mieux à faire que promener, regarder dans la rue et montrer leur frais minois.

Dîner et bal chez le consul d'Autriche

J'étais invité à dîner chez l'oncle de Chabannes. Le repas fut parfait, les dames étaient fort aimables : mais je fus surpris par plusieurs usages que je ne connaissais point : tels que le nombre incalculable de toasts portés, presque à chaque instant du repas, par le maître de la maison à ses divers convives; la sortie des dames au dessert; et les superbes pipes qu'on nous apporta avec le café. Je fumais comme les autres quoique je n'eusse guère l'habitude du tabac; mais celui dont on use en Turquie est si doux que, loin de m'incommoder, il me parut fort agréable. Le café pris, M. Van Lennep voulut nous présenter à un bal que donnait le consul d'Autriche : nous y fûmes admirablement reçus : la réunion, sans être aussi nombreuse que celle à laquelle j'avais assisté quelques jours auparavant, était peut-être plus brillante : j'y remarquai du moins un plus grand nombre de jolies femmes. Je dansai jusqu'à trois heures et vins reprendre mon service à bord en souhaitant que notre station se prolongeât assez pour nous permettre de faire le tour de tous les consulats.

Caractère des habitants de Smyrne

13 février - Il ne faut pas trop souhaiter : le 6, nous étions sous voiles à six heures du matin. Pour aller où ?... la diplomatie nous le cachait absolument, et la discrétion du commandant était telle que pas un officier du bord n'en savait plus que nous. Je quittais Smyrne avec regret, car le peu que j'en avais vu me faisait supposer qu'il y avait-là de nombreux et intéressants sujets d'étude. Surtout la diversité des costumes avait attiré mon attention. Turcs, Arméniens, Juifs, Grecs, Européens, tous sont habillés d'une manière différente, et présentent dans la physionomie des caractères distincts qui ne permettent pas de les confondre les uns avec les autres. Le large turban, l'air mâle et sévère, la longue barbe et les traits réguliers et bien prononcés des Turcs, contrastent singulièrement avec la figure banale et le teint uni et rosé des Arméniens : et ceux-ci se distinguent encore plus facilement des Israélites dont la physionomie est en général sale et repoussante. Chaque nation porte une coiffure particulière : les uns de grands bonnets carrés, quelquefois à 4 pointes rouges; les autres des toques rondes : les Grecs, de simples calottes rouges garnies d'un mince turban noir ou simplement d'un mouchoir... Cette multitude bariolée que l'on rencontre dans toutes les rues produit un effet tout à fait singulier sur le voyageur qui en est témoin pour la première fois : il rêve d'opéra comique...

Les vents contraires nous tinrent un jour à louvoyer dans le golfe; et après avoir doublé le cap Carabournioux, nous essayâmes une rafale qui nous força de tenir la cape* sous Chio pendant toute la nuit. Le lendemain, une grande pluie ayant fait changer le vent nous pûmes faire route; et vers midi nous laissâmes tomber l'ancre dans la petite rade de Syra qui nous offrait un abri contre les vents du Nord dont la violence augmentait à chaque instant.

Mouillage à Syra : vue du port, promenade en ville

Le grand nombre, de bâtiments grecs, sardes et anglais qui y étaient amoncelés donnait à ce port un aspect fort vivant; mais sur la côte nous n'apercevions que quelques mauvaises cases qui n'annonçaient pas que le commerce dût y être florissant : sorte de petites huttes en terre dont nous ne soupçonnions pas d'abord l'utilité, et que nous reconnûmes bientôt pour être toutes habitées, car en prêtant quelque attention, on en voyait à chaque instant sortir des personnages et surtout des enfants. La ville se trouve située à quelques portées de fusil du rivage; et comme Costro, elle est nichée sur le sommet d'un pic en pain de sucre, en sorte que les fondations d'une maison sont jetées précisément là où finit la plate forme ou le toit de la précédente.

Nous apprîmes, à terre, que la population de Syra, assez nombreuse à cette époque, se composait principalement de malheureux réfugiés qui, dans l'espoir de regagner bientôt leur pays, s'étaient provisoirement logés sous terre. Plusieurs de ces trous paraissaient être, en effet, occupés par des gens dont les ressources n'étaient pas entièrement épuisées. Je fus curieux de visiter la ville en pain de sucre, car je ne m'imaginai pas facilement la disposition de ses rues; nous grimpâmes donc sur le pic et ce mystère s'éclaircit bientôt : pour plus de simplicité, il n'y avait aucune rue : les maisons étaient bâties pêle-mêle et sans ordre, et des sentiers abrupts, la plupart remplis d'ordures, communiquaient seuls d'une habitation à l'autre. L'odeur qui s'en exhalait nous aurait même empêchés de pénétrer plus loin, si nous n'avions aperçu plusieurs fois, aux portes et aux fenêtres, de jolis visages de femmes Grecques, qui, dans l'espoir d'en retrouver d'autres, nous firent parcourir la ville dans toutes ses parties.

Mésentente des réfugiés et des habitants

21 février - Nous restâmes encore un jour à Syra, et nous apprîmes, au moment de partir, qu'une rixe assez sérieuse venait d'éclater entre les habitants de la ville haute et les réfugiés qui occupaient les bords de la mer. Il y avait eu des coups de fusil et des blessés : mais nous n'eûmes pas le loisir de connaître tout de suite les causes ni les détails de cette affaire. Le 14, nous appareillâmes pour Naxie, dont le primat était venu nous demander du secours contre les réfugiés Candiotes qui pillaient et inquiétaient la ville. Telle est maintenant la mésintelligence qui existe parmi les Grecs des différentes îles, que, pendant que les Turcs les massacrent d'un côté, ils s'assassinent et se pillent entre eux de l'autre, accélérant par là leur ruine, qu'ils éviteraient certainement s'ils se réunissaient contre l'ennemi commun.

Croisière de surveillance des pirates

Le lendemain, au point du jour, nous étions près de cette île, devant le rocher fameux où Thésée abandonna Ariane qui l'avait délivré du labyrinthe après sa victoire sur le Minotaure. On y reconnaît encore la porte d'un ancien temple consacré à Bacchus. Derrière, à petite distance, nous apercevions la ville de Naxie, bâtie, comme toutes les autres villes de l'archipel, sur un mamelon élevé dont le pied touche à la mer. Le port étant ouvert au vent du nord et à la mer qu'il pousse du large, notre commandant, après avoir écrit à l'agent consulaire, nous conduisit à quelques milles de là dans la rade de Naus, île de Paros, où nous mouillâmes en sûreté.

Une messe grecque

J'allai le lendemain faire de l'eau jusqu'à la ville distante d'une petite lieue de notre mouillage. Elle est peu importante (8 à 900 habitants au plus), et ne présente pas beaucoup plus d'aisance et de propreté que les autres; cependant on y distingue des rues où l'on peut se reconnaître : mais rien à récolter pour mes souvenirs qu'une messe grecque à laquelle je me fis un devoir d'assister. L'autel situé dans le chœur, est séparé du reste de l'Eglise par une cloison en planches percée d'une porte et de deux autres ouvertures. On chantait sans doute des psaumes, mais avec des voix si nasillardes et sur un ton si monotone, qu'il est impossible d'imaginer rien de plus désagréable. J'observai que mon entrée avait excité une attention générale et pourtant je n'avais pas dépassé la porte : je dus en conclure que le recueillement dans les églises n'est pas de rigueur chez les Grecs : en revanche, ils ne sont pas avares de signes de croix : presque tous ceux que je vis entrer après moi commencèrent à se signer à la porte et ne finissaient que longtemps après être arrivés à la place qu'ils devaient occuper. Je ne les ai pas vus s'agenouiller, c'est ordinairement debout qu'ils font leur prière.

Visite d'un bateau suspect

Pendant la nuit, un bateau qui ressemblait beaucoup à un *mistic** armé par des pirates vint mouiller tout près de nous. Le commandant en fut instruit aussitôt; mais remettant au lendemain la visite, il envoya chercher le patron qu'il retint à bord. A sept heures du matin, je fus chargé de la mission d'aller procéder à la saisie des armes; je ne trouvai à bord du *mistic* que dix à douze fusils, quelques pistolets, plusieurs yatagans ou coutelas turcs, une mauvaise pièce de canon avec son affût enfoui dans du sable, et un peu de poudre, le tout en très

mauvais état. Je m'en emparai à regret, car si ces gens étaient réellement des pirates ils ne me semblaient pas bien armés; et s'ils ne l'étaient pas, comme j'en étais persuadé, ces armes qui appartenait à chacun en particulier, devaient servir à leur défense contre les forbans des côtes. Mais il fallait exécuter les ordres reçus et je ramenai toutes ces pièces à bord. Le patron était désolé, disant qu'on le livrait à la merci du premier pillard, et se considérait comme perdu. On lui promit de lui rendre ses armes dès que le consul de Naxie l'aurait reconnu pour ce qu'il prétendait être.

Chasse à une goélette grecque qui nous échappe

Le 18 au matin, nous mîmes à la voile pour chercher un abri contre les vents du Nord et nous allâmes jeter l'ancre dans la rade de Saint-Procope, à environ une lieue de la ville. Nous n'y restâmes pas longtemps tranquilles, car, vers huit heures du soir, une goélette qui, pendant toute la journée, avait croisé devant Chio, voulait franchir la passe. On la héla, et, sur une réponse évasive, qu'elle balbutia en forçant de toile, elle parut suspecte, en sorte que le commandant donna immédiatement l'ordre d'appareiller pour la chasse. Mais elle avait profité du temps, s'était probablement jetée sous les terres hautes de Paros, d'où elle pouvait nous observer sans que nous la vissions, et nous la cherchâmes toute la nuit sans pouvoir la reconnaître. Le matin, nous nous trouvions devant Syra, et nous retournâmes prendre notre mouillage de Saint-Procope que les vents du Nord nous permirent de regagner avant la nuit.

Expédition manquée contre des pirates au port d'Andros

3 mars 1827 - Le 22 avril au matin, après avoir rendu ses armes au patron Syriote que j'avais été chargé de dévaliser quelques jours auparavant, nous partîmes pour le Gabrio, port d'Andros, où, disait-on, des pirates venaient de piller un brick sarde. Un détachement fut débarqué dans les canots du bord, mais les bandits nous avaient prévenus : ils étaient partis la veille, en sorte que nous en fûmes, pour nos frais d'expédition. Le soir du même jour, nous étions devant Syra; et le lendemain, après avoir longé Times et Délos, nous mouillâmes dans la soirée à Naus. Cette grande activité de notre commandant est de sage politique : il est bon que nous nous montrions brusquement et souvent dans ces parages infestés de pirates, où les Grecs eux-mêmes se font entre eux une guerre continuelle.

Nous pensions ne rester à Naus que quelques heures mais les vents du Nord ont tellement forcé et la mer paraît si grosse au large, qu'il serait imprudent de sortir. On éprouve un vrai plaisir à stationner pendant un gros temps dans une rade bien abritée où l'on a peu de chose à craindre de la violence de la tempête, mais il ne faut pas que cela s'éternise. Nous vîmes s'écouler ainsi tranquillement les jours du Carnaval, en regrettant parfois les bals et les plaisirs que nous eussions trouvés à Smyrne. Et puis notre carême avait commencé avant le temps, et il allait même devenir un peu dur, car nos provisions étaient épuisées : nous fûmes réduits à fêter les jours gras avec du lard salé et des haricots à toutes sauces !

Promenade à Naus avec le commandant et repas chez un pope

Le jeudi, premier mars, le commandant m'emmena en promenade. Nous nous engageâmes dans un vallon assez bien cultivé, au pied du mont de la Garde, et nous nous dirigeâmes vers un ancien couvent situé sur le penchant d'un pic au fond de la plaine. Nous y entrâmes. C'était une grande maison entourée de murs, isolée sur un terrain nu, comme le reste du pays. Une

fontaine d'une très belle eau coulait à la pointe et de là allait arroser quelques champs voisins; mais pas un arbre n'ombrageait les alentours, de sorte que sous peine d'être grillé par le soleil, lors des chaleurs de l'été, on était privé de l'agrément de sortir du logis. Nous fûmes reçus avec beaucoup de bienveillance par un pope, ou prêtre grec, qui nous paraissait être le chef de la maison, et qui nous introduisit dans un appartement où nous trouvâmes sa femme, deux petits enfants assez gentils et un de ses amis. La chambre, très propre, avait pour tout ameublement un lit, un mauvais canapé, deux grands coffres, une table et quelques chaises. Pendant que le commandant causait en italien avec nos hôtes, je remarquai plusieurs nids d'hirondelles collés aux poutres du plafond. J'examinai avec plaisir ces oiseaux familiers entrer par une lucarne, voler dans l'appartement et travailler en gazouillant au petit édifice qui devait bientôt contenir leur famille. Ici, loin de les inquiéter, les paisibles habitants des campagnes se plaisent à les voir voltiger autour d'eux; aussi dans les mauvais temps viennent-ils chercher un abri sur leurs fenêtres, les débarrasser d'une foule de mouches qui les importunent et par leurs chants charmer leurs loisirs... Bientôt la femme vint nous offrir pour rafraîchissements des fromages, des figues sèches, et surtout d'excellent lait, avec lequel j'étanchai délicieusement la soif que je ressentais depuis quelques heures. Avant de partir, nous fûmes conduits dans plusieurs chambres et dans une petite chapelle, placée au centre du couvent. Tout était simple mais de la propreté la plus parfaite. Il faudrait avoir la touche de Walter Scott pour bien peindre la simplicité, les mœurs patriarcales de ces braves gens, et la tranquillité qui paraissait régner dans cette maison au milieu des troubles qui agitent la Grèce.

En tournant le morne où nous nous trouvions, nous aperçûmes dans le lointain la ville de Paros, au fond d'une baie profonde mais très étroite. Les campagnes environnantes paraissent un peu mieux cultivées que celles que nous venions de parcourir, mais tout le terrain est entièrement nu et sans ombrages. Quelques figuiers sont seuls dispersés çà et là, bas, rabougris et ressemblant plutôt à des buissons qu'à des arbres.

La campagne du consul anglais

Je fis cependant remarquer au commandant un joli hameau, situé au fond d'un ravin, vers lequel nous nous dirigeâmes avec d'autant plus d'intérêt que c'était le premier qui nous offrit une belle végétation. Deux grands platanes s'élevant près d'une source limpide ombrageaient une maison d'élégante apparence, derrière laquelle s'étendaient des jardins où nous entrâmes sans façon. Nous nous y promenâmes quelque temps à l'ombre des orangers, des citronniers, des grenadiers et de beaucoup d'autres arbres chargés de fruits sans y trouver âme qui vive. C'était le château de la belle au bois dormant. Les cours d'eau distribués avec art entretenaient la fraîcheur sous ces ombrages, et favorisaient le développement des légumes de toutes sortes qui croissaient dans les plates bandes. Nous allions nous retirer, quand nous rencontrâmes enfin le jardinier qui nous apprit que cette propriété appartenait au consul anglais de Naxie : il nous offrit quelques oranges : nous fîmes une petite provision de salade pour le bord; et après nous être assis quelques instants, nous quittâmes cette oasis pour gravir de nouveau les coteaux arides et les sentiers difficiles qui nous séparaient de la rade.

En croisière

8 mars - Le 3 mars, le temps s'étant mis au beau, nous en profitâmes pour sortir du port et nous diriger sur Naxie. Chemin faisant, on aperçut sous la terre un petit bâtiment que le commandant jugea à propos d'obliger à se faire voir de près. On lui tira donc un coup de canon dont le boulet s'en alla ricocher au milieu d'un troupeau de moutons qui paissaient

tranquillement près de la grève. Ces malheureux animaux furent tellement effrayés par le bruit que fit le projectile en passant près d'eux, qu'en un instant ils furent dispersés sur tous les points du coteau. Cependant le bateau répondit immédiatement à cet appel amical, en venant nous démontrer qu'il n'était qu'un pauvre pêcheur que nous troublions dans ses paisibles fonctions, et, cette fois, le loup ne croqua point l'agneau. Nous poursuivîmes encore, à l'entrée de la nuit, une goélette qui portait à Syra une centaine de réfugiés : nous nous montrâmes devant Naxie, et après être restés quelques heures au calme, nous allâmes mouiller entre les îles de Délos, dans une anse où la mer était d'une transparence et d'une limpidité remarquables : par un fonds de 12 brasses (60 pieds), nous apercevions les pierres et les algues du fond, comme si elles avaient été à portée de la main.

Les monuments antiques de Délos : cimetière, temple d'Apollon et Diane, amphithéâtre

Les monuments dont ces îles étaient couvertes autrefois nous offriraient sans doute des promenades fort intéressantes, si nous devions y séjourner pendant quelques jours : mais notre état est l'instabilité même depuis que nous courons l'Archipel, nous sommes toujours sur le qui vive : à peine avons-nous laissé tomber l'ancre, que l'on se prépare à appareiller. Nous eûmes cependant quelque répit; et le lendemain, notre commandant étant allé visiter les ruines du temple d'Apollon, je partis avec notre lieutenant, M. Jollivet, pour inspecter les restes du fameux cimetière situé sur la côte opposée. Nous fîmes un bon quart de lieue au milieu des décombres, rencontrant à chaque pas les débris des monuments élevés par les anciens Grecs aux mânes de leurs hommes illustres. Des autels en marbre blanc de dimensions colossales, des fûts de colonnes renversées, des tombeaux détruits, un sol bouleversé à de grandes profondeurs attestent la splendeur des édifices qu'on y avait jadis élevés, en même temps que le vandalisme des antiquaires (21) modernes qui, par leurs fouilles, ont achevé la destruction complète de ce que le temps avait épargné. Nous trouvâmes à peine quelques pierres sur lesquelles on pût encore distinguer des caractères grecs. Il est bon d'explorer, mais non pas d'anéantir.

Le 7, le lieutenant me conduisit au temple d'Apollon dans la petite Délos. Là encore, d'immenses ruines, des colonnes entassées, des blocs de pierre énormes couvraient la terre à quelques pas de la côte. Cependant on pouvait assez bien reconnaître la forme du temple, dont la dimension en longueur était d'environ 150 pas. Tous ces débris sont du plus beau marbre blanc de Paros, mais aucun d'eux ne possède plus les riches ornements qui les décoraient autrefois : on les a entièrement mutilés. Aux cannelures presque intactes de plusieurs colonnes, il est facile de juger que les hommes plus que le temps ont contribué à cette dévastation.

Nous nous dirigeâmes ensuite vers le mont Cinthius qui, par son élévation, mériterait à peine le nom de colline. A mi-coteau, nous rencontrâmes un immense amphithéâtre, construit tout entier en marbre blanc et dont la position devait offrir aux spectateurs le plus magnifique tableau pour encadrer les scènes représentées. Presqu'au pied du théâtre, s'élevait le riche temple d'Apollon et Diane, dont les nombreuses colonnades devaient ressortir brillantes sur la mer d'un bleu intense qui sépare la petite Délos de l'îlot plus considérable qui lui est opposé. Sur ce dernier, en face du temple, on apercevait les nombreux et superbes mausolées qui bordaient la côte, et l'on découvrait au-delà un horizon immense couronné par les montagnes bleuâtres de Syra. Au soleil couchant, l'effet de ce panorama devait être admirable. Je fus d'autant plus frappé de ce que j'en pouvais restituer par l'imagination, que cela me montrait quel parti on peut tirer des édifices que l'on construit, quand on leur assigne des positions qui,

tout en remplissant le but intrinsèque que l'on s'était proposé pour chacun, permettent de donner à leur ensemble une plus grandiose majesté.

Au bas du cirque, nous remarquâmes une citerne colossale dont les voûtes ont résisté aux injures du temps, probablement parce que les hommes n'y ont pas mis la main : l'eau lui était fournie par une fontaine dont on aperçoit encore les substructions sur le flanc de la petite montagne; mais tout est maintenant aride et desséché dans ces lieux jadis verdoyants : quelques buissons croissent seulement, épars dans les rochers entre lesquels il ne reste plus, de distance en distance, qu'une légère couche de terre végétale.

Escorte d'un convoi

14 mars - Le 9, nous appareillâmes, et, contournant la plus grande des îles de Délos, nous mîmes en panne sous Miconi : puis, pendant la nuit et une partie du lendemain, nous croisâmes sous Tino avec des vents de nord. Le soir, nous escortâmes, jusqu'à ce qu'il eût gagné la haute mer, un convoi qui se rendait à Constantinople.

Le 11, nous étions au sud d'Andros, lorsque nous eûmes connaissance* des frégates la *Sirène* et l'*Armide* sortant du port Gabrio avec la corvette la *Pommone*. Nous forçâmes de voiles pour les atteindre, et j'eus le plaisir de voir, pour la première fois, quatre bâtiments de guerre réunis exécuter différentes manœuvres avec une précision que je ne me lassais pas d'admirer. Cependant la mer était grosse, en sorte que, pour suivre ces bâtiments qu'elle ne paraissait pas beaucoup fatiguer, nous embarquions à chaque instant dans notre petite corvette de gros brisants de lames. Vers midi, l'*Armide* et la *Pommone* s'éloignèrent dans différentes directions et nous reçûmes l'ordre de suivre l'amiral, qui nous conduisit à l'entrée du golfe de Smyrne où nous mîmes en panne. Nous nous félicitâmes d'y rentrer de nouveau, lorsque le commandant, qui avait été appelé à bord de la *Sirène*, revint pour nous faire courir après le *Dromadaire* que nous aperçûmes bientôt dans le canal de Chio escortant un convoi. Nous lui remîmes les dépêches de l'amiral, puis faisant route au sud, nous vînmes mouiller le 13 devant Patmos, près du fort Watty.

Patmos

Je reçus l'ordre, quelques instants après, d'accompagner le commandant chez le consul, où j'appris avec étonnement qu'un bâtiment français richement chargé avait été, le mois précédent, pillé sous Andros par les pirates Grecs, et que depuis huit jours nous étions à sa poursuite dans ces parages. La diplomatie ne nous avait même pas permis de le soupçonner. Je goûtai là le vin si renommé de Patmos, que je trouvai délicieux et qui se vend fort cher en France, bien que sur les lieux il se donne à trois sous le litre.

La ville de Watty est très pauvre et presque déserte. La crainte des Turcs qui doivent, dit-on, y venir faire une excursion cet été, en a fait émigrer une foule d'habitants. La campagne, au contraire, est fertile et bien cultivée : nous traversâmes de belles vignes : nous visitâmes plusieurs jolies habitations et revînmes à bord en longeant un charmant coteau qui m'offrit, dans les fissures de ses rochers, des cristallisations superbes - malheureusement, il eût fallu des marteaux ou des pinces pour les détacher de la roche, et je dus me priver du plaisir de les emporter pour contribuer à la fondation du musée de Vannes (19).

Tempête

28 mars - Le 15, après avoir quitté Watty de très grand matin, nous passâmes dans le détroit qui sépare Patmos de la côte d'Asie et fîmes route sur Naxie : mais les vents d'ouest s'élevèrent avec tant de violence que nous fûmes forcés de mettre à la cape*, et nous la fîmes jusqu'au 21. Je n'avais pas encore vu le vent souffler aussi longtemps avec autant de force; et comme je ne souffrais plus du mal de mer, je passais souvent des heures entières à contempler les lames profondes qui, s'amoncelant les unes au-dessus des autres, venaient se ruer sur la corvette. En revanche, je la voyais aussi se jouer de leur fureur, elle s'élevait majestueusement au-dessus d'elles, et bientôt leurs cimes blanches d'écume fuyaient en fumant avec une étonnante rapidité. Nous fûmes ainsi, pendant cinq jours, ballottés par la tempête : enfin le vent mollit un peu, passa au nord et nous permit de débarquer entre Times et Miconi.

Abordage d'un bateau de réfugiés

En nous dirigeant sur Syra, nous aperçûmes un bateau du pays qui faisait à peu près la même route que nous. Le commandant désirant le visiter, nous courûmes dessus; mais le patron, en voulant nous accoster, envoya son mâât dans les manœuvres de notre civadière*. La mer était très grosse, il ne put se dégager à temps, et un violent coup de tangage de la corvette, brisant son mâât, faillit le couler à pic. Des cris perçants, que la violence du vent étouffait en partie, s'élevèrent aussitôt de la barque : on se précipita à l'avant et l'on parvint avec peine à faire monter à bord quelques hommes et une vieille femme qui s'étaient accrochés à nos chaînes de haubans. Cependant la mer avait déjà emporté au loin le bateau, où plusieurs autres femmes, se croyant perdues, poussaient des cris lamentables. Nous le ralliâmes avec assez de peine : on s'empressa de recueillir tous ces malheureux, et notre pont fut le théâtre d'une scène des plus pathétiques. Des mères ayant encore leur enfant au sein étaient apportées sans connaissance; des hommes, pâles et tremblants, promenaient sur nous un œil hagard, semblant nous demander pourquoi nous étions venus troubler d'une manière aussi brutale leur paisible traversée; un vieux prêtre à barbe blanche, le seul qui eut conservé son sang-froid, prodiguait des consolations à ses compagnons consternés... On leur donna sur-le-champ tous les secours que réclamait leur triste position, et nous laissâmes arriver sur Naus où l'ancre fut bientôt jetée. Pendant la nuit, nous réparâmes le bateau qui reprit le lendemain le chemin de sa destination.

Chasse aux pirates

Quelques jours après, nous nous disposions à rallier la frégate l'*Armide*, qui venait prendre le commandement de la croisière dans ces parages, lorsque nous vîmes, sous la terre, un bateau fuir à force de rames en se jetant dans une petite passe entre la grande île de Délos et l'île Saint-Georges. Persuadés que c'étaient des pirates, nous nous avançâmes pour leur barrer le passage; mais dès qu'ils s'en aperçurent ils se dirigèrent sur la terre dans une petite chaloupe. Plusieurs coups de canon à boulet et à mitraille, loin de les faire se rendre, précipitèrent encore leur fuite; ils abandonnèrent leur bateau, se dispersèrent dans toutes les directions, et nous les perdîmes de vue dans les broussailles. Les canots de l'*Armide* qui leur donnaient la chasse quand nous les aperçûmes, arrivèrent un instant après, amarinérent le mistic, et nous signalâmes aussitôt à la frégate que nous allions poursuivre les pirates dans

l'île. Nos canots furent promptement mis à la mer; une compagnie de débarquement s'y jeta, et j'eus le déplaisir de ne pas faire partie de l'expédition.

La partie de l'île où les bandits s'étaient réfugiés n'était pas très étendue; elle était jointe à une autre beaucoup plus grande par un isthme étroit dont on s'empara immédiatement, isolant ainsi les fuyards dans un espace qu'il était facile de battre promptement dans tous les sens. Pour nous, afin d'empêcher toute communication extérieure, nous croisâmes pendant le reste de la journée autour de cette côte où des manœuvres sans nombre nous fatiguèrent au moins autant que ceux qui parcouraient l'île. Pendant que nous faisons ainsi par mer un blocus sévère, nous reconnûmes une voile qui semblait se diriger vers la côte. Nous fîmes route dessus et la trouvant bientôt à portée, nous lui envoyâmes, pour signal de ralliement un boulet qui la couvrit d'eau. Elle nous rallia immédiatement, mais quelle fut notre surprise, lorsque nous reconnûmes le bateau de passage que nous avions failli couler bas l'avant-veille et qui, ne se doutant de rien, courait une bordée sur terre pour s'élever au vent. Je ne répondrais pas d'après ceci que quelque jour, sans le vouloir, nous ne détruisions ces malheureux.

Après cette sortie, nous retournâmes vers nos gens qui, s'étant ralliés à ceux de *l'Armide*, étaient parvenus à saisir seize pirates; ils les trouvèrent, après bien des courses cachés dans les trous d'une falaise très élevée au pied de laquelle un caban ou manteau abandonné par l'un d'eux les fit découvrir. On ne put leur saisir que deux ou trois fusils, quoique nous les eussions vus s'enfuir tous avec des armes. Après les avoir mis aux fers à bord, nous allâmes mouiller dans une petite anse à portée de l'isthme qui sépare les deux parties de l'île. Pendant la nuit les matelots de *l'Armide* firent encore quelques prisonniers, mais le chef n'avait pas été saisi et le lendemain on se mit encore en chasse.

Gouvernement de l'îlot saint Georges

Le 24, de grand matin, je fus nommé gouverneur de l'îlot de Saint-Georges; on me donna pour troupe de garnison quatre hommes et un caporal. On m'enjoignit d'empêcher toute communication avec Délos et je partis armé de pied en cap pour mon gouvernement. J'y rencontrai deux ou trois popes grecs avec quelques hommes occupés à leur construire une petite habitation. Ils parurent enchantés de ce que nous avions arrêté les bandits et nous dirent que le matin de notre arrivée cinq bateaux avaient quitté ce poste avant le jour. Je disposai des vedettes sur différents points; je fis plusieurs battues pendant lesquelles, sous prétexte de faire des signaux aux canots de *l'Armide* relativement à des barques que je voyais en mer, je m'amusai à tirer sur des canards et des goélands que je rencontrai; enfin le soir, le commandant lui-même vint passer une inspection dans la maison des popes et nous ramener à bord. Les courses de la journée avaient été infructueuses, le chef de la bande n'avait pas été déniché, de sorte que, désespérant de le saisir, nous appareillâmes le lendemain au point du jour, et, de conserve avec *l'Armide*, nous nous dirigeâmes sur Sifante. Nos deux commandants étaient d'autant plus satisfaits de l'entreprise, que c'était les premiers pirates qu'on eût arrêtés depuis longtemps. Plusieurs fois on avait réussi à s'emparer de leurs bateaux, mais ils s'étaient toujours réfugiés dans les montagnes où ils s'étaient mis hors d'atteinte.

Le 26, nous mouillâmes en rade de Naus, après avoir rencontré en mer des troupeaux de marsouins que je pris grand plaisir à voir courir après nous, bondir sur le sommet des lames et folâtrer devant notre proue, bien que nous filassions neuf ou dix nœuds. La mythologie, pour inventer les tritons, n'eut qu'à remarquer les jeux de ces curieux animaux : ici, en plein pays mythologique, ce spectacle eut pour nous plus d'attrait que si nous en avions été témoins sur les côtes armoricaines : le soleil aidait aux souvenirs classiques; un je ne sais quoi de doux et

de pénétrant nous portait à la rêverie, et pour un peu, nous nous serions attendus à voir sortir des eaux le char d'Amphitrite.

Excursion aux carrières de marbre de Paros

Le lendemain, j'accompagnai les deux commandants et quelques officiers aux fameuses carrières de marbre de Paros, d'où furent tirés jadis les matériaux des plus beaux monuments et des plus belles statues de la Grèce. Elles se trouvent à environ deux lieues de notre mouillage, sur le flanc du coteau qui domine la ville de Naus : des guides sont nécessaires ainsi que des chandelles et des torches pour éclairer les parties en souterrain. On y pénètre par une ouverture fort large, sorte d'ogive qui s'élève à une centaine de pieds au dessus du sol et se prolonge ainsi jusqu'à une grande distance : mais on nous fit tourner à gauche pour prendre une galerie latérale qui nous conduisit à une chambre très spacieuse et peu élevée, remarquable par l'éclatante blancheur de ses parois : on y voit encore les traces de tous les coups de ciseau qui ont servi à détacher les blocs de marbre; et par les fentes du rocher suinte une eau très limpide qui, imprégnée de substances calcaires, a tapissé la voûte de très belles stalactites. Le sol est aussi hérissé de petits cônes sur lesquels les gouttes déposent encore, en tombant, les sels qui y restent en dissolution. La lumière des torches se jouant sur toutes ces surfaces brillantes produit des effets féériques, par les miroitements irisés qui se reflètent en tous sens de l'une à l'autre.

Pour pénétrer plus avant, on est obligé d'adopter un mode de voyage peu ordinaire : la voûte est aujourd'hui tellement surbaissée dans cette galerie, que nous ne pouvions avancer qu'en nous traînant presque à plat ventre : cela se prolongea sur une longueur d'environ 200 pas. Si la distance avait été plus longue, la gêne de cette position nous eût forcés de rétrograder : mais nous parvînmes alors dans une spacieuse rotonde assez élevée, attenante à plusieurs autres grandes cavités qui avaient déjà reçu, avant nous, de nombreuses visites, car nous trouvâmes inscrits sur leurs parois, *nomina stultorum*, dit le proverbe latin, les noms d'une foule d'amateurs qui ont pénétré jusqu'ici au moins depuis l'année 1772. Les murailles de marbre de ces chambres sont encore, comme les précédentes, d'une blancheur merveilleuse, sur laquelle les torches font scintiller les mille petits cristaux de la pierre : mais il serait fort difficile d'en tirer maintenant des pièces de fort échantillon, car les issues sont encombrées de débris qui se sont soudés ensemble à l'aide du dépôt des eaux filtrantes, et l'on aurait peut-être plus de mal à les déblayer, qu'on n'en eut jadis à commencer leur exploitation.

Nous sortîmes de là avec autant de peine que nous y étions entrés; et nos guides nous conduisirent presque au haut de la montagne, à une espèce de couvent, où nous trouvâmes des œufs, du lait, du fromage des figues sèches et d'assez bon vin. Nous fîmes honneur à cet agreste repas, car il était plus de midi et nous marchions depuis le matin. Deux jeunes candiotes charmantes qui étaient, disait-on, les servantes de la maison et qui nous servirent fort gracieusement, nous eussent fait, du reste, trouver excellent tout ce qu'elles nous auraient offert.

Frères ennemis

10 avril 1827 - Le 29 mars se passa en préparatifs d'appareillage et l'*Armide* mit à la voile dans l'après-midi. Nous avons eu des émotions pendant la matinée. Notre commandant avait été appelé en toute hâte à Paros, pour tâcher de rétablir la paix entre les Pariotes, les Candiotes et les Céphaloniotes qui se massacraient depuis le point du jour. Après s'être en quelque sorte

jeté dans la mêlée, il était parvenu à ramener un peu de calme parmi ces forcenés, et il avait obtenu, non sans peine, une suspension d'armes. Nous appareillâmes le soir, de sorte que nous ne pûmes savoir si la paix fut de longue durée : mais comme il y avait eu des morts et des blessés de part et d'autre, les esprits étaient encore fort échauffés quand nous quittâmes l'île. Le 31, nous mouillâmes à Syra.

Au coucher du soleil, je descendis à terre avec Chabannes. Nous fûmes bientôt attirés, par les sons d'un violon et d'une espèce de guitare, près d'un jardin où une dizaine de Grecs célébraient en buvant et en dansant l'arrivée de lord Cochrane (22) en Morée.

Ils nous firent boire à sa santé, portèrent ensuite celle du roi de France, puis leur gaieté recommença. Leur danse très singulière a quelque chose de sauvage. Armés de sabres qu'ils manient avec beaucoup d'adresse, ils se heurtent les uns les autres en faisant toutes les contorsions imaginables. Ces gambades, qui ressemblent à de grotesques pantomimes, et leurs chants nasillards qu'accompagnait le son aigre des instruments, nous divertirent beaucoup, mais nous donnèrent une triste idée de la délicatesse de leur goût naturel. Nous espérions mieux de la tradition des danses olympiques...

Messe des rameaux à Syra

Le dimanche des Rameaux, une compagnie de trente hommes fut commandée pour accompagner les commandants et quelques officiers qui assistèrent à la messe, à terre, en grande cérémonie. Nous montâmes à la ville haute, tambours battant, suivis d'une grande foule de peuple qui se pressait pour voir défiler nos matelots devenus soldats. L'attitude était sympathique : on nous fit excellent accueil.

Discorde des grecs

Or, le lendemain nous entendîmes du bord une vive fusillade et nous distinguons nettement les mouvements d'un engagement sérieux. Quelques heures après, nous apprîmes, par les renseignements de l'agent consulaire, que c'étaient les schismatiques et les catholiques qui se battaient, parce que les uns faisaient gras et les autres mangeaient maigre pendant la Semaine Sainte (20). L'affaire fut assez grave et il y eut de sérieuses blessures....

Tels sont les Grecs de l'archipel; ils se massacrent pour des bagatelles, et refusent, quoiqu'on soit venu plusieurs fois réclamer leur secours, d'aller délivrer Athènes assiégée par les Turcs et leurs malheureux compatriotes réduits au dernier point. Ils aiment mieux piller les bâtiments étrangers qu'aller mettre à contribution une foule de villes turques ouvertes et sans défense; ils préfèrent se déchirer entre eux que de s'unir pour venger la patrie. On les voit promener dans les villes, couverts d'armes très riches, en affectant le ton le plus insolent, tandis que les habitants de la Morée ont à peine de quoi se défendre et sont souvent trop pauvres pour acheter du secours.

La cause qu'ils défendent est belle sans doute, mais ils la déshonorent, car il y a lâcheté à s'enrichir par des brigandages, quand on peut le faire en harcelant l'ennemi; il y a lâcheté à se parer en sécurité de ses armes, quand des compatriotes dénués de tout ne tiennent que difficilement la campagne, et lorsqu'on marche pour venir à leur aide. Tels sont et doivent être jugés surtout les réfugiés candiotes qui, après s'être laissé chasser de leur île, restent ici au lieu d'aller grossir les armées qui combattent sur la péninsule : on dirait vraiment que pour eux

le véritable ennemi n'est point le Turc : ils préfèrent se tenir hors de ses coups, et ils désolent les campagnes des Cyclades qui leur offrent une proie facile sans sérieux dangers à courir....

Visite à bord d'un abbé de couvent grec, messe à bord

18 avril - Le 11 au matin, l'*Armide*, à notre grand chagrin, partit pour Smyrne, et le soir nous mêmes aussi sous voiles pour venir mouiller à notre refuge ordinaire contre les vents du Nord, dans la rade de Naus. Ces mêmes vents continuant à régner, nous fîmes quelques parties de chasse dans le pays, où nous apprîmes que la suspension d'armes obtenue, lors de notre dernier passage, par M. de Chateauville, avait eu des résultats heureux et que les Candiotes avaient cessé les hostilités. Puis nous reçûmes la visite de l'abbé Chargros, supérieur d'un couvent catholique de Naxie. C'est un français, ex-garde du corps, qui, ayant embrassé l'état ecclésiastique, est venu s'établir dans cette île, excellent homme, jeune encore, grand, bien fait, bon vivant sans être relâché, dont la franchise et l'air décidé ont inspiré une sorte de respect aux Candiotes, beaucoup trop enclins, comme partout ailleurs, à molester les anciens habitants. Le Samedi Saint, 14 avril, l'abbé célébra la messe à bord : les deux bancs de quart ornés de pavillons servirent d'autel en plein air que l'on garda pour le lendemain; puis on appareilla pour Saint-Procope (Naxie); et le jour de Pâques, après la messe dite par l'abbé, de grand matin, je partis avec le commandant, Gibon et Chabannes pour aller manger l'agneau pascal au couvent.

Messe de Pâques à Naxie : animosité qui règne entre les catholiques et les candiotes

Naxie est divisée en deux parties; la ville principale, où se sont retirés les anciens habitants du pays, est située sur un rocher élevé qui n'est accessible que d'un côté au moyen d'un chemin tortueux et très rapide. Elle n'est pas entourée de murailles spéciales; celles des maisons suffisent pour la défendre à cause de l'escarpement du terrain. La seconde partie, qui comprend le port, s'étend le long de la mer au pied du rocher que couronne la première. Elle est ouverte de tous côtés et les Candiotes, qui en ont chassé les propriétaires, l'occupent maintenant presque seuls. Les habitants de la ville haute sont tous catholiques, et depuis longtemps n'avaient fait aucune cérémonie religieuse, de peur d'être troublés par les Candiotes qui professent la religion grecque et qui sont tellement acharnés contre eux, que ceux-ci ne peuvent sortir de la ville sans s'exposer à être dévalisés ou même assassinés par ces terribles étrangers.

Cependant, à notre arrivée tout changea; on sonna les cloches pour la première fois, l'archevêque chanta la grand' messe, et la procession se fit avec toute la pompe possible. L'abbé Chargros nous invita beaucoup à y assister. Le commandant accepta et nous marchâmes gravement un cierge à la main à la suite de l'archevêque, passant en revue la population tout entière qui se pressait aux fenêtres pour nous admirer : puis, la procession achevée, nous vîmes nous poster, avec la plupart des assistants, sur une espèce de tour dominant la ville basse, d'où nous eûmes le spectacle de la procession que faisaient de leur côté les Candiotes, fort bruyamment, car ils tiraient à chaque instant des coups de fusil qui, nous assura-t-on, eussent été chargés à balle si nous n'avions pas été là, et dirigés sur la plate-forme que nous occupions. Notre présence les avait rendus prudents, car la corvette n'était pas loin : 118 canons de 25 braqués contre une ville sans défense assurent toujours le respect.

A midi, nous allâmes dîner au couvent de l'abbé Chargros qui nous servit, entre autres mets presque aussi volumineux, l'agneau pascal rôti tout entier. Il avait, du reste, pour faciliter la digestion d'un repas de cette solidité, des vins choisis et surtout d'excellent Sauterne auquel nous fîmes honneur d'une manière toute française. Le soir, nous appareillâmes pour Smyrne. Il y avait assez longtemps que nous faisons une croisière pénible pour désirer ardemment ce retour. Nos provisions de gamelle épuisées depuis longtemps, se renouvelaient difficilement dans nos relâches, faute de fonds, et nous ne vivions guère depuis deux mois que de jambon, de riz bouilli et de haricots. Les festins comme ceux de l'abbé Chargros sont de fraîches oasis qu'on rencontre très rarement dans le désert. Il était grand temps que nous pûssions nous retremper aux sources d'eau vive, mais la saison était contre nous : les vents d'abord favorables, se montrèrent de plus en plus contraires à mesure que nous approchions, ou manquèrent tout à fait. Après quatre jours enfin, nous nous trouvions près du château de Smyrne, à l'entrée, de la rade, lorsque nous rencontrâmes l'amiral qui sortait avec la corvette l'*Estafette*. Nous fûmes saisis d'une sorte d'effroi, quand il fit signal à notre commandant de monter à son bord : n'était-ce point pour nous faire rebrousser chemin avec lui et nous envoyer en nouvelle croisière ?... Mais nous en fûmes quittes pour la peur et nous mouillâmes heureusement à Smyrne, tout près de l'*Armide* qui était arrivée quelques jours avant nous.

Célébration de la fête du roi d'Angleterre à Smyrne

9 mai 1827 - Le dimanche 22, je descendis pour me promener dans les jardins qui environnent le quartier grec. Dans cette saison, ils sont délicieux : les orangers et les citronniers y forment des avenues aux ombrages parfumés, et le vert tendre de leur feuillage ressortant sur le ton plus foncé des cyprès, offre des contrastes charmants. Ces jardins sont presque publics, en sorte qu'à l'agrément de jouir d'un air pur et frais, se joint celui de rencontrer des promeneurs, oiseaux rares dans ce pays... Le lendemain était la fête de Georges IV, roi d'Angleterre. A midi, une frégate fit le salut de 21 coups de canon : les bâtiments de la rade saluèrent ensuite et la frégate répondit à chacun d'eux : en quelques minutes plus de 150 coups furent tirés. C'était la première fois que j'entendais un tel vacarme; nous étions au calme plat : une fumée épaisse enveloppait tous les bâtiments, le soleil y produisait des effets fantastiques, et ce spectacle me donnait une idée du coup d'œil magnifique que doit présenter un combat naval pour un témoin désintéressé qui, ne cherchant qu'à satisfaire sa vue, pourrait demeurer indifférent aux scènes de sang qui en sont le résultat et au sort des malheureux qui en sont les victimes.

Bal au Casin

Le soir, les officiers de l'*Armide* vinrent nous prendre pour aller au bal que donnait le consul d'Angleterre dans le Casin, établissement dont les négociants européens ont fait l'acquisition pour y tenir leurs assemblées commerciales et pour y donner des fêtes : il se compose d'une vaste salle richement décorée, éclairée par cinq lustres gigantesques, de plusieurs salons de jeux, d'un salon de billard et d'un cabinet de lecture. Le bal, très brillant, réunissait tout ce que le pays possède d'élégance et de beauté. Ce n'est pas peu dire. Les deux bals précédents n'étaient que de banales réunions auprès de celui-ci, et nous dansâmes jusqu'au moment précis qu'exigeait la reprise de notre service à bord.

Les lions de l'amiral

Le 29, dans l'après-midi, je rendis visite à mes camarades de l'*Armide*, et j'admirai, sur le pont de cette frégate, deux superbes lions que l'amiral y avait déposés pendant la tournée pour laquelle il était parti. Ces animaux lui avaient été donnés tout petits par le pacha d'Egypte; depuis dix-huit mois ils avaient acquis toute leur force et étaient devenus magnifiques. Elevés à bord au milieu de nos matelots, ils avaient absolument perdu leur férocité, à ce point que, jouissant d'une liberté complète, ils étaient devenus aussi familiers que des chiens. N'ayant jamais abusé de leur force, ils jouaient avec tout le monde, sans que personne eût jamais eu à s'en plaindre. Rien n'était curieux comme de voir ces beaux animaux gambader sur le pont avec une légèreté et une souplesse qu'à la vue de leurs formes gigantesques, on n'aurait jamais soupçonnées.

De Smyrne à la Canée, avec un jeune passager juif

21 mai - Le 10 mai, nous quittâmes Smyrne pour escorter jusqu'à Candie deux bâtiments marchands français et y conduire plusieurs passagers, entre autres la femme du consul français de la Canée qui rejoignait son mari, quelques turcs et un jeune juif, fils d'un riche négociant. Nous eûmes constamment beau temps jusqu'à notre mouillage, le 20, sur la belle rade de la Sude, au pied du mont Dictée; aussi les divertissements des matelots et le caractère original de quelques-uns de nos hôtes nous offrirent-ils de constantes distractions : notre jeune juif surtout nous amusa fort pendant toute la route. Ses repas, qu'il prenait avec nous, étaient agrémentés de toutes sortes de singularités bizarres, et s'il avait été obligé de faire une campagne d'un mois seulement, il aurait nécessairement commis, sous peine de mourir de faim, beaucoup de fautes contre sa religion. Elle lui défendait, disait-il, non seulement de manger des mets apprêtés par les chrétiens, mais encore de se servir de leurs assiettes et autres ustensiles de table, en sorte que, pendant tout le temps de la traversée, il ne mangea qu'un peu de poisson dont il s'était muni, quelques pommes de terre qu'il mettait à griller sous la cendre et des œufs durs. J'imagine qu'il y avait beaucoup d'originalité dans son fait, et qu'il interprétait un peu les prescriptions religieuses à sa manière personnelle, car il se permettait le fromage de Hollande et prétendait que le fromage de Gruyère lui était expressément défendu.

Promenade et dîner à la Sude

La rade de la Sude est une des plus belles de la Méditerranée par son étendue et par l'abri qu'on y trouve. C'est un vaste bassin longitudinal s'étendant de l'est à l'ouest sur une étendue de près d'une lieue, tandis que son entrée qui se présente du large en immense entonnoir est dirigée à peu près nord-sud, formant un coude rétréci dont un îlot fortifié défend la passe, avec des profondeurs de 150 brasses : mais à l'extrémité ouest on trouve des fonds de 7 à 20 brasses, où le mouillage est sain et d'une très bonne tenue. Encaissé entre la chaîne du mont Dictée encore couverte de neiges et un chaînon de coteaux élevés, le port est parfaitement abrité contre les vents du nord; et la coulée du fond de la baie, beau vallon couvert d'oliviers, de mûriers et d'autres arbres à végétation très active, prouve que la situation en est particulièrement favorisée par tous les éléments naturels.

Une heure après notre arrivée, nos passagers prirent congé de nous pour se rendre à la Canée, distante seulement d'une petite lieue, et le lendemain, le consul, M. Fornetti, nous

envoya des chevaux (23) avec une gracieuse invitation à déjeuner. La Canée présente, à l'extérieur, des fortifications modernes en talus, chose assez extraordinaire chez les Turcs, mais l'intérieur est sale et mal tenu comme toutes les villes du pays. Le port est fermé par une belle jetée à laquelle on ne fait aucune réparation et qui, se dégradant tous les jours, finira bientôt par le combler; il est défendu par une grosse tour, dont le pied, miné continuellement par la mer du large, est en si mauvais état, qu'avant peu, en s'écroulant, elle fermera la seule issue du port. Beaucoup de pièces de canon en bronze couvrent les remparts; mais, placées sur des affûts pourris avec de gros cailloux pour points de mire, elles ne pourraient tirer trois coups sans être absolument hors de service. Ce qui nous intéressa le plus dans notre promenade, après l'excellent déjeuner du consul, ce furent d'anciennes cales couvertes sous lesquelles les Vénitiens retiraient autrefois leurs galères pour les réparer, ou pour les conserver à l'abri des injures du temps. Voûtées en pierre, elles sont tellement élevées, que sous quelques-unes d'entre elles on pourrait construire de belles frégates.

Cortège du consul

En rentrant, nous rencontrâmes sur le quai notre consul accompagné d'une nombreuse escorte digne des mille et une nuits. Vêtu à la mode du pays et affublé d'une longue queue doublée d'hermine que portait un Turc, il était précédé de huit hommes marchant sur deux files et tenant à la main des cannes à poignée d'argent : venaient ensuite quatre personnages richement habillés, portant des petits bâtons surmontés d'un croissant auquel pendaient plusieurs grelots d'argent : le cortège était complété par une vingtaine de suivants qui ne se distinguaient point par des attributs spéciaux. Si les consuls de chaque nation ne se déplacent qu'en si pompeux appareil, il faut supposer que le caractère candide est peu porté au respect, puisqu'il faut lui en imposer par un tel déploiement de puissance.

L'Attique

1^{er} juin 1827 - Du 22 au 27 mai, nous louvoyâmes entre Candie et les îles de l'Archipel, sans pouvoir reconnaître aucun but à nos courses. Rien n'était moins attrayant, et nous eussions été atteints du spleen, si cela s'était prolongé encore pendant quelques semaines; nous n'avions plus, heureusement, que pour sept à huit jours de vivres : il faudrait donc bien quitter la croisière pour aller en chercher...

Le 28, nous variâmes un peu nos monotones bordées en longeant la côte nord-est de l'Attique près de l'entrée du port Rasti, au fond duquel nous aperçûmes de belles plaines, couvertes d'oliviers : mais ces arbres, abandonnés et depuis longtemps sans culture, avaient tellement étendu leurs branches qu'ils semblaient former une vaste forêt au milieu de laquelle des figuiers et quelques mûriers se distinguaient par leur feuillage vert et leur port plus élevé. Sur tout ce territoire autrefois si fertile, il n'existait plus une seule chaumière : les Turcs avaient tout dévasté...

Peu après, nous nous présentâmes à l'entrée du golfe de l'Attique. A notre gauche, la côte de l'Argolide s'étendait derrière les îles d'Egine et de Paros jusqu'à l'isthme de Corinthe. Mégare, Salamine et les hauteurs de Phalère occupaient le fond du tableau que couronnaient les montagnes qui dominent Eleusis, mais Athènes et ses environs nous étaient cachés par un chaînon du mont Hymète derrière lequel on découvrait les sommets du Pentélique. Je saluai pour la première fois cette terre classique, théâtre de tant d'exploits dont ma jeunesse avait été bercée : et je faisais des vœux pour que nous en approchassions davantage, car à cinq ou six

lieues on ne distingue que des formes générales. Il faisait un temps superbe. Nous étions tous rassemblés sur la dunette* et les lieux que nous découvrions captivaient seuls notre attention sincèrement émue. Bientôt nous vîmes le soleil couchant teindre l'horizon d'une magnifique couleur pourpre; puis il sortit d'un nuage orageux qui nous l'avait caché pendant quelque temps et disparut derrière les montagnes de Mégare. - « Tel fût, nous dit en riant Mr. Jollivet, le coucher de cet astre, lorsque Platon, au Cap Sunium, fut forcé, à cause de l'orage, de se réfugier sous le péristyle du temple de Minerve, où il fit à ses disciples le discours sur la formation et l'âme du monde. » - Effectivement, l'orage ne tarda pas à éclater au loin, mais il se dirigea vers la montagne, et nous restâmes sous un ciel serein. La nuit seule put nous arracher à cette contemplation.

Le siège d'Athènes par les turcs

J'attendis avec impatience le lendemain. Hélas ! Le 30 au matin je vis que nous nous dirigeons vers le nord : mais tout d'un coup nous découvrîmes l'amiral qui nous fit le signal de rallier, puis de le suivre jusqu'au cap Sunium, sous lequel il mouilla en nous donnant l'ordre de nous rendre à *Salamine*. Rien ne pouvait nous être plus agréable. Vers huit heures, nous étions devant Athènes, à environ deux milles du port de Phalère; nous découvrions les belles plaines couvertes d'oliviers qui en décorent les environs, mais les ondulations du terrain nous empêchaient d'apercevoir toute la ville, située à quelques lieues de la côte. La partie de droite, où nous distinguions les restes du palais d'Adrien et le temple de Jupiter, n'était masquée par aucune terre. L'Acropole, ou citadelle, s'élevant sur un rocher escarpé, se dressait devant nous tout entière, couronnée par le Parthénon, ce chef-d'œuvre conservé intact pendant de longs siècles et presque ruiné aujourd'hui par les dégradations des antiquaires anglais, le temps et les boulets des Turcs.

La partie gauche de la ville, où se trouve le temple de Thésée, nous était cachée par une colline sur laquelle se détache un monument élevé en l'honneur de Philopapus. Les Turcs occupaient alors une partie des hauteurs, et quelques coups de canon partis de la citadelle nous apprirent que les Grecs qui s'y étaient renfermés depuis dix-huit mois soutenaient encore le siège.

Bientôt nous nous trouvâmes engagés dans le détroit de Salamine. C'est ici, nous disions-nous, que Themistocle sauva la Grèce! Sa flotte était rangée où nous voilà, entre cet îlot qui touche presque à la grande île de la pointe du Pirée. Plus au large, se trouvait la multitude des vaisseaux de Xercès qui, placé au sommet de ce tertre élevé, attendait l'issue du combat; ses troupes occupaient le penchant du coteau : et sur les hauteurs que l'on aperçoit derrière nous Aristide avait rangé ses colonnes.... Pendant que nous rassemblions tous ces souvenirs, la brise du large qui ne se faisait pas sentir pour nous, favorisait la *Sirène* que nous vîmes arriver sous toutes voiles. Elle nous atteignit en peu de temps, et nous mouillâmes ensemble en rade de Salamine.

Capitulation des grecs et leur évacuation vers Salamine

14 juin - Le 2 juin l'amiral alla débarquer au Pirée. Nous sûmes alors qu'il entamait des négociations entre les Grecs et les Turcs pour obtenir une capitulation honorable en faveur des premiers, retirés depuis plus d'un an dans la citadelle où Fabvier (24) avait réussi à les rejoindre avec des secours.

Il y avait quelque temps qu'avait eu lieu dans la plaine un combat sanglant où les Philellènes avaient éprouvé un échec terrible. Onze mille Grecs, nous dit-on, étaient alors réunis sur les hauteurs de Phalère, mais ils demandèrent de l'argent pour marcher à l'ennemi et virent de sang-froid massacrer ceux qui étaient venus combattre pour eux. Cependant ceux-là furent bientôt vengés par leurs ennemis communs, car les Turcs tournèrent les hauteurs, taillèrent en pièces deux mille Palicares et forcèrent les autres à évacuer l'Attique.

Pendant les pourparlers, nous reçûmes l'ordre d'aller mouiller à l'entrée du *Pirée* où nous restâmes deux jours. Je profitai de ce temps pour faire une courte promenade dans les environs. Je visitai le tombeau de Thémistocle dans lequel je pris un bain fort agréable. Ce n'est plus qu'une fosse carrée, taillée dans un rocher miné par la mer qui le remplit maintenant. De beaux fûts de colonnes et des pierres de vastes dimensions éparses tout près de là attestent la grandeur du monument. Mais la mer a tout rongé et la tombe presque seule est restée pour marquer la place où reposait ce grand homme. Elle est située à la pointe qui forme, avec celle de Salamine, le détroit où s'est livrée la bataille. En revenant, nous nous avançâmes un peu dans la plaine; elle était jonchée de cadavres presque tous décapités. Depuis trois semaines, ils servaient de pâture à des nuées d'aigles et de corbeaux qui descendaient des montagnes; quelques-uns étaient en pleine putréfaction, mais chez le plus grand nombre la décomposition était lente, l'ardeur du soleil les avait presque entièrement desséchés et tous les jours le vent les couvrait de sable. Nous quittâmes promptement cette scène lugubre pour rejoindre le bord, où l'heure du dîner nous appelait, sans nous mettre en appétit.

Le 4 au soir, nous reçûmes l'ordre, ainsi que la *Lamproie* qui était venue depuis peu nous rejoindre, d'aller mouiller dans la rade de Phalère. Nous sûmes là que la capitulation avait été acceptée par Cutai Pacha, que les Grecs devaient sortir de la citadelle avec les honneurs de la guerre, et que nous aurions à les prendre sur la côte pour les transporter dans l'île de Salamine. A midi, la *Sirène*, un brick français et deux bâtiments autrichiens vinrent mouiller près de nous. On mit aussitôt partout les embarcations à la mer. Vers deux heures, les Grecs arrivèrent à la côte au nombre d'environ deux mille, traînant après eux des femmes, des enfants, des vieillards et plusieurs blessés. Les *Tacticos* commandés par le colonel Fabvier fermaient la marche, et de peur de quelque infraction de la part des Turcs, l'amiral de Rigny, accompagné de plusieurs officiers, était resté pendant toute la route au milieu d'eux.

Ils étaient dans le dénuement le plus complet, le bois leur manquait depuis longtemps, les citernes épuisées n'étaient plus alimentées que par des pluies très rares, et leur nourriture se composait seulement de gâteaux faits avec de la farine d'orge avariée et séchée au soleil. Ces malheureux rangés sur la côte présentaient le spectacle de la plus grande misère. Leurs vêtements en lambeaux qu'ils n'avaient même pas pu laver depuis près d'un an, leur figure pâle et décharnée, attestaient toutes les privations dont ils avaient eu à souffrir.

Nous les entassâmes dans nos embarcations, et après plusieurs voyages, nous réussîmes à les prendre tous à bord des bâtiments. Nous en avons 875 sur la corvette, qui ne comporte que 80 hommes d'équipage. Nous appareillâmes le soir, et, à la pointe du jour, nous les déposâmes à Salamine.

Cutai Pacha qui commandait les forces turques dans l'Attique avait tenu, dans cette occasion, une conduite fort honorable, car il pouvait user de représailles pour venger la mort de 400 des siens lâchement égorgés trois semaines auparavant après avoir capitulé dans le monastère de Saint-Spiridion. Or, non seulement il écartait, pendant l'évacuation, les Turcs qui se portaient sur le passage des Albanais, mais il fournit même à ceux-ci des chevaux pour porter leurs bagages jusqu'à la mer. Le lendemain, nous reçûmes, au mouillage de Salamine,

six chevaux, chevaux que Fabvier avait abandonnés ou oubliés dans la citadelle et que le pacha lui renvoyait comme faisant partie des bagages qu'il s'était engagé à faire passer. Le colonel avoua spontanément que les Grecs n'étaient pas capables d'une telle exactitude dans l'exécution d'un traité.

Le 7 juin, nous partîmes de Salamine; et après avoir conduit à Ténédos M. de Rohan, attaché à l'ambassade de Constantinople, nous trouvâmes, le 11, en rade de Fouillérie, la grosse gabarre le *Rhinocéros*, arrivant de France avec des vivres pour la division, 20 000 rations complètes, 30 000 kilos de biscuit, 100 tonneaux de câbles et cordages de rechange, et, ce qui valait encore mieux que tout cela, des lettres pour tout le monde. J'en reçus trois... les premières qui me fussent parvenues depuis six mois d'absence! Comme elles sont douces les heures passées à lire et à relire ces missives du pays natal ! Comme elles troublent délicieusement la monotonie du service à bord ! Comme elles font oublier toutes les fatigues et toutes les misères!

Sur la rade se trouvait aussi la corvette la *Bayadère*, où j'eus le plaisir de voir l'ami Le Bobinec et plusieurs autres élèves que j'avais connus à l'école; ils nous donnèrent les détails les plus révoltants sur la manière dont ils étaient traités à bord, et sur les vexations continuelles que leur faisait éprouver le commandant Lamarche. A ce récit nous nous applaudîmes d'avoir la bonne fortune d'être placés sous les ordres d'un homme comme M. de Châteauville dont les égards et la bonté ôtaient à notre service tout ce qu'il pouvait présenter de pénible.

Abordage accidentel

30 juin - Le 15 juin, après avoir pris nos vivres, nous appareillâmes pour Smyrne à la pointe du jour; il ventait bon frais, notre ancre était mouillée par un assez grand fond et devenait très lourde, lorsque notre sillage, aussitôt après l'abattée*, s'accéléra promptement. Nous mîmes alors le petit hunier sur le mât, pour diminuer notre erre, mais nous dérivions sur la *Bayadère*. Le commandant crut avoir assez d'espace, pour laisser arriver vent arrière, et aller prendre la panne sous la poupe de la corvette; malheureusement une rafale nous envoya brusquement donner avec beaucoup de vitesse dans son bossoir*, malgré le commandement de *brasse à culer partout*, qui avait été donné un instant auparavant. La violence du vent empêcha les huniers de virer en ralingue assez tôt, et le mal était fait, quand nos voiles furent sur le mât. Nous nous dégageâmes cependant avec facilité, sans engager une seule manœuvre.

Dans cette rencontre, nous perdîmes notre bout dehors de foc, la civadière, le pistolet d'amure de Misaine et une partie de la poulaine. J'admirai le silence et l'ordre qui régnèrent, à bord; on n'entendit absolument pendant tout l'abordage, que les commandements donnés avec sang-froid, et le craquement des parties qui se brisaient. La *Bayadère* en fût quitte pour son bout-dehors et son bossoir. Ces avaries ne nous empêchèrent pas de continuer notre route. On les répara pour le moment avec toute la promptitude possible; un bon vent nous favorisa et trois heures après, nous mouillions sur la rade de Smyrne à une grande distance de terre; l'amour-propre du commandant ne lui permit pas d'aller se mettre trop en évidence, et il préféra exécuter ses réparations hors de vue des observateurs importuns.

Réparations à Smyrne

Nous trouvâmes au mouillage plusieurs bâtiments de guerre, entres autres l'*Armide*. Comme nos avaries seules nous retenaient au mouillage, et que les remèdes que nous autres

élèves pouvions y apporter étaient fort peu de chose, il nous était permis de descendre à terre assez souvent, et j'en profitai largement pendant le séjour de la frégate.

Le 21, le brick le *Palinure* arriva en rade, on proclamait partout, dans le Levant, la beauté, la distribution avantageuse et la bonne tenue de ce bâtiment. D'après sa renommée je désirais beaucoup le visiter, et l'occasion s'en présenta bientôt. Dans une corvée, que je fis à terre. Je rencontrai l'élève de Kerisouët (25), qui y était embarqué, et qui avait fait ses études à Sainte-Anne avait connu un grand nombre de mes camarades du collège de Vannes (26). Nous fîmes bientôt connaissance; le champagne cimentait notre union et je me rendis à bord du brick, que je ne trouvai pas au-dessous de sa réputation. Aucun navire de la station* ne lui était comparable sous le rapport de la propreté, de la tenue et du luxe qui y régnait; il pouvait être montré avec avantage à tous les étrangers, chez qui on en eut trouvé peu de semblables.

Les sauterelles

Le 24, je fus envoyé avec la chaloupe et une partie de l'équipage à Cordio, où je devais attendre que les hommes eussent fait de l'eau, et lavé leur linge. Ces corvées sont généralement très longues, et assez ennuyeuses, mais cette fois le temps m'en parut court. La campagne est à cette époque fort belle; dans le village on remarque une jolie maison turque avec de grands jardins que je visitai dans toutes leurs parties. Je fumai une longue pipe avec les Turcs, réunis autour de la fontaine où ils venaient faire leurs ablutions; puis je parcourus les bords de marais couverts de lauriers roses fleuris. Un vrai paradis terrestre, sauf une ombre au tableau : les sauterelles. Deux heures environ après le lever du soleil, il commença à en passer un grand nombre qui se dirigeaient au travers du golfe; bientôt elles se multiplièrent tellement que le ciel en fut obscurci; elles étaient aussi pressées que les flocons de neige pendant une forte bourrasque; enfin vers le milieu du jour, elles s'abattirent dans la plaine, de manière à ne pas y laisser la place d'y poser le pied; en marchant, on en faisait voler des bandes devant soi. Si j'en juge par le dégât que je leur vis accomplir pendant une ou deux heures, elles doivent causer de grands ravages dans le pays, car lorsque je partis, il ne restait plus un brin d'herbe dans les endroits qu'elles avaient occupés, et tous les oignons d'un jardin par lequel je passai avaient été creusés et dévorés jusqu'à la racine. Je m'expliquai alors pourquoi les jours précédents la mer en était couverte.

Si Farubat vient à souffler, lorsqu'elles traversent le golfe, il les foudroie, les précipite dans la mer et les détruit presque entièrement. On en aperçoit alors des bancs considérables, qui, portés vers le rivage par la brise, s'y putréfient bientôt en exhalant une odeur désagréable. Le vent du large empêche ainsi les environs de Smyrne d'être entièrement dévastés par ces terribles animaux.

Le lendemain matin, on nous annonça la mort du consul français, M. Chernal; il s'était trouvé, disait-on, avec sa femme et sa fille, au naufrage de la *Méduse*, et l'on attribuait sa mort aux fatigues qui avaient entièrement ruiné sa santé. Des détachements de tous les bâtiments de guerre français assistèrent à son convoi, avec l'amiral et une grande partie des officiers de marine; 13 coups de canon, tirés à l'intervalle de cinq en cinq minutes, complétèrent la cérémonie, à laquelle, me trouvant de garde, je ne pus assister.

Branle-bas de combat pour une chasse aux pirates

15 juillet 1827 - Le 2 juillet, ayant terminé nos réparations, nous appareillâmes avec neuf bâtiments sous notre escorte; nous doublâmes avec assez de peine le cap Carabournioux, et

nous dirigeant dans le canal de Chio, nous passâmes à moins d'un mille de la ville, située sur le bord de la mer, dans une plaine extrêmement riche, où nous remarquâmes une végétation luxuriante et un grand nombre de maisons de campagne. Cette plaine qui occupe le long de la mer un espace très considérable, est terminée vers l'intérieur par une chaîne de montagnes, couverte de forêts, et cultivée jusqu'à une très grande hauteur. L'île de Chio est l'apanage de la Sultane, qui a déjà puni les massacres et les dévastations des Turcs; aussi sera-t-elle bientôt repeuplée par ses anciens habitants, car on accordera, dit-on, de grands avantages aux Grecs qui viendront s'y établir, ou y racheter leurs biens.

Le lendemain matin, nous passâmes entre Time et Miconi, puis après avoir laissé 3 navires à Syra et rangé *Antimilo*, île près de laquelle nous reconnûmes le vaisseau amiral anglais l'*Asia*, nous nous trouvâmes au large, le 5 au matin, au milieu d'un convoi sarde de 16 voiles qui se dirigeait aussi dans l'ouest. Nous naviguâmes de conserve jusqu'au 7, et nous abandonnâmes alors les bâtiments sous notre escorte, qui pouvaient désormais faire tranquillement leur route, attendu que les pirates ne s'écartent guère des côtes.

Dans l'après-midi, la brise étant faible et la mer très belle, on fit faire l'exercice à feu, pendant lequel je fis des vœux pour que nous ne nous trouvions pas de sitôt en guerre sérieuse, car avec nos pauvres matelots je ne sais trop quels résultats nous pourrions espérer; ce sont tous, il est vrai, des conscrits qui n'ont pas un an de mer, et je veux croire qu'avec peu de temps ils parviendront à n'avoir rien à craindre d'un ennemi d'égale force, mais pour le moment ils laissent encore beaucoup à désirer.

Dans la nuit du 8 août, nous pensâmes cependant mettre en pratique les leçons de canonage qu'on avait données la veille. Vers 10 heures, le commandant fit faire le branle-bas* de combat. On battit la générale; bientôt tout le monde fut sur le pont, on arma la batterie*, les boulets et la mitraille furent distribués à chaque pièce, on ferma tous les panneaux, on installa la pompe à incendie, les chirurgiens préparèrent dans la cale les matelas et leurs instruments pour panser les blessés, enfin les mèches furent allumées partout, les pièces amorcées, et chacun se tint à son poste. Il faisait le plus beau temps du monde, nous avions une jolie brise, et la lune brillant de tout son éclat illuminait nos 18 bouches à feu.

Dans cette attitude menaçante nous courions presque vent arrière sur un bâtiment que nous reconnûmes bientôt être une corvette à peu près de même force que nous. M. de Châteauville étant l'homme le plus discret du monde, nous ne savions jamais, depuis le commencement de la campagne, quels événements s'accomplissaient autour de nous; le passé seul nous était connu. Encore souvent ne pouvions-nous pas démêler la cause qui nous avait fait agir. Aussi dans cette circonstance nous perdions-nous en conjectures. La guerre était-elle déclarée avec quelque puissance? Allions-nous réellement engager le combat? Ces démonstrations hostiles n'étaient-elles qu'un simulacre, pour nous tenir en haleine, et juger de l'esprit qui animait l'équipage, et n'avaient-elles pour but que de connaître la promptitude avec laquelle se feraient tous les préparatifs que nécessitent de pareilles circonstances ?

Nous étions déjà assez rapprochés du bâtiment que nous poursuivions; notre pavillon blanc flottait depuis longtemps, sans que nous eussions aperçu celui de notre adversaire. Le Commandant fit alors une courte mais énergique exhortation à l'équipage; le plus grand silence régnait à bord, et chacun se disposait à faire son devoir, lorsqu'on hissa à la corne du navire en vue un pavillon bleu avec un yac, mais nous ne pûmes distinguer s'il était anglais ou sarde. Nous nous approchâmes à portée de pistolet, on le héla, et il répondit bâtiment de guerre anglais. A cette réponse nous lui souhaitâmes le bon soir et bon voyage; puis nous virâmes de bord près de lui, et tout fut rétabli dans l'ordre. Si nous n'avons pas cette nuit

expédié quelques boulets, nous ne devons pas en perdre l'espoir, car tout nous fait présumer que nous sommes à la recherche de quelque bâtiment fortement soupçonné de piraterie. Si nous venons à le rencontrer, et qu'il ne se rende pas immédiatement, j'imagine, à moins qu'il ne soit d'une force bien supérieure, qu'il passera un mauvais quart d'heure.

Le 10, nous nous dirigeâmes sur la ville de Modon, située à la pointe sud-ouest de la Morée. En approchant, nous vîmes sur la côte une foule de huttes recouvertes de mottes de terre. C'était le camp de Soliman Bey (27), qui commande ici, sous les ordres d'Ibrahim Pacha (28), fils du vice-roi d'Egypte Méhémet Ali (29). La ville de Modon, bâtie sur un rocher, qui s'avance dans la mer, est séparée du continent par un large fossé; elle est entourée d'assez bonnes fortifications, et précédée, sur la pointe, d'une espèce de tour polygonale à trois étages, qui s'élèvent en diminuant, ce qui lui donne de loin l'aspect d'une lanterne. Cette ville et sa position offrent une idée assez exacte, me dit le commandant, de celle de Saint-Jean d'Acre. Je fus bien aise de pouvoir me représenter cette place célèbre, devant laquelle échoua le génie de Napoléon.

Le pays environnant est très inégal et d'une affreuse stérilité, le fond présente des montagnes escarpées, en partie couvertes de forêts.

Le lendemain, nous découvrîmes un bâtiment dans le golfe de Kolokitia, compris entre Matapan et le cap Saint-Ange. Dès qu'il nous aperçut, il hissa le pavillon autrichien, en tirant trois coups de canon. Nous allâmes à sa rencontre, et il nous dit avoir été pris et pillé, le 2 juillet, par une goélette grecque, qui l'avait emmené au fond du golfe et l'y avait retenu longtemps prisonnier; il venait d'être délivré par un brick de guerre grec. Le commandant lui donna l'ordre de nous suivre jusqu'à Cérigo, et nous nous dirigeâmes entre Cythère et le cap Saint-Ange. A 7 heures, nous nous trouvâmes sous le mont Erix, où, dit-on, l'Amour était autrefois niché; il ne s'y trouve plus sans doute maintenant car il ne pourrait manquer d'y rôtir en été. Ce dieu doit aimer le frais, et, tant qu'il trouvera ailleurs l'ombrage d'un myrte ou d'un laurier, il n'ira certainement pas se placer sur un roc nu et escarpé, où il serait continuellement exposé aux rayons d'un soleil brûlant.

Désappointement : les anglais arrivent les premiers et emportent la prise

Le 13 au matin, nous nommions déjà un commandant à la goélette qu'on devait prendre, lorsque nous découvrîmes bien devant nous un brick de guerre anglais, qui se dirigeait sur le lieu présumé où se tenaient les pirates. Il était assez clair qu'il y allait dans le même but que nous, et qu'il nous enlevait la prise, à titre de premier occupant. Mais, comme les bandits pouvaient se défendre, nous armâmes notre batterie, nous disposant à attaquer vivement à la moindre résistance. Peine inutile, car nous vîmes bientôt le brick anglais mouiller près d'une petite crique où s'était cachée la goélette, et y envoyer un canot, qui l'amarina* sans opposition. L'équipage de celle-ci s'était enfui dans les montagnes, et l'on apercevait les pirates s'en retournant vers le village, peu satisfaits sans doute de la visite qu'ils s'étaient attirée, mais n'ayant pas tout perdu, car les marchandises du brick pillé avaient déjà été enlevées; on n'en trouva aucune trace. Nous ne vîmes pas d'un très bon œil l'Anglais nous souffler ce bâtiment; force nous fut cependant de faire contre mauvaise fortune bon cœur; il avait été expédié exprès pour s'en emparer, et il était arrivé une heure avant nous. Il nous fallut donc quitter les lieux assez piteusement pour nous enfoncer dans le golfe, d'où, quelque temps après, nous prîmes le large, ayant devant nous ce diable de brick, avec sa jolie prise à la remorque.

Si, l'avant-veille, au lieu d'escorter à Cérigo le brick autrichien, qui n'avait plus rien à risquer, et au lieu de perdre du temps pendant les calmes qui suivirent, nous nous étions tout de suite dirigés vers l'endroit où il avait laissé la goélette, nous eussions devancé l'Anglais d'un jour, et le bâtiment pirate fut tombé en notre pouvoir, peut-être avec une partie des marchandises, qui n'auraient pas pu être emportées.

Un étranger plus actif a profité de nos lenteurs. Que cela nous serve de leçon pour l'avenir !

De Nio à Smyrne, course sans résultat

4 août 1827 - Continuation de notre énervante chasse aux pirates, qui toujours nous échappent et passent à travers nos mailles. Le 16 juillet, ayant rencontré l'*Armide*, la veille, près de Milo, nous arrivâmes dans le nord de l'île de Nio, à la poursuite d'un brick grec qui avait, quelques jours auparavant, dévalisé dans ces parages un bâtiment marchand français. Comme il était possible qu'il se fût retiré dans le petit port de l'île, nous fîmes nos préparatifs en cas de défense, et nous nous présentâmes à l'entrée de la rade dans une attitude menaçante.

Le port de Nio, formé par une petite baie encaissée entre plusieurs mornes, n'a qu'une entrée étroite et sinueuse, qui empêche de voir, même de la passe, les bâtiments qui s'y trouvent. Les vents ne nous permettant pas de pénétrer sans danger dans l'intérieur, on tint la panne devant le goulet, et le commandant ordonna, pour la visite, un débarquement composé de deux officiers, de deux élèves au nombre desquels je me trouvai, et de 20 hommes armés. Je m'emparai d'une paire de pistolets du bord, d'un sabre d'abordage et d'une carabine; je m'embarquai dans un des canots, et nous mîmes pied à terre au bas d'un morne escarpé, d'où nous devions facilement plonger sur la ville. Nous le gravâmes sous le fort de la chaleur, qui m'accabla tellement que je me promis bien qu'une autre fois je ne me chargerais plus en pareille circonstance d'armes inutiles. J'en étais embarrassé au point que, si l'amour-propre ne m'avait retenu, je les aurais volontiers abandonnées, ne réservant pour ma défense que la plus commode. Parvenus au sommet, nous découvrîmes le port et la ville, bâtie, comme Syra, sur un monticule en pain de sucre, mais rien ne nous parut irrégulier.

Bientôt nous vîmes venir au-devant de nous quelques primats. Ils nous dirent qu'ils n'avaient aucune connaissance du bâtiment que nous cherchions, mais que journellement ils étaient inquiétés par des bandits, qui venaient dans des bateaux faire des incursions jusque chez eux. Sur ce rapport, nous nous retirâmes assez contrariés, pour revenir à bord absolument bredouilles.

Nous marchions de déception en déception. Le 20 au matin, après plusieurs courses infructueuses autour de Naxie, Paros et Santorin, nous retournions à Milo, lorsque nous rencontrâmes près de Sifante, dans une passe assez peu fréquentée, une goélette grecque escortant un mauvais brick marchand. La manœuvre qu'ils firent en nous apercevant fut tout à fait suspecte, et si nous avions été navire de commerce notre affaire eût été claire. Cependant la visite trouva leurs papiers en règle; il n'y eut occasion de rien saisir, et nous les laissâmes continuer leur route.

De là, nous prîmes la panne sous la ville de Sifante, avec le consul de laquelle le commandant communiqua. A son retour, nous poursuivîmes un brick isolé, que nous avions en vue dans l'est de Paros. Hélas! Dès qu'il nous aperçut il prit la chasse, et comme sa marche n'était pas inférieure à la nôtre, nous nous vîmes dans l'impossibilité de l'atteindre avant la nuit, en sorte que nous le quittâmes dans les parages de Santorin.

Le lendemain, nous mouillâmes dans la petite baie de Spotico, située entre l'île de ce nom et Antiparos. J'espérais pouvoir visiter la fameuse grotte naturelle qui se trouve dans cette île, mais le commandant nous consigna à bord, ne permettant à personne de s'écarter, et envoya seulement au village le lieutenant avec 40 hommes, pour communiquer avec les primats.

Les habitants voyant arriver cette force armée prirent nos gens pour des Turcs, sonnèrent l'alarme, se retranchèrent dans leurs maisons les plus élevées, et envoyèrent un parlementaire, car ils tremblaient de tous leurs membres, craignant que, suivant l'usage connu de leurs ennemis, on ne leur coupât le cou. Ayant reconnu nos intentions pacifiques, les communications furent sur le champ accordées, mais on s'en revint le soir sans avoir rien découvert.

Le 23, nous laissâmes tomber l'ancre à Milo, où nous retrouvâmes l'*Armide*, qui avait failli se perdre peu de jours auparavant sur les rochers du port de Stampalie, où elle avait relâché dans un coup de vent. Forcée d'appareiller avec des dangers à moins de 50 brasses de l'arrière, elle ne s'était tirée de là qu'au moyen d'une manœuvre habile et bien exécutée. Nous prîmes des vivres à son bord et le lendemain elle sortit avec tous les bâtiments de la rade.

Nouvelle de la déclaration de guerre de la France à l'Algérie

Ils n'étaient pas encore hors des passes, lorsque nous vîmes entrer une goélette française, que nous ne reconnaissons* pas pour être de la station. C'était l'*Arlésienne*, arrivant d'Alger, qui apportait à l'amiral des dépêches relatives à la guerre que la France venait de déclarer à cette Régence (30). Nous prîmes les dépêches, et nous partîmes aussitôt pour aller rejoindre l'amiral.

Branlebas de combat pour une frégate algérienne

Or, le 25, nous courions sous toutes voiles au plus près, lorsque nous eûmes connaissance d'une frégate se dirigeant sur nous. Les instructions que nous venions de recevoir relativement à la guerre portaient qu'une frégate et une corvette algérienne croisaient à l'entrée de l'archipel. Celle que nous avons en vue ne paraissait pas très bien installée, elle ne mettait pas de pavillon, quoique le nôtre flottât depuis longtemps, et nous pouvions la croire ennemie avec quelque raison. Le commandant donna l'ordre de faire le branle-bas de combat, et prévint qu'il ne se rendrait jamais à de pareils ennemis; que s'il avait une affaire, il coulerait plutôt que d'amener son pavillon. Notre position n'était pas brillante; toutefois nous assurâmes nos couleurs d'un coup de canon. Cependant la frégate approchait de nous rapidement, sans avoir montré à quelle nation elle appartenait; enfin, passant à portée de pistolet, elle nous tira de peine en hissant pavillon américain.

Le 27 au soir, nous éprouvâmes, sous Time, les plus fortes rafales que j'eusse jamais vues. Nous étions tout près de terre, à sec de voiles, la mer était blanche comme du lait, et le vent la poussait avec une telle force qu'elle semblait couverte d'une fumée épaisse formée par les particules d'eau qui se détachaient de sa surface. Je m'attendais à chaque moment à voir nos mâts de perroquet tomber tant ils étaient courbés par la force du vent. Nous restâmes ainsi toute la nuit sous cette île, ne voulant pas nous exposer à la grosse mer du goulet.

Le lendemain Cependant, nous pûmes le franchir; nous courûmes une longue bordée jusqu'au fond du golfe d'Ephèse, et nous nous présentâmes le soir à l'entrée du canal de Chio.

Enfin le 30, après avoir doublé Carabournoux, nous vinrent mouiller près de l'amiral, à la petite Ourlac. Là nous eûmes le chagrin de perdre deux de nos camarades, Chabannes (31) et Turenne; le premier, malade de l'estomac, demandait quelques jours de repos à terre; le second, continuellement tourmenté du mal de mer depuis notre départ de Toulon, voulait à tout prix retourner en France, où il comptait, quoique à regret, donner sa démission. Nous les quittâmes avec beaucoup de peine, ne comptant plus les revoir de longtemps, car nos courses errantes sur la corvette l'*Echo* ne faisaient guère prévoir de prochaine rencontre.

Dîner champêtre

Le 2 août, nous fîmes dans la plaine d'Ourlac une charmante partie de campagne. Je fus, avec notre canot, jeter des filets à environ une lieue du mouillage dans les anses d'un des îlots qui ferment la baie, où quelques coups de seine* suffirent pour nous donner une abondante provision de poisson. A mon retour à bord, je ne rencontrai que le lieutenant. « Tous ces messieurs, me dit-il, ont fait porter leur dîner à terre sous ces grands noyers que vous apercevez derrière la fontaine; là ils vous attendent, pour partager votre pêche et leur repas ». Je partis aussitôt et les rencontrai couchés sur le gazon autour d'un dîner champêtre que le Commandant avait fait préparer. Mes plus beaux poissons y figurèrent bientôt à toutes les sauces, et le reste fut distribué aux pêcheurs, qui s'installèrent à quelque distance de nous. Les vins de Chypre et de Champagne nous donnèrent tour à tour de la voix, le repas fut des plus gais et la partie très amusante. Hélas ! C'était un dîner d'adieu, délicatement imaginé par le Commandant. Arrivés à bord, nous y trouvâmes notre chaloupe, qui nous apportait l'ordre de l'Amiral de partir promptement pour Smyrne. Nous nous y rendîmes aussitôt et fûmes accueillis par des transports de joie de la part des élèves de la *Sirène*, qui nous annoncèrent leur départ prochain sur la corvette la *Victorieuse* et notre embarquement pour les remplacer à bord de la frégate amirale. Cette nouvelle me rendit maussade pour le reste de la journée. Je m'imaginai, d'après le tableau qu'on s'était plu à me faire de la frégate, passer sur une galère, et pareille idée n'était pas faite pour m'inspirer de la gaieté (32). Enfin le jour fatal arriva; nous fîmes nos adieux aux officiers, que nous pouvions aussi appeler nos camarades, nous remerciâmes notre excellent Commandant des efforts inutiles qu'il avait fait pour nous garder, et nous passâmes, Subra et moi, sur la frégate amirale la *Sirène*.

Turenne, malgré la peur qu'il avait de nous accompagner, fut embarqué sur la *Victorieuse*; Chabannes resta seul sur l'*Echo*, mais sa maladie ne devait pas lui permettre d'y rentrer avant longtemps. Enfin Villers (33), notre aide-chirurgien, eut ordre de passer sur la *Pommone*, qui était en partance à Ourlac. Ainsi le poste de l'*Echo* fut du même coup tout à fait dissous et abandonné.

Mes regrets eussent été moins vifs, si j'avais pu supposer que, trois mois plus tard, ce déplacement me donnerait un rôle à jouer dans la bataille de Navarin.

Embarquement sur la frégate la Sirène

Il est ordonné à M. Kerviler (Joseph Marie Vincent) élève de la marine de 1ère classe de débarquer de la corvette l'Echo pour passer sur la frégate la Sirène.

Sirène le 6 août 1827

Le contre amiral commandant la division navale du levant

Campagne de Grèce et de Turquie

La bataille de Navarin

à bord de la frégate *La Sirène*

6 août 1827 – 24 octobre 1827

Ambiance à bord de la frégate amirale

22 août 1827 - J'eus, en arrivant à bord de la frégate, la consolation de n'y plus trouver plusieurs des anciens élèves avec qui j'eus difficilement sympathisé. De Brun, sorti en même temps que moi de l'Ecole, et que nous avons eu précédemment sur l'Echo, y était resté seul avec Villemain (34), qui nous parut être un bon camarade. D'ailleurs un poste plus grand et bien aménagé, la connaissance du commandant Robert (35), un morbihannais ancien ami de mon père, les circonstances intéressantes qui se rattachent toujours aux démarches d'un chef de station, enfin d'autres considérations plus ou moins philosophiques, me déterminèrent à accepter mon mal en patience; et comme la tristesse ne forme pas le fond de mon caractère, j'eus bientôt pris mon parti du contretemps qui nous avait fait quitter Mr. de Châteauville.

Notre service était fort différent de celui que nous avons fait jusque-là sur la corvette. Ici l'élève de quart doit rester sur le pont en grande tenue, épée et chapeau, pour se mettre à la tête de la garde, lorsque l'amiral ou un officier supérieur monte à bord ou en descend, lorsqu'on hisse ou qu'on amène le pavillon, en un mot toutes les fois qu'on rassemble le poste, ceci indépendamment, bien entendu, du service ordinaire de surveillance. Il y a ensuite un élève de première corvée, qui doit aussi rester sur le pont en grande tenue, prêt à s'embarquer dans le canot de l'amiral lorsqu'il le demande, ou à partir au moindre avertissement. L'élève de seconde corvée est chargé de celles de la cambuse et de la cale. Lorsque le premier est parti, ce qui arrive assez souvent, le second prend sa place, et le troisième se rend à la cambuse ou aux distributions de vivres. Or, comme nous ne sommes que quatre, il est difficile qu'il n'y en ait jamais un de libre. Cependant on est convenu que l'élève qui a le quart de 4 heures à 8 heures du matin, sera de troisième corvée toute la journée; il peut alors descendre à terre, l'après-midi seulement, jusqu'au soir, s'il trouve une embarcation qui y aille pendant ce laps de temps, et surtout si à midi il n'est pas employé, ce qui est fort rare sur la frégate. Pour moi je n'ai pas encore, depuis huit jours, pu jouir de cette prérogative. Ce qu'il y a de plus désagréable, c'est l'étiquette qu'il faut toujours observer; nous étions si libres sous ce rapport à bord de l'Echo !

Les officiers sont pour la plupart d'excellentes gens mais ils ont un air froid et compassé, auquel je n'ai pas encore pu m'habituer. Le commandant paraît être beaucoup moins sévère à notre égard qu'il ne l'avait été pour nos prédécesseurs; je cause assez souvent avec lui; nous parlons de Vannes, de ses vieilles connaissances; hors du service, c'est un homme très aimable...

Le 15 août, nous appareillâmes. A l'entrée du golfe, nous rencontrâmes le vaisseau amiral anglais l'*Asia*, et la corvette la *Rose*, qui nous y attendaient depuis deux jours; puis nous fîmes route de conserve dans le sud-ouest, filant 10 à 11 nœuds.

Cette première navigation sur une frégate est pour moi du plus haut intérêt; tout y est établi sur une grande échelle. Les vastes dimensions des gaillards* permettent d'exécuter les manœuvres avec beaucoup d'ensemble et de promptitude; les mouvements du navire, plus doux et plus étendus, ne sont pas à beaucoup près aussi fatigants que ceux de la corvette que je viens de quitter, en sorte que ce début de campagne se présente assez favorablement.

Nous Passâmes, le 17, dans le canal du cap Doro, et nous trouvâmes, près du cap *Sunium*, deux frégates anglaises avec lesquelles on communiqua*; puis laissant *Hydra* sur la droite, nous fîmes route pour entrer dans le golfe de Napoli de Romanie, en rangeant* le port et la ville de Spessia, qui me parut plus propre que toutes ses sœurs du Levant. Les maisons, jetées pêle-mêle et sans ordre, comme partout ailleurs dans ce pays, sont grandes et bien bâties,

presque toutes à l'européenne; il est vrai que les façades, généralement tournées vers la mer, ne nous en laissent voir que le beau côté. La ville est située au bord de la côte, sur une pente assez douce, au pied des hauteurs qui couronnent l'île, et est défendue seulement par un petit fort commandant la rade. Son port, formé par une pointe bastionnée, était rempli de bricks de guerre, dont deux ou trois croisent continuellement à l'entrée.

Napoli et Argos

Nous ne nous y arrêtâmes point, et nous arrivâmes vers dix heures du soir au fond du golfe de Napoli, où nous mouillâmes au pied de la fameuse citadelle, dite la Palamide.

Le lendemain, je pus embrasser d'un coup d'œil tous les lieux riches en souvenirs, que présente cette partie du Péloponèse. Les vents du nord, qui viennent du fond de la baie, plaçaient à notre droite la ville de Napoli, bâtie sur la face nord d'un rocher escarpé. M. Fleurat, drogman* de l'amiral, que je conduisis le matin à terre, me fit remarquer trois parties, distinctes dans ses murailles. La base, de construction Cyclopéenne, est formée par des masses de rochers énormes, avec des pierres généralement parallélépipédiques, amoncelées les unes sur les autres sans aucune espèce de ciment; au-dessus on reconnaît la construction vénitienne du moyen-âge; et enfin la partie supérieure, blanchie à la chaux, a été bâtie par les Turcs. Un petit fort, au-dessus de la ville, défend les approches du côté de la terre.

Tout ce terrain est dominé à une très grande hauteur par la Palamide, bâtie sur un rocher coupé à pic du côté de la mer, haut de plus de 300 mètres; la partie opposée, sans offrir tout à fait cette perpendicularité, présente encore un très grand escarpement, qui la rend inabordable; de sorte qu'un petit nombre de gens déterminés s'y maintiendraient facilement jusqu'à ce que la famine ou la disette d'eau ne les force à capituler. Cette forteresse communique avec la ville par un chemin couvert et sinueux pratiqué dans le flanc de la montagne, et par des souterrains. C'est l'ancienne Nauplie, patrie de Palamide, qui lui a donné son nom.

Au fond du golfe se développe une plaine immense, bornée par des montagnes, dont l'aspect est bleuâtre à cause de l'éloignement. Un peu à gauche on découvre la ville d'Argos, où régna Ménélas; ce n'est plus qu'un mauvais village, dévasté par les Turcs, dominé par un mamelon en pain de sucre, au sommet duquel on reconnaît les ruines de l'ancienne citadelle, et de celle qu'y ont construite depuis les Vénitiens. Derrière, se trouve le plateau de Mycène, où l'on visite encore le tombeau d'Agamemnon.

Enfin, à gauche d'Argos, s'étendent les fameux marais de Lerne. Sur une pointe basse, au milieu du marais, ont été bâtis des moulins alimentés par une petite rivière, qui fournit de très bonne eau, à Napoli, aux bâtiments mouillés sur la rade. Lorsqu'on est maître de la mer, cette position des Moulins est presque aussi facile à défendre que la haute forteresse de Palamide à cause des marais qui l'entourent, et qu'il faut exactement connaître, pour ne pas s'y perdre.

Derrière Argos, on aperçoit en troisième plan, au travers d'une belle coulée, la chaîne élevée du Taygète, puis au fond du golfe viennent se perdre le fleuve Ynachus et un autre, dont je ne connais pas le nom.

La ville de Napoli, où siégeait alors le gouvernement grec, était occupée, ainsi que ses environs, par des troupes nombreuses dont une partie était campée dans la plaine et dans les marais de Lerne, au poste des Moulins.

Jusqu'au 22 août, en dehors des opérations diplomatiques de l'amiral, auxquelles nous sommes toujours étrangers, nous nous occupâmes à compléter notre eau. Le 21, dans l'après-midi, j'étais chargé de cette corvée à la pointe des Moulins; là se trouvaient réunis une

foule de grecs armés, la plupart réunis en famille, sous des cabanes de roseaux qui suffisaient à peine pour les garantir des ardeurs du soleil, la pluie, en été, n'étant jamais à craindre dans ce pays. Un des capitaines grecs, que je rencontrai dans une espèce d'auberge où je me rafraîchissais avec une pastèque, me prit en grande affection. Apprenant que j'étais français, il m'invita à fumer sa pipe, il m'offrit du café, nous causâmes longtemps, sans pouvoir beaucoup nous comprendre, et nous nous séparâmes après nous être embrassés et serrés réciproquement la main. Je ne pus deviner d'où lui venait spontanément l'intérêt qu'il me montra; peut-être avait-il servi sous les ordres directs de Fabvier; mais j'ai rencontré peu de grecs dont les manières fussent aussi franches. Je souhaite l'avoir bien jugé.

En Division avec la flotte anglaise

11 septembre 1827 - Nous quittâmes, le 22 au soir, la côte du Péloponnèse, naviguant de conserve avec l'*Alcione* et l'*Estafette*, et nous rencontrâmes à l'entrée du golfe le brick le *Loiret*, qui nous apprit que le vaisseau le *Scipion* était arrivé de France à Paros, où il réparait un mât de hune, fortement endommagé dans un coup de vent, en sortant de Milo, avec une frégate américaine qui perdit sa grande vergue. Nous poursuivîmes ensuite notre route sur Milo, où la gabarre le *Dromadaire* arrivait avec un convoi considérable. L'amiral lui fit signal de nous suivre, et peu après nous mouillâmes dans la baie, sous le mont Saint Elie, où nos corvées pour prendre des vivres se multiplièrent à tel point que, pendant trois jours et trois nuits, je n'eus pas plus de six heures de sommeil.

Le 26, nous vîmes arriver l'*Armide*, qui prit poste au mouillage ordinaire; le 27, entrèrent encore à Milo trois vaisseaux français et une frégate : le *Trident*, le *Breslau*, la *Provence* et la *Magicienne*. Cette division devait faire partie de la flotte combinée Française, Anglaise et Russe pour appuyer l'intervention des trois puissances dans les affaires de la Morée. Jusqu'à présent, on nous a toujours accusés de nous trouver les derniers aux rendez-vous; mais cette fois la flotte russe n'a pas encore paru, les Anglais n'ont encore que trois vaisseaux, et nous nous trouvons les premiers réunis.

Nous sommes ici fort bizarrement postés : au centre des affaires, sur la frégate amirale, nous ne savons absolument rien de ce qui se passe autour de nous; nous voyons des faits se dérouler, nous les commentons à notre manière, et le plus souvent sans aucune notion positive sur laquelle nous puissions nous appuyer, car nous ne recevons aucun journal; la diplomatie est muette; et il n'est pas en France un simple citoyen, qui ne soit plus instruit que nous de ce que nous avons à faire.

Le 28, nous quittâmes Milo, en y laissant la division. Nous nous dirigeâmes d'abord sur Syra, où nous mîmes en panne quelques heures; puis dans la nuit nous fîmes route sur Chio, et le lendemain matin, 30 août, nous mouillâmes à Naus (île de Paros), où nous trouvâmes le *Scipion* en réparation; le soir, le *Trident* et le *Breslau* entrèrent en rade.

On attend, dit-on, 9 vaisseaux russes, de sorte que l'escadre combinée se composera de 17 vaisseaux et 8 frégates. Si c'est contre les Turcs que nous devons agir, il y a de quoi donner un solide coup de boutoir, et je pense qu'ils ne seront pas assez fous pour lutter contre des forces aussi supérieures.

Le vent du nord prit, le lendemain de notre arrivée, une intensité de nature à nous empêcher de sortir de longtemps par la violence de la houle qu'il soulevait dans la passe. Pendant notre séjour on parla beaucoup d'un changement nouveau, et il était même, disait-on, décidé que l'amiral passerait avec l'état-major et l'équipage de la *Sirène* sur le vaisseau le *Trident*. Pour moi, le navire que je monterai maintenant m'inquiète fort peu, car en quelque endroit que l'on

nous place, il sera impossible d'exiger de nous un service plus actif que celui que nous faisons ici, et je ne puis que gagner au change.

Le 5, la mutation tant annoncée n'avait pas encore eu lieu, et nous appareillâmes avec un temps presque calme qui, dans toute autre circonstance, ne nous eût pas permis de franchir la passe; mais un amiral au milieu de sa division trouve toujours moyen de se tirer d'affaire. Sur un simple signal, 12 ou 15 grandes embarcations sont venues nous remorquer, et nous avons été bientôt mis hors de la baie. Nous visitâmes encore Syra, Chio, et le 7 au soir, nous trouvant à l'entrée du port de Smyrne, avec des vents favorables, nous pénétrâmes jusqu'à la petite Ourlac où nous laissâmes tomber l'ancre. Nous espérions tirer des provisions fraîches de Smyrne; il fallut s'en passer. L'amiral y envoya bien son maître d'hôtel, mais nous fûmes condamnés au lard salé et aux haricots pour tout le temps de la campagne.

La flotte des puissances occidentales

28 septembre - Nous quittâmes Ourlac le 12; un vent du nord très violent nous fit franchir rapidement, sous les huniers au bas ris, le canal de Chio, présage assuré d'une nuit de mauvais temps. En dehors des passes, la mer devint excessivement grosse, la frégate roulait beaucoup, et comme il y avait longtemps qu'elle n'avait autant fatigué, les coutures* s'étaient disjointes en beaucoup d'endroits, de sorte que l'eau inondait la batterie, tombait dans le faux pont et envahissait le poste. Retenu dans mon hamac à cause d'une blessure au pied, j'entendais au-dessous de moi rouler barils de gabelure, bouteilles, sceaux, assiettes, etc...; joignez-y les craquements du navire et les sifflements du vent dans les cordages : tapage infernal qui eût réveillé un mort. L'amiral, qui sans doute n'était pas beaucoup plus à son aise que nous, jugea à propos de relâcher, pour assujettir la mâture qui avait grand besoin d'être retenue, et le lendemain nous jetâmes l'ancre à l'abri de l'île de Time, en face de la ville.

Le 14, ayant donné l'ordre à la division, qui était toujours à Naus, de mettre sous voiles et de nous suivre, nous nous dirigeâmes vers le sud de la Morée. Je voyais pour la première fois une réunion de plusieurs vaisseaux marcher en ligne* et faire des évolutions, comme les auraient exécutées sur le terrain plusieurs régiments. Le coup d'œil qu'offrent ces masses couvertes de toile, manœuvrant avec ensemble, a quelque chose de majestueux et d'imposant qui frappe vivement l'esprit : mais en découvrant jusqu'où peut aller le génie de l'homme, ce spectacle montre aussi cet audacieux, perdu comme un point sur ces immenses machines et au milieu de la vaste étendue des mers. Cela vous pénètre de philosophie.

Le 20 septembre, après avoir passé dans le canal qui sépare Cérigo du cap Saint-Ange, et avoir doublé le cap Matapan, nous nous trouvâmes à peu de distance du cap Gras, où l'on me montra la fameuse caverne, qui passait autrefois pour l'une des entrées du Ténare. La mer s'y engouffre maintenant en brisant avec furie; ce fut par là, dit-on, qu'Enée descendit aux Enfers; je ne sais si à cette époque on y pénétrait à pied sec, mais de nos jours celui qui entreprendrait le voyage, risquerait fort de se noyer avant de parvenir aux sombres demeures d'où il ne reviendrait plus facilement.

Cette campagne s'ouvre pour moi sous les auspices de l'ennui le mieux caractérisé; la blessure que j'ai au pied ne paraît pas devoir guérir de sitôt, et voilà déjà près de quinze jours que je suis renfermé dans le poste; pouvant à peine monter sur le pont, je n'éprouve quelque diversion qu'en barbouillant du papier.

Coup d'œil sur la rade de Navarin et le camp d'Ibrahim

Le 21 au matin, nous eûmes connaissance dans le nord-ouest de 15 voiles, vaisseaux ou frégates, que nous reconnûmes bientôt pour être une partie de la flotte turque. Plus tard, nous aperçûmes aussi la division anglaise, que nous ralliâmes le lendemain matin; elle se composait de 3 vaisseaux, 3 frégates et quelques bâtiments légers. Dans la journée, nous laissâmes les nôtres sous les ordres de l'amiral anglais (36), et nous nous dirigeâmes sur Navarin, où le reste de la flotte turque était mouillé. Nous y jetâmes l'ancre vers les 3 heures de l'après-midi.

La rade de Navarin est sûre et spacieuse. Fermée par l'île Sphacterie, elle n'est ouverte qu'aux vents de sud, qui ne doivent même pas y soulever une grosse mer, à cause des pointes de la passe sur lesquelles la houle du large vient se briser. La ville est bâtie en amphithéâtre sur la terre ferme, et quelques bastions situés sur la côte opposée en défendent l'entrée, en croisant leurs feux; mais ces fortifications sont beaucoup trop faibles pour l'importance de la baie. Près de la ville, dans un ravin qui la sépare d'un morne voisin, Ibrahim (28) avait établi son camp; et de sa tente, située sur une hauteur, près du rivage, il pouvait surveiller ses troupes et apercevoir tous ses vaisseaux. À notre arrivée, nous le saluâmes de 21 coups de canon, qu'une de ses frégates nous rendit aussitôt. Le lendemain, l'Amiral communiqua avec le Pacha. Pendant la nuit nous réparâmes une avarie faite quelques jours auparavant à notre vergue de misaine et le 24 nous appareillâmes.

Subra qui vit Ibrahim à bord d'un de ses bâtiments, nous dit qu'il était furieux de notre apparition, car il avait réuni sa flotte à Navarin pour aller ensuite s'emparer d'Hydra; et non seulement nous nous opposions à ce qu'il exécutât ce projet, mais on lui avait enjoint d'avoir à rappeler aussitôt ceux de ses bâtiments qui croisaient au dehors. Obligé de céder à la force, car, quoique moins nombreux, nous aurions pu lui faire un mauvais parti, surtout à la mer, il expédia des ordres, et le lendemain tous les navires turcs rentrèrent dans la baie. Pour nous, après notre sortie du port, nous allâmes rejoindre l'amiral anglais, qui vint avec nous à Navarin, où nous mouillâmes de nouveau à l'entrée de la nuit. Le lendemain les deux amiraux se rendirent ensemble à la tente d'Ibrahim, où la conférence dura plusieurs heures.

Malgré le peu d'ordre que les Turcs avaient mis dans le mouillage de leur flotte, la rade de Navarin présentait un aspect vraiment imposant; 115 bâtiments, dont 3 vaisseaux, 15 ou 16 frégates, une quarantaine de corvettes, autant de bricks et beaucoup de transports s'y trouvaient réunis. Les vaisseaux étaient vieux, mais plusieurs frégates de premier rang étaient fort belles; l'une d'elles surtout, construite à Marseille, et une autre provenant de Livourne, auraient rivalisé avec nos plus beaux bâtiments; elles paraissaient en général bien tenues, extérieurement au moins. Cette flotte qui paraît formidable est cependant tenue en respect par 7 vaisseaux, 4 frégates et quelques bâtiments légers européens.

Le 26 au soir, nous appareillâmes avec l'amiral anglais pour rejoindre nos divisions respectives et nous fîmes la croisière sous petite voilure, ce qui ne nous empêcha pas de pêcher, le 27, une fort belle tortue, qui dormait sans doute sur l'eau, car les hommes qui furent envoyés pour la prendre dans le petit canot, s'en étant approchés avec précaution, lui passèrent un nœud coulant à la patte, la renversèrent et s'en saisirent facilement; elle pesait 200 kilos.

Envoyé porter des plis à l'amiral anglais, reproches non mérités en rentrant à bord

A 4 heures de l'après-midi, je reçus l'ordre d'aller, avec le canot major, porter une lettre et un morceau de tortue à l'amiral anglais, qui était bien à deux lieues de nous. A bord du

vaisseau on m'invita à me rafraîchir et, attendant la réponse; j'acceptai un verre de Marsala, puis je visitai le navire.

Les Anglais avaient déjà fait tous les préparatifs de combat : les cloisons qui formaient les chambres de la batterie avaient été enlevées et remplacées par de simples toiles, les pièces étaient armées de leurs batteries, les parcs à boulets approvisionnés, en un mot ils auraient été prêts au premier coup de baguette. Après avoir pris la réponse de l'Amiral Codrington, je m'embarquai pour revenir à bord où je n'arrivai qu'à 7 heures et demie. Le commandant Robert me reprocha sévèrement d'avoir été beaucoup trop long dans ma course; cependant j'avais fait tout mon possible, pour être promptement de retour, et ceux qui m'avaient envoyé méritaient plus que moi des observations. En effet, quoique l'instant de mon départ fût celui du dîner de l'équipage, mes hommes n'avaient rien mangé; on ne m'avait donné pour aller si loin ni mâts, ni voiles, ni boussole; de sorte qu'encore loin de la *Sirène*, la nuit m'empêchait d'apercevoir la division; et je me dirigeai sur des montagnes dans la direction desquelles je l'avais relevée; aussi me trouvai-je fort heureux que le vent ne se levât point pendant mon voyage, car je ne sais trop comment j'aurais pu me tirer de là. La réprimande n'aurait pas dû s'adresser à moi, cependant je fus obligé de la supporter comme le plus faible.

C'est souvent ainsi que les choses se passent dans le monde; mais il est bon d'avoir éprouvé cela dans les bas grades, pour essayer d'éviter plus tard ces incidents pénibles, lorsqu'on est à son tour chargé du commandement.

Abordage accidentel du *Scipion* et de la *Provence*

16 octobre 1827 - Nous restâmes avec la division jusqu'au 29 septembre, puis nous fîmes route à l'est. Dans la nuit du 30 septembre au 1er octobre, un événement des plus fâcheux vint nous arrêter et nous forcer de relâcher dans la baie de Cervi. Me trouvant de quart à deux heures après minuit dans la passe de Cérigo, je vis un de nos vaisseaux lancer successivement plusieurs fusées et se couvrir de feux; il était évident qu'il désirait promptement communiquer, bien que le coup de canon d'alarme ne se fût pas fait entendre. Nous mîmes aussitôt nos feux de position qu'on avait négligé de hisser, dans un passage pourtant assez étroit, où par une nuit sombre sept bâtiments louvoyaient ensemble, et nous courûmes dans la direction des signaux. Bientôt, nous trouvant à portée de voix, nous mîmes en panne, et l'Amiral demanda ce qu'il y avait de nouveau. On lui répondit que le *Scipion* avait été abordé par la *Provence*, dont le beaupré, ayant porté sur le milieu du grand mât de l'autre vaisseau, l'avait fort endommagé, cependant le mât tenait encore; on avait pu dépasser les perroquets, puis déverguer les huniers et la grande voile, mais on craignait de voir d'un moment à l'autre cette masse énorme s'affaisser sur le pont, où sa chute allait occasionner les plus grands dégâts; aussi demandait-on les plus prompts secours. Les avaries de la *Provence* n'étaient pas moins sérieuses; la guibre ayant été engagée, le porte-haubans du *Scipion* avait mâché une de ses vergues de hunier de rechange et un de ses porte-lofs, puis après avoir brisé le plat-bord, y était resté planté; enfin on avait cru voir le beaupré entièrement brisé venir en travers, lorsque les deux vaisseaux s'étaient séparés.

L'Amiral, consterné de ce contretemps, ordonna aux bâtiments avariés de laisser porter dans la rade de Cervi, et enjoignit aux autres de les remorquer, s'ils en avaient besoin. Nous suivîmes bientôt la même route.

Commission pour juger les réparations à faire

Le jour vint enfin éclairer les désastres de la nuit. Nous vîmes alors que le grand mât du *Scipion*, cassé à 30 pieds du pont, tenait à peine. La *Provence* avait son beaupré brisé entre les apôtres, et sa guibre emportée en grand. On s'occupa aussitôt d'étudier si de simples réparations étaient possibles; une commission de commandants, de maîtres d'équipage* et de charpentage fut nommée pour examiner les dégâts. Je fus envoyé en corvée avec la commission, et il me sembla personnellement que le mât du *Scipion* demandait à grands cris un remplaçant. Mais on ne me demandait pas mon avis; ces messieurs en jugèrent autrement et il fut décidé que le mât pouvait être redressé, puis fortement jumelé, afin de résister jusqu'à la fin de la campagne. Quant à la *Provence* son gouvernail de rechange devait servir à réparer sa guibre, et un mât de hune, entouré de jumelle, lui ferait un beaupré. Nos deux vaisseaux seraient ainsi en état de reprendre la mer après quelques jours de travail.

Réparations

Malheureusement la commission s'était trompée. Quand on voulut redresser le mât, les deux parties se séparèrent, et l'Amiral, pour avoir trois bons vaisseaux, se décida à faire remplacer le mât du *Scipion* par celui de la *Provence* et à expédier celui-ci en France pour se réparer le plus promptement possible. Notre maître d'équipage Simon fut chargé de l'exécution du travail. Le lendemain on déplanta et on mit à l'eau les morceaux du mât brisé; on installa de fortes bigues* avec les basses vergues, garnies de leurs bouts-dehors, et dans la journée, la *Provence* fut démâtée et l'autre vaisseau vit son mât remplacé. Tous les élèves de la division assistèrent à cette opération, fort instructive pour eux; j'admire cette énorme pièce de bois, dirigée seulement par quelques hommes, s'élevant à une hauteur prodigieuse et venant se placer presque d'elle-même à l'endroit voulu, sans que le moindre accident entravât l'opération, malgré le roulis assez fort occasionné par la houle du large, qui donnait dans la baie.

Ce fut seulement le 8 octobre que les travaux purent être achevés, à cause d'un coup de vent violent, qui souleva la mer et rendit la suite de l'opération impraticable. Or, pendant le temps que nous restâmes sur rade, on discuta beaucoup les torts qu'avaient pu avoir les deux vaisseaux lors de l'abordage. Le *Scipion* avait bien reçu le premier choc mais il le devait à sa manœuvre, car se trouvant bâbord amure il aurait dû laisser arriver au lieu d'envoyer vent devant comme il le fit. La *Provence*, au contraire, qui exécutait la manœuvre prescrite en pareille circonstance, ne put assez tôt comprendre celle de l'autre vaisseau, qu'elle aperçut seulement lorsqu'il fut très rapproché, la nuit étant des plus obscures, en sorte qu'elle vint tomber par le travers du *Scipion*. Les deux officiers de quart doivent, dit-on, passer devant un conseil de guerre.

Quoiqu'il en soit, la faute principale incombe, ce me semble, à l'Amiral, qui ne donna pas l'ordre, avant la nuit, de mettre les feux de position. Dans une passe aussi étroite, ils étaient de toute nécessité, à moins qu'il n'eût des raisons majeures pour ne pas être aperçu dans ces parages, ce que je ne soupçonne pas; mais nous ne sommes point dans le secret des Dieux.

Corvée d'eau et promenade à Cervi

Durant notre séjour à Cervi, nous nous occupâmes à renouveler notre eau, que nous prenions à une rivière souterraine qui venait se perdre dans la baie. Je dis souterraine parce qu'en effet le sol ne présentait l'aspect que du lit d'un torrent desséché, mais en creusant le

sable de manière à y introduire à 3 ou 4 pieds un tonneau défoncé, on se procurait une fontaine presque intarissable de très bonne eau.

Dans une promenade que je fis au pied des montagnes, je me procurai d'assez beaux échantillons d'un minéral de fer que l'on y trouve en grande quantité; c'est du fer hématite brun en rognons assez volumineux, qui paraissent avoir été anciennement en fusion; plusieurs morceaux représentaient assez bien les bases de stalactites, qui avaient du être de dimensions respectables.

Le 9 au matin, nous nous préparâmes à quitter Cervi, pour aller rejoindre la division anglaise. L'*Armide*, arrivée le 4, nous apprit que, malgré la promesse qu'avait faite Ibrahim de ne laisser aucun bâtiment sortir de Navarin, la flotte turque avait cependant quitté ce port, d'où elle s'était dirigée sur Patras et le golfe de Lépante. On prit des rechanges à bord de la *Provence* et le soir nous levâmes l'ancre, ne laissant à Cervi que ce vaisseau qui devait retourner en France, et le *Scipion*, qui ne pouvait être prêt que le surlendemain.

Jonction avec la flotte russe

Le 12, nous passâmes devant Navarin; à toute vue, aucun navire ne tenait la mer dans ces parages. Poursuivant notre route dans le nord, nous aperçûmes le lendemain plusieurs voiles parmi lesquelles on distinguait des vaisseaux; on ne pensait qu'à la division anglaise, mais nous reconnûmes bientôt qu'elle était jointe à la flotte russe, comptant 4 vaisseaux, 2 frégates et 2 corvettes. Les communications entre les deux amiraux durèrent toute la matinée, et peu après nous nous dirigeâmes vers Zante, où nous mouillâmes vers 2 heures, avec le *Breslau*, le *Trident* et l'*Armide*. Les bâtiments russes ne m'ont pas paru dignes d'attention, ni en bien, ni en mal; je ne remarquai qu'un assez beau vaisseau de 80; les autres sont médiocres; les frégates et les corvettes se présentent bien.

La ville de Zante devant laquelle nous étions en quarantaine, présente un aspect très pittoresque; là au moins on aperçoit des traces d'une main européenne. Elle est située au fond d'une baie ouverte à l'est, au pied d'une montagne découpée à pic sur laquelle est bâtie la citadelle, position presque inexpugnable. Au fond du golfe s'étend une plaine boisée, et vers la pointe Est de la rade, l'œil se reporte avec plaisir sur une foule de jolies maisons de campagne agréablement situées au milieu de jardins bien plantés. Le palais du gouverneur, situé vers le milieu de la ville, est construit en briques, et l'on y monte en suivant une terrasse sinueuse plantée de beaux arbres; on remarque plus bas, près du quai, plusieurs églises, et un bâtiment précédé d'un portique à colonnes, que l'on m'a dit être occupé par l'administration des douanes.

Dans tous les endroits où nous nous arrêtons, le commandant a la fureur de compléter son eau, celle que l'on rencontre fut-elle détestable. C'est ce qui nous arriva ici. Elle nous fut fournie au cap Silico par une espèce de marre que nous ne pouvions atteindre qu'avec peine à cause de la mer qui brisait avec violence sur la côte. Arrivée à bord, cette eau parut tellement mauvaise que l'on fut obligé de l'employer à laver le linge. Cependant nous en fîmes toute la nuit et le jour suivant.

Après avoir acheté quelques poules et autres denrées qu'on nous fit payer au poids de l'or, nous quittâmes Zante pour aller rejoindre les flottes russe et anglaise, que nous rencontrâmes un peu au large de Navarin.

Combat de Navarin

23 octobre 1827 (37) - La goélette la *Daphné* nous ayant rallié, nous confirma les nouvelles que nous avait données l'*Armide* sur la sortie des bâtiments turcs du port de Navarin malgré la défense faite à Ibrahim, et les officiers nous dirent que l'amiral anglais s'étant opposé à leur entrée dans le golfe de Lépante, ils avaient viré de bord et repris la route de Navarin, après avoir reçu, prétendait-on, quelques coups de canon.

Le 16 octobre au soir, l'*Armide* nous signala dans le Port 76 bâtiments de guerre : 3 vaisseaux, 16 frégates, 27 corvettes et 28 ou 30 briks.

Le lendemain, dans la journée, M. Fleurat, drogman de l'amiral de Rigny, partit sur la frégate anglaise le *Dartmouth* pour porter aux chefs Turcs un plan de négociation présenté par les amiraux relativement à l'évacuation de la Morée et au départ de la flotte pour Alexandrie ou Constantinople. A son retour, le 19, il nous apprit qu'Ibrahim Pacha était parti, la veille, pour Tripolizza, avec un corps de cavalerie, que la flotte turque, à laquelle s'étaient joints encore quelques bâtiments, était embossée dans le milieu de la baie et que six brûlots se trouvaient mouillés sur ses ailes.

Le 20 octobre, à dix heures du matin, l'escadre était ralliée dans le sud de Navarin près des îles Sapiens, avec vent de sud-ouest, faible brise. L'amiral anglais fit le signal de laisser arriver, et prenant la tête de la ligne, dirigea sa route sur l'entrée de la baie. Tous les bâtiments de la division le suivirent à environ une demi-encâblure de distance les uns des autres. Le vent permettait de filer de deux nœuds et demi à trois nœuds sous toutes voiles.

A une heure et demie, l'amiral de Rigny me fit appeler et me donna l'ordre de me rendre à bord de la goélette la *Daphné*, aux ordres du capitaine Fraisier (38), afin de l'aider à écarter les brûlots, si, l'action venant à s'engager, l'ennemi y mettait le feu. Dix minutes après, j'étais à mon poste.

A deux heures 15 minutes, les vaisseaux anglais mouillèrent sans la moindre résistance à la place qui leur était assignée dans l'ordre de bataille, les autres vaisseaux continuant d'entrer, sans que l'on aperçut, tant sur les forts que dans la rade, le moindre mouvement; toutefois les bâtiments turcs, qui, dans la matinée, étaient tous évités debout au vent, se trouvaient maintenant embossés en travers dans l'ordre le plus parfait. Brusquement les choses allaient changer de face. Lorsque nous fûmes engagés dans la passe, entre les vaisseaux le *Scipion* et le *Breslau*, nous entendîmes devant nous une vive fusillade. La frégate anglaise le *Dartmouth*, mouillée par le travers d'un brûlot, y avait envoyé un canot pour le visiter et pour s'en emparer, s'il manifestait des intentions hostiles. Or les Anglais, en montant à bord, furent renversés à coup de sabres et de pistolets par les Turcs qui formaient l'équipage du brûlot. Le lieutenant anglais venait d'être tué, et c'est ce qui occasionnait cette attaque de la frégate, qui soutenait vigoureusement son embarcation. La vive émotion que j'éprouvai en entrant dans la passe, en pensant que le poste que j'occupais était un poste de bataille en prévision, se dissipa aussitôt par l'attention que je prêtai à cet événement et j'en éprouvai bientôt d'une tout autre sorte.

Avant cet incident, j'étais presque persuadé que nous entrions en amis; nous apercevions, en effet, distinctement, sur les glacis des forts, une foule de Turcs assis et fumant tranquillement leurs pipes en nous regardant défilier; mais au premier coup de feu ils se dispersèrent et coururent à leurs pièces, car le brûlot s'étant enflammé soudain, et la canonnade ayant commencé sur la ligne, nous fûmes salués par une bordée des forts, qui démontra deux caronades de la goélette où je me trouvais, cribla ses voiles et attaqua fortement son mât de misaine. Cependant le *Trident* et le *Breslau*, dont quelques volées firent diminuer considérablement le feu des batteries, s'avancèrent pour porter secours aux Anglais et à la

Sirène, qui se trouvaient d'autant plus engagés que la moitié de l'escadre alliée était encore dehors et qu'ils essayaient seuls tout le feu de l'ennemi. Mais les Russes et les frégates ne tardèrent pas à se trouver à même de prendre part au combat. L'action devint alors générale.

La canonnade ne discontinuait pas un instant et les bâtiments étaient enveloppés d'un nuage de fumée tellement épais, que l'on n'apercevait de temps à autre que l'extrémité de leurs mâts.

La malheureuse *Daphné*, en partie dégréée, n'était déjà plus en état de prendre son poste et se trouvait entraînée sous la poupe du vaisseau le *Breslau*, presque au point de convergence de tous les boulets ennemis qui manquaient leur but. Là, forcée de mouiller, elle fut en un instant horriblement maltraitée. A peine avions-nous laissé tomber l'ancre, qu'un brûlot lancé sur nos vaisseaux vint menacer la goélette, qu'il était impossible de diriger de manière à l'éviter, à cause du calme parfait qui régnait alors sur la rade et des avaries considérables qu'elle avait déjà éprouvées. Le capitaine Fraisier m'ordonna d'armer promptement mon canot, de tâcher d'atteindre le brûlot avec les grappins d'abordage dont j'étais muni, et de le remorquer au large. Plusieurs canots français et anglais agissaient déjà de même sur un autre brûlot, qui, tombé sur le *Scipion*, y avait occasionné, à l'avant, un incendie considérable. Je fus moins heureux qu'eux: un boulet traversa l'avant de mon bateau en tuant les deux brigadiers et mettant l'un des grappins absolument hors de service. Ce coup démoralisa passablement mes gens parmi lesquels je réussis cependant à rétablir l'ordre, quoiqu'un second boulet, en traversant encore le canot, m'eût enlevé un troisième homme et deux avirons. J'essayai alors, malgré la chaleur intense que répandait cette masse embrasée, d'y jeter le seul grappin qui me restait; mais déjà le brûlot, en dérivant, rangeait de très près la goélette, et le capitaine me héla de prendre promptement sa remorque. Je saisis sa touline qui fut coupée presque aussitôt par un autre boulet; je revins à la charge et parvins à en saisir une autre, au moyen de laquelle je halai assez la goélette pour que le brûlot ne pût l'inquiéter davantage. Quelques instants après, il avait disparu sous les feux du *Breslau* et d'un vaisseau anglais. Je rentrai alors à bord de la goélette, qui fut forcée de mouiller de nouveau presque au même endroit, de peur d'être jetée en dérive sur les bâtiments turcs. On avait établi les avirons de galère, pour faire éviter le navire; quatre hommes armaient chacun d'eux, et j'y donnais la main, autant pour les exciter que pour ne pas rester dans une inaction toujours pénible en pareilles circonstances, lorsqu'un boulet, nous prenant en enfilade, fit tomber à nos pieds quatre de ces braves gens; parmi eux un de mes canotiers fut blessé par un éclat. En continuant à nager ainsi, nous parvînmes pourtant à faire éviter la goélette de manière qu'elle ne présentât plus l'avant à la frégate turque la *Pouria*, par le travers de laquelle nous nous trouvions.

Tout mouvement de notre bateau devenait alors inutile; les trois caronades dont on aurait pu se servir étaient démontées, et il fallait se borner à rester simples spectateurs du combat, occupation fort triste quand on se trouve en but, comme nous l'étions, aux boulets perdus de toute la division, car les Turcs étaient trop occupés des vaisseaux de haut bord pour qu'ils songeassent à diriger leurs pièces sur nous. Ce qu'il y a de sûr c'est que nous recevions à chaque instant des boulets, plusieurs hommes en avaient été atteints, le lieutenant venait de tomber sur l'avant, et le pont était couvert de débris. Le capitaine Fraisier, jugeant alors qu'il était inutile de sacrifier un équipage qui ne pouvait pas se défendre, donna l'ordre aux hommes de descendre dans la cale en se tenant prêts à monter au premier signal. Cet ordre exécuté presque à contre cœur épargna bien du monde, car la mitraille et les boulets ne discontinuaient pas de pleuvoir autour de nous.

Resté seul sur le pont avec le capitaine, le chef de timonerie qui veillait au pavillon et un jeune homme faisant à bord les fonctions d'officier, je pus pendant quelque temps observer ce qui se passait sur la ligne. Depuis près de deux heures, le bruit des canons et le sifflement des

boulets avaient seuls frappé mon attention, d'autant que j'avais été longtemps occupé par le brûlot; du reste, un nuage épais de fumée couvrait presque entièrement les vaisseaux amis et ennemis et empêchait souvent de les reconnaître. Enfin vers cinq heures, le feu étant devenu beaucoup moins vif, la fumée se dissipa sur plusieurs points par intervalles, et je reconnus avec la plus grande satisfaction que les rangs ennemis s'étaient beaucoup éclaircis.

Sur notre aile droite, le *Trident* soutenait avec avantage la *Sirène*, qui, quoique fort honorablement maltraitée, combattait encore la *Pouria* et l'*Isania* dont l'avant était déjà la proie d'un violent incendie; plus loin, les bâtiments qu'avaient combattus les vaisseaux anglais s'en allaient en dérive complètement désemparés. Au centre, le *Breslau* n'avait plus par son travers que deux frégates embrasées. A l'aile gauche, les Russes, qui les derniers avaient pris part au combat, étaient encore engagés dans une lutte opiniâtre, et l'*Armide*, à l'extrémité de la ligne, après avoir éteint les feux de la frégate du premier rang la Grande Sultane, n'avait plus à lui résister que deux corvettes qui défendaient l'honneur de leur pavillon.

Bientôt des craquements considérables, accompagnés de hourras anglais et des cris de Vive le Roi, appelèrent mon attention sur l'aile gauche. La mâture d'un vaisseau turc venait de tomber sous les feux du vaisseau amiral anglais l'*Asia*, presque en même temps que celle de la frégate l'*Isania*, que combattait la *Sirène* (67). Il me serait impossible de peindre les impressions que firent sur moi ces premiers cris de victoire; elles furent si diverses et se succédèrent si rapidement que je ne pourrais dire quelle fut la nature de celle qui domina d'abord; un aperçu de la position dans laquelle je me trouvais pourra peut-être en donner une idée. N'ayant pris qu'une faible part, quoique fort dangereuse, à l'action, j'avais joué dans ce terrible drame un rôle à peu près passif, et depuis plus d'une demi-heure, au milieu des boulets qui à chaque instant me présageaient le sort des malheureux que j'avais vus tomber à mes côtés; réduit, les bras croisés, à de sinistres réflexions, dont ne pouvaient me distraire les différentes scènes qui se présentaient au loin, presque seul, au milieu des cadavres, des débris de bois et de cordages épars sur le pont étroit de la goélette, je ne pouvais m'empêcher d'éprouver un sentiment pénible, qui contrastait étrangement avec les cris de joie des vainqueurs. Ce sentiment n'était pas de la frayeur, car on m'aurait donné l'ordre à cet instant de monter à l'abordage d'un bâtiment couvert d'ennemis, je m'y serais précipité avec plaisir; c'était une sorte de tristesse énervée. Il y a du courage, de l'intrépidité, à emporter une redoute à la baïonnette; je veux même que l'on attende avec sang-froid, l'arme au bras, sous une grêle de balles, l'instant de charger un ennemi, mais alors on agit, ou l'on va bientôt être acteur. Tandis qu'il faut avoir l'âme triplement cuirassée pour rester calme pendant une si longue inaction, sans espoir de prendre bientôt part à la mêlée.

Des hourras en l'honneur d'une victoire à laquelle nous avions peu contribué allaient cependant s'échapper de notre poitrine, lorsqu'un boulet vint nous couvrir d'eau, en frappant le corps du bâtiment à tribord. Nul doute qu'il n'eût porté au-dessous de la flottaison, et en effet un matelot vint nous avertir qu'un jet d'eau gros comme la cuisse se précipitait dans la cale. En un instant tout le monde fut sur le pont, les pompes furent mises en jeu, et mon canot, qui se trouvait à tribord, facilita les moyens d'étancher cette énorme voie d'eau, en permettant de clouer sur l'orifice une plaque de plomb garnie de suif et d'étoupes. Nous étions à peine maîtres de l'eau, qu'un autre boulet vint de l'autre bord nous causer le même accident, qui fut réparé provisoirement de la même manière, et avec la même promptitude.

Mais des avaries plus graves avaient déjà entamé la goélette; le gouvernail était démonté, sa mèche et une partie de l'étambot avaient été emportés; le grand mat, brisé dans plusieurs endroits, menaçait au premier choc de s'affaisser sur nous; la chaloupe et les bastingages étaient en morceaux; plusieurs hommes venaient de tomber sur les passe-avants; enfin je ne

sais comment nous nous serions tirés de ce mauvais pas, si l'on s'était battu pendant une heure encore avec le premier acharnement. Fort heureusement, les rangs ennemis continuaient à s'éclaircir; plusieurs frégates avaient été coulées à fond; d'autres étaient la proie des flammes; enfin quelques-unes, dont les câbles avaient été coupés, dérivèrent dans le fond de la baie; le feu des forts était déjà presque éteint sous les bordées du *Scipion* et du *Trident*, lorsqu'un événement terrible et dont nous ne pouvions calculer les suites vint encore nous menacer de près.

Le feu que nous avions vu se manifester quelque temps auparavant sur les gaillards de la frégate égyptienne l'*Isania*, qu'avait combattue de très près la *Sirène*, s'était propagé avec une étonnante rapidité dans toutes les parties du bâtiment; sa batterie était alors entièrement embrasée, et à chaque instant on craignait une explosion. Le câble d'embossure de la *Sirène*, qui avait été coupé dans l'action, ne lui donnait plus les moyens de s'en écarter et un grelin envoyé à bord de la frégate anglaise le *Dartmouth* ne l'avait pas mise hors de danger. Nous n'étions pas, ainsi que l'amiral anglais, à 150 pas du bâtiment incendié, et nous attendions avec anxiété l'explosion, lorsqu'un homme agita un mouchoir blanc sur l'arrière de la frégate; un canot du *Trident* commandé par un enseigne (Trogoff (39) se détacha, et malgré le danger évident d'une telle entreprise, il eut le bonheur de sauver cet homme qui venait de se précipiter à la mer. Nous applaudissions à son retour et à ce trait héroïque d'humanité, lorsque la frégate sauta. La détonation fut épouvantable, et un spectacle aussi beau que nouveau pour moi nous remplit d'admiration et d'effroi en même temps; le bouquet d'artifice le mieux combiné ne donne qu'une faible idée de la colonne de feu et de fumée qui s'élança dans les airs à une hauteur prodigieuse. En un instant, nous fûmes assaillis par une pluie de débris enflammés qui ne nous causa providentiellement aucun dommage. Puis un morne silence succéda sur toute cette partie de la ligne à cette terrible détonation; ce fut un instant lugubre; mais une minute après, la canonnade avait recommencé comme de plus belle.

Le mât d'artimon de la *Sirène* s'abattit alors, en ne laissant qu'un tronçon de 15 ou 20 pieds, sur lequel nous vîmes clouer presque aussitôt les lambeaux du pavillon de combat au milieu d'acclamations unanimes parties des vaisseaux voisins.

Cependant, vers 5 heures et demie, on n'entendait plus que quelques coups de canon encore entremêlés de l'explosion de deux frégates vers le centre de la ligne, et les cris de victoire retentissaient dans toute la baie.

A 6 heures, la flotte turque était anéantie et ses débris se retiraient dans le fond de la rade. Les alliés n'avaient perdu aucun de leurs bâtiments; mais plusieurs d'entre eux étaient en partie démâtés et considérablement avariés. La mer était couverte de Turcs et d'Arabes, qui se sauvaient à la nage de tous côtés. On s'empressait de leur porter secours, car les scènes d'humanité succèdent toujours aux scènes de carnage, et après le combat les ennemis redeviennent des hommes aux yeux de leurs adversaires. Les Turcs, d'ailleurs, n'avaient pas manqué de courage, et je pense que personne ne s'était attendu à une telle résistance de leur part; quoiqu'ils fussent numériquement et matériellement les plus forts, leur impétuosité seule a été cause de leur perte; presque tous se sont fait couler ou sauter quand il leur a été impossible de se défendre, une seule frégate a amené son pavillon, c'est l'*Armide* qui en a eu l'honneur.

Un de leurs vaisseaux, ayant par son travers l'*Asia*, de 80, et l'*Albion*, de 74, à demi-portée de pistolet, s'est défendu avec opiniâtreté pendant quatre heures, quoiqu'il fût démâté de tous ses mâts. L'équipage d'un autre est monté trois fois à l'abordage du vaisseau anglais le *Génoa*, d'où il a été constamment repoussé avec une immense perte d'hommes.

A 6 heures et demie, le capitaine Fraisier s'embarqua dans mon canot, pour aller à bord de la *Sirène* faire son rapport à l'amiral. Avant d'y arriver, je tremblais d'y trouver un grand vide parmi mes camarades, car j'avais vu la frégate très engagée, et d'après les avaries apparentes à l'extérieur elle avait dû beaucoup souffrir. Je fus reçu en arrivant sur le pont par les amis Subra et Villemain, que j'embrassai comme si depuis dix ans nous ne nous étions pas rencontrés. N'ayant pas eu connaissance de mon départ au commencement de l'action, ils me croyaient perdu et n'osaient demander à personne ce que j'étais devenu de peur d'en apprendre de fâcheuses nouvelles. Je faisais comme eux alors, je ne m'informais pas des autres et j'attendais qu'ils m'apprirent le sort de ceux que je ne rencontrais pas. Deux d'entre eux étaient morts à leur poste. . . L'élève Dusseuil avait été tué sur l'avant en communiquant un ordre à M. Le Roy; et Fleurat, le drogman de l'amiral, le meilleur camarade que l'on pût trouver, avait été coupé en deux dans le faux pont.

En traversant le gaillard d'arrière de la *Sirène* je ne pus me défendre d'un mouvement de pénible surprise; je l'avais vu si propre, il y avait quelques heures; tout y était si bien en ordre; maintenant des éclats de bois énormes, des débris de cordages, de poulies, des caronades démontées, étaient épars çà et là, laissant apercevoir dans les espaces vides de larges taches de sang, que l'on n'avait pas encore pu enlever, et qui n'attestaient que trop que des braves avaient succombé là.

Je traversai cette espèce de chaos pour aller rendre compte à l'amiral de Rigny, qui se promenait sur l'arrière, de la mission qu'il m'avait confiée. Il me reçut avec cette froideur, cet air préoccupé, qui le caractérisent, et après avoir paru apporter quelque attention à mon récit, il me congédia avec un : c'est bien, aussi sec que si j'étais venu lui rapporter le fait le plus insignifiant du monde.

En descendant, je rencontrai au carré tous les officiers, qui m'invitèrent à partager leur dîner, auquel je fis honneur, car depuis longtemps j'étais tourmenté par la faim, comme si je n'avais absolument rien pris depuis deux jours. Le dîner fut triste; l'enthousiasme que fait naître une victoire, quelque brillante qu'elle puisse être, ne dure qu'un moment et le cœur se serre dès que l'on jette les yeux autour de soi.

Après le dîner, je reçus la triste mission de retirer de la cale les cadavres de ceux qui avaient succombé à la suite de leurs blessures, de les faire ensevelir dans une toile, et jeter à la mer. Dans toute autre circonstance, le spectacle de ces membres détachés, de ces tronçons de cadavres, et surtout les plaintes des blessés dont le faux pont était encombré, m'auraient soulevé le cœur; mais ce soir-là, j'étais comme énervé; rien ne me faisait plus impression, j'en avais tant éprouvées dans la journée.

Ma tâche était à peine terminée que l'on rappela au branle-bas de combat. L'amiral parcourut les batteries et donna l'ordre de ne pas quitter son poste pendant toute la nuit. Accablé de fatigue, je m'endormis, enveloppé dans ma capote, sur la culasse d'un canon.

Cette nuit se passa fort bruyamment; ce n'est pas que l'ennemi s'avisât de nous inquiéter; il était trop étourdi de sa défaite; mais une grande partie des bâtiments échoués au fond de la baie étaient en feu, et de temps en temps les détonations de pièces chargées que la chaleur faisait partir, jointes aux explosions des navires dans lesquels l'incendie avait gagné les soutes aux poudres, nous tinrent dans une alerte presque continuelle.

Lendemain de victoire

21 octobre - Au jour, il fallut s'occuper à réparer promptement les avaries de la veille et se préparer à tenir la mer à la première occasion, car notre position dans la baie, même après la victoire, n'était pas brillante. Entourés d'ennemis, qui pouvaient nous inquiéter, la nuit surtout, en lançant sur nous des brûlots, nous devons être constamment en garde, et une saute de vent au N. N. O., vent qui règne assez souvent dans ces parages, pouvait mettre nos vaisseaux dans le plus grand danger à cause des bâtiments enflammés, qui auraient été poussés sur nous du fond de la rade. La *Sirène*, d'ailleurs, était mouillée très près de la ville, et bien que les batteries de celle-ci fussent à peu près détruites, quelques-uns des canons placés sur les remparts étaient encore capables de nous gêner beaucoup dans nos réparations. Nous filâmes donc notre câble par le bout, et nous prîmes un nouveau mouillage à peu près hors de la portée du canon. Les bâtiments les plus avariés imitèrent notre manœuvre.

La frégate avait fait des pertes assez considérables : 61 hommes, dont 25 morts, avaient été mis hors de combat, et les blessés encombraient l'entrepont. Le mâât d'artimon était tombé en laissant seulement un tronçon de 20 pieds au-dessus du pont, le grand mâât avait reçu 32 boulets, et l'on doutait même que fortement jumelé il pût résister à une grosse mer; la grande vergue et les vergues de hune étaient coupées; enfin le gréement avait été mis en pièces; pas un hauban, pas un étai n'existait en entier; mais, quoique la coque du navire eût aussi reçu un grand nombre de boulets, elle était encore assez solide pour n'avoir rien à redouter des coups de mer; aussi s'occupait-on exclusivement de la mâture.

Dans la matinée, nous eûmes des nouvelles des autres bâtiments, nous sûmes que le *Breslau* avait tiré l'amiral russe d'une position très critique, en coulant, dans quelques bordées, deux frégates qui l'avaient pris en enfilade. Il avait perdu peu de monde.

L'*Armide* avait fait amener la frégate de 60 la *Grande Sultane*, après avoir, soutenue seulement par la frégate anglaise le *Talbot*, fait face à deux autres frégates et deux corvettes, dont elle avait éteint les feux. Elle eut 45 hommes hors de combat. J'appris avec plaisir que l'élève Fournas (40), un de mes meilleurs camarades, avait fait preuve d'intrépidité et de sang-froid, en se rendant, au milieu de la mitraille et des boulets, à bord de la prise de l'*Armide* qu'il amarina*. A son retour, le commandant Hugon lui donna le sabre du capitaine turc, qu'il était allé chercher. Une autre récompense devait lui être réservée, mais les élèves de la marine ne sont pas en état d'être décorés, et l'amiral de Rigny s'était prononcé formellement à cet égard. Il avait, dit-on, répondu au commandant Hugon qu'il ne jugeait pas convenable de rien demander pour les élèves. Dans l'armée de terre on est moins injuste; on récompense une action d'éclat sans considérer le grade de celui au courage duquel elle est due.

L'escadre anglaise avait aussi fait de grandes pertes, tant en hommes qu'en avaries majeures éprouvées par les vaisseaux.

Les Russes avaient moins souffert, quant au matériel; mais le vaisseau-amiral l'*Azoff* avait perdu beaucoup de monde.

On évalue le nombre des hommes qui avaient été mis hors de combat, à bord des différents bâtiments de l'escadre combinée à 685. Les Turcs, dont plusieurs vaisseaux ou frégates ont à peine eu un homme d'épargné, devaient avoir éprouvé des pertes bien plus considérables. On faisait monter à 5000 ou 6000 le nombre de leurs morts.

Le matin, on reconnaissait encore, échoués au fond de la baie, près d'une quarantaine de bâtiments, tant bricks que corvettes ou frégates, dont plusieurs paraissaient n'avoir pas éprouvé beaucoup de mal; mais dans la journée les Turcs mirent eux-mêmes le feu à presque

tous, et de quart d'heure en quart d'heure nous étions les témoins d'une explosion qui lançait au loin les débris enflammés du navire sur lequel elle avait eu lieu. L'ennemi avait sans doute pris cette mesure extrême pour nous enlever tous les fruits de la victoire. Cependant on n'avait encore fait aucun mouvement pour s'emparer du reste de leur flotte; ils circulaient librement le long de la côte dans leurs embarcations, et l'on ne s'en occupait que pour panser les nombreux blessés qui se trouvaient à bord de la frégate amarinée, ou que l'on avait recueillis pendant la nuit sur les débris de navires qui flottaient de toutes parts dans la baie.

Dans l'après-midi, nous aperçûmes au large une voile que nous reconnûmes bientôt pour être le vaisseau la *Provence*. J'appris plus tard que, parti de Cervi pour retourner en France changer sa mâture, et se trouvant à 8 ou 10 lieues au large de Navarin, il avait entendu le combat de la veille, mais que les vents, trop faibles, avaient trompé l'impatience de son équipage et l'avait empêché de venir y prendre part. Pour combattre à l'ancre il n'est pas besoin d'avoir un gréement complet, et les hommes commandés par le brave Duplessis Parscau (41) se fussent sans doute distingués comme les autres. Il vint mouiller à demi-portée de canon de la ville, protégeant ainsi le *Scipion* qui s'occupait à réparer son beaupré presque entièrement consumé la veille par un brûlot.

Lettre à Vannes

René Kerviler, dans sa publication des deux premiers carnets de son père ajoute : « *Je crois devoir compléter cette relation de la bataille de Navarin par la lettre que mon père adressait à Vannes, le 21 au soir, encore sous le coup des diverses émotions qu'il venait de subir. Il y aura quelques répétitions, mais aussi des détails nouveaux, en particulier sur le commandant du Breslau, Botherel de la Bretonnière, un Breton, qui fut bientôt après nommé contre-amiral. Et puis c'est la note spontanée, tandis que celle du texte des mémoires a été réfléchie. Ce récit pris sur le vif est un complément nécessaire de l'autre relation. Mon grand père était veuf depuis 1810, et habitait Vannes avec ses deux filles, dont la seconde vit encore dans cette vénérable maison paternelle de la rue des Douves-du-Port, où la sixième génération issue des Pocard du Cosquer vient souvent prendre ses ébats chez la vieille grand-tante.* »

« Rade de Navarin, le 21 octobre 1827.

Victoire et santé, mon cher papa, voilà deux mots qui vont résonner bien agréablement quand vous apprendrez le combat terrible qu'ont livré, hier, les puissances alliées contre la flotte turque. Le résultat est que la marine turque est anéantie. 5 frégates ont brûlé et sauté pendant le combat et pendant la nuit on a entendu beaucoup d'explosions; en un mot, de 18 frégates et de 3 vaisseaux, il ne reste plus aux Turcs qu'un vieux vaisseau qui n'a pas donné, 2 frégates, et un assez bon nombre de corvettes ou bricks dont on va sans doute s'emparer aussi. Nous n'avons pas anéanti tout cela sans recevoir de boulets, aussi les amiraux français et anglais sont-ils presque entièrement désemparés; plusieurs vaisseaux et autres bâtiments ont été fort maltraités; on compte d'abord de la *Sirène* une quarantaine d'hommes hors de combat; mais moi je ne m'y trouvais pas, et j'étais dans un canot et sur une goélette pendant toute l'affaire qui a commencé à une heure et demie et n'a cessé qu'à la nuit. Voici à peu près ce qui s'est passé et ce qui a déterminé le combat. Depuis plusieurs jours les escadres unies croisaient devant Navarin où était renfermée la flotte turque au nombre de 90 bâtiments de guerre dont 3 vaisseaux, 18 frégates et le reste corvettes et bricks. Le gouvernement turc ne se décidait pas, à ce qu'il paraît, promptement, sur les arrangements qui lui sont proposés par les puissances. Nous autres, nous commençons à avoir besoin de prendre nos quartiers d'hiver, vu le mauvais

temps. En conséquence, on envoya une frégate à Navarin pour engager les flottes à retourner à Alexandrie et à Constantinople. Cette frégate vit que l'armée était embossée en demi-cercle et que 6 brûlots se trouvaient à l'entrée du port. L'amiral anglais qui commande ici décida aussitôt qu'on devait entrer à Navarin en amis ou en ennemis par le premier bon vent; ce ne fut cependant que le surlendemain que le vent permit d'entrer. L'ordre de bataille était celui-ci : L'amiral et les 3 vaisseaux français attaquaient à droite l'aile gauche de l'armée, composée principalement d'un vaisseau et de 5 frégates du premier rang. L'amiral anglais avec ses vaisseaux devait attaquer le centre, les Russes l'aile droite, et enfin les frégates devaient avoir affaire à une foule de corvettes et de bricks. Une frégate anglaise et les bricks eurent pour leur part les brûlots. Le 20 à midi, l'escadre alliée fut réunie à une lieue du port et l'amiral anglais entra en tête sans aucune résistance. La division française le suivit en partie aussi, avant que les forts se missent à tirer. La frégate anglaise chargée des brûlots s'embossa devant l'un d'eux et envoya deux embarcations pour s'en assurer, mais à peine furent elles arrivées que les Anglais en montant à bord furent culbutés de toutes parts par les gardiens du brûlot; ils y perdirent un officier et une quinzaine d'hommes. Alors commença une fusillade très vive entre le brûlot et la frégate anglaise, et c'est ce qui détermina l'affaire. Pour moi, avant d'entrer, l'amiral m'avait expédié dans un canot avec 12 hommes à bord de la goélette la *Daphné*, afin d'aller aux ordres du capitaine accrocher quelques brûlots et les écarter ainsi des bâtiments. Nous entrions avec deux vaisseaux français, lorsque le feu commença par la *Syrène* qui tira à boulets sur le brûlot; aussitôt les forts nous envoyèrent des boulets qui désenparèrent en partie la goélette; nous arrivâmes cependant bientôt près d'un brûlot auquel le feu se trouvait et le capitaine m'envoya pour le séparer. Je partis, et à peine étais-je à dix pas de la goélette qu'un boulet frappa l'avant du canot et m'enleva deux hommes et qu'un autre vint enlever le chapeau de mon patron; nous excitâmes cependant nos canotiers et nous fûmes au brûlot, mais la goélette se trouva ensuite engagée et il fallut la remorquer à son tour, puis les boulets coupèrent notre amarre et il fallut cesser; nous retournâmes donc à bord de la goélette qui se trouva mouillée définitivement au point d'entrecroisement de tous les feux, de sorte que ses six pièces de canon furent bientôt hors d'état de service; le capitaine ne pouvant plus rien faire et les hommes tombant, le capitaine les fit coucher à plat ventre et nous attendîmes tranquillement là l'issue du combat; les boulets pleuvaient comme la grêle, leur sifflement fut continuel pendant 4 heures. Nous eûmes le gouvernail emporté, les deux mâts cassés, les voiles criblées, des boulets à fleur d'eau qui forcèrent de faire jouer les pompes; je perdis encore deux de mes hommes, mais il fallait qu'il en partit. Cependant nous étions supérieurement placés pour tout voir; la *Syrène*, qui m'intéressait, fut prise entre trois feux et s'en débarrassa à merveille, jamais feu ne fut mieux fourni et bientôt ses adversaires furent anéantis par le *Trident* dont elle reçut aussi des boulets, car dans ce brouhaha la fumée empêchait souvent de rien voir; on reçut beaucoup de boulets amis; en un mot elle coula une frégate et une autre sauta près d'elle; elle fut assez maltraitée : 40 hommes hors de combat. Le vaisseau-amiral anglais était aux prises avec deux frégates et un vaisseau turc qui s'est battu avec la plus grande opiniâtreté et qui, quoique tenu ensuite entre deux feux des plus meurtriers, n'a pas amené pavillon, la nuit seule l'a caché aux yeux. D'abord un petit nombre de bâtiments a soutenu le choc de toute l'escadre turque, car les Russes qui devaient arriver les derniers étaient vivement occupés avec le fort de l'entrée; enfin ils se sont avancés et ont soutenu un très beau feu; l'amiral russe a pris d'abord une mauvaise position, mais le vaisseau français *Breslau* qui était resté sous voiles est venu prendre deux frégates qui enfilèrent le russe et dans trois bordées par division il a mis hors de combat deux frégates de soixante canons; les conscrits qu'il avait à bord se sont battus comme des lions et en vrais vétérans; le commandant du *Breslau*, M. de la Bretonnière (42), et les Français par conséquent, ont reçu un éloge bien flatteur de l'amiral russe devant le commandant du vaisseau amiral anglais. M.

Le Roy, aide de camp de notre amiral, fut ce matin voir l'amiral russe qui lui dit en le voyant « Quel est le brave capitaine français qui commande le *Breslau* » M. Le Roy l'a nommé - « Eh bien, mon cher, a-t-il dit, vous le verrez avant moi, embrassez-le de ma part, car son noble dévouement et le beau feu de sa batterie m'ont épargné beaucoup de sang ». La frégate française l'*Armide* s'est aussi bien montrée; sur l'aile droite elle a combattu seule contre quatre frégates, a fait amener et a amariné une frégate de premier rang et a fait fuir les autres. Du reste, chacun a fait son devoir; et dans ce combat mémorable, cette espèce de haine nationale entre les Français et les Anglais a été mise de côté : les trois peuples différents ont combattu en frères. Le combat a cessé à la nuit; alors quatre frégates turques avaient sauté; j'arrive cependant sur la *Sirène* et j'ai la douleur d'apprendre que sur tout l'état-major, un élève, le meilleur garçon sans contredit, avait eu la tête percée d'un biscayen. Nous avons perdu aussi le drogman de l'amiral, un bien brave camarade. Pendant toute la nuit, d'heure en heure, l'explosion des bâtiments avait lieu; c'était la plus grosse horreur que l'on puisse voir. Je vous écris le 21 à 7 heures du soir; et à peu près trente bâtiments turcs ont sauté; ils sont résolus de brûler ainsi toute leur flotte; nous serons heureux si le vent ne vient pas du fond du golfe avant que tout soit expédié, car les turcs enverraient sur nous tous ces brasiers qui pourraient nous faire beaucoup de mal.

Adieu, mon cher papa, sachez que tous les 30 du mois il part de Toulon un bâtiment de guerre pour le Levant, afin d'escorter les convois qui se présentent; ainsi en m'écrivant le 15 je pourrai recevoir de vos nouvelles tous les mois; n'oubliez pas ceci, car je vous reprocherais de la négligence si vous ne m'écriviez pas régulièrement. Dieu et notre bonne Mère, qui m'a préservé d'accidents dans cette circonstance critique, ne m'abandonnera pas, je l'espère, jusqu'à la fin de la campagne, et je pourrai alors vous embrasser. Quel jour de bonheur. Je n'ai que le temps de vous raconter mon affaire et encore je le fais à trois fois différentes; car nous sommes en remâtage, et les vergues, les canons, les cordages, les blessés nous encomrent partout.

Embrassez bien mes sœurs et mes amis. Je suis très content, le premier combat auquel j'ai assisté a eu pour dénouement la victoire, et un jour de victoire est toujours un jour de fête.»

Fin de la campagne de la *Sirène* - réparations

22 octobre - Pendant la nuit du 21 au 22, nous fûmes encore obligés de nous tenir sur le qui vive; les vents, variables dans la journée, s'étaient fixés au sud-est grand frais, et nous pouvions craindre une attaque de brûlots, car quelques chaloupes et une goélette autrichienne étaient mouillées sous la ville, d'où, chargées de combustible il eût été facile aux Turcs de les diriger sur nous.

Aussi des embarcations croisèrent-elles toute la nuit au vent de la division, pour détourner ou arrêter toute attaque de ce genre. Je dus, pour ma part, y passer quatre heures par une très forte brise qui, venant des montagnes, nous gelait de froid. Les précautions se trouvèrent inutiles, car la nuit fut très tranquille, à trois ou quatre explosions près.

Toute la journée du 22, le vent ne diminua pas de violence, et une mer houleuse, entrant dans la rade, nous fit éprouver beaucoup de difficultés à remplacer notre mâât d'artimon et à changer nos vergues.

L'amiral Codrington vint dans la journée rendre sa visite et complimenter M. de Rigny. La mauvaise passe où nous nous serions trouvés, si les vents avaient tourné au nord, lui faisait presser les travaux de réparation, qu'il aurait même ajournés si les avaries que la plupart des bâtiments avaient éprouvées ne les eussent mis presque hors d'état de tenir la mer sans danger.

Il est vrai que les Turcs paraissaient tellement démoralisés qu'il était difficile de leur supposer l'idée de rien entreprendre contre nous. L'arrivée seule d'Ibrahim Pacha pouvait remonter leur moral, mais rien n'annonçait son prochain retour de Tripolizza; tout au plus avait-il déjà pu recevoir la nouvelle de l'anéantissement de sa flotte. Du reste, il eût toujours été temps, à la moindre tentative de la part des Turcs, possible seulement par des vents du nord, d'appareiller et de gagner le large ou un autre port, dans lequel nous eussions pu tranquillement achever nos réparations.

L'accord parfait qui régnait entre les commandants des différentes nations garantissait d'ailleurs à chacun les plus prompts secours en cas d'une attaque quelconque, car, pendant le combat, on vit les Français et les Anglais se soutenir dans toutes les circonstances en rivalisant d'ardeur, et se prodiguer ensuite réciproquement les plus grands éloges. J'avoue que je voyais avec grand plaisir deux marines, si longtemps rivales et ennemies acharnées, dépouiller toute leur morgue pour rechercher, dans la journée du 20, les moindres particularités relatives à chacune d'elles et en complimenter l'autre.

Dans la nuit du 22 au 23, nous éprouvâmes un très mauvais temps, le vent soufflait avec une violence extrême et des grains de pluie accompagnés de fortes bourrasques nous assaillirent presque continuellement. Au jour, la brise mollit par degré, les nuages se dissipèrent, et nous pûmes tranquillement continuer nos travaux. On les avait constamment menés avec activité, de sorte que l'escadre, à la fin du troisième jour, fût à peu près en état de prendre la mer.

Nous sûmes alors que les bâtiments les plus avariés retournaient se réparer complètement en France, et que le *Trident* et l'*Armide* seuls restaient dans le Levant. A cette nouvelle, nous délibérâmes, dans le poste, si nous devions suivre la *Sirène* ou rester à la station; mais malgré les honneurs et les fêtes qui devaient nous attendre à notre retour à Toulon, il ne sembla pas prudent à plusieurs d'entre nous de céder à d'aussi attrayantes séductions, car si nous voulions être nommés enseignes au bout de nos deux ans, nous n'avions pas un jour de navigation à perdre, aussi nous déterminâmes-nous, Subra, Villemain et moi, à demander à suivre l'amiral sur le *Trident*, où il devait mettre son pavillon. Cette démarche ne souffrit aucune difficulté et nous reçûmes, le 24, l'ordre de passer sur ce vaisseau.

Nous quittions la *Sirène* sans beaucoup de regrets, car nous y avons été menés, sinon durement, au moins sévèrement; je dois dire cependant que nous n'avions jamais eu à nous plaindre du commandant Robert, dont l'honnêteté et les formes, qu'il mettait même dans ses reproches, contrastaient singulièrement avec les brusqueries et les grossièretés de certains autres chefs connus dans la station; nous n'avions qu'à nous louer, sous ce rapport, d'avoir passé trois mois sous ses ordres, mais notre service avait été si pénible à son bord que nous ne pouvions pas trouver pis. Nous étions d'ailleurs bien aises de nous faire une idée de la manière dont se faisait le service d'un vaisseau, et l'espoir du grade futur relevait singulièrement nos courages.

Campagne de Grèce et de Turquie

A bord du vaisseau *le Trident*

24 Octobre 1827 – 7 avril 1828

Passage sur le vaisseau le *Trident*

28 octobre 1827 - Le poste de la *Sirène* était parfaitement aménagé et toutes les commodités s'y trouvaient réunies. Le commandant, croyant sans doute nous avoir éternellement à son bord, nous avait donné l'ordre de laisser nos malles au magasin, à Smyrne; aussi nous trouvâmes-nous complètement au dépourvu, quand il fallut transporter nos effets sur le *Trident*. Fort heureusement, on avait consommé, quelques jours auparavant, plusieurs barils de farine qui n'avaient pas encore été démolis. Ce furent les malles d'une nouvelle espèce dont nous nous servîmes pour transporter notre bagage, et que nous devions conserver longtemps, car notre nouveau poste, à bord du vaisseau, servait de soute et par conséquent était extrêmement sombre; au premier abord, nous ne parûmes donc pas beaucoup gagner à changer de logement; mais ces inconvénients n'étaient pas de nature à nous donner du souci; la philosophie des élèves de la marine triomphe facilement de toutes ces petites difficultés.

L'écho arrive après la bataille

Vers 10 heures du matin, le 24, nous aperçûmes l'*Echo* à l'ouverture de la baie, dans laquelle elle entra bientôt; son commandant, le bon et brave Châteauville, paraissait, en montant à bord, accablé de la plus profonde tristesse; il ne s'était pas trouvé au combat du 20, et presque par sa faute. Le 16, de retour d'Alexandrie, et cherchant l'amiral pour lui rendre compte de sa mission, il avait aperçu notre escadre dans les eaux de Navarin, mais ne s'étant pas assez rapproché pour la reconnaître, se fondant d'ailleurs sur les rapports qu'il avait recueillis en route, il nous prit pour la division turque et nous chercha jusqu'à Zante; là il apprit que depuis près de huit jours nous en étions partis pour la croisière. Pressé de rejoindre l'amiral, il était revenu immédiatement sur ses pas, et le 20, à huit heures du soir, il entendit une forte explosion, après avoir aperçu quelque temps auparavant la grande clarté qu'elle répandit. Plusieurs détonations du même genre se firent entendre pendant la nuit, sans qu'il imaginât d'où elles pouvaient provenir. Le lendemain, des débris de bâtiments que le vent de sud-est avait poussés bien au large, et qu'il rencontra sur sa route, l'étonnèrent encore, sans qu'il soupçonnât qu'ils fussent le résultat d'un combat, lorsqu'un brick anglais, sortant de Navarin, l'instruisit de tout ce qui s'était passé. Ce fut un coup de foudre pour lui, et sa tristesse montrait assez combien il était désespéré d'avoir manqué une aussi belle occasion de se distinguer. La bourrasque des jours suivants le retint encore en mer, et ce ne fut que le 24 qu'il put arriver sur le champ de bataille. Il causa quelques instants avec l'amiral et, de retour à son bord, il croisa pendant plusieurs heures au milieu des débris de la flotte ottomane, jusqu'à ce qu'il reçût enfin l'ordre de prendre le large.

Débris restant de la bataille

Dans l'après-midi tous les bâtiments alliés appareillèrent pour sortir de la baie. Il faisait presque calme; nous étions tous les uns sur les autres, dans le goulet, et nous fûmes cependant assez heureux pour n'éprouver aucun abordage. Si, pendant cette sortie, les Turcs, après avoir réparé leurs batteries, nous avaient attaqués, quoique nous nous fussions mis en mesure de leur répondre vigoureusement, ils nous auraient fait beaucoup de mal, mais il paraît que chez eux la démoralisation était à son comble, ils ne bougèrent pas. La mer, ce jour-là, présentait le plus hideux aspect de destruction et de mort. Elle était couverte de débris et de cadavres, au point que les embarcations, dans plusieurs endroits, ne se frayaient un passage qu'avec beaucoup de peine. Les vents variables du 24 au matin avaient poussé en rade tout ce qui s'était détaché des bâtiments détruits, tout ce que les fortes brises des jours précédents avaient

jeté à la côte. Une grande partie des mâts revenaient à la surface de l'eau, et le calme, qui régnait presque complet, encombra la rade d'une immense quantité de débris.

Départ de l'escadre alliée

Plusieurs bâtiments, dans ce départ presque sans ordre, poussés par de légères brises variables et ensuite retenus par le calme, se trouvèrent très près de la côte. Rien n'était alors touchant comme le concours des canots des diverses nations, rivalisant de zèle pour se porter réciproquement de prompts secours.

C'était à qui, des Français, des Anglais ou des Russes, arriveraient les premiers vers l'endroit où ils étaient appelés; on semblait se disputer les toulines, et, lorsqu'un bâtiment était dégagé, on oubliait ses fatigues pour se porter rapidement sur un autre point. Cet accord entre les marins de puissances amies pour la première fois depuis longtemps était admirable et faisait battre le cœur de plaisir, au moins parmi nous, les jeunes, plus impressionnables et plus enthousiastes.

Cependant nous primes bientôt le large, on mit à bord les embarcations, et le *Scipion*, le *Breslau*, la *Sirène*, l'*Alcion* et la *Daphné* reçurent l'ordre de retourner en France, sous le commandement de M. Miline. Avant de nous séparer nous nous devions des adieux aussi longuement-nous la ligne aux cris mille fois répétés de : Vive le Roi. La *Sirène* avec ses mâts de fortune, et son pavillon de combat dont il ne restait que des lambeaux criblés par les balles et les biscailens, était magnifique. Puis nous saluâmes l'amiral anglais, qui nous accueillit par des hourras à faire trembler. Ces diables d'Anglais ont des voix à hourras telles que les meilleurs gosiers français n'y peuvent tenir. Ils prirent, ainsi que les Russes, la route de Malte, où ils allaient se séparer. Pour nous, qui ne devions pas revoir la France de sitôt, nous nous dirigeâmes sur Milo avec l'*Echo* et l'*Armide*.

Pendant la traversée, je m'informai des pertes en hommes qu'avaient éprouvées les diverses divisions de l'escadre combinée. D'après un relevé qui se trouvait au bureau major, le nombre total des hommes mis hors de combat s'élevait à 654. Les Français avaient eu 43 tués et 141 blessés, presque tous à bord de la *Sirène* et de l'*Armide*; les Anglais 74 tués et 196 blessés, enfin les Russes 59 tués et 139 blessés.

J'ajouterai quelques notes au sujet de mes observations personnelles. Pendant la journée du 20, je crus remarquer que, lorsque l'on veut s'emparer d'un bâtiment que l'on soupçonne être un brûlot, il faut toujours l'attaquer du côté où se trouve son embarcation, car les hommes qui le défendent, n'apercevant plus aucun moyen de salut, se gardent bien d'y mettre le feu. Je crois aussi que la vue d'un vaisseau en feu et prêt à sauter, même à petite distance, ne doit jamais faire à un autre vaisseau abandonner son poste sur la ligne, car pendant et après le combat, les explosions de plus de 40 bâtiments, qui ont eu lieu très près du nôtre ou des navires turcs, n'ont causé presque aucun dommage à leurs voisins; souvent même les plus proches étaient ceux qui recevaient le moins de débris à leur bord. Lorsque l'*Isania* sauta, la *Sirène* et le *Trident* n'en étaient pas à plus d'une encablure; ce dernier avait alors tout son monde sur les vergues, pour serrer les voiles, et personne ne fut blessé.

À bord de la *Sirène*, on a reconnu encore assez facilement que le feu de l'*Isania*, quoique très vif, allait bientôt cesser, parce qu'on remarquait qu'elle envoyait des pincés de canon, des garde-corps d'écoutes, des canons de fusil, etc... D'où on pouvait conclure qu'il n'y avait plus à bord aucun ordre, et que les canonnières n'étaient plus servis. En effet, un instant après, son feu était presque entièrement éteint.

D'après la force et le nombre des bâtiments qui se trouvaient à Navarin, nous avons calculé que 1500 pièces de canon ont dû faire feu pendant le combat, sans compter les bricks turcs qui, se trouvant en troisième ligne, n'ont pu y prendre une part bien active. Or, d'après les consommations de projectiles à bord des bâtiments français et anglais, pendant le fort de l'action, qui a duré à peu près trois heures, il a dû se tirer au moins 81 000 coups de canon, ce qui fait 450 par minute, plus de 7 coups par seconde (le *Breslau* et le *Trident* ont envoyé à l'ennemi chacun près de 3000 boulets, la *Sirène* 1800). Cette énorme quantité de projectiles parcourant dans tous les sens un espace tout au plus d'une demi-lieue carrée, on peut juger de la sécurité qu'il y avait à promener alors sur la rade dans une embarcation.

Le 26, à 8 heures du soir, nous mouillâmes à Milo avec l'*Armide*; l'*Echo*, que nous avions perdue la nuit précédente dans un fort grain, nous rejoignit le lendemain. Le *Palimure* se trouvait sur rade avec le *Dromadaire*, où je vis Chabannes, que nous avions laissé très malade à Smyrne et qui retournait en France prendre quelques mois de repos. Il se montra très contrarié de ne pas s'être trouvé avec nous à Navarin, mais il n'était pas le seul, dans le Levant, à regretter une occasion de se signaler qui ne se rencontre pas tous les jours, et il dut s'en consoler (43). Notre service à bord du vaisseau le *Trident* paraît devoir être à peu près le même que sur la *Sirène*, à l'exception toutefois des corvées désagréables de cambuse dont nous sommes dispensés. Les officiers du vaisseau sont tous de charmantes gens, de sorte que ma nouvelle campagne se présente sous un aspect très agréable. Notre poste, quoique très obscur, est grand et nous permet de tenir debout sous barrot*, avantage que je n'ai pas encore rencontré; en un mot tout nous fait espérer que nous serons bien ici. Fasse le ciel que cela dure!

Bataille de Navarin

Octobre 1827

Rapport de l'amiral russe Heyden

(Extrait du livre : la Bataille de Navarin, par le général Bogdanovitch)

A une heure de l'après-midi, la flotte alliée se montra à l'entrée du port de Navarin. Elle s'avancait sur deux colonnes formées, l'une des vaisseaux anglais et français, l'autre de l'escadre russe. Les amiraux Codrington et de Rigny qui, par suite des dispositions prises, se trouvaient au vent, avaient déjà dépassé les batteries du fort et venaient de jeter l'ancre, lorsque la colonne russe, ayant à sa tête le vaisseau amiral l'Azoff s'approcha de l'entrée du Port.

En ce moment même, d'un des brûlots turcs partit une fusillade très nourrie qui tua le lieutenant anglais Fitz-Roy, envoyé comme parlementaire pour inviter le commandant de ce brûlots à s'éloigner du voisinage des vaisseaux alliés. Bientôt un premier coup de canon fut tiré par une corvette égyptienne contre une frégate française.

L'Azoff se trouvait alors entre les batteries du fort de Navarin et celles de l'île de Sphactérie, qui dirigèrent aussitôt un feu croisé contre le vaisseau amiral et ensuite contre les autres navires, au fur et à mesure que ceux-ci approchaient de l'entrée. Insensible à cette canonnade violente et au feu de la triple ligne de vaisseaux qui formaient le flanc droit de la flotte turque, l'Azoff continua sa route sans tirer un seul coup de canon et mouilla à la place qui lui avait été assignée. Le Gangout, l'Ezéchiel, l'Alexandre Newsky et les quatre frégates qui les suivaient, opérèrent le même mouvement et, sous une pluie de boulets, jetèrent l'ancre à l'endroit fixé.

Nous espérions encore, et avec nous les amiraux anglais et français, que les commandants turcs feraient cesser le feu dès qu'ils remarqueraient l'attitude calme de nos vaisseaux. Nous pensions qu'ils ne voudraient pas donner le signal d'une bataille, mais, enhardis par ce calme même, les Turcs redoublèrent d'audace, et un second parlementaire envoyé par sir Codrington à l'amiral égyptien Mouktharem-Bey eut le même sort que le lieutenant Fitz-Roy. Dès lors, il ne nous restait plus d'autre ressource que de repousser la force par la force.

Les escadres ouvrirent le feu qui, dirigé avec une intrépidité étonnante contre une flotte cinq fois supérieure en nombre à celle des alliés, détruisit dans l'espace de quatre heures environ soixante navires de grandeurs diverses : parmi eux les vaisseaux des commandants turcs Tahir-Pacha, Capitan-Bey et Moukhtarem-Bey furent coulés à fond, incendiés ou rejetés sur les bords de sable de la côte. Vingt autres furent brûlés par les Russes après la bataille.

Durant ce mémorable combat les trois escadres rivalisèrent entre elles de bravoure. Jamais on ne vit un accord plus sincère régner entre des nations différentes. On se portait secours mutuellement, avec un empressement indescriptible. A Navarin, la gloire de la flotte anglaise brilla d'un nouvel éclat, et, sur l'escadre française, tous les officiers et soldats, à commencer par l'amiral de Rigny, firent preuve d'un courage et d'une intrépidité rares.

Les capitaines et autres officiers de l'escadre russe accomplirent leur devoir avec une ardeur, un courage et un mépris du danger vraiment exemplaires; les sous-officiers et soldats se distinguèrent par une bravoure et une obéissance dignes d'être imitées.

Certificat du commandant Robert, combat de Navarin

Je certifie que le sieur Pocard Kerviler, lieutenant de frégate, a été embarqué sur la frégate de la Sirène en qualité d'élève de 1ère classe depuis le 6 août jusqu'au 24 octobre 1827, jour où il a été débarqué pour passer sur le vaisseau le Trident.

Pendant son séjour à bord de la Sirène, M. Pocard Kerviler s'est fait remarquer de ses chefs par son intelligence, son zèle pour le service, son aptitude et son excellente conduite.

Le 20 octobre, au combat de Navarin, il commandait le canot major, il fut envoyé à bord de la Daphné, sous les ordres du capitaine Frezier, chargé de détruire les brûlots. Ce bâtiment ayant été désemparé, il lui rendit de grands services en le remorquant sous le feu de l'ennemi. Détaché ensuite pour détourner un brûlot à moitié consumé qui menaçait le centre de la ligne, il montra beaucoup de sang froid et de courage en remplissant cette mission périlleuse, où il eut trois hommes tués, un blessé, des avirons coupés et son canot percé de plusieurs boulets.

C'est avec plaisir que je donne à ce jeune et brave officier ce témoignage de mon estime, désirant bien vivement qu'il puisse lui servir pour obtenir la récompense qu'il a méritée et contribuer à son avancement.

Toulon. le 13 mars 1832.

le capitaine de vaisseau, directeur du port, ex commandant de la frégate la Sirène

R. Robert.

Note sur le combat de Navarin, qui fut envoyée à son excellence M. le baron Hyde de Neuville, ministre de la marine, incluse dans une lettre en date du 7 février 1829.

Note sur la part qu'a prise au combat de Navarin M. de Kerviler, jeune officier de marine sorti de l'école polytechnique à la fin de l'année 1826.

Kerviler, embarqué d'abord sur la corvette l'Echo, était passé ensuite, bien avant le combat de Navarin, sur la frégate la Sirène. L'amiral, avant d'entrer dans le port de Navarin, fit embarquer Kerviler dans un canot avec douze hommes, le chargeant de remorquer au besoin les brûlots qui pourraient se jeter sur les vaisseaux français. L'amiral mit ensuite Kerviler sous les ordres du capitaine de la goélette la Daphné.

Kerviler monta à bord de cette goélette qui, au 1er coup de canon, se trouva entre les deux forts avec les vaisseaux le Trident et le Scipion, et y souffrit d'autant plus qu'elle présentait moins de résistance qu'eux au feu ennemi, pendant que le leur démolissait les forts.

La Daphné parvenue ensuite sur le champ de bataille, mouilla près d'un brûlot qu'elle canonna pendant quelque temps. Les amarres de ce brûlot ayant été coupées, il se jeta sur la goélette.

Kerviler reçut alors l'ordre d'aller accrocher le brûlot avec le canot qui lui avait été confié. Il part, et avait à peine débordé lorsqu'un boulet lui emporte deux hommes, un second boulet coupe le chapeau du patron, et fait voler la tête à un autre canotier. Kerviler, secondé par son intrépide patron, continuait à avancer avec le reste de son équipage vers le brûlot en feu, lorsqu'on lui crie de venir tirer la goélette qui était attaquée par derrière. Il y court, est coupé dans sa 1ère manœuvre, en reprend une autre, tire la goélette d'affaire et y retourne à bord.

Les boulets et la mitraille y pleuvaient comme grêle. Il se range avec ses hommes à une pièce de la goélette et s'y installe comme chef de pièce. Bientôt trois d'entre eux sont emportés. Le lieutenant est coupé en deux près de lui, et ils restent deux au milieu des morts.

Immédiatement après le combat de Navarin, il passa sur le vaisseau le Trident, à bord duquel il était à Smyrne le 3 décembre 1827, dernière époque à la date de laquelle ses anciens camarades de l'école polytechnique ont reçu des nouvelles de lui.

Extrait des matricules de la majorité générale de la marine.

Monsieur Pocard Kerviler, Joseph Marie Vincent, élève de 1^{ère} classe a été embarqué sur la corvette l'Echo le 30 novembre 1826, en a débarqué le 6 août 1827 pour passer sur la frégate la Sirène, débarqué de cette frégate le 24 octobre suivant pour passer sur le vaisseau le Trident, débarqué du Trident le 8 avril 1828 et passé sur le Conquérant.

C'est le dernier mouvement qui soit parvenu du *Levant*.

Toulon, le 6 mars 1829.
le major de la marine.

Ministère de la marine
Bureau des officiers militaires

Il a été demandé des renseignements sur M. de Kerviler

Monsieur le comte,

D'après une note que vous m'avez fait l'honneur de me remettre, M. Pocard-Kerviler, élève de 1^{ère} classe, serait passé de la frégate la Syrène sur la goélette la Daphné au moment du combat de Navarin, dans lequel il aurait eu une conduite digne d'éloges. Cependant j'ai remarqué sur les états de revues qui m'ont été envoyés de Toulon que cet élève a été embarqué sur la corvette l'Echo le 30 novembre 1826 et qu'il y était encore le 31 Xbre 1828.

Toutefois, il paraît constant que M. Kerviler s'est trouvé au combat de Navarin, puisqu'il figure comme appartenant à la Syrène sur un état désignant tous les élèves de 1^{ère} classe qui étaient présents à cette glorieuse affaire, et pour lesquels Mr. L'amiral de Rigny sollicitait le grade d'enseigne de vaisseau du jour même où ils rempliraient la condition de mer exigée; Mais je me suis assuré que M. le lieutenant de vaisseau Frezier, commandant la Daphné, n'avait pas fait mention de M. Kerviler dans ses lettres.

Je viens d'écrire à M. le préfet maritime à Toulon, pour avoir des renseignements exacts sur les services de cet élève depuis son embarquement sur la corvette l'Echo, et aussitôt qu'ils me seront parvenus, je mettrai de l'empressement à vous en donner communication.

Veillez agréer, Monsieur le comte, l'assurance de ma considération.

Le ministre secrétaire d'état de la marine et des colonies

La Flèche mouille parmi les turcs, regrets d'Ibrahim pacha

Le 28, le brick-goëlette la *Flèche* entra en rade, arrivant de France; il venait de relâcher à Navarin, et la manière dont Ibrahim Pacha avait reçu le capitaine nous le fit juger comme un homme plein de sentiments d'honneur et de délicatesse, et comme l'être le plus original qu'on puisse rencontrer.

Le 26, le capitaine de la *Flèche*, cherchant l'amiral et ne soupçonnant pas ce qui s'était passé quelques jours auparavant, entra dans la baie de Navarin; il croyait y pouvoir prendre des renseignements sur les parages où se trouvait la division; mais quelle fut sa surprise lorsqu'après avoir doublé la pointe de Sphacterie, il se trouva au milieu des débris de la flotte turque. Toutefois, ne sachant ni quand ni comment le combat, dont il avait sous les yeux des traces évidentes, avait eu lieu, et craignant de faire une manœuvre suspecte s'il cherchait à reprendre immédiatement le large sous le feu des forts dont il s'était beaucoup approché, il se décida à aller prendre franchement le mouillage en se tenant néanmoins tout prêt à appareiller.

Ibrahim, arrivé de Trépolitza, voyant un bâtiment français mouillé sur la rade, expédia un canot pour demander le capitaine qui, se doutant bien que les désastres qu'il voyait dans la baie étaient dus à la flotte combinée, refusa formellement de déférer à l'invitation du Pacha avant d'avoir reçu des otages.

Un second canot lui fut bientôt expédié avec deux chefs turcs qui devaient rester à bord pendant son absence, et l'assurance qu'il n'avait rien à craindre. Il se rendit alors au camp d'Ibrahim qui le reçut fort bien et qui, le voyant dans une ignorance complète de ce qui s'était passé, lui raconta l'affaire du 20 dans tous ses détails. Il ajouta que s'il s'était trouvé à Navarin l'action eût été beaucoup plus chaude pour les flottes combinées, et que, s'étant mis en route dès qu'il eut reçu la nouvelle de la défaite des siens, il était résolu à attaquer les vaisseaux alliés avec 6000 Arabes, à la tête desquels il eût vaincu ou péri; malheureusement il était arrivé trop tard. Il termina en disant très philosophiquement que les vaisseaux étaient faits pour être coulés ou brûlés et que les siens avaient subi leur sort; mais il se plaignait amèrement de ce qu'un vieux soldat comme lui eût manqué à sa parole. Il congédia ensuite le capitaine de la *Flèche* en le comblant de politesses, et lui confiant quelques dépêches pour l'amiral.

En arrivant à bord, le capitaine appareilla immédiatement, car malgré la loyauté qu'Ibrahim venait de montrer à son égard, il crut ne devoir pas pendant trop longtemps le tenir à l'épreuve; et se félicitant d'en être quitte avec les Turcs à aussi bon marché, il se dépêcha de prendre le large.

A la recherche de la flotte grecque aux alentours de Chio

12 décembre 1827 - Le 29 octobre, dans l'après-midi, nous quittâmes Milo, nous dirigeant vers le nord, accompagnés de l'*Armide* et d'une frégate russe; et le lendemain, entre Times et Miconi, nous rencontrâmes la *Junon* qui nous dit que, pendant la croisière et l'affaire de Navarin, les Grecs avaient fait un débarquement à Chio dont ils assiégeaient la citadelle. Or, comme dans le traité que les trois puissances voulaient conclure avec la Porte, Chio devait rester aux Turcs, nous devions, si nous étions réellement neutres, empêcher les Grecs de s'emparer de cette île; car il n'était point juste que, lorsque nous privions les premiers de leurs moyens de défense en détruisant leur flotte, nous souffrissions que les seconds s'emparassent de ce qui plus tard ne devait pas leur appartenir. En conséquence, comme on soupçonnait la flotte grecque à Ipsara, nous fîmes route de manière à y arriver le lendemain matin. La *Junon* reçut l'ordre de passer dans le canal de Chio.

Le 31 octobre, au point du jour, nous étions devant le port d'Ipsara dans lequel nous ne rencontrâmes aucun bâtiment; mais, entre les îles, nous aperçûmes une vingtaine de voiles à l'horizon; leur ayant donné la chasse, nous reconnûmes un convoi autrichien qui se rendait aux Dardanelles. Cependant nous étions impatients de rencontrer les Grecs, car c'était à eux cette fois que nous devions avoir affaire, et il eût été assez piquant de nous voir les écraser à leur tour. Cela d'ailleurs n'eût présenté rien d'extraordinaire, dans le Levant nous jouons absolument le rôle de Don Quichotte, défendant l'opprimé sous quelque pavillon qu'il se présente.

Retour vers Smyrne

Dans la journée, nous longeâmes la côte ouest de Chio sans rien rencontrer. Il paraît que l'amiral fut alors pressé de s'assurer de l'effet qu'avait produit à Smyrne la nouvelle du combat de Navarin, car il abandonna cette île et les Grecs, pour se mettre plus tôt à même de défendre les Français, si les Turcs se portaient contre eux à de fâcheuses extrémités. Nous doublâmes donc au plus tôt le cap de Carabournoux, mais le vent et des accidents à la vergue du grand hunier nous forcèrent de mouiller aux Salines avec la division.

Nous reçûmes là des nouvelles de Smyrne; elles nous apprirent que là plus grande tranquillité y régnait, mais que, par mesure de précaution, les bâtiments marchands sur lesquels s'étaient embarqués une partie des négociants avaient pris mouillage du côté de la pointe du Combat, et que tous les bâtiments de guerre s'étaient embossés devant le palais du Pacha et la nouvelle caserne. Nous sûmes aussi, pour ce qui concernait Chio, que, quoique les Turcs eussent été surpris, la citadelle était pourvue de vivres pour deux ou trois ans. La bourrasque qui nous avait forcés de relâcher aux Salines nous obligea, le lendemain, à caler nos mâts de perroquet. Le vent nous y retint jusqu'au 2 novembre, puis de là l'amiral passa sur l'*Armide* pour se rendre à Smyrne et nous allâmes avec notre vaisseau mouiller aux îles d'Ourlac.

Ourlac

Le 3 au soir, veille de la saint Charles (44), nous reçûmes l'ordre de ne faire aucune salve pour la fête du lendemain, de peur d'effrayer les habitants des campagnes, qui, après ce qui s'était passé en octobre, auraient pu croire à une attaque : car on attendait en ville, avec la plus grande inquiétude, la décision de la Porte (45) relativement à l'affaire de Navarin. Du reste, si les Smyrniotes se fussent portés à des excès contre les Français, la vengeance eût été terrible, et le feu des bâtiments de guerre qui se trouvaient alors sur la rade eût fait en quelques heures un monceau de ruines d'une ville bâtie en amphithéâtre et absolument sans défense. Le 4 au matin, le vaisseau fut pavoisé. Le soir, il y eut chez le commandant un grand dîner, où tous les officiers assistèrent. Comme on ne fit pas aux élèves l'honneur de les inviter, nous nous réunîmes aux chirurgiens, avec lesquels, libres de toute contrainte, nous festoyâmes à notre guise; vers neuf heures, nous montâmes à un thé que nous donna l'état-major; là on rit, on chanta, et les souvenirs de Navarin se réveillant bientôt, nous bûmes à la santé des braves de la journée du 20 octobre, puis nous complétâmes la soirée par toutes sortes de folies.

Le 5, la cigale* de notre ancre s'étant cassée, nous chassâmes* quelque temps jusqu'à ce qu'on en eût mouillé une autre; mais au lieu d'aller tout de suite la relever par l'orin* avec le vaisseau, ce qui était très facile par le calme qui régnait, on crut mieux faire d'éreinter pendant près de deux jours la chaloupe et une trentaine d'hommes, pour revenir après cela à la première idée. Les moyens les plus pratiques ne sont trop souvent mis en usage que les derniers. Notre séjour à Ourlac fut monotone, comme tout séjour dans une rade dont les

environs sont presque déserts; quelques promenades dans les villages et des parties de chasse dans lesquelles on n'osait guère perdre de vue le vaisseau furent nos seuls divertissements; nous attendions à chaque instant l'ordre d'appareiller, mais l'incertitude des affaires faisait de jour en jour différer notre départ.

Recueilli pour la nuit par un navire autrichien

Le 9, je reçus l'ordre de me rendre à Smyrne avec le canot-major, pour y porter des dépêches à l'amiral et y conduire des officiers russes attachés à l'ambassade. J'allai prendre ces messieurs à bord de la frégate la *Constantine*, où, avant de partir, il me fallut dîner et prendre le thé avec l'état-major. Cette frégate me parut assez mal tenue et très grossièrement construite et ne me donna pas une très haute idée des bâtiments russes. Nous partîmes vers midi par un vent très frais qui, en peu d'heures, nous fit arriver à notre destination. Je montai à bord remettre les plis dont j'étais chargé, et après le dîner, vers six heures du soir, par une pluie battante et un vent extrêmement frais, je reçus l'ordre de partir pour Ourlac.

La brise me fut d'abord favorable, mais à l'entrée de la nuit, accueilli par un grain violent qui me laissa dans une obscurité complète, et privé de compas, gouvernant dans l'hypothèse que le vent se maintiendrait dans la même direction, je fus me jeter à la côte avec beaucoup de violence. Heureusement que je n'échouai que sur du sable et que mes hommes, en se mettant à l'eau, parvinrent à mettre le canot à flot, car nous eussions passé là une fort vilaine nuit; je fis route ensuite à peu près à l'aventure, me dirigeant sur un feu que j'aperçus bientôt dans la direction présumée du château. Cette fois je ne me trompai que de peu de chose, et vers 10 heures seulement je parvins à le doubler; cependant la mer commençait à devenir grosse et des rafales pesantes, qui tombaient des montagnes sans que l'obscurité me permit de les apercevoir à quelque distance, faillirent me faire chavirer plusieurs fois.

Désespérant alors de pouvoir gagner avant le jour la rade d'Ourlac, je me décidai à relâcher à bord de la frégate autrichienne l'*Hébé*, que je rencontrai mouillée sur la barre, et à y demander l'hospitalité; j'y fus accueilli avec toute la cordialité imaginable, on logea mes hommes comme ne l'auraient pas fait des Français; un aspirant me força d'accepter son cadre et j'y reposais jusqu'au lendemain à cinq heures. Le mauvais temps s'était tout à fait calmé; on donna à mes hommes une ration de rhum, j'acceptai une tasse de café, et je me mis en route enchanté de la réception qui m'avait été faite à bord de ce bâtiment. Le calme qui régnait alors me força de faire quatre grandes lieues à l'aviron, de sorte que je n'arrivai à mon vaisseau que vers 10 heures.

Je tremblais qu'en rendant compte de ma relâche au capitaine de frégate, il ne me réprimandât vertement, mais je n'avais plus affaire au commandant Robert; on goûta fort bien mes raisons et on me félicita même de l'heureuse rencontre que j'avais faite de la frégate autrichienne.

Les nouvelles arrivées enfin de Constantinople avaient rassuré les plus timides. La Porte avait appris la destruction de ses vaisseaux avec beaucoup de philosophie, et la tranquillité était parfaite à Smyrne. Le 16 novembre, nous appareillâmes enfin pour le fond du golfe, mais nous fûmes, pendant deux jours, contrariés par le vent, et le 18 au soir seulement, après avoir mouillé trois fois en route, nous laissâmes tomber l'ancre en rade de Smyrne. Pendant cette traversée, nous rencontrâmes la frégate la *Junon* qui, en sortant, nous échangea l'élève de seconde classe Pelletreau, contre deux volontaires que nous avions depuis Navarin. Notre service sur cette rade ne ressemble en rien, sous le rapport de l'activité, à celui que quelques mois auparavant on nous faisait faire sur la *Sirène*. Nous avons abandonné les quarts pour prendre la garde avec nos officiers, et quoique nous ne fussions que quatre sur le vaisseau

comme sur la frégate, nous étions libres de deux jours l'un, tandis qu'avec M. Robert nous n'avions pas bougé du bord une seule fois, pendant tout le temps de notre séjour sur son bâtiment.

Smyrne

Dans une tout autre circonstance nous n'eussions pas manqué d'avoir beaucoup de plaisir à Smyrne; car, pendant l'hiver, les bals et les fêtes y sont fréquents, mais les indécisions de la Porte tenaient constamment les Français en alerte, de sorte que cette ville n'offrait plus qu'un séjour fort ennuyeux pour des gens qui, comme moi, n'y connaissant personne, n'avaient d'autre pied à terre que les cafés. Quoique les Turcs se fussent jusqu'alors comportés envers nous avec beaucoup d'égards et de bienveillance, il n'était guère prudent de pousser trop loin ses promenades à la campagne; car malgré la sévérité du Pacha envers les auteurs d'attaques à main armée, quelques bons musulmans, dans une juste indignation du traitement que nous avions fait subir à leurs compatriotes de Navarin, auraient très bien pu satisfaire un mouvement de vengeance en nous envoyant les rejoindre. Je me contentais donc de flâner durant la journée dans les rues et les jardins pour aller le soir prendre du punch à bord de l'*Armide*.

Des pirates déconfits

Le 27, elle partit pour les Dardanelles avec la frégate anglaise la *Driade*. Elles allaient, disait-on, chercher les ambassadeurs qui abandonnaient Constantinople. Nous apprîmes, quelques jours après, que le brick le *Marsouin* avait été attaqué pendant la nuit par trois mistics qui, le prenant pour un navire du commerce, se disposaient à le dépouiller. Mais quand ils furent à belle portée, il les salua de quelques volées qui en coulèrent deux; le troisième ne trouva son salut que dans une fuite précipitée. On devrait bien ainsi expédier dans l'autre monde les bandits qui souillent de cette manière la cause des Grecs. Malheureusement, la Morée n'aurait bientôt plus de défenseurs.

Le 4 décembre, nous eûmes connaissance, au Château, du bric le *Volage*, qui eut la maladresse de s'y échouer et de nous laisser dans l'attente des nouvelles qu'il apportait de France. La patience de l'amiral ne put tenir longtemps contre une telle épreuve; il envoya un officier pour réprimander le capitaine de ce qu'après son échouage il ne lui avait pas envoyé à l'instant même un canot, et pour lui demander les dépêches avec ordre de revenir en toute hâte les lui rapporter. Ce fut un coup de foudre pour le commandant du bric qui, comme il en avait l'ordre, se promettait le plaisir de passer à la poupe du vaisseau et de saluer M. de Rigny vice-amiral, avant de lui remettre ses paquets. Mais son étoile lui refusa cette faveur et le punit de la fausse manœuvre qui détermina son échouage.

Le 6, l'amiral fut salué par tous les bâtiments de la rade.

Des passagers

30 décembre - Le 13, on signala l'*Armide* à Ourlac. Nous appareillâmes le 14 pour aller la rejoindre. Elle avait à son bord l'ambassadeur de France, M. Guilleminot et sa famille. La *Driade* ramenait aussi l'ambassadeur d'Angleterre, M. Canning.

Le lendemain il fut décidé que la frégate conduirait en France l'ambassadeur, et en attendant que son logement y fût préparé, il passa sur le *Trident* où nous fûmes bientôt fort ennuyés de sa présence par la gêne qu'il nous causa. Dans l'après-midi nous reçûmes aussi

madame Guillemint et ses filles, jeunes personnes de 16 à 17 ans, qui paraissent à peine appartenir à l'espèce humaine tant elles sont sveltes et grêles. La cadette possède un fort joli minois. Madame Canning est une femme jeune et charmante. Quant à l'amabilité de ces dames, il m'est tout à fait impossible d'en rien dire, car nous étions contraints de nous tenir toujours à distance respectueuse. Cependant on prétend que la dernière est pleine d'esprit.

Malgré tout le plaisir que l'on peut éprouver en voyant à bord de jolies femmes, nous n'eussions pas été fâchés, nous autres élèves, d'en être promptement débarrassés, car elles nous réduisaient presque à ne manger que du lard et des haricots. L'amiral, pour les bien traiter, accaparait toutes les provisions, et, s'étant emparé de tous les coins où nous pouvions en loger, il nous privait des douceurs que nous aurions procurées des vivres frais, sans nous offrir en compensation quelques soirées agréables ou un service moins pénible.

La Magicienne et Bisson

Le 16, la frégate la *Magicienne* mouilla sur la rade, et nous apprit la malheureuse affaire de *Stampalie* où l'intrépide Bisson se fit sauter plutôt que de se rendre à des brigands, qui certes ne lui auraient pas fait de quartier. Voici les faits tels qu'ils nous furent rapportés :

Un brick pirate venait d'être pris par la gabare la *Lamproie*, mais comme l'équipage de ce dernier était peu nombreux, il laissa sa prise à la *Magicienne* qui se chargea de l'armer pour la conduire à Smyrne. 15 hommes commandés par l'enseigne Bisson y furent embarqués, puis elle prit le brick à la remorque. Un assez fort coup de vent, qui surprit quelques jours après la frégate, la força de lâcher cette remorque, et au lieu d'attendre et d'escorter la prise, elle l'abandonna et continua sa route. Le mauvais temps contraignit bientôt Bisson à relâcher à *Stampalie*, seul port qu'il avait sous le vent et qui était réputé pour servir de retraite aux forbans.

Dans la nuit, un de ses prisonniers s'étant échappé, il ne douta plus qu'il allait être attaqué par les pirates quand ils apprendraient le petit nombre d'hommes qui formaient son équipage. Bisson rassemble alors ses matelots, les prépare à un combat à outrance, leur déclare son intention de ne pas se rendre à des bandits qui les assassinaient lorsqu'ils seraient tombés en leur pouvoir, et convient avec son pilote Trémentin que le dernier des deux qui survivrait ferait sauter le bâtiment lorsque les Grecs en seraient possesseurs. Ses prévisions se réalisèrent la nuit suivante. Deux mystics montés par 150 hommes vinrent, en l'attaquant par l'avant, à la faveur de l'obscurité, lui ôter la ressource qu'il pouvait tirer de 4 pièces de canon dont était armé le brick. Cependant, à la tête des siens, il opposa aux agresseurs la plus vigoureuse résistance et ce ne fut qu'en passant sur le corps de dix matelots français que les Grecs, après avoir perdu beaucoup de monde, furent maîtres du navire.

Bisson (46) blessé, voyant que tout était perdu, ordonne aux cinq matelots qui lui restent de se jeter à la mer pour tâcher de gagner la côte à la nage. Quant à lui, armé d'un pistolet, il descend dans la chambre où se trouvaient plusieurs barils de poudre. De dessus le pont, le pilote lui tient la main, et lorsque tous les Grecs furent montés à bord, au signal adieu de Trémentin, il fait feu et saute avec son navire. Le plus heureux hasard voulut que le pilote fût lancé à la mer, étourdi de sa chute, mais seulement avec un bras contusionné. Le froid rappela promptement ses esprits et sur un débris du bâtiment il parvint à gagner le rivage.

Les habitants de *Stampalie*, qui n'étaient pas tous complices dans cette affaire, recueillirent nos six braves. Quelques jours après on trouva sur la plage les corps de 70 à 80 Grecs et les membres épars de l'intrépide mais trop malheureux Bisson.

Cet acte de dévouement fut mis à l'ordre du jour de la division; le nom de Bisson fut proclamé à bord de tous les bâtiments, et de nombreux hourras prouvèrent que tous les marins français étaient prêts à faire ce que l'honneur du pavillon pourrait exiger d'eux. Le commandant de la *Magicienne* qui vint rendre compte de ces faits à l'amiral en reçut, dit-on, une verte réprimande pour avoir abandonné la prise. Il doit être à cette occasion renvoyé prochainement en France.

Le 20 décembre, nous voyons arriver la frégate anglaise l'*Isis*. C'était cette frégate qui, l'année dernière, aux Antilles, lutta pour la marche avec la *Surveillante*. Son capitaine la faisait passer pour la plus fine voilière de l'Angleterre, et cependant, elle fut obligée d'en rabattre, car la nôtre, que l'on était loin en France de mettre au premier rang pour la marche, la devança sous toutes les allures et fut de retour presque un jour avant elle. Loin de présenter l'aspect d'un beau bâtiment, elle le cède beaucoup en tenue sur toutes les autres frégates anglaises de la station.

Jusqu'à la fin de décembre, le mauvais temps me força de rester continuellement à bord. Cette saison est extraordinairement fertile en naufrages, tous les jours nous apprenons que quelques bâtiments marchands ont sombré, que 60 ou 80 navires ont déradé de Ténédos, et nous en voyons venir en relâche dont les avaries constatent un mauvais temps prolongé. Pour nous, mouillés sur une bonne rade, nous semblons défier les ouragans et nous n'éprouvons d'autres désagréments que de manquer de moyens de communication avec la terre : la force du vent les rend impraticables.

Tempête

21 janvier 1828 - Le 1er janvier 1828 il y eut grand dîner chez l'amiral; nous y sablâmes le champagne en marins. Le 6, la rade était couverte de bâtiments français. Les deux corvettes d'instruction, la *Bayadère* et la *Victorieuse*, venaient d'arriver de France, ainsi que l'*Iphigénie*, superbe frégate portant 60 canons de 30, expédiée en toute hâte avec un gréement neuf et n'ayant encore qu'une couche de peinture. Elle paraissait assez mal tenue, mais on doit tout attendre de M. Abraham, officier distingué qui en est lieutenant chargé du détail. Le 7, presque tous les bâtiments appareillaient : la *Bayadère* pour Chypre, la *Victorieuse* pour Salonique, malgré un temps affreux. La neige, la pluie et les coups de vent se succèdent sans interruption : en Bretagne l'hiver n'est certainement pas aussi maussade.

Exemple : le 17 au matin, en revenant de l'aiguade* avec la chaloupe, je fus assailli par un grain de nord qui brisa ma grande vergue et, en me privant de cette voile, faillit me faire manquer le vaisseau que la violence du vent m'eût certainement empêché de regagner plus tard. Dans la nuit nous décalâmes nos mâts de perroquets et au point du jour on fut obligé de les dépasser entièrement. Vers 6 heures, le lendemain, on s'aperçut que le canot de l'amiral et le petit canot, dont les amarres étaient rompues, étaient en dérive à quelque distance du vaisseau. On arma promptement le grand canot pour les sauver, mais quelque activité que l'on mît dans cette opération, les deux embarcations étaient déjà près de terre quand on put les atteindre, et la violence de la mer les jeta tous les trois à la côte avec 40 hommes qu'on y avait envoyés. Quelques heures plus tard, un brick anglais mouillé sur rade près de la fontaine chasse sur ses ancrs et réclame de prompts secours. Un de nous y est envoyé avec la chaloupe, mais la violence du vent et l'état de la mer ne lui permettent pas de revenir à bord. Le soir, le canot major est expédié pour porter à terre des vivres aux hommes qui y sont depuis le matin avec les embarcations, ses tentatives de retour sont inutiles, on est obligé de le halier sur le sable pour l'empêcher d'être brisé par les lames.

La tempête durait encore le 20, le froid était excessif, le thermomètre marquait 8 degrés au-dessous de zéro. Vers 8 heures on me donna l'ordre d'aller porter à l'île Saint-Georges des vivres aux forgerons qui y étaient établis et qui n'en avaient pas reçus depuis deux jours. Je lutte pendant deux heures contre une mer affreuse pour faire une demi-lieue, et enfin, grâce à la marche supérieure du canot du commandant qui m'était confié et à la vigueur de mes matelots, je parvins à gagner le rivage. A l'abri d'un rocher, autour d'un grand feu, nous séchâmes tant bien que mal nos vêtements, et après avoir eu encore plus de mal dans cette traversée que dans la première, nous arrivâmes à bord coulant bas d'eau. J'étais gelé de froid, mais un bol de punch qui m'attendait dans la grande chambre me réchauffa bientôt et rendit à mes membres engourdis leur souplesse naturelle. Le soir, le seul canot qui nous restait fut encore envoyé porter des provisions à terre, d'où il ne put revenir.

Le 21 seulement, la bourrasque cessa et nos hommes avec les canots rentrèrent après avoir bivouaqué sur la côte pendant trois jours par un froid de 7 à 8 degrés, les uns cachés dans des creux de rochers dont ils avaient bouché l'issue avec des voiles, d'autres sous les tentes de pêcheurs maltais dont ils avaient réclamé l'hospitalité. Quant aux embarcations, on en fut quitte pour en abandonner plusieurs qui, n'ayant pu facilement être tirées à la côte, s'étaient défoncées sur les rochers.

Enfin, le 22 janvier, l'*Echo* part pour la France, et dans l'après-midi nous faisons voile pour Smyrne. Le voyage fut proportionnellement aussi long que la traversée d'Enée de la côte de la Troade en Italie. N'ayant que sept lieues à faire, nous mouillâmes deux fois, et ce ne fut que le troisième jour après notre départ que nous arrivâmes dans le port, enchantés d'être à Smyrne, car depuis plus d'un mois nous vivions très mal à Ourlac sans pouvoir dépenser notre traitement. Ici nous avons l'espoir de quelques plaisirs aux approches du Carnaval, et nous nous trouvons au centre des nouvelles que la diplomatie nous cache, nous réduisant à les apprendre à bord de quelque bâtiment étranger.

Les étrangers cloîtrés à Smyrne pour un carnaval bien triste

16 février 1828 - Le séjour à Smyrne est presque aussi monotone que celui d'Ourlac : pas un bal, pas une soirée. Tous les Français sont ici tristes comme des bonnets de nuit, on dirait qu'ils voient à chaque instant les Turcs prêts à les égorger. Cependant les nouvelles de Constantinople sont à la paix et je ne conçois rien à l'espèce de solitude dans laquelle vivent les Smyrniotes cet hiver. Certes les jeunes filles n'ont pas donné leurs voix pour qu'on agisse de cette manière. Pour nous, depuis que le *Palinure* est à nos côtés, nous noyons nos ennuis dans le vin de Champagne, il devient à la mode. Les élèves ne donnent plus un déjeuner sans qu'il en paraisse quelques bouteilles sur la table. Malheureusement, pour en dissiper la fumée, nous en sommes réduits à nous coucher presque aussitôt ou à faire sur le pont la promenade sentimentale. Hélas! Personne ne reçoit en ville, pas un endroit décent où nous puissions mettre à profit toute la gaieté que fait naître un bon repas.

Le 8, nous avons la douleur de voir un homme se tuer en tombant de la grande hune. Je croyais qu'au combat seulement on était destiné à voir un pont couvert de sang. Là du moins l'impression est moins forte par la vue du danger que l'on court soi-même, mais en paix ces scènes font frissonner. Ce malheureux est tombé à quatre pas de moi, tous ses membres ont été fracassés et sa cervelle a jailli au loin de toutes parts; j'en tremblais d'émotion un quart d'heure après. Dans l'après-midi, la *Flèche* nous donne des nouvelles de l'expédition tentée par nos bâtiments joints à deux frégates anglaises contre le rocher presque inexpugnable de Carabouse. Ce repaire de tous les brigands de l'Archipel s'est enfin rendu sans aucune résistance. Deux ou trois bricks corsaires qui se trouvaient dans le port ont été coulés. Les

Grecs qui occupaient le fort l'ont évacué et maintenant des troupes françaises et anglaises l'occupent simultanément. Cette affaire a néanmoins coûté cher aux Anglais, car, par une brise assez fraîche du large survenue pendant l'attaque, les frégates la *Cambriane* et l'*Isis* s'étant abordées, la première, désarmée, n'a pu s'élever de la côte et s'est brisée sur les rochers qui ferment l'entrée du port. L'équipage seulement est parvenu à se sauver à terre.

En peu de temps la grosse mer a entièrement démoli la frégate.

Le 10, les décorations pour l'affaire de Navarin sont distribuées aux officiers du bord. Je vois avec le plus grand plaisir la croix d'honneur attachée sur la poitrine de M. Alix et de M. Vrignaud qui compte cinq combats. Trogoff ne la reçoit pas, au grand étonnement de tout le monde : personne mieux que lui ne la méritait. C'est lui seul qui, aidé de deux canots anglais, a dégagé le *Scipion* de son brûlot; c'est lui qui a fait preuve de la plus grande intrépidité en courant au secours de quelques malheureux de l'*Isamia* lorsque cette frégate était prête à sauter, et il se trouvait sur les marches de l'échelle du *Trident* lorsque revenant de cette expédition son canot coula sous les débris provenant de l'explosion. On parle d'une seconde promotion sur laquelle il sera porté sans doute, mais c'est un des premiers qui devait être cité, et ce retard ne fait pas honneur à ceux qui l'ont oublié tout d'abord...

Voici le 20 février, et notre carnaval s'est passé le plus tristement du monde, il n'y a pas eu un bal. L'année dernière, je n'ai fait que paraître ici et j'ai assisté à cinq ou six réunions; cette année personne ne reçoit. Les jours que partout on consacre au plaisir, nous les employons à suivre en flânant des troupes de sales masques, afin d'apercevoir çà et là aux fenêtres quelques jolis minois que la curiosité y attire. Nos soirées se passent dans le pont ou sur le hamac, car la pluie et le mauvais temps continuent à nous empêcher de mettre pied à terre, même les jours peu nombreux qui ne sont pas employés par les exercices presque continuels à bord. Lorsque survient une journée moins maussade que de coutume, ne connaissant aucune maison en ville où je puisse passer quelques heures, je suis réduit à errer sous les orangers dans les jardins qui bordent les rives du Mélièze. C'est, dit-on, sur ces bords fameux qu'Homère composa son «Iliade». Peut-être alors avaient-ils quelque chose d'imposant, mais maintenant que tout a dégénéré sur ce sol classique, on n'y trouve plus qu'un ruisseau fangeux, bien peu propre à inspirer un poète. La nature n'y est plus aussi riante et souvent la boue m'a forcé à rebrousser chemin dans mes promenades sentimentales. En somme, notre vie, depuis bientôt trois mois, est d'une monotonie à donner le spleen.

La Philomène nous a amené ici un peintre envoyé par le roi pour faire le tableau du combat de Navarin, c'est M. Garneray (47). D'après son album et quelques aquarelles de marines que je lui ai vues, j'ai tout lieu de penser qu'il s'attachera plutôt à faire de l'effet que de l'histoire. Cependant l'esquisse du tableau est achevée, et quoique l'action principale se passe dans des plans trop éloignés, il est possible d'en tirer parti. Il doit aller bientôt à Navarin prendre une vue de la côte et de la batterie de Sphactérie où il s'est placé (48).

Louis Garneray
Peintre, Ecrivain, Aventurier
par Laurent Manceuvre

Depuis longtemps, la France n'a pas connu une telle victoire navale [Navarin], qui sera la dernière de la marine à voiles. Il allait appartenir à Garneray de l'immortaliser. Dès le 22 novembre, la décision est prise par le comte de Chabrol, ministre de la Marine, d'envoyer le peintre sur les lieux du combat, afin qu'il puisse faire le relevé de tous les éléments nécessaires à l'exécution d'un tableau. Le 29 du même mois, Garneray informe le directeur général des Beaux-Arts, le vicomte de La Rochefoucauld, de cette décision. Il demande également « la faveur de m'accorder pour votre ministère la commande d'un tableau d'une des positions de ce combat ». Nous ignorons quelle est la réponse du directeur. La correspondance ultérieure semble indiquer que le tableau n'intéresse que le ministre de la Marine. Garneray a également obtenu de la duchesse de Berry la commande de croquis « de toutes les vues intéressantes qui se trouveraient sur [son] passage ».

Il part pour le Levant sur « un vaisseau du Roi ». La durée de son voyage est estimée officiellement à trois mois. Garneray semble accompagné du peintre Alexandre- Gabriel Decamps qui, à la suite de cette expédition, fera une carrière d'orientaliste. Il débarque à Smyrne, où il reste bloqué deux mois « par l'absence de vaisseaux français » et où il contracte la fièvre. La correspondance du préfet maritime de Toulon nous apprend que les équipages des vaisseaux croisant dans ces eaux étaient alors frappés de fièvre. En 1828, cent vingt hommes du Scipion sont touchés par ce mal. Enfin Garneray embarque sur *La Caravane*, qui le mène à Navarin. Les choses ne se passent pas très bien. Reynouard, le capitaine de *La Caravane*, l'empêche de débarquer, malgré les assurances qui avaient été données au peintre par l'amiral de Rigny. « Il conduisit le lendemain *La Caravane* de manière à pouvoir découvrir la ville entre la pointe sud de Sphactérie et le dernier îlot : c'est dans cette position changeante à tout moment que je fis mon esquisse. » Lors du voyage de retour, Garneray est repris par la fièvre. Les médecins du bord le négligent. Le capitaine Reynouard refuse de s'arrêter une heure devant Palerme, où Garneray veut exécuter des dessins pour la duchesse de Berry, native de cette ville. Le 6 juillet, il arrive à Toulon. Une tradition sans fondement veut que les personnages du tableau aient été exécutés par Decamps. Souvenons-nous que Garneray a commencé sa carrière comme portraitiste. Il affirmera plus tard au directeur de la manufacture de Sèvres : « Je puis au besoin, vous le savez, traiter la figure et le paysage. » De surcroît, cette affirmation est en contradiction avec l'état d'avancement de l'œuvre lors du retour de Garneray en France : « L'esquisse du tableau de Navarin est achevée quant à la partie des vaisseaux, je profiterai de mes premières forces pour y placer Navarin que les circonstances ne m'ont permis de faire qu'en dernier. » Toujours malade, il se rend au Lazaret. Malgré une intervention du préfet maritime, il reste abandonné des chirurgiens de *La Caravane*. Le règlement interdit l'intervention de tout autre praticien tant que dure la quarantaine.

Les choses continuent de s'envenimer. Garneray adresse une lettre très dure à Reynouard. Le 12 août, celui-ci vient lui en demander réparation. C'est le duel. Garneray, dont nous savons qu'il avait appris l'escrime sur les pontons, choisit l'épée, mais son adversaire lui impose le pistolet. Reynouard est blessé, il meurt quelques jours plus tard. Cette affaire attire sur Garneray la réprobation du ministre de la Marine. Le peintre tente de se justifier dans une très longue lettre en date du 20 octobre 1828, par laquelle il expose tous les détails de ce «

long et pénible voyage », et de ses relations difficiles avec le capitaine Reynouard. Il prend même pour témoins de sa bonne foi un certain nombre de personnalités, notamment « l'amiral Barré, le commandant La Bretonnière et beaucoup d'autres officiers supérieurs qui me connaissent depuis fort longtemps ». Dans ses mémoires, Madame de Bassanville donne une version légèrement différente de cet événement : « Garneray [...] ayant essuyé du capitaine Raynouard [sic], commandant le navire *La Caravane*, des remarques sur sa tête de corsaire, le provoqua en duel et le tua. L'artiste avait pris pour témoin un autre peintre, Biard, alors officier sur *La Bayadère*; celui-ci ne put assister à l'affaire. » Effectivement, Garneray dit ne pas avoir eu de témoin lors de ce duel.

Toujours souffrant, il entre à l'hôpital principal de la marine à Toulon, où il reçoit les soins de Sper, « premier chirurgien de la marine, ancien ami de ma famille ». Le 19 octobre, il arrive enfin à Paris.

Dans une lettre du 12 février 1829, actuellement conservée aux archives de la manufacture de Sèvres, un employé du ministère de la Marine lui reproche la durée de ce séjour, huit mois et demi : « Des circonstances indépendantes de votre volonté ont pu sans doute y contribuer, mais il est permis de penser que vous auriez pu l'abréger de beaucoup. »

Garneray n'expose son tableau définitif, *Bataille de Navarin ; site peint d'après nature; vue prise de la pointe sud de l'île de Sphactérie*, qu'au Salon de 1831. Si personne ne conteste l'importance « de cette action mémorable », l'accueil fait au tableau est poliment réservé. Landon regrette « un peu de froideur dans l'exécution de son tableau, qui manque de chaleur et d'enthousiasme, qualités qu'il était difficile de faire accorder avec l'exactitude et la précision, premières conditions de son mandat ». Les archives des musées nationaux nous indiquent que le tableau en question mesurait trois mètres vingt par quatre mètres dix. Une œuvre de telles dimensions ne devrait pas passer inaperçue, et pourtant...

Même si la composition, connue par une gravure de Landon, est similaire à celle de la peinture conservée à Versailles, il ne s'agit pas du même tableau. Celui de Versailles est beaucoup plus petit : un mètre soixante-dix-neuf par deux mètres soixante-deux. Par contre, une lettre du 30 septembre 1844 précise que l'œuvre de Versailles est bien celle commandée par le ministre de la Marine : « Lorsqu'en 1827 je fus missionné par le Gouvernement pour aller peindre sur les lieux *Le Combat de Navarin*, une maladie aiguë occasionnée par l'influence du climat m'empêcha de perfectionner la reproduction de cette mémorable page de notre histoire comme je l'aurais désiré. De plus, m'étant convaincu, sur le champ de bataille, que les minimales proportions qui me furent prescrites étaient insuffisantes pour donner une idée exacte des faits, bien que ce tableau ne pouvant être considéré que comme une esquisse figure depuis lors au musée de Versailles, j'en exécutai un autre pour ma propre satisfaction, dans des dimensions doubles du premier [...] Mesures : 3 m 899 x 2 m 599. » Ces dimensions ne concordent pas non plus avec celles du tableau du Salon de 1831. En outre, à propos du tableau exécuté pour la « propre satisfaction » de Garneray, celui-ci précise : « Depuis cette époque [le tableau est] enfoui dans mon atelier. » Par contre, bien qu'inversées, ces dimensions s'avèrent proches de celles d'une peinture du même sujet donnée en 1856 par la Commission archéologique au musée de Narbonne (deux mètres vingt-cinq par trois mètres soixante-huit). L'amiral de Rigny, commandant la division française lors du combat de Navarin, était devenu par la suite préfet maritime à Toulon. Sans doute est-ce pour cette raison, mais aussi « puisque vos concitoyens ont eu la plus grande part à cette mémorable journée », que Garneray propose son tableau « enfoui » au maire de Toulon, pour « 6 000 francs, prix qui m'a été accordé pour l'esquisse ». La ville de Toulon n'achète pas l'œuvre, qui échoit finalement à Narbonne. Reste que le devenir du tableau du Salon demeure mystérieux. À moins que... Nous savons que le vice-amiral Edward Codrington, commandant la division

anglaise et l'ensemble de la flotte alliée, acheta un tableau de Navarin par Garneray. Pourquoi pas celui du Salon ?

En 1853, Garneray exposera au Salon un « épisode de Navarin », *Le Combat de l'Armide, frégate de 44 canons et commandée par le capitaine Hugon*. L'État achètera le tableau pour 3000 francs, et l'enverra aussitôt au musée de Nantes, où il se trouve toujours.

Promenade et dîner à Bournabac : les dames juives

25 février - Le 25, profitant d'une des rares belles journées de la saison, nous exécutâmes, entre élèves, une partie de campagne à Bournabac, village situé à deux lieues de Smyrne. Ayant réussi à trouver des ânes, nous sortîmes de la ville au grand galop et nous fûmes quelque temps arrêtés au pont des caravanes par de longues files de chameaux que nous eûmes beaucoup de peine à dépasser, mais ensuite, ne rencontrant plus d'obstacles, en une heure nous arrivâmes à Bournabac. Je trouvai cette petite ville bien au-dessous de l'idée que je m'en étais faite; cependant le site pittoresque, agrémenté d'un assez grand nombre de maisons de campagne, doit en faire un séjour fort agréable lorsqu'en été une grande partie du beau monde vient l'habiter. En attendant que l'on préparât notre dîner, nous nous promenâmes dans les différentes rues du village, et bientôt l'intérieur d'une cour où plusieurs femmes prenaient leur repas, assises en rond sur une terrasse, attira notre attention. Nous pénétrâmes sans façon dans la cour, en véritables écervelés, et nous eûmes la curiosité indiscrete de demander chez qui nous étions : ces dames, fort bien mises, quoique d'une manière assez, bizarre, ce que nous n'avions pas remarqué d'abord, nous firent entendre qu'elles étaient juives et nous engagèrent à nous reposer.

Cette honnêteté contrastant beaucoup trop avec notre indiscrétion, nous nous crûmes obligés de remercier en nous retirant un peu confus, mais aussi poliment que possible. Quoique deux ou trois d'entre elles me parussent fort jolies, leurs traits avaient quelque chose de singulier : de beaux yeux, un teint uni et peu coloré, mais d'un ensemble de physionomie que je n'avais encore vu nulle part.

Elles portaient sur la tête une espèce de diadème en mousseline chinée semblable à celle qui entoure les bonnets juifs. De longs cheveux tombaient sur leurs épaules; enfin des colliers et des bracelets en or ornaient leur cou et leurs mains blanches comme du lait. Je dus faire toutes mes remarques au premier coup d'œil, car le court espace de temps que nous passâmes auprès d'elles ne me permit pas de bien distinguer le reste de leur costume.

Nous nous dirigeâmes alors vers le dîner. Il était composé de mets moitié turcs, moitié grecs, qui n'avaient pas grande apparence, mais que l'appétit assaisonna au point que nous trouvâmes tout excellent. Quelques bouteilles de vin du pays et le champagne, de rigueur lorsqu'on fait la partie de Bournabac, arrosèrent notre repas, que nous terminâmes par le café et la pipe turcs indispensables. Nos pauvres ânes n'avaient pas aussi bien dîné et nous remarquâmes qu'on ne leur avait donné qu'un peu de paille pour les disposer au retour, mais il était trop tard pour songer à leur dessert, et nous partîmes. Bientôt l'un d'entre eux faisait un faux pas et allongeait son cavalier dans un ruisseau. Subra, un instant après, mesura aussi la terre, et je riais de bon cœur de la mésaventure de nos deux compagnons, lorsque Collier vint m'aborder par le travers d'une manière fort inattendue. Mon âne ne put soutenir le choc et nous roulâmes tous deux dans un fossé. Heureusement personne ne s'était fait le moindre mal. Nous ne tombions pas de haut, de sorte que notre gaieté, loin de s'altérer, en devint plus bruyante. Il faisait déjà nuit lorsque nous arrivâmes à l'entrée de Smyrne; aussi nous vîmes-nous arrêtés par le poste turc; mais sans nous déconcerter nous nous rendîmes au corps de garde où pour passeport nous prîmes une tasse de café avec les braves Turcs qui s'y trouvaient; pour mot d'ordre nous leur dîmes que nous étions Français. Sur quoi, ils nous laissèrent passer.

Mustapha Aga, un turc d'honneur

5 mars 1828 - Le 28 février, nous apprenons qu'une goélette grecque mouillée à Ourlac porte plusieurs Turcs à bord; l'amiral y envoie aussitôt un canot, qui en ramène trois, dont l'un, d'après son vêtement, paraît être un personnage de distinction. Nous sûmes en effet, quelques instants plus tard, que c'était Mustapha Aga, une des premières autorités de Chio. Il nous raconta que lors de la descente qu'y firent les Grecs, il y a quatre mois, il fut cerné par un grand nombre de ceux-ci et séparé d'un corps turc qui se réfugiait dans la citadelle; mais il préféra la mort à l'idée de se rendre aux Grecs, et barricadé dans une maison avec six hommes seulement, il s'y fit assiéger pendant 36 heures. Favier se présenta alors et il consentit à se rendre à lui; depuis ce temps il est resté à sa disposition et maintenant ce général le renvoie sans rançon, à cause du grand courage qu'il a montré, et surtout parce qu'avant la prise de Chio par les Grecs, il s'était toujours montré bon et généreux envers ceux qui s'y trouvaient encore, en punissant les exactions que les autres Turcs se plaisaient à commettre à leur égard. Il revient ainsi environné de toute l'estime de ses ennemis et muni d'un certificat de Favier attestant qu'il ne s'était rendu à lui que couvert de blessures. J'ai conduit ce matin ce brave homme chez le pacha.

Avancement du tableau de Garneray

Je suis avec le plus grand intérêt les travaux de Garneray, le peintre de Navarin, dans l'exécution du tableau qu'il ne peut achever ici, mais qu'il pousse assez loin pour n'avoir plus, lorsqu'il posera son premier plan, sur les lieux, qu'à y donner la dernière main (49).

Afin de représenter l'action générale, il était nécessaire qu'il l'envisageât d'un point de la côte, mais je crois que s'il s'était senti plus fort pour les détails d'un navire et d'un gréement, il aurait préféré le côté de Navarin où se trouvait la division française et où l'affaire était la plus chaude; il pouvait être vrai avec plus de frais; certes, mais aussi avec beaucoup plus d'effet (50). Quoique son tableau ne représente qu'une affaire de lointain, les officiers du bord lui ont déjà fait rectifier dans la forme de ces bâtiments beaucoup de choses qui ne sont plus de l'époque. Car, bien que nous soyons en 1828, il peignait des vaisseaux du temps du bailli du Suffren; il se corrigeait toutefois avec peine, disant qu'il trouvait les anciennes formes plus gracieuses, et prouvant ainsi maladroitement, ce me semble, qu'il s'attache fort peu à la vérité historique du temps et du lieu, choses indispensables pour un tableau d'histoire (51).

Constantin Canaris et le débarquement des turcs à Chio

29 mars - Le 11, les nouvelles de Chio portent que douze mille Turcs sont rassemblés à Thesmi, que Taïr-pacha arrive avec deux frégates et deux corvettes pour favoriser le débarquement, et que Favier, trop faible pour résister à ce corps considérable, se dispose à évacuer la citadelle de Chio pour se retirer dans la montagne.

Le 12, M. Le Roy part sur une goélette autrichienne, probablement pour Chio. Le soir, nous faisons nous-mêmes à bord nos préparatifs de départ, et le 13 au matin, après un séjour de deux mois à Smyrne, nous appareillons assez mal, avec un bon vent qui, à mon grand contentement, nous éloigne de ce pays où cette fois je me suis si mortellement ennuyé.

Le 15, après avoir doublé le cap Carabournoux, nous aperçûmes dans l'ouest un brick noir en partie dégréé portant pavillon grec; nous courûmes vers lui aussitôt; au bout d'une heure nous pûmes y envoyer un canot qui nous ramena le fameux Constantin Canaris, le seul

peut-être, entre tous les Grecs, qui ait constamment donné à sa patrie des preuves d'un désintéressement sans borne joint à une loyauté et à un courage au dessus de tout éloge.

Depuis le commencement de la guerre, il l'a faite à ses frais, y a perdu sa fortune, et maintenant, dit-on, sa femme périt de misère à Egine.

Le brick qu'il commande est un brûlot terrible par sa présence, avec lequel il avait tenté en vain, les jours précédents, d'aborder et d'incendier la frégate de Taïr-pacha qui, après avoir favorisé le débarquement des Turcs à Chio, avait fait route pour Constantinople avec deux corvettes et quelques bricks. Depuis le départ de cette division, il l'avait constamment harcelé, mais l'infériorité de marche de son bâtiment, désarmé en partie par les nombreuses volées de la frégate qui fuyait devant lui, l'avait empêché de lui passer au vent et de l'attaquer sérieusement. Ce brave homme était tellement consterné de n'avoir pu exécuter son projet, qu'en arrivant à bord, au bonjour amical de M. Le Roy il ne répondit que ces tristes paroles : « Oh! Je ne suis plus Canaris. » Il entra aussitôt chez l'amiral. C'est un homme de moyenne taille, mais bien pris et dans la force de l'âge. Sa figure ouverte et franche ne me paraît pas avoir la moindre ressemblance avec tous les portraits que j'en ai vus en France.

Nous sûmes par lui que les Turcs avaient fait leur débarquement, il y avait déjà trois jours, et que les Grecs, après une vigoureuse résistance, s'étaient retirés sur les hauteurs. On nous dit aussi que deux ou trois heures après le départ de Taïr-pacha, la frégate grecque l'*Hellas* était arrivée devant Chio, sous les ordres de Miaolis. Si son apparition avait eu lieu quelques heures plus tôt, les Turcs n'auraient certes pas effectué leur débarquement sans beaucoup de pertes : un combat sérieux se fût donc engagé entre Taïr, Miaolis et Tanarve; mais la fortune favorise les Musulmans et deux mauvais bricks seulement les inquiétèrent à leur départ.

Dans l'après-midi, nous reconnûmes la frégate grecque dans le canal de Chio, et le soir, après avoir expédié la *Fleur de Lys* à sa rencontre, nous longeâmes la côte nord de l'île.

Transfert de réfugiés grecs vers Times

A l'entrée de la nuit, le rivage se couvrit de feux. Présumant sans doute que c'étaient de malheureuses familles qui tâchaient de se soustraire aux poursuites des Turcs, l'amiral envoya deux canots. Effectivement, 20 personnes, femmes, enfants, vieillards, arrivèrent à bord. Le lendemain, nous en recueillîmes encore 88 qui nous apprirent que c'était sur la côte ouest que se réfugiaient la plupart des habitants, en attendant les moyens de passer dans les îles; ils nous dirent aussi que l'ennemi pénétrait déjà dans les montagnes, brûlant et massacrant tout ce qu'il rencontrait. Favier, avec sa petite troupe de Tacticos, s'opposait seul à leur envahissement, les arrêtant souvent dans les défilés. Mais sa faible troupe, ayant depuis trois jours des engagements continuels, tombait de fatigue.

Les misérables que nous avons recueillis étaient dans la plus affreuse détresse. Quelques morceaux de pain que des chiens affamés n'auraient pas mangés, avec de mauvaises figues sèches, composaient toutes leurs provisions. Ces pauvres gens, quand nous les invitions à entrer dans nos canots, s'imaginant que nous ne les recueillions que pour les faire esclaves ou les livrer aux Turcs, hésitaient d'abord, mais la crainte de l'ennemi qui s'acharnait à leur poursuite l'emportait bientôt, et ils s'embarquaient en fondant en larmes. Pour moi, je ne pus retenir les miennes lorsque je vis un vieillard, qui avait longtemps refusé nos secours, arracher du sein de sa mère un enfant de quelques mois, le presser sur son cœur, l'offrir à Dieu en l'élevant dans ses bras et, s'appuyant contre un rocher, pleurer en regardant alternativement et le ciel et son fils (52). Il se rendit enfin aux sollicitations de ses compagnons et s'embarqua comme les autres. Mon canot était chargé à couler bas, car je ne voulais laisser personne à terre et chaque femme traînait après elle trois ou quatre enfants. A bord, on leur donna des

voiles pour se coucher, des rations de biscuit leur furent distribuées, et l'espérance parut renaître sur leur front.

Sur la côte ouest de Chio, une foule de Grecs étaient rassemblés sur les bords de la mer où deux ou trois bricks paraissaient les recueillir. Nous laissâmes là la frégate, et vers midi nous fîmes route pour Times.

En longeant la pointe sud-ouest de Chio, nous découvrîmes sur un rocher beaucoup de gens qui nous faisaient des signes de détresse; nous mîmes aussitôt en panne pour y envoyer un canot. A son retour on nous dit que sur cet îlot, séparé de la côte d'une encablure au plus, s'était réfugiées près de 500 personnes; qu'à la pointe la plus rapprochée étaient des hommes armés qui, à mesure que les fugitifs arrivaient, les dépouillaient complètement, en avaient tué plusieurs qui n'avaient pas d'argent, avaient violé des femmes, et exerçaient sur tous les plus révoltantes atrocités. Un bateau, moyennant une gourde par tête, passait sur l'îlot ceux qui avaient pu soustraire quelque argent à la férocité des Palicares; mais les autres restaient en proie à toutes les horreurs de la famine.

La position de ceux qui avaient pu atteindre le rocher n'était guère meilleure; depuis quatre jours ils manquaient d'eau et de vivres. Plusieurs femmes avaient accouché dans cette affreuse retraite, où, périssant de froid, quelques-unes étaient mortes quelques heures après. Les bandits de la côte leur refusaient tout, et des compatriotes leur faisaient endurer des souffrances que le sabre des Turcs eût au moins terminées; et c'étaient des gens armés et valides qui traitaient ainsi des femmes, des enfants et des vieillards à qui la faiblesse ne laissait que les moyens de se plaindre.

« Les troupes de Favier seules, disaient-ils, nous protègent sans nous piller et partagent avec nous un morceau de pain. »

Sa division se trouvait alors à une lieue de là, où elle contenait encore de nombreux partis musulmans.

Notre canot nous amena à bord plusieurs familles, et nous fîmes voiles laissant la Fleur de Lys porter secours à ces malheureux, avec ordre de forcer les bateaux de la côte à en prendre le plus possible.

Le 18 au matin, nous déposâmes nos Grecs à peu de distance de la ville de Times, où ils durent se mettre à la discrétion des habitants et réclamer leur hospitalité. De là, nous nous dirigeâmes vers Syra, mais les vents nous ayant contrarié toute la journée, nous fîmes route sur Zéa, puis portant dans l'ouest, nous vîmes bientôt le cap..., devant lequel les calmes nous retinrent deux jours; enfin, le 21 au matin, nous étions dans les passes d'Egine. L'amiral se rendit à la ville dans son canot et nous donna ordre de l'attendre à l'entrée de la rade de Paros, où la *Junon* et le *Palinure* étaient restés à peu près à la disposition de Capo d'Istria. Le soir, nous fîmes voile pour Milo. A l'entrée de la nuit, nous cassâmes notre vergue de grand hunier, qui fut remplacée par la vergue de rechange du petit hunier, la seule qui nous restât à bord. L'*Armide*, que nous rencontrâmes sortant de la baie, nous suivit, et dans la matinée nous mouillions sur la rade. Là se trouvaient le *Conquérant*, beau vaisseau de 80, arrivé de Brest et en dernier lieu de Toulon depuis environ 15 jours, puis l'*Oise*, chargée de vivres et de rechanges pour la division. Le 23, dans l'après-midi, nous eûmes connaissance d'une goélette venant de France; c'était la *Daphné*, sur laquelle je m'étais trouvé assez longtemps au combat de Navarin. Elle était encore commandée par M. Fraisier, que je revis avec le plus grand plaisir. Il ne rapportait de France que l'honneur de s'être trouvé un des plus maltraités par les boulets de l'ennemi pendant l'affaire du 20 octobre, et d'y avoir ramené son bâtiment après des fatigues inouïes occasionnées par les avaries qu'il avait éprouvées et la perte d'un

cinquième de son équipage; il me mit au comble du bonheur en m'apportant des lettres de mon père, depuis neuf mois que j'en étais privé !

Le 29, la *Fleur de Lys* mouille près de nous; elle a conduit à Times les réfugiés de Chio, et dans un second voyage elle a porté à Syra Favier et ses troupes qu'on y a reçus à coups de fusil. On y a même tenté d'assassiner le général, qui n'est parvenu à dissiper la populace que le sabre à la main et la baïonnette au bout du fusil, à la tête d'une poignée de braves qu'il ramenait. Le soir, tous les anciens élèves de l'École polytechnique embarqués sur les divers bâtiments de la division se réunirent à bord de la frégate. L'ingénieur de construction Moissard (53), Neuilly (54), Sadrix, etc., s'y trouvaient, et le punch coula à grands flots à la santé de la confrérie des anciens.

Nous nous disposons à passer sur le vaisseau le *Conquérant*, état-major et équipage. L'amiral ne veut pas s'exposer au changement de visage. Le bâtiment a été refondu depuis peu de temps; ses batteries sont plus basses que les nôtres, le poste y est plus grand et plus commode; je suis persuadé que nous ne regretterons pas le *Trident*.

Le 3 avril, la gabare l'*Oise*, après avoir remis à Milo et donné aux divers bâtiments des approvisionnements pour l'escadre, part pour la France, escortant un convoi; elle y porte nos lettres.

Messe de Pâques à Castro

Avril 1828 - Le 6, jour de Pâques, je suis libre de ma journée; c'est la seconde fois depuis notre arrivée à Milo, et j'en profite pour aller visiter Castro. Vu le manque absolu de montures (23) à l'instant de la journée où il nous fut permis de descendre à terre, nous fûmes obligés de gravir à pied le pic au sommet duquel est nichée la ville, où nous arrivâmes au moment des vêpres.

Tous les habitants étaient réunis en grande tenue de fête aux environs de l'église, où ils mêlaient les explosions des coups de fusil ou de tromblon aux sons aigres de la voix du chantre. Le costume des hommes, à Milo, n'a rien qui diffère de celui des autres Grecs de l'Archipel mais la mise des femmes est particulière à l'île. Leur coiffure se compose d'une pièce de coton blanc, qui, jetée négligemment autour de leur tête, passe sous le menton, en offrant beaucoup de ressemblance avec les espèces de turbans des femmes juives dans les tableaux tirés des premières époques de l'Écriture sainte (55). Une robe à long corsage et à paniers leur descend seulement un peu au-dessous du genou et un plastron presque carré, en coton couvert de soie et enrichi de galons d'or, leur couvre la poitrine. Elles portent par-dessus cela une camisole en soie brodée à manches étroites jusqu'au coude, puis ouvertes et pendantes dans tout le reste de la longueur.

Leur chaussure est aussi remarquable : des bas à jour assez grossiers, et des sandales en soie rouge ou verte, ornée de paillettes ou de galons. Ces sandales, qui ne couvrent que l'extrémité du pied, se terminent en pointe relevée comme la babouche turque, ont des talons fort hauts et ressemblent assez à celles que portent les sœurs des hôpitaux en France (56), avec cette différence que le talon des femmes de Castro est entièrement déchaussé et en dehors. Je ne conçois pas comment il leur est possible de faire deux pas avec de pareils souliers.

Au sortir de l'église, où nous ne vîmes que fort peu de jolies femmes, nous descendîmes nous rafraîchir chez l'agent consulaire M. Bret. Nous ne le rencontrâmes pas chez lui, mais nous n'en fûmes pas moins bien reçus par Mlle Marina, sa gouvernante, qui, il y a quelques années, passait pour la plus belle fille de l'Archipel. Maintenant ses traits, quoique un peu fanés, ont encore de l'éclat, et la grâce avec laquelle elle nous fit les honneurs de la maison, lui

aurait mérité des suffrages unanimes parmi toutes ses compatriotes. Nous y fûmes joints par plusieurs officiers du *Conquérant*, avec lesquels nous retournâmes à la marine.

Campagne de Grèce et de Turquie

Le siège de Patras

A bord du vaisseau *le Conquérant*

7 Avril 1828 – 8 juin 1829

Corvée de sable à Milo

Avril 1828 - Le 7 avril, il fut décidé que nous passerions le lendemain sur le *Conquérant*, et nous y fîmes transporter une partie de nos effets.

Le 8 au matin, les chaloupes portèrent d'un navire à l'autre les compagnies, armes et bagages, et en moins de quelques heures la mutation fut achevée. Restait à s'installer et à nettoyer le navire dans toutes ses parties; car il importait que la maladie qui y régnait depuis près d'un mois ne se communiquât pas à nos hommes. On consacra plusieurs jours à ces soins, qui ne nous laissèrent pas un instant de repos. Le 16, je suis envoyé faire du sable* de l'autre côté de la baie. Celui que j'ai trouvé provient de la destruction par les eaux de la mer d'un granit assez tendre qui forme la côte; c'est un quartz presque pur, d'un magnifique blanc brillant, mélangé de très peu de gravier grisâtre, dont on le séparerait facilement par des lavages. On trouve aussi dans la baie un autre sable d'un gris noir, à petits grains miroitants; il est pesant et disposé par couches au milieu d'autres parties terreuses. Autant que j'ai pu en juger aux caractères physiques, ce doit être un peroxyde de fer ou fer oligiste; il est très facile à épurer; mais, dépourvu de réactifs nécessaires, je n'ai pu m'assurer de sa véritable nature. Muni d'un fusil, je poursuivis pendant ma corvée quelques pigeons-ramiers, qui me fournirent une chasse assez abondante.

Visite de la grotte de Zopyre

Le 17, j'allai avec Talleyrand visiter un souterrain, où, dit-on, Zopyre, ancien roi de Mélos, se retira avec sa femme, après avoir été vaincu par les Athéniens, auxquels il avait longtemps résisté. Il vécut dix ans dans ce triste lieu, jusqu'à ce que, trahi par un esclave, il fut livré à ses ennemis, qui le mirent à mort.

Cette grotte assez curieuse est située à peu près à moitié chemin de la marine à l'ancienne Milos, sur le sommet d'un des coteaux que l'on est obligé de franchir pour s'y rendre. Au milieu de toutes les cavernes creusées çà et là sur ce morne, nous cherchâmes longtemps l'entrée du souterrain. Ce ne fut qu'à l'instant où nous désespérions presque de le rencontrer, et que nous traitions de faux tout ce qu'on nous avait dit, que nous découvrîmes un trou en forme de porte, d'environ quatre pieds de haut sur deux de large tout au plus, dans lequel nous nous enfonçâmes. A deux pas de l'entrée, ce couloir s'abaisse tellement, par l'effet des pierres qu'on y a jetées, que nous fûmes obligés d'y ramper à plat ventre l'espace de dix pas au moins. Le chemin alors devient plus normal, s'enfonce sous la terre et se divise en deux parties : l'une supérieure conduit dans une espèce de chambre de 8 ou 10 pieds carrés, et l'autre, descendant rapidement en tournant à droite, aboutit à une autre chambre à peu près ronde et plus large que la première. Ici se présentent encore deux routes : l'une, en face, donne dans un cul-de-sac, et l'autre, après un détour, croise en dessous de celle où l'on a passé d'abord, et, s'élevant de plusieurs degrés, mène dans un espace demi-circulaire qui peut avoir dix pas de diamètre. Ceci paraît être l'antichambre de Zopyre; cet appartement est entouré d'un second qui lui est concentrique; une porte sert de principale communication, mais sept ou huit ouvertures au dessus du sol forment comme des fenêtres pratiquées dans le mur de séparation. Autour de la chambre règnent des portions de rocher qui ont dû servir de sièges, et de petites niches plus élevées paraissent avoir été destinées à recevoir des lampes; tout le long du souterrain de semblables trous avaient dû servir au même usage.

Nous sortîmes de là sans accident, c'est-à-dire sans que les lampes que nous avions apportées se fussent éteintes, car dans ce cas, je ne sais trop comment nous aurions pu nous tirer de ce labyrinthe.

Une source d'eau chaude et une soufrière

Nous grimpâmes alors sur nos ânes, et nous courûmes vers la source d'eau chaude du fond de la baie. Nous visitâmes l'immense caverne, au fond de laquelle, au milieu d'énormes éboulements, se trouve un petit lac où l'on va prendre des bains de vapeur. En dehors, à la côte, la mer bouillonne en plusieurs endroits, d'où sort une eau jaunâtre ferrugineuse dont la température est telle qu'on peut à peine y tenir la main.

Dans l'intérieur de l'île, on rencontre encore des grottes d'alun et une soufrière que l'on dit fort curieuse; mais le peu de temps qui nous restait ne nous permit pas d'entreprendre ces courses. A notre retour nos pauvres ânes n'en pouvaient plus; nous avons galopé par monts et par vaux dans des chemins impraticables pour d'autres que pour nous, et le peu de repos que nous leur avons donné n'avait certes pas suffi pour les défatiguer à chaque pose.

Expédition du grand canot à la recherche d'une goélette pirate

Le 17, notre grand canot, armé en guerre et monté par vingt hommes, avec des vivres pour trois jours, part, sous les ordres de Jullou (57), donner la chasse à une goélette pirate que l'on sait être mouillée à l'Argentière. Il ne s'en fallut que d'un quart d'heure que je fusse de l'expédition, dont je grillais de faire partie; mais mon quart n'était pas achevé quand le grand canot mit sous voiles.

Le lendemain, nous vîmes rentrer notre croiseur avec une jolie goélette qui, toutefois, n'était pas le bâtiment pirate, elle était chargée de grain, n'avait que six hommes d'équipage, et rien n'indiquait à bord qu'elle eût fait le métier; on la renvoya aussitôt.

Lorsque les habitants d'une île découvrent un corsaire, il est presque impossible de le rencontrer au point de relâche désigné, parce qu'en même temps ils l'avertissent de se retirer au plus tôt. En agissant ainsi, ils ont pour but tout à la fois de montrer du zèle pour la destruction de la piraterie, de forcer les brigands à les quitter, et d'éviter leurs exactions, si l'expédition manquait et s'ils venaient à connaître leurs délateurs. Car, une fois les bâtiments de guerre partis, ils seraient exposés sans défense à la vengeance des mystics*.

Le 19 avril, l'*Alcyone* arrive de France; il est maintenant gréé en brick et toujours commandé par Mr. Turpin, ayant sous ses ordres Grammont et Paris (58), d'ancienne connaissance.

Le même jour, nous désaffourchons, et le lendemain la *Pomone* part pour Toulon, emmenant avec elle notre capitaine de frégate, M. Bourdé (59), qui doit en prendre le commandement à son arrivée en France.

Désarmement des candiotes

Le 21 fut consacré au désarmement des Candiotes de Milo. Un détachement de soixante hommes, commandé par un officier, parcourut toute l'île sous la direction de M. Bret, et rassembla toutes leurs armes. Cette opération est de la plus grande utilité pour la tranquillité du pays; car depuis l'invasion de ces honnêtes gens dans toutes les îles de l'Archipel, les anciens habitants, n'étant pas les plus forts, sont constamment en proie à toutes sortes de vexations de leur part.

Le 22, nous mîmes sous voiles, faisant route dans l'ouest, et le 25 nous étions devant Egine, dont j'aurais été enchanté de voir la ville; mais l'amiral s'y rendit seul dans son canot, nous donnant l'ordre de l'attendre.

A son arrivée, nous nous dirigeâmes sur Syra, de conserve avec l'*Alcyone*. Dans la nuit, assaillis par un coup de vent assez fort, nous laissâmes arriver et nous relâchâmes encore à Milo. Notre séjour y fut marqué cette fois par un très mauvais temps et des avaries. Nous chassâmes plusieurs fois, notre chaîne fut cassée, notre cabestan brisé, et on ne s'occupa, quand il fit beau, que de sa réparation et du moyen de draguer notre ancre.

Le 1er mai, le brick de vingt canons l'*Alacrity* entra en rade, et le 2, la division russe, sous les ordres du vice-amiral Heyden, vint au mouillage; elle se compose des vaisseaux l'*Azof* et l'*Alexandre Newski*, de la frégate la *Constantine* et de plusieurs bricks. Les amiraux se saluent réciproquement.

Le 5, toutes les peines que l'on s'est données pour draguer notre ancre ont été inutiles; ce n'est qu'en levant celle sur laquelle nous sommes restés mouillés qu'on l'a trouvée. Les deux ancres se sont présentées ensemble hors de l'eau; notre cabestan a résisté à cet effort qui, certes, peut compter pour une épreuve.

Le 6, nous appareillâmes en même temps que l'escadre russe, qui se dirigea dans l'ouest. Pour nous, rencontrant hors de la passe la *Caravane*, qui arrivait de France, nous lui donnâmes l'ordre de nous suivre et nous fîmes route vers Smyrne; le 9, nous laissâmes tomber l'ancre en rade d'Ourlac.

Pendant cette courte traversée, nous fûmes à même d'apprécier la belle marche du vaisseau, car, par une bonne brise de nord, nous avons filé au plus près neuf nœuds et demi, avec et sans les perroquets, et en contournant Carabournoux, douze nœuds, sous les huniers seulement et les basses voiles.

Campement sur l'îlot Saint-Georges pendant la peinture du vaisseau

La *Fleur de Lys*, l'*Action*, le *Volage*, la *Flèche* se trouvaient au mouillage. Ici nous avons des vivres et cent quarante tonneaux d'eau à faire; on doit peindre* et installer le vaisseau. Les corvées ne nous manqueront pas.

Le 15, on envoie sur l'îlot Saint-Georges presque tout l'équipage, afin de donner aux peintres la facilité d'agir, et à leur travail les moyens de sécher plus promptement. Deux grandes tentes sont installées près de la plage, sur le penchant du coteau. Des armes et des vivres, en cas que le mauvais temps empêchât de communiquer, y sont déposées. Les hommes s'installent pour plusieurs jours, et sont surtout enchantés de pouvoir se promener libres à terre.

Le 16 au soir, je me rendis à l'île pour remplacer Subra qui s'y trouvait depuis la veille. Je restai là trois jours avec Bermon (61), gouverneur de la colonie, Dauvin (62), chirurgien, et Villemain, qu'on y avait envoyé aussi à poste fixe. Le matin nous faisons une ronde autour du terrain que nous occupions, pour empêcher les étrangers d'y introduire des marchandises prohibées, telles que vins, eaux-de-vie, liqueurs, etc. Pendant le jour, la sieste employait deux ou trois heures. L'après-midi une partie de pêche nous procurait un bain et un agréable divertissement; enfin, le soir, réunis sous la tente, Dauvin nous improvisait une tragédie ou un beau discours; il y avait concert vocal à grand orchestre, ou parfois solide discussion sur un sujet quelconque. Les heures se passaient ainsi rapidement, et il était souvent fort tard quand nous nous retirions dans nos cadres ou hamacs respectifs. En somme, nous nous amusions beaucoup plus que nous ne l'eussions fait à bord.

La *Daphné* nous apprit à cette époque que, malgré le blocus assez serré de Navarin, Ibrahim y recevait de temps à autre des rafraîchissements. Cependant, quand on prenait à l'entrée quelques corvettes turques, elles étaient renvoyées sans communiquer, et seulement

avec assez de vivres pour regagner Alexandrie. Les Russes seuls, disait-on, gardent les bâtiments qu'ils prennent, depuis la nouvelle qu'ils ont reçue du passage du Pruth par leur armée de Moldavie.

Quelques jours à Smyrne

A Smyrne se trouve une petite goélette de 20 à 30 tonneaux, ancienne prise grecque, dont l'amiral a fait cadeau au fournisseur de la division, et qui reste à peu près à la disposition du vaisseau, lorsqu'il se trouve dans ces parages. Elle fait assez souvent des voyages à Ourlac, où elle nous porte des vivres frais, ainsi que diverses autres provisions, et nous profitons de son occasion pour faire, lorsque le commandant le permet, des excursions en ville. Ayant obtenu l'autorisation de passer quelques jours à Smyrne, je m'embarquai sur ce bateau avec MM. Le Roy et David. Logés à l'hôtel, nous nous proposons de courir et de nous amuser beaucoup, lorsque le lendemain nous rencontrâmes MM. Leroy et Pissler, qui nous prévinrent d'user de la plus grande précaution.

La peste à Smyrne

Un bâtiment ionien arrivé d'Hydra, où règne la peste, avait mis à terre, la veille au soir, plusieurs personnes atteintes de cette maladie, et dans la nuit il y avait eu quelques accidents. Voilà tous nos projets déconcertés. Néanmoins, avant que la contagion se propageât, je fis quelques emplettes, et nous nous consignâmes toute la journée au billard.

Le jour suivant, je remarquai que le peuple circulait dans la rue en aussi grand nombre et avec autant de sécurité apparente que si rien ne fût arrivé. Tous les bâtiments de la rade se mettaient en quarantaine, et les Smyrniotes, intéressés à ce qu'on ne connût pas de si tôt les progrès de la maladie, n'en marquaient aucune crainte. On nous assura que plus de quarante personnes avaient été déjà frappées depuis deux jours. Je fus dîner le soir chez M. Van Lennep, consul de Hollande, où on m'assura que six personnes étaient mortes dans la nuit, et deux ou trois dans la journée. On espérait cependant qu'avec quelques précautions le fléau ne durerait pas, parce que la saison était déjà trop avancée.

Le pacha interdit la rade

Le 30, nous apprenons la nouvelle que le pacha a fait défendre à tous les bâtiments de guerre d'entrer en rade de Smyrne. Ceci nous étonna d'autant plus que plusieurs frégates ou bricks qui s'y trouvaient déjà n'avaient pas reçu l'ordre d'en sortir, et que la moindre corvette eût pu facilement forcer la passe, si elle n'eût même pas démoli le château en entrant. Mais nous sûmes bientôt que l'ordre n'avait été donné de faire feu sur les bâtiments de guerre, de quelque nationalité qu'ils fussent, que parce qu'on craignait que des bâtiments russes ne s'introduisissent dans la passe sous pavillon étranger.

Dès que l'amiral eut connaissance des intentions du gouvernement turc, il partit pour Smyrne, où, conjointement avec les représentants des autres nations, il alla dire au pacha que supposer l'entrée de tout bâtiment de guerre en rade sous tout autre pavillon que le sien était croire qu'il voudrait faire une insulte à celui dont il se servait, ce que ne souffrirait aucune puissance. Le pacha se rendit à la raison et donna des ordres pour que la navigation du golfe se fit de nouveau avec toutes les commodités possibles.

Paros - Visite à bord du président grec Capo d'Istria

Juin 1828 - Le 31 mai, à midi, nous appareillâmes; la *Daphné* nous ramena l'amiral, que nous prîmes en dehors des îles. En doublant le cap Carabournoux, nous expédiâmes dans le golfe la *Victorieuse*, qui arrivait d'Alexandrie, et nous fîmes voile avec un vent frais vers le cap Doro, où les calmes nous retinrent quelque temps.

Le 2 juin seulement, nous mouillâmes dans la baie de Paros. Cette rade spacieuse, parfaitement fermée et entourée de hautes montagnes qui empêchent pour ainsi dire le vent d'y entrer, peut avoir deux lieues de long sur un mille de largeur au plus. Au fond, dans l'E.-S.-E., et sur le penchant d'un coteau escarpé, est bâtie la ville, séparée de la terre ferme par un détroit navigable seulement pour les petits bateaux. La côte de la Morée, au pied des montagnes de ce côté, présente un aspect des plus riants. Des bois d'orangers et d'oliviers, des champs vastes, une verdure que la saison faisait naître, donnent de loin aux environs de l'ancienne Trézène et d'Epidaure un aspect d'un pittoresque enchanteur. Nous aurions visité ces lieux, auxquels se rattachent d'antiques souvenirs, avec le plus grand intérêt, si la peste qui y règne, dit-on, ne nous eût fait interdire toute communication.

A Paros se trouvaient la *Dryade*, frégate anglaise, et l'amiral Heyden avec six bâtiments russes, tant vaisseaux que frégates. C'est dans cette ville que réside maintenant Capo d'Istria. Le 4, nous le reçûmes à bord avec Mavrocordata et son secrétaire Tricoupis. Le président est un homme d'environ cinquante ans, un peu maigre, d'une taille ordinaire, d'une figure assez agréable, et d'une démarche qui caractérise l'homme de cour. Il était costumé à l'européenne, portait sur la poitrine un long crachat (60) en argent, et était coiffé d'un chapeau à la française dont la forme était un peu plus basse que les nôtres. Ces messieurs restèrent quelques heures avec l'amiral, visitèrent le vaisseau, et s'en retournèrent avec tous les honneurs dus à leur rang.

Visite à bord du colonel Favier – le caractère des grecs

Le lendemain, l'amiral se rendit à la ville, et pendant son absence nous reçûmes une visite qui nous intéressa bien plus que la première, c'était celle du colonel Favier. Il était arrivé la veille, d'Egine, sur un mistic, et venait trouver l'amiral pour je ne sais quelle communication. Comme la peste fait aussi quelques ravages à Egine, il ne put pas monter à bord, et resta derrière, dans son bateau, d'où il causa avec M. Le Roy et les officiers. Il portait le costume albanais, qui, disait-il, lui convenait bien mieux à cause de l'aisance qu'il procure. Il avait avec lui, comme aide de camp, M. Molière, joli garçon dont les formes mâles ressortent parfaitement sous la veste et la jaquette grecques, et qui paraissait l'accompagner plutôt comme ami que comme subordonné. Ces messieurs, soit pour se conformer aux coutumes du pays qu'ils sont venus défendre, soit par habitude, ont pris toutes les attitudes et les gestes des Grecs, de telle sorte qu'il serait impossible maintenant de les reconnaître pour étrangers, à la démarche ou à toute autre manière d'être. Depuis plus d'un mois, Favier, outré probablement des mauvais procédés des Grecs, malgré les services qu'il leur a rendus, peut-être aussi voyant qu'il ne pouvait plus être d'une grande utilité au pays, avait donné sa démission. A cette nouvelle, tous les Philhellènes en avaient fait autant, et les *Tacticos*, qui ne voulaient que lui pour chef, avaient déposé leurs armes. N'ayant plus rien à faire en Morée, il venait demander à l'amiral les moyens de retourner en France avec tous ses compatriotes.

Les officiers du bord lui passèrent à déjeuner dans son bateau, et bientôt il commença à causer familièrement avec eux. La conversation roula sur le caractère grec, et on le pria de dire ce qu'il en pensait. Il nous assura que, quoiqu'il fût peut-être, de tous ceux qui avaient embrassé leur cause, celui à qui ils avaient fait le plus de mal, il ne pouvait cependant pas s'empêcher de les aimer.

Le caractère du Grec moderne, disait-il, est absolument le même que celui de l'ancien. S'ils sont dans l'inaction, si quelque grand intérêt ne les force pas à agir, enfin s'ils sont abandonnés à eux-mêmes, ils deviennent susceptibles d'ingratitude et de tous les crimes. Mais si vous pouvez les émouvoir par de belles actions, si, pressés de toutes parts, ils sont contraints de se montrer, il n'est pas de choses dont ils ne soient capables. Désintéressement, grandeur d'âme, intrépidité, tout semble naturel en eux. Cependant ils ont encore leurs jours, il faut les prendre à point. En un mot, ce sont des hommes très difficiles à mener. Mais, si l'on a su se les attacher et les connaître, on peut en faire tout ce que l'on veut. Lorsqu'on prend le commandement, ce n'est point un langage particulier qu'il faut leur parler, c'est celui de tout le monde, c'est le langage en action. Si vous les menez au combat, marchez-y le premier, ils vous suivront; faites des prodiges de valeur, ils vous surpasseront; mais ils seront perdus, si vous n'êtes pas assez fort pour leur frayer la route.

Favier nous assura ensuite que le pavillon français était le seul qui inspirât de la confiance dans tout le Levant. Il ne faut pas croire, ajoutait-il, ce qu'on peut en dire à Syra et dans quelques autres endroits dont vous arrêtez le commerce en détruisant la piraterie; mais il faut interroger le cœur de la nation elle-même et juger d'après les résultats que produit partout l'apparition de nos couleurs

En sortant de Paros, nous rencontrâmes la *Sirène* et le *Scipion* qui arrivaient de France et nous saluèrent tous deux de neuf coups de canon en passant à la bande; et le 6 juin, dans les parages du cap Saint-Ange, on reconnut le *Marsouin*. Quoique ce navire fût à toute vue et qu'il fit calme, l'amiral m'y expédia pour chercher les dépêches; j'eus près de cinq lieues à faire pour le rejoindre, et malgré la fatigue de mes hommes, je dus revenir aussitôt; fort heureusement j'avais trouvé pour moi, dans les paquets, une lettre qui m'empêcha de trouver la route longue; et la brise avait fort approché les vaisseaux.

Corfou fortifié par les anglais

10 juin - Le 12 juin, nous nous dirigeâmes sur Corfou. Un vent frais nous fit promptement doubler Zante, et le surlendemain, au point du jour, nous reconnûmes derrière nous Leucade, qui se confondait avec un promontoire d'Ithaque : mais nous n'eûmes pas le loisir d'examiner de plus près le royaume d'Ulysse, ni l'île qu'a illustrée la mort de Sapho, et le 14, nous mouillâmes sur la rade de Corfou, tout près de la citadelle. La ville est située sur une pointe de terre, au fond d'un grand golfe formé par la partie basse de l'île, campagne riante et boisée, parsemée de jolis villages qui contrastent avec les montagnes arides et escarpées de l'Albanie, ancienne Epire, que l'on aperçoit de l'autre côté de la baie. L'aspect d'une ville bâtie à l'européenne me fit d'autant plus de plaisir que depuis dix-huit mois je n'avais aperçu que des amas informes de maisons placées sans ordre et amoncelées, ou bien sur un terrain fangeux, ou bien sur des escarpements tels qu'elles paraissaient bâties les unes sur les autres. Ici les remparts sont dominés par de belles casernes, par des maisons élégantes et par le palais du gouverneur, édifice digne de figurer parmi nos hôtels de premier ordre.

Malheureusement une quarantaine sévère nous interdisait l'entrée de la ville; et notre séjour, en arrivant à Corfou, ne fut marqué que par les saluts fort monotones que se rendaient réciproquement les amiraux, gouverneurs et ambassadeurs; par des corvées plus monotones encore, et par des chaleurs insupportables. Aussi les réflexions philosophiques allaient leur train, et nous remarquions combien il était pénible pour nous de voir aujourd'hui au pouvoir des Anglais cette belle possession, fruit de la victoire d'Austerlitz, dont les fortifications ont coûté tant de travaux aux Français, et que ses nouveaux maîtres entourent maintenant de nombreux bastions pour la mettre à l'abri d'un coup de main. Quelques jours après notre

arrivée dans ce port, le *Loiret* nous apporta de Naples les musiciens qu'avait demandés l'amiral. Maintenant nous pouvons marcher de pair avec les autres amiraux; en revanche, nous aurons le désagrément d'avoir les oreilles cassées par le tintamarre des répétitions et des leçons d'écoliers. Je deviendrais peut-être mélomane si je n'entendais jamais que de bonne musique, mais les leçons me feraient fuir à cent lieues : je trouve que c'est acheter les grands morceaux trop cher.

Nous apprîmes à Corfou que le général Curth, qui s'était retiré sur une petite presqu'île près de Missolonghi, dans le dessein d'établir des communications entre l'Albanie et la Morée, venait d'éprouver un sérieux échec. Le gouverneur anglais envoya le *Talbot* à son secours, avec mission de recueillir les restes de ses Philhellènes. Le 21 juin nous appareillâmes, ayant à bord deux gardes-santé, preuve presque certaine de notre prochain retour; et le 24 nous rencontrâmes, devant Zante, l'*Echo* venant de France et toujours commandé par M. de Châteauville; la corvette reçut l'ordre de nous suivre. Le 26, nous passions près de l'entrée de Navarin. Quelle différence avec la rade florissante que nous avons vue, huit mois auparavant, abritant une escadre formidable sous des remparts hérissés de canons ! Maintenant la ville est presque entièrement détruite, les remparts sont à demi-écroulés, trois bricks, deux corvettes et un vaisseau désemparés, que les Turcs ont réussi à relever de la côte, se trouvent seuls comme abandonnés dans un coin de la baie. L'incendie a dévoré tous les environs : c'est le plus navrant tableau des désastres de la guerre.

Modon – Le camp d'Ibrahim pacha dévasté par la peste - les incendies des turcs

Nous longeâmes ensuite la côte jusqu'à Modon, le camp d'Ibrahim occupe une grande étendue de terrain en arrière de la ville : c'est l'asile de la plus affreuse misère; la peste et la famine le ravagent depuis longtemps. La discorde même s'y est introduite, et si l'opiniâtreté du pacha continue, ce beau corps d'armée périra sans combattre; mais il laissera des traces effrayantes de son passage, car bientôt les beaux coteaux de la Messénie ne présenteront plus qu'un vaste désert couvert de cendres. La violence des incendies allumés par les Turcs est telle, que l'après-midi nous traversâmes l'immense golfe de Calamata au milieu d'un nuage de fumée qui nous empêchait de distinguer aucune terre, même très près de nous, et qui en même temps nous suffoquait.

Le lendemain matin, la fumée s'étant dissipée, nous mouillâmes au fond du golfe, près de l'embouchure du Pamisus. Anacharsis prétend y être entré à pleines voiles; il faut donc, ou bien que ses navires eussent fort peu de tirant d'eau, ou que depuis ce temps la source du fleuve ait singulièrement tari, car, envoyé pour faire de l'eau et voulant entrer à son embouchure, je ne trouvai que deux pieds et demi de profondeur, un courant très fort et des sables mouvants, en sorte que je fus obligé d'aller m'établir sur la côte à droite. La largeur de la rivière n'est au plus que de 20 pas. On peut juger par là ce qu'est maintenant le plus grand fleuve du Péloponèse.

Nous avons devant nous le mont Ithôme, fameux par la longue et terrible résistance des Messéniens pendant leur guerre contre Lacédémone. Jupiter y fut, dit-on, élevé par des Nymphes, et on lui avait élevé un temple au pied de la montagne, qui se distingue de loin par sa hauteur et par son isolement, dominant toute la plaine de la Messénie, couverte de villes et de villages dont il ne reste plus que des ruines. A gauche nous apercevions Coron, autrefois Coronée, bâtie par Epaminondas, et qui appartient encore aux Turcs; à notre droite se trouvent Calamata, que les Grecs occupent maintenant, et la Laconie, cachée par la chaîne du Taygète, dont on distingue à travers les nuages les trois pics aigus.

Pendant tout le temps que nous restâmes mouillés dans la baie, l'incendie, qu'augmentait encore un vent violent, se renouvelait tous les jours; et des espaces immenses devenaient la proie des flammes. L'avant veille de notre départ, nous aperçûmes un corps d'environ 4 à 500 cavaliers qui traversaient la plaine et se dirigeaient vers le mont Ithôme. Des Grecs, qui s'étaient établis dans des cabanes en roseaux sur le bord de la rivière, nous dirent que ces cavaliers étaient des Albanais qui se détachaient de l'armée d'Ibrahim et prenaient le chemin de Corinthe pour regagner leur pays, soit qu'ils fussent fatigués des privations que leur faisait souffrir le blocus, soit que les vexations qu'ils éprouvaient de la part d'Ibrahim leur parussent insupportables. Ce dernier venait de détacher un corps d'Arabes pour les poursuivre et les inquiéter dans leur retraite.

Croisière devant Navarin pour en assurer le blocus

10 juillet 1828 - Le vaisseau amiral russe l'*Asof* et la frégate grecque l'*Ellas*, commandée par le contre-amiral Statoury, nous ayant rejoints au mouillage devant le Pamisus, nous appareillâmes le 2, avec l'*Echo* et l'*Alcyone*, et fûmes ralliés le 3 par le *Warspite*, vaisseau anglais, qui avait à son bord le président Capo d'Istria, avec qui l'amiral eut une conférence dans la soirée. Pendant la nuit nous fûmes abordés par l'amiral russe, et nous en fûmes quittes heureusement pour un petit canot emporté et une vergue de hune de rechange froissée. L'abordage ne dura qu'un instant : nous nous heurtâmes avec une vitesse de quatorze nœuds, en sorte qu'en moins de rien, nous nous trouvâmes à des distances considérables l'un de l'autre; l'amiral russe n'avait eu de son côté que de légères avaries.

Pendant deux jours nous restâmes à la croisière de Navarin, mettant en panne à chaque instant pour communiquer avec les bâtiments qui ralliaient; nous pûmes ainsi nous mesurer avec presque tous les navires du blocus et constater que notre supériorité de nombre était incontestable.

Le 6 juillet, 22 bâtiments de guerre se trouvaient en panne devant Modon. Vers midi, les amiraux anglais et russes se rendirent au camp d'Ibrahim; mais le résultat de leur conférence nous resta complètement inconnu.

Promenades à Corfou

18 juillet - Le 12 juillet, mouillage en rade de Corfou, avec levée de la quarantaine et autorisation de communiquer. Dès le soir, je fus envoyé en corvée pour faire de l'eau; et n'étant plus bloqué sur la côte par la quarantaine, j'en profitai pour aller prendre le frais sous un bois d'oliviers qui couronnait le coteau au pied duquel se trouvait l'aiguade. A mi-côte, sur un terrain escarpé, je rencontrai les ruines d'un petit temple antique, construit jadis avec d'énormes blocs de marbre et entouré de colonnes doriques cannelées. Je parcourus sentimentalement le bois d'oliviers, je bus du lait dans une ferme voisine, et quand je supposai ma chaloupe chargée, je rentrai charmé de mon excursion.

Le lendemain, dimanche, je pus descendre en ville, mais la chaleur était si forte qu'il était impossible de se promener ailleurs que sur les trottoirs couverts qui bordent la plupart des rues; je ne remarquai guère que l'hôtel du gouverneur, situé à l'extrémité d'une immense place plantée et orné d'un long portique qui s'étend sur toute la largeur de la façade; vis à vis se trouve une petite rotonde entourée de colonnes, monument commémoratif en l'honneur d'un personnage dont je n'ai pas retenu le nom. A 4 heures, nous revînmes dîner à bord de l'*Alcyone*, puis nous retournâmes à terre pour rejoindre le commandant Turpin, qui nous attendait avec deux voitures et nous offrait une partie de campagne.

Nous suivîmes pendant une heure une route parfaitement entretenue et traversant un pays bien cultivé; puis nous longeâmes un grand lac dont les environs, couverts de bois, couronnaient des sites charmants et pittoresques; un temps magnifique favorisait notre promenade; les eaux tranquilles du lac reflétaient les montagnes bleues de l'horizon, et ce tableau avait quelque chose de magique pour nous autres marins errants qui n'avions depuis longtemps en perspective que l'étendue monotone de la mer et les côtes arides de la Morée. C'était pour nous un riant oasis au sortir du désert. A notre retour, la route était couverte de promeneurs des deux sexes qui venaient respirer l'air frais à la chute du jour; nous pûmes ainsi inspecter toutes les belles de Corfou; malheureusement elles n'y sont pas communes.

Des courses de chevaux données par les officiers de la garnison furent le but de nos promenades, les jours suivants; puis nous reçûmes à bord la visite de lord Yarborough, commodore des yachts d'Angleterre, affligé de 180 000 mille livres de rente, et qui, s'ennuyant chez lui, avec une vocation très prononcée pour la marine, voyage pour son agrément depuis de longues années sur des bâtiments qui lui appartiennent. La corvette-yacht sur laquelle il se trouve ici a été grée et installée par lui avec le goût le plus parfait, mais il donnerait, dit-on, la moitié de sa fortune pour être officier de marine et commander un bâtiment de l'Etat. Il faut avoir comme lui une passion profonde pour la mer, pour tenir bénévolement croisière sur les côtes de la Morée avec les autres bâtiments du blocus.

Bal chez le gouverneur – dialogue impossible avec une demoiselle anglaise

Jeudi 17 - Mille corvées m'avaient fait presque désespérer de pouvoir m'y rendre; je parvins enfin à surmonter toutes les difficultés. Grande musique tout à l'anglaise; mais rafraîchissements mesquins, pas de champagne, pas de glaces! Et une chaleur! En revanche, un charmant jardin, parfaitement illuminé, était disposé pour qu'on puisse y aller prendre le frais, et dans ses kiosques les invités trouvaient du punch et d'excellents cigares.

Une aventure singulière m'arriva. Presque en entrant au bal, avant d'avoir pris le temps d'observer les usages du lieu, j'invitai pour une contredanse une jeune fille assise près de sa mère; je ne crois pas qu'elle comprit mes paroles, mais ma pantomime était significative, elle accepta, nous dansâmes; elle eut même l'esprit de m'empêcher de manquer quelques figures; je voulus lui adresser quelques mots, mais pas de réponse; la contredanse finie, je lui offris le bras pour la reconduire à sa place, mais plus de maman; deux Anglais devisaient sur le canapé où ces dames étaient assises peu auparavant. Ma danseuse ne paraissait pas trop comprendre où je voulais la conduire. Etonné, je jetai les yeux autour de moi et je ne vis personne s'asseoir. Chaque cavalier se promenait avec sa danseuse, et je remarquai qu'on se dirigeait généralement vers les autres pièces du palais; je suivis le torrent. Après avoir traversé tout l'étage où nous nous trouvions, nous parcourûmes l'étage supérieur, puis nous descendîmes dans le jardin. Je circulais ainsi dans les allées ne sachant où j'allais, mais suivant toujours la masse la plus compacte des différents couples qui m'avaient dirigé, sans que la jeune miss que j'avais au bras fit le moindre signe d'impatience ou parût m'indiquer qu'elle pût avoir une volonté; je commençais à me trouver terriblement embarrassé, car, lui ayant adressé quelques paroles fort distinctement, je dus reconnaître qu'elle ne comprenait pas un mot de français; de mon côté, j'eus bien l'oreille frappée de quelques sons doux échappés de sa bouche, mais il me fut impossible de soupçonner ce qu'elle avait l'intention de me dire. Notre promenade resta donc des plus silencieuses et toutes les réflexions que je fis intérieurement sur l'imprudence de m'être adressé à une jeune fille incapable de me répondre ne me débarrassaient pas de mon automate. Je pris le parti de retourner vers le salon et d'y danser encore, ou de tâcher d'y retrouver la mère si je parvenais à la reconnaître. Impossible ! Deux ou trois contredanses s'étaient déjà renouvelées, et divers couples avaient encore fait la promenade, sans doute

comme rafraîchissement de rigueur, quand un officier de la garnison vint enfin dire quelques mots à ma charmante miss qui parut l'entendre parfaitement; l'officier offrit son bras, on accepta; et je laissai partir ma danseuse en lui faisant un grand salut, et en poussant intérieurement un ouf d'une largeur démesurée ! Instruit par l'école (12) que je venais de faire, je me tins désormais sur mes gardes avant d'engager une autre danseuse et je pris jusqu'au matin une bonne revanche de ma silencieuse bonne fortune.

Une quarantaine levée à grand peine

Autre mésaventure. Aujourd'hui 19 juillet, j'ai passé la plus grande partie de ma journée en quarantaine dans un canot. Voici comment. Au point du jour, le calme rendant la baie unie comme une glace, les timoniers aperçurent à une grande distance, au large du vaisseau, un homme qui se débattait en cherchant à se cramponner à une embarcation chavirée. J'étais de corvée, et on m'envoya lui porter secours avec la recommandation de ne pas le toucher, autant que possible, afin d'éviter la loi rigoureuse de la quarantaine. Arrivés sur les lieux, nous reconnûmes un malheureux qui se tenait sur l'eau à l'aide de deux planches liées ensemble, et si faible qu'on entendait à peine les réponses qu'il faisait aux questions que du canot on lui adressait en anglais. Je fis amarrer l'une des planches et je le remorquai doucement vers l'île Vido qui était la plus proche de terre, craignant à chaque instant de le voir disparaître, tant il avait l'air épuisé. On le reconnut, à terre, pour l'un des prisonniers condamnés aux travaux qui avait disparu depuis trois jours. Ayant fait mon rapport à l'officier chargé des travaux, qui m'adressa mille remerciements, je revins à bord, mais on ne voulut pas m'y recevoir dans la crainte qu'on ne mît le vaisseau en quarantaine si l'on m'avait vu de terre aborder le condamné. On m'ordonna donc d'aller m'amarrer sur une bouée jusqu'à nouvel ordre; et me voilà fort défrisé (63) : j'eus beau représenter que si j'étais en quarantaine, l'île Vido l'était aussi puisque j'en revenais; j'eus beau expliquer que la rentrée de ce malheureux allait être bientôt connue en ville, puisqu'on avait dû expédier immédiatement un canot de l'île même pour en porter la nouvelle, le commandant fut inexorable; autant eût valu parler aux flancs du vaisseau lui-même, et il me fallut passer deux longues heures sur ma bouée. Au bout de ce temps on se ravisa, et l'on me permit d'aller faire mon rapport au conseil sanitaire, mais je n'étais pas encore au bout de mes peines : on me fit attendre là fort longtemps avant de pouvoir parler au directeur qui admit enfin mes raisons et me libéra.

Les fortifications anglaises

L'île Vido commande la rade et une partie de la ville : c'est un point stratégique important que nous fortifiâmes lorsque nous occupions Corfou et les îles Ioniennes, sous l'Empire; aussi les Anglais complètent-ils nos travaux en la couvrant de formidables batteries.

Ils se servent pour cela de misérables habitants qui, pour des fautes souvent très légères, sont condamnés par un tribunal spécial jugeant en dernier ressort aux travaux forcés. Presque tous les points qu'occupent actuellement les Anglais dans la Méditerranée sont administrés avec une telle sévérité, et souvent avec une telle injustice pour leurs anciens habitants, que ceux-ci n'attendent qu'une occasion favorable pour secouer ce joug de fer, dut-elle leur imposer de nouveaux maîtres; les Ioniens surtout ont généralement les Anglais en horreur.

Nouvelle croisière devant Navarin

4 août 1828 - Ayant appareillé brusquement, le 20 juillet, avec l'*Asia*, la *Sirène* et le yacht de lord Yarborough, nous reprîmes la croisière de Navarin, où nous trouvâmes le *Scipion* avec

cent et quelques malades sur les cadres; il avait été atteint à Paros par les fièvres intermittentes, qui lui avaient déjà fait perdre dix hommes; l'amiral l'expédia en France.

L'armée d'Ibrahim est toujours à Modon, manquant de vivres et cruellement rationnée; on aperçoit beaucoup de mouvement parmi les Turcs, sur la rade de Navarin. Des chaloupes chargées de monde et de différents objets vont continuellement de terre au vaisseau, qu'ils sont parvenus à relever et auquel ils ont planté une mâture de corvette. Deux trois-mâts et quelques bricks sont encore dans la baie.

Corvées à terre, aspect de la rivière

Le 30, nous mouillons dans le golfe de Calamata, à une lieue dans l'ouest du Pamisus, vis-à-vis d'une jolie petite rivière où nous pouvons faire notre eau et nos approvisionnements de bois, de balais* et de sable* : par conséquent succession continue de corvées, mais au moins les bords de la rivière se prêtent-ils à la sieste à l'ombre, pendant que nos hommes accomplissent leur besogne. Elle serpente longtemps sous des saules ou des platanes touffus dont les branches, entrelacées de vignes sauvages, procurent une délicieuse fraîcheur après la chaleur étouffante dont nous sommes accablés dans nos trajets du bord à terre. Là aussi, au milieu de myrtes fleuris et de lauriers-roses, s'élèvent quelques misérables huttes en roseaux habitées par des familles grecques, dont une cruche, des nattes de jonc, un fusil et des pistolets forment tout l'ameublement. Se nourrissant de quelques racines, d'un peu de maïs, de figues sèches et de pastèques, ces malheureux, étendus pèle mèle dans les cabanes, y reposent comme s'ils étaient à l'abri des injures de l'air : il est vrai que dans cette saison le ciel de la Grèce est si beau, la température des nuits si douce, qu'ils n'ont pas grand chose à craindre du climat. Je remarquai que ces braves gens, quoique couverts de haillons, étaient cependant fort propres, chose extraordinaire en Morée; nous fûmes étonnés aussi de trouver parmi eux plusieurs Arabes déserteurs du camp d'Ibrahim, où ils mouraient de faim. Nos forgerons ayant été déposés à terre pour y confectionner divers objets pour lesquels ils ne peuvent travailler à bord, un de ces Arabes, qui les aida de toutes ses forces, s'attacha tellement à eux qu'il ne voulut plus les quitter, et qu'on se décida à le recueillir à bord. Au fait, cela n'a rien de bien étonnant, on lui donnait du pain.

Le 3 août, nous eûmes la visite de Mavro Mikaeli, qui figura dans la dernière guerre sous le titre de bey des Maniotes, mais qui maintenant est tout à fait sans autorité dans le pays. C'est un homme de moyenne taille, boiteux par suite des blessures dont il est couvert et dont la figure, assez commune, ne paraît pas d'accord avec sa réputation.

L'affaire de l'*Echo* à Lépante

6 août - Le 6 août, l'*Echo* nous rallia; je fus envoyé à son bord pour ramener le commandant de Châteauville, et à son arrivée j'appris avec plaisir la belle affaire dans laquelle il venait de se distinguer contre les Turcs, à l'entrée du golfe de Lépante. L'amiral sachant que les Albanais effectuaient leur retraite par le nord de la Morée, et craignant qu'ils n'amenassent avec eux des esclaves grecs, dont le renvoi est une des principales conditions de l'évacuation de la Morée par les troupes d'Ibrahim, donna ordre à M. de Châteauville, l'isthme de Corinthe étant défendu par les Grecs, de se rendre dans le golfe de Lépante et de protéger le passage des Albanais, mais en empêchant l'embarquement des esclaves. En conséquence, l'*Echo* se présenta à l'entrée du détroit appelé les Petites-Dardanelles pour accomplir sa mission. Trois forts bien armés en défendent le passage : l'un sur une pointe de la Morée, les deux autres sur la côte de Roumélie. Avant de tenter l'entrée, M. de Châteauville écrivit au pacha commandant les forts qu'ayant reçu l'ordre de l'amiral de se rendre dans le golfe, il allait y

pénétrer avec sa corvette. Le pacha répondit que de tout temps il avait été défendu aux bâtiments de guerre de passer le détroit, qu'il s'y opposerait par tous les moyens et qu'il regrettait de se voir obligé de le couler bas. - « Vos menaces ne m'effraient pas, lui écrivit le commandant de l'Echo, j'ai des ordres à exécuter, j'entrerai en plein midi, et je ne vous rendrai pas même un coup de canon! » Dès le retour du canot qui avait porté la lettre, M. de Châteauville fit voile par une belle brise, se trouva près d'une demi-heure sous la volée des forts, exposé à un feu bien nourri, mais mal dirigé, et pénétra dans le golfe, n'ayant eu que quelques blessés et très peu d'avaries. Après avoir favorisé la rentrée des Albanais dans leur pays, il rentra mouiller près de Lépante, rendit aux Turcs plusieurs prisonniers qu'il avait obtenus des Grecs et se présenta de nouveau, au bout de 15 jours, pour sortir; il fut accueilli cette fois comme la première; mais bien qu'il ne fût exposé que pendant 20 minutes au feu des batteries, il eut beaucoup plus à souffrir : les pièces étaient mieux pointées, son grément fut criblé; il reçut à la flottaison deux boulets qui occasionnèrent une forte voie d'eau, plusieurs hommes furent mis hors de combat, les œuvres mortes du bâtiment furent considérablement endommagées, et c'en était fait probablement de la corvette si elle avait eu du mauvais temps à essayer après le combat, mais elle put aller se réparer sous Zante et elle nous arriva en assez bon état.

Je retournai conduire mon ancien commandant en le félicitant sur sa belle action et en regrettant de ne pas m'être trouvé à ses côtés dans cette circonstance : "Vous avez eu plus de chance que moi, mon cher Kerviler, me dit M. de Châteauville : vous étiez à Navarin et j'y suis arrivé trop tard. » Le brave commandant ne peut se consoler de n'avoir pas assisté à cette bataille.

Manière de pêcher des grecs

18 août - Mouillés à l'embouchure du Pamisus, nous nous préparions à compléter notre eau, quand les Grecs nous avertirent qu'ils avaient empoisonné la rivière en y jetant certaines herbes pour endormir le poisson et le prendre plus facilement. En effet, le lendemain ils firent une pêche considérable, nous vendirent du poisson qui n'avait aucun mauvais goût et en salèrent une grande quantité.

Corvée de vivres à Armira

Ce jour-là je partis de grand matin avec M. Navoni, drogman de l'amiral, pour aller chercher des provisions à Armira, grand village situé sur la côte est de la baie par environ 2 lieues de Calamata et à peu près à la limite du territoire maniote. Bâti sur le penchant d'une montagne escarpée, il domine une espèce de ravin profond et mamelonné qu'on appelle les Thermopyles maniotes, attendu que quelques pièces de canon suffiraient pour défendre ce passage contre une armée. Cette position est d'autant plus importante que les chemins pour pénétrer dans la Laconie par le Taygète sont impraticables. Aussi les Grecs ont-ils construit, le long d'un torrent creusé dans le ravin qui descend de la montagne, une muraille crénelée qui arrêta, nous dit-on, la cavalerie d'Ibrahim, lorsqu'il voulut pénétrer sur le territoire maniote.

En longeant la côte, nous aperçûmes les ruines de Calamata, brûlée par les Turcs, et la citadelle bâtie sur le sommet d'un rocher au pied duquel coule, l'hiver, un torrent dont le lit, desséché en cette saison, a plus de six cents pas de largeur et s'allonge au milieu d'oliviers et de platanes.

Le caractère des manniotes

Nous trouvâmes à Armira des provisions de toute espèce : poules, œufs, fruits, légumes; nous prîmes le café et fumâmes la pipe avec les Grecs, et nous apprîmes d'eux qu'ils ont la prétention de descendre des anciens Lacédémoniens. Braves comme tous les montagnards de ce pays, ils ont, depuis les troubles de la Morée, constamment arrêté les Turcs sur leurs frontières. Leurs mœurs diffèrent beaucoup de celles des autres Grecs que nous avons rencontrés, en ce qu'ils traitent leurs femmes comme de véritables esclaves. On nous assura même qu'on en vendait dans le pays. Ils les emploient à tous les travaux de force, sans les exempter des soins du ménage. Nous en avons rencontrées descendant la montagne plus chargées que l'âne qu'elles conduisaient; d'autres suivaient péniblement à pied, par le fort de la chaleur, des hommes montés sur des chevaux. Ce sont elles qui vont chercher l'eau dans un vallon assez éloigné du village, et qui l'en rapportent dans de petits barils. Nous avons vu une jeune femme, ayant deux enfants suspendus à son sein, couchée à terre sur une mauvaise natte, tandis que son mari fumait nonchalamment étendu sur des coussins. Les hommes ont ici tout le flegme des Turcs sans avoir leur probité, et sont aussi paresseux. Extrêmement jaloux, ils ne se font pas scrupule de poignarder leur femme sur le moindre soupçon. Nous ne rencontrâmes que peu de ces malheureuses. Aucune d'elles ne nous parut jolie.

Funérailles d'un enfant

En promenant au milieu du village je fus témoin d'une scène touchante : un homme et quelques femmes, groupés au coin d'une maison, paraissaient plongés dans un profond chagrin; nous approchâmes, un enfant mort, étendu à leurs pieds, était le sujet de leurs pleurs. Le Maniote, qui en paraissait le père, le prend dans ses bras, l'embrasse trois fois, le pose à sa première place, puis, se détachant du groupe des femmes, il semble chercher un terrain propice, se signe plusieurs fois, frappe la terre de quatre coups de pioche en croix et commence la fosse où doit reposer le corps de son fils, pendant que les femmes poussaient des gémissements et fondaient en larmes autour de l'enfant. J'étais avec un officier de notre bord qui, troublé par une forte émotion, abandonna le lieu de la scène avant qu'elle fût terminée, et je dus le suivre en regrettant de ne pouvoir assister à la fin de la cérémonie.

Arrivée du corps expéditionnaire français

Septembre 1828 - Le 29 août, nous avons connaissance de 48 voiles françaises dans le O.N.O. Dans l'après midi, nous sommes ralliés par la *Ville de Marseille*, l'*Amphitrite*, l'*Iphigénie*, la *Bellone* et la *Cybelle*. Le commandant Maison (64), qui dirige l'expédition, vient à bord.

Le 30, le débarquement commença, il dura deux jours et heureusement il ne trouva aucune résistance, alors que les troupes s'imaginaient combattre en mettant pied à terre.

Le 31 août, la *Diligente* nous annonça l'apparition de la division égyptienne, nous appareillâmes dans la soirée et le lendemain matin nous reconnûmes dans le sud-Ouest 37 voiles françaises et dans le sud-est une vingtaine de bâtiments turcs. Nous ne tardâmes pas à nous trouver au milieu des nôtres, qui, escortés par le brick le *Hussard*, arrivaient avec la cavalerie de l'armée; on les expédia aussitôt pour Calamata, et, laissant derrière nous les Turcs, nous nous dirigeâmes vers Navarin où nous arrivâmes le 1er septembre, le lendemain. Quinze navires d'Alexandrie, dont trois frégates avec le vaisseau anglais l'*Océan*, jetèrent l'ancre près de nous au fond de la baie. Aussitôt corvées de pleuvoir. Il fallut que des embarcations croisassent toutes les nuits entre eux et la côte afin de les empêcher d'y

débarquer des noirs ou d'embarquer des esclaves, et l'on posta des élèves partout où il y avait des hommes à terre, afin de prévenir ou d'arrêter les collisions qui pourraient survenir entre eux et les Arabes.

Pourparlers à bord avec Ibrahim Pacha pour l'évacuation des turcs

Le 3, l'amiral russe entra au mouillage et le lendemain matin Ibrahim Pacha qu'on attendait avec la plus grande impatience parut sur la côte avec une escorte de près de 150 chevaux. Il s'y arrêta quelque temps et fit route pour la ville de Navarin. Le soir il eut, avec l'amiral de Rigny une conférence secrète qui dura jusqu'à onze heures et demie. C'est un homme d'une taille moyenne et d'un extrême embonpoint; sa barbe droite donne de la dureté à sa physionomie sur laquelle se peignent avec mobilité ses vives passions; il était accompagné de son drogman et d'un secrétaire intime de son père.

Le lendemain l'entrevue entre lui et les trois amiraux eut lieu à bord de l'*Asia*. Elle fut longue et orageuse. L'amiral Codrington, sur le point de retourner en Angleterre, voulait terminer, avant son départ, les affaires de Morée et conclure à tout prix un traité avec Mehémet Ali. Il y proposait que 200 hommes de troupes turques occupassent les places de la Morée jusqu'à ce que le grand Seigneur eût reconnu l'indépendance de la Grèce; mais la mission du général Maison, qui avait ordre de s'emparer des places fortes, se trouvait en opposition avec cet article. Ibrahim demanda 3 jours pour se décider; pendant ce temps les ambassadeurs arrivèrent et les conférences furent continuelles.

Nous eûmes en ce moment l'occasion de constater jusqu'à quel point peut être poussée l'insolence des Grecs. Une goélette de cette nation qui croisait depuis longtemps devant la rade s'avisa d'y entrer et de mettre en panne au milieu de la baie. Cela rappelait absolument le coup de pied de l'âne. Aussi M. de Rigny indigné ordonna-t-il au capitaine de l'*Alcyone*, qui se trouvait à bord du *Conquérant*, de s'en retourner promptement, de chasser cette goélette à coups de canon, de la poursuivre jusqu'à ce qu'il l'eût atteinte, et de dire à son commandant que s'il approchait dorénavant de l'entrée du port à trois portées de canon, on le coulerait bas. M. Turpin l'ayant précisément rencontré en retournant à son bord lui en donna l'avis; le Grec ne se le fit pas répéter deux fois et sortit.

Entre temps on s'occupe à retirer ce qu'on trouve de bon dans les carcasses de navires qui nous entourent. Nous sommes parvenus, à bord du *Conquérant*, à arracher une ancre et un canon de 24 en bronze qu'on évalue à plus de 3.000 francs. Il me semble qu'il serait bon d'attendre pour ces opérations que les Turcs aient complètement évacué la rade, car enfin tout cela leur appartient.

Le 8 au soir, arrive un bateau à vapeur (65) qui nous annonce qu'une brigade de l'armée expéditionnaire s'est retranchée devant Coron, que les frégates l'*Amphytrite* et l'*Iphigénie* sont embossées devant la ville, et que l'attaque doit avoir lieu le lendemain. L'*Alcyone* part aussitôt pour empêcher cet acte d'hostilité dont la nouvelle transporte Ibrahim de fureur; il défend l'embarquement de ses troupes, se rend au conseil des trois amiraux, leur déclare que, puisque les articles du traité d'Alexandrie ne sont pas exécutés, il n'évacuera point la Morée, et qu'au surplus il sera bien aise d'essayer ses Arabes contre des soldats dignes de leur tenir tête.

Embarquement des turcs

On resta en conférence jusqu'au soir : le pacha finit par se calmer, et il fut décidé que l'embarquement se ferait le lendemain. Dès six heures du matin, nos embarcations furent occupées au transport des Turcs sur les 28 navires, frégates, corvettes et bricks disposés pour

les recevoir. Le 10, on embarqua les chevaux à bord du vieux vaisseau retiré de la côte, mais toutes ces opérations traînent en longueur, parce que les Anglais apportent mille entraves au traité, tantôt refusant le transport des vivres à terre pour nourrir les Turcs qui arrivent de différents points pour s'embarquer, tantôt s'opposant à ce que les esclaves grecs, qui demandent à ne pas quitter leurs maîtres, s'en retournent avec eux. Une chose à remarquer, c'est que presque toutes les esclaves femmes veulent suivre les Turcs, très peu désirent rester dans leur patrie.

Le 11, on craignit encore des protestations, en apercevant sur la côte, vers la nuit, plusieurs compagnies de grenadiers. C'étaient 300 sapeurs du génie qui venaient faire une reconnaissance et construire des forts pour l'armée qui allait bientôt manquer de biscuit. Ibrahim se contenta de l'explication et l'embarquement de ses troupes n'en subit aucun retard. Il estime beaucoup les Français et les croit sur parole.

Le 14, je fus employé toute la journée à porter à bord du vieux vaisseau turc de l'orge pour les chevaux qu'on y avait embarqués. Il est impossible de voir un bâtiment en plus piteux état et il sera fort heureux s'il se rend à bon port à Alexandrie. On ne l'a point lesté suffisamment; sa première batterie est au moins à 15 pieds au dessus de la flottaison : il devra rouler d'une manière effrayante. Plusieurs de ses sabords n'en font qu'un, ces énormes trous ont été simplement bouchés avec des planches en sapin que le premier coup de mer défoncera. Le malheureux navire a été tellement criblé par les boulets que toutes ses œuvres mortes ne sont plus liées et qu'il risque de s'entrouvrir au premier mauvais temps. L'amiral de Rigny a proposé à Ibrahim de mettre à sa disposition tous les charpentiers de la division pour réparer ce vaisseau, mais le pacha a refusé, bien qu'il s'expose à perdre des valeurs considérables, car son lest se compose exclusivement d'une grande quantité de canons en bronze sauvés des débris de la flotte. Je ne parle pas de l'odeur qui s'exhale de ce bateau, elle est insupportable.

Le 16 septembre, 26 bâtiments turcs appareillèrent avec la *Sirène* pour Alexandrie. Ibrahim a encore, ici environ 10.000 hommes de ses meilleures troupes. Le même jour le général Maison arrive avec son état-major sous l'escorte d'un piquet de lanciers et campe à mi-côte près des moulins.

Installation du corps expéditionnaire français

Le 17, l'*Amphitrite* et 22 transports français apportèrent les bagages de l'armée, et dans l'après-midi l'avant-garde française parut sur les coteaux occupés par le génie. On avait signifié aux Turcs qui occupaient un petit plateau au dessus du camp français de l'abandonner aussitôt, et un grand nombre de mulets et de chevaux que les égyptiens envoyaient au fourrage dans la plaine qui entoure le marais se trouvèrent isolés de la position; l'officier arabe qui commandait le détachement servant d'escorte aux fourrageurs, n'ayant pas été prévenu à temps et voyant une compagnie de voltigeurs et un escadron de lanciers débarquer devant lui à mi-côte, crut qu'il allait être attaqué. Nous le vîmes se ranger immédiatement en bataille près du chemin, en s'appuyant sur un petit monticule couvert de broussailles épaisses et s'y maintenir assez longtemps, attendant l'attaque; mais, en présence de l'immobilité des nôtres qu'on avait arrêtés et ayant probablement reçu des ordres, il se replia en se portant vers la hauteur d'où les bagages du petit camp turc furent promptement enlevés. Du bord nous suivions attentivement cette manœuvre et nous remarquâmes avec étonnement la promptitude avec laquelle ces deux cents Arabes surpris par l'apparition subite de nos voltigeurs et de notre cavalerie se formèrent en bataille et se mirent en état de défense, car, dans leur marche précédente, ils ne paraissaient conserver aucun ordre. Une affaire se fût engagée, elle eût été chaude : les Arabes, une fois habitués à combattre ensemble et non plus en tirailleurs à la débandade, sont aussi solides que

les Russes, ils ne plient plus et se font écraser jusqu'au dernier avant de rompre. Dès que nos voltigeurs furent maîtres de la position évacuée, ils mirent le feu sur tous les points de la colline pour consumer les cabanes, la vermine et des cadavres en putréfaction que les Arabes n'avaient pas enterrés.

Enfin, le 18 au matin, l'armée déboucha par un petit vallon près duquel est situé le quartier général. L'aile gauche s'étendit sur trois lignes à différentes hauteurs le long du coteau, et l'aile droite se rangea dans la plaine de l'autre côté de la rivière. Les bataillons de l'artillerie et du génie occupèrent le centre, derrière le quartier général. Toute la journée nous fûmes occupés à débarquer les transports, les tentes et les effets de campement, et le lendemain nous les vîmes toutes dressées; chaque compagnie construisit alors, sur l'arrière de sa ligne de tentes, des baraques en feuillage pour mettre à couvert ceux qui manquaient de logements, car la toile ne suffisait pas.

Pendant de nombreux navires arrivaient en baie de Navarin : tous ceux qui étaient restés mouillés à Pétalidi, des bricks turcs, un dernier convoi français portant une de nos brigades et qui avait été dispersé par un coup de vent, deux vaisseaux russes et le reste des transports égyptiens, en tout plus de deux cents navires de toutes les nations et de toutes les grandeurs. A chaque instant on en voyait entrer ou sortir, et jamais je n'avais été témoin d'un pareil mouvement naval. Le 30, vingt-deux bâtiments turcs sortirent du port et le lendemain quarante-six transports mirent sous voile, les uns destinés pour Alexandrie, sous escorte de la *Circé*, les autres portant l'une de nos divisions à Patras.

Le même jour, Ibrahim, qui désirait voir les Français sous les armes, se rendit au camp avec les amiraux et passa la revue de la brigade Igonet. Il admira la belle tenue de nos troupes; mais les mouvements vifs qu'on exécuta devant lui le laissèrent assez froid, car ses Arabes manœuvrèrent avec autant de précision et de facilité que nos meilleurs régiments.

On avait établi un poste français près de Navarin, parce qu'Ibrahim, ne pouvant emporter avec lui tous les chevaux et les mulets qu'il avait au camp, les avait abandonnés. Aussitôt une foule de Grecs, qui se trouvent toujours là où il y a quelques rapines à faire, s'étaient précipités sur eux et avaient même commis des violences envers des Turcs qui ne se souciaient pas de leur livrer leurs chevaux; un piquet de chasseurs arriva heureusement et dispersa ces honnêtes gens; puis une compagnie de voltigeurs s'établit près de là jusqu'au départ définitif des Arabes pour la garde des chevaux qui devaient rester la propriété de l'armée. Mais les Grecs n'abandonnent pas si facilement ce qu'ils croient pouvoir enlever : pendant la nuit les sentinelles furent inquiétées plusieurs fois, des coups de fusils furent échangés, et il fallut que l'un des pillards fût tué par un factionnaire pour ralentir l'ardeur des autres et les disperser.

Enfin, le 4 octobre, Ibrahim s'embarqua sur le brick égyptien le *Crocodile*. Il eut le soir, à son bord, une longue conférence avec l'amiral de Rigny et le général Maison; puis le lendemain il mit sous voiles avec une corvette turque, s'arrêta en passant devant les places de Modon et de Coron, et quitta définitivement cette malheureuse Morée qu'il avait ravagée si longtemps, qu'il laissait inculte et dépeuplée et où il avait perdu les deux tiers de son armée par la famine, la fatigue et les maladies.

Prise comique de Navarin

11 octobre 1828 - Toutes les familles turques qui habitaient Modon et Navarin s'étaient embarquées sur différents transports quelques jours avant le départ du pacha, en sorte qu'il ne restait, dans chacune de ces deux places, que quatre à cinq cents hommes qui refusèrent d'en ouvrir les portes.

Le 5 octobre, sur le refus formel de nous laisser entrer dans Navarin, le *Breslaw* s'embossa à portée du canon de la ville et se mit en branle-bas de combat. Cependant les compagnies du 16ème qui occupaient des postes vis-à-vis la citadelle n'empêchaient pas les Turcs d'aller prendre de l'eau à une fontaine voisine et la meilleure intelligence régnait entre les deux partis. Le 6, deux bataillons arrivèrent du camp, et sur la plage on embarqua dans trois chaloupes tous les engins nécessaires pour le siège. Ce qu'il y avait de plaisant, c'est qu'on allait les débarquer sur une petite cale à demi-portée de canon de la ville sans être le moins du monde inquiété. Les amiraux avaient même été reçus dans la place, mais ils en étaient sortis sans avoir rien pu obtenir des assiégés. A deux heures de l'après-midi, le général Igonet, le colonel du 16ème, quelques sapeurs du génie et M. Nayoni se présentèrent à une brèche jadis faite par Ibrahim lorsqu'il enleva la place aux Grecs et qui n'avait pas été réparée. Plusieurs Turcs fumaient la pipe sur les remparts avec tout le flegme qui les caractérise. On demanda le bey, et le drogman lui dit que, puisqu'il ne voulait pas ouvrir ses portes, on allait les enfoncer ou les faire sauter, et que, s'il ne voulait perdre aucun homme, il n'avait plus qu'à les faire retirer des environs; qu'en attendant, on allait entrer par la brèche. Les assiégés répondirent qu'ils ne permettraient jamais d'entrer dans la place, mais que n'ayant pas les moyens de la défendre, ils étaient forcés de laisser faire. Nos officiers montèrent aussitôt sur le muret et entrèrent sans que les Turcs se donnassent la peine de se déranger. Pendant ce temps, l'on attaquait la porte à grands coups de hache, lorsque l'on entendit quelqu'un crier de l'intérieur, en français, d'attendre un instant, qu'il était seul et qu'il lui fallait du temps pour enlever les barricades qui tenaient la porte fermée. C'était un officier français qui, ayant escaladé la muraille de l'autre côté, venait à l'aide des assiégeants, après avoir traversé la ville au milieu des Turcs impassibles. La porte ouverte, nos troupes pénétrèrent sans le moindre obstacle. Cependant le pavillon blanc flottait déjà sur le fort : c'était Trogoff qui, après avoir porté à la cale tous les objets nécessaires au siège, voyant qu'ils ne servaient à rien, avait couru avec Rosamel aux remparts et de là sur le fort, où ils avaient arboré le pavillon.

Telle fut la prise comique de Navarin, qu'un an auparavant nous avions labouré de boulets véritables.

Prise de Modon

Le lendemain matin, le *Breslaw* appareilla pour Modon qui refusait aussi d'ouvrir ses portes, et, le 8, nous apprîmes que cette ville avait été occupée d'une manière non moins plaisante que la première. Le général Igonet, après l'avoir vainement sommée de se rendre, fit avancer deux bataillons du 350 et les rangea en bataille vis-à-vis la porte principale que les sapeurs se mirent en devoir d'attaquer. Pendant ce temps, le commandant du *Breslaw*, présumant que la ville serait plus promptement prise d'assaut qu'en enfonçant ses portes, expédia ses canots avec des matelots qui escaladèrent les remparts du côté de la mer, passèrent au milieu d'une foule de Turcs, qui, la tasse de café à la main et la pipe à la bouche, jugeaient des coups, et coururent ouvrir la porte que les sapeurs avaient à peine entamée, en sorte que les matelots eurent les honneurs de la journée. « Ces diables de soldats marins, disait à ce propos le général Maison, grimpent comme des chats et sont toujours les premiers partout. »

Le même jour, un brick grec nous apprit la reddition de Patras à la brigade Schneider, et peu après Coron ouvrait ses portes au général Sébastiani.

Visite de la grotte du vieux Nestor

31 octobre - Le 12 octobre, étant de corvée dans un canot au fond de la baie de Navarin, je profitai de l'occasion pour aller visiter les ruines de l'ancienne Pilas. Cette ville était située sur un morne très élevé, à pic du côté de la rade, et sur le flanc d'un rocher du côté de la mer. Je n'aperçus guère que des ruines de murailles vénitiennes, mais, ce qui me frappa le plus vivement, ce fut une grotte immense en partie creusée sous la ville et où, dit-on, le vieux Nestor remisait ses bœufs. La pente qui y conduit était sans doute alors moins rapide qu'aujourd'hui, car des chèvres seules seraient capables d'y monter. L'entrée peut avoir vingt pieds de haut sur quinze de large, à l'intérieur la largeur de la caverne est de 30 pas, sa profondeur de 80 et sa hauteur de plus de 100 pieds. Percée à sa partie supérieure d'un soupirail qui aboutit sous les remparts de la ville, elle est tapissée de stalactites superbes, mais trop élevées pour qu'on puisse en détacher des morceaux.

Siège de Patras

Le 18, on reçut la nouvelle que les troupes sorties de Patras avaient demandé à passer en Roumélie; que, sous ce prétexte, elles s'étaient enfermées dans le château de Morée qui défend le détroit de Lépante, et que là on ne voulait entendre parler d'aucune capitulation. Le général Shneider établit aussitôt son camp devant le fort et fit ses préparatifs pour l'attaque. En même temps on fit presser en toute hâte l'établissement d'un hôpital à Navarin, dans les bâtiments qui servaient de magasins à Ibrahim, afin d'y transporter les malades que les exhalaisons des marais, dépouillés des roseaux, avaient frappés de fièvres intermittentes; puis on embarqua sur les transports l'artillerie de siège, des gabions et toutes les munitions nécessaires pour se rendre en force à Patras.

Le 21 au matin, la division mit sous voile. Nous avions à bord le général Maison, son état-major et cent sapeurs du génie. Entre Zante et la côte de l'Arcadie, un navire qui venait de Patras nous mit au désespoir en nous annonçant que la place s'était rendue, mais le lendemain, à la pointe du jour, nous fûmes agréablement détrompés par le bruit des canons des redoutes françaises établies par le général Shneider devant le fort de Morée. C'était huit pièces de dix-huit débarquées de l'*Armide*, de la *Duchesse de Berry* et de la *Didon*, et servies par des matelots pour protéger les travailleurs qui commençaient à ouvrir la tranchée.

Le 23, nous mouillâmes avec la division devant Patras. Cette ville n'est, comme toutes les villes grecques, qu'un amas de mauvaises cases entourées de vieilles fortifications vénitiennes. Elle est située en amphithéâtre assez près de la mer, sur le flanc d'une chaîne de montagnes élevées dont la cime est couronnée d'une forêt de chênes verts. Les faubourgs, bien plus considérables que la ville, sont parsemés des ruines de plusieurs monuments jadis importants. Les environs, en particulier une belle plaine un peu inclinée vers la mer et divisée par un large torrent, paraissent avoir été autrefois couverts de maisons de campagne et de jardins dont les débris de murs coupent le terrain dans tous les sens; maintenant on n'y voit plus un arbre, le jonc et la réglisse couvrent seuls la plaine.

A deux lieues environ dans le nord de Patras, à l'extrémité d'une pointe de sable qui ferme le détroit de Lépante, se trouve situé le fort de Morée. C'est encore une construction vénitienne, assez moderne, que sa solidité seule a préservée des injures du temps; car les Turcs et les Grecs ne se sont jamais avisés de réparer les forteresses qu'ils occupaient, même lorsque des pans de murailles entiers s'écroulaient de vétusté.

Le château est dominé par quatre grosses tours et défendu du côté de la terre par deux demi-lunes qui le couvrent en partie : le fort de Roumélie qui se trouve de l'autre côté, à l'entrée du détroit, paraît moins considérable et n'est guère à redouter que du côté de la mer. La passe qui sépare les deux forts n'a qu'un mille de largeur, en sorte que leurs feux peuvent facilement se croiser.

Le lendemain de notre arrivée, les généraux et l'amiral visitèrent les travaux à l'ouverture de la tranchée, mais leur groupe, aperçu par les Turcs, fut bientôt dispersé par quelques pièces de canon qu'ils pointèrent sur eux et dont quelques boulets leur passèrent très près. A son retour l'amiral de Rigny envoya un canot, avec Trogoff et deux élèves, pour sonder dans les environs de la forteresse et voir s'il était possible de s'y embosser. Ils s'approchèrent des remparts à la faveur d'une fumée épaisse, provenant de l'incendie de plusieurs baraques au milieu desquelles avait éclaté une bombe envoyée des redoutes françaises, et après avoir longé, sans être vus, la partie du fort qui regarde la pleine mer, ils se disposaient à doubler la pointe de sable la plus extérieure, lorsqu'ils furent aperçus par une sentinelle. L'alarme donnée, on les fusilla pendant quelque temps et on leur tira même trois coups de canon à boulet, mais, grâce à la maladresse des Turcs, ils s'en tirèrent après avoir terminé leur mission avec quelques balles dans les avirons et le canot : personne ne fut blessé. Le résultat de l'expédition fut qu'il était presque impossible de s'embosser de l'autre côté du fort : on y avait trouvé 28 à 30 brasses d'eau, un courant violent changeant de direction, un mauvais fond et un vent de nord-est très frais qui durait depuis plusieurs jours et ne paraissait pas devoir cesser de si tôt.

Le 25, l'*Atalante* reçut l'ordre d'aller mouiller sur la côte de Roumélie en se mettant hors de la portée des canons de la place. Elle envoya aussitôt un canot avec M. Navoni pour inviter le pacha à engager les Turcs du château de Morée à se rendre avant qu'on ne les y forçât, attendu qu'il leur était impossible de tenir longtemps. Le pacha répondit que, loin de leur conseiller de se rendre, il leur ordonnait de se défendre jusqu'à la dernière extrémité, que sans cela il ne les recevrait jamais. Il assurait du reste qu'il ne voulait pas se mettre lui-même en guerre avec les Français et il demandait que les communications fussent ouvertes avec lui comme si le siège du château de Morée n'avait pas lieu.

Cependant les travaux étaient poussés de ce côté avec beaucoup d'activité. Les canonnières de la batterie destinée à protéger les travailleurs, après avoir réussi à démonter toutes les pièces qui se trouvaient sur les remparts, empêchaient les Turcs d'en remettre d'autres pendant le jour, en sorte qu'on n'était guère inquiété que par des bombes et par quelques coups de canon envoyés pendant la nuit. Le 27, la tranchée étant ouverte à cinquante toises de la demi-lune, on se disposa à y établir la batterie de brèche, on débarqua l'artillerie de siège des bâtiments marchands, les frégates en fournirent aussi, et nous envoyâmes du *Conquérant* deux pièces de 24 avec des munitions pour 400 coups de canon. Nos pièces seront servies par des matelots du bord : un officier et un élève sont chargés du service et doivent être relevés toutes les 24 heures. Envoyé plusieurs fois aux lignes pour porter des ordres, j'admire la grande étendue des travaux exécutés en si peu de temps et la manière dont on peut, sans être vu, s'approcher d'une forteresse, malgré tous les efforts qu'elle peut faire pour vous en empêcher. Les travailleurs étaient à l'abri de murs formés avec des gabions et surmontés de sacs de terre; mais il fallait néanmoins circuler avec précaution, car les Turcs n'apercevaient pas plutôt quelqu'un de leurs meurtrières, que plusieurs balles lui sifflaient aux oreilles. Dans les fossés, nos voltigeurs fusillaient aussi, à travers les intervalles des sacs à terre, ceux des assiégés qu'ils pouvaient entrevoir sur les remparts, en sorte qu'un feu très vif était entretenu pendant toute la journée, mais sans être meurtrier pour les nôtres.

Le 3 octobre se trouvant pour moi un jour de tranchée, je m'y rendis la veille dans l'après-midi. La batterie de brèche était à très peu près installée et prête à faire feu. On lui

avait donné le nom de batterie de Charles X et de Georges IV; elle comptait 14 pièces de gros calibre dont quelques-unes anglaises. A l'extrémité de celle-ci se trouvaient 3 canons de 18 désignés sous le nom de batterie Dauphin et destinés à battre aussi en brèche une partie du bastion. Plus loin, la batterie d'Angoulême était composée de pièces de campagne et devait empêcher l'ennemi de paraître sur les remparts. Derrière, à petite distance, 3 mortiers, 4 obusiers et 3 canons de 18 devaient aussi occuper les assiégés sous le nom de batterie de Bordeaux. Enfin la batterie d'Henri IV, la première dressée, et dont on avait enlevé quelques pièces, restait en réserve.

Le soir, nous reçûmes l'ordre de nous tenir prêts à faire feu le lendemain matin, à six heures, au premier signal. Nous passâmes une partie de la nuit en derniers préparatifs, tels que démasquer les pièces, mettre les poudres à l'abri du feu et cependant en lieu commode pour les approvisionnements, remplir les parcs de boulets, etc...; puis nous nous étendîmes dans une petite baraque en planches qui nous était destinée et je m'endormis au bruit des hurlements que poussaient les Turcs toutes les nuits et des coups de fusil qu'ils tiraient constamment sur tout ce qu'ils apercevaient de mobile.

A 5 heures le lendemain, nous étions à nos postes, attendant avec impatience qu'on lançât les trois fusées à la congève qui devaient être le signal de l'attaque. À six heures elles furent aperçues, et aussitôt plusieurs bombes provenant des dernières batteries et d'une bombarde anglaise embossée à portée du fort allèrent réveiller les malheureux Turcs. Peu après le feu commença de toutes parts et en quelques minutes nous entamâmes le mur. L'ennemi ne se montra pas d'abord, et ce ne fut que deux heures après le commencement de l'action que nous eûmes à essayer de sa part une vive fusillade à laquelle les voltigeurs répondirent avec activité. Enfin, à dix heures, lorsque le feu paraissait le plus animé de part et d'autre et que des pans de muraille entiers s'écroulaient sous l'action des boulets, promettant bientôt un passage facile, le pavillon rouge fut amené et le drapeau blanc arboré sur la plus haute tour, puis les Turcs se montrèrent sur les remparts en faisant signe de cesser le feu. Nous reçûmes aussitôt l'ordre de charger et de pointer nos pièces, mais de ne plus tirer, et l'on célébra la victoire par les cris ordinaires.

Deux compagnies d'élite furent alors envoyées dans la place pour l'occuper et désarmer la garnison; elles trouvèrent la porte ouverte et furent étonnées du sang-froid et du calme imperturbable des Turcs qui, s'étant rendus à discrétion, s'attendaient à être massacrés ou tout au moins pillés et maltraités par les vainqueurs. Les généraux entrèrent ensuite avec un régiment d'infanterie, et nous nous occupâmes à désarmer nos pièces.

Ainsi fut pris, après quatorze jours de tranchée et avec une perte de quatre hommes, ce fort de Morée qui paraissait aux Turcs inexpugnable.

L'après-midi, quoique l'entrée de la place fût interdite à tout ce qui ne portait pas de grosses épaulettes, je parvins à m'y glisser et je pus visiter à mon aise les dégâts qu'avaient faits les bombes et les boulets. Pas une maison n'était intacte, la terre était profondément labourée de tous côtés, et le feu qui avait pris dans plusieurs endroits s'était éteint faute d'aliments. Je ne rencontrai aucune pièce de canon en batterie : toutes celles des remparts avaient été démontées. Ce qui m'étonna fut de trouver peu de sang répandu et pas un cadavre, si ce n'est ceux d'un chameau et d'une vache. Nous apprîmes plus tard que les Turcs avaient jeté leurs morts dans une citerne et qu'ils avaient évacué leurs blessés au fur et à mesure sur Lépante. Six cents hommes se trouvaient encore dans le fort; ils avaient rassemblé leurs femmes dans une casemate très obscure et dans quelques cases qui n'avaient pas été démolies par les bombes. Aucune d'elles ne paraissait effrayée. J'étais entré dans le fort une heure et demie après la reddition et tous les habitants vauquaient à leurs occupations ordinaires avec la plus grande tranquillité, c'est-à-dire fumaient leur pipe et préparaient leur dîner. Je rencontrai sur

les remparts, dans une baraque à moitié démolie par les boulets, une vieille femme qui, lorsque nous passâmes, semblait sortir de dessous les décombres et venait mettre quelques lambeaux de linge à sécher. Il est vrai de dire que si ce calme extraordinaire des Turcs nous a frappés, notre modération ne les a pas moins surpris, car on s'est contenté de leur faire déposer les armes. Rien autre chose ne leur a été pris et pas une de leurs femmes n'a été touchée.

Je fus relevé le soir et je m'en retournai à bord avec trois hommes qui avaient été blessés à l'une de nos pièces par l'explosion d'une gargousse.

Cependant les Grecs couvraient en grand nombre les travaux d'approche et faisaient tous leurs efforts pour s'introduire dans la place, sans doute pour y piller. Ces misérables qui pendant le siège n'avaient fait qu'apparaître au sommet des montagnes et avaient refusé, même moyennant salaire, de nous aider à faire des gabions, s'étaient rués par milliers sur nous lorsque la citadelle avait amené son pavillon. Ils poussaient l'audace jusqu'à se donner des airs d'arrogance qui étaient fort loin de leur convenir; aussi nos soldats et surtout nos matelots les traitèrent-ils comme ils le méritaient en les chassant à coups de bâton ou en cernant ceux qui les regardaient travailler et les forçant, une houssine à la main, à démonter et à embarquer les pièces que nous enlevions de nos batteries.

Il était temps que l'affaire se terminât, car un orage très violent, accompagné d'une pluie battante, éclata dans la nuit du 31, et, la tranchée se trouvant presque entièrement faite dans le sable où dans une terre glaise très molle, les terrassements se fussent éboulés en grande partie; il nous eût été fort difficile de manœuvrer nos pièces et les Turcs auraient eu beau jeu contre nous qui serions restés presque entièrement à découvert.

Certificat du capitaine Moricet, prise de Morée.

1832

Monsieur,

Je n'étais pas à Lorient lorsque votre lettre y est parvenue, mais aussitôt mon arrivée, je me suis empressé de vous répondre et de vous adresser ci inclus le certificat que vous désirez, je souhaite vivement qu'il puisse vous être utile pour votre avancement.

Comme il n'est pas d'usage dans la marine de faire légaliser la signature apposée à ces sortes de pièces, je me dispense de remplir cette formalité.

Agréez monsieur les sentiments d'affection de

Votre bien dévoué serviteur

Moricet.

Je certifie que M. Pocard Kerviler a été embarqué avec moi en qualité d'élève de 1ère classe sur le vaisseau le Conquérant que j'ai commandé dans les mers du levant, que pendant qu'il a été sous mes ordres, il s'est constamment fait remarquer par le zèle et l'activité qu'il a mis dans son service. Et notamment le 30 octobre 1828, à la prise du fort de Morée, où il fut employé dans cet engagement sous les ordres de M. Vanderkiom, lieutenant de vaisseau, à une batterie faite par les hommes de l'équipage et avec les pièces du vaisseau, que M. Kerviler y resta jusqu'à la reddition de la place et que dans cette affaire, il y a déployé beaucoup de talent et un courage au-dessus de tout éloge.

Lorient, le 2 janvier 1832.

le capitaine de vaisseau

Moricet.

Hivernage à Smyrne

Décembre 1828 - Le 1er novembre, le *Breslau*, l'*Iphigénie* et l'*Atalante* embarquèrent des troupes; nous prîmes avec nous l'état-major et le génie, et le 2 au matin on appareilla pour Navarin; mais il n'y avait plus de raison de continuer notre insipide croisière, et, le 15, après avoir constaté que l'établissement des hôpitaux était activement poussé, l'amiral fit mettre à la voile pour Smyrne et s'arrêta, chemin faisant, à *Paros* où les ambassadeurs des trois puissances se trouvaient réunis avec plusieurs vaisseaux anglais et russes.

Le 30 novembre, nous laissions tomber l'ancre devant *Smyrne* où nous rencontrâmes la *Fleur-de-Lis*, à bord de laquelle se trouvaient les élèves de l'école sortis dans la marine un an après moi.

Dès le lendemain, on s'occupa de réparations qui promettaient un long séjour : on dévergua les voiles, on prépara des changements considérables, et l'on fit descendre un grand nombre de nos malades atteints du scorbut au nouvel hôpital français du Coulat, installé depuis peu au milieu d'un vaste jardin. Notre hiver s'annonce mieux que celui de l'année dernière. Les Turcs ne sont plus sous l'impression de la défaite de Navarin. En dehors du service, notre temps se passe en fêtes que nous donnons aux élèves de la *Fleur-de-Lis* et que ceux-ci nous rendent, et en soirées ou bals chez M. Van Lennep, le consul de Hollande chargé des affaires de France, au Cassin, et dans les différentes maisons particulières.

Les bains turcs

Entre temps nous prenions des bains turcs. Voici la description de mon premier bain : nous entrâmes dans une grande salle entourée de canapés et de lits de repos, où l'on nous déshabilla; puis couverts d'un peignoir et chaussés de sandales, on nous fit passer dans une petite chambre pavée en marbre où coulait un ruisseau d'eau chaude qui la maintenait à une température assez élevée. Après avoir pris là des Grecs qui devaient nous mener dans la salle du bain, nous nous assîmes sur des bancs pour fumer la pipe turque indispensable; on séjourne dans cet endroit près de dix minutes pour se préparer à la forte chaleur que l'on rencontre au bain. On nous introduisit alors dans une grande salle ronde recouverte d'une voûte sphérique et percée d'un grand nombre d'ouvertures qui, fermées par des verres lenticulaires très épais, ne permettent qu'à une lumière douce de pénétrer. Elle est pavée en marbre et plusieurs petits jets d'eau chaude s'échappent au milieu d'une plate-forme circulaire et sur des estrades situées en face de la porte et des deux côtés. Les quatre intervalles entre les fontaines sont occupés par des cabinets dans lesquels on trouve de grandes baignoires en pierres; et sur les plates-formes sont disposés de petits lits de repos en planches sur lesquels nous nous étendîmes.

Bientôt la forte chaleur et la grande quantité de vapeur renfermée dans la salle nous fit transpirer de toutes parts. Le Grec que chacun de nous avait choisi nous lava alors le corps en frottant fortement avec une peau de chameau assez rude; puis il fit mousser du savon dans un vase, nous en baigna entièrement, et acheva en nous lavant avec une éponge douce. Après avoir été bien essuyés et recouverts de peignoirs chauds, nous passâmes dans la seconde chambre, où nous fûmes soumis pendant quelques minutes à une température moins élevée; enfin nous trouvâmes dans la première chambre un lit de repos où nous nous couchâmes et où l'on nous apporta la pipe et le café. Le bien-être que l'on éprouve pendant cette demi-heure de repos est extraordinaire : le calme de tous les sens est tel qu'il semble qu'on ait un avant-goût de la béatitude, et l'on conçoit que les Turcs en usent souvent, car ces bains ne coûtent pas plus cher que ceux que l'on prend en France dans une simple baignoire.

Le 13 décembre, nous aperçûmes au Château la frégate la *Duchesse-de-Berry*, qui peu après s'y échoua, il paraît que les bancs ont changé de position et que les pilotes ne s'y reconnaissent plus, car, depuis quelques jours, plusieurs bricks y sont restés fort longtemps et nous avons été obligés d'aller leur porter secours avec notre chaloupe. Cette frégate escortait un convoi qui ramène les restes des malheureux Turcs de Patras et de Modon, que, sans cesser d'être leurs amis, nous avons forcés de s'expatrier. Bizarre manière d'être en paix avec un pays! Mais la raison du plus fort est toujours la meilleure.

Visite de la caserne du pacha

Nous varions nos plaisirs en visitant quelques monuments turcs, en particulier la caserne que le pacha a fait construire l'année dernière pour les troupes régulières qu'il forme et qu'il exerce. C'est un vaste bâtiment de 300 pas de long, faisant face à la mer, et dont les deux ailes, perpendiculaires au corps de logis, encadrent une grande cour fermée sur le rivage par une belle grille. La distribution en est bien conçue, mais la construction n'est pas de nature à braver longtemps les injures du temps. Les galeries qui règnent tout autour, et où l'on peut facilement exercer les troupes en cas de pluie, sont soutenues par de frêles colonnes en bois enduites d'épaisses couches de chaux qui leur donnent de la forme, mais qui ne tarderont pas à se dégrader. Les chambres des divers étages peuvent contenir chacune environ quarante hommes et ont pour tout ameublement un râtelier d'armes et une espèce de lit de camp placé tout autour. Les Turcs du peuple ne sont pas habitués à la mollesse, et, pourvu qu'ils puissent coucher sur une natte, ils ne demandent rien de plus. Un jeune soldat, avec la permission de l'officier qui était de garde, nous conduisit partout, et nous fûmes obligés d'assister à une sérénade que nous donnèrent les tambours et les fifres du régiment qui habitent la caserne. Les Turcs ont une véritable passion pour les exercices militaires; si quelqu'un d'entre eux vient visiter le bord, la première chose qu'il demande est un fusil, pour montrer comment il fait l'exercice. J'eus beaucoup de peine à me débarrasser d'un soldat qui voulait à toute force m'en faire manier un; je n'étais pas disposé à lui montrer ma maladresse, mais je fus obligé de traverser toute la galerie de la caserne en marchant à ses côtés au pas ordinaire.

Le palais du pacha

Une visite plus pittoresque fut celle du palais du pacha qui se compose de cinq corps de logis différents, disposés sans aucune symétrie et renfermant deux cours et un petit jardin planté d'orangers. Comme toutes les habitations du pays, ces maisons n'ont que deux étages qui avancent en surplomb sur le rez-de-chaussée, leurs toits dépassant de beaucoup la muraille servent en quelque sorte de parasol. Ne pouvant demander à visiter le palais, parce que nous ne parlions pas la langue turque, nous résolûmes d'y pénétrer jusqu'à ce qu'on nous arrêât. Nous entrâmes donc comme si nous étions des habitués et nous montâmes un grand escalier en bois qui nous conduisit dans une vaste salle carrée. Sur le plafond étaient dessinés grossièrement en noir et rouge des vaisseaux et des paysages. Latéralement étaient disposés quatre cabinets laissant entre eux un même nombre d'espaces fermés par des grilles, autour desquels étaient placés des divans. Là étaient assis plusieurs Turcs au maintien grave, à la longue barbe blanche, qui nous invitèrent à nous asseoir près d'eux, mais qui, contre l'ordinaire, ne nous offrirent pas la pipe. Nous montâmes ensuite au second étage, disposé à peu près de la même manière, mais avec plus de luxe. Les décorations de la salle étaient mieux soignées et un riche râtelier d'armes régnait au-dessus des divans. Là encore se trouvaient beaucoup de gens qui ne parurent pas plus s'occuper de notre entrée dans ce lieu, que si nous eussions eu coutume de nous y trouver tous les jours. Plusieurs officiers et soldats promenaient dans un long vestibule

dans lequel nous nous engageâmes ensuite et qui nous conduisit dans une sorte d'antichambre, puis dans une autre salle du même genre que les deux premières, où se trouvaient encore quelques Turcs de belle apparence qui regardaient aux fenêtres ou circulaient gravement. Nous n'osâmes pas pousser l'audace jusqu'à ouvrir plusieurs portes qui donnaient sans doute correspondance avec un autre corps de logis et nous bornâmes là notre visite, fort surpris de l'indifférence parfaite avec laquelle on nous avait laissé manœuvrer.

La mosquée

Près de là nous visitâmes la mosquée, choisissant l'instant où les musulmans venaient de sortir de la prière, afin d'y trouver le moins de monde possible. L'édifice, dans lequel, conformément à l'usage, nous entrâmes après nous être déchaussés, est situé sur une petite place au milieu du bazar, et précédé d'une belle fontaine en marbre blanc recouverte d'un pavillon où l'on pratique l'ablution avant de pénétrer dans le lieu saint. On traverse ensuite une petite cour fermée par des grilles, puis on se trouve sous un vaste péristyle formé par des colonnes assez élevées, qui supporte la voûte, composée d'autant de calottes sphériques qu'il y a d'entrecolonnements au-dessus du portail; sur une plaque de marbre blanc sont gravés en lettres d'or des articles du Coran relatifs à la majesté du lieu, et des deux côtés sont peintes sur la muraille plusieurs inscriptions. On entre alors dans le temple proprement dit, qui se compose d'une vaste coupole soutenue par douze grosses colonnes peintes de différentes couleurs, surmontées d'un grand nombre de colonnes plus petites dont les intervalles servent à donner du jour. Au centre est suspendu un lustre portant sur plusieurs cercles concentriques une immense quantité de lampes richement ouvragées. Cette coupole principale est entourée de huit autres coupoles moins élevées qui forment les bas-côtés du temple. En face de la porte est disposé le sanctuaire, espèce de niche en ogive richement décorée dans laquelle on aperçoit plusieurs inscriptions sur de petits cadres rouges, verts ou bleus; à droite, une grande lampe en or; à gauche, une petite chaire pratiquée dans la muraille à laquelle conduit un escalier tournant en bois doré. En face du sanctuaire, au-dessus de la porte d'entrée, est disposée une vaste tribune le long de laquelle règne une longue inscription. Le pavé est recouvert de riches tapis et de belles nattes sur lesquels on s'agenouille. Quatre ou cinq musulmans, épars sur ces tapis, adressaient sans doute au ciel de ferventes prières, car ils ne s'aperçurent point de notre approche et nous parurent incapables d'avoir la moindre distraction, bien différents de beaucoup de nos dévots de France qui n'entendent pas le plus petit bruit dans une église sans s'inquiéter de ce qui lui a donné lieu et qui passent généralement l'inspection de tous les assistants.

1^{er} janvier 1829, Nous assistons aux obsèques de monsieur Fallier, lieutenant de vaisseau, qui se suicida à bord il y a 2 jours.

Le lendemain, je prends le commandement de la goélette de Julien, notre fournisseur, on me donne 7 hommes et un quartier maître, et je pars porter des dépêches à la Fleur de Lys et à l'Action. Orage, bourrasque, relâche, je rentre à Smyrne le lendemain.

Visite du temple de Délos

28 février 1829 - Le 21 février, nous appareillâmes en disant adieu au carnaval de Smyrne, et, après une traversée contrariée par des calmes, nous mouillâmes le 25, à Egine, au milieu de trois vaisseaux et de deux frégates russes. On nous permit de visiter l'île, et le lendemain, ayant loué de mauvaises mules, nous nous dirigeâmes vers le temple de Jupiter Panhellénien, situé sur un promontoire qui regarde Athènes. Après deux heures de marche par des chemins affreux, le long de coteaux assez bien cultivés ou dans des gorges couvertes d'arbres et fort

pittoresques, nous arrivâmes au temple dont il reste encore vingt-trois colonnes recouvertes de leur entablement. Il n'a pas été construit en marbre blanc comme le Parthénon et comme les temples du cap Sunium et de Délos, mais son architecture simple et élégante rachète ce défaut d'éclat, et ses colonnes d'un calcaire gris et dur ont bien résisté aux injures du temps.

Le panorama dont on jouit du péristyle est magnifique et d'une immense étendue. Athènes s'aperçoit au nord à une distance de trois ou quatre lieues, et derrière la ville la chaîne de Penthélique borne l'horizon. A droite, le mont Hymète se prolonge jusqu'au cap Sunium dont on devait facilement distinguer le beau monument lorsqu'il existait en entier; puis l'œil se perd sur les montagnes bleuâtres de Zéa et de Ternia. A gauche, au premier plan, on distingue nettement la rade de Phalère, le Pirée, le détroit et l'île de Salamine, et dans le lointain le mont Cithéron; puis on reconnaît Mégare au pied des montagnes qui l'environnent, et enfin l'isthme de Corinthe s'abaisse pour laisser apercevoir sa haute citadelle se dressant devant le profil des montagnes de la Morée. Nous ne pouvons nous lasser d'admirer comment les anciens Grecs savaient profiter de tous les reliefs de leur terrain pour embellir leur pays, en y élevant des monuments disposés de façon que les populations accourues en foule à leurs fêtes pussent jouir de la magnificence de leur ensemble. Après avoir contemplé longtemps ce superbe coup d'œil et pris chacun un croquis du panorama, nous déjeunâmes sur les ruines du temple avec du lait et des œufs que nous apportèrent des paysans des environs et nous reprîmes la route d'Egine.

Egine

Cette ville, centre actuel du gouvernement, est aussi celui de la misère, car c'est le refuge des malheureux de toutes les parties de la Grèce : on n'y voit guère que des huttes où habitent, amoncelés, des vieillards, des femmes et des enfants qui mourraient de faim si le gouvernement ne prenait le soin de les faire travailler aux édifices publics qu'il élève. Cependant, vers la Marine, on a bâti quelques maisons avec des boutiques placées sans ordre comme dans toutes les villes grecques, mais moins rapprochées que d'habitude, en sorte que les rues, ou plutôt les espaces libres pour la circulation, sont plus facilement desséchées et paraissent moins sales qu'ailleurs. Nous visitâmes les ruines d'un temple de Vénus que l'on déterre près de la ville et dont les pierres sont employées à la construction d'un quai. Il ne reste plus de cet édifice qu'une colonne fort dégradée et des blocs de maçonnerie informes. Près de là se trouvent le lazaret récemment bâti, simple et bien entendu, et l'hôpital des orphelins, édifice très vaste, où doivent être élevés les enfants des Grecs morts dans les dernières guerres. J'ai remarqué que ce sont des femmes qui presque toutes sont occupées à ces travaux.

Grande nouvelle

9 mars 1829 - Nous appareillons pour la France. La joie rayonne sur tous les visages. Rien n'arrête nos manœuvres : les matelots travaillent avec une ardeur qu'ils n'ont encore montrée que rarement. Un bon vent nous pousse : puisse-t-il ne pas changer de direction avant notre arrivée au port !

Situation critique

26 mars - Dans la nuit du 14 au 15, nous passons devant Malte et le surlendemain un coup de vent de sud-ouest nous fait promptement doubler la Sicile. Nous longeons la Sardaigne, et le 17, nous nous présentons aux bouches de Bonifacio. Mais là, la brise nous abandonne complètement et nous force de nous diriger au large. Le calme dure jusqu'au 23 : nous

doublons enfin le cap Corse et nous atteignons la côte du Piémont. Enfin nous passons rapidement entre les îles d'Hyères; mais en sortant de la passe, le vent nous ayant manqué tout à coup, nous restons en calme à deux encablures de la côte avec une mer très houleuse. C'est donc à l'entrée du port que je me suis trouvé dans la position la plus critique de ma navigation. Nous restâmes en effet, pendant deux heures, à une encablure des rochers, ne faisant pas assez de chemin pour nous en retirer et n'ayant pas même la ressource de mouiller par des fonds de 80 brasses. Le vaisseau était perdu si une petite risée ne nous eût fait sortir tout à coup de ce mauvais pas; car, si nous avions eu le malheur de toucher dans cet endroit, la houle eût promptement démoli le navire.

Le 26 mars, à une heure de la nuit, nous mouillâmes au lazaret de Toulon, et le lendemain, au lever de l'aurore, je saluai la terre de France que je n'avais pas vue depuis 27 mois.

Examen d'enseigne

Deux jours après notre arrivée, nous apprenons qu'une promotion de 30 enseignes de vaisseaux vient d'avoir lieu; nous en faisons provisoirement partie, mais nous sommes placés les derniers sur la liste et nous ne recevrons nos brevets qu'après notre admission définitive dépendant du résultat de notre examen. Il y a loin de là aux promesses qui nous avaient été faites à la suite des demandes de l'amiral. Nous devons recevoir notre brevet sans examen, à dater de l'expiration exigée pour notre admissibilité, c'est-à-dire au 1er décembre 1828. Nous sommes remis dans le rang : il ne nous reste plus qu'à nous mettre à l'ouvrage pour subir notre examen le plus tôt possible en utilisant les loisirs de la quarantaine.

18 avril 1829 - Notre quarantaine purgée, nous mouillons le 16 en grande rade entre le fort Balaguet et la grosse tour; le 18 au matin, samedi saint, nous sommes admis à la libre pratique*. Subra et moi, nous demandons aussitôt au commandant la permission de nous établir à terre pour préparer nos examens; elle nous est accordée.

Mai 1829 - Le 11 mai, je subis mon examen d'enseigne, et le 14, je vais reprendre à bord mon service d'élève, mais il n'est pas aussi pénible qu'autrefois : je suis admis à la table des officiers et sur sept jours je n'en ai que trois de service. Cependant les épaulettes n'arrivent pas et les corvées d'élèves n'en vont pas moins leur train.

Juin 1829 - Enfin, le 8 juin, à l'inspection, le commandant nous remet nos brevets d'enseignes. Mais ce qui me flatte moins (66), c'est qu'on me débarque du *Conquérant* pour me placer sur le vaisseau la *Provence* qui arme dans le port à destination de la croisière d'Alger.

Subra subit avec moi le même sort. Nous espérions continuer la campagne avec l'amiral; il n'y faut plus songer. Ce qui nous console, c'est qu'on arme plusieurs bombardes destinées pour Alger. Il y a donc lieu d'espérer qu'on tirera quelques coups de canon.

Nomination au grade d'enseigne de vaisseau – 30 mai 1829

Paris le 30 mai 1829.

Ministère de la marine et des colonies

Personnel officier militaire

Le Roi, Monsieur, a daigné par une ordonnance du 24 de ce mois, vous conférer le grade d'enseigne de vaisseau à prendre rang avec ceux de vos camarades nommés par ordonnance du 19 mars dernier.

Vous devez cet avancement aux bons témoignages qui ont été rendus de vos services par les commandants des bâtiments sur lesquels vous avez été employé et je ne doute pas que vous ne cherchiez à le justifier par de nouvelles preuves de zèle pour le service de sa majesté.

J'ai l'honneur de vous saluer.

Le ministre secrétaire d'état de la marine et des colonies

Embarquement sur le vaisseau La Provence

Il est ordonné à Monsieur Kerviler, enseigne de vaisseau, de se charger de l'armement des six compagnies permanentes sur le vaisseau la Provence en remplacement de Monsieur Polony, officier du même grade, qui passe sur un autre bâtiment.

Provence, Port Mahon, le 28 octobre 1829

Le capitaine de frégate commandant

Perrin

2^{ème} carnet (1829-1834)

Introduction	135
Croisière d'Alger (vaisseau <i>La Provence</i>)	143
Premier congé	159
La prise d'Alger (vaisseau <i>La Provence</i>)	169
Campagne aux Antilles (frégate <i>L'Hermione</i>)	213
Congé	243
Port de Brest	249
de Brest à Toulon sur <i>l'Hermione</i>	263
Transports à Bône et Oran (gabarre <i>La Meuse</i>)	267

Introduction

Joseph Kerviler a maintenant 25 ans et est nommé enseigne de vaisseau pour être embarqué sur le vaisseau *la Provence*, commandé par Mr. de la Bretonnière. Il participe à la « croisière » d'Alger qui vaut à *la Provence* de recevoir les fameux boulets du Dey, qui seront l'une des causes de l'expédition d'Alger. *La Provence*, passant alors sous le commandement de Mr. du Plessis Mauduit, est envoyée directement en Grèce, pour rapatrier les troupes du corps expéditionnaire. Toujours sur la *Provence*, commandée alors par Mr. Villaret Joyeuse, il est dans la flotte de l'amiral Duperré qui transporte le corps expéditionnaire de Toulon à Alger. Le 14 juin 1830 il commande une compagnie de débarquement à Sidi-Ferruch et participe au siège d'Alger.

Edifié au XV^{ème} siècle, l'empire ottoman s'était étendu rapidement en Europe, aux frontières austro-hongroises, au Proche-Orient et en Afrique du Nord, à l'exception du Maroc. Au XVI^{ème} siècle, les corsaires turcs deviennent les maîtres d'Alger.

Officiellement, la régence d'Alger était une province de l'Empire ottoman. En fait, elle bénéficiait d'une large autonomie, sous l'autorité d'un pouvoir militaire exercé par un dey, contrôlé par la milice des janissaires (soldats d'élite de l'Empire turc).

Cette régence se faisait craindre des puissances européennes par ses corsaires. De nombreux États, pour en éviter les forfaits, offraient au dey, par l'intermédiaire de leurs consuls, des cadeaux annuels, qui n'étaient que la forme diplomatique d'un véritable tribut. Cette situation fut dénoncée dans les rapports officiels comme une des raisons de l'expédition française : « *La régence d'Alger élevée sur les débris de l'Empire des Maures, depuis plus de trois siècles, s'était arrogée le droit d'écumer les mers. Quelques milliers de brigands, qui n'avaient pour eux qu'une audace extraordinaire, entravaient le commerce de l'univers, et répandaient l'effroi et la désolation sur toutes les côtes de l'Europe que baigne la Méditerranée.* »

Toutefois, le contentieux entre Paris et Alger eut aussi une autre origine : celle des dettes contractées par la France au cours des guerres révolutionnaires et impériales, à l'égard de deux maisons juives associées, Bacri et Busnach, par lesquelles se faisait le commerce d'exportation algérien. Elles fournissaient en grains la France du Sud, et les armées d'Italie et d'Égypte. Alliées à Talleyrand, elles obtinrent du gouvernement français quelques substantiels acomptes; endettées elles-mêmes auprès du dey, elles lui demandèrent son soutien dans leur démarche pour recouvrer leurs créances, et pour qu'il soit lui-même payé. Les relations se gâtèrent donc entre la France et le dey.

A la suite des retards apportés par le gouvernement français au règlement de ces créances litigieuses auxquelles il était donc directement intéressé, le dey Hussein avait multiplié ses manifestations hostiles envers la France. Non content d'élever le montant de la redevance annuelle payée par le Trésor français pour le maintien des concessions d'Afrique possédées par la France depuis plusieurs siècles, le dey avait étendu ces privilèges à d'autres nations, violé le domicile d'agents diplomatiques et laissé piller par ses corsaires des navires français

ou sous la protection du roi de France. Enfin, au mois d'août 1826, il avait adressé au ministre français des Affaires étrangères une réclamation conçue en des termes irrecevables.

Ce fut Talleyrand lui-même, le protégé de Bacri, qui, devenu président du Conseil sous la Restauration, nomma Pierre Deval consul général à Alger en 1815. Mission de confiance ! Il fallait apaiser le dey, au sujet du règlement des dettes.

Aussi, lorsqu'au mois d'avril suivant le consul de France Deval profita de l'audience donnée par le dey à l'occasion des fêtes du Baïram pour protester contre la capture et la vente de deux navires romains protégés des français, Hussein entra dans une violente colère :

- Comment, lui dit-il, tu viens me parler d'une affaire qui ne concerne pas la France, quand ton roi ne daigne pas répondre à une lettre que je lui écris pour une affaire qui m'est personnelle ?

Et comme Deval tardait à sortir, le dey se leva vivement et lui porta quelques coups du manche de son chasse-mouches en le sommant de se retirer.

Un tel affront ne pouvait rester impuni, et dès qu'il en eut connaissance le gouvernement français expédia à Alger une division composée du vaisseau la *Provence* et de deux frégates sous le commandement du capitaine de vaisseau Collet pour exiger une réparation. De concert avec le consul Deval et son second, le capitaine de frégate Abel Aubert Dupetit-Thouars, qui avait acquis dans le commandement de la *Torche*, affectée à la protection des pêcheurs de corail sur la côte barbaresque, une grande expérience des affaires algériennes, Collet rédigea une note qui fut présentée au dey, le 13 juin. Cette réclamation exigeait l'envoi à bord de la *Provence* d'une députation apportant ses excuses, tandis que les batteries salueraient de cent coups de canon le pavillon du roi arboré sur tous les forts d'Alger.

Cet ultimatum n'ayant pas reçu satisfaction dans les vingt-quatre heures, la division se retira, et dès le 16 juin l'état de guerre était proclamé entre la France et la Régence. Mais comme les affaires de Grèce (voir le 1^{er} carnet) obligeaient d'y maintenir l'escadre de l'amiral de Rigny, on se contenta de bloquer étroitement les ports algériens, opération particulièrement difficile sur une côte inhospitalière battue par des vents rendant les mouillages intenable. Les marins furent soumis à une rude épreuve, pendant les treize mois et demi durant lesquels il bloquèrent Alger.

L'année 1828 et la moitié de 1829 passèrent sans incidents notables, sauf la perte de trois canots des frégates *Iphigénie* et *Duchesse-de-Berry*, jetés à la côte en juin 1829, dont les équipages furent massacrés par les Arabes. Aussi, constatant l'inefficacité d'un blocus contre une nation qui ne faisait aucun commerce extérieur, le gouvernement français renvoya à Alger la *Provence*, accompagnée du brick *l'Alerte*, sous le commandement du capitaine de vaisseau de La Bretonnière, pour faire une nouvelle tentative de conciliation avant de passer à des mesures plus énergiques. Joseph Kerviler est embarqué sur le vaisseau la *Provence*, en tant qu'enseigne de vaisseau.

La campagne commence par une mutinerie du vaisseau amiral ! « *Mutinerie fort blâmable sans doute, mais l'administration n'était-elle pas aussi en faute ? Il y eut là pour nous une leçon : l'injustice criante que l'on faisait éprouver à des hommes, qui déjà depuis plusieurs années avaient droit au congé, devait forcément amener un jour ou l'autre une résistance* » et il est vrai que, dans la suite de ses mémoires, on verra qu'à chaque retour à Brest ou Toulon en fin de campagne, Joseph fait des pieds et des mains pour ne pas repartir immédiatement en campagne et obtenir un congé : échange de poste avec un camarade, demande de changement de bâtiment, de port, demande de soutenir un mémoire devant la commission, ...

Les deux bâtiments, portant le pavillon de parlementaire et munis de sauf-conduits, mouillèrent devant Alger le 30 juillet, et, au cours d'une audience du dey qui eut lieu le lendemain, le chef de division rappela les dernières conditions fort modérées de la France, demandant simplement l'envoi d'un officier à Paris pour déclarer que son souverain n'avait pas eu l'intention d'offenser le roi. Mais Hussein refusa dans une seconde audience ce qu'il considérait être une humiliation et, comme La Bretonnière lui faisait observer que son gouvernement serait obligé de recourir à la force des armes :

- Moi aussi, j'ai de la poudre et des canons, répliqua-t-il avec arrogance, et, puisqu'il n'y a pas moyen de s'entendre, vous pouvez vous retirer.

Le lendemain, 4 août, *l'Alerte* appareilla vers midi, et une heure plus tard la *Provence*, portant toujours son pavillon parlementaire et confiante dans son sauf-conduit, s'éloignait poussée par une faible brise gonflant à peine sa voile, lorsqu'elle fut canonnée par les batteries d'Alger qui ouvrirent le feu pièce par pièce à son passage. Quatre-vingt-dix coups de canon environ furent tirés en une demi-heure.

Cet incident fut décisif, et le projet d'une expédition sur Alger, que Collet avait déjà fait proposer au ministre Chabrol par Dupetit-Thouars en 1827, fut repris par le ministère Polignac qui venait de prendre le pouvoir. Ce gouvernement, constitué par Charles X le 8 août 1829, était en butte à une telle impopularité dans le pays, l'opposition libérale y acquérait une telle audience, que l'affaire d'Alger, traitée quelque peu négligemment jusque-là, s'offrit à lui pour redorer son blason : le gouvernement « *arrêta ses idées sur une expédition militaire qui offrit à la fois de la gloire à l'armée, de grands avantages au pays, et qui vint frapper les imaginations par la grandeur et l'étrangeté de son but : la conquête d'Alger remplissait toutes ces conditions. On y trouvait tout le merveilleux des croisades, la nationalité de l'expédition d'Égypte, et l'éclat des victoires de Fernand Cortez. Elle délivrait l'Europe de la plus humiliante servitude; elle servait la cause de la morale et de l'humanité; elle devait offrir à l'agriculture, au commerce, à l'industrie et à la civilisation, d'immenses moyens de succès, et à l'ambition, un des plus beaux pays du globe et les richesses d'une ville qui, depuis trois cents ans, enfouissait les trésors de la chrétienté et le fruit des rapines et des brigandages de ses habitants.* »

Le 2 mars 1830, lors de la séance d'ouverture de la Chambre, Charles X annonça officiellement sa décision : « *Au milieu des graves événements dont l'Europe était occupée, j'ai dû suspendre l'effet de mon juste ressentiment contre une puissance barbaresque; mais je ne puis laisser plus longtemps impunie l'insulte faite à mon pavillon; la réparation éclatante que je veux obtenir, en satisfaisant à l'honneur de la France, tournera, avec l'aide du Tout-Puissant, au profit de la chrétienté.* »

Le projet était basé sur un rapport remarquable et prophétique du commandant du génie Boutin, envoyé en 1808 à Alger par Napoléon, préconisant un débarquement dans la baie de Sidi Ferruch, située à une vingtaine de kilomètres dans l'ouest de la ville, offrant deux belles plages à cheval sur une presqu'île où l'on pouvait prendre pied indifféremment selon la direction du vent. Par un hasard providentiel, le jeune capitaine de frégate, neveu du capitaine du *Tonnant* mort héroïquement à Aboukir, se trouvait à Paris à la fin de 1829, et ce fut son avis, étayé d'une nouvelle expérience acquise sur le brick le *Voltigeur* avec lequel il venait de participer au blocus des côtes algériennes, qui triompha des hésitations des amiraux, hantés par le souvenir du désastre de la flotte de Charles-Quint en 1541. Comme le maréchal de Bourmont, ministre de la Guerre et futur commandant de l'expédition, parlait de débarquer à Oran, Dupetit-Thouars combattit vivement cette proposition :

- C'est à Alger qu'il faut aller, dit-il avec une ardeur persuasive, et si l'affaire est bien conduite elle est sûre.

Séduits par la forte argumentation du jeune officier supérieur, parlant d'une question qu'il connaissait mieux que tout autre, les ministres se rallièrent à ses conclusions et le 7 février 1830 l'armée et la marine furent mobilisées.

Questionné par le dauphin sur la personnalité maritime la plus capable de mener à bien une pareille entreprise, Dupetit-Thouars indiqua le vice-amiral Duperré, le glorieux vainqueur du combat de Grand-Port, à l'île de France, dont le nom inspirerait confiance à tous les marins. L'amiral fut appelé à Paris par le baron d'Haussez, ministre de la Marine, à qui il ne dissimula pas les difficultés de la mission qu'on voulait lui confier, notamment l'insuffisance des levés hydrographiques et le délai nécessaire pour rassembler en temps voulu une flotte assez nombreuse pour transporter une armée de 40.000 hommes; il finit cependant par se rendre aux instances du ministre, et, le 13 mars, il était nommé au commandement de l'armée navale chargée de ce transport.

C'est dans une large mesure pour parer aux critiques de l'opposition que les services du ministère de la Guerre firent rédiger et imprimer un *Aperçu historique, statistique et topographique sur l'État d'Alger*, à l'usage de l'armée expéditionnaire d'Afrique, dont il fallait soigner le moral, prévenir les imprudences et satisfaire la curiosité. Un ouvrage de propagande, mais aussi une remarquable source historique qui nous livre un excellent résumé de ce qu'on savait de l'Algérie en 1830.

Le guide distinguait nettement les différentes composantes du peuple d'Algérie notamment les Turcs, « *maîtres souverains du pays* », qu'on aurait surtout à combattre, des autres éléments musulmans (Arabes, « *Maures* », Berbères), dont on pourrait gagner la sympathie. Mais ajoutait-il : « *En général, les habitants des États d'Alger ont des mœurs fort corrompues; ils témoignent aux étrangers beaucoup de brutalité et de hauteur, ce qu'il faut attribuer au manque d'éducation et à l'habitude de commander dans leur intérieur à des esclaves de toutes les nations.* »

Mention spéciale était faite des Juifs : « *On fait remonter le séjour des Juifs dans le royaume d'Alger à l'époque de la destruction de Jérusalem par Vespasien [en 70 ap. J.-C.]; mais le plus grand nombre vient des Juifs chassés de l'Europe au XIIIème siècle. Méprisé et maltraité par les Turcs, les Maures et les Arabes, ce malheureux peuple ne peut porter que des vêtements noirs. A Alger, un quartier leur a été assigné, et il leur est défendu d'habiter ailleurs.* »

Si incroyable que cela paraisse aujourd'hui, il ne fallut que trois mois pour rassembler à Toulon les troupes et les bâtiments de l'expédition. Tous les ports concoururent aux préparatifs : Brest expédia 29 bâtiments, dont 5 vaisseaux et 1 bateau à vapeur; Lorient, 5 bâtiments, dont 1 vaisseau; Cherbourg, 3 frégates; Rochefort, 4 bâtiments, dont 2 à vapeur; Bayonne, 2 corvettes, etc. A part quatre ou cinq retardataires, tous ces navires furent rendus à Toulon le 11 mai, et dans ce port, où les premiers ordres étaient arrivés le 2 février, le dernier bâtiment armé était mis en rade le 14 mai.

L'agitation était intense dans le port d'embarquement : « *Les rues, les quais, les places publiques de Toulon étaient remplis de soldats, de matelots, de curieux, de marchands, de spéculateurs, et de toutes les catégories d'intrigants, d'usuriers, de fripons et de désœuvrés qui se traînent à la suite des armées, dans l'espoir d'avoir part au butin, en se mettant à la remorque de quelques fournisseurs ou de quelques sous-traitants. La cohorte des cantiniers était la plus nombreuse; jamais armée n'a du être mieux approvisionnée : de Marseille, de*

Nantes, de Sète, de Nice et de tous les ports de la Catalogne, se disposaient à partir, en même temps que l'escadre, des bâtiments chargés de vivres de toute espèce; si l'on ajoute à tous ces embarras accumulés dans Toulon, l'immense personnel des vivres et des hôpitaux et la légion d'interprètes pour l'intelligence des diverses langues de la côte d'Afrique, depuis l'arabe du Coran, jusqu'au marick, langue touareg, du pays des Tibbous, on concevra aisément quelle idée de grandeur s'attachait à une entreprise qui mettait en mouvement tant d'ambitions, tant d'intérêts et tant d'intelligences. »

A l'occasion de l'inspection du duc d'Angoulême, Joseph note avec ironie : *« je ne concevais guère, avant de l'avoir ainsi constaté, l'empressement de gens que je supposais sensés pour la plupart à la poursuite d'un homme de très haute naissance, mais qui ne s'occupait pas plus d'eux que s'ils n'avaient jamais existé ! Qu'allaient-ils chercher ? Un mot, un regard qu'on laisserait tomber sur eux comme sur la chose la plus indifférente, comme sur un simple caillou de la plage. Passe encore s'ils étaient jeunes, si c'était le regard d'une jolie femme qu'ils allaient quitter. ... Pauvres gens ! »*

L'embarquement des troupes, commencé le 11 mai, était terminé le 18, mais ce n'est que le 25 que le gros de la flotte, retenu par le calme et les vents contraires, put mettre sous voiles. Cette flotte, la plus importante qui eût jamais pris la mer, comprenait l'armée navale, composée de 104 navires de guerre, dont 3 vaisseaux et 17 frégates armés en guerre, 8 vaisseaux et 7 frégates « armés en flûte », 7 bateaux à vapeur, et le convoi des transports, placé sous les ordres du capitaine de vaisseau Hugon, formé de 347 bâtiments de commerce, 140 bateaux génois et catalans et on embarque sur chaque vaisseau 2 des 55 chalands et bateaux plats destinés à servir pour le débarquement à la plage. Environ 27.000 hommes de troupe avaient pris passage sur les bâtiments de l'armée navale et 13.000 ainsi que le matériel de guerre étaient embarqués sur les navires de commerce.

Bourmont était le chef de l'expédition, le vice-amiral Duperré était responsable de la flotte. L'état-major était dirigé par le général Desprez. Le 24 mai, les vents favorables permettaient le départ de l'expédition dans un concours d'allégresse : *« A midi, la brise se fit belle et bonne. Le départ, si longtemps retardé, devint un grand événement dont tout le monde voulait être témoin : quatre cents voiles sortant à la fois de la belle rade de Toulon, étaient un spectacle qu'on n'avait jamais vu, et que très probablement on ne devait jamais revoir. A cinq heures, La Provence se mit sous voile, et, à la chute du jour, il ne restait plus un seul vaisseau dans ce port, qui, quelques heures auparavant, contenait toute la marine française. "Alger ! Alger !" criait-on de toutes parts, comme les Romains criaient "Carthage !" »*

A l'exception de l'Angleterre qui voyait d'un mauvais œil le danger d'expansion française en Méditerranée, les puissances européennes dans leur ensemble donnèrent leur aval à une expédition qui leur promettait de les débarrasser des corsaires barbaresques tout en reprenant le drapeau de la croisade.

Le 29 mai au soir, l'armée eut connaissance de la terre d'Afrique, et le 30 au matin elle se trouvait à une quinzaine de milles au nord d'Alger.

Le débarquement eu lieu à Sidi-Ferruch le 14 juin 1830. La compagnie de Joseph Kerviler fut débarquée et placée pour tenir le camp de la plage, pendant que l'armée progressait vers Alger. Pour établir les batteries du siège d'Alger, on amena les canons des vaisseaux, et la compagnie de Joseph participa donc au bombardement qui amena la prise d'Alger, le 5 juillet. On le retrouve alors promenant à cheval dans Alger.

Dans la foulée, l'armée occupe aussi Oran et Bône et soumet les beys de ces provinces.

Mais Charles X, ayant nommé un nouveau ministre conservateur, voulait dissoudre l'assemblée et contrôler la presse ; la révolution des « 3 glorieuses » journées de juillet 1830 mit fin à son règne, plaça Louis-Philippe sur le trône, et fit abandonner le drapeau blanc pour le drapeau tricolore.

Quelque peu embarrassé par l'affaire d'Alger, le gouvernement de Louis Philippe finira néanmoins par continuer la conquête de l'Algérie, où Abd el Kader fédérera les résistances jusqu'en 1843.

Joseph revient d'Alger à Toulon, puis rejoint Brest sur la frégate *l'Arethuse*, où il a l'occasion de commander son premier virement de bord devant l'état-major. Il compte bien alors sur un congé mais il est envoyé immédiatement pour une campagne aux Antilles. Il en est furieux, et ne l'envoie pas dire à son nouveau commandant, qui n'en peut mais. A l'occasion de cette traversée, il subit, avec les passagers, dont 6 sœurs de saint Joseph, le « baptême du tropique », fête comique des matelots.

Les noirs s'étant révoltés à la Martinique, les marins furent employés pour soutenir la garde nationale, mais cela n'empêcha pas de multiples promenades, et en particulier une tournée des îles. A son retour, en aout 1831, Joseph bénéficia d'un congé qu'il n'eut pas de mal à faire prolonger à 5 mois, vu le grand nombre d'officiers revenus de la campagne d'Alger et en attente d'embarquement. Il partit pour Vannes. Il y fut très étonné de s'apercevoir en arrivant, que les opinions politiques avaient aigri et divisé les esprits au point que des familles qui se voyaient autrefois avaient absolument rompu leurs relations mutuelles. Depuis son exil anglais, où elle avait suivi son beau père, le roi Charles X déchu, la duchesse de Berry demandait d'exercer la régence pour son fils Henri V, et l'on n'entendait parler chaque jour que de brigandages commis par ceux qu'on appelait improprement les nouveaux chouans, ou d'exactions opérées par les agents du gouvernement mais tous les faits étaient travestis suivant la façon de penser du narrateur; et chaque événement était exploité par une opinion de manière à exciter la haine et la vengeance contre le parti contraire.

Joseph rentre à Brest en février 1832. Toujours embarqué depuis qu'il est dans la marine, il découvre le service monotone d'un port. Il y reste quinze mois, menant la vie de garnison, visitant méthodiquement tous les coins et recoins du port, profitant de son temps pour prendre des cours de lavis à la sépia et dessinant beaucoup dans les environs en compagnie de son ami Le Bobinnec, fréquentant assidûment la bibliothèque, organisant des cours de mathématiques pour les sous-officiers et matelots de la division, et présentant à la commission du port un appareil spécial pour le levage des ancres. Mais à son grand désappointement la commission rejette ce projet, cependant que dans son résumé Joseph rapporte : « *Monsieur Bechameil vint à Brest avec le sien, je me retire immédiatement, le mien ne supporte pas la comparaison* ».

Ayant arrêté son journal un an, il le reprend et note : « *Au printemps, il me prit pendant plusieurs jours une rage de dessiner. Bobinnec et moi nous partions à quatre heures du matin, le calepin sous le bras, les pinceaux et la sépia dans la poche, nous nous dirigeons le plus souvent au hasard dans la campagne, et lorsque nous avons trouvée un point de vue à notre gré, assis sur une pierre ou contre un fossé, nous nous mettions à l'ouvrage pour tâcher d'en retracer les formes sur le papier. ... mais survinrent bientôt des jours de pluie, nous restâmes au lit, la paresse s'en mêla et les beaux jours revenus ... le dessin du paysage en resta là. Nous nous rejetâmes alors sur le portrait. J'en essayai un, je réussis assez bien, et il n'en fallut pas davantage pour que je voulusse croquer toutes les faces que je voyais. La chambre de Bobinnec était notre atelier ordinaire, on s'y réunissait après le déjeuner vers onze heures ou midi. Les uns posaient, les autres dessinaient, d'autres venaient approuver ou critiquer, la*

bière et le punch s'en mêlaient quelquefois, en un mot il ne nous manquait qu'une jeune et jolie grisette pour rendre la plupart des scènes de la mansarde des artistes. »

Un peu plus tard il ajoute : *« La seule maison que je fréquentais à Brest était celle de M. Cholet, excellent homme que j'avais peu vu à Vannes mais avec lequel je fis bientôt une connaissance intime. Reçu chez lui à toute heure, et par conséquent sans aucune cérémonie, j'y trouvais toujours dans la personne de Mme Cholet et de sa jolie nièce une société agréable qui me fit souvent oublier les longues heures des soirées d'hiver, et celles quelquefois non moins longues des promenades d'été. Plus tard nous fondâmes le soir une sorte de théâtre que nous faisions assez régulièrement ».*

Il embarque enfin, en juillet 1833, sur la gabarre la *Meuse* commandée par le lieutenant de vaisseau Jacquinet. Comme second, il en prépare l'armement. *« Notre chargement terminé, nous avons mis en rade : mais je songe avec terreur aux corvées pénibles qui m'attendent dans quelques jours. Les ballots, les malles sans nombre des passagers vont arriver aux instants de la journée dont je pourrai le moins disposer; je vois les troupes elles-mêmes m'assaillir toutes à la fois; je m'attends aux réclamations les plus saugrenues de la part des officiers : l'un me priera de lui indiquer sa chambre, l'autre voudra conserver ses cinq ou six malles sous la main, celui-ci me recommandera, comme à un conducteur de diligence, les cartons à chapeaux de sa femme, celui-là, arrivé un peu tard, m'accablera de questions, pour savoir dans quel lieu précis se trouvent ses effets qu'il a envoyés à bord vingt-quatre heures d'avance par un bateau de passage... Et pendant ce temps, j'aurai à distribuer par places 290 hommes, à préparer un logement séparé pour 7 ou 8 femmes que nous devons emmener ».*

La *Meuse* appareille bientôt, pour aller porter à Bône des escadrons de chasseurs d'Afrique et du matériel d'artillerie nécessaires à la poursuite de la conquête de l'Algérie. Il en ramène des malades, dont plusieurs meurent pendant la traversée, et repart pour une mission analogue vers Oran avec une batterie d'artillerie. Il y est surpris de la rapidité d'exécution des travaux : *« Ce qui m'étonna le plus en arrivant à Oran, ce furent les travaux qu'y ont déjà exécutés les Français et le mouvement qui y règne; des casernes bâties en pierre de taille se sont élevées, des rues ont été empierrées, des magasins établis, et une route hardie tracée le long des rochers à plus de cent pieds au-dessus de la mer, conduira, si on l'achève, à Mers-el-Kébir, en traversant plusieurs massifs par des galeries souterraines ».*

De retour à Toulon, il est nommé lieutenant de vaisseau, et est réclaté par le capitaine de la frégate *l'Ariane*, Mr. de Ricaudy, pour une campagne dans les mers du sud.

Par la suite, en 1842, Joseph reviendra dans ces parages, pour une campagne de surveillance des côtes du Maroc qu'Abd el Kader tente de soulever à ses côtés (voir le 5^{ème} carnet des mémoires). Abd el Kader ne sera défait, et prisonnier, qu'en 1843 par le duc d'Aumale et les généraux Bugeaud et la Moricière.

Croisière d'Alger

à bord du vaisseau *La Provence*.

7 Juin 1829 – 31 décembre 1829.

Préparatifs de départ pour Alger

15 juin 1829 - Je fus embarqué le 7 juin sur le vaisseau la *Provence*, bien à contre cœur, car je parais destiné à naviguer éternellement sur des bâtiments où je ne puis figurer, par mon grade (1), que comme une dixième roue à une charrette; il est vrai que c'est avec la compensation d'accompagner des chefs de division et d'avoir quelque chance par conséquent, en assistant aux circonstances les plus remarquables des expéditions qu'ils commandent, de participer à leurs actions d'éclat.

Le service à bord de la *Provence* n'est pas très pénible; nous faisons des gardes; et les huit premiers jours, je n'ai paru à bord que pour m'occuper de la chambre qui m'est destinée, chambre fort petite, parce que la décharge qui est jointe doit appartenir à un aumônier; mais elle est située dans la batterie de dix-huit et me paraît plus commode que bien d'autres.

Cependant on arme à Toulon plusieurs bombardes* destinées, dit-on, à une attaque contre Alger; et Viol, enseigne de vaisseau, vient de quitter le *Vésuve* où il était second, laissant une place vacante. La tentation est forte, et je me décide à faire des démarches dans le but de le remplacer sur ce bâtiment qu'on installe pour recevoir deux mortiers.

Je me présentai donc chez le commandant du *Vésuve*, et, après avoir manifesté le désir de servir sous ses ordres, j'obtins son agrément, puis j'allai demander mon débarquement au major général. Mais je n'avais pas tout prévu. Le major général me répondit qu'une section de compagnie d'équipages de ligne* devant embarquer sur ces bombardes, l'enseigne de vaisseau qui la commande devait aussi la suivre, qu'il était déjà désigné, en sorte que ma demande ne pouvait être accueillie; puis il s'étonna de ce que je voulusse quitter un bâtiment qui devait porter le commandant de l'expédition : il avait ses raisons; moi, j'avais les miennes; et sous ce rapport je savais à quoi m'en tenir, ayant depuis deux ans navigué à bord d'un chef d'escadre. Je fus donc lié définitivement au sort de la *Provence*, et dus faire contre mauvaise fortune bon cœur.

A bord de notre vaisseau, qui a pour capitaine de pavillon un capitaine de frégate, nous sommes onze officiers, y compris le lieutenant en pied*; et de plus, le docteur et le commissaire, un aide de camp, un secrétaire du commandant, deux officiers d'artillerie de marine chargés de faire des observations, et peut-être de diriger le feu des bombardes, enfin un aumônier : tous excellents compagnons, ce qui nous promet d'augurer assez favorablement de la suite de la campagne.

Le 14, notre gréement à peu près achevé, notre artillerie et une partie de nos vivres à bord, nous sortîmes du port, pour mouiller à une petite distance de la chaîne neuve où nous continuâmes à compléter notre armement. J'allais presque tous les jours à terre, où je faisais mes préparatifs de départ, et où je ne me lassais pas d'admirer les processions qui ont eu lieu pendant presque toute la semaine de l'octave de la Fête-Dieu.

Le 22, arrive de Morée la *Didon* ayant à son bord le maréchal Maison, sa suite, et le colonel Favier.

Mutineries des matelots du vaisseau amiral

Le 20, éclate à Toulon une révolte de l'équipage du *Conquérant*; une grande partie des matelots de ce vaisseau avait depuis longtemps droit à un congé, qui avait été accordé par dépêche ministérielle à beaucoup d'autres équipages tandis qu'on le refusait à eux et aux marins de la *Provence* pour ne pas les désorganiser. Mais ils ne l'entendaient point ainsi. En

conséquence, une cinquantaine d'hommes du vaisseau amiral, parmi lesquels s'étaient mêlés une foule d'imbéciles qui n'avaient aucun intérêt à cette échauffourée, s'emparèrent de la chaloupe et se rendirent à terre, où, rejoints par d'autres en permission, ils se dirigèrent, au nombre de deux ou trois cents vers la Préfecture maritime pour demander leur congé. Le commandant y arriva aussitôt qu'eux, et après les avoir harangués, en peu de mots, il leur intima l'ordre de rentrer à bord; ils s'y refusèrent, et prirent le chemin de la porte de France. L'officier du poste venait de recevoir, un peu tard, l'ordre de s'opposer à leur sortie de la ville, et il achevait de ranger devant la porte la garde à laquelle il avait fait croiser la baïonnette : mais les matelots se précipitèrent sur elle, et après avoir désarmé l'officier, et foulé aux pieds le caporal dont la résistance avait été un peu opiniâtre, ils franchirent le passage, et se dirigèrent sur la Valette à travers les champs. Cependant trois d'entre eux avaient été arrêtés et deux blessés assez grièvement par les baïonnettes.

On expédia aussitôt, pour les rallier, les officiers du bord qui les rencontrèrent à une lieue de la ville et qui les ramenèrent sans qu'aucun d'eux n'opposât la moindre résistance.

Mutinerie fort blâmable sans doute, et que les journaux dénaturèrent en l'exagérant; mais l'administration n'était-elle pas aussi en faute ? Il y eut là pour nous une leçon : l'injustice criante que l'on faisait éprouver à des hommes, qui déjà depuis plusieurs années avaient droit au congé, devait forcément amener un jour ou l'autre une résistance, et s'ils réclamaient ce qu'ils croyaient leur droit de manière à ne pas être écoutés avec fruit, c'était sans doute qu'on ne les avait pas suffisamment instruits sur la procédure à suivre en semblable matière. Plus tard, exaspérés de ne rien obtenir, ils se rendirent encore coupables d'insubordination, lorsqu'il s'agit de conduire le vaisseau, en grande rade, mais cette seconde rébellion qui devenait plus grave par la récidive fut apaisée aussi facilement que la première. Il suffisait que leurs officiers leur parlassent raison pour qu'ils devinssent dociles.

Pour nous, nous reçûmes l'ordre, le 30, d'aller mouiller en grande rade*. L'équipage presque entier, qui, après avoir été payé de cinq ou six mois d'arriéré, avait été envoyé à terre les jours précédents, n'était pas rentré, moins par esprit d'insubordination, que par la tentation de jouir un peu largement de l'argent qu'il avait reçu; de sorte que nous fûmes réduits à appareiller avec 150 hommes au plus sur 660 dont se compose le personnel du vaisseau. Le commandant nous fit mouiller près de l'hôpital de Saint-Mandrier à une grande lieue de la ville. Les communications devinrent alors très difficiles à cause de l'éloignement et surtout à cause de la répugnance qu'on avait d'envoyer à terre des canots dont les équipages étaient très disposés à s'échapper comme les camarades, de sorte que je me déterminai à m'établir définitivement à bord.

J'en profitai pour aller visiter le bel hôpital près duquel nous nous tenions. C'est un édifice de très grande dimension et d'une architecture imposante mais qui, d'abord manqué dans son but, puis dans sa construction, et s'étant écroulé en partie, n'a pu être relevé qu'à grands frais et ne convient guère pour un hôpital, vu qu'il ne peut contenir un nombre de malades proportionné à l'espace immense qu'il occupe. A coté, sur le derrière, est élevée sur une immense citerne, une jolie petite chapelle circulaire entourée d'un chapelet de colonnes, et qui présente un aspect très gracieux, mais qui ne peut former un ensemble harmonieux avec le reste de l'édifice.

Appareillage

Juillet 1829 - Le 5 juillet, je reçus l'ordre de faire partie, en qualité de lieutenant, de la 31ème compagnie permanente* des équipages de ligne, et, à l'inspection, le commandant me fit reconnaître à la tête de ma compagnie. Nouvelle charge qui complète mes ennuis et dont

j'aurai peut-être bien de la peine à me débarrasser. Enfin, le 7 dans l'après-midi, M. de la Bretonnière arrive de Paris pour prendre possession de son commandement et nous annonce qu'il fera tout pour nous rendre la campagne agréable.

Enfin, le 10 au matin, je saisis l'occasion d'aller à terre, je fais mes adieux à Mr. Jollivet qui arrivait de Marseille, et aux anciens camarades du *Conquérant*, puis nous mîmes sous voile à midi, par forte brise de N. O. Les bombardes et les bateaux à vapeur qui font partie de l'expédition devaient suivre, disait-on, dans quelques jours.

Je perds encore une fois de vue la côte de France, mais ce qui me console, c'est que je vais voir des pays qui me sont inconnus et l'espoir de la nouveauté peut seul diminuer les ennuis d'un voyage sur mer.

Triste affaire de la Duchesse de Berry

18 juillet - Après deux jours d'une navigation assez heureuse, nous mouillâmes dans l'après-midi à *Mahon*, où nous rencontrâmes la frégate la *Pallas* qui revenait de la croisière d'Alger, et la *Duchesse de Berry*, dont les officiers nous racontèrent leur malheureuse expédition contre les Bédouins. Ils y avaient perdu trois embarcations, deux élèves et vingt-trois hommes. Ce fut une triste aventure. Partis sous les ordres du lieutenant en pied de *Iphigénie* pour détruire un bateau qu'on avait aperçu de la côte, ils étaient parvenus à éloigner à coups de fusil et de perriers* les Arabes qui l'armaient, quand ils se jetèrent tous imprudemment à terre pour mettre le feu au navire. Sans grappins, ils n'avaient pu mouiller et maintenir leurs embarcations à une petite distance de la côte, en sorte que la grosse mer les avait promptement jetés sur le rivage. Cependant après avoir abordé le bateau, ils essayèrent de pousser leurs canots au large; mais ils ne parvinrent à remettre à flot qu'une yole de dix avirons. C'est alors qu'ils furent chargés par un grand nombre de Bédouins; leurs munitions étaient entièrement mouillées, le désordre se mit parmi eux, et ceux qui purent se mettre à la nage se réfugièrent à bord de deux canots de *Iphigénie* qui s'étaient maintenus au large. Les autres restèrent, avec les trois canots, au pouvoir de l'ennemi qui les massacra. Tous ces détails me furent racontés par l'enseigne de vaisseau Balle que j'avais connu à bord de *l'Echo*, et qui, forcé comme les autres de se jeter à la mer, avait eu toutes les peines du monde à se sauver.

Visite de Mahon

Mahon est une des plus jolies villes étrangères que j'aie vues. Elle est bâtie sur un plateau escarpé au fond d'un goulet d'environ cinq milles qui en ferme la rade. Ses rues sont très propres, assez larges et bien alignées dans plusieurs parties; les maisons, dont quelques-unes offrent un bel aspect, sont généralement basses, mais bien blanches, et soigneusement entretenues. Des édifices publics je n'ai visité que la cathédrale, assez belle construction contenant un jeu d'orgues complet, que j'ai entendu toucher par une main fort habile.

La baie de Mahon, coupée par plusieurs îlots et beaucoup de calanques très commodes où les vaisseaux peuvent s'amarrer, est terminée au fond par un vaste bassin capable de contenir un grand nombre de bâtiments. Sur une presqu'île située à l'entrée du goulet, se trouve un des plus beaux lazarets* de l'Europe par son étendue, et par sa bonne distribution. Au centre on a bâti une chapelle où les équipages de vingt vaisseaux peuvent entendre la messe sans communiquer. De vastes magasins pour les marchandises, des hôpitaux spacieux, des parloirs bien aérés s'y trouvent disposés de la façon la plus pratique, et une double enceinte de murs

très élevés en défend l'approche. Un second établissement de santé est situé sur un îlot près du lazaret; et plus loin dans la baie, un bel hôpital couronne encore une petite île.

Nous étions mouillés à l'entrée de la rade vis-à-vis le village appelé *Villa-Carlos*, construit presque en entier par les Anglais, lorsque Mahon était le lieu d'approvisionnement de la division anglaise qui, pendant la guerre (2), bloquait Toulon. Ce village dont les rues sont toutes bien alignées et perpendiculaires entre elles, mais vides de maisons en beaucoup d'endroits, possède une très belle caserne à moitié bâtie, qui entoure une vaste place carrée. Une lieue environ sépare Villa-Carlos de Mahon, et on franchit rapidement cet espace au moyen d'assez bons chevaux, qu'on loue à chaque instant de la journée (3). On dit que la société est très agréable à Mahon; si nous y passons une partie de l'hiver j'espère que nous pourrons le constater par expérience personnelle.

Le 17, nous appareillons pour aller commencer la terrible croisière.

En vue d'Alger

Le 20 au matin, nous apercevons la contrée inhospitalière sur laquelle notre vue est condamnée à se reposer pendant trois mois.

Sur un riant coteau, couvert d'arbres et de jolies maisons de campagne, se dessine en blanc, sous la forme d'un triangle la ville d'Alger dont nous distinguons à peine le phare et les innombrables batteries. Au sommet du triangle, se dresse le palais du dey (4), espèce de citadelle dont il ne sort, dit-on, jamais, et dont les canons battent la ville. A quelques centaines de toises se profile le fort l'Empereur construit par Charles-Quint (5), lorsqu'il s'empara de la contrée; et par derrière, la chaîne bleue du petit Atlas paraît dans le lointain et termine l'horizon.

Nos premières opérations en prenant le commandement de la croisière furent de rallier, et de communiquer avec tous les bâtiments de la station. Nous visitâmes ainsi *l'Iphigénie*, la *Proserpine*, la *Thétis*, *l'Alerte* qui va nous servir de mouche*, le *Voltigeur*, et plusieurs autres navires.

Le port d'Alger

Le 29, *l'Alerte* mouille dans la baie d'Alger sous pavillon parlementaire pour préparer une entrevue que doit avoir le commandant avec le dey, à qui il présentera l'ultimatum (6) de la France, et nous rallie le soir, en nous annonçant que le dey accorde l'entrevue demandée. On se prépare aussitôt pour l'événement; et après avoir donné l'autorisation à un trois-mâts autrichien, capturé ou plutôt mis en observation par le *Voltigeur* de croiser au large, en attendant le résultat de la conférence qui doit avoir lieu, nous entrons le 30 après midi, dans la baie d'Alger précédés de *l'Alerte* qui doit nous indiquer notre mouillage; et nous laissons tomber l'ancre, à trois heures, hors de la portée des forts.

Nous fûmes alors à même de juger des fortifications qui défendent la ville. Les remparts sur la mer possèdent d'abord trois batteries de vingt à quarante pièces de gros calibre chacune. La darse* est formée par une jetée qui joint à la ville un rocher sur lequel est bâtie une citadelle armant plus de 250 pièces de canon. J'en ai moi-même compté deux cents sur le front qui nous était présenté. Certaines batteries de ce môle sont placées les unes au-dessus des autres de manière à présenter jusqu'à quatre étages de canons. Sur le plus haut de ces bastions qui représente une espèce de tour polygonale, s'élève une colonne en pierre, surmontée d'un fanal. A droite et à gauche de la ville, on remarque encore deux autres batteries casemates

présentant un nombre considérable de bouches à feu. La côte est enfin garnie, à de très petites distances, de fortins de six à sept pièces qui la rendent inabordable. Mais toutes ces fortifications prises à revers céderaient, je pense, facilement à un coup de main.

La ville elle-même, du côté de la terre, ne paraît entourée que par des murs de jardins et défendue que par trois ou quatre demi-lunes dont les pièces sont encore dirigées sur la mer. La seule défense de ce côté consiste dans le fort l'Empereur qui la commande, mais qui, lui-même, dominé par des hauteurs, ne pourrait résister que très peu de temps à un siège régulier. Ainsi, avec un débarquement de quelques milliers d'hommes, on s'emparerait facilement de cette ville dont il est absurde de chercher à approcher par mer, quelque formidables que soient les forces avec lesquelles on songerait à s'y présenter.

Aussitôt après notre arrivée, le commandant accompagné du capitaine de l'*Alerte*, de M. Bianchi, interprète du roi, et de son secrétaire, descend à Alger, mais, arrivant sans doute trop tard, il n'est pas reçu par le dey. Le lendemain, il lui est présenté avec tout le cérémonial des cours, et après quelques instants d'entretien, le dey remet au surlendemain à donner la réponse à l'ultimatum, parce que, dit-il, il doit consulter son conseil.

Pendant deux jours le vent souffle grand frais de l' E. N. E., et nous nous trouvons en butte à une mer très houleuse qui bat en côte, ce qui n'est nullement rassurant, car nous avons très peu d'espace pour chasser* sans nous mettre à portée des forts.

La Provence bombardée

Dimanche 2 août 1829 - le commandant se présente de nouveau chez le dey, qui refuse définitivement toutes les conditions d'arrangement, et qui ajoute que les Français étant venus à Alger sous la foi des traités, il leur sera permis d'en sortir de même. Arrivé à son canot, le commandant trouve cependant à l'entrée de la darse deux chaloupes canonnières placées là comme pour lui barrer le passage, et on étale à ses yeux les embarcations prises dans la malheureuse affaire contre les Bédouins. Mais il arrive à bord sans avoir reçu aucune insulte, bien que les négociations soient rompues.

Nous apprîmes alors que des 24 hommes que les frégates la *Duchesse de Berry* et l'*Iphigénie* perdirent le 17 juin, un seul, nommé Martin, est parvenu à échapper à la mort par le secours d'une femme qui l'a pris sous sa protection. Il est une justice à rendre au dey, il a payé bien plus cher ce prisonnier, qu'aucune des têtes qui lui ont été rapportées par les vainqueurs. Le malheureux Martin est dangereusement malade, et paraît avoir perdu la raison à la suite des blessures qu'il a reçues à la tête.

La nuit qui suivit la rupture des négociations entre nous et les Algériens, faillit nous être fatale; une grosse houle et une brise très fraîche nous venant du large, à dix heures du soir notre câble cassa : mais on s'en aperçut aussitôt, on mouilla une autre ancre, et l'accident ne nous approcha heureusement pas assez de la côte pour que nous fussions à portée des batteries dont elle est bordée.

Le lendemain, nous essayâmes en vain de retirer du fond l'ancre dont le câble s'était rompu la nuit. L'arin* cassa aussi, il fallut l'abandonner et nous préparâmes à appareiller. Cependant l'*Alerte*, mouillé devant nous, avait mis sous voiles à midi, et, en tirant la bordée du nord, était passée à grande portée des forts. Nous appareillâmes une demi-heure après, et nous prîmes le même bord; mais la brise avait molli, nous étions plus enfoncés que lui dans la baie, nous avons commis la faute de ne pas faire beaucoup de toile aussitôt notre ancre dérapée*, et il devenait nécessaire que nous rangeassions* le môle à jolie portée.

Nous nous en approchions, lorsqu'on y brûla une amorce; quelques minutes après, on tira un coup de canon à poudre, puis un second. Pour moi, j'ai toujours pensé que les Algériens nous avertissaient par là de virer de bord, et de ne pas nous approcher plus près; mais l'évolution dans cet instant, sans être impossible vent devant, était cependant très chanceuse, en ce que la brise mollissait toujours, et que la houle était fort grosse, nous nous exposions d'ailleurs, s'ils tiraient sur nous, à une enfilade qui pouvait ou nous faire perdre beaucoup de monde, ou nous causer dans la mâture des avaries qui auraient empêché le vaisseau de s'élever* de la cote ainsi nous continuâmes notre route en bordant nos perroquets et toujours sous pavillon parlementaire au mât de misaine. Plusieurs de ces messieurs à bord ont cru que les coups de canon à poudre étaient, pour les Turcs, un signal de ralliement aux pièces et qu'ils nous laissaient ainsi nous engager sous leur feu.

Quoi qu'il en soit, deux ou trois minutes après le signal, ils nous envoyèrent un boulet qui vint tomber à l'eau tout près de l'arrière du vaisseau. M. de la Bretonnière voulut alors virer de bord, mais le commandant Perrin lui fit remarquer que notre évolution ne pouvait manquer d'être désastreuse; puis il donna l'ordre de laisser porter, et nous nous engageâmes encore en prenant de l'air; toutefois notre distance des batteries à cet instant pouvait être de quelque cents toises. Les différents forts commencèrent alors à tirer sur nous; mais leur feu fut lent quoiqu'assez bien dirigé puisqu'une grande partie des boulets nous passèrent ainsi dans l'intervalle de vingt à trente minutes, et pendant ce temps ils nous envoyèrent quelques bombes, et environ 80 coups de canon qui heureusement ne nous causèrent à l'instant aucune avarie majeure; sans cela nous allions à la côte d'où il eût été impossible de nous tirer, dans un lieu où plus de 200 pièces pouvaient faire feu sur nous, ou bien nous eussions longé avec un peu de largue la côte qui, bordée de forts jusqu'au cap, n'eût pas manqué de nous faire beaucoup de mal.

Pendant cette action, nous avons reçu en plein bois deux boulets qui heureusement n'ont atteint personne : un d'eux a traversé le gaillard d'arrière, et l'autre est resté dans la batterie de 18 après avoir démoli la chambre de Rodellec qui touche à la mienne. Un troisième a traversé la grand' vergue et plusieurs autres ont frappé dans les voiles et le gréement.

Durant tout ce temps, le pavillon parlementaire a flotté constamment en tête du mât de misaine, et, nous avons montré une impassibilité complète. Ainsi les algériens ont-ils tous les torts pour eux, et cette violation des lois de la guerre et du droit des gens doit, en excitant l'indignation du gouvernement, nécessiter une expédition capable de détruire ce repaire de brigands qui ne peut faire par terre une longue résistance.

Il est possible toutefois que cette attaque n'ait pas été accomplie par les ordres du dey, mais simplement exécutée par une milice indisciplinée; car nous avons passé sous la volée de près de 300 pièces de canon, et s'il y avait eu quelques préparatifs sérieux, nous eussions été infailliblement écrasés. Ce que nous avons toujours craint en voyant la canonnade commencer, c'est qu'elle devint générale.

Près d'une demi-heure après l'affaire, trois coups de canon ont été tirés au château du dey, et quelqu'un a prétendu que c'était un signal qui faisait tomber des têtes : mais je crois qu'il est au moins hasardeux d'en déduire cette conséquence.

Une fois au large nous fûmes ralliés par la division et le *Silène* nous apporta des nouvelles de France.

En Croisière

10 août - Le 6, la *Proserpine* communique avec nous, et nous apprend qu'ayant rencontré la corvette anglaise mouillée devant Alger lors de l'affaire du 3 août, elle avait appris que le dey avait puni, d'une manière exemplaire, les chefs des batteries qui avaient tiré sur nous; on disait même que leurs têtes étaient compromises. Le commandant anglais faisait aussi compliment à M. de la Bretonnière, dans une lettre qu'il lui écrivait, sur la belle conduite qu'il avait tenue, en ne répondant que par le mépris à une infraction des lois de la guerre. Le même jour l'*Alerte* alla en porter la nouvelle en France.

Blocus d'Alger

17 septembre 1829 - Quoique le temps à la mer ne me paraisse pas s'écouler trop lentement, car je m'occupe soit à dessiner, soit à traduire de l'espagnol, je verrai cependant arriver avec le plus grand plaisir le jour où nous quitterons notre première croisière, à laquelle aucune circonstance remarquable n'est venue, depuis le 3 août, faire diversion. Les différents bâtiments de la division se remplacent sans que nous y prêtions quelque attention. Des navires de commerce sortant d'Alger, ou cherchant à y entrer, ont été arrêtés par les croiseurs; mais comme nous ne pouvons avoir prise sur les bâtiments neutres, qu'au cas qu'ils tentent plus d'une fois de forcer le blocus, nous les avons toujours reconduits au large ou forcés de rentrer à Alger.

Le temps jusqu'à présent ne s'est jamais montré mauvais pendant plusieurs jours de suite, bien qu'il nous ait quelquefois forcé de mettre les huniers au bas ris : tantôt extrêmement chaud pendant les calmes, tantôt fort désagréable au moment des vents d'Est qui règnent avec force, toujours très humide, la nuit. Le climat doit être malsain sur la côte d'Afrique et faire disparaître tous les avantages que semble promettre un ciel pur dans des parages où il pleut rarement.

Cependant, des exercices presque continuels nous tiennent en haleine et nous empêchent de trop nous abandonner à l'inaction; la pêche des bonites nous fournit souvent du poisson frais et les bâtiments qui viennent de relâcher à Mahon manquent rarement de nous apporter des provisions, de sorte que nous sommes toujours assez bien traités.

Du reste, excellente société, où règne cette gaieté franche si nécessaire pour que l'union se conserve et qui fait oublier les ennuis du séjour du bord.

Tous les soirs grand concert dont Bisson est l'ordonnateur et où chacun déchire les oreilles de son voisin par les accents plus ou moins rauques et faux de sa voix...

Un homme à la mer

Parfois quelque accident vient rompre la monotonie de la croisière. Aujourd'hui 8 septembre, un homme tombe à la mer; il ne sait pas nager, la mer est belle, on lui jette aussitôt des avirons et la bouée de sauvetage; mais ces précautions auraient été inutiles, et il eut probablement péri, si le quartier maître Séra ne se fut dévoué en se précipitant à l'eau et en lui facilitant les moyens de s'accrocher à un aviron; un canot mis promptement à la mer les amena bientôt tous les deux à bord. La conduite de Séra était d'autant plus méritoire qu'une heure auparavant il était lui-même occupé à filer un appât à quelques requins qui suivaient le navire.

Le commandant le complimenta devant tout l'équipage, et lui promit de solliciter pour lui auprès du ministre une récompense bien gagnée.

Un anglais bien curieux

Un autre jour on nous rapporte le comique incident des chasses du *Hussard*. Ce brick rencontre un bâtiment anglais qui paraît vouloir forcer le blocus et se diriger sur Alger. Après lui avoir donné la chasse, il est forcé de lui tirer un coup de canon, et le navire met aussitôt en panne. On envoie une embarcation à son bord pour le reconnaître, et le capitaine répond avec le plus grand flegme du monde, et cet accent particulier d'un Anglais qui veut parler notre langue, que le yacht sur lequel il se trouve lui appartient, qu'il voyage pour son agrément, et qu'ayant entendu dire en Angleterre que les Français devaient bombarder Alger, il était venu voir le bombardement,... Lorsqu'on lui eut dit que le bombardement n'aurait pas lieu cette année et que c'était partie remise à l'année prochaine, il se détermina à changer de route et partit. Des idées aussi extraordinaires ne peuvent germer que dans le cerveau d'un Anglais.

Le 15, arrivent, de Toulon, l'*Adonis* et la *Circé* qui nous apporte une embarcation, une ancre et une grande vergue pour remplacer celle qu'un grand boulet algérien nous avait endommagée le 4 août.

Jusqu'à-là j'avais conçu quelque espoir de retourner en France chercher les rechanges, de demander aussitôt un congé, et d'aller passer quelques mois en famille, car voilà trois ans que je navigue sans cesse. Mais la campagne paraît devoir se prolonger tout l'hiver. La frégate reçoit l'ordre d'aller porter notre vergue à Mahon où nous irons la prendre pour la mettre en place et nous ne paraissions pas disposés à quitter de sitôt la côte d'Afrique.

Le 17, nous faisons à la division le signal de ralliement, nous nous mettons en ligne, et après avoir exécuté le branle-bas de combat, nous commençons un exercice à feu général dont le spectacle dut être très beau vu du haut de la dunette mais qui ne fit absolument effet que sur mes oreilles, dans une batterie où la fumée empêche de voir grand'chose. Après deux heures d'action tout se termine à souhait, c'est-à-dire sans accident.

Retour à Mahon

30 septembre - Enfin, le 19 septembre, M. de la Bretonnière après avoir laissé à la *Duchesse de Berry* le commandement de la croisière, donne l'ordre de faire route pour Mahon au grand contentement de tout le monde, et après une traversée fort accidentée par des vents changeants et par un calme qui nous tint, le 22, en butte à une mer affreuse qui nous venait du nord, nous jetâmes l'ancre sur la rade de Mahon au mouillage ordinaire des bâtiments français, vis-à-vis l'anse de Villa-Carlos, où nous rencontrâmes en quarantaine la *Circé* arrivée quelques jours avant nous.

Ayant remis en place l'ancre et la vergue neuve qu'elle nous a apportées, nous reçûmes, le 25, l'*Echo* qui venait de France avec des plis pour prendre les ordres du commandant à Mahon, et qui reçut la destination de la station d'Oran; puis nous achevâmes tranquillement notre quarantaine, en passant une partie de la journée au lazaret où notre musique allait s'exercer, et où nous pouvions jouer aux boules, et saluer de loin de fort jolies miss appartenant à une famille américaine qui achève comme nous les dix jours.

Promenades à Mahon

20 octobre 1829 - Le 2, on nous ouvre les communications avec la ville, nous allons aussitôt à terre et j'y rencontre l'ami Nayel arrivé depuis quelques jours sur le brick le *Lézard* qu'on a expédié de France pour porter quelques vivres à la division, en attendant que l'*Oise* destinée à ce service, ait achevé son chargement. Il me présenta dans plusieurs maisons, et dans une entre autres, où je fus fort bien accueilli, et où je pus converser souvent avec une jolie espagnole parlant assez bien français, en sorte que je passai là de fort agréables soirées.

Nous fîmes aussi quelques courses dans le pays, soit à cheval, soit à pied. Nous visitâmes des tas de pierres appelés *Talayoles* qui sont, dit-on, des monuments des premiers âges, et qui ressemblent beaucoup à ceux que l'on rencontre en Bretagne : nous parcourûmes plusieurs villages dont les rues sont larges, bien alignées, mais dont la population très réduite n'atteint pas la moitié de celle que font supposer ces constructions.

Partout où nous avons passé, la campagne dont la culture paraît difficile, à cause du peu de terre végétale qui recouvre le rocher, ne nous a offert comme abris, que quelques oliviers rabougris dispersés çà et là dans les champs, on nous a affirmé que l'ouest de l'île est la partie la plus fertile et la plus boisée. Ce qui est sûr, c'est que nous avons mangé à Mahon d'excellents fruits, entr'autres des pommes de reinette qu'on trouve en abondance et qui l'emportent sur celles que nous cueillons en Bretagne.

Le 17, la frégate la *Duchesse de Berry* et le brick le *Hussard*, revenus dernièrement de la croisière mettent sous voile pour France, et reçoivent en sortant un très fort coup de vent. Ils nous enlèvent, à notre grand regret, M. Bianchi et les deux officiers d'artillerie, dont Bisson.

Hélas, nous perdons successivement nos meilleurs compagnons et ce que nous gagnons c'est de prendre, pour recommencer la croisière, un mois de vivres à bord du *Lézard* qui part, le 20, avec l'ami Nayel que je charge de me transporter en France des bouquets de fleurs en coquillages, un des produits de Mahon : ils seront reçus comme une nouveauté par mes sœurs en Bretagne.

Le 21, le brick, le *Silène* appareille. M. Bruat qui le commande veut louvoyer en sortant, la brise est molle et il s'échoue sur les rochers qui se trouvent à la pointe de la presqu'île du Lazaret. La mer étant assez grosse, il se voit dans une fâcheuse position, malgré les prompts secours que nous lui envoyons et ceux que lui offrent aussi les Américains; il est obligé de jeter son eau à la mer, puis de débarquer son artillerie, ses ancres et tous les objets pesants. Il ne revient en rade qu'à la nuit après avoir talonné* plus de 9 heures. Visité le lendemain par des plongeurs, on lui trouve la fausse quille* emportée, et sa quille assez profondément mâchée de l'avant, mais il ne fait pas d'eau et on s'occupe à le réarrimer pour qu'il continue sa mission.

Le même jour nous voyons entrer en rade une frégate napolitaine; c'est le premier bâtiment de guerre de cette nation que j'aperçois. Elle paraît très bien tenue, et porte à Barcelone une partie de la suite de la jeune reine d'Espagne.

Nouveau commandant

28 octobre - Le 25, la division hollandaise, en vue depuis deux jours, entre et va mouiller au fond du port.

Le consul de Hollande n'attend que son arrivée pour donner des fêtes, et je m'y promets beaucoup de plaisir. Jusqu'à présent Mahon m'a paru fort triste, et si je n'y avais pas eu un refuge très agréable chez mon Espagnole, je m'y serais mortellement ennuyé.

Dans l'après-midi nous avons connaissance d'une frégate française dans le Nord, à l'entrée du port; on n'a pas encore distingué son numéro, et on s'épuise en conjectures. A son arrivée nous reconnaissons avec étonnement la *Duchesse de Berry* partie, il y a dix jours, pour se réparer à Toulon.

Elle annonce des plis importants, et le soir nous apprenons que M. du Plessis-Mauduit a l'ordre de prendre immédiatement le commandement de la *Provence*, et de faire route pour Navarin. M. Perrin le remplace sur la *Duchesse de Berry* et M. de la Bretonnière doit placer son pavillon sur une des frégates de la division.

Voilà tous mes plans de bals et de soirées renversés, mais nous savons que les troupes de Morée sont rappelées en France et il est plus que probable que nous allons en prendre pour les ramener; donc espoir de nous trouver à Toulon dans le commencement de décembre, et je saute de joie en pensant qu'il me sera sans doute possible de passer l'hiver dans la maison paternelle... Mais voici que, le lendemain, plusieurs officiers de la *Duchesse de Berry* demandent à suivre M. Mauduit et je tremble d'être obligé de leur faire place; mais tout s'arrange, et nous nous disposons enfin à prendre encore un mois de vivres à bord de l'*Oise* ce qui indique suffisamment que nous devons passer l'hiver dans le Levant à la place du *Scipion*.

En route pour le Levant

8 novembre 1829 - Le 29 octobre après l'inspection, M. Du Plessis Mauduit vient prendre le commandement du vaisseau, et le 31, nous mettons sous voiles précédés par la division américaine qui fait route pour Tripoli de Barbarie, où, dit-on, le consul américain a été insulté. Un bon vent de N.-O. nous fait filer 9 et 10 nœuds; nous longeons la Sicile avec la même rapidité, et le 3 au matin nous sommes sous le cap *Passaro*. La brise nous avait été si favorable jusque-là, que nous comptions le lendemain fêter la Saint-Charles à Navarin; mais le vent nous abandonna bientôt, et nous fûmes contraints de célébrer le 4 novembre à la mer; puis un temps à grains, des rafales contraires nous forcèrent de louvoyer en tous sens et ce ne fut que le 7 dans l'après-midi que nous mouillâmes à Navarin. Nous y trouvâmes le *Trident* commandé par l'amiral Rosamel, l'*Armide*, sur laquelle je revis l'ami Trogoff, qui ne l'a pas quitté, et qui arrive de passer trois mois à Constantinople où il s'est beaucoup amusé : au retour, ils ont laissé l'amiral de Rigny à Smyrne.

Je rencontrai aussi sur la rade un de mes anciens, Page (7), qui avait quitté la *Fleur de Lys* au moment où elle partait pour prendre la station d'Alexandrie; il s'en retournait en France à peine relevé d'une très grave maladie qu'il venait d'éprouver à bord.

Le lendemain de notre arrivée, nous fîmes une visite de corps à l'amiral, qui nous dit que le vaisseau la *Provence* remplaçait le *Scipion* dans la station du Levant, mais que provisoirement il allait être affecté à transporter les troupes en France, d'où il serait expédié de nouveau pour sa destination. Ainsi nous allons certainement retourner à Toulon; une fois là, je serai bien malheureux si je n'obtiens pas un congé, et si je ne dirige pas immédiatement ma route vers la Bretagne.

Modon

13 novembre - Je profitai de notre séjour pour aller visiter *Modon*. Cette ville, mieux distribuée et moins ruinée que Navarin, est très bien fortifiée du côté de la terre, surtout depuis que les Français y ont creusé de larges fossés et construit, en avant des murailles, un bon revêtement. Les Grecs laisseront, sans doute, tomber tout cela en ruines s'ils ne le démolissent pas eux-mêmes, pour employer ailleurs la terre meuble dont le revêtement est construit. Nous ne vîmes à Modon rien de bien remarquable, et fatigués de la route que nous avons faite à pied, sur un chemin très glissant, nous prîmes des chevaux pour nous en revenir.

Navarin, dont les remparts étaient aussi à découvert, a été pareillement mis en très bon état de défense par les troupes qui y ont stationné. On nous a assuré que le président de la Grèce, en voyant les travaux qu'on a faits pour restaurer ces places, a regretté l'argent qu'on y avait dépensé, prétendant qu'il eut été versé bien plus à propos dans les coffres de l'Etat.

Transport de troupes vers France

4 décembre 1829 - Le 15 novembre au soir, nous embarquons 650 hommes du 42^{ème} régiment de ligne : et nous nous trouvons avoir ainsi à notre table 22 officiers, encombrement dont nous nous fussions très bien passé, bien que je rencontre, parmi ces messieurs, le chef de bataillon de La Marche avec qui je renouvelle connaissance, et qui compte aussi aller passer le reste de l'hiver en Bretagne.

Il nous apprend ce détail passablement extraordinaire, qu'en évacuant les places de la Morée nos troupes ne savent à qui en remettre les clefs; trente six hommes forment actuellement la garnison de Patras, et on n'a pu quitter Coron parce que le Président n'avait encore envoyé aucunes troupes pour occuper cette place. On ajoute qu'il ne voit qu'avec la plus grande peine le départ des Français; et il a demandé, assure-t-on, le temps nécessaire pour y faire venir des garnisons russes, vu qu'il manque entièrement de soldats.

Le vent, qui nous promettait un prompt retour en France, cessa bientôt; des bises contraires et du calme nous retinrent en route, et le 21 au matin nous étions encore devant Malte que nous avons été forcés de ranger de très près. La suite ne fut pas beaucoup plus heureuse, nous nous disposions à passer au sud de la Sardaigne, lorsqu'une saute de vent par une nuit très obscure, le 24, nous empêcha de donner dans les bouches de Bonifacio : le 29 au matin, nous nous trouvâmes en calme au nord du cap Corse; puis un orage nous força brusquement de prendre deux ris aux huniers, et le lendemain, le vent, qui nous arrivait des montagnes Piémontaises, nous abandonna à l'entrée de la rade de Toulon où nous mouillâmes cependant le soir.

Là, cruelle déconvenue. Nous reçûmes l'ordre d'aller déposer nos passagers au lazaret de Marseille : on appareille aussitôt : mais il ne faisait point calme sur la rade des Pendus où nous dûmes nous affourcher* sur plusieurs ancres pour attendre le débarquement : et malgré notre hâte du retour, nous ne pûmes mouiller que le 4 décembre en tête de rade de Toulon.

Enfin, le 5 au matin, malgré une pluie battante, la brise ayant beaucoup diminué, des bateaux destinés à cet effet vinrent nous enlever notre chargement. Et la crainte d'une saute de vent au S.O. qui aurait pu compromettre le vaisseau nous fit appareiller promptement et gagner le large. Quoique nous n'ayons trouvé dans les officiers du 42^{ème} que de très braves garçons, nous les vîmes cependant partir sans peine, parce qu'habités à vivre en famille, cette société trop nombreuse nous ôtait notre liberté, et que d'ailleurs l'encombrement qu'ils

produisaient ne laissait pas d'être quelquefois fort gênant ; de leur côté ces messieurs étaient aussi enchantés de partir car n'étant pas logés à bord, ils s'y trouvaient dans une position tout à fait fautive.

En quarantaine en rade de Toulon

25 décembre - Comme on nous avait dit à Navarin qu'après avoir porté nos troupes en France, nous devions faire partie de la station du Levant en remplacement du *Scipion*, nous nous attendions à chaque instant à recevoir l'ordre de retourner en Morée.

Mais, comme je soupçonnais bien que nous verrions s'achever à Toulon notre quarantaine, je m'empressai, en compagnie de Subra, de préparer une demande de congé qui partit presque aussitôt pour Paris dans les paquets de la préfecture. Il était alors d'un grand intérêt pour nous que le vaisseau ne partit pas de quarantaine; car nous eussions été obligés d'achever sa campagne, et Dieu sait quand nous eussions pu jouir de nos congés. Nous passions donc le temps dans des transes qu'occasionnaient une foule de bruits de départ accrédités par tous ceux qui avaient intérêt à ce que nous ne communiquassions pas avec Toulon.

A notre arrivée en rade, nous apprîmes, par le *Breslau* que nous venions de rencontrer à la mer se dirigeant sur Marseille, la funeste catastrophe dont Navarin avait été le théâtre, le surlendemain de notre départ, et qui, tuant ou mutilant une partie de nos soldats, détruisit tous les travaux qu'ils avaient exécutés à grands frais pour fortifier la place. La foudre était tombée sur la poudrière dont l'explosion avait renversé la citadelle et les fortifications environnantes.

23 décembre - Notre quarantaine se termine sans événements remarquables; après avoir passé quelques jours en tête de rade, nous vîmes nous mettre près de Balagnay, puis sous l'Aiguillon à l'entrée de la petite rade.

Pendant ce temps, je vis tous les élèves de la *Fleur de Lys* qui revenaient sur le *Breslau* et l'*Alcyone*, passer leurs examens à Toulon.

Les frégates la *Duchesse de Berry* et la *Bellone* étaient prêtes à partir pour relever la croisière devant Alger. Elles doivent y passer l'hiver et je leur souhaite beaucoup de plaisir.

J'espérai revoir à Toulon Villemain que je savais embarqués sur la *Victorieuse* ; mais le 17, elle appareille pour Naples, où la corvette va porter la duchesse de Ladère et d'autres dames. Quel joli voyage ! Quand pourrai-je en entreprendre un semblable !

Notre abbé fait de grands frais pour disposer quelques mousses à faire leur première communion. Plusieurs matelots se sont aussi mis sur les rangs, et ce qu'il y a d'extraordinaire c'est que ce sont presque tous les plus mauvais sujets du bord, ou des ivrognes consommés, aussi je doute fort de leur conversion.

Enfin, le 19, nous prenons l'entrée, et le 21 nous allons en petite rade où nous commençons à visiter et réparer notre gréement. Que le service est agréable sous un commandant aussi bon que Monsieur Mauduit ! Comme on met de l'empressement à s'activer, à exécuter et même à prévoir ses moindres volontés !

Nous faisons à bord cinq gardes composées d'un lieutenant de vaisseau et d'une enseigne ; plus d'un officier de corvée. Ceux-ci se chargent de toute la besogne, et les autres sont libres comme l'air.

J'ai pris une chambre chez Mme. Arène où je suis parfaitement, et comme je trouve que la vie du bord est de beaucoup préférable à celle des meilleurs restaurants à terre, qu'il y a de plus toutes les facilités possibles pour en profiter, et aussi grandes économies, je me rend

régulièrement aux déjeuners et aux dîners du vaisseau. Ma journée est ainsi coupée de manière à m'empêcher de m'ennuyer.

Le 26 je suis fort étonné en m'éveillant de voir sur la terre six pouces de neige. A Toulon, c'est une chose d'autant plus extraordinaire que les jours précédents ont été marqués par des pluies presque continuelles.

28 décembre. Mon congé commence un peu à m'inquiéter. Je trouve qu'il tarde beaucoup, et pour m'inspirer de la confiance, chacun se plait à m'assurer qu'on n'en accorde plus. Enfin, le 31 au matin, j'apprends qu'il est arrivé, et qu'il est de quatre mois. Ainsi le dernier jour de l'année m'apporte une bonne nouvelle.

Mon premier congé

1^{er} Janvier au 6 avril 1830

Départ pour mon premier congé

Janvier 1830 - Je veux partir le plus tôt possible, mais Subra n'est pas prêt et puis les diables de compagnies auxquelles on nous a attachés occasionnent du retard par les difficultés que font naître les secrétaires de la majorité qui ne savent comment concevoir nos ordres de débarquement et qui en font une douzaine avant d'en adopter un. Je profite de ce temps pour aller voir Bisson qui depuis huit jours est de garde à la poudrière.

Enfin je fais mes malles, je prends congé de du Couëdic, de M. Jollivet et de tous les amis, puis le 4 janvier Noyel et le Gendre me conduisent avec Subra à la diligence. Le retard que nous avons éprouvé pourra peut-être nous être de quelque utilité, car le 4 mai les revues seront nécessairement passées et ne revenant que 8 ou 15 jours après notre congé expiré, nous n'auront à essayer aucun désagrément. Du reste, j'espère bien n'avoir plus rien à débrouiller avec le port de Toulon.

Trajet de Toulon à Vannes en diligence, sous la neige

Le 5 janvier à 6 heures du matin, nous arrivâmes à Marseille et n'ayant rien de mieux à faire, Subra et moi nous allons fumer un cigare sur le port en attendant le déjeuner. Une foule de bâtiments désarmés y sont en quelque sorte amoncelés, en attendant une meilleure saison ou des circonstances commerciales plus favorables. La neige, qui à Toulon avait presque disparu, n'a pas encore ici commencé à fondre, de sorte que les rues sont couvertes d'une couche assez épaisse de verglas qui ne présente pas de bien grands agréments aux flâneurs comme nous.

A une heure nous quittons Marseille pour prendre la route d'Aix. Les oliviers, malgré la neige qui les couvre ne paraissent pas avoir encore beaucoup souffert du froid.

Mon costume de route est très comique et paraît extraordinaire à certains voyageurs, mais, comme il est à peu près, à l'épreuve du froid, je me moque du qu'en dira-t-on et ne m'en trouve pas plus mal : deux pantalons, une capote d'alpaga sur ma redingote, une calotte grecque entourée d'un espèce de turban en laine, enfin des bottes turques, me donnent une tournure tout à fait grotesque : mais avec cela je puis verser sans craindre de bien fortes contusions.

A six heures nous dînons à Aix et dans la nuit nous passons le pont en fil de fer qui, jeté sur le Rhône, joint Beaucaire et Tarascon. Je n'ai pu l'admirer qu'au clair de lune, de sorte que je ne m'en suis pas fait une idée très exacte.

Visite de Nîmes

Nous arrivons à Nîmes le 6, à 7 heures du matin, et nous avons jusqu'à 11 heures à attendre le départ de la diligence. Nous ne pouvons mieux employer ce temps qu'à visiter les monuments curieux que présente cette ville ; ainsi malgré un froid de 9 degrés qui faisait très bien sentir une forte brise du nord, nous partons après nous être réchauffé l'estomac d'une bonne tasse de café. Nous parcourons d'abord une rue spacieuse et fort belle puis bientôt vis à vis la salle de spectacle d'une très jolie construction, nous apercevons la maison carrée qui quoique élevée à plus de 40 pieds du sol, n'a été déterrée que depuis peu. C'est un monument qui selon moi n'est remarquable que par son antiquité, quoique l'architecture en soit d'une exécution très soignée. A l'intérieur se trouve un musée où l'on a rassemblé quelques tableaux remarquables et beaucoup d'objets antiques trouvés dans les ruines. De là nous suivîmes les bords d'un joli canal formant plusieurs cascades, et nous entrâmes au jardin publique où se trouve la fameuse fontaine dite les *Bains de Diane* qui fournit de l'eau à toute la ville. Ce

jardin où nous visitâmes aussi les ruines d'un petit temple antique, est quelque chose de très beau, et il l'emporte je crois par la distribution, la décoration et la pièce d'eau sur ce que j'ai vu à Paris, et cependant je l'ai aperçu couvert de neige et par conséquent privé de sa verdure, son plus bel ornement. Après ces courses nous rentrâmes en ville pour aller aux arènes. C'est un cirque immense de forme elliptique entouré de gradins qui s'élèvent à une hauteur prodigieuse, le tout construit en pierre de taille d'une énorme dimension; Il présente en un mot un monument colossal, à grands traits et digne des romains.

Cette promenade nous montra donc une ville charmante, presque entièrement neuve, et dans la construction et la disposition de laquelle on n'a pas été gêné par un terrain resserré. Aussi les rues en sont assez larges, les monuments publics isolés, et les places et promenades magnifiques.

Notre excursion achevée, nous eûmes besoin d'un bon déjeuner pour nous réchauffer, et nous préparer aux fatigues de la route que nous avions encore à faire.

À onze heures, nous partîmes pour Montpellier où nous arrivons à 4 heures. C'est la seule partie de la route où je n'aie pas rencontré de neige.

Montpellier est une ville de garnison pour le génie, aussi j'y rencontrai une foule d'anciens élèves de l'école : La Moricière, Estève, de Villéquer, du Bourg, ... avec lesquels nous dînâmes Subra et moi.

Hésitation sur le chemin à suivre

A 6 heures je montai en voiture. Nous déjeunâmes le lendemain à Narbonne, et le 8, à 5 heures du matin, nous arrivons à Toulouse, où nous trouvons deux pieds de neige. La première chose que nous fîmes fut de demander un lit où je restai jusqu'à 11 heure. J'éprouvai dans cette ville une foule de vexations qui jointes à la fatigue sans doute, me découragèrent à un tel point que je ne savais plus si je devais continuer mon voyage, ou suivre Subra qui me proposait d'aller passer quelques jours chez lui dans les régions pyrénéennes. J'allais d'abord perdre un ami et un bon compagnon de voyage; la saison était des plus rigoureuses et le service de la route de Bordeaux interrompu, disait-on, au passage de la Garonne à Langon; pour éviter ce trajet on m'indiquait le chemin de Bergerac, mais les uns prétendaient qu'en m'éloignant de la route directe, je n'étais pas sûr de trouver des voitures, vu les mauvais chemins, d'autres assuraient au contraire que, par Bergerac, il en coûtait moins et qu'on était mieux servi; enfin je ne savais de quel bord amurer, lorsque Subra, rentrant de quelques visites, me tira de mon apathie. Je fus avec lui arrêter une place pour Agen et Bordeaux; nous passâmes la soirée au spectacle; le lendemain matin, je lui fis mes adieux et je m'embarquai dans la diligence, me croyant seul au monde.

Nous longeâmes longtemps les bords de la Garonne couverts de peupliers, et malgré un chemin couvert de neige, nous fîmes rapidement le trajet. J'arrivai à 6 heures du soir à Agen. Là je pensai être forcé d'y rester plusieurs jours vu l'interruption du service de Bordeaux par Langon, mais en mettant pied à terre, je reçus la bonne nouvelle que la diligence reprenait le service ce jour là même, et qu'elle partait dans une demie heure.

Le lendemain nous passâmes la Garonne dans un chaland, et nous trouvâmes sur l'autre rive une voiture qui nous conduisit à Bordeaux.

Visite de Bordeaux

J'arrivai le 10 à 6 heures du soir. Je me sentis soulagé en entrant dans cette ville, et cependant je n'étais pas au bout de mes fatigues. Le soir j'appris avec peine que le grand théâtre était fermé parce que le bassin supérieur, qui fournit de l'eau en cas d'incendie, était gelé, en conséquence je me contentai du théâtre des variétés où je vis une fort jolie salle et une société charmante. Le lendemain malgré le froid j'ai couru admirer cette belle ville. Le théâtre, la bourse, les quais, la cathédrale et les nouveaux quartiers surtout me présentèrent des monuments d'une beauté remarquable. Le port était encombré de glaçons que charriaient par morceaux énormes le flux et le reflux de la marée, et qui compromirent quelques bâtiments.

J'éprouvai de nouveaux embarras pour continuer ma route. On ne pouvait pas me donner de renseignements certains sur la meilleure route que j'avais à suivre; les communications avec Blaye étaient tout à fait interrompues; et passer par Angoulême m'obligeait à un grand coude. Je dus me décider à me rendre par la diligence de Paris jusqu'à Saint-André de Cubzac, où, assurait-t-on, je trouverais des voituriers qui me conduiraient à Blaye. Ainsi quoique j'eusse primitivement le dessein de passer quelques jours à Bordeaux, comme je m'ennuyais beaucoup seul, et que je craignais d'être encore retardé aux passages de la Charente et de la Vilaine, je partis le 12 au matin par la diligence de Notre-Dame des Victoires.

Accident de diligence

La route était couverte d'une épaisse couche de verglas et les chevaux, quoique ferrés à glace, s'abattaient à chaque instant.

Nous passâmes la Dordogne en amont de Libourne sur un beau pont, puis une autre rivière, la Dyle je crois, dans un bac. Là le conducteur nous fit perdre plus de deux heures à attendre la voiture Lafitte sans laquelle il ne voulait point partir à cause des mauvais chemins; et bien lui en prit, car à un quart de lieue du passage, nous versâmes dans une descente; l'arrière train de la voiture glissa, elle vint en travers, et, la roue ayant rencontré une pierre, nous culbutâmes sans cependant qu'aucun voyageur se fit grand mal; nous passâmes trois heures à relever la voiture parce que les conducteurs avaient bu : enfin j'arrivai à Saint-André vers six heures du soir.

Seul avec les bagages

J'y fus pendant quelques instants fort embarrassé : le conducteur, qui dans cet endroit ne changeait pas de chevaux, déposa mes effets dans la neige au beau milieu de la place, m'envoya presque promener avec mes protestations et partit à grand train sur la route de Paris; pas un chat dans les rues, il faisait nuit close; je n'apercevais aucune auberge et je ne voulais pas abandonner mes malles. Fort heureusement un ouvrier passa bientôt à quelque distance : «Trente sous pour vous mon brave, lui criai-je, si vous me transportez mes effets au meilleur hôtel de l'endroit ». En un instant il eut trouvé une brouette et il me conduisit transi de froid dans une petite auberge où je demandai un lit et un souper. J'y rencontrai fort heureusement trois voyageurs qui se rendaient aussi à Blaye. Nous nous arrangeâmes avec le conducteur d'un char-à-banc pour nous transporter pour midi à Blaye avec nos effets. Nous fûmes comblés d'attention dans la dite hôtellerie de St. André, et le lendemain au point du jour nous partîmes.

La route était extrêmement pénible, nous commençâmes par perdre, en prenant les devants, notre conducteur qui avait choisi la traverse et ce ne fut qu'à près de deux heures que nous le rejoignîmes; un vent glacial nous soufflait à la figure et nous glissions à chaque pas sur la

neige battue, dont la route était couverte. C'était une véritable campagne de Russie que j'achevais.

Enfin à midi nous arrivons à Blaye sans accident mais à moitié gelés, et à deux heures je montai en diligence pour Nantes.

Trois enfants bien encombrants

En passant à Saintes à 3 heures du matin, une jeune femme et son mari, qui se rendaient à Brest avec trois enfants dont l'aîné avait au plus trois ans, se présentèrent à la voiture. Je fis tout mon possible pour la détourner de son voyage : je lui dis que la route était excessivement mauvaise, que les chevaux s'abattaient à chaque instant, que j'avais versé la veille, qu'à toutes les côtes nous descendions afin d'éviter la culbute de la voiture, enfin nous cherchâmes à l'effrayer autant qu'il fut en notre pouvoir; car avec les trois enfants nous allions nous trouver neuf dans une voiture à six places. Mais cette dame était pressée, il fallait qu'elle partit, il n'y eut pas moyen de la détourner de son voyage. Le fait est qu'elle devait avoir des affaires bien importantes à Brest pour ne pas reculer devant la saison. On s'empila et nous arrivâmes à Nantes le 15, assez à temps pour profiter de la malle de Brest qui partait à l'instant. Je sautai dans le coupé afin d'éviter la gêne des enfants de la jeune dame, et je parti enchanté de me trouver aussi près de chez moi. Nous arrivâmes à une heure du matin à la Roche Bernard, où nous fûmes obligés d'attendre que la marée fut étale pour passer afin d'éviter les glaçons que charriait la rivière. On nous mit de l'autre bord à six heures. A 9 heures je vis Mauduit à Muzillac, et à 2 heures le 16, j'embrassai à Vannes mon père et mes sœurs (8).

Oh qu'elles sont douces les sensations que l'on éprouve en rentrant dans sa famille après trois ans d'absence et d'une vie errante ! Quel plaisir vif et bien senti on savoure ! Qu'il est délicieux ce passage d'une grande agitation au repos que l'on goûte auprès d'un bon père et d'une famille chérie ! Pour bien sentir ce bonheur, il faut l'avoir longtemps désiré.

Un congé interrompu

Février 1830 - Je m'attendais à Vannes à jouir de tous les plaisirs de la saison, je comptais sur les bals, les soirées, les parties de chasse, mais les deuils d'un côté, les rigueurs de l'hiver de l'autre, s'opposèrent à tous les divertissements. Ainsi, quoique la plupart des demoiselles eussent la plus grande envie de s'amuser, comme personne ne se mettait en avant, elles furent réduites comme moi à passer leurs soirées au coin du feu, où, abandonnées à leurs réflexions, elles maudissaient ceux qui avaient eu la maladresse de se laisser mourir avant carnaval.

Cependant je faisais beaucoup de visites dont la plupart ne m'amusaient guère, j'allais avec Guennech dans la neige tirer les canards à Coulo, je flânais avec les cousins en faisant des projets superbes pour le beau temps et nous rentrions nous chauffer.

La semaine avant carnaval, je fus passer quelques jours chez mon oncle (8) à Sarzeau et à mon retour je rencontrai la Pérouse (Dalmas) qui me montra une lettre du préfet maritime de Brest portant que les officiers de marine étant tous rappelés dans leurs ports respectifs, il eut à rejoindre le sien sous le plus bref délai. Nous venions d'apprendre que le gouvernement fatigué de faire devant Alger un blocus insignifiant se déterminait enfin à diriger contre cette ville une expédition capable de réduire les barbares à la raison.

Il n'y avait pas un mois que j'étais en congé, et rien ne me pressait de quitter Vannes. Cependant je m'attendais tous les jours à recevoir aussi un ordre de rappel presque certain de retourner à Toulon, et n'ayant d'autres nouvelles de ce qui s'y faisait que les articles du

constitutionnel et des autres journaux ne disant pas deux mots de vrai, je me décidai à écrire à Monsieur Robert pour le prier de me garder une place à bord du vaisseau *la Ville de Marseille* qu'il commandait, et à moins d'ordre précis, je résolus de ne pas me mettre en route avant d'avoir sa réponse.(9)

Tous ces désagréments, et quelques-uns que je rencontrai à Vannes firent assez d'impression sur moi pour me faire passer un triste carnaval. Quand même il se serait présenté beaucoup d'occasions de s'amuser nous eûmes cependant une fort jolie soirée chez monsieur de Morige, mais ce fut tout, et nous entrâmes en carême.

Mars 1830 - Le 14 mars je reçus de monsieur Robert une lettre dans laquelle il me donnait connaissance des grands préparatifs que l'on faisait pour l'expédition. Il me pressait de me rendre près de lui, si je voulais une place à son bord. Cependant je n'avais aucun ordre et il me répugnait un peu de quitter ainsi la maison avant l'expiration de mon congé. Il n'y avait pas deux mois que j'y étais arrivé néanmoins, quoiqu'il m'en coûtât, je commençai mes préparatifs de départ, et en même temps mes visites d'adieu.

Je me rendis à Muzillac voir le cousin Mauduit (8) et passa quelques jours avec lui. Je fis là quelques parties fort agréables à Sériac et à Keralio. Puis je partis pour Sarzeau.

Visite du monument des victimes de Quiberon

Au retour, papa, mes sœurs, Félicie Maitrot (11) et moi nous partîmes visiter les curiosités de la chartreuse. Notre promenade fut des plus agréable. Le monument élevé aux victimes de Quiberon est magnifique, mais ne répond pas, selon moi, aux fonds qui ont été versés pour sa construction. On eut pu y mettre beaucoup plus de grandiose, et quoiqu'on le dise dans le pays le second monument de France, je n'en crois rien du tout. La chapelle expiatoire, dont on l'a maladroitement séparé, est charmante de construction, et est située dans un endroit tout à fait pittoresque sur les bords du bras de mer qui passe dans Auray. Après cette course, nous remontâmes en voiture et nous arrivâmes d'assez bonne heure à la maison.

Sans nouvelles de Toulon, sans ordres, mais craignant, en rejoignant trop tard mon port de ne pas trouver un embarquement avantageux pour l'expédition, je fixai le jour de mon départ au 27 mars.

Retour à Toulon

Je fus assez malheureux dans cette circonstance pour manquer un voyage charmant jusqu'à Pontchâteau. Kerol me pria quelques jours avant d'accompagner sa sœur qui retournait chez elle. J'acceptai avec plaisir, enchanté de commencer ma route en compagnie d'une aussi jolie femme, et l'on m'avait promis deux places conditionnelles à la diligence. Comptant la dessus, mes effets partis dès le matin, je devais trouver à l'heure du départ Mlle Kerol et son frère à la diligence. Mais en arrivant j'appris avec peine que toutes les places étant prises moins une, on ne pouvait accepter aucun voyageur qui dut s'arrêter en route. Vexé au dernier point, je voulais attendre au lendemain, mais mes malles étaient embarquées, j'avais fait mes adieux à la maison, et on partait. Force fut donc de m'embarquer et je fis tristement les premières lieues. L'idée de quitter si tôt mon père et mes sœurs me poursuivait sans cesse et me faisait un mal affreux.

Dans le coupé se trouvait une dame fort jolie que je pus juger de beaucoup d'esprit par la conversation qu'elle avait avec un vieux monsieur placé entre nous deux. Je finis bientôt par y prendre part, et je fus un peu dédommagé du désappointement que j'avais éprouvé à Vannes.

A Nantes je me rendis au collège où je parvins non sans peine à voir Maitrot et où je rencontrai Mr. Dorvo, mon ancien professeur de mathématiques. Je ne m'arrêtai que quelques heures dans cette ville. Le soir nous dînâmes à Bourbon-Vendée, ville neuve d'une belle distribution, dont l'église présente à l'intérieur un genre d'architecture simple, léger, gracieux et parfaitement entendu. Le ton sévère de ce lieu me parut merveilleusement convenir à la prière et me plut beaucoup. A Saintes je fis la connaissance d'un monsieur Billot, maréchal des logis chef au 13^{ème} chasseur, qui, devant faire partie de l'expédition d'Afrique, allait rejoindre son régiment à Tarascon. Je trouvai en lui une aimable compagnie de route avec lequel je fis près de 200 lieues.

A Blaye nous remontâmes en bateau à vapeur (12) jusqu'à Bordeaux la Garonne dont nous longeâmes les quais au milieu d'un nombre infini de très beaux bâtiments marchands. Un peu pressé de connaître mon sort, je ne passai qu'une nuit dans cette ville et à 7 heures du matin, je naviguai encore sur le fleuve. Nous fûmes déposés à Marmande d'où une mauvaise carriole nous conduisit jusqu'à Agen. Là, séjour obligé de 36 heures.

Aventure plaisante à Carcassonne : un aubergiste trop lent et un postillon très pressé

Avril 1830 - Le 4 nous dînâmes assez tard à Carcassonne, où il nous arriva une aventure fort plaisante. A l'hôtel où descend ordinairement la voiture publique, nous attendions notre dîner avec d'autant plus d'impatience que nous étions pressés par le conducteur. Or dans cet hôtel, endroit où à ce qu'il paraît, la coutume est de ne servir les voyageurs qu'à l'instant de leur départ, et comme impatientés, nous faisons un peu de bruit en frappant nos verres et nos assiettes. Le maître de l'hôtel vint nous dire avec beaucoup d'aplomb et de gravité que si le tapage ne cessait pas, nous ne serions pas servis. L'apostrophe n'était pas du tout honnête, mais comme des gens payants et de bon appétit ont droit de s'impatienter de ce que l'on ne les sert pas, et bien plus celui de dîner où bon leur semble, nous abandonnâmes spontanément la table, et nous nous dirigeâmes au nombre de 12 ou 15, vers un autre hôtel où on nous improvisa un dîner fort présentable, en dépit de l'insolent aubergiste qui en était pour ces frais. Tout n'était pas fini, à peine nous mettions nous à table, que le conducteur vint d'un air empressé nous dire que les chevaux étaient à la voiture, qu'il était en retard, et qu'il allait partir à l'instant. On lui répondit alors qu'il aurait du choisir un hôtel plus décent, ou nous en indiquer un plus convenable en descendant de voiture, qu'en cela il était répréhensible, que nous devions dîner à Carcassonne, et que quant au retard, il le réparerait en pressant les postillons, enfin qu'il partirait si bon lui semblait. Or nous occupions toute la diligence et il n'avait pas une voix en sa faveur, force lui fut donc d'attendre. Les deux scènes furent excellentes, mais ce qui acheva le tableau, ce qui doit s'y montrer en premier plan, c'est la figure déconfite de l'insolent personnage qui avait refusé de nous servir et qui sur sa porte, sans avoir retiré l'argent de son dîner, nous regardait présentement monter en voiture. Je gage que cette leçon profitera aux voyageurs qui nous succéderont chez lui.

A Montpellier, je trouvai Dubourg et quelques officiers du génie tous désolés de ne pas être de l'expédition. La Moricière, presque le seul de sa promotion qui eut été désigné, était déjà parti pour Arles où il préparait des fascines. Après avoir changé de voiture à Nîmes, nous arrivâmes dans l'après-midi à Tarascon. Là je quittai Mr. Billot mon constant compagnon de route depuis Saintes. Cette fois je pus voir en plein jour le beau pont en fil de fer jeté sur le Rhône et admirer la construction en même temps solide et élégante.

Mon voyage s'était fait cette fois depuis Vannes avec le plus beau temps du monde. Presque partout les travaux de l'hiver rigoureux que j'avais ressenti sur une route au mois de janvier avaient disparu. Mais ici on voyait encore les dégâts qu'avaient occasionnés les froids.

La végétation était de fait plus avancée que dans le nord, mais les immenses plaines d'oliviers qui longent le Rhône et bordent la route n'offraient plus à la vue qu'une teinte jaunâtre, preuve certaine qu'ils avaient presque tous été frappés. On en avait même déjà abattu un grand nombre.

Arrivé à Marseille sur les 6 heures du matin, je ne trouvai pour Toulon qu'une place dans le courrier qui partait à midi, et en attendant l'heure, je me rendis sur le port pour rencontrer Kerol et lui remettre une lettre de son frère. Des courtiers m'indiquèrent bientôt son bâtiment à côté duquel je reconnus avec plaisir le bric *le Marsouin*. Après avoir remis ma lettre, je fus demander à déjeuner à monsieur du Forget qui m'apprit qu'à Toulon peu d'officiers trouvaient à s'embarquer vu le peu de places qui restaient et la grande concurrence. Cette nouvelle me contraria d'autant plus que j'ignorais complètement ce qui s'était passé dans ce port depuis que je l'avais quitté. Enfin j'y arrivai le 6 avril au soir, après dix jours de route.

A Toulon, à la recherche d'un embarquement avantageux

Je vis à Toulon une foule de connaissances qui avaient rallié pour l'expédition. Subra n'y était pas encore, je ne savais absolument rien de lui.

Le lendemain de mon arrivée je me rendis à bord du vaisseau *la Provence* où je rencontrais avec beaucoup de plaisir tout l'ancien état major. Ces messieurs avaient maintenant pour commandant monsieur Villaret Joyeuse, et le vaisseau portait le pavillon de l'amiral Duperré. Là on me fit pressentir qu'en réclamant ma compagnie je pourrai peut-être y réembarquer. L'affaire était excellente, cependant je devais avant tout voir monsieur Robert avec lequel je tenais aussi à faire la campagne. Après déjeuner on me donna un canot pour *la Ville de Marseille*. Les enseignes y étaient au grand complet, pas une place vacante. Le commandant voulait toutefois me demander au major général, mais comme il fallait déplacer un individu, je préfèrai solliciter ma compagnie. J'eus toutes les peines du monde à rentrer dans les équipages dont je n'avais pas été retiré, et où on ne m'avait pas remplacé. A la préfecture on me contesta mes titres, je m'adressai à la majorité de l'armée, et le contre amiral Mallet accueillit ma demande qui lui parut juste. L'embarquement sur le vaisseau amiral était regardé comme une faveur, et je ne présentai que des droits. J'y fus enfin placé le 13 avril. Je suis à ce qu'il paraît destiné à ne pas quitter les chefs de division ou d'armée.

La prise d'Alger

Sur le vaisseau *La Provence*

6 avril au 31 septembre 1830

Les préparatifs de l'expédition à Toulon

17 avril 1830 - La *Provence* est mouillée en petite rade tout près de l'entrée du port, de sorte que les communications avec la terre sont extrêmement faciles, notre service ne les entrave pas non plus; nous faisons sept gardes à la suite desquelles une corvée. A ce compte on ne peut pas être bien gêné. Cependant à bord il est difficile de se loger. Les lieutenants de vaisseau ne sont même pas tous surs de leur chambre, à cause des officiers de la majorité qui arrivent, et qui peuvent être plus anciens qu'eux. Pour les enseignes, on les a relégués dans l'avant où je vais occuper la cabane du maître charpentier. C'est la dernière, Dieu veuille que je n'en sois pas chassé.

Le 14, Subra après m'avoir attendu chez lui, arrive aussi à Toulon où comme moi il cherche d'abord un embarquement particulier, mais faute de mieux, il est aussi contraint de demander sa compagnie et il embarque à bord. Voilà encore notre destinée, nous ne pouvons pas nous quitter. L'honnête le Vasseur se trouve par notre arrivée privé d'une chambre, celle que j'occupe. Du reste Subra en manque aussi, ils se consolent réciproquement, du moins jusqu'à ce qu'on ait mis à terre les généraux que nous devons prendre.

L'état major général devant rester à Toulon jusqu'au dernier moment, nous n'éprouvons pas encore l'ennui et la gêne de sa présence à bord, et d'un autre côté le service journalier d'embarcation qui existe entre la majorité et le vaisseau nous facilite beaucoup les communications. L'officier de corvée va presque tous les matins au polygone avec les chefs de pièce et chargeurs. Là il s'amuse à faire passer des boulets assez près des blancs. Cependant il faut convenir qu'à chaque école on en abat au moins un. C'est presque la seule corvée que nous fassions.

En ville, je flâne exclusivement avec Noyal, Collier, ou le Vasseur, puis n'ayant pas d'autre endroit où aller, nous passons nos soirées au café après la tournée de rigueur au jardin des plantes où nous avons quelquefois les discussions les plus originales sur les préparatifs de l'expédition.

Charroi du matériel d'artillerie

Ici ils sont immenses et l'arsenal est encombré de matériel. Ce qu'il y a d'étonnant, c'est la manière dont s'opèrent les transports. Pendant la route que j'ai faite de Toulouse ici et surtout depuis l'embranchement de celle de Perpignan, nous avons rencontré une foule de chariots chargés de pièces de canons et d'autres objets de matériel dépendant de l'artillerie, les rouliers eux mêmes et les gens du pays nous disaient que les charrois étaient payés 12 francs les 100 kilogrammes, tandis que par les canaux, voie aussi expéditive, on avait proposé de transporter les mêmes poids pour 1 fr. 50. Bien plus, nous rencontrâmes sur la même route deux cents chevaux du train que l'on conduisait à petites journées à Marseille ou dans les environs; il me semble que les chevaux n'auraient pas fatigué d'une manière bien sensible en traînant les affûts montés comme ils le font en campagne, et le prix du transport pour un certain nombre de pièces, du moins, aurait été considérablement diminué, puisqu'il se serait réduit à une augmentation bien faible dans la nourriture des chevaux; dans beaucoup d'autres circonstances, l'argent du gouvernement s'emploie d'une manière analogue (13).

Il arrive tous les jours à Toulon une foule de gens attachés à l'artillerie, au génie, à l'état-major et aux autres différents corps. La population s'en trouve presque doublée, heureux ceux qui sont logés, car les chambres sont extrêmement chères; mes propriétaires paraissent très vexés de n'avoir pas attendu plus tard pour louer la mienne plus avantageusement, et je m'aperçois qu'on ne désire rien de mieux que de me voir dehors.

Le 17, nous voyons arriver le vaisseau le *Marengo*, la frégate la *Venus*, l'*Hermine*, le bateau à vapeur le *Sphinx* (14) et plusieurs autres qui forment la tête de la division de Brest. Je vais aussitôt visiter le *Sphinx*, le plus beau bâtiment de ce genre, dit-on, que nous possédions dans la flotte. Il a des œuvres mortes extrêmement évasées à partir de la flottaison, et cette construction, en le rendant très large sur le pont, annule en partie les saillies énormes où sont renfermées les roues des autres bateaux et les abrite contre les coups de mer. Sa longueur est celle d'une frégate de 44, et sur le pont il est au moins aussi large. Le mouvement lui est communiqué par deux machines de la force de 60 chevaux chacune (15) et dont la construction est on ne peut plus soignée.

En Angleterre où elles ont été construites, elles passaient nous assure-t-on, pour des chefs-d'œuvre en ce genre.

Les aménagements de ce bâtiment sont très remarquables et les officiers y sont parfaitement logés. Je fus enchanté de ma visite qui me laissa le désir de revenir voir plus en détail cette belle machine.

Tempête en petite rade de Toulon

24 avril - Le 19 et le 20, nous avons reçu un coup de vent de N.-O. capable, si l'expédition était en route, de la disperser pour longtemps. Quelques bâtiments marchands qui étaient à la mer ont été assez heureux pour gagner le mouillage du fort Saint-Louis avant la bourrasque et d'autres ont été forcés de se mettre à l'abri dans les îles d'Hyères pendant que plusieurs ont tenu la mer à la cape. Nous avons dû caler* nos mâts de hune et amener* nos basses vergues; et les communications avec la terre ont été tout à fait interrompues malgré le peu de distance qui nous sépare du port. Le 20 au matin, la *Didon*, l'*Iphigénie*, la *Marie-Thérèse*, l'*Amphitrite* et plusieurs autres bâtiments avaient chassé et étaient à la côte. Quelques canots, entre autres notre canot major*, avaient chaviré en rade mais sans accidents fâcheux. Tout fut en désordre dans la flotte pendant deux jours. Enfin le 22 nous eûmes beau temps, on répara les avaries, on se releva de la côte et tout fut oublié.

Une jolie brise d'est nous amena alors les vaisseaux l'*Algésiras* de Lorient, la *Belle Gabrielle* de Cherbourg et plusieurs autres qui avaient passé le mauvais temps à la mer. Le lendemain je rencontrai au café la Perouse et Lournet qui étaient extrêmement vexés de se trouver embarqués sur l'*Algésiras* dont le commandant n'est pas à ce qu'il paraît des plus commode. Que je me trouvais alors heureux d'avoir entrepris le voyage de Toulon, certainement si j'étais allé à Lorient je ne l'aurais pas manqué.

Construction de chalands de débarquement

On construit ici pour le débarquement des troupes sur la côte algérienne cinquante ou soixante bateaux plats dont l'idée est fort ingénieuse. La plupart sont destinés à prendre 130 hommes avec armes et bagages; d'autres, portant moins de soldats, doivent être munis, avec caissons et avant-trains, de deux pièces de canon de campagne, dont l'une pourra facilement être chargée et faire feu du bord. On a placé pour cela dans des chalands des rances* sur lesquelles roulent les roues et la queue de l'affût et auxquelles feront suite les madriers d'une espèce de pont qui sera jeté à terre dès que le bateau viendra à s'échouer et lorsqu'on ouvrira le sabord par où doit sortir la pièce. Chaque vaisseau ou grande frégate doit être muni de deux de ces chalands sur les côtés en les supportant sur de forts taquets. Nous en avons aujourd'hui embarqué un pour essai. Cette manœuvre qui paraissait au premier abord exiger un appareil

spécial n'a pas souffert la moindre difficulté, d'autant que le poids du chaland ne s'est pas trouvé excéder de beaucoup celui de notre chaloupe.

On a aussi imaginé de construire, avec les pièces d'armement du bord et quelques madriers, des radeaux pour la mise à terre du matériel. On essaye encore à Toulon, et l'on confectionne en grand nombre des fusées à la congrève qui portent à 12 ou 1500 toises; mais je ne vois, pour celles qui ne sont pas incendiaires, d'autres avantages sur les bombes ou obus ordinaires, qu'un transport plus facile et des moyens de les lancer beaucoup plus commodes, puisqu'il suffit de les placer sur un simple chevalet en bois qui ne tient presque pas de place, mais leur tir est beaucoup plus incertain. Dans les expériences que l'on a faites, plusieurs ont éclaté en l'air et par conséquent ont été d'un effet nul; elles portent à leur extrémité un obus du calibre de 24.

En grande rade – inspection de l'amiral Dupéré

Le 25 nous sommes inspectés par l'amiral Dupéré (16) que je vois pour la première fois. C'est un homme dont la figure est ouverte et à grands traits. Le contraste est sous ce rapport frappant avec l'amiral de Rigny.

Le 26 nous allons aujourd'hui en grande rade, à la place que nous devons occuper dans l'armée, qui a reçu l'ordre d'être mouillée sur trois lignes lors de l'arrivée du duc d'Angoulême annoncé depuis quelques temps. Cette manœuvre est loin d'être exécutée d'une manière convenable. Pour nous conduire à notre poste, le bateau à vapeur le *Nageur*, nous prend à la remorque par le travers et fait agir ses machines, mais nous sommes embarrassés dans des câbles et des manœuvres, qui gênent beaucoup notre marche. Une fois dégagés, la brise fraîchit, elle vient de l'avant, et comme la résistance que nous en éprouvons est au moins aussi forte que la première impulsion communiquée, il s'ensuit que le remorqueur nous fait tourner sur nous-mêmes, le gouvernail ne pouvant, sans erre, exercer aucune action. En outre, la place n'est pas très grande pour évoluer, de sorte que notre remorqueur est bientôt obligé d'abandonner cette méthode pour nous prendre par l'avant; il réussit alors et, à un abordage près avec le vaisseau l'*Algésiras*, nous mouillons sans accident entre Balagué et l'Aiguillette.

Notre service en grande rade doit se continuer de la même manière qu'auparavant; et nous pouvons aller à terre presque tous les jours.

Toulon ressemble maintenant à un des quartiers les plus peuplés de Paris, et en même temps à une ville frontière que l'on approvisionne en hâte, car si d'un côté ses hôtels regorgent, si les cafés sont encombrés, de l'autre de longues files de chariots portant des canons et diverses parties du matériel arrivent de tous les ports et se dirigent vers l'arsenal où on les amoncelle. Des officiers de l'armée assurent que 60 mille hommes n'auraient pas un matériel plus considérable.

27 avril – Nous peignons le vaisseau, mais quelque jour que l'on choisisse à bord de la *Provence*, il est décidé qu'on ne réussira jamais à appliquer la peinture sans quelque anicroche. Ce matin il faisait le plus beau temps du monde, vers midi on avait presque fini l'ouvrage lorsqu'un orage se forme et qu'une pluie assez forte vient tomber sur la peinture pour la faire couler et l'empêcher de prendre. C'est presque une fatalité. Je sais que les provençaux sont enchantés de voir leurs terres, réduites en poussière par une trop longue sécheresse, arrosée de quelques gouttes d'une pluie bienfaisante, mais fallait-il qu'elle commençât précisément le jour où nous entreprenions de peindre le vaisseau. Nous n'en avons jamais d'autres !

1er mai. - Le bateau à vapeur le *Nageur* va prendre la *Pallas* à la remorque. Il se met par son travers pour la conduire à son poste et cette fois sa manœuvre est couronnée d'un plein succès; parce que la résistance était différente de celle que nous éprouvions lors de l'expérience qu'il fit le long de notre bord, et aussi parce qu'il avait plus d'espace libre pour lui faire prendre de l'erre.

Arrivée du général en chef, Mr. De Bourmont

2 mai 1830 – On attend aujourd'hui à Toulon Mr. de Bourmont (17), ministre de la guerre et général en chef de l'expédition. Je descends à terre et en me dirigeant chez moi, je l'entrevois passer dans sa calèche de route pour se rendre à l'hôtel de ville qu'il doit habiter. Les régiments de la garnison étaient formés en haie dans les rues et les habitants couraient et se montraient aux fenêtres pour le voir passer, comme ils l'auraient fait pour une bête curieuse. Le fait est qu'un tel commandant d'une armée française est à voir.

Le 3 mai – Ce matin sur les 9 heures, la marine va faire une visite de corps au général. On nous introduisit dans la grande salle de l'hôtel où il se rendit bientôt, mais entouré par un cercle nombreux d'officiers généraux et supérieurs, il ne fut pas possible de le distinguer. Il est vrai que je ne m'en donnai guère la peine, car je passai le temps de la réception étendu avec Balle sur un canapé où nous faisons sentimentalement nos remarques sur les groupes les plus curieux, et il n'en manquait pas. Comme monsieur de Bourmont doit être embarqué sur le vaisseau la Provence, nous aurons le temps, pendant la traversée, de le voir assez souvent pour que ses traits nous restent gravés dans la mémoire. Nous attendîmes donc pour sortir à notre aise que tout le monde eut défilé. Le général partit immédiatement pour Marseille, où il doit recevoir le duc d'Angoulême qui doit arriver demain.

Inspection de l'escadre par le duc d'Angoulême

5 mai - Le 4, nous reçûmes la visite du prince, mais nous n'étions pas plus en ligne ce jour-là que les précédents. Cependant presque tous les bâtiments qui doivent faire partie de l'escadre sont réunis; tous peints de frais, bien grésés, extrêmement propres, et donnant à la rade un aspect charmant qu'animait encore une foule de bateaux et de canots du pays se rendant à bord des vaisseaux de guerre ou sur différents points de la côte. A 10 heures l'armée pavosa; mais hélas, un calme parfait laissa tomber les pavillons sur les drisses, et fit regretter vivement qu'on ne pût admirer l'effet attendu du mélange, d'une aussi grande quantité de banderoles de couleurs différentes; vers midi, fort heureusement, une petite brise du S.-E. vient faire flotter tous ces pavois et donner naissance à un spectacle magnifique. La rade ressemblait à une grande prairie émaillée de fleurs, se balançant en guirlandes de toutes couleurs. Bientôt on vit sortir du port un grand nombre de canots pavoisés, au milieu desquels on distinguait celui du prince, et aussitôt une première salve de notre artillerie partit comme instantanément de notre vaisseau. Quoique la détonation fut très forte et que dans certaines parties du bâtiment on sautât de près de 6 pouces sur le pont, je dois avouer que je m'attendais à quelque chose de plus terrible. Nous avions à bord plusieurs dames qui, voulant mettre leurs oreilles à l'épreuve, étaient restées à bord afin de se faire une idée de l'explosion simultanée de soixante bouches à feu de gros calibres; on les avait placées dans la chambre de l'amiral où elles durent être secouées de la belle manière. Le *Trident* et la corvette la *Créole* que monte Mr. Hugon, commandant en chef le débarquement et le convoi, continuèrent le salut que nous recommençâmes jusqu'à trois fois.

Cependant, le groupe des canots sortis du port se dirigea sur nous et bientôt nous reçûmes à bord Son Altesse Royale aux cris sept fois répétés de Vive le Roi !

Nous l'attendions sur le pont à la tête de nos compagnies sous les armes, et les hommes des classes étaient rangés sur les vergues. Presque aussitôt après son arrivée, le Prince nous passa en revue, adressant à chaque officier une question quelconque, afin qu'on put se dire avoir été interrogé, puis il descendit visiter le vaisseau dans toutes ses parties. Après son inspection, il se rembarqua dans son canot et se rendit au polygone où l'on avait préparé le simulacre d'une descente sur la côte d'Alger; mais avec cette différence que là, la côte était connue et qu'il ne s'y trouvait pas de Bédouins à occire ni de grosse mer à combattre.

Vanitas

Pendant que le Prince parcourait le vaisseau, les commandants de toute l'escadre étaient arrivés à bord pour y être présentés par l'amiral, mais ils en furent pour leurs frais, et je m'amusai beaucoup, au départ, à voir les capitaines de vaisseau, qui ordinairement, se font si bien servir, fendre la foule des officiers subalternes, descendre l'échelle, appeler leur canot, en presser l'armement, jurer quelquefois d'impatience, et enfin s'embarquer lorsqu'ils avaient réussi après bien de la peine à les faire accoster. Pendant tout ce temps, l'officier de quart promenait d'un bord en s'occupant de toute autre chose, le commandant du vaisseau causait de l'autre et chacun se débrouillait comme il pouvait. J'examinais tout cela en philosophe, et le spectacle me divertissait fort, car je ne concevais guère, avant de l'avoir ainsi constaté, l'empressement de gens que je supposais sensés pour la plupart à la poursuite d'un homme de très haute naissance, mais qui ne s'occupait pas plus d'eux que s'ils n'avaient jamais existé ! Qu'allaient-ils chercher? Un mot, un regard qu'on laisserait tomber sur eux comme sur la chose la plus indifférente, comme sur un simple caillou de la plage. Passe encore s'ils étaient jeunes, si c'était le regard d'une jolie femme qu'ils allaient quitter. ... Pauvres gens !

Effets secondaires de l'inspection

Beaucoup plus tranquilles à notre bord, nous nous contentâmes d'examiner, à la longue vue, les incidents plus ou moins curieux de l'essai de débarquement; puis à la rentrée du prince dans le port, nous fîmes de nouveau trois décharges de toute notre artillerie; mais, soit que tout fut déjà fort ébranlé, soit que les détonations fussent plus instantanées, ce fut un vrai désastre : les cloisons des chambres sur la dunette s'écroulaient, tous les carreaux de vitres sautaient, les caissons dans lesquels se trouvaient renfermées des bouteilles laissaient couler toutes sortes de liquides, les étagères étaient renversées; c'était à bord un charivari comme à la suite d'un combat; mais au lieu de ruisseaux de sang, on voyait sur le pont couler à flots le vin et l'eau-de-vie provenant de l'office de l'amiral.

Le soir nous descendîmes promener à terre et pour des flâneurs la soirée fut très agréable. Toute la population de Toulon et une foule d'étrangers étaient sur pied, aussi tant dans la rue que sur les promenades on rencontrait à chaque pas des minois charmants.

Le 6 au matin, le prince, après avoir passé en revue sur les glacis la division de l'armée cantonnée à Toulon, partit pour Marseille. Tout alors rentra dans l'ordre et on reprit comme de plus belle les travaux des préparatifs de l'expédition.

Hier nous embarquons définitivement le grand bateau plat qui nous est destiné, ainsi que deux pièces de canon de 8 avec leurs affûts, avant-trains et caissons.

Depuis déjà assez longtemps la foule des étrangers visiteurs nous obsède à bord, mais maintenant plus que jamais ils nous accablent du matin au soir. Cependant nous n'avons pas toujours à nous plaindre, car nous recevons parfois des réunions de fort jolies femmes, et alors les visites deviennent fort agréables. Je conduisais ce matin une parisienne charmante, qui en

constatant l'élégance et le luxe prodigués dans les appartements de l'amiral, déclarait qu'elle n'aurait aucune répugnance à entreprendre la campagne d'Alger à condition de les occuper. Mais tout le monde n'est pas installé comme l'amiral.

Embarquement des troupes

15 mai - Le 11, je fus détaché dans le port de grand matin avec la chaloupe, le grand canot et deux autres embarcations, pour coopérer à l'embarquement des troupes. Tous les canots de l'armée ayant été aussi appelés, et un poste particulier n'ayant été assigné à aucun d'eux, il en résulta nécessairement encombrement, désordre et confusion. Je me trouvai au milieu de tout ce brouhaha, et j'attendis comme les autres qu'on me donnât des ordres. Les bateaux bœufs* et lesteurs*, qui doivent faire partie de l'expédition au nombre de 80 ou 100, étaient rangés le long du quai et devaient aussi prendre des troupes, mais nous leur barrions complètement le passage.

Cependant vers six heures les régiments arrivèrent et on les installa les premiers sur les bateaux boeufs qui finirent par se frayer un passage et sortirent du port. Bientôt la brise fraîchit du N.-O. et on préféra continuer l'embarquement sur les bœufs qui étaient bien plus capables de tenir la mer que nos chaloupes dépourvues de mâts et de voiles, en sorte qu'on nous relégua jusqu'à nouvel ordre au fond du port. Quelques canots armés furent seulement employés pour remorquer les bœufs jusqu'à ce qu'il leur fût possible de mettre à la voile. On embarqua ainsi en quelques heures dix à onze mille hommes.

Les troupes entraient dans les bateaux en arrivant sur le quai, et étaient transportées de là aux bâtiments de la rade auxquels elles étaient destinées. Tous les soldats paraissaient s'embarquer avec plaisir, et en sortant du port on entendait souvent des cris de Vive le Roi mêlés aux roulements des tambours et au bruit des fanfares. Cela dépendait de la dose de vin que s'était administrée chaque régiment à la halte qu'il venait de faire à Toulon.

L'amiral Mallet et plusieurs généraux de terre présidaient aux opérations; je ne sais s'ils avaient déjeuné, mais nous, qui étions là depuis quatre heures du matin presque à ne rien faire, nous commençons à trouver la matinée longue et à sentir vigoureusement l'aiguillon de la faim. Je confiai en conséquence la garde de la chaloupe à l'élève sous mes ordres, et je me dirigeai vers le café d'Europe pour prendre une tasse de chocolat. J'y rencontrai Guido qui commandait un bric de Nantes actuellement en réparation à Toulon. Nous causâmes quelque temps ensemble, mais bientôt je fus appelé par l'amiral Mallet qui me renvoya à bord porter un ordre relatif aux dispositions à prendre le lendemain pour l'embarquement des chevaux à Castignau. Je partis enchanté de voir ainsi se terminer une corvée qui commençait à devenir ennuyeuse, et je fus me restaurer complètement vers une heure.

Dans la soirée nous vîmes entrer avec satisfaction les vaisseaux le *Nestor* et le *Superbe* ainsi que la frégate l'*Aréthuse*; c'était les seuls navires que l'on attendit encore quoique cependant on n'y comptât plus. Toute l'escadre se trouva par leur arrivée réunie à Toulon ou à la Croisière, au nombre de 102 bâtiments de guerre dont 11 vaisseaux et 24 frégates. Près de 400 transports et une centaine de bateaux bœufs ou lesteurs sont en outre attachés à l'expédition.

La flotte est divisée en trois parties :

1- L'escadre de bataille, composée des trois vaisseaux armés en guerre et de presque toutes les frégates de 1er rang, doit former la première ligne de marche.

2- L'escadre de débarquement, qui compte les 8 autres vaisseaux et des frégates, doit former la 2eme ligne et prendre place à droite de la première.

3- La réserve, composée de frégates, flûtes, corvettes et bricks, doit se tenir encore sur la droite de la seconde ligne.

Enfin le convoi sous les ordres de M. Hugon, escorté par la *Créole* et plusieurs bricks et corvettes, doit marcher à la gauche.

Beaucoup d'instructions, relatives tant à cet ordre qu'au débarquement, ont été distribuées, de sorte que le plus parfait ensemble présidera aux manœuvres de la division. Présage heureux pour les opérations de débarquement.

En attendant, les troupes, à mesure qu'elles arrivent à Toulon, continuent à être transportées à bord des bâtiments de l'escadre, et, le 13, nous recevons notre contingent qui se monte à 336 hommes, dont une compagnie de grenadiers, une autre de voltigeurs du 6^{me} et deux batteries d'artillerie. Il faisait un temps de chien et les pauvres diables étaient trempés jusqu'aux os. En arrivant en grande rade, ils ont été accueillis par une brise du S.-E. carabinée, une grosse houle et une pluie battante. Je doute qu'en s'embarquant même à Toulon, il leur soit venu à l'idée de pousser des cris de joie.

On nous a ménagés, comme vaisseau amiral; car sur l'*Algésiras*, de 80, ils ont pris onze cents hommes, qui joints à six cents d'équipage font un total de 1700 hommes, qu'il ne doit pas être facile d'arrimer*.

Derniers préparatifs de départ

20 mai - Le 17, on termina l'embarquement des troupes, des chevaux et du matériel. Le 18, l'amiral Duperré, commandant de l'escadre, le général en chef, et tout leur état-major, vinrent s'installer à bord. Les communications avec la terre furent dès lors interrompues, et on se prépara partout à mettre sous voiles. Les bateaux de flottille appareillèrent avec ordre d'aller nous attendre à Palma.

Ce matin l'escadre embarque ses chaloupes et canots et fait les derniers préparatifs. Une foule d'embarcations du port et de bateaux de passage couvrent la rade. Les sommités du cap Cépet, du Polygone et du fort la Malgue sont couvertes depuis le lever du soleil d'une grande partie de la population de Toulon; mais je crois fort que les curieux en seront pour leurs frais; car le calme ou la brise qui s'établit du S.-O. ne paraissent pas devoir nous présenter pour aujourd'hui des chances de départ.

Nous comptons à bord de la *Provence* 1086 hommes, dont 685 pour l'équipage, et 400 passagers tout compris. Chez l'amiral, se trouvent M. de Bourmont, les généraux Després, chef d'état-major, Lahitte, maréchal de camp d'artillerie, le contre-amiral Mallet, le commandant du vaisseau, le sous-chef d'état-major de l'escadre; les intendants en chef de terre et de mer; les chirurgiens en chef. A notre table nous comptons 32 personnes dont une grande partie du bord; car quoique les officiers de vaisseau soient nombreux, nous avons encore sept lieutenants ou enseignes attachés à la majorité*, quatre secrétaires, un drogueman*, etc.... les autres sont des officiers de troupes ou aides-de-camp attachés aux généraux embarqués; il y a en outre deux peintres de l'expédition : l'un n'est ici qu'en subsistance et appartient à la frégate l'*Aréthuse*; mais l'autre, M. Gilbert, de Brest, est bien à nous. Je l'ai vu venir à bord avec grand plaisir, c'est un aimable homme avec qui je suis enchanté d'avoir fait connaissance.

Parmi ces messieurs, nous avons plusieurs officiers qui ont figuré dans les rangs de la Grande Armée, entre autres un sous-lieutenant des grenadiers, homme fort gai et fort original, qui partait avec Bonaparte il y a 32 ans, pour l'expédition d'Egypte, il était alors simple tambour. C'est le plus ancien sous-lieutenant du régiment; il a les deux décorations, et pense avoir bien gagné le grade de lieutenant qu'il attend du reste après la campagne.

24 mai - Quoique prêts à partir depuis le 10, nous sommes encore ici au mouillage. Il circule dans la division les bruits les plus absurdes : les premiers jours, c'étaient 15 vaisseaux anglais qu'on avait aperçus croisant en vue des îles d'Hyères; plus tard le général en chef était malade; ensuite l'amiral Duperré s'était blessé; on ne savait qu'inventer.

Les officiers de terre, qui ne regardent pas d'où vient le vent, ne voyaient rien de plus facile, avec de la force, que de lever une ancre et de hisser des huniers; ils s'étonnaient de notre inaction et on avait toutes les peines du monde à leur faire comprendre que, depuis le 19 les vents ayant totalement manqué, ou ayant toujours été contraires, il avait été impossible de sortir. Ils s'appuyaient sur ce que plusieurs bricks ou corvettes étaient partis malgré les vents, et ils concevaient difficilement qu'une masse de deux ou trois cents voiles dut trouver plus de difficultés à appareiller qu'un seul bâtiment. Le vrai, c'est que pour eux l'attente était ennuyeuse et pénible.

Appareillage

25 mai - Enfin, le 25, un orage et quelques gouttes de pluie changèrent le temps et un éclairci dans le N.-O. fit naître l'espérance; en effet vers midi, la brise de terre commença et fraîchit peu à peu. Le brick le *du Couëdic* reçut aussitôt l'ordre de mettre sous voile et de se tenir à la sortie de la baie. Le signal d'appareiller fut ensuite fait au convoi et à l'armée, puis tout s'ébranla avec une jolie brise. Nous mêmes, à trois heures et demie, après avoir vu passer une grande partie des bâtiments, nous levâmes l'ancre et nous fîmes route ayant en tête le signal de ralliement.

Cette multitude de navires de toute grandeur éclairé par un soleil couchant, sortant de la rade de Toulon et allant se former en ligne sous le cap Cépet, devait produire de terre un effet magnifique; aussi un nombre immense de curieux couronnaient-ils les coteaux de la Malgue et de la grosse tour; on les voyait agiter à l'envi leurs mouchoirs, en nous souhaitant sans doute le voyage le plus heureux. Du reste, tout nous le présageait; il faisait le plus beau temps du monde, et chaque bâtiment prit son poste sans qu'il se fut fait beaucoup d'abordages et d'avaries : avec de l'ordre on réussit toujours.

Pour moi, saluant encore une fois les rivages de France que j'espérais revoir bientôt, je m'en allais heureux de prendre la part de gloire et des dangers d'une expédition qui va jeter un grand lustre sur la France et rehausser singulièrement le moral de notre armée.

Taer Pacha

Le lendemain, quoique favorisés par une jolie brise du N-O, nous faisons peu de voile, afin de ne pas dépasser notre convoi, et nous nous avançons sur quatre colonnes d'après l'ordre de marche, lorsque vers sept heures du matin nous aperçûmes dans le S.-E. deux frégates étrangères à l'armée dont l'une, française, se fit bientôt reconnaître pour la *Duchesse de Berry*, et l'autre, turque, portait un pavillon au grand mât. A la première inspection je ne doutai pas que ce ne fut Taër pacha dont les journaux, quelque temps auparavant, avaient annoncé le départ afin de tâcher de faire consentir le Dey à un arrangement; il avait été arrêté par la croisière et se rendait à Toulon sous l'escorte de la frégate française.

Cependant on faisait à bord mille conjectures plus drôles les unes que les autres sur l'apparition de cette frégate. J'eus bientôt le plaisir de voir que les miennes étaient les mieux fondées.

Nous quittâmes la ligne pour aller à l'encontre de la frégate turque, et bientôt le commandant de la *Duchesse de Berry* vint confirmer mes prévisions. Ce furent ses canotiers qui, malgré la défense qu'ils avaient de communiquer avec nous, nous annoncèrent la malheureuse nouvelle de la perte, dans les environs du cap Binguet, du brick le *Sylène* et de l'*Aventure*, et du massacre presque entier de leurs équipages. Nous n'ajoutâmes pas entièrement foi aux paroles des matelots d'autant que le commandant n'en avait pas parlé à bord, mais cependant nous craignîmes quelque grands malheurs. Tristes présages de route !

A midi la frégate turque nous fit un salut auquel nous répondîmes, et Taër pacha demanda à communiquer : nous le reçûmes avec tous les honneurs dus à son rang; il resta environ 20 minutes à bord, puis partit pour Toulon. C'est un homme d'environ cinquante ans dont la figure assez régulière a toute la gravité turque. Sa taille est élancée et au-dessus de la moyenne. Une redingote couleur marron garnie de fourrures, des bottes en maroquin, et un turban de cachemire blanc formaient son accoutrement; il était accompagné de deux personnages, vêtus à peu près du costume franc que l'on porte dans le Levant, et dont l'un paraissait être son secrétaire et l'autre, à figure juive, était sans doute son drogman. L'amiral et le général en chef conduisirent le pacha jusqu'à l'échelle, mais sa figure ne paraissait pas indiquer qu'il eut à se louer de sa visite; il est vrai qu'en voyant un turc l'air soucieux et le front sévère, il ne faut en rien conclure, ces messieurs ne rient pas tous les jours. La *Duchesse de Berry* retournait aussi en France pour remplacer son grand mât craqué par un coup de vent qu'elle venait d'essuyer à la Croisière. Nous forçâmes alors de voiles et nous retournâmes prendre notre poste à la tête de la première colonne.

Ce matin, 28 mai, nous passons devant Mahon, avec une forte brise et une houle du N.-O. qui nous laisse en repos lorsque nous sommes à l'abri de la terre. Les vents étaient alors à l'est.

La perte de la *Sylène* et de l'*Aventure*

29 mai - Le brick le *Russe*, commandé par M. Joinglas, nous rallie, arrivant de la Croisière et confirme la nouvelle que nous avaient apprise les matelots de la *Duchesse de Berry*. Après un assez gros temps, la *Sylène* rencontra le brick l'*Aventure* dans les environs du cap Benguet par une très forte brume et s'informa de lui où était l'amiral. L'*Aventure* se proposa de l'y conduire et bientôt s'échoua sur la côte; la *Sylène* était trop près pour éviter le même malheur et se mit aussi au plein. La mer, assez belle d'abord, permit au premier de faire quelques efforts pour se retirer, mais bientôt le mauvais temps le surprit et tout le monde fut contraint de se jeter à terre. Là, on délibéra sur la question de savoir si l'on devait combattre les Bédouins jusqu'à Alger, ou se rendre immédiatement à eux; après quelques débats on se décida pour ce dernier parti, et pendant le reste de la nuit les deux équipages longèrent la côte avec quelques provisions. Au jour, ils furent assaillis par des hordes de Bédouins auxquels ils se rendirent, comme Anglais, par l'entremise d'un Maltais embarqué sur la *Sylène* et qui, ayant été longtemps prisonnier dans les environs d'Oran, parlait bien l'arabe. On se contenta alors de les piller et de les garder dans différentes cabanes sans leur faire éprouver de mauvais traitements, jusqu'à l'arrivée des officiers que le Dey envoya pour les réclamer. Il paraît qu'alors une contestation s'éleva entre les Bédouins de la montagne et ceux de la plaine, au sujet des dépouilles, et qu'une rixe ayant eu lieu, le massacre commença; ce qui échappa dans cette affreuse journée fut conduit à Alger. Ils y arrivèrent au nombre de 86 seulement, et trouvèrent à la pointe de la Casba les 110 têtes de leurs camarades que la populace se plaisait à leur montrer. On jeta les malheureux dans la prison du bagne, où les consuls étrangers fournirent à leur nourriture. Les deux capitaines, deux officiers, trois élèves, et le commissaire de la *Sylène* sont les seuls officiers des états-majors qui aient échappé au massacre. Le Dey

jusqu'à présent s'est assez bien comporté à leur égard, il leur a permis d'écrire en France par l'intermédiaire des consuls. Il a aussi autorisé les capitaines à habiter chez eux; mais ils ont refusé cette amélioration à leur sort et ont préféré rester au bague avec leurs matelots. Quel avenir terrible s'ouvre devant ces malheureux, lorsque nous serons débarqués sur la côte et bientôt aux portes d'Alger ! Avec de tels maîtres ils sont perdus.

Vers midi, le bateau à vapeur le *Sphinx* fait route pour Palma, afin de donner l'ordre à la flottille de venir nous rallier sur la côte; jusqu'à présent le vent s'est montré extrêmement favorable et, s'il mollit un peu, nous pourrions attaquer après demain matin.

Devant Alger

30 mai - La brise est assez fraîche, la mer houleuse. Nous nous tenons à une distance d'Alger assez grande pour n'en être pas vu, et telle que nous puissions arriver demain de grand matin, au point de débarquement. Nous faisons, en conséquence, tous nos préparatifs pour le combat. Il consistera sans doute à démolir un fortin de 15 ou 20 pièces de canons et peut-être quelques batteries, s'ils en ont élevé sur la côte.

Relâche aux Baléares

2 juin 1830 - Au lieu de nous être battus et d'occuper une partie de la côte d'Afrique nous sommes maintenant dans la baie de Palma. Des brouillards, des vents du N.-E. très frais, la flottille que nous n'avons pas rencontrée, et notre convoi un peu en désordre ont déterminé l'amiral à aller rassembler tous ses moyens de débarquement dans la baie de Palma et à y attendre le beau temps. On a en conséquence expédié des navires pour rallier la flottille ainsi que les bâtiments épars du convoi et leur donner l'ordre de s'y rendre. A notre entrée, la colonne de réserve était déjà au mouillage avec beaucoup de bâtiments marchands, et les convois partis de Toulon après nous y arrivaient de tous cotés. Le débarquement étant certainement l'opération la plus délicate de l'expédition, on ne saurait prendre trop de précautions pour l'exécuter avec ordre et par un beau temps.

Départ de Palma

10 juin - Enfin nous faisons encore route pour la côte d'Afrique, mais cette fois avec notre convoi rallié et 102 bâtiments de la flottille sur 120 qui sont partis de Toulon. Notre séjour dans la baie de Palma s'est beaucoup prolongé; mais, quoique avec de faibles brises, nous avons eu constamment des temps couverts ou orageux et souvent de fortes pluies. Du reste, sur la côte d'Alger, d'après les rapports des bricks l'*Action* et l'*Iphigénie*, il a fait très mauvais. Les bâtiments se sont vus forcés de prendre le troisième ris aux huniers, et c'est ce qui a retardé l'arrivée de nos bateaux bœufs qui n'ont rallié en grande partie que hier et avant hier. Pendant cette longue traversée, l'état sanitaire des troupes n'a été nullement altéré : car l'amiral s'était fait donner, l'autre jour, par chaque bâtiment, un état de ses malades; on n'en a trouvé que 80 sur toute la flotte, c'est-à-dire sur près de 50 mille hommes. Le moral est loin d'être aussi satisfaisant. Les troupes de terre et surtout les officiers sont très peu à leur aise à bord où ils s'ennuient beaucoup; de sorte que, ne voyant pas que leur débarquement sur une côte ouverte de toute part et où la grosse houle du N.-O. vient briser, soit plus difficile que ne l'a été leur embarquement à Toulon, ils ne conçoivent pas pourquoi on attend si longtemps quelques bateaux qui leur paraissent d'une importance tout à fait minime.

Ils comprennent encore moins pourquoi on craint tant le vent sur la côte d'Afrique lorsqu'il faisait presque calme dans la baie où nous nous trouvions. Passe encore s'ils avaient pu mouiller, comme la réserve, dans la rade de Palma, aller parcourir un peu la ville et le pays, mais il a fallu croiser et attendre à la mer l'instant favorable pour leur départ.

Palma, que nous n'avons vue que de loin, est bâtie sur le bord de la mer au pied d'assez hautes montagnes dans un pays fertile et bien boisé, et au fond d'une baie qui, quoique très ouverte, n'est pas souvent battue par la mer et les vents violents du large. N'étant pas descendu à terre, je n'ai pu avoir aucune notion sur la distribution intérieure de la ville et la beauté de ses défenses. Mais on aperçoit de loin la cathédrale qui s'élève très haut au-dessus des maisons, et présente l'aspect d'un monument remarquable.

Nous faisons maintenant route sous petites voiles à cause du convoi et de la flottille, mais avec une jolie brise d'Est et une belle mer. Ce soir on n'aperçoit déjà plus les terres hautes de Majorque.

Débarquement du corps expéditionnaire dans la baie de Sidi el Ferruch

14 juin 1830 - Enfin, la victoire est à nous; nous occupons l'Afrique, car le débarquement des troupes s'est effectué et le pavillon français flotte maintenant sur un point de la côte. Cependant nos affaires n'ont pas marché d'abord aussi vite que je l'espérais.

Partis le 10 de la baie de Palma, sans avoir précisément du mauvais temps, dans notre traversée nous avons eu des brises très fraîches qui nous ont encore séparés de notre flottille et du convoi. C'est ce contretemps qui, le 12, nous a empêchés d'accoster la terre. Cette journée a été employée au ralliement général et aux dispositions de combat que nous comptions livrer le lendemain. Les chambres de la batterie de 18 avaient été démolies, les grelins* d'embossage passés dans celle de 36 et tournés au cabestan, les bosses* de combats frappés sur les étais* et galhaubans*, les parcs à boulets remplis, enfin nous étions préparés à tout. Dans la soirée le *Sphinx* nous rendit compte que la flottille n'avait pas souffert et que le convoi était réuni autour de la *Créole*.

Le 13 donc, au point du jour, nous étions en vue d'Alger, ralliant le cap Caxim, longeant la côte et nous disposant à forcer le fort de Sidi-el-Ferruch ou Torre-Chica. A huit heures nous arborions notre pavillon aux cris de Vive le Roi, et nous nous formions sur une seule ligne suivant laquelle les bâtiments doivent mouiller dans la baie. Je ne sais quelle impression fit sur le Dey l'aspect inattendu de plus de trois cents navires défilant sous ses yeux, mais il a bien du sang-froid ou de la présomption dans sa force, si elle n'a pas été profonde.

Le brick le *Dragon*, commandé par M Le Blanc, reçut alors l'ordre de prendre les devants et de nous indiquer le fond dans les deux baies, le plus près de terre possible. Le *Breslau* prit poste devant nous; il était précédé des frégates la *Sirène* et la *Bellone* qui devaient aussi éclairer la marche avec quelques bricks sondeurs. Nous avions pour matelot de l'arrière le *Trident* puis la *Pallas* dans l'ordre de bataille désigné. A onze heures, on fit descendre dans le faux-pont les troupes passagères dont la présence dans la batterie allait être gênante, et nous longeâmes la baie de l'Est de Sidi-el-Ferruch, n'apercevant que quelques tentes éparses à bonne distance de la côte. A onze heures et demie, nous vîmes nos bricks éclaireurs, la *Sirène* et la *Bellone*, doubler les roches qui forment à Torre-Chica un petit port, et continuer leur route sans qu'on leur tirât un seul coup de canon. Le *Breslau* doublait pareillement et s'embossait au dedans sans la moindre résistance. Nous ne concevions rien à tout cela, lorsque les embrasures du fort se présentèrent à nous entièrement dégarnies d'artillerie et sans un homme sur la côte. L'escadre prit alors tranquillement le mouillage; bientôt la baie fut couverte de nos bâtiments qui n'achevèrent d'entrer qu'à la nuit. Cependant à l'aide de nos

longues vues nous reconnûmes trois batteries intérieures à portée de canon du rivage, en avant des tentes que nous avons découvertes en entrant; et comme on n'y faisait aucun mouvement, l'amiral envoya le *Nageur*, le plus près possible de la côte, leur tirer quelques coups de canon. Ils ripostèrent seulement par une douzaine de boulets et plusieurs bombes dont la plupart éclatèrent en l'air et ne nous firent que très peu de mal.

Comme les mortiers, que nous ne pouvions reconnaître qu'à la fumée qui en sortait, pouvaient beaucoup nous inquiéter, surtout pendant la nuit, on délibéra si on ne devait pas mettre à terre, le soir même, cinq ou six mille hommes pour s'emparer de la presqu'île qui ne paraissait pas défendue et débusquer l'ennemi de ses positions. On pressa alors toutes les dispositions pour le débarquement; mais soit qu'on ne crut pas avoir assez de temps pour s'assurer d'un point favorable avant la nuit, soit que les généraux ne se souciaient pas de mettre à terre une partie de l'armée seulement, car les circonstances du temps pouvaient très bien empêcher de débarquer le lendemain, on se décida à attendre, et l'escadre reçut l'ordre d'être prête à débarquer toutes les troupes le lendemain à trois heures du matin. Le soir, les Arabes, dont nous craignons avec raison les bombes, cessèrent leur feu et ne nous inquiétèrent plus.

Ce matin, à trois heures, les chalands chargés de troupes ou d'artillerie, remorqués chacun par son canot se dirigeaient dans la petite anse sous le fortin que les Turcs avaient dégarni; ils étaient suivis de bateaux bœufs pareillement chargés, et d'après les instructions on se formait en ligne. Mais, la disposition des lieux ne permettant pas que cette manœuvre fut prompte et l'ennemi ne faisant aucune démarche qui indiquât de la résistance, on se précipita sur la côte où l'on trouva des mottes et des inégalités de fond très incommodes quelques chalands s'y échouèrent et répandirent de la confusion; mais enfin on débarqua et en un instant la presqu'île fut couverte de nos troupes.

Le débarquement, exécuté de cette manière, eut été regardé comme une manœuvre extrêmement imprudente, si l'on avait eu affaire à d'autres ennemis qu'à des Bédouins; car notre bateau à vapeur qui venait de s'échouer et le *Breslau* qui eût été forcé de tirer par dessus les têtes de nos soldats ne pouvaient les protéger : tandis que l'ennemi, maître de la plage et à couvert dans les dunes, pouvait, avec quelques pièces bien dirigées ou une fusillade nourrie, inquiéter sérieusement les troupes qui se présentaient, et affaiblir par là d'une manière terrible le moral de jeunes gens qui voyaient le feu pour la première fois; je crois, du reste, que le fait d'avoir retiré les pièces de la batterie de côte, où nos vaisseaux les auraient écrasés, et de les avoir placées sur les différents points dans l'intérieur, a été le plus grand effort de génie déployé en cette circonstance par les Bédouins, car ils ne les tirèrent que lorsque déjà une division presque entière était débarquée.

Leurs boulets firent cependant du mal; même lancés au hasard, ils ne pouvaient manquer de rencontrer quelqu'un; et une quarantaine d'hommes furent tués ou blessés par eux.

Le *Dragon*, la *Bayonnaise* et la *Badine* avaient reçu l'ordre d'aller mouiller dans la baie de l'Est pour inquiéter les batteries et détourner leur feu; mais quoique les Turcs en reçussent bon nombre de boulets, ils ne leur ont pas tiré un seul coup de canon; tous les leurs ont été dirigés sur les masses qui débarquaient; ce fait est remarquable : ils ne sont pas si stupides qu'on aurait pu le croire. Bientôt nous pûmes aussi leur opposer notre artillerie de campagne, et envoyer des troupes enlever leurs positions.

A six heures et demie, le général en chef descend à terre avec son état-major, et ordonne le mouvement; du bord nous apercevions très facilement nos colonnes s'avancer et nos tirailleurs aux prises avec les Bédouins, qui tous à cheval s'approchaient pour tirer leur coup de fusil et fuyaient à toute bride. La batterie des mortiers et la plus rapprochée sont promptement

abandonnées, la dernière continue seule son feu. Cependant une pièce y est démontée par les boulets des bricks, et les Arabes s'enfuient; mais quelques autres cavaliers les ramènent au combat et le feu recommence avec activité.

Vers neuf heures, la fusillade des tirailleurs seulement, car l'ennemi ne présentait aucune masse, se fait apercevoir sur toute la ligne.

A dix heures, les dernières batteries sont tournées, abandonnées à la hâte et occupées sans beaucoup de résistance. Déjà nous sommes maîtres des premières hauteurs qui défendent la presqu'île et on reçoit l'ordre de s'emparer des positions un peu plus avancées que les Arabes occupent encore.

Cependant, à la plage, le débarquement continue avec la plus grande activité, tant pour le matériel que pour le personnel. Ce soir, nous avons à terre trente-cinq mille hommes avec de l'artillerie de campagne, des vivres pour huit ou dix jours et quelques chevaux.

L'ennemi est débusqué de toutes ses positions, que nous tenons maintenant; et nos divisions, à une lieue du point de départ, se forment en carré pour s'opposer plus facilement aux attaques de la cavalerie.

Cette journée assure la tranquille possession de Sidi-el-Ferruch, où doit être mis à terre tout ce que portent nos convois et où seront placés les magasins et les hôpitaux. Le génie va immédiatement s'occuper d'établir, en avant de l'isthme, une fortification régulière qui mettra notre camp à l'abri de toute attaque des Bédouins, et qui doit être gardée, dit-on, par des compagnies de marine, lorsque l'armée sera nécessaire tout entière sous les murs d'Alger.

Ce débarquement et les attaques qui l'ont suivi ne nous ont coûté qu'une centaine d'hommes hors de combat. En compensation, nous nous sommes rendus maîtres de huit pièces de canon et deux mortiers; les pertes de l'ennemi ont dû être plus considérables que les nôtres, puisqu'il a été constamment repoussé; cependant il est impossible d'en savoir quelque chose, parce que ce qui occupait le plus les Arabes dans l'action, c'était d'enlever leurs camarades blessés ou morts, ce qu'ils faisaient avec la plus grande adresse. On a trouvé dans les batteries quelques chevaux tués, beaucoup de sang et des membres épars, ce qui indique assez qu'ils ont reçu des boulets; pas un d'entre eux n'est tombé vivant en notre pouvoir; on l'a beaucoup regretté à cause des communications que l'on aurait pu établir par leur moyen. Le nombre d'hommes qui se sont opposés à notre envahissement n'a pu être que difficilement apprécié à cause du peu d'ordre qui règne parmi eux, on l'évalue toutefois à cinq ou six mille.

Nous avons été favorisés par la plus belle journée possible pour le débarquement; une mer très unie, surtout dans le fond de la baie, et de très faibles brises ont permis de mettre la plus grande activité dans les mouvements.

Le *Sphinx* part ce soir pour France afin d'y porter le premier bulletin de l'armée.

16 juin - Nous avons été fort heureux d'avoir eu un temps comme celui du 14, pour nous emparer de la côte, et d'en avoir profité; car, un jour plus tard, nous pouvions éprouver les plus grands malheurs. Le lendemain au matin la brise s'est manifestée au S.O. Faible d'abord, puis elle passa à l'O. et au N.O. très fraîche; une grosse houle du large battait la côte avec violence et le débarquement des troupes eût été presque impossible. Les courants d'Ouest étaient tellement forts que l'*Iphigénie*, changeant de mouillage, et remorquée par un bateau à vapeur, a failli être jetée sur les rochers; elle a laissé tomber fort heureusement ses ancres à temps, et des grelins l'ont retirée de ce mauvais pas.

Cependant comme dans le fond de la petite baie de Torre-Chica, la mer, brisée par les rochers qui la ferment, n'était pas très grosse, on a pu continuer le déchargement des chevaux, du matériel et des vivres, malgré les difficultés que présentait la houle à bord des bâtiments

marchands; et puis, nous n'avions plus à la côte d'ennemis à combattre; le soir il faisait calme; mais la mer, soulevée sans doute par de forts vents de N.-O. au large, se faisait toujours sentir.

Aujourd'hui on a travaillé toute la matinée, cependant des grains et de l'orage se forment dans le Nord, le vent s'établit au N.-O.; la mer grossit encore et un convoi qui se présentait pour rentrer au mouillage est obligé de prendre le large vers midi. Le vent soufflait bon frais, la mer était grosse; la gabare* la *Cigogne* chasse, va à la côte, perd son gouvernail et tire le canon d'alarme; avec beaucoup de peine on réussit à la mettre hors de danger. La cigale* de la chaîne du *Superbe* casse et, le vent ayant passé au N. et N.-E., il est à l'instant de tomber sur l'*Iphigénie* à laquelle on porte un prompt secours. Dans cette saute du vent, quelques bâtiments marchands s'abordent, la mer jette plusieurs canots à la côte et les opérations du déchargement sont entièrement suspendues. Comme les batteries de mortiers des Turcs auraient eu beau jeu, si elles n'avaient pas été en notre pouvoir ! Mais l'armée occupait toutes les positions qui commandent la côte, et depuis deux jours on n'avait essuyé de la part de l'ennemi que quelques escarmouches, que nos soldats, pleins d'ardeur et impatients de marcher en avant, avaient toujours repoussées. Cependant des partis nombreux se montrent sur les collines qui nous sont opposées et un camp considérable paraît se former sur les hauteurs de Staouéli, à environ une lieue de nos avant-postes.

Le 17, à sept heures et demie du matin, nous apercevons un grand mouvement s'opérer sur la droite et sur la gauche du camp des Arabes. Quoiqu'à une grande distance de nos lignes, ils font une décharge générale de mousqueterie, et tirent au centre quelques coups de canon auxquels nous n'avons riposté que par deux ou trois boulets. Il nous a été fort difficile de juger cette manœuvre et nous avons cru, qu'attribuant à la crainte l'inaction de l'armée depuis quelques jours, ils lui faisaient une provocation, ou bien qu'ils fêtaient l'arrivée dans leurs rangs de quelque chef de haut parage.

Pendant la journée, on a travaillé avec la plus grande activité au débarquement des chevaux de l'artillerie; mais les grains du N.-O. et la grosse houle du large ont continuellement entravé les opérations; on n'attend, dit-on, au camp que ces chevaux et ceux du train pour se porter en avant.

La journée du 18 se passe encore à décharger les transports que l'on renvoie aussitôt en France; les travaux des retranchements à terre sont presque achevés, et les vaisseaux débarquent leurs pièces de 12 et de 8 qui doivent faire l'armement des bastions.

Les deux armées sont toujours en présence : les tirailleurs échangent de temps en temps des coups de fusils; mais les négociations sont extrêmement difficiles à établir. Nous savons toutefois que des pourparlers ont eu lieu entre certains cheiks et le général en chef, et ils lui ont dit que le 19, à la pointe du jour, les Arabes devaient faire une attaque générale sur notre ligne.

Affaire de Staouéli

19 juin - Le 19, en effet, à quatre heures et demie du matin, nous apercevons du bord, sur tout le front de nos troupes, une fusillade très vive. Le bateau à vapeur le *Nageur* reçoit immédiatement l'ordre d'aller protéger la droite qui paraissait débordée jusque sur la côte; quelques coups de canon à mitraille eurent bientôt dissipé les Bédouins et soulagé les régiments engagés dans les broussailles; ceux-ci avancèrent alors avec plus de facilité; au centre, la canonnade paraissait extrêmement vive de part et d'autre, mais nos pièces avaient un très grand avantage sur celles de l'ennemi parce qu'évoluant facilement, elles pouvaient, marchant avec les tirailleurs, prendre les autres en flanc ou du moins en écharpe. Sur les huit heures, nous avons aperçu un grand mouvement à l'aile gauche et bientôt toutes les colonnes

que nous pouvions reconnaître marchaient en avant, l'artillerie en tête; plus nos troupes avançaient, moins le feu de l'ennemi était nourri, et sur les dix heures nous le vîmes évacuer ses batteries qui furent immédiatement occupées; nous reconnûmes alors que les Algériens étaient en pleine déroute dans leur camp où les nôtres pénétraient déjà. Cette brillante journée nous vaut la prise de 8 pièces de canon en bronze, 400 tentes, une centaine de chameaux, des troupeaux de bœufs et de moutons, ainsi que des munitions de toute espèce, et la retraite de l'ennemi sur Alger dans le plus grand désordre.

Les avant-postes du 28^{ème} avaient été attaqués à 4 heures, et vigoureusement repoussés jusque dans les lignes où plusieurs turcs se précipitèrent et vinrent se faire tuer. A la gauche, le 37^{ème}, manquant de cartouches, se replia un instant, mais, bientôt serré de près par les Bédouins, il les charge à la baïonnette et les culbute entièrement; ce fut alors que plusieurs régiments, arrivés pour le soutenir, se portèrent en avant pour chasser l'ennemi et déterminèrent le mouvement général, contre les instructions de M. de Bourmont qui voulait attendre, dans les positions qu'il occupait, le reste du matériel. Le centre et la droite reçurent alors l'ordre de marcher et, sur tous les points l'ennemi fut repoussé. Cependant le mouvement de la gauche avait été tellement précipité, que déjà le camp était attaqué par derrière et c'est ce qui occasionna cette évacuation si prompte de la part des Turcs, qui, se voyant coupés de la route d'Alger, furent contraints de s'échapper en tournant le crochet qu'avait fait notre aile gauche.

Les turcs, dans ce combat, donnèrent les preuves du plus grand courage; leurs canonniers se sont fait sabrer dans la batterie et plusieurs blessés se sont poignardés, pour ne pas tomber dans nos mains. Les Beys de Constantine, de Titteri, un envoyé de celui d'Oran et l'Aga des janissaires d'Alger se trouvaient à cette affaire. On leur a trouvé 400 morts, la plupart soldats de la milice d'Alger. Leurs pertes sont d'ailleurs très difficiles à évaluer, parce que les Bédouins enlèvent leurs blessés avec le plus grand soin; nous n'avons pu faire que cinq ou six prisonniers dont trois blessés. De notre côté 400 ou 500 hommes, dont peu de morts, ont été mis hors de combat.

Cette action assez chaude dans l'attaque qui a été vivement repoussée, ne peut pas être comptée cependant comme une bataille sérieuse, mais d'après les résultats, elle se trouve être de la plus haute importance par les pertes et la fuite d'un ennemi qui se croyait invincible, et par la démoralisation qu'elle a du mettre dans leurs rangs.

On évalue à deux ou trois mille le nombre des turcs, proprement dits, qui assistaient à l'attaque. Quant à celui de l'ennemi en général, il ne peut être évalué qu'approximativement, parce que les tribus de Bédouins se présentent sans ordre, et seulement par groupes qui viennent s'éparpiller dans la plaine; mais, d'après l'avis de plusieurs généraux, comme l'attaque s'est faite simultanément sur toute une ligne de 25 mille hommes qui a même été débordée par la droite et par la gauche, ils ne devaient pas être moins de 28 ou 30 mille sous les armes.

On a trouvé, dans le camp, des tentes magnifiques, de très grandes dimensions, et à plusieurs compartiments : elles étaient généralement doublées en drap rouge ou vert garnies d'arabesques et de magnifiques tapis. Une caisse contenant 40 ou 50 mille francs a, dit-on, été rencontrée par des voltigeurs.

D'après la manière de combattre des Arabes, nous ne pouvons manquer de nous porter en avant avec beaucoup de facilité, car ils viennent tous tirer leurs coups de fusils très près de nos hommes, et s'enfuient à toute bride pour recharger leurs armes. Nos tirailleurs au contraire ne reculent pas après avoir tiré, de sorte qu'il est impossible qu'ils ne gagnent du terrain, même en admettant la supériorité de tactique et de manœuvre.

Notre armée d'opérations occupe maintenant le camp des Turcs à environ deux lieues et demie de Sidi-el-Ferruch, et couronne le troisième plan de coteaux que nous découvrons du bord; elle a devant elle les montagnes cultivées qui dominent Alger.

Le 20, M. le lieutenant de vaisseau Bérard part avec Balle pour lever le plan de la baie et sonder la rade; l'amiral Rosamel sort pour prendre la croisière d'observations avec quinze bâtiments de guerre.

Dans l'après-midi, nous avons aperçu un parti d'Arabes descendant des montagnes; ils se sont arrêtés sur un plateau inférieur d'où ils se sont ensuite dispersés. Plusieurs cheiks sont, dit-on, venus pour entrer en accommodement avec le général en chef; mais la crainte des turcs les empêche encore de rien entreprendre; ils attendent que nous ayons enfermé leurs maîtres dans Alger.

21 juin - Les Arabes n'ont pas reparu; le général attend, pour se porter jusque sous les murs d'Alger qu'il veut attaquer immédiatement, que ses communications avec le point de débarquement soient commodes et assurées. Aussi travaille-t-on avec la plus grande activité à la route qui doit conduire à Sidi-el-Ferruch, à Staouéli, et qu'on poussera ensuite jusqu'à l'ancien chemin qui mène à Alger. On élève aussi des redoutes sur toutes les hauteurs qui commandent cette communication. Quelques autres détails l'arrêtent encore; il manque à l'armée quinze ou dix-huit cents chevaux et presque tout le matériel du génie. Tout cela se trouve sur un convoi attendu avec la plus grande impatience. Ce convoi, ayant beaucoup souffert des coups de vent d'ouest que nous n'avons ici éprouvés qu'en partie les 16 et 17, a été jeté bien loin dans l'Est et maintenant les calmes et les courants l'empêchent de rallier.

Le *Sphinx* arrive de France aujourd'hui même; on l'a eu en vue à peu près à douze lieues du port. C'est bien peu, mais si les vents d'est, qui sont ceux de la saison, ne se font pas sentir bientôt, nous perdrons un temps précieux.

24 juin - Le 22 et le 23, nous nous sommes occupés à décharger le reste des bâtiments des premiers convois. On les a expédiés immédiatement comme les premiers.

On disait hier au camp que les turcs se fatiguaient sur les hauteurs qui dominent la ville et qu'on devait les attaquer aujourd'hui. En effet, dès cinq heures du matin, nous apercevons sur presque toute la ligne la fumée d'une vive fusillade, et plusieurs coups de canon se font entendre; bientôt l'ennemi paraît repoussé, sur tous les points; nos colonnes gravissent la montagne qui leur est opposée, et l'après-midi des décharges que l'on entend à mi-cote indiquent que l'engagement dure toujours. A deux heures quinze minutes, une forte explosion se fait entendre, et nous l'attribuons à une poudrière qu'a fait sauter l'ennemi. Le feu alors a cessé presque partout.

Nous apprenons le soir que c'était une maison minée à laquelle les Bédouins avaient mis le feu pour nous arrêter, mais qu'ils n'avaient fait de mal à personne. Nous avons eu dans la journée une soixantaine d'hommes hors de combat, au nombre desquels se trouve un fils du général de Bourmont, blessé d'une balle dans la poitrine, en s'élançant dans une redoute où s'était retranché l'ennemi; on a pris aussi un troupeau de six cents bœufs.

25 juin - Notre convoi paraît enfin à une grande distance dans l'Est; la brise s'étant établie dans cette partie, à neuf heures la flotte entre au mouillage au nombre de cent quarante bâtiments tous groupés très près les uns des autres. Jamais je n'avais vu un plus magnifique effet de soleil levant. L'horizon était pur, et toutes les voiles serrées, pressées les unes contre les autres, mais se présentant sous des plans différents, ressortaient sur un ciel d'or avec des contrastes d'ombres et de lumières admirables. Les navires semblaient tous liés entre eux, abordés; et, en doublant l'îlot de l'entrée, plusieurs l'étaient réellement. Par bonheur, la brise était faible, la mer très belle, car nous aurions peut-être éprouvé quelque malheur. On s'occupe

immédiatement de leur débarquement que l'on pousse avec tant d'activité que le soir, à huit heures, le rapport fait à l'amiral portait quatre-vingts bâtiments déchargés et douze cents chevaux à terre avec leur fourrage.

La fusillade était encore aujourd'hui très vive sur la montagne : vers la gauche, au pied d'un mamelon, nous l'avons aperçue d'une manière continue et entremêlée de coups de canon.

Le soir, les chevaux débarqués dans le courant de la journée donnent les moyens de faire avancer l'artillerie de siège; et vingt pièces, escortées par deux régiments, partent avec tous les équipages pour les avant-postes. Les communications sont, dit-on, très peu sûres maintenant, parce que des partis de Bédouins, gens pillards, s'il en fut jamais, se montrent souvent sur nos derrières et harcèlent les convois qui ne sont pas sous bonne escorte; cependant ils ne nous ont encore rien enlevé.

En garnison dans le camp de la plage de Sidi-el-Ferruch

29 juin - Le 26, je reçois l'ordre du commandant de me tenir prêt à descendre à terre à quatre heures de l'après-midi, avec ma compagnie qui doit faire partie des bataillons d'équipages de ligne destinés à former la garnison du camp retranché de Sidi-el-Ferruch. Cette destination dont on parlait depuis quelques jours, loin de me faire plaisir, comme à plusieurs officiers qui l'ont même sollicité comme faveur, me vexe au contraire beaucoup. Ces messieurs se bercent de l'espoir de tirer quelques coups de fusils sur les Arabes qui rôdent dans les environs, et qui, selon eux, ne tarderont pas à nous attaquer dès que l'armée sera toute entière devant Alger : mais moi qui ne les suppose pas assez fous pour venir se faire massacrer sur des lignes bien régulières entourées de fossés profonds, de palissades, de chevaux de frise et garnies de 24 pièces de canon qui battent tous les défilés des dunes, je n'y vois qu'un séjour fort désagréable et le service pénible d'une garnison qu'on ne manquera pas de surcharger de corvées. Toutefois, malgré mon dégoût, il n'y avait pas à broncher, et je préparai une malle pour pouvoir jouir au moins de quelques commodités dans notre nouveau séjour. Nous y serons considérés seulement, d'après un ordre de l'amiral, comme détachés de nos vaisseaux.

A midi l'horizon s'embruma, le temps se couvrit, et la brise du N.O., accompagnée d'une très forte houle, se fit sentir. Les vaisseaux *le Breslau* et *le Trident* entrèrent au mouillage pour envoyer comme nous à terre une de leurs compagnies.

Vers quatre heures nous étions prêts à partir; cependant la brise était devenue très fraîche, la mer grossissait à vue d'œil et on différa notre départ jusqu'au lendemain à cause du mauvais temps.

A trois heures nous fûmes forcés de mouiller une troisième ancre. Les vaisseaux *le Trident*, la *Couronne*, la *Thétis* et plusieurs autres bâtiments cassèrent des câbles ou des ancres et étalèrent sur les autres, fort heureusement à temps pour ne pas faire d'abordages.

De fortes rafales nous obligèrent à brasser* nos vergues en pointe. A sept heures, la mer était tellement creuse, qu'après avoir embarqué des lames dans la poulaine*, chose peu ordinaire à bord d'un vaisseau où elle est maintenue à la hauteur des bastingages, nous sommes encore vus forcés de condamner les fenêtres de la grande chambre dans la batterie de dix-huit. Pendant la nuit le vent passe à l'O. et S.O. en mollissant beaucoup et l'orage se porte vers les montagnes.

A terre, une vive canonnade s'est fait entendre sur les hauteurs, mais l'éloignement et les sinuosités du terrain nous empêchèrent de reconnaître le mouvement des troupes.

Le 27 au matin, il ne restait d'autres traces du coup de vent de la veille qu'une mer très houleuse et trois navires marchands à la côte avec un assez grand nombre de bateaux bœufs, et de chalands qu'ils avaient entraînés. La grève était couverte de débris d'embarcations et de bagages que les bateaux avaient jetés pour s'alléger pendant le mauvais temps, et que la lame roulait encore sur le sable.

A midi, nous partîmes pour le camp avec une très grosse mer dont les vagues énormes menaçaient à chaque instant notre chaloupe chargée à couler bas. Enfin nous descendîmes à terre, et, les compagnies qui devaient former le premier bataillon des équipages s'étant réunies, nous traversâmes la presqu'île pour aller prendre poste sur la rive de l'Est, et nous nous rangeâmes sur un monticule qui domine presque toutes les fortifications du camp. Nous restâmes là assez longtemps pour attendre qu'un officier du génie, chargé de la direction du campement, vint nous indiquer et nous tracer la place que nous devions occuper; mais, comme il ne se présenta pas, chacun se logea où il trouva un endroit commode, de sorte que nos tentes, sans régularité, offraient le spectacle du plus grand désordre. Pour nous, nous arrangeâmes les nôtres le mieux possible, parallèlement au front des colonnes, et nous plantâmes notre marquise en arrière sur une petite sommité qui la faisait ressortir. Toutes ces dispositions nous ayant pris un temps considérable, je me couchai très tard, et hier à trois heures du matin, après la Diane (18), nous étions sous les armes, le sac au dos, trouvant tous que le soleil se hâtait bien de s'annoncer.

Ma première garde à la plage

Vers onze heures je partis avec 40 hommes prendre la garde au poste de la plage, où je fus chargé de maintenir la police. Dieu sait quelle corvée on me donnait là : j'avais à ramener à l'ordre une foule de matelots presque tous ivres et cela au milieu de la confusion que nécessite un débarquement précipité de toute espèce d'objets que l'on jetait sur le rivage. Il n'y avait pas quatre heures que j'y étais, et déjà une partie de mes hommes, qui avaient célébré leur arrivée à terre par de nombreuses libations, étaient presque tous hors d'état de faire aucun service. Pour augmenter mon inquiétude, le soir, on m'envoya vingt cartouches à distribuer par homme avec ordre de faire charger les armes. Je ne pouvais penser, sans trembler, aux inconvénients qu'il y avait à laisser des fusils chargés entre les mains d'hommes pris de vin presque tous, et qui pouvaient la nuit surtout, tirer sur n'importe qui. Aussi dus-je la passer tout entière à faire des rondes continuelles. Ce ne fut qu'au jour que je commençai à reposer un peu et à être plus tranquille. Cependant j'en fus quitte pour la peur, car je n'eus sérieusement à me plaindre de personne.

Dans la soirée un convoi considérable de blessés était rentré au camp; ils l'avaient été à une attaque vigoureuse des turcs sur le 4^{ème} léger qui eut d'abord beaucoup à souffrir; mais, secouru à temps par le 31^{ème} de ligne, il repoussa enfin l'ennemi non sans avoir éprouvé beaucoup de pertes. On prétend que les soldats avaient reçu l'ordre de nettoyer leurs armes, et qu'ils furent surpris lorsque les avant-postes se replièrent sur eux.

Ce matin en rentrant au camp excédé de fatigue, je me couchai sur mon cadre et en dépit de l'immense quantité de mouches qui me tourmentaient, je pris quelques heures de repos.

Les compagnies provenant des autres bâtiments de l'escadre, et que l'on a débarqué dans la journée, ont formé les 2^{ème} et 3^{ème} bataillon de marine, et occupent la droite du camp.

Tout le jour la canonnade s'est fait entendre d'une manière continue; depuis que l'on attend le matériel de siège et du génie pour se porter en avant, nous perdons beaucoup de monde, car les turcs ne cessent de nous harceler dans nos positions, et nous mettent, chaque jour de

quatre-vingts à cent hommes hors de combat. On évacue sur Mahon tous les blessés susceptibles d'être transportés, et qui ne promettent pas une prompte guérison.

30 juin. - Immédiatement après l'appel en armes qui suit la Diane, je pars avec une corvée destinée aux différents travaux de l'intendance. J'y rencontre M. Dubreuil (19), lieutenant de vaisseau, attaché à l'état-major du général Bourmont. Il m'apprend que la journée d'hier, pendant laquelle on a pu se porter en avant, nous a valu l'occupation de toutes les hauteurs où les turcs s'étaient fortifiés et la prise de 23 pièces de canon de gros calibre. Nous n'avons eu guère que 80 hommes hors de combat. Le génie se dispose à commencer cette nuit les chemins couverts qui doivent faciliter les approches du fort l'Empereur.

Les différents consuls, sortis de la ville le 28, se sont retirés avec leurs janissaires dans des maisons de campagne, où ils ont reçu aussitôt une garnison française pour les mettre à l'abri de toute insulte. On a appris d'eux que la perte de l'ennemi dans la journée du 19 avait été évaluée à quinze cents hommes à Alger, et que les jours précédents leur avaient été presque aussi funestes. Le désordre et la consternation sont, disent-ils, au comble dans la ville, et, si l'on avait pu profiter de l'avantage qu'a donné l'affaire de Staouéli, Alger serait maintenant occupé. Les bédouins ont presque entièrement disparu, et nos soldats n'aperçoivent plus devant eux que des turcs et des nègres.

La canonnade s'est faite entendre vivement dans l'après-midi et nous avons aperçu plusieurs bombes éclater en l'air au-dessus des montagnes; des convois d'artillerie et du génie partent presque continuellement pour les avant-postes, on ne dit pas qu'ils aient été inquiétés sur leur route.

Commencement des travaux du siège d'Alger

1^{er} juillet 1830 - Après avoir fait pendant deux heures, ce matin, l'exercice du bataillon sur la plage, je vais à sept heures et demie prendre la garde à l'intendance, poste le plus désagréable qu'on puisse occuper, à cause de la chaleur dont on ne peut pas se garantir et de la poussière qui, levée par les chariots en circulation, entoure continuellement d'un nuage très épais les malheureux qui sont forcés d'y séjourner.

Dans la matinée, nous avons entendu des coups de canon par bordées, et nous les avons attribués à une promenade militaire de la division Rosamel devant les forts de la côte, afin d'occuper les canonnières turcs à leurs batteries. Du côté de terre, ils nous font, à ce qu'il paraît, beaucoup de mal.

M. Dubreuil m'a dit que la journée d'hier, où l'on a commencé les travaux de siège, nous a coûté environ 140 hommes hors de combat, dont un chef de bataillon et plusieurs officiers du génie. Vers midi, la grande canonnade a cessé, et des coups tirés de loin en loin nous ont indiqué que les Algériens n'avaient plus affaire qu'à l'armée.

Fausse alerte et désordre au camp

2 juillet - Dans la nuit d'hier, sur les dix heures, j'étais couché dans ma tente sur un peu de foin que j'avais réussi à enlever aux employés chargés du fourrage, lorsque des cris d'alarme vinrent me tirer de l'assoupissement dans lequel j'étais tombé : de toute part on criait aux armes, et, comme depuis quelques jours, on nous annonçait une diversion que les Bédouins devaient opérer sur le camp, je crus d'abord que nous allions, aussi nous, voir l'ennemi de près. Mais je fus bientôt détrompé en prêtant un peu d'attention, car aucun coup de fusil ne se faisait entendre sur les lignes, et le plus grand silence régnait de ce côté. Je jugeai d'après

cela qu'il n'y avait rien à craindre, et que c'était une fausse alerte, provenant sans doute de l'ivresse de quelques marins, et de l'imprudence ou de la frayeur des ouvriers d'administration tels que boulangers, bouchers, voituriers, etc., dont la terreur panique aurait pu être alarmante dans des circonstances sérieuses. Néanmoins je restai sous les armes avec ma garde, afin de pouvoir remédier en cas de besoin au désordre qu'avaient produit les cris d'alarme qu'on entendait encore sur plusieurs points, et je pris le rôle d'observateur qui finit par devenir fort amusant.

Le brouhaha avait pour moi quelque chose de fort curieux, en ce qu'il me donnait un aperçu de ce que doit être une déroute ou même une retraite; en ce qu'il me montrait ce que peuvent faire des hommes effrayés sans savoir pourquoi. Ici, c'étaient des individus en chemise se jetant sur les armes qu'ils rencontraient et courant éperdus dans cet état par les premiers chemins qui se présentaient à eux; là, c'étaient des sinécures courbés sous le poids de leurs malles et se sauvant vers la plage; plus loin, une compagnie d'ouvriers, officier en tête, allait je ne sais où, et, en passant, me demandait des cartouches; ailleurs des voituriers sortaient de leurs tentes, en criant et tirant en l'air des coups de fusils, enfin le vacarme était tel à l'intérieur, que des officiers de garde sur les retranchements m'ont dit aujourd'hui qu'ils avaient cru un instant à une descente des Arabes du côté de la mer. Ce qu'il y eut de malheureux dans cette nuit de désordre, c'est que des blessés croyant l'ennemi dans le camp sortirent de l'hôpital, et, après avoir pris l'arme qui leur était tombée sous la main, ils avaient couru au retranchement où on les avait trouvés tombés d'épuisement. Au bout d'une heure le calme s'était un peu rétabli, je fis rentrer mes hommes, et, après m'être assuré que les factionnaires n'avaient pas bougé, je me retirai dans une tente où je passai le reste de la nuit bien tranquillement.

Ce matin la *Provence* appareille avec plusieurs autres vaisseaux et frégates, et nous ôte tout espoir de sortir d'ici avant longtemps.

La canonnade est continuelle derrière les montagnes, pendant toute la journée la chaleur est excessive.

4 juillet - Hier, quoique de corvée à l'intendance, me sentant indisposé, je passai la journée au camp. On ne saurait croire combien les rayons de soleil pénètrent avec intensité à travers la mince toile qui nous couvre, combien la chaleur est insupportable lorsque le sable fin des dunes porté par les brises d'Est nous force à fermer de tous côtés et à nous priver d'air. La sueur nous découle alors de toute part, et les myriades de mouches, dont nous sommes environnés, s'abattent sur nous, nous dévorent la figure et les mains avec une opiniâtreté qui résiste au mouchoir; il est impossible de reposer le jour.

De deux à sept heures du soir, nous entendîmes des bordées de coups de canon tellement multipliés que nous ne pûmes les attribuer qu'à une attaque des forts par nos vaisseaux. Combien nous maudissions alors le sort qui nous avait jetés sur une plage où nous n'avions que des travaux pénibles à supporter et des maladies à gagner sans aucune compensation.

Ce matin de très bonne heure, le bateau à vapeur le *Rapide* vient apprendre au vaisseau le *Superbe*, chargé actuellement de la rade, que, la veille, l'escadre de bataille, après s'être formée en ligne sur les deux heures, avait laissé porter pour ranger les forts en commençant par celui de la pointe Pescada et qu'elle les avait canonnés successivement à environ 800 toises. La frégate la *Bellone* était chef de colonne à bonne distance en avant. Le feu avait été très nourri de part et d'autre mais nos vaisseaux n'avaient presque pas souffert, une grande partie des boulets passaient au-dessus d'eux. La *Provence* avait encore éprouvé le même malheur qu'à Torre Chica, deux ans auparavant; une pièce de 36 avait éclaté et tué 11 hommes; 15 autres, au nombre desquels M. Bérard (20), étaient blessés plus ou moins grièvement.

Après ce défilé sous les forts, la division s'était retirée au large. Le but de cette attaque avait été d'occuper aux batteries de la marine, les canonniers algériens et de faire par là une diversion capable d'empêcher l'ennemi d'agir avec autant d'activité contre nos travailleurs du côté de terre.

Depuis cinq heures ce matin la canonnade était continuelle; mais on n'y distinguait plus les bordées de la veille, qui caractérisaient une démonstration du côté de la mer, lorsque, vers dix heures une très forte explosion se fit entendre et apercevoir derrière la montagne : les coups de canon cessèrent alors.

Ce soir nous apprenons que le fort l'Empereur a sauté; que les turcs, après avoir été délogés de leurs batteries par nos boulets et nos obus, avaient voulu rentrer en ville, mais qu'y ayant été reçus à coups de canon, plusieurs étaient rentrés au fort et avaient mis le feu à la poudrière. Nos troupes se sont immédiatement emparées des ruines et doivent s'y établir. Dans l'après-midi des parlementaires ont été envoyés au général en chef et à l'amiral.

Alger se rend à discrétion

5 juillet - De garde à l'intendance, j'apprends le résultat des négociations de la veille : la ville se rend à discrétion et sera ouverte aux Français à midi. En effet pendant toute la matinée nous n'entendions pas un seul coup de canon. A 4 heures, une canonnade, en forme de salut, nous fit penser qu'on saluait le pavillon français arboré sur la ville : mais bientôt des coups multipliés nous persuadèrent qu'on se battait encore. Ce ne fut que vers 6 heures que des courriers nous apprirent que la ville avait été réellement ouverte aux Français entre midi et une heure; nos troupes occupent maintenant tous les postes.

Le Dey a la faculté de se retirer où bon lui semble avec sa fortune particulière qu'il doit réaliser dans six jours. Les propriétés des habitants sont garanties, et les turcs doivent être renvoyés sur la côte d'Asie. Les coups de canon de cette après-midi n'étaient autre chose que les saluts des différents bâtiments de l'escadre. Nos prisonniers sains et saufs s'en retournent en France sur le *Sphinx* qui va y porter la nouvelle de la prise d'Alger. Tels sont les faits que nous avons pu recueillir.

Ainsi a été terminée en vingt-cinq jours une campagne que l'on se plaisait, en France, à considérer comme aussi difficile que dangereuse par les obstacles que devaient présenter le climat et la sécheresse d'un sol où, par le fait, on trouve de l'eau partout.

Cependant la marine ne peut pas être considérée comme ayant été favorisée dans les opérations du débarquement du matériel, car dans cette saison les vents d'Est habituels ne pouvaient que lui être extrêmement favorables.

Ici les travaux du débarquement sont suspendus, et on expédie sur Alger tous les bâtiments marchands qui se présentent. Pussions-nous rejoindre promptement nos vaisseaux et cesser un service qui nous est tout à fait étranger et extrêmement pénible.

6 juillet – *La Provence* doit mouiller aujourd'hui sur la rade d'Alger avec une partie de la division. La corvette *l'Echo* entre à Sidi-el-Ferruch, et je reçois la visite de Bobinec et de Balle qui commencent à se fatiguer d'une croisière de dix mois dont plusieurs d'hiver.

7 juillet - Pendant une corvée, je me procure une tente dont nous couvrons notre marquise*. C'est une excellente acquisition qui nous garantira beaucoup du soleil et surtout de la rosée. A mon retour, nous recevons l'ordre de visiter les armes de la compagnie et d'être prêts à les prendre cette nuit au premier coup de baguette. Ces précautions sont basées sur ce que six mille turcs échappés d'Alger battent, dit-on, la campagne et peuvent venir attaquer nos

lignes d'un instant à l'autre. Mais, à moins que ce ne soit de leur part un acte de folie plutôt que de désespoir, je n'en crois pas un mot. Qu'y gagneraient-ils, maintenant qu'Alger est en notre pouvoir? En admettant même qu'ils nous chassent de nos retranchements, pourraient-ils se fortifier du côté de la mer contre le feu de nos vaisseaux? C'est absurde. S'il est vrai que les six mille turcs sont sortis d'Alger, ils se sont infailliblement retirés sur Constantine ou sur Oran, pour y chercher un asile.

8 juillet - On ne nous a pas éveillés la nuit dernière, et en dehors tout a été fort tranquille; au dedans au contraire, on a fait marcher vers tous les points faibles des pièces de siège restées encore ici au parc d'artillerie, et on a continuellement travaillé à leurs plates-formes. Cependant les turcs ne paraissent pas et n'ont encore nullement inquiété nos convois.

Dans la matinée plusieurs Bédouins se sont présentés, et ont été admis à vendre des provisions dans le camp. Cette sage mesure nous fait espérer avoir bientôt tout ici en abondance.

Notre tente doublée nous permet maintenant de respirer un peu. Le sable et le soleil y pénètrent beaucoup moins et sans le fléau des mouches nous pourrions y vivre.

9 juillet - On assure que le trésor trouvé dans Alger, avec le matériel que contient la ville, doit couvrir et au-delà les frais de la guerre. On s'occupe maintenant ici à rembarquer les vivres et tous les approvisionnements que l'on dirige sur Alger. Ce soir de garde au poste de Torre-Chica, je vois sortir de la rade cinquante et quelques bateaux de la flottille.

Début de réembarquement au camp

10 juillet - Vers midi, le *Duquesne*, la *Ville de Marseille*, et le *Scipion* ont mouillé sur notre rade. Ces vaisseaux viennent faire des vivres et reprendre les compagnies qu'ils ont débarquées, qui formaient en grande partie le 2^e bataillon des équipages de ligne. Ils sont destinés à conduire en Asie les Turcs que l'on évacue d'Alger. Les vaisseaux l'*Algésiras* et la *Couronne* embarquent aussi leurs compagnies pour retourner en France.

On fait courir beaucoup de bruits sur notre départ prochain, mais je les crois sans fondement, et j'ai la triste conviction de rester ici jusqu'à l'entière évacuation de la presqu'île. Ce soir nous devons aller occuper les avant-postes extérieurs à la coupée de droite et nous passerons la nuit au bivouac.

15 juillet - Le 11 et le 13 dans la soirée, le ciel dans le Nord-Ouest a présenté les symptômes les mieux caractérisés du plus mauvais temps; cependant tout cela ne produit que quelques bourrasques et l'orage s'est dirigé ensuite sur les montagnes.

Ce matin plusieurs frégates sont entrées en rade pour prendre les corvées et les embarcations qu'elles avaient laissées au service du camp.

Les bruits qui prolongent notre séjour ici jusqu'à l'entière évacuation du matériel se confirment, et malgré la diminution numérique de nos forces et malgré les maladies, qui dans nos hôpitaux prennent des caractères très alarmants, l'amiral paraît s'inquiéter fort peu de nous, et il ajoute par ordre à nos corvées ordinaires celles que faisaient à la plage les détachements que l'on embarque sur les frégates arrivées ce matin. D'après la quantité d'objets qui se trouvent encore dans les magasins et les moyens de transports dont on peut disposer, ils ne peuvent être vides avant le 25 ou le 26, ainsi nous avons à patienter.

18 juillet - La compagnie du *Trident* est partie hier pour rejoindre son bord et aujourd'hui nous nous sommes emparés du poste qu'elle occupait. Le sable pénètre beaucoup moins dans notre tente à sa nouvelle place, et une jolie cabane en feuillage, que nous élevons en avant,

nous garantira pendant le jour de la chaleur étouffante qu'il fait ici, lorsque la brise d'Est vient à cesser.

22 juillet - Une belle idée s'est emparée de nos hommes ces jours derniers, et chaque escouade s'est construit un pavillon en feuillage derrière sa tente; cette occupation à laquelle nous les avons excités, en les préservant de l'ennui, leur a peut-être épargné les maladies qui font dans le camp d'assez grands ravages. De fait, notre compagnie est, jusqu'à présent, la moins maltraitée.

Course au camp de Staouéli

Je partis ce matin de très bonne heure avec M. Reigner pour visiter le camp de Staouéli où nous sommes arrivés sur les sept heures, après avoir parcouru deux lieues d'une route où nous entrons jusqu'à la cheville dans la poussière.

Le camp, beaucoup moins spacieux que celui de Torre-Chica, est entouré d'un simple fossé garni de chevaux de frise faits avec des faisceaux de piquets, et dominé par une redoute carrée munie de deux ou trois pièces de canon. Les tentes sont celles abandonnées par les Turcs dans l'affaire du 19; elles ont sur les nôtres l'avantage d'être beaucoup plus élevées et par conséquent plus aérées; joint à celui d'être doublées et par conséquent moins pénétrables aux rayons du soleil et à la pluie.

De Staouéli, la vue s'étend au sud sur une vaste plaine sans culture où on aperçoit seulement quelques bocages épais, et vers le nord, sur les coteaux qu'occupèrent nos troupes les premiers jours qui suivirent le débarquement, sur Sidi-el-Ferruch et sur la mer qui borne l'horizon. Le marché des Bédouins y est beaucoup mieux approvisionné que le nôtre et les vivres y sont surtout à meilleur marché. Cela tient sans doute à l'éloignement de notre camp et à ce que presque tout est accaparé chez nous pour les hôpitaux. Après avoir déjeuné avec le sous-intendant militaire, M. Berger, nous nous en revînmes en suivant d'abord le cours d'un joli ruisseau, puis nous visitâmes les différentes redoutes qui sont échelonnées le long de la route, et les positions qu'avaient occupées nos troupes sur les hauteurs dont elles s'étaient successivement emparé, dans les premiers jours de la campagne. Nous nous arrê tâmes quelques temps à examiner un blockhaus où sont établis quarante hommes du 4^o léger commandés par un officier. Enfin nous étions de retour à une heure de l'après-midi, un peu fatigués de notre promenade. Nous l'avions faite, il est vrai, au fort de la chaleur.

23 juillet - Je m'amuse à construire un four qui doit mettre nos mets à l'abri du sable dont ils sont souvent plus qu'assaisonnés. Le bruit court que lors de l'évacuation du camp, nous irons à Alger par terre avec le régiment qui reste encore ici. Je ne sais jusqu'à quel point on doit croire tout cela, mais ce qu'il y a de consolant, c'est que la plage se débarrasse et que nous ne pouvons tarder à quitter ce triste séjour.

Réembarquement

25 juillet - Ce matin l'embarquement de ce qui reste sur la presqu'île était poussé avec une activité extraordinaire; on évacuait le reste des malades dont plusieurs sont morts dans la traversée de la plage aux bâtiments qui devaient les recevoir. On commençait à démolir les forts et les hôpitaux et on embarquait leur charpente. Nous n'avons plus de vivres que pour quatre jours, d'où il suit nécessairement que le 29 nous vidons la place.

Le camp de Staouéli et les redoutes établies sur la route sont déjà abandonnés depuis la nuit du 23 - ainsi tout nous présage un prompt retour sur nos vaisseaux. Cela est fort heureux, car

le nombre des malades augmentait tous les jours, et les dysenteries jointes à la nostalgie en enlevaient beaucoup.

D'après les rapports des hôpitaux dans toute la campagne, trois mille hommes dont cinq ou six cents morts, ont été mis hors de combat; mais, depuis, les maladies provenant du climat, et bien plutôt de l'inaction, de l'ennui, ou des imprudences, ont de beaucoup augmenté le chiffre des hommes hors d'état de porter les armes.

27 juillet - Les hôpitaux et les magasins de l'intendance ont disparu, le nombre des tentes diminue, et nos lignes dégarnies d'artillerie, de palissades et de chevaux de frise, n'ont plus pour défense que leurs fossés à demi comblés, et nos baïonnettes dont le nombre a considérablement diminué par les départs successifs des différentes compagnies, et par les malades qui ont éclairci les rangs du 48eme; c'est certainement dans cette circonstance que les Bédouins auraient eu beau jeu de venir nous surprendre : mais je ne crois pas qu'ils s'en avisent.

Le soir, Saint-Amand reçoit une lettre de son commandant, portant que le *Breslau* doit venir le prendre demain ainsi que la compagnie de la *Provence* et lui enjoignant de se tenir prêt. Toutefois le commandant Fournier n'a reçu aucun ordre. Il paraît décidé que ce n'est pas par terre que nous retournons à Alger mais bien sur des bâtiments qui viendront nous prendre.

A bord de la frégate la *Didon* puis retour sur la *Provence*

28 juillet - Ce matin aucun ordre de départ n'était encore arrivé. Toutefois trois frégates, quoique contrariées par de légers vents d'Ouest, faisaient route pour le mouillage. Mais le *Breslau* ne paraissait pas et nous désespérions même de le voir. Le 48eme partant le soir nous avons la perspective de bivouaquer sur les lignes si une des frégates ne se chargeait pas de nous. Notre position était d'autant plus critique que la tête d'un convoi venait d'être attaquée entre Staouéli et le camp, et que l'on nous rapportait trois cadavres mutilés par les Bédouins. Nous passons toute la matinée dans l'incertitude; enfin, à deux heures, nous recevons l'ordre de nous rendre à la plage, pour être embarqués sur la frégate la *Didon* qui nous attendait sous voiles à plusieurs milles au large. Arrivés à la Marine avec tous nos effets, on nous fait passer dans un chaland, qui nous verse sur un bateau bœuf, pour être conduits à bord de la frégate où nous sommes définitivement déposés à quatre heures. Elle fait immédiatement voile pour la rade d'Alger. Les autres compagnies sont embarquées sur la *Melpomène*, la *Sirène* et divers bricks qui les attendent. Enfin à l'entrée de la nuit, nous apercevons l'incendie de nos cabanes auxquels les soldats du 48eme ont mis le feu.

Depuis hier nous connaissons la malheureuse expédition de Blida, ville située au pied de la chaîne du petit Atlas. Le général en chef, au mépris des avertissements des gens du pays, qui assuraient que ce jour-là il devait y avoir de ce côté des rassemblements de kabyles pour délibérer s'ils se soumettraient à l'autorité française, avait voulu néanmoins y pousser une reconnaissance. A peine occupait-il la ville qu'il fut attaqué de tous côtés par des forces bien supérieures aux siennes, et forcé, après une très belle résistance toutefois, à une retraite précipitée sur Alger. Cette retraite ne peut pas manquer d'être regardée par les Arabes comme une défaite complète, quoiqu'ils aient perdu quatre fois plus de monde que nous, et va nécessairement détacher de notre parti tous les habitants de la campagne.

29 juillet - Ce soir nous rentrons à bord de notre vaisseau qui par une ordonnance du roi a changé de nom, et porte dorénavant celui d'*Alger*. Le commandant nous a exemptés de tout service jusqu'à nouvel ordre pour que nous puissions prendre un peu de repos dont nous avons tant besoin.

Visite des fortifications d'Alger – Farces que me joue un maudit cheval

31 juillet - Hier je me rendis à terre par le canot des provisions, avec l'intention de visiter la ville. Je rencontrai dans le port où il est logé, un vieux camarade de l'école, La Moricière, malade depuis quelque jours.

Je déjeunai avec lui, et nous parcourûmes ensemble les fortifications du môle qui sont toutes armées de pièces de canon en bronze, mais vieilles et montées sur de mauvais affûts. Du reste, tant sous le rapport des points où on les a établis et des directions qu'on leur a données, que sous celui de la construction et de la solidité, ce système de défense est parfaitement entendu. Je me rendis ensuite à la porte de Babalouet où je rencontrai un compatriote, M. Le Roch, officier payeur, qui me dit devoir aller aujourd'hui s'établir à la maison de campagne du Dey à un quart de lieue de là et qui m'invite à y aller dîner avec lui. Je le laissai à ses occupations et je revins trouver La Moricière. Un peu fatigué, dans sa position, des courses que nous avons faites ensemble dans la matinée, et ne pouvant m'accompagner de nouveau, il me proposa son cheval pour aller au fort l'Empereur. Je devais rencontrer près de là de Kergorlay qui m'accompagnerait et qui me ferait voir ce qui s'y trouve d'intéressant : j'acceptai la proposition, et me voilà grimpé sur un grand cheval entier, mais sans éperons et avec un simple bridon. Très mauvais cavalier, je n'étais pas précisément tranquille sur la manière dont se conduirait mon compagnon de voyage; mais il était assez doux, et je ne soupçonnais pas les farces qu'il devait me jouer. Je m'engageai donc dans les rues étroites d'Alger, et après avoir fait fausse route deux ou trois fois, à cause des barricades que je rencontrai, et des maisons que l'on démolissait, je parvins enfin à trouver la longue rue qui communique de la porte de Babalouet à celle de Babazoun. Je n'y avais pas fait deux cents pas que mon coquin de cheval rencontre une jument, se cabre deux ou trois fois, et comme je me sentais beaucoup plus solide à terre que sur son dos, je sautai lestement avant qu'il m'eut renversé; mais alors le bridon ne suffit plus pour le retenir, et sans l'assistance que me donna un bienveillant Arabe, je ne sais pas ce qu'il m'en serait arrivé. Le danger disparu, je le montai de nouveau, et je ne parvins pas sans peine et sans crainte à sortir de la ville; puis, cinquante pas en dehors de la porte, je tournai à droite, et je gravis la route escarpée qui conduit au fort l'Empereur. A chaque pas je rencontrais des convois de vivres, d'artillerie ou du train, qui descendaient la côte, et je tremblais de rencontrer quelque jument sur ma route. Cependant j'arrivai sans accident près des tentes où je demandai Kergorlay. Il était, me dit-on, descendu en ville depuis quelque temps, il ne devait rentrer que le soir. Je ne vis pas alors d'autre moyen d'achever tranquillement ma promenade que de laisser mon cheval à la garde des artilleurs du poste, et je continuai à pied vers le fort; là on m'accorda l'entrée et l'autorisation d'en visiter toutes les parties. Plus de la moitié se trouve entièrement minée par l'explosion du magasin à poudre et, sur les ruines, on aperçoit çà et là des affûts, des canons, des mortiers, dont quelques-uns ont été lancés assez loin sur le terrain environnant.

Le génie construit maintenant sur ces débris quelques retranchements en gabions afin de mettre ce côté de la place à l'abri d'un coup de main, car, depuis l'affaire de Blida, les Bédouins ne sont rien moins que pacifiés dans la plaine. Ils inquiètent souvent nos avant-postes dont plusieurs hommes ont déjà été enlevés. La partie des remparts battue par nos redoutes et celle qui regarde la mer n'ont que très peu souffert de la commotion. La première, dans la partie supérieure, a été presque entièrement démolie par nos boulets; mais, dans le corps de la muraille, il n'y en avait pas assez pour que la brèche fut même avancée dans la journée où on a cessé le feu. Sur ces remparts comme partout ailleurs, je ne remarquai que de très vieilles pièces en bronze, de l'une desquelles, m'a assuré un artilleur, il avait lui-même retiré en la déchargeant trois boulets et trois paquets de mitraille. Il n'est pas

étonnant d'après cela que les Turcs, même pointant médiocrement, pussent faire beaucoup de mal à nos troupes sur lesquelles pleuvait cette quantité de fer. Mais ils s'exposaient aussi à faire éclater leurs pièces, ou à les mettre hors de service dès les premiers coups. A la partie inférieure je trouvai un grand nombre de Bédouins qu'on occupait à enlever des magasins une quantité considérable de riz et de provisions avariées. Après avoir tout inspecté au fort, je me dirigeai sur les mamelons occupés par nos troupes. C'était là que la tranchée avait été ouverte, que les batteries de brèche avaient été dressées. J'y admirai la manière dont le génie avait su profiter des moindres accidents de terrain pour mettre, en s'approchant du fort, les travailleurs à l'abri de la mitraille et même des boulets. Je pus apprécier aussi la quantité de projectiles lancés de la citadelle, par le grand nombre de trous de bombes dont la terre était labourée, par les éclats dont elle était couverte, et enfin par les effets que les boulets et les biscayens* avaient produits, en les criblant sur les haies d'aloès, et de raquettes dont le coteau était couronné. De là je promenais avec plaisir mes regards sur le pays qui m'entourait. D'un côté se développait la vaste plaine de Blida que termine une chaîne du Petit Atlas, de l'autre j'apercevais le riant paysage qui domine la mer, un horizon immense, la rade couverte de bâtiments, le port, et les plates-formes blanches qui servent de toit aux maisons d'Alger.

Le temps commençant à me presser, je retournai prendre mon cheval, et je rejoignis assez tranquillement la porte de la ville. C'était là que je devais éprouver tous les désagréments auxquels est exposé un mauvais cavalier à la rencontre d'une maudite jument; j'étais descendu pour ne pas être forcé plus tard de le faire malgré moi, et peut-être un peu rudement; mais ici encore je fus obligé de lâcher prise, et mon coquin d'étalon, s'étant lancé au galop après la cavale qui prit un passage étroit et bas, s'y engagea tellement que je crus impossible de pouvoir le ramener. Un soldat du train vint heureusement à mon secours, et nous parvînmes après bien des efforts à retirer de là ce diable d'animal dont la selle était brisée en plusieurs morceaux. Combien je m'applaudis alors d'être descendu à temps ! Je priai le soldat de m'accompagner jusque dans le port où je remis son cheval à La Moricière en jurant, mais un peu tard, qu'on ne m'y reprendrait plus.

Visite du palais du dey

Sur les trois heures je me rendis au palais du Dey. J'y rencontrai Le Roch s'installant dans les anciens appartements du Pacha. Ce jardin, qui s'élève en amphithéâtre le long de la mer, est formé par un vaste enclos au milieu duquel est bâtie une maison de forme carrée n'ayant, comme celles du pays, que peu d'ouvertures extérieures; encore celles-ci sont toutes grillées. Intérieurement, en revanche, se trouve une cour au milieu de laquelle un joli jet d'eau qui, tout en servant d'ornement, entretient pendant la journée la plus agréable fraîcheur. Tout autour règnent à chaque étage des galeries qui servent de communications aux appartements principaux situés sur les quatre faces. Ces galeries, soutenues par des colonnes en marbre blanc d'une jolie architecture arabe, sont tapissées, ainsi que les escaliers et les vestibules, en carreaux de faïence vernie, de différentes couleurs qui produisent un effet très bizarre. Plusieurs cours extérieures, à peu près semblables à la première et de petites bâtisses accolées au corps de logis principal, en sont les dépendances, et devaient sans doute contenir les appartements destinés aux gens de la maison du bey. Le jardin est coupé en différents sens par de longues tonnelles en piliers de briques supportant des traverses où s'entrelacent des vignes, et conduisant à de jolis kiosques ou cabinets de verdure. L'eau est distribuée partout avec profusion, et des fontaines ou jets d'eau donnent la plus délicieuse fraîcheur à toutes ces allées couvertes. Là, sous de longues avenues d'orangers, nous rencontrâmes toutes les fleurs que nous cultivons en Europe et, dans les autres parties du jardin, nos légumes croissent au milieu des plantes particulières au pays.

Dîner avec les officiers d'un régiment

Comme, au milieu des embarras d'un déménagement, le dîner se faisait un peu attendre, nous allâmes visiter les officiers du régiment campés sur le flanc de la colline; ils occupaient, dans un des ravins, un bouquet charmant formé par une quantité d'arbres différents. Sous de grands platanes ils avaient choisi, pour demeure, une petite maison basse auprès de laquelle un joli ruisseau, après avoir rempli plusieurs bassins, s'échappait vers la mer. Ces messieurs allaient se mettre à table, ils nous invitèrent à prendre place près d'eux, et, à l'abri de la chaleur qui régnait encore, je savourai le dîner du camp avec d'autant plus de plaisir que j'avais l'appétit très ouvert. Après le café et le coup de grog, nous descendîmes au jardin; mais, comme il se faisait tard, je quittai Le Roch pour tâcher de trouver un canot. Un peu embarrassé dans ma recherche, je me raccrochai, chemin faisant, à des officiers de la *Vénus* qui voulurent bien me recevoir dans leur embarcation, et me déposèrent à bord de mon vaisseau. J'y arrivai enchanté de mes courses, mais terriblement fatigué de ma journée !

Une leçon de politesse donnée aux américains

Ce matin une frégate et une corvette américaine mouillent sur rade et suivant la politesse accoutumée de ces messieurs, loin d'avoir salué l'amiral, ils n'ont pas même envoyé un canot à bord. Cependant comme ils ne sont pas mouillés loin de nous, nous remarquons bientôt qu'ils disposent une embarcation pour expédier à terre. Aussitôt nous en préparons une autre pour lui donner la chasse et l'empêcher de communiquer avant d'en avoir obtenu l'autorisation. Effectivement, quelque temps après, les deux canots partent et le nôtre, après avoir longtemps lutté de marche, atteint l'américain et le fit rentrer.

Le soir même nous recevons des excuses, et après cette petite leçon ils peuvent aller à terre à leur gré.

Pendant mon absence au camp de Sidi-el-Ferruch, il s'était opéré quelque changement dans l'état-major du bord : on avait, après l'occupation d'Alger, formé les équipages de quelques goélettes et corvettes qui se trouvaient dans le port. M. Denans (21) avait reçu le commandement de l'une d'elles; et comme, parmi les enseignes, Rodellec et Balle étaient, l'un attaché à une compagnie sans capitaine, l'autre chargé du lever de la baie, me trouvant moi-même absent, un de ces bâtiments échut en partage à Subra que je rencontrai à mon retour en grande occupation pour l'armement de son bateau. Je fus d'abord un peu vexé de ne pas m'être trouvé là dans cette circonstance; car un commandement, quelque mince qu'il soit, fait toujours plaisir, et j'avais la douce perspective de n'être en rien récompensé de mes peines à la plage; mais, d'un autre côté, j'avais besoin de repos et, l'ami Subra m'ayant remplacé, je n'eus pas de peine à me consoler parfaitement. M. Bérard que, d'après les rapports qui nous avaient été faits au camp, nous considérions comme perdu, était encore, il est vrai, très souffrant et d'une grande faiblesse; mais sa blessure cicatrisait et sa convalescence ne laissait plus rien à craindre.

4 août 1830 - Avant hier, une partie de la flottille dont on n'avait plus besoin appareilla pour la France sous l'escorte des bâtiments légers.

A Alger on embarquait tous les jours les canons des batteries et déjà plusieurs bâtiments étaient partis chargés de ces bronzes. On perçait une rue qui, de la grande rue transversale, devait conduire à la Marine, et être praticable pour des voitures; vis-à-vis la batterie des pêcheurs on ouvrait une belle place : enfin partout on entreprenait des travaux considérables,

mais on s'occupait fort peu de loger les troupes qui, campées hors la ville, souffraient beaucoup de la chaleur et des maladies.

Ce matin un convoi considérable arrive de France sous l'escorte de l'*Iphigénie*, l'*Amphitrite*, la *Pallas* et l'*Arthémise* et plusieurs autres frégates et bricks. Une partie de ce convoi est rangée dans le port où on s'occupe de le décharger pour faire place aux autres navires qui attendent.

Occupation du fort de Mers el Kébir

5 août - De grand matin toutes les chaloupes de la division se rendent dans le port pour y prendre une brigade que l'on envoie à Oran. Nous venions d'apprendre que les commandants des bricks croiseurs, après quelques pourparlers avec le dey, effectuèrent un débarquement de 110 hommes qui prirent possession du fort Mers-el-Kébir par lequel la rade est commandée. Une demi-compagnie de matelots y entra d'abord seule par une poterne, sans éprouver la moindre résistance et, arrivée dans la cour intérieure, elle trouva le pavillon français que venait de planter un officier du brick l'*Endymion*, Olivier qui, y ayant pénétré avant eux, l'occupait et s'était installé au milieu des Turcs à qui cette manœuvre ne parut pas faire autrement plaisir. Cependant la compagnie se forma en bataille sur la place jusqu'à l'arrivée des autres sections, et elles s'y maintinrent toute la nuit. Le lendemain les Turcs évacuèrent sur la ville où les Bédouins massacrèrent, dit-on, ceux qui proposèrent de se rendre. Dans ce désordre que ne pouvait plus empêcher le dey, il demandait des troupes d'occupation et manifestait le désir de retourner en Asie.

Sur les neuf heures, je profitai d'un canot pour aller déjeuner avec Le Roch aux jardins du dey. J'y rencontrai Margadel (22) que j'avais vu autrefois enfant à Vannes, il me parut être resté bon camarade et nous reliâmes connaissance. J'appris de ces messieurs que les Bédouins menaçaient tous les jours nos avant-postes, ce qui rendait très probable qu'avant longtemps aurait lieu une attaque de leur part. Du reste, on se mettait en mesure de les recevoir. Le général Bertezen faisait faire des courses fréquentes à sa brigade. Les soldats prenaient connaissance de tous les chemins, de toutes les positions à occuper en cas d'attaque, de sorte que, si l'ennemi s'aventure à nous combattre, il sera infailliblement tourné et écrasé.

Visite de la casba

Je rentrais de bonne heure en ville avec Margadel qui m'indiqua un chemin pour rentrer à la Casba, et j'enfilai une suite de rues étroites où je ne rencontrai pas un chat. Quoiqu'au dire de tous ces messieurs la ville d'Alger soit maintenant très sûre, me voyant seul dans ces coupe-gorges, je n'étais cependant pas très tranquille. Aussi j'arpentais rapidement le terrain en choisissant toutes les rues montantes, car, ne connaissant pas la ville, c'était le seul moyen de parvenir à mon but puisqu'il se trouvait dominer tout le reste. J'y parvins enfin suant à grosses gouttes et j'entraï dans une assez grande cour où circulaient des gens de toute sorte. N'y reconnaissant personne, j'abordai un poste du génie dont je demandai l'officier. On m'indiqua très heureusement Garidel qui était chargé de percer dans le rempart une poterne qui pût fournir une communication entre l'extérieur et le château.

Je ne pouvais tomber sur un meilleur cicérone, et, après m'être rafraîchi chez lui, nous commençâmes nos courses. Je visitai d'abord les fortifications extérieures, puis nous rentrâmes au corps de logis principal qui se compose, comme tous ceux du pays, d'une cour carrée à galeries avec fontaine au milieu et un appartement sur chaque côté. Nous descendîmes de là à la mosquée dont la coupole est élançée sur plusieurs couples de colonnes

arabes en marbre blanc d'un très beau travail. Il me conduisit encore au jardin des femmes, dans lequel, comme chargé des travaux, il pouvait presque seul entrer. Nous traversâmes d'abord une très jolie salle de bain, ombragée par des jasmins et des vignes et rafraîchie par un jet d'eau tombant dans un bassin de marbre blanc. Le parterre, assez bien fourni en fleurs et en arbustes, est coupé dans plusieurs directions par des tonnelles en jasmins, en rosiers, en vignes qui prennent toute sa longueur. Mais elles sont extrêmement basses et la charpente en roseaux qui les soutient ne paraît être rien moins qu'à l'épreuve du temps. Après avoir ainsi visité tous les coins et recoins du palais, dont la plupart des appartements démeublés sont maintenant des casernes, et les cours des écuries, je pris congé de l'ami Garidel, puis je descendis à la Marine où je trouvai un canot qui m'avait été expédié.

Dans l'après-midi, Subra et M. Denans mettent sous voile avec les autres bâtiments algériens et le reste de la flottille qu'ils doivent escorter jusqu'à Toulon.

Le 6, la *Sirène*, l'*Iphigénie*, l'*Amphitrite* et plusieurs autres bâtiments appareillent prenant la route d'Oran avec les troupes qu'elles y transportent.

Révolution de juillet – Impression qu'elle produit à bord (23)

11 août 1830 - La corvette l'*Orithie* arrive de France, et les journaux qu'elle nous apporte nous font connaître en même temps les ordonnances qui annulent la Charte, les journées des 27, 28 et 29 juillet à Paris, la formation d'un gouvernement provisoire et l'adoption des trois couleurs pour pavillon national.

Ces nouvelles produisent à bord grande émotion dans tous les esprits; et malgré le plaisir que cause le triomphe de la liberté, malgré la modération avec laquelle on paraît s'être comporté dans cette étonnante révolution, chacun tremble de voir bientôt la France plongée dans les horreurs de la guerre civile en même temps qu'elle sera peut-être obligée de repousser les ennemis du dehors qui se rallieront pour la dévaster une seconde fois. Pour moi, je me trouve en quelque sorte heureux, dans cette circonstance, d'avoir, si l'occasion s'en présente, à combattre ces ennemis les plus acharnés, sans me souiller du sang de ceux qui, quoique s'armant contre elle, n'en sont pas moins mes concitoyens.

12 août - Le brick le *Griffon* mouille sur rade; il était parti de France avec le pavillon tricolore, et nous apprenait que tout s'était passé à Toulon sans tumulte et surtout sans réaction, sans effusion de sang. Les journaux nous rassurèrent aussi un peu sur la situation de la France.

Grand conseil à la casbah

C'est surtout à la Casbah que les événements de Juillet ont fait une forte impression. Les chauds partisans qui s'y trouvent pour le régime qu'on vient de renverser, voyant leurs intérêts les plus chers froissés, leurs espérances de fortune détruites, sont dans la plus grande agitation. Le conseil s'y est établi en permanence toute la nuit dernière et les projets les plus insensés ont été proposés par chacun. On voulait s'embarquer avec l'armée sur la flotte, sans connaître l'opinion ni de l'une ni de l'autre, aller prendre le roi à Cherbourg, et après s'être ménagé un parti en Bretagne ou dans le Midi, venir y débarquer et marcher sur Paris. Vingt autres idées, s'il se peut encore plus absurdes, furent émises dans cette soirée. Le général de Bourmont s'opposa, dit-on, à toutes ces folies, et proposa des mesures très raisonnables. Cependant il paraît qu'il a décidé qu'on abandonnerait Oran et Bône et qu'on concentrerait l'armée sur Alger.

Dans la soirée, la diligence arrivant de Bône nous dit que nos troupes, retranchées dans la ville et les environs, sont continuellement attaquées par les Kabyles, et que, n'étant pas en force pour les repousser au loin, l'échange continu des coups de fusils nous faisait perdre journellement quelques hommes.

13 août - Nous recevons par le *Cyclope* la nouvelle de l'abdication de Charles X et du duc d'Angoulême, de la décision des Chambres qui nomme le duc d'Orléans roi des Français, et de la modification de la Charte.

14 août - La frégate la *Duchesse de Berry* nous confirme ce que nous avons appris de la *diligente* relativement à Bône : les Kabyles se bornent à des attaques de tirailleurs.

Les maladies font à Alger beaucoup de progrès occasionnés en grande partie par la démoralisation de l'armée mal logée et en quelque sorte abandonnée. Presque tous les jours on expédie d'ici pour la France et pour Mahon des frégates chargées de malades. Une grande quantité d'officiers obtiennent aussi des permissions pour rentrer et, si cela continue encore quelque temps, la débandade sera générale.

Evacuation d'Oran et de Bône

16 août - Le *Sphinx* parti avant hier pour rappeler l'expédition d'Oran en arrive avec des troupes. Lorsqu'il quittait cette rade, on avait détruit le fort Mers-el-Kébir, et l'abandon dans lequel on laissait les Turcs qui s'étaient soumis les avait consternés. Cependant ils sont résolus à se défendre contre les Bédouins jusqu'à la dernière extrémité.

17 août - A 8 heures du matin, le pavillon tricolore est hissé sur l'escadre et salué de 21 coups de canon. La ville d'Alger arbore pareillement les nouvelles couleurs nationales quelques instants après nous. Les soldats avaient depuis plusieurs jours pris la cocarde et murmuraient du retard qu'on mettait à leur donner le nouveau drapeau. Du reste, je n'ai pu avoir aucun détail sur la manière dont s'était effectué ce changement, malade depuis huit jours, je n'ai pas mis le pied à terre, et fort peu d'officiers du bord y descendent comme observateurs.

18 août - L'*Artémise* nous apporte la promotion du vice-amiral Duperré au grade d'amiral de France avec toutes les attributions allouées aux maréchaux; nous apprenons aussi que le maréchal de Bourmont est remplacé au commandement de l'armée d'Afrique par le général Clausel qui doit arriver incessamment. Une ordonnance du roi change le nom de la frégate la *Duchesse de Berry* en celui de la *Victoire*, la *Belle Gabrielle* prendra le nom d'*Indépendante*, et la *Marie-Thérèse* s'appellera la *Calypso*.

20 août - La division d'Oran mouille sur rade, ayant à bord les troupes qu'elle ramène. Le rembarquement s'est fait, dit-on, dans le plus grand désordre. Les nouvelles de France en ont été sans doute une des principales causes. On a été sur le point d'y abandonner l'artillerie et les munitions. Heureusement qu'une partie des vivres y est seule restée. Dans la marine, on s'accorde à regarder ce rappel des expéditions d'Oran et de Bône comme une faute très grave. On abandonne des villes, qui s'étaient soumises, aux exactions des Bédouins de l'extérieur et on s'expose à les acheter chèrement une seconde fois.

23 août - La 46^{ème} compagnie du vaisseau et deux autres du *Breslau* et de l'*Amphitrite* embarquent sur le *Sphinx* et le *Nageur* pour aller désarmer le fort Matifoux et en enlever les pièces en bronze qui pourraient s'y trouver. Le soir, cette expédition est de retour; elle trouva le fort entièrement abandonné, les portes ouvertes et les affûts en grande partie brûlés. Après s'être mis en défense contre les partis nombreux de Bédouins qui se formaient dans la plaine, les hommes enclouèrent ou mirent hors de service les canons en fer, et, se trouvant trop

faibles pour y passer la nuit, ils se rembarquèrent sans avoir pu emporter deux pièces en bronze qu'ils eurent soin toutefois d'enclouer.

25 août - Dans l'après-midi, la division de Bône mouilla sur rade, l'évacuation s'est faite comme à Oran, et les Kabyles entraient comme nos dernières troupes sortaient de la ville; les Turcs s'étaient réfugiés dans la Casbah ou citadelle. Ainsi, voilà deux expéditions qui nous ont coûté des frais et des hommes, que l'on sera obligé de recommencer, et dont peut-être les résultats seront bien moins satisfaisants. Les fausses manœuvres doivent d'ailleurs agir d'une manière très désavantageuse pour nous sur l'esprit des Bédouins, qui ne peuvent manquer de les attribuer à la crainte.

30 août - Ce matin notre chaloupe armée en guerre est partie avec la mission d'aller désarmer toutes les batteries de la côte où très probablement personne ne s'opposera à ses projets.

Dans l'après-midi la division Rosamel mouille dans la baie. Elle avait été envoyée à Tripoli pour forcer, s'il le fallait, le Pacha à reconnaître et à payer une somme assez considérable qu'il devait au dey d'Alger et qui maintenant revient naturellement à la France. Le Pacha, convaincu qu'on ne gagne rien à résister à des forces supérieures, a fort bien reçu l'amiral et a payé une partie de sa dette, promettant le reste après un certain laps de temps. Je crois cependant que, si la prochaine fois, on ne s'y présente pas en force, le bâtiment qui retournera exigera le reste du paiement pourra en être pour ses frais.

Le général Clausel est attendu ici avec la plus grande impatience par l'armée de terre, et surtout par nous, pour qui son arrivée sera, à peu de jours près, celui du départ. Aussi chaque voile que signalent les croiseurs excite-t-elle à bord le plus grand intérêt. Toutes les longues-vues montent sur le pont et sont braquées sur elle. Les paris sont ouverts, le champagne est mis en jeu, mais il n'y a encore que les parieurs contre qui aient gagné. L'armée a aussi le plus grand besoin d'un chef. Il ne part pas un bâtiment qui ne soit encombré de malades, et surtout d'officiers qui abandonnent leur régiment, le désarmement des forts va très lentement; les travaux languissent; les munitions, les approvisionnements se gaspillent plus qu'à l'ordinaire; les soldats souffrent; enfin tout se ressent de la mollesse des chefs et de la fausse position dans laquelle ils se trouvent. Nos avant-postes seuls sont tenus en haleine par des troupes de Kabyles qui battent la campagne et qui paraissent de temps en temps vouloir les inquiéter.

1er septembre 1830 - Le vaisseau anglais l'*Asia* met en panne à l'entrée de la baie, salue l'amiral et, après avoir communiqué avec nous, il envoie des canots à terre; il vient sans doute ici pour inspecter nos forces.

Le général Clausel remplace le comte de Bourmont

2 septembre - Ce matin enfin les croiseurs signalèrent l'*Algésiras* qui mouilla vers dix heures. Ce fut presque pour nous un jour de fête, car l'époque de notre départ, qui jusque-là n'était qu'hypothétique, fut à peu près fixé du 6 au 8. A midi, le général Clausel vint voir l'amiral avec une partie de son état-major et, après avoir passé quelque temps avec lui, il se rendit à terre où il fut salué de 13 coups de canon. C'est un homme dans la force de l'âge, d'une taille moyenne, d'une bonne tournure, et qui a excité chez nous le plus vif intérêt.

3 septembre - Le maréchal de Bourmont quitte Alger sur un bâtiment marchand; il se rend à Mahon où il doit purger sa quarantaine et attendre les ordres du nouveau Ministre de la guerre, le général Gérard, qui lui a, dit-on, conseillé de ne pas rentrer en France, et d'attendre que l'effervescence occasionnée par les événements de juillet soit un peu calmée. De très

bonne heure il fit demander un bâtiment à l'amiral qui lui répondit que, s'il retournait en France, il était maître de choisir sur toute l'escadre, mais qu'en cas contraire il ne croyait pas pouvoir satisfaire à sa demande. M. de Bourmont s'adressa aussitôt à M. Cellières et le pria de lui tenir un bâtiment prêt dans deux heures. Malgré les difficultés que présentaient ces dispositions précipitées, on se pressa et à onze heures le navire dût être prêt. A dix heures le général était sur le quai, où il prit un bateau de pêche qui le mit à bord avec ses deux fils et un domestique, il y resta jusqu'à huit heures du soir attendant que la brise lui permit enfin d'appareiller. On assure qu'un de ces messieurs exténué de fatigue tomba à bord sur un matelas où il resta cinq ou six heures sans donner aucun signe de vie.

Ce départ précipité et obscur d'un homme qui venait d'occuper les plus hauts grades de l'Etat, qui la veille commandait encore à trente mille baïonnettes, qui avait perdu deux de ses fils dans la campagne, car M. de Trélan était au moins son fils adoptif, présentait un caractère d'infortune qui me fit d'autant plus d'impression et de peine que M. de Bourmont était regardé par tous ceux, même d'une opinion conforme à la sienne, qui ont pu le voir de près, comme un homme faible et sans énergie, coupable de la désorganisation de l'armée, mais incapable d'avoir fait le moindre tort à personne et d'avoir en rien trempé pour son compte dans les rapines de la Casbah.

4 septembre - Ce matin je descendis à terre pour la première fois depuis ma maladie, accompagné du 1er chirurgien Monnier et de M. Bérard qui est aussi en convalescence. Nous allâmes promener du côté de Babazoun. Après avoir visité le fort, actuellement occupé par deux régiments d'infanterie, nous nous arrêtâmes pour fumer une cigarette à un poste établi sur la route auprès d'une jolie fontaine, où nous nous donnâmes la satisfaction d'écouter les nouvelles qui circulent dans l'armée.

Au dire de l'officier, tout était perdu. La flotte une fois partie, les Bédouins les affameraient, tomberaient en masse sur eux et les massacreraient. Enfin il nous montrait l'occupation du pays par l'armée française, sous les couleurs les plus noires, et nous prouvait par là le dégoût et presque le désespoir qui régnait parmi les troupes. Pour nous qui voyons les choses d'une toute autre manière, nous n'avons aperçu dans ces discours qu'une suite naturelle de la démoralisation qu'on n'avait pas su arrêter à temps.

7 septembre - Nous apprenons par M. Gallois que le bey de Constantine venait de faire sa soumission. A son retour dans cette ville; après avoir conduit des secours aux Algériens, il avait trouvé sa place occupée par un compétiteur qui s'était emparé du pouvoir, avait rassemblé des forces, et se disposait à lui disputer le terrain. Ce ne fut qu'après un combat sanglant livré sous les murs de la ville, et après avoir tué son adversaire que le bey put rentrer dans ses possessions. Hier, plusieurs de ses envoyés ont apporté sa soumission, et on assure même qu'il a fortement engagé tous ses cheikhs à suivre son exemple. Une grande réunion de bédouins doit avoir lieu aujourd'hui sur les bords de l'Arrach. Des troupes ont été expédiées pour observer les mouvements.

Le général Clausel s'occupe beaucoup de réorganiser l'armée. Il l'a d'abord partagée en quatre divisions qui doivent occuper, pendant l'hivernage, les habitations voisines de la ville. Il congédie tous les officiers qui paraissent désirer leur retour en France, et les remplace immédiatement par les officiers et sous-officiers du régiment auxquels ils appartiennent, mesure, qui en procurant de nombreux avancements, ne peut manquer de relever un peu le moral du soldat qui attend encore les récompenses qu'il a méritées dans la campagne. On demande aussi en France de nombreux blockhaus que l'on dispersera dans la campagne pour assurer les communications.

Pour nous, nous faisons nos préparatifs de départ. Demain, assure-t-on, nous serons sous voiles, l'amiral est allé aujourd'hui en ville faire sa visite d'adieu.

Retour vers Toulon

8 septembre - Enfin ce matin à 9 heures nous appareillons de la rade d'Alger à la grande satisfaction de tout le monde. La corvette la *Créole*, le brick le *Dragon*, l'*Alerte* et l'*Euryale* nous accompagnent, et nous faisons route pour la France, en adressant presque tous de grand cœur un adieu pour longtemps à la côte d'Afrique.

Le commandant de la station reste à M. Massieu de Clerval (24), qui a son pavillon sur la *Sirène*.

9 septembre - Dans la soirée nous sommes ralliés par le vapeur le *Sphinx* qui nous dit avoir quitté Alger à 10 heures du matin et nous apprend officiellement la soumission du bey de Constantine, nous annonce que celui d'Oran a envoyé des émissaires renouveler les assurances de sa fidélité au gouvernement français; enfin que les rassemblements de l'Arrach n'étaient rien moins que pacifiques, puisque nos avant-postes venaient d'être attaqués par les bédouins réunis. Du reste l'ennemi avait été repoussé sur tous les points. Après nous avoir donné ces nouvelles, le *Sphinx* reçut l'ordre de faire route pour la France où il annoncera notre arrivée.

Précautions pour éviter la quarantaine

15 septembre - Lors de notre départ, l'amiral comptant sans doute faire à Toulon une quarantaine moins longue, avait pris à son bord et admis à sa table un intendant de la santé de Marseille, qui avait été précédemment expédié à Alger avec plusieurs agents. Les patentes* étaient en règle de la veille, et en appareillant, nous avons hissé en tête du mât de misaine le pavillon jaune des pestiférés. Dès lors toute communication fut interdite avec les autres bâtiments, voire même avec ceux qui nous accompagnaient en France. Dans l'espoir que le conseil sanitaire tiendrait compte de ses précautions, il poussa même le scrupule jusqu'à refuser des dépêches que lui apportait le *Lybio* chargé de vivres pour la division, et que nous rencontrâmes le 10 au soir, se contentant d'en recevoir à la voix les nouvelles de Toulon et lui donnant l'ordre de continuer sa route.

A 8 heures du matin le 11, nous nous trouvâmes en latitude de Minorque que nous découvrîmes à l'Ouest. Les jours suivant de fortes brises du Nord nous forcèrent à tenir le vent et nous empêchèrent de faire beaucoup de route. Du reste le vaisseau a considérablement perdu de sa marche, et les bâtiments qui nous accompagnaient nous rendaient une partie de leurs voiles.

Enfin le 14 au matin, nous eûmes connaissance de la terre, que nous reconnûmes pour la côte d'Hyères ; toute la journée nous louvoyâmes à l'abri des îles; nous sortîmes le soir de la baie par la Grande Passe, et à 7 heures ce matin nous mouillâmes à Toulon en forçant la *Didon* à filer* son câble par le bout, et cela du plus beau temps du monde. Tant il est vrai que les vaisseaux amiraux font des sottises comme les autres et quelquefois plus souvent.

A notre entrée, nous fûmes salués par la frégate anglaise le *Madagascar*, mouillée en tête de rade et commandée par le capitaine Spencer, qui s'est si bien comporté à Navarin sur le *Talbot*. Nous rencontrons ici beaucoup de bâtiments déjà rentrés depuis longtemps, et qui achèvent leur quarantaine. Les mouvements d'arrivée et de départ sont d'ailleurs presque continuels.

16 septembre - L'*Armide* mouille, nous salue fort mal et fort tard. Ainsi M. de la Susse (25), en enfreignant les ordonnances qui défendent les saluts entre bateaux français sur rade française, fait une salve en dépit du sens commun et à contre-temps, c'est-à-dire, trois ou quatre heures après son arrivée. Le commandant vient ensuite le long du bord annoncer l'amiral de Rigny qui a dû partir du Levant quelques jours après lui.

Malgré tout ce qu'ont pu faire M. Duperré et l'Intendant sanitaire, on ne paraît devoir rien diminuer de notre quarantaine, que nous ayons communiqué ou non pendant notre traversée. Il faut que l'administration sanitaire perçoive la rétribution pour vingt jours, en dépit de toutes patentes de santé du monde, et sans qu'on ait droit à la moindre observation.

La seule chose juste que l'on rencontre dans cette institution, qu'on a su rendre si absurde et si despotique, c'est que son joug pèse également sur le grand comme sur le petit.

19 septembre - Depuis quelques jours l'*Algésiras*, le *Duquesne* et plusieurs autres bâtiments ont dequillés sur rade. La violence des vents du Nord-Ouest empêche aujourd'hui diverses frégates d'entrer à Toulon, et l'*Amphitrite*, la *Didon*, la *Thémis* sont forcées de jeter l'ancre aux Sablettes; la *Pallas*, après s'être montrée, a pris la bordée du large.

Serment de fidélité au roi – circonstance plaisante de la revue, absurdité

A dix heures, l'équipage étant rassemblé sous les armes, le major général de l'armée en reçoit, ainsi que de l'état-major, le serment de fidélité au roi des Français, d'obéissance à la Charte et aux lois du royaume. Le procès-verbal est ensuite signé de chacun et expédié au Ministre. Depuis qu'il est question de ce serment, on parle beaucoup de la détermination que doit prendre le commandant Villaret (26); car il a manifesté plusieurs fois déjà assez ouvertement l'intention de n'en prêter un second que lorsqu'il sera dégagé du premier. Cependant aujourd'hui il a, sur le pont, fait comme les autres; mais n'ayant pas jugé à propos de mettre sur le procès-verbal sa signature en tête des nôtres, nous ne savons pas s'il a effectivement signé. Quelques-uns prétendent qu'il l'a fait avec les officiers supérieurs, je ne le crois pas.

Une circonstance assez plaisante est venue marquer la revue d'aujourd'hui. Depuis quelque temps le bruit court parmi les matelots que ceux qui ne prêteront pas serment seront aussitôt congédiés; de sorte que, quand l'amiral Mallet (27), devant s'adresser individuellement à chacun, passa dans les rangs, après les trois ou quatre premières files de seconds-mâîtres et de quartiers-mâîtres, un matelot auquel il répétait la formule, lui répondit qu'il ne prêterait pas serment.

- Quelles sont tes raisons ? lui dit l'amiral.

- Parce que je ne veux pas servir ce gouvernement et que je veux être congédié.

M. Mallet se mit à sourire, mais de ce sourire malin qui allait si bien à sa figure sur laquelle l'ironie était toujours peinte. Puis, avec un grand sang-froid, il lui demanda combien de service il avait encore à faire. - Deux ans, amiral. - Eh bien, mon garçon, je ne puis ni ne dois te forcer à prêter un serment qui te répugne, mais sois persuadé que tu n'auras ton congé que dans deux ans, que tu remplisses cette formalité ou non.

Puis il passa à un autre qui, voyant que le refus du premier était inutile, jura de bon cœur, et tous les autres en firent autant.

Quelle absurdité d'exiger le serment d'un soldat, d'un homme qui n'est pas libre, que l'on force à servir ! Et pouvait-on répondre, à celui qui s'y refusait, autre chose que ce que répondit M. Mallet ? Car pas un n'aurait prêté serment si un congé avait été attaché à son refus. Avant

une campagne il peut y avoir en marine quelques volontaires; au retour en France pas un pour continuer immédiatement. Une loi aussi absurde émane cependant de la Chambre des députés! Tant il est vrai que les préjugés ne raisonnent pas. Et qu'importe au matelot quel pavillon il sert, pourvu que ce soit celui de la France?... Il n'entre pas, lui, dans ces distinctions de partis qui divisent ses concitoyens et les arment les uns contre les autres; Partis qui ont généralement pour noyau des individus dont l'amour-propre ou les intérêts sont froissés, et dont les séides n'ont aussi que l'intérêt ou l'espoir des pillages et des places pour mobile. A bord le républicain et le vendéen sont frères et, que l'ennemi se présente, ils le combattent avec autant de courage, sous le pavillon tricolore ou le drapeau blanc. Le vaisseau pour eux c'est la France, et là au moins elle n'est pas déchirée par les factions.

21 septembre - Hier l'*Atalante*, arrivant du Levant, nous dit avoir laissé *le Conquérant* sous le cap Corse; elle paraît avoir éprouvé des avaries majeures dans son grément.

Ce matin le vaisseau arrive par un temps affreux, et nous salue de 17 coups de canon. Quelques heures après, M. de Rigny vient présenter ses félicitations à l'amiral Duperré sous une pluie battante :

Quantum mutatus ab illo!

Difficulté d'avoir un congé

Presqu'aussitôt notre arrivée sur rade, j'avais présenté au commandant la demande d'une permission que j'adressais au Ministre, pour achever le congé qui m'avait été accordé au mois de janvier, et j'en avais reçu l'assurance d'une heureuse réussite. Ce matin il me fait appeler, et me rendant ma demande que je croyais partie, il me dit que le major général avait refusé de s'en charger, et que c'était au préfet maritime à décider si elle devait être expédiée. Du Bouëtiez (28), Rodellec, et plusieurs autres de ces messieurs se trouvent dans le même cas; nous sommes désespérés.

Beaucoup de gens qui se sont fait embarquer pour cette campagne seulement, dès que les chances d'obtenir des faveurs ont disparu pour eux, et que les corvées seules se sont présentées de toutes parts, ont choisi avec empressement, sous différents prétextes, les premières occasions de rentrer en France. Ils ont immédiatement adressé au Ministre des demandes qui ont été accordées sans examen. Et maintenant que les malheureux, qui n'ont pu se présenter plus tôt, viennent avec les meilleurs droits du monde réclamer le repos qui leur est dû, on n'accorde plus de permissions à cause du grand nombre de demandeurs. Ils pâtissent ainsi de la sottise que l'on a d'abord faite en donnant des congés indistinctement à tous ceux qui en demandaient.

Certain de ne rien obtenir à Toulon, je me décidai à filer sur Brest dont peu de demandes étaient encore parties. En conséquence je sollicitai du major général un embarquement sur l'*Aréthuse* qui manquait d'officiers; mais ce que j'avais prévu arriva, ma compagnie fut mise en avant, et, repoussé avec perte comme ne devant pas quitter une division, je fus forcé d'attendre patiemment des temps plus heureux.

Dans l'après-midi nous voyons paraître l'ordre qui retient à Toulon 37 bâtiments dont l'*Alger*, le *Trident* et le *Marengo* en commission sur rade, qui en expédie une vingtaine à Brest, et qui fixe le nombre devant former la station d'Alger. Nous apprenons de plus que tous les navires destinés pour le nord doivent être sous voiles le 8 octobre au plus tard. Je désespérais alors de pouvoir en profiter, lorsque, me plaignant de mon malheureux sort, ce brave Sercey (29) me dit que, pour réussir auprès de l'amiral Mallet, je m'y étais mal pris et qu'il se chargeait de me faire avoir dans trois jours un ordre d'embarquement sur le bâtiment

que je désignerais : ces offres obligeantes étaient trop aimables pour que je n'acceptasse pas, persuadé du reste qu'il saurait choisir l'instant favorable et prendre, comme il fallait, le major général.

Nous apprenons ce soir que notre quarantaine est définitivement fixée à quinze jours et que le 29 nous seront libres. Ainsi tout ce qu'a pu faire l'amiral n'a abouti qu'à diminuer notre séjour à bord.

28 septembre - Cercey ne me laissa pas longtemps dans l'attente; hier matin il me remit l'ordre du major général de cesser mes fonctions dans la 63^{ème} compagnie, et d'embarquer sur la frégate *l'Aréthuse* que j'avais désignée. Il me recommanda toutefois de ne montrer cet ordre à personne avant que l'état-major général de l'armée ne fût dissout, c'est-à-dire le lendemain de la libre pratique*, parce que la concession qui m'avait été faite pouvait attirer d'autres solliciteurs. Enchanté de cette bonne nouvelle, je m'occupai immédiatement de mes préparatifs de départ, attendu que *l'Aréthuse* doit partir sous le plus court délai.

Hier aussi le vaisseau le *Marengo* arrive du Levant où il était allé porter des Turcs. Voulant reconnaître le cap Passaro à l'entrée de la nuit, et trompé par ces terres basses qui le forment, il s'était jeté sur un banc de roches, d'où il n'a pu se relever qu'après s'être débarrassé de son eau et d'une partie de son lest. Ce matin il faisait encore 30 pouces d'eau à l'heure et on doit le mouiller sur un des bancs de vase de la rade de la Seigne pendant le temps de sa quarantaine. *La Ville de Marseille* doit le suivre de près avec le commandant Robert (30), qui vient d'être nommé à la place de directeur des mouvements du port.

Le temps de notre quarantaine ne m'a pas paru très long à cause du grand nombre d'occupations que je me suis imposées. Ayant rencontré au bureau major un rouleau de cartes qui venaient de paraître, je résolus d'en calquer quelques-unes; j'étais obligé de travailler toute la journée pour les remettre dans la soirée suivante. Les jours étaient encore coupés par de fréquentes courses au Lazaret, où, en dépit de toutes les lois sanitaires dont on ne surveille guère la triste observance, nous promenions sans le moindre inconvénient avec nos camarades qui s'y réunissaient. Je pus voir ainsi plusieurs fois mes anciens compagnons de campagne du *Conquérant* et une foule d'autres connaissances.

Dernier salut au drapeau blanc

J'eus aussi la visite de Subra le long du bord. La goélette qu'il avait été chargé de ramener à Toulon était, aussitôt après sa quarantaine, rentrée dans le port où il la commandait toujours. Dans notre entrevue, il me raconta une aventure assez bonne qui lui était arrivée lors de sa rentrée à Toulon. Séparé par une forte brise du Nord-Ouest des bateaux bœufs qu'il escortait conjointement avec deux autres prises algériennes, il était allé relâcher à Barcelone où le consul lui avait appris ce qu'il savait alors des événements de Juillet. Plusieurs jours après, n'ayant pu recevoir aucun ordre, il doublait le cap Cépet sous pavillon blanc, lorsqu'il rencontra la *Daphné* sortant avec les nouvelles couleurs nationales. Ceci n'avait rien qui dût l'étonner d'après ce qu'il avait appris à Barcelone; mais ce qu'il trouva plaisant dans cette circonstance, ce fut de se voir saluer trois fois par le drapeau tricolore de la *Daphné* auquel salut, du reste, il répondit immédiatement. Soit que M. Brait (31), qui la commandait, voulut rendre ainsi un dernier hommage à notre ancien pavillon soit qu'il eut la simple intention d'adresser le salut à Subra, ce qui n'est guère probable, le fait n'en était pas moins extraordinaire et curieux. Nous sommes encore à chercher les raisons qui avaient pu motiver cette démarche un peu originale; mais il se faisait à cette époque tant de choses bizarres qu'on renonçait à résoudre beaucoup de problèmes.

29 septembre - Ce matin nous prenons l'entrée à Toulon; à huit heures, l'amiral quitte le bord et se rend à la préfecture, d'où il doit partir dans la nuit pour Paris. Les officiers en corps l'accompagnent jusqu'à l'échelle, les hommes partie sur les vergues, partie en armes sur le pont, lui font leurs adieux par trois cris commandés de « vive le Roi » ! Plusieurs bâtiments répètent le même salut lorsqu'il passe près d'eux; enfin le *Conquérant* renchérit sur les autres par une salve de 15 coups de canon.

Dénonciations calomnieuses

Nous apprenons aujourd'hui, d'une manière certaine, et par les aides-de-camp de l'amiral, la dénonciation de l'état-major de l'armée d'Afrique au gouvernement de Charles X. Le général Desprez était déjà connu par des infamies de ce genre, mais le général Lahitte, qui pendant toute la campagne nous a paru un brave et galant homme, vient aussi d'être convaincu de la plus noire délation. Une lettre, envoyée à l'amiral Duperré et adressée au duc d'Angoulême, dénonce toute la marine comme animée du plus mauvais esprit, et son chef comme devant être remplacé immédiatement pour cause d'incapacité et d'intentions malveillantes; cette lettre était signée Lahitte. Quant au général de Bourmont, accusé maintenant en France de dilapidation et d'avoir quitté Alger avec des trésors, il est reconnu incapable d'avoir détourné un centime, et d'avoir pu noircir qui que ce soit, par tous ceux qui l'ont vu de près ou qui ont été témoins de ses malheurs. Il ne se lavera jamais de la tache de 1815; mais du moins il n'y a rien ajouté ici. Plusieurs officiers de vaisseau savent d'une manière certaine qu'ils étaient compris sur la liste de dénonciation.

Ce soir, nous allons en petite rade, remorqués par tous les canots de la division.

D'après les relevés faits par M. Ficher, chirurgien en chef de l'armée navale, sur 21500 hommes embarqués sur l'escadre, 48 seulement ont péri jusqu'à ce jour : 29 de maladies internes, 6 par accidents, et 13 au combat par suite des blessures qu'ils y avaient reçues.

Traversée de Toulon à Brest sur la frégate *l'Aréthuse*

31 septembre 1830 – Je débarque de la Provence et je porte mes malles sur *l'Aréthuse*, où j'occupe une chambre de tribord dans le carré.

Malgré le peu de temps qui me reste à passer à Toulon pour faire quelques préparatifs de voyage, je suis enchanté de rallier le port de Brest, débarrassé de la corvée d'une compagnie. C'est un avantage que n'ont presque aucun des officiers qui s'en retournent, et dont je pourrai profiter pour aller au moins passer quelques jours en permission chez moi.

2 octobre 1830 – *L'Echo* et la frégate *l'Atalante* partent pour Lisbonne. A bord de cette dernière, outre l'équipage, se trouvent des compagnies qui doivent rejoindre le port de Lorient où elle ira désarmer après avoir rempli sa mission.

A notre bord, les réparations absolument nécessaires à une frégate presque entièrement pourrie qui doit à l'entrée de l'hiver entreprendre une navigation dans le golfe de Gascogne se poussent avec activité. Les passagers matelots que nous transportons sont embarqués au nombre de 210 et nous composent un équipage de 465 hommes, un peu entassés il est vrai, mais parmi lesquels Mr. l'empereur, lieutenant chargé du détail, a réussi à établir très promptement beaucoup d'ordre. Pour moi, de garde aujourd'hui, et par conséquent demain, je doute que je puisse avoir le temps pendant les jours qui vont suivre de faire quelques achats urgents et quelques dispositions de départ.

4 octobre – Hier soir j'ai pu voir Subra, je l'ai trouvé au lit, souffrant d'un rhume assez bien conditionné qui l'affectait cependant bien moins que l'ordre qu'il venait de recevoir, il quittait le commandant de sa goélette pour rentrer avec sa compagnie sur le vaisseau *l'Alger*.

Enthousiasme bruyant pour le changement de régime

Toulon, à notre départ pour l'Afrique, malgré l'immense population qui s'y trouvait, et le grand mouvement qu'y occasionnaient les préparatifs de l'expédition, était néanmoins paisible. Le bruit dans les cafés n'était occasionné que par le nombre considérable de jeunes gens qui s'y rassemblaient. Un certain ordre régnait au spectacle : les patrouilles fréquentes qui parcouraient les rues n'avaient d'autre besogne que celle de ramasser quelque matelot ivre qui se disputaient entre eux ou avec les soldats. Aujourd'hui l'aspect en est tout à fait changé. La population a diminué de moitié et cependant toutes les nuits, les rues retentissent de clameurs contre tel ou tel individu, et de chansons patriotiques montées sur un ton tellement élevé qu'elles ont plutôt l'air de provoquer à la révolte que de réclamer l'union entre les citoyens. Les cafés ne sont presque plus fréquentés que par des amateurs dont les cris repoussent les individus plus sensés qui auraient envie d'y entrer. Au spectacle des vociférations on ne peut plus indécemment partir de tous les points de la salle, et sont poussées autant par des gardes nationaux en uniforme que par des gens pour lesquels le tapage est un plaisir. Cela tient un peu, il est vrai, au caractère exalté, bruyant et criard des provençaux, tant qu'il n'y a aucun danger à courir et que personne ne leur résiste, mais ce n'est pas de cette manière que je comprends la liberté. Elle est pour moi plus calme, plus réfléchie, plus tolérante. L'enthousiasme bruyant, l'exagération dans la manière de manifester ses opinions, ne sont bon tout au plus que devant un danger éminent, où ils entraînent souvent les plus timides. Mais hors du péril, hors d'une position grave, tout cela n'est que de la fumée qui tout en étouffant quelques gens faibles, n'en a pas plus de consistance. Le vent la dissipe promptement, et on est tout étonné de ne plus rien trouver de ce feu sacré, de ce désintéressement qu'elle paraissait couvrir. Ce sont rarement les grands parleurs que l'on voit les premiers à l'œuvre, ils rappellent presque toujours la mouche du coche. Le vrai patriotisme a plus de calme, plus de sang-froid.

Départ pour Brest

Sur les 10 heures ce matin, nous sommes sortis avec assez de peine de la petite rade, et nous avons mis sous voiles avec les vaisseaux *l'Algésiras* et *le Duquesne*. Les frégates *la Guerrière* et *la Médée* avaient pris les devants. Un temps magnifique, une jolie brise nous présageant une heureuse traversée. Mais les vents sont si changeants, ici surtout, qu'on ne doit guère compter sur eux même pendant une demie journée.

Mon premier virement de bord

Le 26, nous avons les îles Baléares à notre gauche, la brise assez faible nous avait refusé. J'étais de quart, et il fallait virer de bord. Un virement de bord n'est certainement pas une manœuvre difficile, surtout dans cette circonstance, aussi je ne craignais pas de le manquer, mais quoique enseigne de vaisseau depuis 18 mois, je n'avais encore jamais commandé de quart. On venait de passer l'inspection de l'équipage, le capitaine et tous les officiers étaient sur le pont, et je ne pus m'empêcher d'éprouver un certain saisissement, lorsque je reçus l'ordre de l'exécuter. Heureusement l'aplomb ne me manque guère, lorsqu'un commandant ne

m'ennuie pas d'observations déplacées, et je m'en tirai comme si je n'avais fait que cela de ma vie.

Le lendemain matin, la brise nous redevint favorable et le 8 à 5 heures du soir nous laissions derrière nous le cap Palos. Le 9 nous doublions le cap de Gatte, quelquefois si difficile à franchir, et nous entrâmes dans cette partie de la Méditerranée resserrée par les côtes d'Espagne et celles du royaume du Maroc qui précèdent le détroit. Les deux vaisseaux et *la Guerrière* qui comme nous avaient toujours navigué en route libre, n'avaient pas cessés de nous rester en vue et nous précédaient seulement de quelques milles. *La Médée* avait disparu dès le second jour dans le sud de Majorque.

Le soir, parmi plusieurs bâtiments que nous rencontrâmes entrant dans la Méditerranée, nous en reconnûmes un français avec pavillon blanc. Comme il croisait notre route, d'après sa manœuvre indécise, lorsque nous l'approchâmes nous pûmes juger que le pavillon tricolore était tout à fait nouveau pour lui, et que nous lui inspirions quelque crainte. Du reste il en fut quitte pour la peur, s'il en eut, car sans nous en occuper davantage, nous le perdîmes bientôt de vue.

Passage du détroit de Gibraltar

Le 10 à 9 heures du matin, par un temps brumeux et couvert, nous estimant très près du détroit, nous étions à l'instant de diminuer de voiles dans la crainte que notre route ne nous portât pas droit dans la passe, lorsque vers dix heures, la brume se dissipa, et nous aperçûmes comme deux clochers les pics de Gibraltar d'un côté et de l'autre les hauteurs de Ceuta. A 11 heures, nous étions par le travers des colonnes d'Hercule. Une partie de la ville, et les immenses magasins de Gibraltar nous apparaissaient en amphithéâtre. Plus loin nous découvrions sur la rade une foule de bâtiments de toutes nations, qui, malgré le peu de sureté qu'elle offre contre les vents de S.O. y viennent de toutes parts à cause de la franchise de son port. Les plaines cultivées de cette partie de l'Andalousie se laissaient voir dans le lointain, et des montagnes bleues bornaient l'horizon. Du côté de l'Afrique, le tableau, quoique différent, n'en était pas moins curieux surtout dans la circonstance où nous nous trouvions. Les nuages étaient amoncelés sur les montagnes escarpées qui forment la côte, un orage s'y développait, et parmi le brouillard, l'éclaircie dans quelques endroits, nous apercevions des coulées magnifiques où venaient encore tomber les rayons du soleil, et dans lesquelles de nombreux accidents de terrain présentaient des effets admirables.

A peine fûmes nous entrés dans le détroit que les vents d'est nous y avaient conduit, devinrent bon frais. Les deux vaisseaux et *la Guerrière* nous précédaient à petite distance, notre marche à tous était des plus égale, et nous longions ainsi presque beaupré sur poupe la côte d'Espagne en filant dix nœuds. A 2 heures et demi nous rangeâmes la tour de Tarifa, et à 4 heures, nous prenions notre point de départ en longitude du cap Spartel.

Jusqu'au 13 des vents de N.N.E. nous forcèrent à prendre le large, et ce ne fut que le 14 au matin que nous pûmes mettre en route, tout ceci cependant avec un temps superbe.

Le 17 au matin, nous nous séparâmes des vaisseaux pour aller atterrir à la pointe de Penmarch, mais les vents nous ayant refusé, nous rangeâmes l'extrémité ouest de la chaussée de Sein, et le pilote côtier de la frégate, fort peu pratique à ce qu'il paraît, ne voulant pas louvoyer dans la passe quoique nous eussions encore deux heures de flot, nous fit mouiller dans l'anse de Berthonne à trois heures. Le soir, nous eûmes le désappointement de voir entrer la *Guerrière* qui, vers six heures, gagna Camaret en courant des bords. Et certainement sans l'impéritie de notre pilote, à cette heure nous eussions été à notre poste dans la rade de Brest.

Je n'ai pas fait jusqu'à présent, de traversée plus agréable. Notre commandant Mr. le Maraut, s'est toujours montré à notre égard le meilleur des hommes, et en agissant bien plutôt avec nous en camarade qu'en supérieur. Il n'était que lieutenant de vaisseau, il est vrai, mais combien à sa place n'auraient pas cherché à faire sentir la supériorité que leur aurait donné le poste dans lequel ils se seraient trouvé placé. Tout cela du reste ne leur aurait certainement pas fait acquérir auprès de nous plus de considération. Le soir, nous nous réunissons chez lui pour la partie de Boston jusqu'à 10 heures, et le jour, soit sur le pont, soit au carré, le meilleur accord a toujours régné entre les membres de l'état-major.

19 octobre – Quoique mouillés les premiers sur la côte de Bretagne, nous n'entrâmes à Brest que les derniers. Les vents ayant passé au sud dans la nuit, les vaisseaux qui étaient allés atterrir à Ouessant se trouvèrent au point du jour donner dans l'Iroise avec le commencement du flot, tandis que nous autres, forcés d'attendre onze heures à cause des brises variables, nous ne pûmes jeter l'ancre sur la rade de Brest que vers une heure, peu de temps du reste après eux.

Une chose fort remarquable dans cette petite campagne, c'est que quatre vaisseaux ou frégates naviguant en route libre et par conséquent, faisant chacun de leur côté, le plus de voile possible, aient eu une marche assez égale pour arriver ensemble après quatorze jours, sans s'être perdus de vue.

Consternation générale : affectation sur l'*Hermione* pour les Antilles

22 octobre – Déjà depuis plusieurs jours nous ne parlions à bord que de débarquement et de congé, de sorte qu'à entendre chacun de nous, il ne serait resté personne à bord pour désarmer la frégate. Mais à peine fûmes nous mouillés, qu'avant même la levée de notre quarantaine d'observation, nous reçûmes du préfet maritime un paquet enjoignant au commandant de se tenir prêt à passer au premier jour avec tout son état major et son équipage sur la frégate *l'Hermione* commandée par monsieur Martel (32), capitaine de vaisseau, actuellement en armement dans le port. Tels étaient les ordres formels du ministre, et on ne devait pas y changer un iota quelques réclamations que l'on put faire. A la réception de cette lettre, les mines devinrent à bord d'une longueur effrayante en pensant que, dans quelques jours peut-être on serait en route avec des troupes pour la Martinique, car *l'Hermione* devait faire partie de la station des Antilles. Chacun cherchait des raisons plus ou moins valables à présenter. Cependant, en réfléchissant un peu, on vit que l'ordre avait été donné en l'air et sans aucune notion sur la frégate.

L'Aréthuse, il est vrai, avait été armée depuis peu et une grande partie de son équipage ainsi que l'état major, ne devait avoir fait que la campagne d'Alger. Mais de l'ancien état major, il ne restait plus que deux officiers dont l'un commandant la compagnie embarquée à bord, avait l'ordre de rejoindre avec ses hommes le port de Lorient duquel il dépendait, et l'autre Saint Simon, quand il fut embarqué, arrivait de Saint Domingue après le naufrage de *la Sylphide* sur laquelle il se trouvait. Quant aux autres, l'un débarquait comme malade et incapable de reprendre la mer de longtemps, un autre avait en poche l'ordre de rejoindre son port, enfin j'étais le seul à n'avoir que des droits à un congé, droits que j'étais bien décidé à réclamer le plus promptement possible, et pour ne pas perdre de temps, j'écrivis de suite ma demande au ministre. Nos hommes nous provenaient presque tous de différents bâtiments et devaient être licenciés.

Cependant, malgré la précipitation que l'on paraissait devoir mettre dans l'exécution de l'ordre qui nous concernait, aucune disposition n'avait encore été prise. On ne nous débarrassait même pas de nos passagers et quoique plusieurs bâtiments arrivés après nous

fussent déjà dans le port, on paraissait nous avoir tout à fait oubliés. Nos poudres étaient encore à bord. Il est vrai que lorsqu'à la préfecture on aura reçu l'état de situation de *l'Aréthuse*, relativement au personnel, on aura du être un peu embarrassé pour l'armement de *l'Hermione*.

23 octobre – Enfin, ce matin, on nous enlève nos poudres. Sur les deux heures nous sommes à poste dans le port à peu près vis-à-vis le magasin général et on s'occupe aussitôt du débarquement. A terre j'ai pris une chambre sur la place du château, et ma pension chez Loquineau où se rendent tous les officiers de marine et où j'ai eu le plaisir de rencontrer une foule de camarades.

25 octobre – Ce matin, en arrivant à bord, où j'allais être de garde, le lieutenant me remit un ordre du préfet maritime qui m'embarquait sur la frégate *l'Hermione*, et me faisait entrer en qualité de lieutenant dans la 65^{ème} compagnie permanente qui s'y trouvait déjà. Les bras me tombèrent à la réception de cette nouvelle et je n'en pouvais croire mes yeux, quoique je dusse m'y attendre, comme n'appartenant pas au port de Brest et n'ayant personne là qui put plaider en ma faveur. Avant-hier, j'avais confié à Mr. le Maraut ma demande de congé, elle avait été présentée par lui au préfet maritime qui l'avait assez bien accueilli et promettait même de la faire partir le plus vite possible. Cependant aujourd'hui me voilà embarqué pour une campagne des Antilles et rentré dans les compagnies ! J'étais furieux et décidé à faire toutes les réclamations imaginables.

Explication franche avec le commandant de l'Hermione

Il fallut pourtant me déterminer à me rendre chez mon nouveau commandant Mr. Martel, pour lui présenter mon ordre. Je ne lui dissimulai pas ce que je pensais de l'injustice criante qu'on venait de commettre à mon égard, vu que plusieurs enseignes se trouvaient maintenant à terre, ayant achevé des congés avant la campagne d'Alger. J'ajoutai même que comme c'était tout à fait à contre cœur que j'embarquai à son bord, il ne devait pas s'attendre à beaucoup de zèle de ma part. Pour lui, il tacha de me consoler en me promettant une campagne agréable et en m'assurant que jamais un officier ne s'était trouvé mal à son bord, ce que du reste je savais déjà.

Je fus de là trouver Mr. le Maraut qui s'offrit à me conduire chez le major général. Nous le rencontrâmes à la porte de l'hôtel et après lui avoir expliqué mes raisons et exposé mes droits au congé que j'avais demandé, il me répondit que la pénurie d'officiers seule l'avait déterminé à m'embarquer sur *l'Hermione*, que d'ailleurs j'étais jeune par conséquent devant passer avant les plus anciens. Enfin, il me fournit toutes les raisons banales qu'il put trouver, et me congédia.

Je me disposais à tenter d'autres démarches, lorsqu'à dîner chez Loquineau, j'appris de Lapeyrouse que des lettres toutes fraîches leur annonçaient des commencements de trouble dans nos départements, qu'à Vannes quelques mouvements avaient eu lieu, et ce qui semblait confirmer ces bruits, c'était le départ précipité d'un régiment de la garnison de Brest pour le Morbihan, l'occupation de la ville de Josselin et de Ploërmel par des troupes de ligne. Comme mon intention en allant en congé était, après avoir vu mon père, de m'amuser et de battre la campagne, sans me mêler en rien des affaires politiques, ces bruits de chouans m'arrêtèrent un peu dans les démarches que je projetais de faire encore pour obtenir mon congé, je jugeai que l'instant n'était pas favorable et qu'il valait bien mieux être embarqué sur une bonne frégate que de rester à ne rien faire à Brest au risque d'être coffré bientôt sur une goélette, un petit bric ou une gabarre. Aussi je pris mon parti en brave et j'acceptai ma nouvelle position.

Marine Royale

Port de Toulon

état-major général

Le Contre Amiral major général de la marine, conformément à l'ordre de M. le préfet maritime, ordonne à M. Pocard Kerviler , Joseph Marie Vincent, enseigne de vaisseau, lieutenant de la 31ème compagnie permanente de la 5ème division, de débarquer du vaisseau la *Provence* pour jouir du congé qui lui a été accordé par dépêche ministérielle du 19 décembre 1829.

Le présent ordre sera enregistré aux bureaux des armements, des revues et de la 5ème division

Toulon le 4 janvier 1830

Duranteau

Marine Royale

Port de Toulon

état major général

Conformément à l'ordre de M. le préfet maritime et aux dispositions de la dépêche ministérielle en date du 19 décembre 1829, il est permis à M.Pocard Kerviler, Joseph Marie Vincent, enseigne de vaisseau, de s'absenter du port pendant quatre mois avec la jouissance des deux tiers de ses appointements.

Le présent sera enregistré au bureau des revues.

Toulon le 4 janvier 1830

Le CA major général de la marine

Duranteau

Campagne aux Antilles

Sur la frégate *L'Hermione*

26 Octobre 1830 - 3 Septembre 1831

Embarquement sur l’Hermione

26 octobre 1830 – Ce matin, je vais prendre la garde à bord de *l’Hermione* où les travaux sont poussés avec activité, mais qui n’est rien moins que prête à prendre la mer.

1^{er} novembre 1830 – Plusieurs officiers embarqués un jour sont débarqués le lendemain et remplacés par d’autres. Enfin, l’état-major se forme, et le second de la frégate, Perrot, est capitaine de ma compagnie, ce qui me fait tomber tout le détail sur les bras. La 16^{ème} est administrée par un lieutenant de vaisseau de la dernière promotion, Borins, qui a un congé au bureau major d’où il ne peut pas le retirer, ainsi de tous les officiers embarqués, il n’y a que Woulff, enseigne danois que j’ai déjà connu sur *l’Echo*, qui reprenne la compagnie de plein gré.

Arrimage de la cale

Comme le plus jeune à bord, j’ai été chargé de la cale, qui quoique arrimée en partie, me donne beaucoup d’occupation. Ce genre de travail est tout à fait nouveau pour moi, ceux qui pourraient me guider ont à s’occuper d’un autre service. Deux bâtiments d’ailleurs ne s’installent pas de la même manière, de sorte que je suis obligé de défaire souvent plusieurs fois, pour refaire encore, ce qui ne contribue pas beaucoup à avancer la besogne. Cependant, une fois le vin logé, je compte bien demander au commandant une permission de 15 jours que j’irai passer à Vannes auprès de mon père, et cette raison me fait pousser l’ouvrage de tous mes pouvoirs.

A Brest, mes soirées se passent le plus souvent avec Saint Amand, au spectacle, où je trouverai quelque plaisir sans les vociférations de quelques braillards, chirurgiens et élèves, qui réclament presque entre chaque pièce la Marseillaise ou la parisienne (33). J’aime beaucoup la Marseillaise, mais chantée ainsi à outrance et sans raison ni motif, elle est assommante comme toute autre chose. Quelquefois nous nous présentons à des cercles de grisettes où je m’amuse beaucoup, d’autant qu’il y règne une certaine décence. Mes visites ici, quoiqu’il me soit facile d’aller dans beaucoup de maisons, ne m’emploient pas grand temps, à cause du dégoût que j’éprouve à faire une toilette quelconque, circonstance qui les rend fort rares.

Une permission refusée

6 novembre – Je suis contrarié au dernier point. J’avais mis le plus grand zèle à faire exécuter les travaux de la cale, et je les avais poussé avec autant d’activité que pouvaient le permettre les circonstances du temps et surtout les obstacles que l’on rencontre toujours à la direction des vivres, tout était à peu près terminé, lorsque je me décidai hier à demander au commandant la permission de 15 jours que je m’étais promise. « Vous vous y prenez trop tard, mon cher, me dit-il, Mr. Arnou qui commande la station, et que nous conduisons aux Antilles, arrive sous peu de jours, J’ai ordre d’être prêt à mettre sous voiles le 15. Le 10 nous allons en rade ». J’eus beau lui objecter qu’il soit à peu près impossible que le 15 même nous fussions en rade, et de toute probabilité qu’à la fin du mois, nous ne serions pas à la mer, il me fut impossible, malgré la bonne volonté qu’il parut y mettre, de lui faire m’accorder ma demande. Il mettait toujours en avant les ordres qu’il avait reçus, et il ne pouvait, me disait-il,

se charger de la responsabilité d'une permission de 15 jours dans cette circonstance, sans au moins prendre l'avis du préfet. Ceci était équivalent à un non formel, et je me retirai consterné, promettant bien de ne plus perdre du temps en zèle pour le service lorsqu'il s'agira d'obtenir quelque chose. Malgré la mauvaise humeur qu'excite en moi ce refus, je n'en veux pas du tout à Mr. Martel que j'ai toujours cru de bonne foi et j'en suis quitte pour abandonner mes projets de visiter Vannes, jusqu'au retour de la campagne, ce qui cependant n'a rien de bien consolant.

Capitaine de compagnie

13 novembre – Hier après nous être installés à bord, un peu à la hâte, nous sortîmes du port et nous allâmes mouiller en rade. Pendant tout ce temps, je fus chargé de corvées fort peu agréables. Attaché au métier de capitaine de compagnie qu'on me fait faire, et auquel je n'entends pas grand chose. Ainsi il me fallut aller deux ou trois fois au dépôt prendre les hamacs et les sacs des hommes avec une partie de leur armement. Pour tout autre individu mieux entendu, cela eut été sans doute une bagatelle, les fourriers et les seconds maîtres s'en seraient chargé, mais pour moi dont la mémoire n'est rien moins qu'heureuse, et qui suis obligé de voir par moi-même tous ces détails, je fais là un service fort ennuyeux. J'y gagnerai du reste à être au courant une autre fois. Nous trouvâmes en rade les corvettes à mâtureau *l'Isis*, *la Diane*, et la goélette *l'hirondelle*, commandée par Mr. Vrigaud, qui doit, ainsi que les deux autres bâtiments, faire partie de notre station.

Nous apprenons aujourd'hui que Mr. Arnouin est devenu directeur du personnel, et qu'il est remplacé dans le commandement de la station des Antilles par Mr. Leblanc (34) que j'ai vu commander *la Junon* dans le levant. Celui-ci est encore à Paris, et doit, dit-on, passer une quinzaine à Lorient avant de s'embarquer, d'où nous pouvons conclure qu'à la fin de décembre nous serons encore à Brest. Malheureusement cela n'arrange en rien mon projet échoué d'aller passer quelques jours à la maison avant le départ.

Le 14 novembre – La gabarre *la Marne*, armée aussi pour les Antilles, vient en rade. A notre bord, on s'occupe à mettre de l'ordre dans le matériel qu'on avait été obligé dans le port d'entasser partout où l'on avait pu trouver place, et on nettoie autant que possible la frégate.

Le 15, un vent de S.O. grand frais, qui soulève une mer très grosse, nous force à déposer nos mats de perroquets. Vers 8 heures, nous éprouvons une forte secousse, et peu après, venant promptement en travers, nous nous hâtons de mouiller une ancre sur laquelle nous étalons bientôt.

Le 16 nous pouvons nous assurer aujourd'hui que la secousse de la veille provenait de la rupture de la chaîne du S.E. du corps mort sur lequel nous nous étions amarré. *La Marne*, dans la nuit, avait éprouvé le même accident. Cependant ces corps morts sont ceux qui doivent servir aux vaisseaux de 80.

26 novembre – *La Diane*, *la Marne* et *la Loire*, chargées de troupes partent pour les Antilles avec une bonne brise de S.E. *L'Hirondelle* met plus tard sous voiles pour la même destination.

Corvée de transfert de fonds

29 novembre – J'ai été expédié ce matin de corvée pour prendre chez le receveur général trente deux barils d'argent contenant une somme de treize cent mille francs que nous devons remettre à la Guadeloupe. Au retour il ventait bon frais, la marée portait au large avec

violence, et je restai près de trois heures derrière la frégate, chargé d'une somme considérable, et luttant avec désavantage à l'aviron contre une mer clapoteuse et un courant très fort. Je pestai avec raison contre l'officier de quart qui me laissait ainsi sous une pluie battante sans me faire partir de secours, me proposant bien de m'exhaler en reproches à mon arrivée à bord. Il finit cependant par m'envoyer un canot qui suffit à peine pour remorquer la chaloupe et mettre fin à ma corvée ! Du reste, depuis plusieurs jours, mon service, s'il n'est pas aussi pénible, n'en est guère plus amusant. J'en suis à compléter la solde de mes hommes, et à faire habiller ma compagnie, occupation des moins attrayante. Les chicanes que j'ai à chaque instant dans les bureaux, les obstacles sans nombre que présente la régularisation des comptes d'hommes qui sont aux hôpitaux, ou qui manquent à bord pour toute autre cause, m'ont fait envoyer vingt fois au diable la compagnie et tous les bureaucrates. Aussi, chaque jour, j'attends quatre heures avec impatience pour aller dissiper mes ennuis avec les camarades, soit au spectacle, soit en fumant un cigare au café.

Coup de vent

Le 5 décembre, la brise se leva au sud, et fit entrer en rade *la Philouse* et le bric *la Ménagère*. Vers midi, le vent passa au S.O. bon frais et par rafales avec une très mauvaise apparence de temps. A 7 heures, ne comptant pas trop sur notre corps mort dont une des chaînes n'avait pas encore été remplacée, nous mouillâmes une ancre de bossoir. Je me trouvais seul à bord avec Guillon et nous devions prendre de bonne heure toutes les mesures nécessaires à la sûreté du bâtiment en cas de coup de vent. Le temps commençait à devenir très mauvais, le vent soufflait avec beaucoup de violence, et la pluie tombait par torrent. Aussi le filin mouillé et l'obscurité complète, jointe à la maladresse du gabier nous tinrent très longtemps dans les mats de perroquet que nous déposâmes pendant la nuit, la bourrasque continua, et *la Bayadère* qui, mouillée à la quarantaine avait beaucoup chassé dans l'après midi, se trouvait le lendemain matin affalée très prêt de terre presque à l'entrée du goulet. Sur les midi, le vent passa à l'ouest toujours grand frais, la mer qui nous venait du large était très grosse, et nous fîmes passer la guinderesse des mats de hune et les caliornes de basses vergues, afin d'être paré à tout événement. Mais dans l'après midi, les vents rallièrent le N.O. en mollissant un peu. Il nous fut alors possible de communiquer avec la terre et d'envoyer chercher le lieutenant qui sur le cours attendait un canot avec la plus grande impatience.

Aujourd'hui le mauvais temps dure encore, sans cependant nous inquiéter autant. Car les vents s'étant maintenus au N.O. ne nous donnent pas de mer, et laissent libre la communication avec le port.

La mort du camarade Poly

9 décembre – En descendant à terre, Saint Amand m'apprend la mort de Poly. Ce pauvre diable, sorti de l'école une promotion après moi, venait de recevoir à Toulon l'ordre de quitter le bâtiment où il était embarqué, pour aller à Brest rejoindre sa compagnie. Atteint depuis longtemps au genou d'une tumeur que l'on attribuait à un anévrisme, la fatigue de la route avait tellement fait augmenter l'enflure qu'à sa sortie de la diligence, on fut obligé de le transporter à l'hôpital. Quelques jours après, Mr. Foulay, chirurgien en chef de la marine, décida que la ligature de l'artère était nécessaire pour qu'il put recouvrer l'usage de sa jambe, et le lendemain on lui fit l'opération qui parut d'abord fort bien réussir. Depuis huit jours, il allait beaucoup mieux, lorsque l'artère creva au dessus de la ligature. Une seconde opération fut alors indispensable, et quelque douloureuse qu'elle fut, il la supporta encore assez bien. Mais le tissu artériel se rompit encore, et malgré tous les soins qu'on lui prodigua, il venait de

périr, presque au bout de son sang. Sa mort me fit d'autant plus de peine que j'avais été très lié avec lui, et que j'avais pu apprécier la bonté de son caractère.

10 décembre – Mr. le Blanc arrive à Brest, et nous faisons nos préparatifs de départ. Tout est disposé à bord pour recevoir plusieurs passagers, et entre autres six sœurs destinées à l'instruction des demoiselles à la Guadeloupe.

Depuis quelques jours, on a reçu l'ordre à Brest d'armer *l'Algesiras*, *la Melpomène*, deux autres frégates, et le bric *l'Alcibiade*, mais la destination de ces bâtiments n'est pas encore connue. Saint Amand vient d'embarquer avec sa compagnie sur le bric de l'armement duquel il se trouve chargé. Sans se plaindre trop de cette corvée, il est contrarié qu'on ne lui laisse pas plus de repos après la longue campagne qu'il vient de faire. Sa compagnie surtout a besoin de se remettre un peu des fatigues qu'elle a éprouvées à Torré Chica et elle s'est trouvée une des premières à embarquer. Mais il espère n'être pas forcé de partir aussitôt la fin de l'armement, et il compte encore passer l'hiver à Brest.

15 décembre – Avant-hier, notre chaloupe et nos canots étaient embarqués, et nous n'attendions qu'un bon vent pour mettre sous voiles. J'avais apporté à bord le reste de mes effets, quitté la chambre que j'occupais à terre, et fait encore une fois mes adieux à la France.

Hier, des vents variables de l'E.N.E à l'Est nous permirent de mettre sous voiles, mais à peine entrés dans le goulet, nous fumes surpris par des calmes qui nous forcèrent à rentrer au mouillage pour attendre des vents plus favorables.

Départ pour les Antilles

Enfin ce matin, s'élève une jolie brise de N.E. à 1 heure et demi. Le commandant et les passagers étant arrivés à bord, nous filons notre corps mort et dans un instant nous nous couvrons de voiles. Le goulet, Bertaume et les terres de l'Iroise sont bientôt loin derrière nous. A 3 heures nous nous trouvons hors des écueils qui fourmillent dans ces parages, nous mettons le cap à l'ouest, et nous gagnons rapidement le large.

24 décembre – Les premiers temps de notre traversée furent fort beaux pour nous autres marins qui ne demandons autre chose qu'un bon vent au moyen duquel nous puissions faire une route directe et prompte, et que nous inquiétons fort peu de l'état de la mer, pourvu que nous soyons poussés. Mais pour les individus qui n'en font pas leur métier, les circonstances n'étaient pas les mêmes. En effet, une grosse mer défaut continuellement le long de nos sabords, jetait souvent dans la batterie beaucoup d'eau qui coulant surtout dans la chambre des sœurs, les effraya d'abord, puis ne fit plus ensuite que les gêner beaucoup. Nous roulions panne sur panne et le mal de mer agissait fortement sur les estomacs peu habitués à ces mouvements.

Pour moi, je me ressentais aussi des actions de la lame, car notre frégate à peu près neuve, n'ayant reçu qu'un calfatage, et fatiguant beaucoup, les coutures des ponts s'étaient ouvertes à plus d'un endroit, de sorte qu'il tombait dans ma chambre une grande quantité d'eau. De plus nos hublots ferment très mal, on était obligé à chaque heure de les vider. Mais nous faisons route, une brise fraîche nous poussait, et les premières considérations sont très minimes auprès de celle-ci.

Cérémonie du baptême du Tropique

Le 25, comme nous nous trouvions à 125 lieues dans l'ouest des Canaries, le temps était orageux, des grains fréquents passaient sur le bord, et la brise se faisait sentir bon frais. Le commandant donna l'ordre de prendre le troisième ris, et en brassant le grand hunier au vent, la vergue cassa par le milieu. On répara aussitôt l'avarie à l'aide de la vergue de rechange; mais le bois de celle-ci était encore plus échauffé que celui de la première; elle craqua plusieurs fois en la hissant, et il fallut se résoudre à recourir à la seconde vergue du petit hunier. Cependant, le 26, les vents rallièrent le Nord-Ouest, et le 28, nous étions en route sous toutes voiles. Vers deux heures de l'après-midi, nous passâmes le tropique du Cancer par 29 de longitude Ouest, et la fameuse cérémonie du baptême eut lieu le lendemain en pleine tranquillité, car nous étions enfin dans les vents alizés qui devaient nous conduire jusqu'à destination.

Toutes les mascarades accoutumées des matelots en pareilles circonstances se firent sans tumulte. La grêle de pois, l'autel dressé sous une tente de pavillons, la baille* d'eau indispensable, la pompe à incendie, le discours au Père Tropique*, rien ne fut oublié.

Nous avons à bord plusieurs passagers et passagères que nous avons eu le temps de connaître et dont la collection est assez curieuse pour mériter que je me la rappelle plus tard. Il y a le personnage d'abord du commandant de la station, Mr. le Blanc. Il y a un M. de Rosily, nouveau directeur de l'intérieur à la Martinique et M. Bilcoq, destiné à remplir les mêmes fonctions à la Guadeloupe. Le premier a tout à fait la tournure du chef de bureau dans la série de petites gravures qui ont parues il y a quelque temps en France, et qui représentent toute la hiérarchie bureaucratique. Le second est un fort aimable homme, gai, franc, et joyeux convive. Ces messieurs mangent à la table du commandant. A la notre se trouvent Barbet et le Bras qui doivent embarquer sur *la Flore* l'un comme aide de cap du chef de la station, l'autre comme son secrétaire, six sœurs de saint Joseph, toutes assez bonnes filles, pas trop prudes, pas trop maniérées, deux ou trois d'entre elles paraissent sortir de leur village depuis fort peu de temps. Celle qui nous paraît la supérieure est une petite brune de 22 ou 23 ans, au minois fort gentil, à la démarche cadencée, elle affecte beaucoup de modestie, jusqu'à présent elle a parlé pour toutes ses compagnes, et nous a montré beaucoup d'usage du monde.

Nous avons admis de plus à notre table Mr. le marquis de Piéci, ancien chef d'escadron des gardes du corps, homme de 5 pieds 10 pouces au moins, qui a dû être un des plus beaux militaires de l'armée, et qui se rend à Porto-Rico pour des affaires de familles, dit-il, mais je crois plutôt pour y attendre le dénouement complet des affaires de France. C'est un carliste des plus prononcé, qui croit franchement que dans quelques mois la famille de Bourbon aura recouvré ses anciens droits. Sa conversation fort agréable est celle d'un individu qui a beaucoup fréquenté la société.

Enfin un dernier passager que nous avons reçu est, d'après ce que nous avons pu apprendre, un ancien gérant d'habitation à la Martinique, qui a fini par se faire une petite fortune, et qui est maintenant propriétaire à la Guadeloupe. Il y a quelques mois il avait fait le voyage de France pour embaucher des laboureurs qu'il a fini par recruter au nombre d'une quinzaine, il les emmène avec lui, leur promettant la nourriture et trois cent francs par an. Mais aux Antilles où, dit-on, la journée d'un ouvrier quelconque ne se paye pas moins de cinq francs, je doute bien, si les maladies épargnent ces pauvres diables, qu'il les conserve longtemps au prix qu'il leur accorde. C'est un être des plus borné, sans instruction, et d'un cagotisme poussé à l'extrême. Il passe tous les jours maigres presque sans manger, vu qu'à bord il est très difficile de choisir ses mets, et sous ce rapport il est beaucoup plus scrupuleux

que les sœurs. Nous l'entendons, et nous l'avons vu même quelquefois dans la nuit, se macérer la chaire à coup de discipline. Enfin, il joue complètement le rôle du Tartuffe. Pour moi je suis porté à croire qu'il y a bien plus de bêtise que de tartufferie dans son fait. Plusieurs autres passagers plus ou moins originaux se trouvent encore à bord, mais comme ils ne nous touchent pas de très près, je ne les ai pas si bien observés.

On fit aux braves sœurs l'honneur insigne de les baptiser les premières. Elles prirent fort bien les choses, se prêtèrent de bonne grâce aux exigences de la coutume et n'en eurent pas à se plaindre, car on leur rendit bonne humeur pour bonne humeur, et, après les avoir fait passer dans le sanctuaire où le grand prêtre leur adressa un petit discours fort galamment tourné, on se contenta de leur faire couler quelques gouttes d'eau dans les manches. Vinrent ensuite les amateurs qui n'avaient pas encore passé le Tropique. Je me présentai le premier et, grâce à une pièce de 5 franc, adroitement glissée, on me versa seulement un peu d'eau sur la tête. Les élèves et les passagers qui me succédèrent ne furent pas plus maltraités, car ils usèrent du même procédé qui rapporta une centaine de francs à l'équipage; mais on s'en donna à cœur joie sur les matelots qui furent arrosés très convenablement, la pompe à incendie produisit des effets merveilleux et termina les divertissements au milieu du fou rire général.

1^{er} janvier 1831– nous sommes encore à 320 lieues de la Martinique.

Mort d'un homme

9 janvier 1831 - Avant-hier, nous fûmes témoin d'un événement bien triste : un matelot canonnier travaillait aux bragues* de sa pièce que l'on avait rentré dans la batterie. La mer était houleuse, dans un coup de roulis assez fort, le palan* de retrait se décrocha et la pièce vint l'écraser contre le bord. Ce qu'il y eut de moins malheureux pour lui, c'est qu'il mourut de suite, la flasque de l'affût lui ayant enfoncé la poitrine.

Arrivée à la Martinique, aspect de la côte

Vers six heures nous apercevons enfin les terres hautes de la Martinique comme un nuage à l'horizon. Bientôt nous distinguons les formes des collines, puis la magnifique végétation qui les décore et les nombreuses habitations qui piquent leurs points blancs dans la verdure.

Je ne me faisais pas une juste idée de cet aspect à la fois grandiose et riant, d'après ce que j'en avais entendu dire. Ceux qui aiment les terrains peu accidentés, pourvu qu'ils soient couverts de riches productions, futaies d'oliviers dont l'aspect est si triste, m'avaient assuré qu'ils n'avaient rien vu de beau dans les mornes* des Antilles. Ceux, au contraire, qui recherchent le pittoresque et qui éprouvent plaisir à reposer leur vue sur des montagnes de teinte sombre contrastant avec le vert plus tendre des coteaux cultivés, m'avaient affirmé que rien n'était si séduisant que le panorama de ces îles. Pour moi, qui n'ai rencontré jusqu'ici, hors France, que les pelées de la Morée ou des îles de l'Archipel, dont les tons blanchâtres et crus se prolongent jusque dans les bas vallons, je ne pouvais me lasser d'admirer cette nature luxuriante à laquelle mon œil de peintre n'avait pas encore été habitué, et je supputais en moi-même les trésors de croquis que j'en rapporterais quelque jour.

Mouillage à Fort Royal

A neuf heures, en doublant la pointe sud de l'île, nous découvrîmes la large baie du Marin: une heure après, nous rangions le *Diamant*, roche en pain de sucre qui s'élève, d'une façon fort originale, à quelque distance de la côte; et, après avoir courut plusieurs bords, nous

mouillâmes, à une heure de l'après-midi, en rade de *Fort Royal* (35), assez près de terre. Les hauteurs qui dominent la ville se présentent en tableau harmonieux avec leurs habitations disséminées qu'entourent de grands palmiers; mais les maisons sans quai qui bordent la mer ne s'alignent pas sur une lande étendue et le reste de la ville, bâtie en terrain plat, est entièrement masqué par elles. Une petite rivière la limite, à gauche et coule le long d'un beau massif de cocotiers; à l'extrémité d'une vaste place plantée de tamarins, le fort Royal s'avance sur une pointe de rochers, et présente un ensemble de batteries en partie ruinées depuis l'occupation des Anglais. Les restes du fort Bourbon, vaste citadelle que les mêmes Anglais firent aussi sauter, s'aperçoivent par-dessus les maisons et s'encadrent au milieu de coteaux, dont la végétation très active s'étend jusque dans la mer.

10 janvier – Dans la nuit d'hier, nous eûmes connaissance de la goélette *l'Hirondelle* qui arrivait de France, et au mouillage se trouvait seulement la corvette *la Diane* entrée la veille. Ces deux bâtiments ainsi que *la Marne* et *la Loire* étaient partis de Brest le 25 novembre, une vingtaine de jours avant nous. Ils avaient essuyé de fort mauvais temps, tandis que nous avons fait nous autres une traversée des plus courtes avec seulement deux ou trois jours de vents contraires. *La Diane* nous débarrasse de notre argent et de nos passagers, et reçoit l'ordre de transporter le tout à destination.

Promenade à Fort Royal

11 janvier - Ce matin je descendis à terre, où, ne connaissant personne, je ne pus faire qu'une promenade fort peu agréable.

Les maisons de Fort Royal sont presque toutes construites aujourd'hui en bois et à un seul étage (36). Les rues, mal pavées, sont larges et la plupart bien alignées. Je remarquai avec étonnement qu'on n'y fait, en aucun endroit, usage de vitres aux fenêtres : on les remplace par des persiennes qui permettent à l'air de circuler plus librement partout. Il est vrai que dans un pays où il ne fait jamais froid il est bien inutile de s'enfermer.

Le mouvement dans les rues est celui d'un port peu commerçant, pas de distraction pour les flâneurs. Je n'ai rencontré que des nègres ou des gens dits de couleur, dont beaucoup ne le sont que de nom.

Notre service à cette station paraît devoir être assez peu pénible. Nous faisons la garde comme en France et nous avons sur quatre deux journées entièrement libres, ce qui nous permettra de faire facilement des parties de chasse ou de campagne soit dans la baie, soit dans les environs, car il paraît que nous avons quelque temps à passer ici, pour réparer les avaries de la traversée, nous peindre, et prendre la tournure que doit avoir une frégate.

14 janvier – nous voyons avec plaisir arriver *la Flore* qui va nous enlever le commandant de la station, personnage souvent de trop à bord du bâtiment qu'il ne commande pas.

16 janvier – *La Marne* arrive enfin. Nous apprenons par des bâtiments qu'à la hauteur du cap Finistère, *la Loire* a perdu dans un coup de vent son mat d'artimon et son grand mat. Elle a été, dit-on, rencontrée dans cet état essayant de gagner un port de la côte d'Espagne. On parle d'un bateau à vapeur qui l'aurait remorqué pendant quelque temps mais que la violence du vent aurait forcé de l'abandonner.

Partie de chasse aux trois pitons

17 janvier - Hier matin, je partis avec L'Eclancher et de Langle, pour une partie de chasse aux *Trois Pitons*, montagnes les plus élevées de l'île. Le but de ma course était autant de voir l'intérieur du pays que de tirer quelques oiseaux, car cette belle verdure que j'apercevais de loin, surtout dans la montagne, devait selon moi, offrir de près des sites pittoresques extrêmement curieux. En route, dès cinq heures du matin pour éviter les grandes chaleurs du jour, nous marchons d'abord sur une route ombragée par des arbres élégants de forme et de feuillage aux tons les plus variés, puis nous parcourons les longues crêtes de chaînons secondaires d'où notre regard plonge dans des ravins à pic mêlant une note sauvage dans le concert d'harmonies plus douces qui nous a jusqu'alors accompagnés, et vers huit heures, après avoir entamé les provisions dont nous nous étions pourvus, nous entrons dans les gorges pittoresques qui conduisent à une source d'eau minérale chaude où l'on va prendre des bains. On les traverse au milieu d'une véritable forêt vierge par un sentier frayé dans le flanc presque vertical de la montagne, et nous admirions à chaque pas quelle grandeur magistrale et quelle richesse de dessin et de coloris présentent les aspects de cette nature privilégiée. Nous avançons sous les voiles sombres d'arbres touffus d'essences variées, dont les uns laissaient tomber leurs larges feuilles avec grâce, et les autres, dressant leur cime au-dessus du berceau, détachaient leur tige blanche sur le vert intense des pommeroles et des buissons légers qui garnissaient les parois de la montagne, plus loin, des arbres et fougères couvraient le terrain de leurs élégants parasols, où d'énormes bambous ployaient en longs panaches leurs lignes gracieuses. Des chutes d'eau, des échappées de soleil avec des contrastes éclatants de lumière multicolore à travers de légères couches de brouillard animaient à tout instant le paysage, pendant que du flanc escarpé des rochers pendaient de longs massifs de lianes séparés par de vieux troncs d'arbres plusieurs fois centenaires. Il semblait que la nature, après avoir esquissé à grands traits le tableau, se fut plu à le décorer de la manière la plus riche et la plus saisissante.

Au sortir de ces gorges, nous parvînmes à un plateau où, entre deux champs de cacaos, nous tirâmes des colibris grenats (37) qui s'y trouvaient en grand nombre, puis, ayant traversé un torrent, nous gravâmes un monticule sur lequel se trouve la petite habitation où l'on a établi des bains d'une eau ferrugineuse et chaude qui prend sa source sur le lieu même. Ces bains ne sont guère fréquentés, surtout en cette saison, car nous n'y rencontrâmes qu'un vieux nègre qui en est le gardien et qui nous vendit quelques figues bananes (38).

Les Trois Pitons se trouvaient alors au-dessus de nos têtes : mais nous étions très fatigués : il faisait chaud ; le sentier n'était plus frayé ; nous décidâmes de nous arrêter là et de vider les provisions de notre gibecière : puis nous rentrâmes à bord vers quatre heures, ravis de notre excursion et tout prêts à la recommencer.

Je passai presque toute la journée d'aujourd'hui à empailler mon colibri, et le soir l'ami Chessé, chirurgien de 3^{ème} classe que j'avais connu sur *l'Armide* dans le levant, me présenta dans une maison, de couleur il est vrai, mais où il y avait trois demoiselles fort jolies, fort aimables, et où je passai quelques heures très agréablement.

Bal chez le gouverneur – les créoles et les personnes de couleur

21 janvier - Le gouverneur contre-amiral Dupotet (39) donnait avant-hier une soirée dansante à laquelle nous fûmes tous invités. La réunion était brillante, on y remarquait de fort jolies femmes : je fis quelques tours de valse, mais je rentrais de bonne heure. J'avais pensé

pouvoir me livrer là à d'intéressantes études de mœurs locales, mais je fus détrompé. Il n'y avait chez le gouverneur que des dames créoles, et les blancs purs ne composent pas la dixième partie de la population des Antilles, en sorte qu'il me fut impossible de passer l'inspection des divers échantillons de la race. La classe blanche possède ici, à l'égard des gens dits de couleur, toute la morgue et toute la fierté que témoignaient jadis en certaines parties de la France, à l'égard des derniers des vilains, la noblesse la plus entichée de ses titres. Il y a cependant des gens de couleur qui ne le cèdent en rien aux blancs sous le rapport de la fortune et du bon ton (40).

Depuis quelques jours nous faisons ici tout à fait le métier de Gabarre. Nous donnons des vivres à tout le monde. A *la Diane* qui va faire une tournée dans le golfe du Mexique, à *l'Hirondelle*, et à *la Marne* qui retourne en France. De sorte que, quoique partis avec des vivres pour six mois, nous allons bientôt manquer nous même, d'autant que les bâtiments de Bordeaux et du Havre qui approvisionnent ordinairement la station, n'arrivent pas.

Pendant toute la traversée de Brest ici, Mr. le Blanc nous a fait concevoir les plus belles espérances sur notre campagne. Il promettait de nous envoyer longer la cote ferme, faire le tour du golfe du Mexique, et de nous faire revenir par la Havane et Saint Domingue. Nous sautions de joie alors. Mais maintenant au train dont il y va, il lui serait difficile de nous faire entreprendre une traversée de 15 jours faute de vivres.

26 janvier – le commandant de la station nous débarrasse de sa présence, et part sur *la Flore* pour saint Thomas, où il va, dit-on, monter sa gamelle. Je crois que dans quelques jours nous irons aussi faire une tournée à saint Pierre et à la Guadeloupe, pays que je ne connais pas encore, et que par conséquent j'aurai beaucoup de plaisir à visiter, maintenant surtout que dans les environs de Fort Royal, il y a peu d'endroit que je ne connaisse.

Excursion en canot dans la rivière salée

Hier j'achevai d'explorer tous les recoins de la baie, en remontant jusqu'à une assez grande distance la Rivière Salée. Pour cette expédition, je m'embarquai avec plusieurs élèves dans un canot, nous mêmes à la voile munis de nos fusils, et nous rasâmes la côte dans toutes les anses, en tirant dans les palétuviers qui les bordent des crabiers, des loyalins (?) et des poules d'eau. Nous échouâmes vingt fois avant de pouvoir entrer dans la rivière; mais enfin nous découvrîmes le chenal au milieu des bancs de vase et des racines qui en encombraient l'entrée; nous poussâmes à l'aviron jusqu'à une demi-lieue au-delà, puis nous nous laissâmes dériver en nous aidant d'une faible brise. Le palétuvier est un arbre de marais fort extraordinaire; il croit dans l'eau de mer elle-même : sa tige principale s'élève quelquefois très haut et de ses branches tombent verticalement une foule de rameaux droits dont l'écorce est lisse, et qui, à la partie inférieure se divisent en quatre ou cinq racines qui s'enfoncent dans l'eau et dans la vase. En certains endroits, ces racines sont tellement multipliées qu'elles deviennent impénétrables (41). On trouve, collées sur elles, une foule de petites huîtres d'un goût douceâtre, mais en somme assez agréable. Comme nous commençons habituellement nos courses en nous élevant au vent, nous sommes toujours certains de revenir à heure fixe à bord, parce que la brise nous y ramène.

Jusqu'ici, tous mes plaisirs à Fort Royal ont consisté en promenade de ce genre, en parties de chasse, de pêche, et en quelque bals chez le gouverneur. Mes soirées lorsque je les passe à terre s'écoulaient chez des mulâtresses où elles sont souvent fort amusantes. Il s'y réunit plusieurs demoiselles charmantes, on joue, on rit, et les heures s'écoulent.

Saint Pierre

1^{er} février - Avant-hier nous faisons nos préparatifs d'appareillage, et hier, nous avons levé l'ancre pour la faire tomber quelques heures après sur le plateau de *Saint-Pierre*. La ville présente un tout autre aspect que sa voisine. Au lieu d'être, comme celle-ci, ramassée sur un terrain plat, elle est bâtie en amphithéâtre au pied d'un mont escarpé, couvert au sommet de jolies habitations, et sur les flancs, d'une foule d'arbres et de plantes de toute espèce au milieu desquels se détachent des palmiers d'un port merveilleux. La ville est divisée par une petite rivière en deux quartiers principaux qui s'étendent assez loin de chaque côté sur le rivage; en arrière sur une pente douce, d'immenses champs de cannes à sucre; au fonds, de hautes montagnes sur lesquelles grimpent des forêts. En rade, une vingtaine de bricks stationnent au mouillage. Jadis on en voyait, dit-on, beaucoup plus : mais le commerce de la colonie a considérablement diminué.

L'intérieur de la ville l'emporte aussi sur Fort Royal : les maisons y sont plus élevées et mieux bâties, les pavés y sont plus commodes, et de beaux magasins ornent la principale rue qui, parallèle au rivage, traverse Saint-Pierre dans toute sa longueur, aussi l'animation est-elle plus grande, et le soir les dames elles mêmes se rassemblent aux portes pour prendre le frais.

Le but principal de notre mouillage ici étant de remplacer notre eau, je ne pense pas que nous y fassions un long séjour. Ainsi je ne compte guère sur aucune connaissance et après avoir flâné le jour, mes soirées vont se passer tristement à bord.

Dessin au jardin des plantes

3 février - Il faisait ce matin un temps magnifique, et muni de mon calepin, je partis avec l'Eclancher visiter le jardin des plantes que l'on dit être fort beau.

Etabli sur le penchant contourné d'un morne, il se prolonge dans une gorge pittoresque au fond de laquelle tombe de plus de cent pieds de haut, dans un vaste bassin, une cascade dont les vapeurs entretiennent à l'entour la végétation luxuriante d'arbres qui atteignent une hauteur prodigieuse. Sur la droite, on a pratiqué dans un rocher à pic une coupée qui permet de découvrir de l'autre côté un ravin profond recouvert d'une voûte très élevée de bambous et de lianes, et au fond duquel coule un torrent qui forme plusieurs chutes d'eaux. Nous nous assîmes là sur une pierre à l'ombre d'un grand arbre, et nous essayâmes de prendre un croquis de perspectives pittoresques, mais nos pinceaux ne sont ni assez fermes ni assez hardis pour rendre même d'une manière très faible ces beaux effets de lumière et de verdure, mais qu'un dessin est froid auprès du grand tableau de la nature ! Le reste du jardin, où l'on cultive une foule de belles plantes a été distribué avec beaucoup de goût, et plusieurs bassins, cours d'eau et tapis de gazon en rendent la promenade fort agréable.

La Guadeloupe

7 février - Avant-hier nous avons appareillé pour La Guadeloupe et, après avoir longé La Dominique sous laquelle les calmes nous retinrent une partie de la nuit, nous avons mouillé hier à onze heures devant la ville de la Basse-Terre. La principale montagne de la Guadeloupe que nous apercevons longtemps avant d'arriver offre l'aspect d'un cône dont la base s'épanouit dans une plaine couverte de cannes à sucre; la partie moyenne est entourée d'une vaste forêt et le sommet forme le cratère d'un volcan qui fume encore mais dont les éruptions ont cessé. La

ville de la Basse-Terre est peu considérable mais elle occupe un espace très étendu et produit bel effet vue de la mer. Plusieurs édifices publics se dégagent nettement : un vaste hôpital (42), le gouvernement, des casernes spacieuses et une belle place plantée située en évidence à gauche de la citadelle. On dirait d'une ville importante quoique le commerce y soit d'un ordre très secondaire. La Pointe-à-Pitre l'absorbe tout entier.

Course au volcan de la Solfatarre

9 février - Nous avons projeté, L'Eclancher, de Langle et moi, en arrivant à la Guadeloupe, d'aller visiter le cratère du volcan et les soupiraux encore fumants qui fournissent beaucoup de soufre. Nous hésitâmes quelques jours à la vue de l'escarpement de la montagne dont la cime est presque toujours couverte de nuages; mais notre passion pour l'histoire naturelle l'a emporté et nous avons mis notre projet en exécution avant hier.

Nous partîmes vers deux heures de l'après-midi avec l'intention de coucher dans la forêt ou dans la dernière habitation que nous rencontrerions sur la route. Munis de provisions assez lourdes, nous eûmes l'imprudence de ne pas réclamer de guide, comme si nous devions toujours parcourir un chemin facile et frayé. A quatre heures nous parvînmes à une maison de campagne située sur la lisière de la forêt et nous y demandâmes notre route. On nous l'indiqua du mieux possible, mais comme on ne nous offrit point l'hospitalité pour la nuit, nous n'osâmes point la réclamer à cette heure et nous nous enfonçâmes assez avant dans la forêt en cherchant un endroit propice au bivouac; tout était mouillé et nous avions la perspective d'averses de pluie prochaines. Nous nous arrêtâmes enfin au pied d'un gros arbre dont le tronc soutenait un massif de terre formant à peu près la voûte et, pendant le peu de jour qui restait encore, nous parcourûmes les environs pour chercher du bois mort, des feuilles sèches et des branchages afin de nous faire un abri. Nous venions d'achever notre provision quand la nuit nous surprit sans nous laisser le temps d'organiser une cabane couverte. Il ne nous restait plus qu'à faire un bon feu : nous pensions avoir tout pour cela, un briquet, des allumettes, une chandelle et un tas de bois mort; mais, après avoir obtenu facilement de la lumière, il nous fut impossible de triompher de l'humidité, et au bout de trois quarts d'heure d'héroïques efforts nous n'avions pas encore de feu. Cependant notre appétit protestait et la soif nous étranglait la gorge - nous tîmes conseil pour savoir si nous retournerions à l'habitation ou si nous passerions la nuit à la belle étoile ou plutôt sous la pluie. L'Eclancher voulait rester envers et contre tout; il trouvait la situation très piquante et, pour se raffermir dans cette idée, il avala un grand verre de vin de Bordeaux. De Langle et moi nous l'imitâmes sur ce dernier point afin de prendre des forces, mais nous opinâmes pour le retour malgré les inconvénients d'une bonne demi-heure de marche et d'un sentier glissant, parfois très rapide et traversé à chaque pas par des troncs d'arbres renversés, de grosses pierres et des racines. Ajoutez à cela l'obscurité; or il ne nous restait que deux pouces de chandelle et tout au plus un pouce de bougie que je trouvai par hasard dans le fond de mon carnier. Nous nous décidâmes cependant pour le retour; et me voilà employant la dernière feuille de papier qui me restait pour en former un grand cornet que j'amarrai au bout d'un bâton avec ma chandelle au milieu. Munis de ce fanal improvisé nous primes le chemin de l'habitation après avoir coulé chacun une balle dans nos fusils pour être prêts à tout événement. Nous descendîmes ainsi ou plutôt nous glissâmes jusqu'au bord de la colline que nous avions gravie; mais nous n'étions pas hors du bois que je tombai à terre : le feu prit à ma lanterne en papier et nous faillîmes être forcés de coucher là, tant l'obscurité était grande. Cependant le bout de bougie me restait; je réussis à l'allumer et nous pûmes encore être éclairés pendant quelque temps; nous marchions avec toute la vitesse possible pour en profiter, quand un coup de vent vint l'éteindre presque à sa fin et redoubler nos embarras. Heureusement nous n'étions plus dans la partie épaisse de la forêt et, au bout de dix minutes

de marche très hasardée mais prudente, nous n'avions plus que quelques champs de café à traverser le long d'un petit ruisseau pour arriver à l'habitation, où nous étions bien résolus à passer la nuit, fut-ce dans la case d'un nègre. Nous nous y présentâmes vers 9 heures du soir harassés de fatigue et couverts de boue. On rit beaucoup de notre idée d'avoir voulu coucher dans la forêt et l'on nous accueillit avec la plus grande cordialité. Après nous avoir offert un souper que nous refusâmes, on nous offrit un lit pour trois avec deux matelas placés l'un à côté de l'autre sur lesquels on avait étendu des draps et des couvertures.

J'avais refusé à souper, moitié par un amour propre mal entendu, moitié pour ne pas gêner nos hôtes, mais je n'en avais pas moins l'estomac creux. Aussi à peine dans la chambre à coucher de Langle et moi nous tombâmes sur une galette de biscuit à laquelle l'assaisonnement d'un morceau de fromage, et surtout d'un appétit d'enfer, nous fit trouver un goût délicieux. Malheureusement, grâce à l'empressement et au peu de prévoyance de l'Eclancher qui avait voulu jouir trop tôt, notre bouteille de Bordeaux n'existait plus, et il fallut nous contenter d'un petit verre de kirsch. Ce modeste repas achevé, nous nous assoupîmes sur le lit et il était grand jour le lendemain quand je m'éveillai.

Nous nous équipâmes au plus vite et quoique nous fussions assez pressés de partir afin d'éviter la chaleur du jour, il fallut en passer par une tasse de café que nous offrirent nos hôtes. Le propriétaire de l'habitation nous donna un nègre pour guide et en fumant le cigare nous nous remîmes gaiement en route. Le sentier que nous avons parcouru la veille était un magnifique chemin auprès de celui que nous devons suivre au-delà. Vingt fois nous fûmes obligés de nous frayer passage, avec un coutelas qu'avait emporté le nègre, au milieu des lianes et des branches d'arbre; et cela pour gravir, en nous aidant de nos mains, des mornes à pic, des rochers escarpés, des lits rocaillieux de torrents. Dans beaucoup d'endroits nous passions sous les racines ou dans les branches d'arbres tombés de vétusté ou abattus par le grand ouragan de 1827 qui ravagea les Antilles. Notre course devenait de plus en plus pénible et nous ne l'eussions certainement pas achevée si nous n'avions eu la précaution de laisser nos fusils à l'habitation, d'après les conseils qu'on nous y donna fort judicieusement.

Vers 9 heures, nous avons enfin traversé la forêt et nous étions parvenus à la partie de la montagne où la végétation ne consiste plus que dans une espèce de bruyères, de larges mousses et quelques buissons rabougris. Là, nous nous arrêtâmes près d'un ruisseau sous une petite cabane en feuillages à moitié démolie que des explorateurs avaient jadis construite, et nous nous y occupâmes sérieusement de notre déjeuner, du pain, un morceau de rôti emporté du bord la veille, du rhum et de l'eau en firent les frais en réparant nos forces, ce repas nous mit à même de continuer notre route après quelques instants de repos. Le sommet de la montagne s'élevait presque au-dessus de nos têtes et nous paraissait impossible à gravir, mais notre guide connaissait les sentiers, et après deux heures de marche, en nous aidant souvent de nos mains, nous parvînmes sur le plateau au milieu duquel se trouve le cratère du volcan, trempés jusqu'aux os, autant par la transpiration que par la pluie, car nous avons marché assez vite et traversé plusieurs nuages.

Sur le plateau, le terrain est tourmenté de la plus étrange façon : partout des blocs énormes de rochers qui paraissent suspendus au-dessus de crevasses profondes ou prêts à rouler sur le flanc de la montagne, épars au milieu d'une terre rougeâtre, sur laquelle, malgré l'humidité constante, il ne croît que de la mousse et une sorte de lis dont la fleur est d'un rouge vif. Traversant ces blocs, nous avançâmes sur le bord du cratère, dont la forme ovale allongé est coupée au milieu par une espèce de pont formé par un massif qui ne s'est pas écroulé dans l'abîme pendant les éruptions. En passant sur ce pont naturel, nous jetâmes de grosses pierres dans le gouffre; les unes, en se heurtant sur les côtés laissèrent entendre pendant longtemps le bruit de leur chute; tandis que d'autres ne faisaient aucun bruit et nous nous demandions où

elles avaient pu passer. Nous arrivâmes enfin, après avoir franchi de nombreuses crevasses au travers desquelles nous ne nous fussions pas aventurés sans notre guide, au milieu d'une masse de rochers d'où s'échappaient des tourbillons d'une fumée épaisse et blanche. Quoique les vapeurs sulfureuses qui s'échappaient d'une foule de bouches nous incommodassent beaucoup, nous visitâmes plusieurs soupiraux sur les parois desquels le soufre se déposait en cristaux. Je voulus en détacher quelques échantillons, mais la forte douleur que j'éprouvai à la main me fit lâcher prise et je fus réduit à les briser avec un bâton.

Forcés de quitter bientôt ces lieux sauvages pour aller respirer un air plus pur dans la partie de la montagne exposée au vent, nous descendîmes moitié sur les pieds, tantôt assis; hélas ! Cette dernière manière de voyager me fit perdre une partie du fruit de ma course, car presque tous mes échantillons de soufre furent brisés par les chocs qu'ils eurent à subir. Nous traversâmes la forêt en moins de temps, mais avec à peu près autant de peine que la première fois; et, après avoir chaleureusement remercié nos hôtes, nous reprîmes le chemin de la Basse-Terre, où nous arrivâmes à quatre heures de l'après-midi, enchantés de notre promenade. La course du volcan, pour ne pas être plus fatigante que curieuse, doit s'effectuer dans un laps de temps qui permet de se reposer plusieurs fois pendant la route, et avec des provisions de bouche un peu plus succulentes, et surtout mieux ménagées que les nôtres, ainsi on doit monter à cheval jusqu'à l'habitation où nous avons couché. Il faut aussi choisir un jour où la montagne ne doive pas se couvrir de nuages pour y jouir de la vue magnifique de toute l'île et des terres environnantes. Mais cette circonstance ne se présente guère souvent et est bien difficile à prévoir car il ne se passe presque jamais un jour entier sans que la cime de la montagne ne soit embrumée au moins quelques heures, et nous ne devons nous autres rester que quatre jours à la Basse-Terre.

Ce matin, en ridant les étais de misaine sans décoincer le mat, nous le craquâmes fortement. Cet accident ne nous présage pas des suites bien fâcheuses car, solidement jumelé, il nous reconduira encore en France, et il n'est pas probable qu'avec un mat craqué on nous laisse ici passer l'hivernage. Aussi, dans mon intérêt personnel, il ne pouvait rien nous arriver de plus heureux.

Nous vîmes aussi cet après midi entrer un trois mats anglais en partie dégréé, il avait éprouvé du grand mauvais temps sur la cote des Etats-Unis, et venait déposer chez leur consul des matelots américains qu'il avait recueilli en pleine mer sur un bâtiment naufragé qui coula quelques heures après. Nous achetâmes au capitaine quelques galons d'assez bon rhum de la Jamaïque.

Révolte des nègres à la Martinique

Le 10 février, nous appareillâmes de la Basse-Terre et le lendemain vers midi, nous mouillâmes de nouveau dans la baie de Saint-Pierre à la Martinique. Le pilote, en montant à bord, nous dit que la veille, pendant la nuit, les nègres s'étaient révoltés dans plusieurs endroits; que le feu avait été mis à plusieurs habitations, entre autres à celles de Périnel et Garant, que des champs immenses de cannes à sucre et des cases à bagasse avaient été la proie des flammes; enfin qu'une fusillade assez vive s'était fait entendre au commencement de la nuit vers l'extrémité nord de la ville. En effet le beau plateau qui la domine sur la gauche fumait encore sur plusieurs points; et le capitaine de port, qui nous confirma ces nouvelles peu après, ajouta qu'une grande partie des femmes de Saint-Pierre avait passé la nuit sur les bâtiments marchands de la rade, tant avait été grande la terreur inspirée par l'émeute; que toute la milice était sur pied, montant la garde aux diverses entrées de la ville; et que des patrouilles fréquentes assuraient maintenant la tranquillité de l'intérieur; sept à huit cents nègres s'étaient

évadés, mais comme la fusillade de la veille avait été dirigée sur tous ceux que l'on apercevait à la lueur de l'incendie, une foule d'innocents effrayés s'était mêlée aux coupables pour s'enfuir de peur d'être atteints et plusieurs étaient rentrés dans la journée.

Les matelots de la goélette l'*Hirondelle* avaient, dit-on, puissamment contribué à éteindre le feu, mais on comptait sur l'équipage de notre frégate comme si cinq mille hommes venaient renforcer la garnison. Le soir, à 8 heures, on nous envoya demander ex abrupto quarante hommes de la part du gouverneur.

Fort heureusement nos matelots furent un peu lents à se lever et à s'installer; l'ordre fut contremandé peu après et la nuit se passa tranquillement. Le lendemain, toute la ville était encore sous les armes, les magasins étaient fermés et les rues désertes, mais aucune scène fâcheuse n'avait lieu. Plusieurs nègres avaient été arrêtés, et l'on paraissait n'avoir plus de crainte pour l'incendie lorsqu'à six heures du soir, sur un ordre du gouverneur, je fus commandé avec un détachement de quarante matelots pour aller occuper la hauteur du morne d'orange aux habitations Garant et Blondel, où je devais avoir pour mission de surveiller les mouvements des nègres et de porter des secours en cas d'incendie.

Expédition dans les plantations, charmant corps de garde

Nous débarquâmes sur la côte à sept heures, et M. Garant, chef de bataillon de la milice, me donna lui même des guides pour son habitation où il revint bientôt nous rejoindre. Persuadé que j'allais bivouaquer au coin d'un champ de cannes à sucre, je m'étais muni d'un manteau et d'une capote cirée car la pluie menaçait pour la nuit, mais il en fut bien autrement; notre corps de garde fut établi dans une jolie galerie de la maison où les matelots s'installèrent sur des chaises et dans des fauteuils, en arrière j'occupai comme officier de poste un beau salon avec une table couverte de rafraîchissements et de journaux pour occuper les heures de veillées, un canapé pour m'assoupir, un magnifique piano pour me distraire. Jamais corps de garde ne fut mieux choisi, ni mieux meublé.

J'expédiai Géraudias avec vingt-quatre hommes à l'habitation Blondel et après avoir placé des factionnaires sur divers points je rentrai prendre ma part d'un bon souper. Nous reçûmes au commencement de la nuit de fréquentes visites des patrouilles de garde nationale, mais elles s'espacèrent bientôt pour cesser tout-à-fait, et je pus causer longuement avec M. Garant, pendant ces intervalles, des mouvements de la veille. Il pensait que cette révolte de nègres ne devait pas actuellement causer d'inquiétudes sérieuses sous le rapport de la sûreté de la colonie, mais qu'il n'en était pas ainsi pour les propriétaires; car, si les nègres n'avaient pas d'armes, ils avaient tous les moyens de les ruiner en mettant le feu aux récoltes qui avoisinent les habitations surtout depuis que le manque d'eau avait laissé dessécher la terre et les cannes. Cependant les craintes étaient déjà moins graves, et quoique le vent du nord-est soufflât avec violence depuis deux jours, les grains presque continuels qui s'abattaient sur les environs empêchaient l'incendie de se propager rapidement. Du reste, M. Garant n'avait pas eu beaucoup à se plaindre personnellement des deux cents nègres qu'il possédait, deux mauvais sujets seulement s'étaient enfuis et c'était l'un d'eux qui avait manqué de brûler ses ateliers en mettant le feu l'avant veille dans des champs de cannes voisins; les autres avaient aidé de bonne volonté à arrêter l'incendie, et il n'avait eu qu'à s'en louer.

Vers minuit, je partis avec un nègre pour guide dans le but de faire une ronde à mon second poste qui se trouvait à un bon mille de l'endroit où j'étais installé. En route, armé seulement de mon épée et d'un pistolet, je craignais bien plus la rencontre d'un serpent ou le qui-vive d'un factionnaire dont la consigne était très sévère, que la rencontre d'un nègre marron. Je ne remarquai rien d'extraordinaire. A mon retour, je pris quelques heures de repos sur un canapé,

et le lendemain à sept heures je retournai à bord après la tasse de café de rigueur qui fut aussi distribuée à tous mes hommes. Fasse le Ciel que dans le cours de mes navigations je ne trouve jamais de bivouac plus désagréable.

Les jours suivants, on envoya seulement un poste de douze hommes au morne d'Orange, ils n'y furent pas dérangés davantage; mais, les premières craintes passées, les matelots n'étaient plus aussi sages, on ne leur épargnait pas assez les rafraîchissements toniques.

14 février – quoique les arrivages de France soient encore très rares, cependant un trois mats mouillé hier, venant de Bordeaux, nous apporte la nouvelle de la condamnation des ex-ministres par la cour de Paris, et l'exécution de leur jugement (43).

La plus grande activité règne dans la surveillance que l'on exerce en ville, et rien depuis le 10 n'en a troublé la tranquillité. On a saisi plusieurs révoltés et on s'occupe de les mettre en jugement. Un conseil de guerre établi le lendemain des troubles, s'étant déclaré incompetent quoique la ville ait été mise en état de siège, on a renvoyé aux tribunaux civils l'instruction du procès des incendiaires.

Le 16, la corvette *l'Isix* arrivant de France apporte des paquets au commandant de la station. Elle nous dit que le bric *le Faune*, commandé par Mr. Camas et destiné à la station de la Havane est mouillé depuis deux jours à Fort Royal où il se remet de la traversée longue et pénible par suite du mauvais temps. Je reçois par son occasion une lettre de Toulon du 28 xbre, Subra m'écrit qu'il est encore à l'hôpital où depuis l'arrivée de Mr. Ducrest de Villeneuve, major général, on retient en quelque sorte les convalescents prisonniers. Il me parle du retour de Balle qui a reçu du ministre une lettre de félicitations relativement à sa carte de la baie d'Alger. Mr. Denon est maintenant commandant du vaisseau *l'Alger* comme le plus ancien lieutenant.

19 février – Après avoir passé quelques jours à courir et à chasser dans les environs de Saint-Pierre malgré les troubles apparus pour les créoles, nous revenons mouiller en rade de Fort Royal, où nous devons réparer en le jumelant notre mât de misaine.

Nous trouvons là *le Faune* travaillant à son gréement et à quelques autres parties du navire qui ont souffert dans la traversée. J'y revois avec plaisir Mr. Camas, Dedamaine qui est son second, Page et Bonnet que j'ai connu sur *la Provence*. Ces messieurs me donnent beaucoup de nouvelles de Toulon.

Le 22 février, *l'Isix* rapporte de Saint-Pierre le gouverneur Mr. Dupotet, et *la Flore* mouille le soir arrivant de Saint-Thomas où elle a passé le carnaval en fêtes superbes, tandis que pour nous il s'est montré fort triste, car les derniers événements ont consterné les créoles et ils ne voyaient pas encore la tranquillité rétablie avant le carême.

1^{er} mars 1831 – nous nous occupons uniquement ici des avaries de notre mat de misaine qui, après les réparations, sera presque aussi solide que s'il était neuf.

La garde nationale fait une battue générale contre les nègres marrons

Depuis quelques jours la colonie est en mouvement : miliciens ou gardes nationaux se rassemblent de tous côtés. Ils doivent faire une sortie pour donner la chasse aux nègres marrons, puis après avoir battu la campagne en divers sens et parcouru les bois du Lorain, les différents corps se réuniront sur le plateau derrière Saint-Pierre d'où ils reprendront la route de leurs foyers respectifs. Plusieurs détachements sont déjà partis. A entendre ces Messieurs, on dirait qu'ils vont entreprendre une campagne de Russie.

Les jours passent pour moi assez promptement, par les diversions nombreuses que j'y fais à l'ennui qu'on éprouve généralement à bord. Mes courses, tant sur terre que dans la baie, sont assez fréquentes, et les suites n'en ont jamais été fâcheuses jusqu'à présent, sous le rapport des fièvres, dysenterie, Mes soirées sont employées à terre d'une manière quelquefois assez insipide, mais enfin elles s'achèvent et sont comptées comme autant de pris sur l'ennemi.

6 mars - Hier matin, nous apprenons que la garde nationale de Fort Royal est campée dans le fort Saint Pierre; mais que, trop fatiguée, elle ne peut entreprendre une route de 7 ou 8 lieues pour revenir et qu'elle attend un bâtiment pour la transporter ici. En conséquence nous recevons l'ordre du commandant de la station d'appareiller et d'aller prendre ces messieurs. A 1 heure et demi nous mettons sous voiles un peu vexés de la corvée qu'on nous fait faire, car la présence de cinq ou six cent hommes de plus à bord n'est pas toujours très agréable.

Après avoir éprouvé du calme sous les mornes, nous fûmes accueillis dans la baie par une brise très fraîche qui nous força à serrer les perroquets et bientôt à prendre des ris. Des grains fréquents et des rafales pesantes nous empêchèrent de gagner au vent, et, le pilote ne montant pas à bord, nous dûmes nous disposer à nous tenir sur les bords pendant la nuit. Le matin, la brise n'ayant pas changé, il fallut louvoyer encore, quand tout-à-coup notre vergue de misaine craqua fortement dans un mouvement. Nous fûmes obligés de laisser arriver et de retourner sous petites voiles en rade de Fort Royal, abandonnant à leur malheureux sort ces pauvres miliciens éreintés par quatre jours de marche.

8 mars – *la Bayadère* arrive de France nous apportant des hôpitaux quelques hommes que nous y avons laissés. Elle repart immédiatement pour prendre la station à la Guadeloupe.

9 mars - Enfin la milice est rentrée à Fort Royal, jetant les hauts cris contre *l'Hermione* et nous accusant de mauvaise volonté pour ne pas être allé la prendre à Saint-Pierre, même après l'avarie majeure que nous avons éprouvée. Du reste, plusieurs de ces braves miliciens, lorsqu'ils ont vu tout moyen de transport autre que leurs jambes leur échapper, se sont refusés formellement à s'en servir, malgré l'ordre exprès de leur chef. Ils doivent être maintenant en lieu de sûreté dans une succursale de Fort Bourbon où ils vont expier la faute d'insubordination dont ils se sont rendus coupables.

14 mars – *le Faune* appareille pour se rendre à la Havane.

Lors du départ de *la Flore* pour Saint-Thomas, il était fortement question d'un voyage à la côte que nous devions entreprendre à son retour. Maintenant tous ces beaux projets ont avorté pour nous, et il paraît bien probable au contraire que nous resterons ici ou dans les environs pendant qu'elle va l'exécuter à notre grand déplaisir.

Le 17, la gabarre *la Loire* que l'on croyait perdue, paraît enfin au cap Salomon, et mouille sur rade dans la journée. Nous apprenons qu'après son démâtage, elle longea la cote du Portugal et réussit, avec l'aide de *l'Echo*, à entrer dans le Tage. Elle était restée depuis à Lisbonne achever ses réparations. L'*Echo* venait de partir pour Toulon quelques jours avant sa sortie et elle arrivait presque sans vivres après quarante et un jours de traversée avec les troupes qu'elle avait embarqué à Brest pour la Martinique.

1^{er} avril 1831 - Nous nous disposons à partir avec *la Loire* où ont été déposés les malades des hôpitaux, et une partie des militaires congédiés. Nous devons nous rendre à Saint-Pierre pour compléter notre eau, faire celle de la gabarre, l'expédier ensuite pour France, puis aller en tournée à la Guadeloupe et aux Saintes.

Le 3 avril, dimanche de Pâques, nous quittâmes Fort Royal. Pour moi j'en parlais avec d'autant moins de peine que les journées depuis quelques temps s'écoulaient d'une manière

trop uniformes, et que cette uniformité engendre nécessairement un ennui plus ou moins pénible. Nous mouillâmes sur les trois heures à Saint-Pierre en nous approchant si près de la côte, sous la conduite de Mr. Thuron capitaine de port qui voulut nous piloter, qu'il s'en fallut très peu que notre ancre nous fut tout à fait inutile, nous n'avions pas deux pieds d'eau sous la quille quand nous nous arrê tâmes. La Loire qui mouilla une demi-heure après nous aborda une goélette anglaise, de sorte qu'il eut été difficile de décider qui de nous deux avait le plus mal manœuvré ...

Nous ne restâmes à Saint-Pierre que le temps nécessaire pour mettre la gabarre en état d'entreprendre la traversée de France. J'y pris quelques bains, j'y fis ma provision de cigares et le 9 nous appareillâmes dans l'après midi. Nous longeâmes la Dominique en passant assez près de la ville du Rozeau dont l'aspect est fort pittoresque, la nuit nous louvoyâmes dans le canal des Saintes, et le 10 après avoir couru des bords toute la matinée, entre le Cabesterre et Marie-Galante dont nous nous approchâmes à petite distance, nous laissâmes arriver pour aller mouiller sous le fort de Fleur d'épée à l'entrée de la rade de la Pointe à Pitre. Comme nous nous trouvions là à environ deux lieues de cette ville, nous ne pûmes aller la visiter que chacun à notre tour, et le 12 je fus de la partie.

Visite de Pointe à Pitre

La Pointe est la plus jolie ville des Antilles françaises. Des rues bien percées, larges et toutes à trottoirs, des maisons bien bâties, de beaux magasins, des bâtiments nombreux dans le port, du mouvement partout, voilà ce que je pus observer dans ma journée. Nous visitâmes aussi une salle de spectacle que l'on construit en face du port sur une place plantée de Tamarins. Quoique petit, cet édifice présente assez d'apparence, et les ornements intérieurs sont d'un très bon gout. La forte chaleur de l'après midi ne nous permettant guère de promener longtemps, nous rentrâmes de bonne heure à bord, et le lendemain nous appareillâmes pour aller aux Saintes où nous arrivâmes dans quelques heures.

La côte de la Guadeloupe si connue, n'a été encore relevée qu'en grand, et dans le Neptune* du bord, il ne se trouve qu'un vieux plan dont l'exactitude est loin d'être rigoureuse, et qui ne renferme aucun détail des ports et baies de l'île. J'aurais bien désiré que le commandant me laissât à la Pointe à Pitre quinze jours seulement pour relever la rade. J'aurais travaillé de tout cœur, et malgré le temps un peu limite que je demandais, je pensais pouvoir en rapporter au moins un bon croquis. Mais Mr. Martin me répondit que ses pouvoirs ne s'étendaient pas jusque là, et que malgré le plaisir qu'il aurait eu à posséder un plan de la rade, il ne pouvait consentir à me laisser ainsi éloigné de la frégate.

Mouillage aux Saintes

Les Saintes, ensemble de quatre ou cinq îlots fournissent une très bonne rade où l'on peut entrer par plusieurs passes susceptibles d'être parfaitement défendues. Un village d'une centaine de feux, quelques batteries qui le défendent et une garnison de trois compagnies d'infanterie, voilà tout ce qu'offrent ces îles dont les malheureux habitants ne trouvent l'eau pendant la sécheresse que dans des mares bourbeuses et presque fétides. Nous mouillâmes aux Saintes seulement pour permettre à l'équipage de descendre à terre sans qu'on eut à craindre les désertions. La chasse aux ortolans, aux tourterelles et aux chèvres sauvages, la pêche et les courses dans les mornes furent dans ces îles mes constantes occupations, et ne me laissèrent pas le temps de m'ennuyer pendant les six jours que nous y passâmes.

A huit heures du matin le 19, nous étions sous voiles pour nous rendre à la Basse Terre, mais arrivés devant le port, le calme et les folles brises du large forcèrent le commandant à abandonner le projet qu'il avait d'y passer quelques jours, par les difficultés qui se présentaient pour prendre le mouillage. Nous nous dirigeâmes en conséquence sur la Dominique que nous longeâmes pendant la nuit et, le lendemain, nous étions devant Saint-Pierre. Les mêmes vents que la veille nous y générèrent aussi un peu, et comme nous n'avions rien à y faire, nous lassâmes encore arriver, et le soir nous laissâmes tomber notre ancre à Fort Royal après dix sept jours d'absence.

Retour à Fort Royal

Aujourd'hui 21 avril, Mr. Leblanc n'est pas encore de retour de son voyage à la côte ferme et on parle beaucoup ici de l'hivernage qu'on se plait à faire peser sur nous. Les créoles surtout, chez qui on ne peut détruire la crainte d'un soulèvement de nègres à cette époque, emploient et perdent toute leur éloquence à nous démontrer la nécessité de la présence d'une frégate à la Martinique, même si c'est un bâtiment à moitié désarmé comme on l'est pendant le mauvais temps, et trois cent hommes de plus dans la colonie pouvaient faire beaucoup pour le maintien de l'ordre. Ils en conviennent quant à l'effet physique, mais ils se rejettent sur l'influence morale qu'aura sur les nègres la présence d'une frégate. Pour moi, je ne vois pas de raisons suffisantes pour exposer un équipage nombreux aux chances funestes de la fièvre jaune et des maladies. Aussi je ne crois pas encore à l'hivernage pour nous.

2 mai 1831 - nous voyons arriver aujourd'hui *la Flore*, *l'Isix* et *la Gazelle* qui nous font espérer de quitter bientôt Fort Royal. Quelque soit d'ailleurs la mission que l'on nous confiera, elle ne peut manquer de nous plaire, ce sera une distraction.

Depuis quelques jours les arrivages de navires du commerce sont plus fréquents à Saint-Pierre, et plusieurs d'entre eux apportent des approvisionnements à la colonie et à la station qui allaient en manquer, et nous avons pris la dessus trois mois de vivres. Il était temps, les magasins sont entièrement vides et presque tous les bâtiments de la division n'en ont plus que pour quelques jours.

Les nouvelles de France excitent tout notre intérêt quoique les événements soient déjà passés depuis longtemps lorsque nous les apprenons. Ainsi ce n'est que ces jours derniers que nous avons eu connaissance de la nouvelle organisation de la marine, qui du reste ne fait pas honneur à ceux qui l'ont imaginé, des derniers avantages remportés par les polonais sur les russes, enfin la marche de nos troupes en Italie pour empêcher l'invasion des autrichiens (43).

8 mai – Nos craintes relativement à l'hivernage commencent à se dissiper entièrement. Mr. Leblanc pense qu'une guerre peut bien éclater prochainement entre la France et une autre puissance, de sorte qu'il est décidé dit-on à rentrer avec tous les bâtiments de la station qu'il pourra emmener dut-il, si les vivres lui manquaient, aller en prendre aux Etats-Unis. En quittant Saint-Pierre, il a fait pendant plusieurs jours des exercices à feu, et en arrivant ici, il a demandé à notre commandant si, en cas d'une affaire, il serait d'une très bonne augure pour nous. Nous devons aussi, dès que nous aurons achevé de compléter notre eau, faire une tournée à Saint-Thomas, Sainte-Croix, Porto-Rico et plusieurs autres îles. Cette expédition sera d'autant plus agréable qu'il a donné en quelque sorte l'autorisation à Mr. Martel d'aller mouiller où bon lui semblerait, pourvu qu'il soit de retour le 15 juin. Aussi nous dépêchons-nous de compléter nos provisions de peur que le pacha ne change d'avis, car l'autre jour c'était à la cote ferme que nous devions aller, et peut-être à la fin n'irions-nous nulle part.

Tournée des îles

Le 10 sur les onze heures nous mîmes sous voiles avec un mois de temps à employer. Une brise fraîche nous favorisa d'abord, mais bientôt les calmes sous les hautes terres de Saint-Pierre et de la Dominique nous retinrent le jour et toute la nuit, de sorte que nous n'arrivâmes que le lendemain devant la Basse-Terre où nous jetâmes un pied d'ancre pour prendre un pilote des îles que nous devions visiter.

Le 12 à midi nous appareillâmes de nouveau et nous restâmes encore trente heures en calme sous la terre avant de recevoir la brise du Couaux. Alors nous nous avançâmes rapidement dans le N.O., nous longeâmes au vent Mont-Serrot, Saint-Christophe, Saint-Eustache, Saba, ... et nous arrivâmes sur les huit heures du matin le 14 devant Saint-Barthélemy où nous laissâmes tomber l'ancre à environ une demi-lieue de la ville.

Saint Barthélemy

Saint-Barthélemy, île de peu d'étendue et presque sans culture, cédée aux Suédois par Louis XVI, et que la franchise de son port rendit jadis florissante avant que les Anglais ne permissent l'entrée des marchandises américaines dans leurs colonies, depuis le port est presque vide de bâtiments et les habitants qui tiraient toutes leurs ressources du commerce, languissent maintenant dans la misère.

Une indisposition qui m'empêchait de faire mon service depuis quelques jours ne me permit pas d'aller visiter la ville avec ces messieurs, mais j'en appris que quoiqu'assez bien bâtie, elle ne présentait rien de curieux.

Saint Martin

Nous saluâmes le pavillon suédois, et le 15 à dix heures nous appareillâmes pour aller mouiller six heures après dans la baie du Marigot à Saint-Martin. Cette île tout entière était aussi autrefois une colonie française, on en céda une partie aux Hollandais et nous occupons encore l'extrémité occidentale très bien cultivée où est établi un petit bourg de deux à trois cents feux défendus par un fort sur un morne qui le domine.

L'indisposition qui m'avait retenu à bord les jours précédents s'étant à peu près dissipée, je pus faire une petite promenade à terre, où je remarquai chez les habitants beaucoup plus d'aisance que dans les villages de la Martinique et de la Guadeloupe. Nous y rencontrâmes surtout de fort jolies femmes qui malheureusement parlent très peu français, la langue anglaise paraît ici la plus répandue.

L'intention du commandant était de rester plusieurs jours à ce mouillage pour y faire des exercices à feu, mais un accident qui nous arriva le 16 nous détermina à partir plus promptement. La verge de notre ancre de bossoir* se cassa par la moitié et il fallut remplacer sa chaîne par le câble d'une autre ancre pour lequel la nature du fond composé de coraux et de sable ne présentait pas autant de garanties; Je crois aussi que l'ennui du patron entra pour beaucoup dans les motifs qui le décidèrent au départ, il n'avait plus là ses habitudes de Fort Royal, ses journaux, la partie de billard le soir chez Mr. de Rosily, et les journées lui paraissaient des plus longues.

Saint Thomas

Ainsi nous mîmes sous voiles dans l'après midi du 18, et le lendemain à 8 heures du matin, nous étions à l'ancre dans le port de Saint-Thomas, au grand contentement de tout le monde, et envers et contre tous ce qu'a pu faire notre bon lieutenant qui eut désiré mouiller en dehors, par la crainte disait-il que les hommes ne désertassent.

20 mai - Les saluts réciproques et la visite du commandant au gouverneur se firent dans la journée, avec les invitations à dîner pour les jours suivants.

Aujourd'hui 21 mai, je pus promener en ville et faire mes emplettes, car c'est à Saint-Thomas qu'il est de bon ton dans la station des Antilles de dépenser son argent en marchandises étrangères, telles que crêpons de Chine, diverses étoffes pour pantalons, et divers objets de luxe ou de nécessité. Il est vrai que comme port franc, et par conséquent entrepôt de marchandises, on y trouve à peu près de tout et à meilleur marché, dit-on, qu'ailleurs.

La ville située au fond d'une rade petite, mais commode, occupe trois collines sur le penchant d'une montagne escarpée, en sorte que les maisons, construites en bois mais généralement d'assez belle apparence, dominant la baie en amphithéâtre. La rue principale longe la côte d'un bout à l'autre de la ville; elle est empierrée et sablée très solidement et munie de larges trottoirs pour les piétons. C'est là qu'on rencontre les magasins renfermant les produits de l'industrie de toutes les nations; mais je remarquai qu'on n'y étale point les marchandises, on les tient renfermées dans des malles rangées avec ordre et prêtes à être enlevées rapidement. On m'a expliqué qu'il faut attribuer cette manière d'agir des négociants, si différente de nos usages européens, à la crainte des incendies qui sont très fréquents à Saint Thomas.

23 mai - Hier dimanche, nous avons reçu la visite d'une foule de Français, Anglais et Espagnols, y compris des dames charmantes, dont la curiosité avait été excitée par la présence d'une frégate française sur la rade.

Dîner chez un négociant

Le soir, je me rendis avec le commandant et plusieurs officiers du bord, à une invitation à dîner qui avait été faite à l'Etat-major par un riche négociant, M. Audowle; et j'eus l'occasion d'y observer divers usages danois qui me parurent fort curieux quoique ayant beaucoup d'analogie avec les manières anglaises, mais tout cela était nouveau pour moi et beaucoup de choses me parurent singulières.

Nous fûmes reçus dans des appartements magnifiques et très bien aérés; la table était servie avec un grand luxe de linge ouvré, d'argenterie, de porcelaines et de cristaux qui se renouvelaient et changeaient d'aspect à chaque service. Les plats du premier service consistaient en pièces énormes de jambon, de veau, de bœuf, de volailles dont le maître de la maison savait découper les parties les plus délicates pour les offrir à ses hôtes; on les accompagnait de porto, de madère et de bordeaux, dont chaque verre devait être bu à la santé d'un des convives, qui n'était fort heureusement obligé de le rendre que pour la forme, c'est-à-dire sans vider le sien. Vers la fin de ce service, au rôti, on versa le champagne et tout fut enlevé. Vinrent alors du fromage de Chester, du beurre, de menues tranches de pain et de la bière. Tout fut encore emporté une seconde fois; puis, on servit du lait dans le genre des œufs à la neige et du vin du Rhin. Après ce troisième service, parut enfin le dessert composé de fruits frais et secs, de confitures et de pâtisseries de toutes sortes. Alors, on porta différents toasts au commerce, à la marine, etc., puis, chacun but à sa propre santé, ce qui nous sembla

fort rationnel; et sur un signal du maître de la maison, on se leva en se saluant réciproquement par les mots *Well be come* (grand bien vous fasse !) et l'on continua longtemps à se donner des poignées de main en répétant le même souhait. Rien ne pouvait égaler la somptuosité de cette table où le linge ouvré, l'argenterie, les porcelaines, les cristaux qui se renouvelaient et changeaient d'aspect à chaque service étaient tout ce qu'il est possible de voir de plus recherché et de plus beau. Un quart d'heure après notre sortie de table, on offrit du café et des cigares : on causa pendant quelque temps puis M. Audowle nous proposa d'aller achever la soirée à un cirque de circonstance où des écuyers américains donnaient des représentations. Nous n'y vîmes rien de bien merveilleux; mais à Saint Thomas ces écuyers excitaient un enthousiasme extraordinaire. Nous terminâmes ainsi sur les 11 heures notre partie que je trouvai charmante.

24 mai – le matin, je fus chasser les pélicans qui viennent constamment percher sur des rochers à l'entrée de la rade, mais je ne fus pas heureux et je perdis l'espoir d'en rapporter en France, car nous devons demain appareiller sur Sainte Croix.

Sainte Croix

Le 24 mai, à 6 heures du matin, nous étions sous voiles et à deux heures, après avoir manqué une première fois le mouillage, nous laissâmes tomber l'ancre sur la cote ouest de Sainte-Croix, devant le fort qui défend la ville de Frédérick-stade. Je fus le soir avec le commandant forcé de faire des visites aux autorités de l'île qui nous ont offert très obligeamment des voitures et toutes les commodités possibles pour traverser l'île jusqu'à Christien-stade, principale ville de la colonie.

Sainte Croix ne ressemble point aux autres îles des Antilles que nous avons jusqu'ici rencontrées. La culture y est générale et complète, même sur les coteaux les plus abrupts, de nombreuses et riches habitations sont éparses çà et là dans la campagne sillonnée en tous sens par des routes magnifiques. Des avenues de cocotiers longent presque toute la côte et bordent les chemins qu'elles ombragent. Dans la ville même les rues sont larges et bien alignées : les maisons sont généralement séparées par de petits jardins bien entretenus; en sorte que l'air circule librement et que l'on se trouve en ville avec tous les agréments de la campagne. Cette île est un véritable parc organisé pour la vie douce et le plaisir des yeux.

Le lendemain de notre arrivée, Woulf et le lieutenant partirent pour Christien-stade et le 26, sur une invitation faite à l'état-major je partis avec le commandant déjeuner à la campagne du gouverneur située à environ cinq milles de la ville. En descendant à terre nous nous rendîmes au fort où nous montâmes en voiture avec le commandant de place et un monsieur Didrexen, excellent homme avec lequel je me liai pour le reste de la journée.

Déjeuner chez le gouverneur

Notre promenade fut charmante. L'intérieur de Sainte-Croix répond tout à fait pour la culture à ce que nous avons remarqué le long des côtes, et si les immenses champs de canne à sucre et les palmiers qui bordent les routes ne nous avaient pas rappelé l'Amérique, nous eussions pu nous croire dans une des belles plaines de la Beauce ou de la Normandie.

Nous fûmes présentés par Mr. Martel au gouverneur, homme de bonnes mœurs qui fait parfaitement les honneurs de sa maison, puis après un excellent déjeuner, nous visitâmes ses délicieux jardins et ses ateliers de sucrerie dont la tenue est parfaite. L'ordre et la propreté la plus recherchée président à tout dans cette belle habitation où chaque chose est établie sur une

grande échelle. On engagea beaucoup le commandant à rester encore quelques jours à Sainte-Croix, et on lui offrait tous les moyens de distraction imaginables, mais son parti était pris, il voulait partir aussitôt son retour à bord, et rien ne put le faire changer de résolution.

En route, monsieur Didrexen et moi, nous essayâmes encore de lui faire retarder son départ, car nous nous promettions ici des plaisirs nombreux et variés, des bals, des soirées brillantes nous étaient offerts, mais il s'était laissé influencer par son lieutenant qui, ayant laissé des affections à Fort Royal, ne désirait rien tant que d'y retourner le plus tôt possible, et qui faisait ressortir à ses yeux toutes les longueurs d'une traversée pour laquelle les vents paraissaient devoir être constamment contraires. Nous combattions ses raisons de tout notre pouvoir, et avec d'autant plus d'avantage que nous avions la probabilité pour nous, car il ne faut que sept ou huit jours pour monter d'ici avec les vents les plus contraires, et nous en avons encore 18 devant nous, mais Perreau mangeant à la table du commandant, son influence s'accroissait par des attaques réitérées auxquelles nous ne pouvions pas répondre. Alors du reste, il était trop tard, car le patron ayant annoncé partout son départ, ne pouvait décemment pas revenir sur sa décision.

En somme nous mîmes sous voiles le même jour 26 à 3 heures de l'après midi, mais nous avons fait sentir d'une manière assez forte à Perreau que si nous n'avions pas pu déjouer les manœuvres au moyen desquelles il nous avait presque constamment contrarié pendant la campagne, elles ne nous avaient pas échappé, que nous connaissions la cause, et que sa manière d'agir, en sacrifiant à l'attraction qui le ramenait à Fort Royal, tous les agréments que nous eussions pu trouver dans notre tournée, ne montrait en lui rien moins que du désintéressement pour ses camarades.

Le 27, nous avons presque doublé Sainte-Croix et les résultats de la première journée étaient en faveur de notre opinion relativement aux difficultés que nous devons trouver pour remonter jusqu'à la Martinique, car nous nous étions déjà élevés de douze lieues au vent. Plus tard, loin de trouver des vents aussi contraires qu'on le prétendait, nous rencontrâmes des brises d'E.N.E. et même de N.E. qui de Saint-Christophe que nous longions dans la journée du 30, nous conduisirent le lendemain devant la Basse-Terre où nous remîmes notre pilote. Après être resté quelques heures en panne pour cette opération, nous continuâmes pour la Martinique, et le lendemain matin, nous étions devant la baie de Saint-Pierre. Le commandant eut, à ce qu'il paraît, l'intention d'y mouiller, car nous courûmes plusieurs bords. Mais les brises faibles et variables ne nous élevant pas assez vite, et Mr. Martel craignant beaucoup la terre lorsqu'il n'a pas une brise fraîche pour accoster, à 4 heures nous laissâmes porter sur Fort Royal où nous mouillâmes à 10 heures du soir après avoir péniblement louvoyé pendant quatre heures. Nous arrivâmes ainsi dans une rade que les pluies continuelles de la saison privent de toute espèce d'agrément, et vexés surtout de n'avoir pu profiter des 15 jours qui nous restaient encore.

Retour à Fort Royal

1^{er} juin - Nous trouvons tout en rumeur. La *Junon* est arrivée de France, pendant notre absence, apportant à la colonie trois cents hommes de renfort dont on ne sait que faire. Les lettres des créoles à Paris avaient été tellement exagérées, et leurs commissaires avaient fait résonner si haut les craintes de révolte générale de la part des nègres, qu'avant qu'on eût reçu la dépêche du gouverneur annonçant le rétablissement de la tranquillité, on avait déjà préparé le vaisseau l'*Algésiras* et plusieurs frégates pour envoyer ici quatre mille hommes. La *Junon*, après avoir débarqué ses troupes, était partie pour Saint Dominique où, disait-on, une révolution avait encore éclaté, et où elle avait pour mission de protéger le consul et les

habitants français. La corvette *l'Hébé* était aussi arrivée de Terre-Neuve sans mouiller sur la rade, elle avait remis ses dépêches à Mr. Leblanc, et elle était sortie immédiatement sans qu'on sut où elle allait.

Les dépêches secrètes nous inspirent les plus grandes craintes pour l'hivernage. Enfin, pour moi qui y croit difficilement, et qui même en repousse l'idée, je suis tout à fait déconcerté de voir Mr. Leblanc demander le temps d'embarquement des différentes compagnies, car on dit qu'il doit renvoyer pour faire ses réparations, mais qu'il y placera les compagnies qui ont le plus de temps en navigation. Or la mienne n'a encore que deux ans et je suis certain d'une permutation s'il y en a. Les officiers de *la Flore* se plaisent du reste à nous faire concevoir des craintes, ils paraissent compter sur leur retour en France à bord de *l'Hermione*.

9 juin – notre position, sans être encore bien claire, commence cependant à sortir un peu de l'obscurité où elle se trouvait l'autre jour. Il paraît certain que *l'Hermione* retourne en France, et qu'elle doit partir du 20 ou 25. De plus, personne ne doute que Mr. Leblanc n'ait reçu par *l'Hébé* l'ordre de rester hiverner avec la station. Il n'y a plus que quelques officiers de *la Flore* qui pensent à la possibilité des permutations, mais il est bien probable que rien ne sera changé aux équipages. Le commandant a du dire en outre à Borins que Mr. Leblanc lui avait assuré que pour éviter les réclamations, il comptait partir bientôt pour la Basse-Terre, que là il laisserait ses ordres, qu'il s'en irait ensuite à la Pointe à Pitre vers le 20, et qu'arrivant à la Guadeloupe, nous n'aurions qu'à prendre ses paquets, quelques militaires congédiés et partir immédiatement pour France. En effet, on parle beaucoup du départ prochain de *la Flore* et de *la Bayadère*. Pour nous, nous faisons deux mois de vivres au magasin et demain nous remettons à la Flore tout ce qui nous reste d'effets d'approvisionnement. Tous ces mouvements présentent presque la certitude d'un départ, rien moins, nous ne serons tranquilles que lorsque le commandant de la station sera loin de nous.

Nous sommes tous au comble de la joie, car nous avons couru gros risque de rester ici, et définitivement le départ de la frégate pour France, sans qu'il soit rien changé à son état-major et à son équipage est officiellement fixé au 23. Nous faisons tous les préparatifs nécessaires pour notre traversée, et pour recevoir à bord environ 250 passagers dont 12 dit-on seront à notre table. Nous devons de plus aller compléter notre chargement en ce genre à la Guadeloupe. Cependant le bruit court que la fièvre jaune s'est déclarée à la Pointe à Pitre d'une manière très alarmante. Mais tout cela est, je crois, sans fondement. Nous en serons quitte après tout pour nous en informer en passant à la Basse-Terre, et pour ne pas communiquer s'il y a quelque danger.

Mr. Vrignaud avec *l'Hirondelle*, vient d'être destiné pour remplacer à Cayenne *la Mésange* partie pour France. Il est enchanté de sa mission en ce qu'il évite l'hivernage des Antilles pour passer le beau temps à Cayenne.

La Flore prépare ses ancres pour entrer dans le cul-de-sac. *La Bayadère* doit aller stationner à la Pointe à Pitre.

Embarquement des passagers à Fort Royal et à Basse Terre

22 juin – la frégate *la Flore* part pour la Guadeloupe où elle doit tenir les passagers désignés pour retourner en France prêts à être embarqués à notre passage.

Dans la journée, je vais à l'anse à l'âne, habitation Tharon, prendre quelques provisions de départ, et à 5 heures nous expédions toutes nos embarcations, chercher les passagers. Ils nous arrivent peu après, au nombre de cent cinquante dont onze officiers ou fonctionnaires du gouvernement, deux dames et une religieuse de l'hôpital, à notre table.

23 juin – à onze heures et demie nous mettons sous voiles, un peu encombrés il est vrai, mais enchantés d'en être quitte avec la station à si bon marché. Poussés par une brise très fraîche, accompagnée de forts grains, nous franchissons rapidement la baie de Saint-Pierre, avec trois ris aux huniers, et après avoir souffert d'une assez grosse mer dans le canal de la Dominique. Nous avons presque doublé cette île à 6 heures lorsque ne pouvant arriver le jour même à la Basse-Terre, le commandant se décida à passer la nuit sous la terre.

30 juin – le 24 au matin, nous aperçûmes *la Flore* ralliant le mouillage de la Basse-Terre au plus près du vent. *La Bayadère* s'y trouvait déjà, et nous la vîmes roulant panne sur panne* par l'effet d'un fort raz-de-marée qui brisait à terre d'une manière effrayante. Ce ne fut que sur les 4 heures de l'après midi que les nouveaux passagers ont pu s'embarquer dans les canots de la corvette au moyen desquels on nous les jeta à bord au nombre de cinquante. Parmi eux se trouvait un officier, plusieurs gardes du génie, une dame qui arriva plus morte que vive, de frayeur et du mal de mer. On nous en envoyait un grand nombre comme convalescents dont plusieurs ne furent pas jugés par le docteur capables de soutenir la traversée; mais le mauvais temps empêchant de les renvoyer, et au risque de faire à l'arrivée une quarantaine beaucoup plus longue, nous avons été obligés de les garder....

En route pour France

Notre chargement complet, à six heures et demie nous fîmes définitivement route pour France. Le calme nous retint sous la terre pendant la nuit, mais au jour la brise se fit de l'est et de l'E.N.E. joli frais, et le 25 au soir nous étions en pleine mer, après avoir debouqués* sous le vent d'Antigua et de la Barbade.

Jusqu'à présent, notre traversée se montre sous les auspices les plus favorables. Des vents d'est assez frais nous ont poussés en trois jours au tropique que nous avons franchi dans la nuit du 27 par 60°30 de longitude. Depuis, les calmes que l'on craignait dans les parages où nous nous trouvons n'ont point encore paru, et la brise nous a constamment favorisé. Parmi nos passagers, quelques uns présentent des caractères assez originaux, mais j'attends à les mieux connaître pour tacher de les dépeindre. Ils se sont tous montrés du reste jusqu'ici d'une humeur assez accommodante et tout me porte à croire que la bonne intelligence ne sera troublée en rien pendant la campagne.

15 juillet 1831- depuis une douzaine de jours, nous avons éprouvé toutes les contrariétés possibles sous le rapport des vents, et l'époque de notre arrivée en France a été terriblement reculée par les calmes et des orages fréquents. Cependant un très beau temps en général, et une mer unie ne nous ont rien laissé à désirer sous le rapport de la tranquillité, puisque nous avons eu presque continuellement nos hublots ouverts dans nos chambres.

Nous nous trouvons maintenant à peu près par la latitude de Terre-Neuve, à environ 150 lieues dans l'est, et quoique dans le mois de juillet, nous avons eu à souffrir d'un froid assez vif qui nous a occasionné des vents de S.E. accompagnés de brouillards. Nos provisions de campagne diminuent d'une manière effrayante, et nous faisons tous depuis quelques jours des vœux pour la brise de S.O. qui tarde beaucoup à se faire sentir.

Nos passagers

Je crois pouvoir maintenant parler avec connaissance de cause des individus qui vivent avec nous et essayer d'en donner une idée.

En première ligne se montre un Mr. Kalman, receveur de l'enregistrement à Saint-Pierre, qui retourne en France pour se guérir d'une dysenterie chronique qui l'incommodé depuis quatre ou cinq mois. C'est un jeune homme de 8 à 9 pouces que la maladie sans doute a rendu d'une maigreur extraordinaire. Sa figure décharnée laisse mieux ressortir le nez énorme et paraître une bouche bien fendue qu'il a le talent de tourner de travers en parlant. Ces agréments donnent un singulier caractère au sourire de contentement qui accompagne presque toutes ses phrases. Sa paresse, qu'il ne cherche même pas à couvrir du prétexte de la maladie, est telle qu'il a fallu presque que le commandant le consignât dans la batterie pour le forcer à se faire la barbe au bout de 15 jours, occasion qu'il a saisi pour changer de linge et se laver. Lorsque M. Kalman ne parle pas de l'enregistrement ou de sa femme, seul sujet de ses conversations, qu'il n'est pas toujours facile d'éviter, il tient la tête à demi baissée et les yeux fixes comme s'il était absorbé dans des réflexions profondes. Il acquiert alors l'expression on ne peut mieux caractérisée d'une bêtise profonde qu'il ne dément du reste dans aucune occasion. Enfin il amuse au premier abord par des naïvetés qu'il trouve charmantes et qui provoquent l'ironie de ceux qui l'écoutent, jusqu'à ce que bientôt on le laisse seul, et alors il va se coucher.

Vient ensuite M. Maudilly, capitaine d'infanterie qui me représente parfaitement le type du vieux grognard. C'est un homme à la figure renfrognée, parlant peu, ne se plaignant de rien, sablant ces deux bouteilles de vin à chaque repas et fumant presque continuellement la pipe assis sur l'affût d'une caronade. Il a fait ses premières armes comme grenadier dans la garde consulaire et après être parvenu au grade de capitaine dans la vieille garde impériale, il fut mis en demi-solde et quitta le service en 1815; remis en activité en 1830, il était venu conduire à la Martinique le détachement qu'y a transporté *la Junon*. Il paraît regarder en pitié les jeunes officiers et tout ce qui a rapport à la tenue et aux campagnes de notre nouvelle armée. Du reste il semble avoir beaucoup lu, a une conversation fort originale, et est enchanté quand il peut placer tant bien que mal un mot latin.

Nous avons encore M. Délichéri, capitaine gloseur (?) dans la force du terme, et M. Tyrard simple lieutenant, ancien soldat d'Austerlitz et de Wagram, excellent homme, d'une conversation fort agréable, et qui ayant été en garnison à Vannes en 1821 me fournit souvent l'occasion de parler de nos connaissances communes.

Parmi les dames que nous avons à bord, Mme Quintin, femme d'un pharmacien de la marine, n'est plus de la première jeunesse, mais elle en a conservé une partie des agréments, on se plaît à sa conversation, et dans toutes ces manières on reconnaît une humeur douce et un grand usage de la société. Puis vient Mme Saint Martin, femme d'un capitaine d'artillerie de marine attaché à la colonie, elle retourna en France avec une petite fille de 18 mois très ennuyeuses par ses criailleries. Cette dame, fort jolie autrefois, dit-on, est fille d'un coutelier de la rampe à Brest, a conservé un genre Lizette qui sied parfaitement au père Bonnet, mais qui ne convient plus à la capote ornée de fleurs ou de plume (45). C'est après tout une aimable commensale.

27 juillet - nous nous trouvons sur les Sandes depuis hier après plusieurs jours d'orage et de calme. Le 22 et 23, poussé par une bonne brise d'O. et de O.S.O. qui nous a fait filer jusqu'à 11 noeuds, nous croyions être à Brest sous peu de jours, et nous nous applaudissions de pouvoir bientôt remplacer le lard et les fayots qui continuent à apparaître journallement sur notre table par des vivres frais et les légumes, mais nous avons encore une fois été trompée dans nos espérances. Le vent a cessé et le calme parfait qui règne maintenant tant sur la mer que dans l'atmosphère, nous montre assez que dans cette saison nous ne devons pas compter longtemps sur la même brise et que, quoique très près de la côte de France, nous pouvons encore rester longtemps en route.

Dans notre traversée nous avons rencontré beaucoup de bâtiments faisant même route que nous et plusieurs Anglais surtout courants dans des directions contraires, ce qui pouvait nous faire présumer que la France n'avait eu aucune querelle sérieuse avec l'Angleterre depuis trois mois que nous n'avions eu de nouvelles. Cependant dans la soirée le commandant voulu s'en assurer, et nous trouvant en calme plat assez près d'une goélette anglaise qui paraissait venir de Rome, il envoya un canot le long de son bord pour l'interroger. Elle nous apprit que l'on était tranquille en France et en Angleterre, que le prince Léopold venait d'être élu roi des Belges, et qu'elle allait dans la mer du Sud faire la pêche de la baleine. Le soir une petite brise étant survenue, nous continuâmes notre route avec toute la confiance que pouvait nous inspirer ses nouvelles, et surtout les manoeuvres franches et sans détour des navires marchands courant au large.

31 juillet - nous n'avons plus à craindre le caprice des vents, et nous sommes mouillés près des îles Trébéron où nous devons purger notre quarantaine.

Le 28 et une partie de la journée du 29, retenu par des brises d'E. et d'E.N.E., nous fûmes obligés de louvoyer pour nous rapprocher autant que possible de la terre, et ce ne fut que dans l'après-midi de ce premier jour que nous découvrîmes Ouessant dans le N.E. à grande distance. Je fus m'en assurer dessus les barres du perroquet et bientôt nous nous trouvâmes dans l'Iroise, mais drossés par les courants, sans être soutenus par la brise, nous fûmes conduits presque à l'entrée de la baie d'Ouarrunez où non virâmes de bord un peu avant la nuit. Le commandant ne se fiant pas trop alors dans son pilote, en prit un autre que nous rencontrâmes et qui, après nous avoir dirigés pendant la nuit, nous mouilla à sept heures du matin dans le sud de Bertome où nous fûmes arrêtés par le calme au commencement de jusant.

Arrivée à Brest

Nous ne restâmes là qu'environ six heures et à quatre heures de l'après midi, nous laissâmes tomber l'ancre près du stationnaires après avoir couru des bords dans le goulet avec la corvette de charge *la morue*, qui revenait de Cherbourg. Le canot de la santé vint à 6 heures recevoir les rapports du commandant et du docteur, et nous attendîmes jusqu'au lendemain avec la plus grande impatience la décision du conseil de santé qui fixa enfin notre quarantaine à 12 jours à cause du grand nombre de malades que nous avions encore, et de 8 hommes que nous avions jeté à la mer pendant la traversée. C'était presque tous des militaires qu'on avait envoyés de la Guadeloupe comme convalescents.

Le pilote, en montant à bord avant-hier nous avait donné la première nouvelle de l'expédition de Portugal. Ici nous apprîmes l'affaire de Lisbonne, et quelques détails sur la division composée de 6 vaisseaux et plusieurs frégates et brics sous les ordres de l'amiral Roussin (46). Des prises portugaises arrivent tous les jours à Brest depuis quelque temps.

Le 12 août 1831 - nous fûmes enfin hors de quarantaine, circonstances fort agréables pour nous et surtout pour nos passagers qui ne se sont pas faits dire deux fois pour descendre à terre. Pendant quelques minutes seulement, le pont a encore été encombré de leurs effets, mais cette fois-ci, c'était à qui nous en débarrasserait le plus promptement, et nous nous quittions tous avec le plus grand plaisir.

Une fois en libre pratique les bruits les plus discordants ont circulé sur la destination future de la frégate et, cela est tout naturel, personne n'en savait rien. Pour moi je faisais la démarche la plus active pour obtenir un congé, et peu de jours après, j'eus la satisfaction d'être certain que ma demande était en route pour Paris.

En attente de congé

Cependant nous étions entrés dans le port où nous avions reçu l'ordre de désarmer. Le grément était déjà même en grande partie remis en magasin, les vivres étaient rendus, lorsque le 15, nous recevons l'ordre de réarmer de nouveau, et même de pousser avec activité ses travaux du bord. Quelques jours après, nous sûmes que M. Martel quittait le commandement de *l'Hermione* pour prendre celui de *la Sirène* qui arrivait de Lisbonne avec une partie de la division Roussin. J'avoue que cette nouvelle me désappointa beaucoup, car le commandement de la frégate venait d'être donné à Mr Bron qui, disait-on, n'était rien moins qu'un accommodant et d'une vie facile. Borins, Guillemard, Wolf étaient débarqués, Perreau était malade, j'avais une compagnie sur les bras et j'allais me trouver encore presque seul de l'ancien état-major à recommencer une station au Sénégal, destination enfin connue de *l'Hermione*. Je n'avais toutefois autre chose à faire que d'attendre l'arrivée de mon congé et s'il n'arrivait pas, qu'à m'appuyer de la demande de M. Martel pour tâcher de débarquer. Je pris donc mon mal en patience et je continuai mon service à bord.

Départ pour un congé

Le 3 septembre nous étions près d'aller en rade, et les circonstances devenaient pour moi de plus en plus critiques lorsque je reçus l'ordre de débarquer de la frégate et de passer à la majorité. Là, j'appris avec grand plaisir l'arrivée de mon congé et comblé de joie, je courus faire mes dispositions pour remettre ma compagnie entre les mains de Bouet qui me remplaçait, apprêter mes effets et m'arranger pour partir le plus tôt possible.

Je venais de rencontrer, quelques jours auparavant, le Bobinec qui arrivait sur *la Couriane*, de Rochefort où il avait aussi sollicité un congé, et qui le recevait en même temps que moi, nous arrêtâmes donc que nous partirions ensemble.

Congé

du 3 septembre au 9 février 1832

9 septembre 1831- Enfin je me mis en route avec le Bobinec pour le plus charmant voyage que je puisse jamais entreprendre. J'allais revoir mon père, mes soeurs et rien ne peut se comparer au bonheur de rentrer chez soi après une longue absence. Devant m'arrêter deux jours à Lorient, Bobinec prit la diligence et fut rejoindre sa mère à Kerlois.

Visite du port de Lorient

À Lorient je voulais voir quelques camarades, Duboition, Fournier, Mais tous ces messieurs étaient à la campagne. Il paraît que le service ne les gêne pas considérablement dans ce port. J'y rencontrai seulement M. Jolivet marié dernièrement avec Mlle le Boubellec, de Vannes, et j'y fus reçu parfaitement.

Curieux ensuite de visiter le port que je connaissais à peine, j'en parcouru quelques parties et j'y visitai avec plaisir les nombreux chantiers couverts de vaisseaux et de frégates que l'on y a maladroitement amoncelés, l'atelier curieux de la poulîerie dont tout le mécanisme est mis en mouvement par une machine à vapeur, et la fonderie, bâtiment dont la charpente est en fer et qui contient d'énormes grues d'une disposition et d'une construction fort ingénieuse. Par leur moyen, un homme seul soulève et dirige sur une espèce de chariot des poids de quatre à 5000 livres. Ce sont ordinairement des moules pour la fonte des diverses pièces que l'on confectionne dans l'atelier. Ce chariot, susceptible de porter un fardeau énorme, une fois chargé, le même homme peut au moyen d'un système de levier le rouler dans le four à quelque profondeur que ce soit. Je passais plusieurs heures à examiner toutes ces usines et je me rendis à la diligence qui devait me transporter à Vannes où j'arrivai le 12 septembre.

Course diverses

Les premiers jours de mon congé se passèrent partie en visites de convenance qui par cela mêmes sont fort ennuyeuses, partie à renouveler des connaissances qui devaient plus tard me procurer les moyens de passer mes soirées. Je fus ensuite promener à Kergos avec mon père et mes sœurs, je chassai à Sarzeau, à Muzillac, et peu après j'allai chercher à sa campagne le Bobinec qui y était depuis deux mois avec sa mère et ses soeurs. J'y passai quelques jours fort agréablement, et de retour à Vannes les trois mois de congé étaient presque terminés. Le temps que l'on passe chez soi s'écoule si vite !

Cependant on désarmait dans presque tous les ports, on renvoyait une foule de matelots. Les circonstances en un mot étaient on ne peut plus favorables pour obtenir une prolongation et j'en expédiai, ainsi que le Bobinec, la demande dans le mois de novembre. vingt et quelques jours après, nous reçûmes une réponse affirmative, mais au lieu de trois mois que nous demandions, on ne nous en accordait que deux. Il n'y avait toutefois pas à se plaindre, puisque nous avions réussi, et nous regardâmes avec plaisir le temps que nous avions encore devant nous.

Je m'occupai alors à monter les oiseaux que j'avais apportés des colonies, et je réussis à en composer un assez joli buisson que je renfermais sous un globe. Je dessinais quelquefois, je travaillais au cabinet du jardin, je passais mes soirées donc dans différentes maisons fort agréables, et mes deux mois de prolongation s'écoulèrent tout aussi rapidement que les trois mois de congé. Enfin, malgré toute la peine que j'ai éprouvée en quittant la maison paternelle, il fallait se disposer à abandonner ses douces habitudes pour aller monter des gardes au port de Brest.

Scission dans la société de Vannes (47)

J'ai été très étonné en arrivant à Vannes de trouver que les opinions politiques avaient tellement aigri et divisé les esprits que des personnes qui se voyaient autrefois avaient tout à fait rompu et que l'on était en quelque sorte mal vus des uns si l'on fréquentait les autres et réciproquement. Mais j'ai cru m'apercevoir aussi que, excepté toutefois les extrêmes, s'étaient plutôt les partisans de l'ancien régime qui s'étaient séparés les premiers. Moi qui trouve assez catastrophique que dans une société, entre femmes surtout qui n'y entendent pas grand-chose, on discute politique, je ne conçois en aucune manière cette scission. Il est vrai que l'on n'entend parler que de brigandages journaliers commis par les chouans et d'exactions exécutées par les agents du gouvernement. Tel fait était raconté de telle ou telle manière suivant la façon de penser du narrateur de sorte qu'au premier coup d'oeil il était impossible de démêler qui avait raison. De plus chaque élément était toujours exploité par une opinion de manière à inciter la haine et la vengeance contre le parti contraire.

Plus tard, éclairé par quelques débats des assises et une connaissance plus exacte de certains faits, j'ai cru démêler que les habitants des campagnes, considérés généralement comme chouan, avaient beaucoup moins de torts qu'on leur en attribuait, et que les visites domiciliaires illégales et les exactions qu'on leur faisait éprouver ne provenaient que d'une exaspération tout à fait irraisonnée est très mal entendue. Mais, disait-on, ils recèlent, nourrissent, et ne dénoncent pas les véritables chouans de l'époque, quelques bandits qui dévalisent le pays. Cela est vrai, mais s'ils refusaient de les recevoir, s'ils les dénonçaient et que ceux-ci ne fussent pas arrêtés par suite de ces dénonciations, isolés et sans aucun moyen de défense dans leur ferme, les paysans qui auraient agi ainsi deviendraient le but de leur vengeance et en seraient continuellement maltraitée. Ainsi en admettant même qu'il n'y ait pas entre eux conformité d'opinion, ils ne pourraient pas les trahir sans exposer leurs jours. Du reste les exactions dont les gens de la campagne sont à chaque instant les victimes dans beaucoup d'endroits où les agents du pouvoir sont dirigés par des inimitiés particulières et bien souvent par la peur de quelques gardes nationaux des petites villes, seraient très propres à exciter encore et à soulever enfin les parties d'une manière alarmante. J'avoue que sous ce rapport mon départ du pays ne m'a causé aucun regret.

Retour à Brest, perspective d'ennui

Le 8 février, je quittai Vannes où je venais de passer cinq mois sinon au milieu des plaisirs, du moins avec tous les agréments que procure une vie douce et tranquille au sein de ma famille que j'aime. Jouissant de la société de mes soeurs et l'objet de tous leurs soins je goûtais un bonheur paisible, je n'avais rien à désirer, aussi avec quelle rapidité les jours et les mois s'étaient-t-ils écoulés ! J'étais arrivé au terme de mon congé, il me semblait n'être à la maison que depuis quelques semaines. Si en arrivant à Brest, la perspective d'un embarquement avantageux, d'une vie active s'était présentée à mon esprit, les épisodes variés d'une campagne, le désir de voir des pays nouveaux, m'auraient rendu moins pénible cette séparation que je redoutais tant. Mais je savais qu'au port on était dans la plus complète inactivité, qu'une foule d'officiers y attendait des emplois et que je n'embarquerai peut-être pas dans un an. J'envisageais cette longue suite de mois que j'allais passer isolé dans une ville où je ne connaissais que quelques camarades, dont la société était loin de pouvoir être comparé à celle que je quittais, et je cherchais d'avance des occupations qui pourraient me distraire de l'ennui que je croyais devoir rencontrer partout. Enfin il fallut se résigner et je partis avec le Bobinec qui comme moi ne voyait guère d'agrément au terme du voyage.

Nous fûmes 36 heures en route et rien autre chose qu'un peu de fatigue ne vint nous distraire de nos songes creux.

Nous rencontrons en route un ex philhellène

De Lorient à Landerneau nous voyageâmes cependant avec un M. d'Aubigny, actuellement officier dans je ne sais quel régiment et qui avait servi comme philhellène en Morée pendant neuf ans. Il nous fournit l'occasion de nous rappeler nos dernières campagnes, et nous parcourûmes ensemble une partie des lieux que nous avions autrefois visités. Ainsi il se trouvait dans la citadelle d'Athènes lors de la capitulation de cette ville le 5 juin 1827, et j'étais sur *l'Echo*, lorsque nous prîmes à Phalère les malheureux qui en sortaient. Il avait aussi commandé sur le rocher de Karabouse une compagnie de tacticos grecs, et nous parlâmes longtemps de l'expédition franco-anglaise qui fut faite en 1828 et où la frégate *la Cambriane* périt en se jetant sur les rochers. Nous nous rappelâmes la dernière évacuation de Chio, et le rocher en face d'Ipsara, enfin nous causâmes d'Egine, de Paros, des Cyclades et de tous les lieux que nous avions visités aux mêmes époques (48).

Port de Brest

du 10 février 1832 au 30 mai 1833

10 février 1832 - À Brest je rencontra Protet qui rentrait comme moi de congé, mais qui, ayant perdu sa mère il y avait peu de temps, n'était pas d'une humeur très gaie. Cependant nous prîmes pension ensemble et il dut former plus tard ma principale société. Nous faisons les plus beaux projets du monde pour bien employer notre temps, nous devons visiter minutieusement tous les jours une partie de l'arsenal, aller travailler à la bibliothèque, enfin chercher tous les remèdes possibles contre le désœuvrement et l'ennui.

Visite du port de Brest

Le 13 février je fus avec le Bobinec faire le tour du port, où maintenant que bien des vaisseaux aient passés à Toulon, se trouvent encore rangés une foule de bâtiments à ne rien faire. Nous avons compté en tout quatre vaisseaux à trois ponts, aux réparations de deux desquels on paraissait mettre la dernière main. Ce sont *l'Austerlitz*, *le Commerce*, *l'Océan* et *le Wagram*, un à trois ponts rasé, *l'Iéna*, les vaisseaux de 80 *le Duquesne*, *le Diadème*, *le Magnifique*, *le Foudroyant*, *le Neptune* et *le Tourville* de 74, ces trois derniers paraissent avoir besoin de trop grandes réparations pour être susceptibles d'armer promptement. Trois frégates du premier rang, *la Terpsicore*, *la Surveillante*, *la Guerrière* ; quatre du second, *l'Amazone*, *la Sirène*, *la Jeanne-d-arc*, *la Clorinde* ; six frégate de ... (?) *la Constance*, *la Magicienne*, *la Junon*, *l'Astrée*, *la Résolue*, *la Médée* ; deux grands bateaux à vapeur, *l'Ardent* et *le Castor* ; deux corvettes, *l'Hébée* et *la Bayonnaise* ; six ou huit flûtes et plusieurs brics.

Dans les bassins, on répare *le Santi-Petri* de 80, *le Glorieux* dont on fait une frégate de premier rang qui se nommera *la Minerve*, *la Vénus* et *l'Arethuse*. Enfin sur les chantiers se trouvent *le St. Louis* de 100 presque fini, *l'Achille* de 90 et trois frégates *la Persévérante*, *la Némésie* et *la Pandore*.

D'après cela, je ne doute pas que dans quelques mois, le port de Brest ne fut susceptible, si le personnel ne lui manquait pas, de mettre en mer au moins 10 vaisseaux du premier et du second rang et 14 frégates dont huit portant du 24 et du 30. Dans le fond du port se trouvent encore quelques vieux vaisseaux tels que *l'Atlas* et *le Vétéran*, puis les bâtiments portugais, pris dans l'expédition de Lisbonne auxquels on n'a pas encore enlevé leur bas grément et leur artillerie (45).

Du reste, malgré le désarmement général, il paraît y avoir encore du mouvement dans le port, car on construit des quais près du bassin neuf, les ateliers s'approvisionnent, en un mot on ne néglige pas de donner du travail aux ouvriers.

La salle d'armes brûlée

Nous visitâmes aussi la salle d'armes, brûlée depuis quelques jours, et j'ai pu me faire une idée de l'intensité de l'incendie à l'aspect des murailles restantes. Je n'ai jamais vu un effet du feu sur des pierres aussi marqué que celui-là. Elles se sont toutes détachées en éclats jusqu'à leur centre et offrent maintenant une couleur rouge de brique que leur a donné sans doute les parties métalliques qui s'y trouvaient, et sur lesquelles la chaleur a produit cet effet. On répare actuellement le bâtiment environnant dont la toiture surtout a beaucoup souffert. Les canons de fusil, les sabres et les pistolets retirés des décombres ont été amoncelés dans la cour du magasin général et présentent l'aspect de fer presque entièrement brûlés et mêlés de portions de cuivre fondu.

Le bain

Le 20 février nous visitâmes le bain, où nous fûmes accompagnés par un caporal de garde chiourme qui nous donna quelques explications. Cet immense bâtiment dont l'escalier principal occupe le pavillon du milieu, est composé à chaque étage de deux grandes salles qui en tiennent toute la longueur. Ces salles sont partagées dans leur milieu par des massifs en maçonnerie permettant cependant plusieurs communications entre les deux côtés. Des estrades en bois ressemblant à deux lits de camp adossés s'appuient de chaque côté sur ces massifs et laissent la circulation libre le long du mur extérieur. C'est là dessus que couchent les condamnés auxquels on a accordé des espèces de hamacs qu'ils roulent le matin et rangent sur le milieu du lit de camp. De fortes boucles de fer réunissant un certain nombre de chaînes servent à lier ensemble lorsqu'ils sont couchés les malheureux qui habitent chaque case, et aux extrémités de l'appartement, une petite fenêtre grillée sert de sabord à un pierrier qui les foudroie au moindre mouvement. Le milieu des salles est occupé par une cuisine et une cambuse où se fait la distribution des vivres. Enfin des fosses d'aisance établies près de chaque lit de camp dans le mur intérieur, sont nettoyées par l'eau que donne de forts robinets que l'on a établi au dessus de chacune d'elles.

Lorsque les forçats sortent pour aller au travail, leurs chaînes sont visitées avec beaucoup de soin et les mêmes précautions ont lieu à leur entrée. Plusieurs d'entre eux ont un simple anneau au pied et notre Cicérone nous dit que pour qu'ils soient admis à jouir de cette liberté, il fallait que pendant un certain nombre d'années on ne les trouve répréhensibles en rien.

Nous avons successivement visité les salles des deux étages qui sont disposées identiquement de la même manière. Une dernière enfin est située sous les combles, et on y a relégué les hommes qui ont été blessés dans les travaux, ceux que leur âge rend infirmes, et plusieurs mauvais sujets qu'on ne laisse jamais sortir.

De fortes portes en fer ferment les entrées de toutes ces galeries qu'elles séparent de magasins particuliers et des logements de l'administration occupant le pavillon du milieu, enfin un poste de 40 hommes est établi à chaque étage dans l'intervalle des deux parties qui ferment les salles.

Notre conducteur nous fit remarquer entre autres le prêtre Contaforto, le fameux Coguard comte de St. Hélène, et cet homme qui dévalisa la diligence sur la route de Toulouse à Bordeaux, en plaçant sur le fossé à l'entrée d'un taillis près de la route des mannequins qu'il arma de fusils. Il s'est adonné depuis au travail de graveur et il est devenu le meilleur ouvrier du bain en ce genre. Il nous montra en effet plusieurs objets parfaitement gravés.

Etonnés de voir les forçats se servir de limes dans l'intérieur même du bain, je demandai si la nuit on leur laisserait ces outils, mais j'appris que chaque pièce était inscrite au nom de l'homme auquel elle appartenait et qu'il était obligé de la remettre en dépôt tous les soirs.

L'hôpital

Du bain, nous fûmes à l'hôpital Clermont-Tonnerre et nous parcourûmes dans presque toutes ses parties ce vaste et bel édifice. Il est composé d'une suite de corps de logis parallèles, séparés par des cours et réunis à l'intérieur par une longue galerie. Situé sur une esplanade élevée au dessus des corderies, il domine le port et il en reçoit les exhalaisons, du moins l'air qui y circulera en sera bientôt purifié à cause de son élévation. Cependant le plan, selon moi, ne donne pas au bâtiment toute la salubrité et les avantages locaux dont il était

susceptible. Les longères des différents corps de logis sont toutes est et ouest, de sorte que la plus grande partie des salles ne sont exposées au midi que par les pignons seuls et ne recevront les rayons bienfaisants du soleil, l'hiver surtout, que par deux ou trois croisées pendant un intervalle de temps peu considérable. Cette disposition n'est ce me semble pas très convenable dans un hôpital où l'humidité a besoin d'être promptement dissipée et où dans un climat comme celui de Brest, les malades doivent éprouver tant de biens de la chaleur du soleil.

Dans les salles entre chaque fenêtre sont placés deux lits, ce qui élèvera à 60 environ le nombre de ceux que chacun pourra contenir. L'élévation de l'édifice n'est que de deux étages, mais le grand nombre de bâtiments dont il est composé le rendra cependant susceptible d'être occupé par beaucoup de malades.

Vers le milieu de la cour principale formée d'une part par l'hôpital lui-même, de l'autre par une suite de bâtiments et de murs adossés aux fortifications de la ville de ce côté, on a construit une fort jolie chapelle élevée sur un énorme massif de maçonnerie et qui paraît devoir être à l'intérieur orné avec beaucoup de richesse si l'on en juge par quatre colonnes en granit poli d'une seule pièce d'environ cinq mètres d'élévation et huit pilastres de la même pierre adossées à la muraille.

Nous descendîmes de là visiter la bibliothèque du port où je devais plus tard passer une partie de mes journées à compulsier les ouvrages curieux qu'elle renferme.

Enfin, en sortant nous parcourûmes les ateliers peu curieux de la serrurerie, de la ferblanterie et de la plomberie, qui entourent le vieux bassin.

La salle des modèles

Le 26 nous passâmes à la salle des modèles, décorée avec goût, mais où il manque une foule de machines et d'objets précieux pour l'instruction. Ils en furent enlevés il y a quelques temps afin de monter à Paris le musée Dauphin qui s'est ainsi enrichi de la dépouille de tous les ports. L'établissement d'un musée maritime dans la capitale pouvait être une fort belle idée, mais ce n'était pas ce me semble dans les ports qu'il fallait aller chercher ce qu'il y avait de mieux pour le former, car les curieux qui visitent ce musée à Paris, s'ils apprécient toutefois la valeur des objets qui y sont déposés comme pièces de marine, n'y vont certainement pas chercher des sujets d'instruction. Dans les ports au contraire, ces salles de modèles forment une bibliothèque précieuse où tous les officiers qui veulent s'instruire sous le rapport des machines, de la construction, et même des gréements des vaisseaux, peuvent aller chercher des leçons d'autant meilleures qu'ils y voient exécutées dans toutes leurs proportions et avec le plus grand fini ce qu'ils avaient pu rencontrer d'absent dans les auteurs. Les diverses pièces que l'on n'a pas encore enlevées de la salle de Brest sont maintenant là pêle mêle attendant ou une place ou une destination, et le gardien nous dit que l'on devait bientôt faire un exact inventaire de ce qui y restait pour remettre chaque chose à sa place.

Ma première garde dans le port

Le 29, je fus prendre ma première garde au poste de l'arsenal, du côté de Recouvrance. Toujours embarqué depuis que je suis dans la marine, excepté pendant les quelques mois de congé que j'ai obtenu, je n'avais encore jamais fait le service dans un port. La nuit que l'on passe au corps de garde est très préférable, après tout, à bien des quarts à bord des bâtiments. C'était la réflexion que je faisais le soir au coin d'un bon feu en voyant le temps se présenter

sous un aspect effrayant pour les camarades qui se trouvaient alors de service à la mer. Les vents du N.O. soufflaient avec violence, et des grains noirs s'élevaient à l'horizon pour inonder bientôt par une pluie froide ou une grosse grêle ceux qui se trouvaient dehors. Alors me racoquant dans le grand fauteuil du corps de garde, je plaignais de bon cœur les braves gens qui tenaient la cape dans le golfe de Gascogne, et je bénissais le ciel qui me permettait de passer ainsi tranquillement cette mauvaise saison.

Ma première garde ne fut marquée par aucun événement remarquable. J'en fus quitte seulement pour manquer un bal brillant à la préfecture maritime.

Les forges

Le 3 mars 1832, quittant l'intérieur du port que nous avons vingt fois parcouru dans tous les sens, je fus avec le Bobinec promener aux forges de Penfel ou de la Villeneuve qui en alimentent quelques ateliers. Nous longeâmes, en nous y rendant, la jolie coulée de Kervalon, dont les coteaux boisés bordent le bras de mer à l'extrémité duquel est situé l'établissement. Au fond du port, commence la longue digue qui sépare le canal en deux branches et où sont établis les magasins à bain de l'artillerie. Les raisons qui ont conduit à exécuter cet immense travail me sont tout à fait inconnues. Il me semble cependant que le but a dû être ou de rendre plus rapide le courant du jusant dans cette partie, afin de renvoyer au loin les vases qui encombraient le fond du port, ou bien de retenir plus longtemps les eaux dans le grand bassin qui se trouve au dessus de la digue et qui sert de dépôt avec l'anse Keréon à tous les bois de construction que l'on emploie à Brest, ou à trouver là une autre place aux nombreux débris provenant des rochers escarpés qui encaissent le port, et que l'on creuse tous les jours pour faire place à des bassins, des chantiers ou des magasins.

Après une heure et demie de marche, nous arrivâmes à l'établissement de Penfel, qu'à l'apparence qu'il présente de loin, je croyais bien plus considérable. Il consiste seulement en sept ou huit bâtiments dont deux sont occupés par les fourneaux de forge et les autres par les ateliers qui en dépendent et les ouvriers qu'y entretient le gouvernement. Dans le seul fourneau en activité, lorsque nous arrivâmes, nous vîmes couler des mouchauts d'écubier, des garnitures de bittes et autres objets que l'on emploie journellement dans l'arsenal. Les forges où l'on répare les grosses ancres et les pièces de grandes dimensions consistent en quatre ou cinq martinets, un soufflet à double cylindre et plusieurs laminoirs mus par une chute d'eau que fournit un étang peu considérable. Plus loin, un tour pour les gros objets en fer dont le mécanisme m'a paru assez ingénieux, puis un atelier de serrurerie ou d'ajustage, paraissent compléter, avec les bâtiments qu'habitent les ouvriers, tout ce qui tient à cet établissement.

Reprise du journal arrêté pendant la garnison à Brest

Avril 1833 - Comme je suis paresseux ! Depuis plus d'un an je me propose tous les jours de continuer mon méchant journal, je me reproche de mois en mois de n'avoir pris aucune note qui puisse me rappeler les diverses circonstances dans lesquelles je me suis trouvé pendant mon séjour à Brest, et je remets constamment à continuer ce travail. Il faut il est vrai que je revienne sur mes pas, que j'aie cherché bien loin dans ma mémoire ce que j'ai vu au fait depuis un an. Pauvre mémoire qui ne m'offre plus qu'un souvenir confus de tout ce qui m'est arrivé. Plus d'époque, plus de jalons pour me retrouver, mais aussi la vie de garnison est si triste, si uniforme, si stérile en épisode : ce que l'on appelle des événements de quelque peu d'importance qu'ils soient sont si rares qu'un journal où l'on inscrit seulement tous les jours la date, le bon ou le mauvais temps devient tellement insipide que bientôt il est tout à fait

négligé. Si après cela de loin en loin, quelques circonstances se présentent que l'on veuille noter pour ne les pas perdre entièrement de vue dans 8 jours, on oublie, ou bien l'on remet au lendemain, puis au jour suivant, ce jour-là est encore peut-être remarquable, et tout le temps dont on pouvait disposer est employé, on remet encore et bientôt on néglige le tout faute d'employer cinq minutes après ces rares moments de plaisir ou de peine pour placer un jalon. La trace est alors perdue et on ne la retrouve plus que confuse ou presque imperceptible dans une mauvaise mémoire.

Voilà précisément ce qui m'arrive maintenant que je suis décidé à continuer mon journal. Mais laisser une aussi longue lacune me contrarie beaucoup et pour la remplir, les souvenirs auxquels j'ai cessé de donner des guides ne me disent rien qui vaille. Je veux cependant y mettre un peu d'ordre et, ma foi, je prendrai ce qu'ils voudront bien me rendre.

Mon temps à Brest

Autant qu'il m'en souvient, à par des courses dans les ateliers du port donc peu de parties échappèrent à ma visite, je m'ennuyais fort à Brest. La vie que j'y menais était tout aussi tranquille que celle que je vantais tant à Vannes sous le toit paternel, mais elle avait cela d'essentiellement différents qu'à Brest, ne voyant personne, n'ayant presque aucune connaissance agréable, je restais seul dans ma chambre où les souvenirs du passé s'ils me plaisaient à l'instant, me montraient encore plus à nu l'isolement dans lequel je vivais. J'allais bien dans la journée passer quelques heures à la bibliothèque où je compulsais maints bouquins en y prenant des notes sur les passages qui pouvaient être utiles à mon instruction, mais le soir si je n'allais pas bâiller au spectacle, comme les séances au café ne m'offraient rien ni d'économique ni d'agréable, je rentrais tristement dans ma chambre ou bien je flânais avec quelques camarades pour tuer le temps.

La maison de M. de Foubonne devait bien me fournir quelques jolies soirées, mais un accident vint l'emporter quelque temps après mon arrivée. Sa mort me fit d'autant plus de peine que je perdais un ami dont j'avais pu juger le caractère pendant huit mois à bord de *la Provence*, en même temps qu'un homme qui connaissant beaucoup le préfet maritime, pouvait m'être utiles dans plusieurs circonstances.

Dans le courant avril le bric *le Nisan*, de retour d'une station dans les mers du Sud, nous amena un bon et ancien camarade, la Pérouse, avec lequel je me proposais de passer agréablement quelques mois. Il partit en congé six semaines après.

Dessin de paysages puis de portraits

Au printemps, il me prit pendant plusieurs jours une rage de dessiner. J'y employais toutes mes journées qui s'écoulaient alors d'autant plus rapidement que j'étais plus occupé. Bobinec et moi nous partions à quatre heures du matin, le calepin sous le bras, les pinceaux et la sépia dans la poche, nous nous dirigions le plus souvent au hasard dans la campagne, et lorsque nous avions trouvée un point de vue à notre gré, assis sur une pierre ou contre un fossé, nous nous mettions à l'ouvrage pour tâcher d'en retracer les formes sur le papier. Les promenades nous parurent charmantes pendant quelque temps mais survinrent bientôt des jours de pluie, nous restâmes au lit, la paresse s'en mêla et les beaux jours revenus, malgré les reproches que nous nous faisons mutuellement, nous ne nous relevâmes plus d'un si grand matin, et le dessin du paysage en resta là. Nous nous rejetâmes alors sur le portrait. J'en essayai un, je réussis assez bien, et il n'en fallut pas davantage pour que je voulusse croquer toutes les faces que je voyais. La chambre de Bobinec était notre atelier ordinaire, on s'y réunissait après le

déjeuner vers onze heures ou midi. Les uns posaient, les autres dessinaient, d'autres venaient approuver ou critiquer, la bière et le punch s'en mêlaient quelquefois, en un mot il ne nous manquait qu'une jeune et jolie grisette pour rendre la plupart des scènes de la mansarde des artistes.

Des armements que l'on préparait pour la croisière du nord, et le départ de quelques-uns de nos camarades vinrent détourner notre attention, suspendre ces agréables réunions.

Lieutenant de compagnie des équipages de ligne

Vers la fin de mai, le vaisseau *l'Algésiras* arriva de Toulon pour désarmer à Brest. Il avait à son bord six compagnies d'équipage de ligne que les officiers quittaient presque tous pour se rendre en congé. Quelque temps auparavant, n'ayant nul espoir d'embarquer de sitôt, et me trouvant un peu à court, avec mes modiques appointements, je me fis inscrire à la division pour une des premières compagnies vacante. Moitié dans la crainte d'être embarqué sur une goélette ou un des petits bâtiments de la division de Terre Neuve, moitié afin de palper le supplément de solde accordé aux officiers qui font partie des compagnies. A l'arrivée de *l'Algésiras*, je me trouvai le sixième sur la liste d'embarquement, une goélette était en armement dans le port, un bric de 16 dont pratiquement tous les officiers étaient partis venait de recevoir l'ordre de presser ses réparations pour prendre la mer, et *l'Aigrette*, je crois, réclamait en rade un lieutenant de frégate pour complément d'état-major. Toutes ces circonstances me firent, à l'arrivée du vaisseau, applaudir au départ des lieutenants de compagnie. Villemain dont le capitaine Baudois venait d'aller en congé, demandait à grands cris un remplaçant pour rentrer à Lorient, lorsque le 1^{er} juin, je reçus l'ordre de faire partie comme lieutenant de la 36^{ème} compagnie des équipages de ligne. Je ne pouvais guère plus mal tomber sous le rapport de la besogne qu'allait nous donner mes nouvelles fonctions, car outre des décomptes d'habillement à régler, il me fallait congédier beaucoup d'hommes dont les livrets et les feuilles de contrôle se trouvaient dans le plus pitoyable état. Après tout, j'avais besoin d'occupations et j'allais trouver de quoi employer mon temps.

Elles dépassèrent bientôt mes espérances car mes ordonnances déterminèrent bientôt un nouveau mode de comptabilité qu'il fallut étudier tout en réglant définitivement ce qui avait été fait jusqu'à ce jour. Je travaillais d'arrache-pied pendant longtemps, et comme j'avais à cœur de faire de ma compagnie une des plus en règle de la division, rien ne put me rebuter. Je courais toute la journée dans les bureaux où je fus bientôt connu par les tracasseries continuelles que je faisais éprouver aux commis. Ces messieurs écoutent à peine les réclamations d'un pauvre matelot qui souvent ne leur donnant ni date précise ni point de repère exacts pour trouver ce qu'ils demandent, les lancent dans un dédale où il leur faudrait beaucoup de temps pour se reconnaître, lors même qu'ils ne se croient pas obligés d'abandonner pour cela leurs occupations. Moi, je feuilletais d'avance les anciennes feuilles de journées des compagnies auxquelles avaient précédemment appartenus les réclamants, je parcourais les rôles d'équipage des bâtiments où ils avaient été embarqués, je cherchais en un mot partout où je pouvais trouver quelque renseignement, et alors, la besogne mâchée, je venais trouver qui de droit, et j'obtenais presque toujours raison. Je fis payer de cette manière à mes matelots plus de mille francs qui, enfouis dans la caisse des gens de mer, n'en auraient peut-être jamais été retirés.

Au bout de quelques mois, n'ayant plus à régler que les comptes courants, je parvins grâce à quelques simplifications apportées dans la nouvelle comptabilité à la faire marcher presque sans m'en occuper.

Leçons de mathématiques aux sous-officiers et matelots

Dans le mois de juillet, je me créai un autre genre d'occupation qui, sans être très agréable, m'exemptait d'un service par lui-même fort peu amusant : les gardes dans le port, les rondes, les corvées Je m'offris au commandant de la division pour remplacer comme professeur Lorin, un de mes camarades qui, embarquant sur *la Melpomène*, cessait les cours d'arithmétique qu'il avait fondé pour les sous-officiers et matelots des casernes. Continuer une suite de leçons déjà commencée n'est pas une chose aussi facile à exécuter qu'on pourrait le croire, pour quelqu'un qui a bien su ces cours autrefois, mais qui depuis sept ou huit ans s'est fort peu occupé de démonstrations, et surtout de la suite régulière qu'elles comportent. Je n'entrepris pas non plus le difficile rôle d'instituteur sans m'être imposé d'avance un travail soutenu, et sans jeter aussi un regard sur mon auditoire qui, j'avais droit du moins de le penser, ne s'érigerait pas immédiatement en contrôleur de ma manière de m'exprimer en public, chose à laquelle certes je n'étais nullement habitué. Je commençai donc après avoir bien étudié mes leçons, et je vis avec plaisir au bout de quelques jours, que je n'aurais pas autant de peine que je me l'étais figuré. Je m'y rendais le matin avant que les exercices des casernes commençassent, j'y restais deux heures ou une heure et demie, et cette course me fournissait le moyen d'inspecter souvent ma compagnie. A 9 heures, je n'avais plus à craindre pour le reste de la journée un billet de garde, une citation à comparaître comme juge du conseil de discipline, ou une convocation à assister à l'enterrement d'un chef ou d'un collègue. En un mot j'étais absolument libre de mes actions.

Bobinec embarqua à son tour sur *la Melpomène*. Sur la liste je le précédais immédiatement, mais en entrant dans ma compagnie j'avais perdu mon rang et je devais suivre le sort des hommes auxquels on m'avait attaché. Quelque temps auparavant je m'applaudissais d'avoir mis par cette démarche toutes les chances de mon côté pour n'embarquer que sur un grand bâtiment, mais il en restait aussi à ceux qui n'appartenaient pas aux équipages de ligne, et cette fois-ci je n'étais pas engagé, cette chance m'eut été d'autant plus favorable que j'eus fait une compagnie curieuse avec un bon camarade. J'opposai après tout à ce contretemps un peu de ma philosophie ordinaire et il n'occupa plus la moindre place dans ma pensée.

Le camarade Massias

Après le départ de *la Melpomène* pour la mer du Nord, il me restait encore à Brest beaucoup de camarades, mais je n'en avais plus qu'un seul qui le fut réellement pour moi, qu'un seul pour lequel je n'eus rien de caché, dont je pouvais regarder la chambre comme la mienne, avec qui je faisais de longues promenades sans ennuyer, et qui s'il avait quelque parti, s'il éprouvait quelques moments de solitude, venait me chercher ou causer avec moi, dont en un mot le caractère et les goûts sympathisaient avec les miens. C'était Massias, lieutenant de frégates comme moi, provenant des enseignes auxiliaires, et entretenu beaucoup trop tard pour la marine, à cause de son instruction et des services qu'il avait rendus à bord des divers bâtiments de guerre sur lesquels il avait navigué. Bon, généreux, tolérant, sage, il n'avait pas toujours été heureux, et son caractère en avait pris une teinte de mélancolie qu'il était loin de conserver toujours, mais qui l'empêchait d'adopter ces idées folles et irraisonnées que je trouvais souvent dans les autres. Aussi étions-nous le plus souvent ensemble sans jamais songer à nous quitter par ennui ou pour différences d'inspiration ou de gout. Je vécus ainsi plusieurs mois sans presque m'apercevoir de leur longueur jusqu'à ce qu'il obtint un congé qui le fit rentrer pour quelque temps dans sa famille à St. Servan.

La maison de Mr. Cholet

La seule maison que je fréquentais à Brest était celle de M. Cholet, excellent homme que j'avais peu vu à Vannes mais avec lequel je fis bientôt une connaissance intime. Reçu chez lui à toute heure, et par conséquent sans aucune cérémonie, j'y trouvais toujours dans la personne de Mme Cholet et de sa jolie nièce une société agréable qui me fit souvent oublier les longues heures des soirées d'hiver, et celle quelquefois non moins longues des promenades d'été. Plus tard nous fondâmes le soir une sorte de théâtre que nous faisions assez régulièrement, nous affranchissant par là de l'impôt que prélevait sur notre ennui le spectacle souvent fort insipide quand les acteurs et les pièces sont connus.

Le choléra à Brest

L'été de 1832 fut d'ailleurs assez triste, le choléra pendant plusieurs mois fit dans la ville de grands ravages, et quoiqu'après les premiers accidents la frayeur qu'inspirait à tout le monde cette terrible maladie, se fut un peu calmée, chacun n'en restait pas moins chez soi, parfumant les appartements qu'il habitait, et évitant de fréquenter les lieux publics même les plus aérés de peur d'y rencontrer des miasmes putrides, ce qui parut fort ennuyeux aux promeneurs de profession comme moi. Il y eut peu de maisons tant à Brest que dans les environs où ne pénétrèrent pas avec plus ou moins d'intensité quelques symptômes de cette maladie, et tous les jours huit et dix enterrements s'acheminaient le soir vers les portes.

Au plus fort de l'épidémie, je fus obligé d'entrer à l'hôpital, non à cause du choléra, mais pour une légère gastrite qui, jointe à des étourdissements causés par le sang me donnait quelques inquiétudes. J'y restais seulement 15 jours et pendant ce temps je pus me faire une fois l'idée d'un colérique, chez lequel la maladie se trouvait à son plus haut degré de malignité. C'était un officier appartenant à un régiment de la garnison. Il arriva à l'hôpital sur les huit heures du matin se plaignant de maux de cœur et de quelques coliques. Une demi-heure après il éprouvait des souffrances horribles, bientôt sa figure fut tellement décomposée qu'il était entièrement méconnaissable. À 10 heures on le transporta dans un cabinet particulier où quelques instants après il expira. Cette mort me fit assez peu d'impression et je sortis en parfaite santé et je ne pensai plus au choléra qu'en envoyant le matin le bulletin de santé de la ville et le soir en comptant les enterrements qui, tous les jours pendant notre dîner, passaient sous les fenêtres de la pension. Huit autres personnes périrent à Brest pendant les deux ou trois mois que dura cet affreux fléau, puis bientôt la santé se rétablit, les habitudes modifiées jusque-là par des ménagements hygiéniques se reprirent et les rapports seuls des médecins en firent mention.

Au commencement de l'automne plusieurs armements se firent dans le port pour la division du Nord, mais les compagnies n'y participèrent presque pas. Les équipages des bâtiments nouvellement armés se formèrent par le transbordement des hommes appartenant à ceux qui rentraient au port après différentes campagnes. Ainsi *la Flore*, arrivée des Antilles vers le mois de juillet, reçut en armant l'équipage de *l'Hermione* qui revenait de la station du Sénégal. *La Médée* prit de même la compagnie de *la Calypso*, tout cela au détriment de celles qui depuis longtemps à terre, ne soupiraient, les officiers du moins, qu'après un embarquement.

Préparation de l'expédition d'Anvers (48)

En novembre on reçut l'ordre à la division de former une compagnie composée des meilleurs hommes choisis dans toutes les autres et de la tenir prête à partir pour Dunkerque. Devant faire partie de l'armée expéditionnaire contre Anvers, elle était destinée, disait-on, à

jeter des ponts de bateaux ou à armer divers embarcations dont on pouvait avoir besoin sur l'Escaut. Gout y fut attaché comme lieutenant commandant jusqu'à son arrivée à Dunkerque où M. Zilaf, lieutenant de vaisseau, en prendrait le commandement.

Quoique Gout fut pour nous un excellent camarade, on fut assez étonné de sa nomination. Il n'était ni le plus ancien lieutenant de la division, ni le premier à marcher dans l'ordre des compagnies. Son mérite et ses titres ne paraissaient pas non plus assez saillant pour qu'il fût choisi de préférence à tous les autres, et placé ainsi au poste d'honneur. De sorte qu'on ne savait absolument pas à quoi attribuer son déplacement d'une compagnie pour passer dans une autre qui n'était formé que provisoirement. Nous fûmes loin toutefois de croire qu'une intrigue de sa part pouvait y avoir contribué, car il parut du moins aussi étranger que nous de ce qui avait pu lui attirer cette faveur. Bref la compagnie formée et disposée fut conduite en pompe sur le quai de la direction est embarquée sur le bateau à vapeur *le Castor* pour être conduites à Dunkerque.

Mémoire sur un mécanisme de frein

Dans le courant d'octobre, je m'occupais beaucoup d'un mécanisme que j'avais imaginé pour stopper les chaînes et les cordages à bord des bâtiments. Ce n'était à dire vrai qu'une application du frein connu dans diverses machines, mais je crus qu'en le modifiant un peu, il pourrait très bien aussi servir comme linguet* d'abord et produire une très grande force puisqu'en donnant à la machine une solidité convenable, la puissance pour arrêter augmentait avec l'effort que ferait la chaîne par exemple pour agir contre cette résistance.

Je montrai ma machine à plusieurs de mes camarades qui l'approuvèrent, et pour rendre son effet plus sensible, j'en fis construire en bois un petit modèle qui répondit parfaitement à mon attente. On m'engagea alors beaucoup à présenter mon projet au préfet maritime, en lui demandant avec instance qu'il fut mis à exécution pour essai. Un peu poussé par les encouragements qu'on me donnait, je portai mon plan à l'amiral Roussin qui exigea le temps de l'examiner pour me donner une réponse.

Malheureusement à la même époque, M. Bechameil venait par ordre du ministre faire à Brest l'essai de son linguet de chaînes, ayant à sa disposition un vaisseau et des ouvriers pour le faire exécuter. Je n'avais aucune idée de sa machine. Quelques jours après le préfet me répondit que la commission qui devait juger de l'invention de M. Bechameil déciderait en même temps si les essais que je demandais à faire étaient raisonnables et de nature à exiger qu'on s'en occupât. Je dus donc attendre patiemment que les travaux du *Duquesne* fussent achevés.

J'avais alors l'intention de demander au major général une permission pour passer quelques jours à Vannes, et j'étais d'autant plus contrariée du retard qu'éprouvait tous les jours la mise en place de la machine Béchameil, que je venais de recevoir la nouvelle du prochain mariage de mon cousin. Je maudissais toutes les machines et leurs inventeurs, lorsque enfin le 27 décembre, j'appris, non sans étonnement, que la commission s'était enfin assemblée, après avoir adopté le travail de Duquesne, et avait jugé que le mien que, disait-elle, dans toute autre circonstance elle eut favorablement accueilli, n'était pas digne d'être soumis à une épreuve. Je fus fort peu sensible aux rejets de mon mécanisme, mais ce qui m'indigna, ce fut de me voir jugé sur un simple croquis, sans avoir demandé aucune explication. Je me rendis le lendemain chez M. Giquel des Touches, président de la commission et après lui avoir manifesté mon étonnement de ce qu'on m'avait jugé sans m'entendre, lorsque le préfet m'avait formellement dit que ma présence serait nécessaire à mes juges pour les explications qu'ils pourraient désirer, je le priai de vouloir bien me faire donner une copie du procès verbal de la séance. À

la simple lecture de cette pièce, il était facile de reconnaître que ces messieurs avaient à peine examiné mon projet, car les deux ou trois objections qu'ils me firent se trouvent entièrement détruites à la seule inspection de la machine. Quittant alors l'idée de poursuivre l'adoption de mon linguet, je me promis bien toutefois de répondre à la commission de manière à ne laisser aucun doute sur le peu d'attention qu'elle avait apportée dans l'examen du projet qui lui avait été soumis.

Une permission prolongée d'un jour

Le 16 décembre je demandai et obtins une permission d'absence de 20 jours et je partis pour Vannes le soir même. J'y éprouvai encore un de ces éclairs de bonheur qui ne se présentent que bien rarement dans la vie errante du marin. J'étais au milieu de ma famille, près de mon père et de sœurs, dont les soins et les prévenances me prouvaient tant l'attachement. Je n'avais en un mot rien à désirer. Aussi, le soir, un excepté, je quittai peu la maison, je m'y trouvais bien, entouré de tout ce que je chéris au monde.

Les noces du cousin éprouvèrent quelques retards qui m'empêchèrent pour y assister, ce à quoi je tenais beaucoup, de rejoindre le port le jour même de l'expiration du congé, et je crus qu'en prévenant le major général de la cause de mon retard, il put le pardonner d'autant plus facilement que beaucoup de mes camarades prolongeaient aussi leur congé sans lui donner aucune raison. Je restai donc à Vannes jusqu'au 22 janvier que se célébra la fête, et le lendemain j'étais en route pour Brest.

Le jour même de mon arrivée, je fus prendre les ordres du major, qui me reçut furieux de la lettre que je lui avais écrite. Il me dit que ma manière de le prévenir était aussi inconvenante que mon retard, qu'en dépassant ma permission, j'avais manqué à ma parole (que certes je ne lui avais pas donnée), qu'il avait communiqué ma lettre au commandant de la division, à la demande duquel j'avais obtenu la permission d'absence, et que celui-ci en avait été indigné. Il termina en me renvoyant à sa disposition. Je conclus de tout cela qu'il n'avait pas lu deux fois ma lettre, que ma franchise lui avait déplu, ou qu'il n'avait nullement compris le sens de mes paroles.

Je me rendis sur-le-champ chez M. Basoche qui me reçut tout autrement, me disant qu'il était fâché, comme ayant sollicité lui-même, que j'eusse dépassé ma permission, mais qu'il avait parfaitement compris ma position et que deux ou trois jours de retard n'étaient pas une faute tellement grave qu'elle dut m'attirer sa disgrâce et une punition. Je le remerciai de ces bons procédés, en lui faisant sentir que si j'avais voulu le tromper il n'avait tenu qu'à moi de me faire délivrer à Vannes un billet d'hôpital avec lequel me présentant au bureau major même plusieurs jours après, on n'aurait pas eu de mots à me dire, mais qu'il me répugnait d'employer de pareils moyens avec des chefs qui avaient eu des bontés pour moi et que j'avais cru ne pas les désobliger en leur parlant avec franchise.

Je vis bien alors que sans chercher à tromper certains de ces messieurs, il valait bien mieux ne leur rien dire et attendre qu'ils s'aperçussent eux-mêmes de la faute que l'on avait pu commettre.

En rentrant à Brest je repris mes habitudes, mes stations à la bibliothèque du port, mon cours d'arithmétique au quartier, et le soir ma partie de trictrac chez M. Cholet.

Au mois de février 1833, *la Melpomène*, je crois, ramena de Cherbourg Gout et la compagnie qu'il avait amené au siège d'Anvers. Il fut reçu à Brest avec tous les honneurs de la guerre. Les troupes de la garnison, la garde nationale, les compagnies de marine étaient sous les armes. Les musiques des différents corps les conduisirent jusqu'au quartier et il n'eût rien

manqué à l'entrée triomphale des héros d'Anvers si une pluie battante ne se fut jointe à la pompe militaire pour les accompagner jusque dans la caserne. Quelques jours après *le Suffren* et *la Melpomène* entrèrent dans le port pour des réparations. Le premier était destiné à renforcer la station du levant avec *le Duquesne* sur lequel on venait d'embarquer la compagnie de *la Calypso*, et la frégate devait passer quelque temps à Lisbonne avant de se rendre dans la Méditerranée.

Bobinec, enchanté d'avoir vu la côte d'Angleterre, mais un peu fatigué d'une croisière d'hiver, ou plutôt ennuyé de n'avoir qu'une soute pour chambre et de faire le quart de l'avant sur une frégate céda sa place à Hardrouyère, dont il prit à terre la compagnie qui se trouvait la 8ème à embarquer, résolu dans ce poste d'attendre patiemment un embarquement plus commode.

J'étais enchanté de la décision qu'il venait de prendre car nos deux compagnies se suivant à peu près pour le tour, j'avais de grandes chances pour que nos restassions ensemble. Mais après le départ du vaisseau pour la division du levant, le port de Brest reprit son allure ordinaire, c'est à dire son inertie presque complète. Il ne s'y trouvait plus que deux ou trois bâtiments en commission de port depuis près de six mois.

Vers la fin de mars la corvette de charge *la Seine* arme commercialement, c'est-à-dire avec deux équipages, pour faire le service de transport des troupes et des approvisionnements aux Antilles. Massias y est embarqué avec Jaouen qui s'y trouve chargé du détail. J'enviais presque le sort de ces messieurs car si le service n'a rien de militaire sur ces bâtiments, du moins y trouve-t-on une navigation tranquille et quelquefois agréable. On y a en outre l'avantage de ne pas faire de longues campagnes, de revenir souvent au port, et en temps de paix, lorsqu'il ne se présente aucune expédition bien remarquable, je préfère beaucoup mes aises à bord aux tracasseries continuelles de la tenue militaire. Quand à l'instruction, elle est aussi bien loin d'être nulle à bord de ces bâtiments, car habitués que sont les officiers sur les corvettes ou frégates à manoeuvrer avec un grand nombre d'hommes, il peut leur paraître difficile de tirer tout le parti possible du petit nombre de matelots dont on arme les gabarres.

La Seine partit de Brest le 13 avril. Le lendemain *la Saône*, commandée par M. Turpin arriva de Bourbon presque encombrée de troupes. L'inspection générale des différentes divisions maritimes devant avoir lieu dans le courant du mois de juin, on reçut aux casernes, l'ordre de tenir les compagnies dans des exercices continuels. Aussi pendant longtemps fûmes nous accablés de services. Tous les jours nos hommes s'exerçaient au canonage, aux manoeuvres d'infanterie, ou au matelotage à bord de la frégate *la Jeanne d'arc*. Les officiers des diverses compagnies étaient chargés de surveiller leurs instructions, de sorte que peu d'instant dans la journée ne restaient disponibles. C'est alors que dans ma paresse je me félicitais d'être exempt de toutes ces corvées, à cause de mon cours d'arithmétique. Je venais de le recommencer et quoi que j'eusse réuni plus de 40 élèves, ce n'était plus qu'un jeu pour moi dont les leçons étaient rédigées depuis longtemps. J'assistais toutefois de temps en temps aux exercices pour n'être pas étranger aux diverses manoeuvres qui seraient faites lors de l'inspection, mais rien ne m'y contraignait et dans tous les cas possibles, l'obligation de faire une chose me la rend d'un ennui mortel.

Le 4 mai, la station de Terre-Neuve composée du brick *l'Endymion*, de la goélette *l'hirondelle*, et d'une petite gabarre *la Désirée* appareilla. Elle attendait depuis longtemps un vent favorable qui pût lui permettre de faire route avec avantage.

Les pardons du mois de mai

Le mois de mai est à Brest l'époque où commencent les pardons et les assemblées de village, aussi lorsque le temps le permet les promenades sont-elles des plus agréables. La ville s'est depuis quelque temps enrichie d'un grand nombre de voitures de maître et de remises, de sorte que dans les beaux jours, les routes sont couvertes de berlines fort élégantes qui promènent, moyennant une assez légère rétribution, à toutes les assemblées ceux qui trouvent trop long ou trop fatigant de s'y rendre à pied.

Le pardon de Gouënon fut remarquable cette année par la grande quantité de monde qui s'y rendit. La route dans l'après-midi était couverte de voitures, de chevaux, et surtout de dames à qui un beau ciel avait permis de montrer leurs brillantes toilettes. On eut dit se trouver sur le boulevard de Paris tant l'affluence des promeneurs était grande. La grisette ce jour là avait endossé la robe de soie ou l'indienne à la mode, chaussée le bas à jour et le soulier de couleur, s'était coiffé du plus joli bonnet, et cette partie de la population féminine n'est pas la moins intéressante dans les promenades champêtres. Après avoir poussé, la Pérouse, Bobinec et moi, jusqu'au bourg, dans une voiture, et avoir visité tous les endroits remarquables de l'assemblée, c'est-à-dire l'église, la fontaine de St. Gouënon où l'on va religieusement se laver les mains, et la grande place où depuis le matin s'étaient installés les marchands de comestibles et les joueurs de binious, nous revînmes en flânant le long de la route où nos yeux se reposèrent souvent avec plaisir sur des minois à bonnets ronds, qu'auraient enviés beaucoup de nos dames de la haute société. Il ne fallut pas moins que l'heure avancée, nos jambes fatiguées et surtout nos estomacs vides pour nous décider à quitter cette agréable promenade que du reste nous serons certes à même de faire plus d'une fois dans le courant de l'été.

Le 27 mai - la frégate *l'Hermione* entre en armement et les 45e et 18e compagnie y sont embarquées à ma grande satisfaction car la 36ème à laquelle j'appartiens occupe maintenant le second rang, nous ne devons pas tarder à être placés à notre tour sur un bâtiment quelconque et à quitter la vie monotone d'une garnison pour celle plus active et moins insipide de l'homme de mer. Guillemet, Bassière et le Bobinec sont enchantés de se trouver casés sur une frégate, tant sont rares maintenant à Brest les embarquements de ce genre. Pour moi si j'éprouve un regret, c'est de ne pas faire campagne avec eux.

Affectation sur *l'Hermione*

Le 29 après un déjeuner que M. Cholet donnait à quelques camarades vannetais, je faisais tranquillement une partie de billard avec la Pérouse au café parisien, lorsque j'appris que le fourrier de ma compagnie me cherchait depuis une heure pour me donner connaissance d'une lettre que venait de recevoir Baudoin. À l'empressement que l'on mettait à me poursuivre, je jugeais que la chose avait quelque importance, et je courus chez mon capitaine. J'appris que les 23ème et 36ème compagnies avaient l'ordre de se tenir prête à embarquer sur *l'Hermione* pour se rendre à Toulon à la disposition du préfet maritime. C'en était assez pour que je ne susse trop où donner de la tête car outre des préparatifs particuliers de départ, j'avais à faire confectionner les feuilles de journée de la compagnie, à habiller d'une foule d'hommes, à faire bâtonner et rendre leur armements et équipements etc ... Passe encore si toutes ces choses devaient aller de roulette, mais j'étais sûr de trouver à chaque instant une foule de difficultés qui nécessiteraient des informations. Aussi je ne fis que courir toute la journée de Brest à Recouvrance, de là au quartier et dans les bureaux, au point que le soir j'étais exténué de fatigue sans avoir presque rien fait.

Transfert de Brest à Toulon sur *l'Hermione*

Le lendemain on nous dit que la frégate allait en rade le 3 juin, que nous embarquerions le quatre et qu'elle avait ordre de partir le jour même. La régularisation des comptes de la compagnie devenait d'autant plus pressante, mais se compliquait aussi en raison inverse du temps que l'on nous accordait. C'étaient après les remises des états d'apostille d'armement, de casernements etc Il fallait régler les soldes, habiller de nouveaux hommes qui nous arrivaient en complément ou qui sortait l'un après l'autre de l'hôpital, puis vérifier le tout dans les bureaux qui étaient loin de s'émouvoir le moins du monde du départ précipité de la frégate.

Toute la journée du 1er et du 2 juin se passèrent encore en course pour la compagnie, mais le lendemain je laissai à mon brave capitaine le soin d'achever la besogne et je m'occupai de mes malles que je fis embarquer dans le port avant que la frégate fut en rade, précaution qui m'épargnait un transport en bateau, me donnait le moyen de m'installer un peu à bord avant de prendre la mer. Tous mes préparatifs avaient été d'autant plus gênant qu'ayant promis à M. le Breton de prendre ses appartements après son départ une partie de mes effets y avait déjà été transportés et que j'étais obligé de lui écrire pour l'informer qu'un ordre d'embarquement était venu inopinément annuler toutes les conventions que nous avions faites ensemble.

Dans la soirée, je visitai deux ou trois camarades et le 4 à 8 heures du matin j'embarquai avec ma compagnie dans une chaloupe qui nous transporta à bord de *l'Hermione*. Nous y arrivâmes au bout d'une heure et je m'y établis partie dans la chambre de Bobinec, partie dans celles que Desfossés mit à la disposition de Baudoin. Les vents d'O. bon frais nous empêchèrent de partir le 4 quoique l'ordre en fut positivement donné de sorte que nous pûmes dans la journée en finir avec la division.

Le 5 avril, arrive une promotion de lieutenants sur laquelle se trouvaient portés Réjou et Perlier qui par cela même devaient être remplacé.

Le 6 il nous fut encore impossible d'appareiller à cause du mauvais temps. J'en profitai pour passer quelques heures chez M. Cholet et lui faire mes adieux. Je venais de recevoir de la maison une réponse à ma lettre du 9, de sorte que je n'avais plus la moindre chose à désirer pour partir.

Départ vers Toulon

Enfin le 7 juin avec des vents contraires d'O. et d'O.N.O. faible brise, nous mîmes sous voiles par un fort jusan. Nous louvoyâmes plusieurs heures pour sortir du goulet malgré une mer assez grosse et la mollesse des vents qui força *la Marne* à rentrer après avoir appareillé comme nous pour se rendre à Bourbon.

À 2 heures de l'après-midi nous avons paré tous les dangers qui rendent la sortie de Brest si dangereuse par des vents contraires, et nous courrions de longs bords dans l'Iroise mais la brise devenant de plus en plus molle, la nuit nous surprit avant que nous ayons pu doubler la chaussée de Sein. Toute la journée du 8 nous fûmes en vue d'Ouessant. Le 9 seulement les vents ayant passé au N.E et à l'E.N.E nous pûmes faire route et nous élever au large.

Le 11 dans l'après-midi nous étions en vue et par le travers du Cap Finistère*, nous disposant à longer de très près les côtes du Portugal.

Le 12 nous rangeâmes les Barlignes et le cap la Roque.

Le 13 nous passions à deux milles du Cap Saint-Vincent dont le couvent bâti sur des rochers à pic présente un aspect à la fois sauvage et pittoresque.

Le 14 nous étions dans le détroit filant 9 et 10 nœuds.

Enfin le 15 à midi nous doublions le cap de Gatte dans la Méditerranée.

Jusque là notre traversée paraissait devoir être remarquable. Depuis huit jours seulement nous avions quitté Brest et trois jours de vents ordinaires nous mettaient à notre destination. Mais le sort en décida autrement. Les calmes et les brises variables et contraires nous tinrent sur les côtes d'Espagne ou près des Baléares jusqu'au 22 et le 26 août seulement nous pûmes entrer à Toulon.

Si cette traversée nous parut longue par les calmes qui nous contrariaient constamment vers la fin en contrastant avec la série de bons vents qui nous poussèrent pendant les premiers jours, d'un autre côté elle fut des plus agréables sous le rapport social. Nous étions tous depuis longtemps camarades lorsque le hasard nous réunit sur *l'Hermione*, aussi jamais voyage ne se fit avec plus de gaieté et d'union entre les officiers.

Hypothèses sur notre embarquement sur un vaisseau

Le préfet maritime à Toulon devant disposer des deux compagnies à leur arrivée sur *l'Hermione*, des conjectures plus ou moins fondées avaient été faites à bord sur d'autres destinations futures. On se persuadait que l'escadre française des Dardanelles réclamerait des renforts considérables pour en chasser la division russe, aussi devions-nous indubitablement faire partie de l'équipage du vaisseau *la Ville de Marseille* ou du *Nestor* que nous savions en armement. Nous penchions toutefois pour le premier parce qu'il était commandé par l'excellent M. la Lande. *L'Hermione* faisait naturellement partie de l'expédition et nous goûtions d'avance le plaisir de nous revoir au rendez-vous. À notre entrée en rade toutes les longues vues étaient braquées sur *la Ville de Marseille* qui, entourée de bugalets* et de pontons paraissaient presser beaucoup ses préparatifs de départ. Toutefois il était difficile de se persuader qu'un vaisseau en rade fut sans équipage, mais d'un autre côté il était si agréable de penser que nous le compléterions que nous nous occupions à peine du *Nestor* que nous savions n'être pas encore sorti du port et dont nous croyions voir la mâture dans toute celle des frégates et gabarres qui s'y trouvaient.

Comme nous fûmes cruellement déçus quand le commandant revenant de prendre l'entrée nous montra que nous n'avions fait que des châteaux en Espagne, en nous apprenant que *la Ville de Marseille* était complètement armée et allait incessamment partir, que *le Nestor* n'entraît qu'en commission de port et n'était pas encore maté, qu'aucun renfort n'était réclamé dans le levant, enfin que *l'Hermione* après avoir pris un chargement de plomb avait l'ordre de retourner à Brest. Chacun s'apitoyait alors sur son sort, nous autres parce que nous allions être mis à terre, obligés de faire encore le service aux casernes, les autres parce qu'ils présageaient un désarmement à leur arrivée à Brest, chacun en avait le nez long comme le bras.

Le lendemain 27 on nous conduisit aux casernes où de nouvelles besognes nous attendaient, car nous eûmes l'ordre d'armer nos hommes pour leur faire continuer le service à terre. Une compagnie et une section se trouvaient seules à Toulon et nous fûmes jugés indispensables pour soulager la garnison qui fournissait depuis quelque temps tous les postes du port

Cependant le préfet maritime et le major général auxquels nous fûmes faire visite d'obligation nous assurèrent que notre séjour à terre ne serait pas long, mais ils nous laissèrent

pour perspective d'embarquement les Gabarres *le Var* et *la Meuse* qui étaient loin de nous accommoder tous, car commandées par des lieutenants de vaisseau. Nos capitaines devaient céder leurs compagnies en prenant leur rang à terre, et pour moi un des plus anciens lieutenants de frégate sur la liste, le triste métier de second surtout sur de tels bâtiments me revenait presque indubitablement. Tout nous avait paru beau pendant la traversée de *l'Hermione*, Tout était maintenant noir autour de nous.

Transports de troupes vers Bône et Oran

sur la gabarre *La Meuse*

du 5 juillet 1833 au 16 février 1834

Armement de la *Meuse*

5 juillet 1833 - A mon arrivée à Toulon, j'allai présenter mes devoirs à M. Robert, mon ancien commandant sur la *Sirène* (30) : il me reçut comme le fils d'un de ses amis et notre conversation roula bientôt sur mon avancement. Il m'engagea fortement à rappeler au Ministre mes services à bord des divers bâtiments où il avait eu son pavillon depuis 1827 jusqu'en 1829, et à réclamer de lui un grade ou une décoration. Malgré toute la répugnance que j'éprouvais à solliciter une faveur, surtout une décoration qui, méritée peut-être en 1827, aurait eu l'air d'une mauvaise plaisanterie en 1833, je promis d'écrire et de rappeler à l'Amiral de Rigny les campagnes que j'avais faites sous ses ordres.

Le commandant Le Roy que je vis quelques jours plus tard me poussa tellement de son côté, pour me décider à cette démarche que je pris le parti, non de rédiger une demande, mais un exposé de mes services. Cependant j'écrivis vingt lettres que je déchirai toutes après les avoir lues, tant je trouvais ridicule à un officier de demander de l'avancement pour lui même (50).

10 juillet - Le 8 juillet, la corvette de charge la *Meuse* mouille en quarantaine, et le 3, la *Ville de Marseille* appareille pour le Levant.

Mes journées à Toulon se passent d'une manière assez maussade. Toutefois je viens de me créer une occupation qui pourra me distraire une bonne partie de la journée. Pelletreau que je retrouve ici m'a conduit chez M. Lourdouau, jeune artiste, professeur de dessin, dont les lavis à la sépia me plaisent infiniment; et je me suis décidé à prendre quelques leçons dans son atelier (51).

Le 5, Duparc embarque avec la 23^e compagnie sur la flûte* le *Var* dont on dispose le chargement pour le Levant. Pour nous, nous paraissions infailliblement destinés à armer la *Meuse* qui achève sa quarantaine; elle est commandée par M. Jacquinot dont tous les camarades font le plus grand éloge, tant sous le rapport des connaissances et de la capacité comme marin, que sous celui du caractère et des relations sociales. Ces avantages, que l'on ne trouve pas toujours réunis dans un commandant, me font envisager d'un regard moins sombre la perspective qui m'est offerte, car le second est la bête de somme du bord s'il ne rencontre dans ses rapports avec son chef que de continuelles déboires; il se trouve alors dans une position tellement pénible qu'aucun autre avantage ne peut la balancer. Avec M. Jacquinot, cela n'est pas à craindre.

Le 10, nous recevons l'ordre de remettre l'armement et l'équipement de la compagnie pour qu'elle puisse être embarquée, le 12 au matin, sur la *Meuse* actuellement amarrée dans le port. Nouvelle corvée que nous avons déjà faite un mois auparavant à Brest, et qui est aussi préjudiciable pour les hommes au compte desquels on porte des nettoyages d'armes et de casernement, qu'ennuyeuse pour nous qui sommes obligés d'assister au batonnage puis de faire les états d'apostille. Puis Baudois quitte à mon grand regret la compagnie avec laquelle je me rends immédiatement à bord.

La *Meuse* est une des plus belles gabarres ou corvettes de charge de 800 tonneaux de toute notre marine. Son pont est bien dégagé, sa batterie large. Et son grément aussi léger que possible pour ce genre de bâtiments. On la désarrime* complètement pour la purger, au moyen d'une fumigation d'acide sulfureux, des rats qui l'infectent. On ne connaît encore rien sur sa destination future, ni sur le chargement qu'elle doit prendre.

15 juillet - Pendant les premiers jours de ma gestion, je fus accablé par une foule de billets de demandes, remises de rechanges et de réparations que je signai sans y rien concevoir. Armé depuis huit ans, le bâtiment a passé par tant de mains souvent inhabiles, que la comptabilité

est dans le plus grand désordre. Les maîtres sont sans feuilles; une foule d'objets manquent à bord tandis que beaucoup d'autres sont en excédent, ce qui comporte un armement extraordinaire, sans que l'on puisse trouver d'où proviennent les anomalies; et pour dénouer ce nœud gordien il n'y a qu'un novice qui, pour la première fois, a l'occasion d'être chargé du détail compliqué d'un bâtiment. Aussi ne sachant trop où donner de la tête, je m'enfoncé de plus en plus dans le labyrinthe d'où sans doute il ne me sera pas aussi facile de sortir.

20 juillet - Le 17, a lieu la fameuse fumigation en laquelle je n'ai pas grande confiance, pour la manière dont elle s'exécute; et, en effet, dès le 18 au soir, nous reconnaissons que tout n'a été fait qu'à demi. Une trentaine de rats sur deux mille, peut-être, ont été asphyxiés.

Le 20, nous apprenons que nous sommes désignés pour porter à Bône plusieurs escadrons de chasseurs d'Afrique et que notre chargement se composera en partie de matériel d'artillerie.

1er août 1833 - Nos opérations de chargement, pour lesquelles on nous laissait d'abord un temps presque illimité, se poussent maintenant avec vigueur. Le 7, nous devons être en rade et notre matériel, en particulier notre gréement dont une bonne partie ne vaut pas grand-chose, a encore besoin de beaucoup de réparations.

Les fêtes de juillet, bal à la préfecture

Les fêtes de juillet se sont passées à Toulon avec pompe; de la part des autorités rien n'a été épargné pour amuser le bon peuple : revues, joutes, musiques, spectacle d'acrobates lui étaient offerts gratis; mais il reçoit généralement avec assez d'indifférence tout ce qui lui arrive à jour fixe. Par cela même que l'enthousiasme est de commande, on n'en trouve nulle part, et la foule qui, dans la soirée, encombrait le champ de bataille, n'était composée que de curieux qui venaient écouter tranquillement la musique, ou flâner à la lueur des illuminations. Un détail cependant que je trouvai très original, le second jour, ce fut de voir le maire escorté de ses adjoints, de la police, et d'un piquet de chaque corps, parcourir les rues, musique et drapeau en tête, pour faire publier à son de trompe le programme des divertissements de la journée. Quant au bal officiel donné à la Préfecture maritime, brillant par le grand nombre d'habits brodés qui s'y trouvaient accumulés, il l'était fort peu sous le rapport du nombre et de la beauté des dames. En somme, l'ardeur méridionale me parut fort amortie et je pus constater qu'aucune rixe, aucun désordre ne vint troubler l'allégresse publique.

Appréhension relativement aux passagers

7 août - Notre chargement terminé, nous avons mis en rade : mais je songe avec terreur aux corvées pénibles qui m'attendent dans quelques jours. Les ballots, les malles sans nombre des passagers vont arriver aux instants de la journée dont je pourrai le moins disposer; je vois les troupes elles-mêmes m'assaillir toutes à la fois; je m'attends aux réclamations les plus saugrenues de la part des officiers : l'un me priera de lui indiquer sa chambre, l'autre voudra conserver ses cinq ou six malles sous la main, celui-ci me recommandera, comme à un conducteur de diligence, les cartons à chapeaux de sa femme, celui-là, arrivé un peu tard, m'accablera de questions, pour savoir dans quel lieu précis se trouvent ses effets qu'il a envoyés à bord vingt-quatre heures d'avance par un bateau de passage... Et pendant ce temps, j'aurai à distribuer par places 290 hommes, à préparer un logement séparé pour 7 ou 8 femmes que nous devons emmener : tout cela au milieu des apprêts d'un appareillage, et peut-être par un vent frais. J'en tremble d'avance, mais je finis par m'armer de philosophie en attendant de sang-froid le résultat.

10 août - Nous recevons nos passagers; et une grande partie des embarras que je redoutais se présente à la fois, agrémentée d'une circonstance que j'étais loin de prévoir et qui retarda de trois heures au moins notre appareillage. Voici l'histoire.

Un petit domestique femelle à bord

Un employé des subsistances à Bône nous arriva le matin, accompagné d'un jeune homme imberbe et fort gentil qu'il dit être son domestique. Je n'y prêtai pas d'abord une grande attention; mais deux heures après nous apprîmes que la police, à Toulon, était à la recherche d'une jeune fille enlevée par un officier d'administration se rendant à Bône sur la *Meuse*. En passant dans la batterie, j'examinai de plus près le joli domestique et, à son embarras ainsi qu'à ses manières, il me fut impossible de ne pas le reconnaître pour une femme. Je ne dis rien, mais je me réservai d'en prévenir le commandant qui devait bientôt arriver à bord; il apporta précisément l'ordre du Préfet de faire remettre à sa famille la jeune personne dont on donnait le signalement complet. Grand fut le désappointement du couple qui se croyait déjà, au peu d'attention qu'on lui avait prêté, sur la route d'Afrique.

Je fis prévenir aussitôt le passager de contrebande qu'un canot l'attendait le long du bord. Il changea de costume je ne sais où, et nous vîmes paraître sur le pont une fort jolie fille de dix-sept ans, qui, très déconcertée et les larmes aux yeux, fut forcée de s'embarquer pour rentrer à Toulon.

Départ pour Bône

Le soir nous mîmes à la voile sous les huniers deux riz et la misaine, il ventait bon frais d'un vent de N.O. qui promettait de nous mener rapidement loin des cotes de France.

Les premiers jours de notre traversée furent assez beaux, mais ensuite des calmes nous retinrent en mer jusqu'au 16 qu'il nous fut permit de prendre le mouillage de Bône

Nous mîmes immédiatement à terre nos passagers, qui paraissaient aussi empressés que nous pouvions l'être de faire bande à part pour ne plus nous occuper que de décharger le matériel embarqué à Toulon pour là Colonie. Tout ce travail retombait encore sur moi, et quoique fort désireux de visiter la ville et ses environs, je ne voyais pas trop quand je pourrais descendre à terre quoique du premier abord le capitaine ne parut pas bien pressé d'en finir avec le déchargement. Mais je crois qu'il en est toujours de même quand on commence un ouvrage, on s'imagine avoir du temps de reste, et bientôt les entraves surgissent de tous cotés, de sorte que si l'on ne fait pas diligence dans les premiers jours, plus tard les circonstances vous pressent tellement que jamais l'on a fini assez tôt. Dès le lendemain donc, je m'occupai de mettre à terre le plus de ballots qu'il me fut possible de débarquer.

Coup de vent chaud du désert

18 août - nous avons essuyé un de ces coups de vent de sirocco si redoutés sur la côte d'Afrique moins par sa force et par les accidents qui peuvent en résulter que par la chaleur qu'il entraîne avec lui, le malaise général que l'on ressent et les maladies qu'il détermine.

Au point du jour, il régnait sur la rade un calme parfait. Vers huit heures, nous remarquâmes une foule d'insectes ailés, particulièrement de l'espèce que l'on nomme vulgairement des demoiselles, qui s'abattaient le long du bord sur les cordages et sur la tente.

Une heure après, le vent nous arriva par bouffées chaudes comme si elles sortaient d'un four; l'air était difficile à respirer.

Les montagnes du fond de la baie paraissaient couvertes d'un brouillard épais qui donnait une couleur d'un rouge pourpre aux rayons du soleil et en masquait l'éclat. A dix heures, il ventait tellement frais que le capitaine crut devoir donner l'ordre de caler les mâts de perroquet. La chaleur de l'air était à son plus haut période. Le thermomètre à l'ombre, mais exposé au vent, monta jusqu'à 35° Réaumur (52), et je vis un œuf que le maître d'hôtel avait cassé sur de l'huile dans une assiette et exposé au soleil sur une plaque de cuivre, coagulé de toute part comme s'il avait été mis sur le feu.

Les gabiers qui descendaient des barres nous disaient, après avoir achevé leur opération, qu'ils n'y auraient pas tenu dix minutes de plus, tant le vent était chaud; et, en effet, le bois et surtout le métal que l'on touchait le long du bord étaient brûlants au point qu'on ne pouvait y tenir la main.

Dans les batteries et particulièrement dans le faux pont, où nous étouffions la veille, la fraîcheur était extraordinaire, c'était peut-être le seul endroit habitable du bâtiment. Vers onze heures, toutes les montagnes ainsi qu'une partie de la plaine qui nous était masquée par la ville de Bône paraissaient en feu. Les Arabes ont, à cette époque de l'année, l'habitude d'incendier les chaumes afin de détruire par ce moyen les insectes et les mauvaises herbes qui gênent leurs récoltes; mais, comme, dans les environs, la campagne est fort bien cultivée maintenant, je pense que leurs intentions n'ont pas été aussi innocentes. Toujours est-il que l'incendie après avoir en un clin d'œil embrasé la plaine, avait été poussé par la violence du vent sur le flanc de la montagne qui en fut entièrement dévorée.

Des officiers de chasseurs d'Afrique que nous avions à déjeuner à bord ce jour-là, croyant voir dans les tourbillons de flamme qui s'élevaient derrière la ville leurs meules de foin et leurs écuries en feu, nous obligèrent, malgré l'impétuosité du vent et la hauteur de la mer, à les jeter à terre au premier endroit venu, tant ils étaient dévorés d'inquiétude. Un officier du 55° qui habitait Bône depuis l'occupation nous assurait n'y avoir jamais vu un pareil sirocco.

Du reste, il nous disait tenir des Arabes eux-mêmes que, dans ces circonstances, les bestiaux se couchaient en s'appuyant les narines sur la terre pour y respirer un air plus frais. Il est certain que, si un pareil phénomène avait duré seulement quarante-huit heures, peu de personnes eussent été capables de résister. On ne transpirait cependant pas; la peau était sèche, mais l'air chaud qui venait nous frapper était à peine respirable.

A midi le thermomètre ne marquait que 30° (53); et vers quatre heures la brise du sud fut remplacée par un vent de nord-est qui rétablit l'équilibre en rafraîchissant l'air.

La journée du 20 ne nous permit pas de continuer notre déchargement; elle fut entièrement consacrée à nous affourcher. La veille, nous avions chassé par des rafales du nord-ouest. Pendant les tours qu'avait faits le bâtiment au moment des brises de la nuit, l'orin de notre bouée s'était engagé avec la chaîne, et avait rendu fort pénible l'opération de lever l'ancre que nous trouvâmes surjalée*. Il devenait urgent de bien s'amarrer sur une rade dont la tenue n'est pas très bonne, et où il règne toutes les nuits des brises tellement variables qu'on y est constamment exposé soit à tomber sur les navires mouillés près de soi, soit à surjaler des ancres.

Le 28, nous achevâmes notre déchargement; mais de nouveau lest nous était nécessaire. Il devait se composer de barriques vides que nous transporterions en France en les remplissant d'eau de mer.

La ville de Bône et ses environs

Le 29 je pus enfin descendre à terre. La ville de *Bône* est située sur le versant exposé au sud d'un mamelon que couronne la citadelle appelée aussi la casba. Comme toutes les villes turques, les rues, que l'on désignerait mieux sous le nom de ruelles, sont étroites, sales, sans ordre ni alignement, de sorte qu'il faut une grande habitude pour s'y reconnaître. Les maisons y sont basses et dans le plus grand délabrement. Beaucoup d'entre-elles ont été démolies lors de l'évacuation entière des habitants que le général de l'armée de Constantine enleva en quelque sorte quand, la casba ayant été reprise par les matelots de la *Béarnaise* à la tête desquels se trouvait le capitaine d'artillerie d'Armandy, ils lui ôtèrent par leur position le moyen d'occuper les environs. Pillée ensuite par les Bédouins de la plaine et par les Turcs de la citadelle, il ne restait plus en ville que des murailles et quelques cadavres, lorsque les troupes y furent envoyées d'Alger pour l'occuper et que les marchands purent s'y établir.

Maintenant chaque marchand y vient pour vendre la pacotille qu'il a apportée, sans songer à réparer la case qu'il occupe, et comme s'il faisait partie d'un camp volant qu'il lèvera dans huit jours. Cependant quelques hôpitaux en bois s'achèvent intra-muros, et des écuries pour les Chasseurs s'élèvent sur une petite place en dehors des portes.

Les environs de Bône se composent de plaines marécageuses que le soleil dessèche presque totalement en été; de charmants coteaux à pente plus ou moins douce encadrent cette triste plaine, et, seconde ceinture, des montagnes assez escarpées dont les flancs sont couverts maintenant de broussailles et d'arbrisseaux qui, détruits tous les ans par des incendies, ne parviendront jamais à procurer à la ville le bois nécessaire à sa consommation, achèvent de couronner le tableau.

Ces incendies nourrissent, il est vrai, spontanément la plaine de leurs cendres et la fécondent lorsqu'arrive la saison des pluies; mais bientôt la couche de terre végétale qui retient encore les souches, enlevée par les torrents, laissera la montagne à nu et privera le vallon de l'engrais annuel que lui apportent les détritiques du sol et que fournit l'humidité jointe aux dépouilles de ses arbres.

Considérations sur la culture et l'aménagement de la colonie

Quant au terrain plat, il me semble que, pour le rendre cultivable, il suffirait d'encaisser la rivière qui le traverse, et d'empêcher la mer de s'y rendre lors des crues d'eau qu'occasionnent les vents violents du Nord-Est; puis de sillonner la plaine de nombreux canaux, qui réuniraient les eaux de la montagne dans un vaste bassin où l'évaporation serait très rapide et beaucoup moins nuisible que celle qui s'opère maintenant avec peine au milieu des joncs, car les alluvions actuelles se trouvant à peu près au niveau de la mer, ou n'étant élevées au-dessus que de quelques décimètres, les eaux n'y rencontrent aucun écoulement, soit qu'elles proviennent des pluies, soit qu'elles appartiennent aux invasions momentanées de la mer.

Un grand travail de nivellement, à l'appui d'un projet concernant une partie de ces opérations, vient d'être exécuté par le génie et promet d'apporter dans la situation des immenses terrains qui longent les bords de la Ciboule des améliorations considérables.

Quant aux coteaux, la culture immédiate y produirait tout ce qu'un sol vierge et fécond est susceptible de rapporter à celui qui l'exploite, mais les bras manquent pour l'expérience qui maintenant n'en serait plus une; car quelques jardins défrichés par les soldats au pied des remparts offrent l'aspect de la végétation la plus vigoureuse et la plus productive.

Titres de propriété des arabes et des colons

On se plaint à Bône, comme du reste dans toute la colonie d'Afrique, du peu de protection que le gouvernement accorde aux colons. Mais ceux qui s'y présentent sont des gens dénués de ressources qui prétendent que l'État doit leur fournir tout sans aucune garantie, chose trop onéreuse pour être praticable. Qu'ils arrivent avec des fonds, qu'ils cultivent sérieusement, et alors on les protégera parce que l'argent qu'ils auront ainsi placé sur le sol garantira leur stabilité dans le pays.

Il est vrai qu'on peut faire de grands reproches au gouvernement, ou plutôt à l'administration de Bône, en matière de terrains. En effet, les Arabes prétendent à la propriété du sol sans avoir aucun titre. Ceux qui se sont enfuis avec l'armée de Constantine, et qui réellement peuvent avoir des droits de propriété, forts d'une proclamation portant que l'on accueillerait les réclamants, viennent chaque jour les faire valoir, louent leurs biens aux Français et retournent à l'ennemi, sans plus de façons.

Cette manière d'opérer est vicieuse. Si l'on voulait respecter les titres des anciens propriétaires, il fallait leur faire connaître que jusqu'à une époque déterminée ils pourraient réclamer, mais que, passé ce temps, leurs biens passeraient au gouvernement qui en disposerait à son gré. Il fallait exiger de plus qu'ils restassent en même temps habitants du pays, sans leur permettre d'emporter ainsi à l'ennemi le prix de la location de leurs biens. Par ce moyen, ou bien tous les anciens propriétaires seraient rentrés, pour vivre sur le sol, ou, bien le gouvernement aurait eu à sa disposition un terrain immense à répartir entre les colons qui seraient venus s'établir dans le pays.

Après une promenade de quelques heures, je quittai Bône qui est maintenant le plus triste séjour que l'on puisse habiter, pour aller m'occuper à bord du lest que nous avons encore à faire, et des préparatifs de notre départ, dont l'époque était assignée aux premiers jours de septembre.

Le 30 nous travaillâmes exclusivement à la tenue du gréement.

Le 2 septembre nous embarquâmes la chaloupe Legrand et le petit canot brisé l'avant veille en tombant à la mer.

6 septembre 1833 - Le 4, M. Barbier, capitaine de corvette commandant la station, nous donne l'ordre d'aller mouiller sous le fort Génois, pour relever un corps mort dont il ne reste plus que l'orin avec la chaîne de l'ancre. Pour que cette opération soit exécutable, il faut qu'après avoir détalingué* une de nos chaînes, (chose qui ne s'est pas faite à bord depuis bien longtemps, et qui par cela même peut très bien être impraticable) nous relevions le corps mort par l'orin, que nous puissions de nouveau détalinger sa chaîne mouillée depuis 18 mois, qu'ensuite nous la halions toute à bord pour l'étalinger de nouveau, et la remouiller ensuite au même poste.

Ce travail, quand bien même il réussirait à souhait, n'en est pas moins une besogne d'enfer pour notre faible équipage. Le 5, nous entreprenons de lever l'ancre en question; mille accidents entravent les travaux; de toutes parts surgissent une foule de difficultés. Cependant, le 6, nous réussissons, et, après avoir mouillé le corps mort que nous venions de lever, nous saisissons nos ancres pour la mer, nous réservant d'appareiller sur la chaîne qui nous avait donné tant de mal.

Retour en France

Le 7, nous recevons à bord 115 passagers exténués par les maladies, dont 13 officiers et trois dames.

Toutes les tracasseries du départ de France se renouvellent pour moi, avec mille et un compléments, tous plus désagréables les uns que les autres, provenant de l'état maladif d'une partie de ces messieurs. Fort heureusement à peine étaient-ils tous à bord que nous mîmes sous voiles. Jusqu'à la nuit je fus tellement accablé par leurs exigences, que je finis par prendre résolument mon parti : ou faire le revêche si leurs questions étaient inconvenantes, ce qui arrivait trop souvent, ou leur tourner le dos pour toute réponse quand elles ne signifiaient rien.

Des calmes, de faibles brises ou des vents contraires, nous retinrent en mer jusqu'au 19. La veille, nous avions longtemps louvoyé sous les îles d'Hyères; mais le soir, les vents soufflant bon frais du nord-ouest, le capitaine voulut essayer de voir si, hors des passes, nous devenant plus favorables, ils nous permettraient de nous élever vers Marseille. Nous sortîmes donc par la grande passe à l'entrée de la nuit. Au large nous trouvâmes ces mêmes vents beaucoup plus forts, et la mer tellement grosse que plus tard elle aurait bien pu, si le temps devenait pire, nous empêcher de regagner les îles aussi virâmes-nous de bord vers onze heures pour rentrer prendre le mouillage d'Hyères; nous réussîmes à l'atteindre seulement à 4 heures du matin, après avoir couru des bords toute la nuit. Au jour, pour ne pas perdre le temps que nous avions encore à passer avant notre arrivée à Marseille, nous envoyâmes demander un garde-santé, qui monta à bord à l'instant même où venait de mourir le second homme de la journée.

Quelques instants après, un troisième expira, et nous craignions beaucoup que ces accidents, répétés même sous les yeux du gardien sanitaire, ne nous fissent prolonger notre quarantaine. Nous n'étions pas encore au terme de notre voyage, et d'après les renseignements que nous donnait le docteur, nous devions nous attendre à perdre au moins un par jour, de nos passagers; car ces hommes qu'on nous avait donnés à Bône comme convalescents, étaient bien plutôt des moribonds désespérés dont les chirurgiens purgeaient leurs hôpitaux. Aussi fûmes-nous fort heureux de commencer notre traversée par de beau temps; si, dans les premiers jours, le mal de mer s'était joint à leurs maladies, nous les eussions jetés à la mer par douzaines.

21 septembre - Nous nous estimâmes comme très favorisés d'avoir pu passer au mouillage la journée du 19. Elle fut marquée par un coup de vent qui nous força pour notre sûreté à filer 120 brasses de chaîne. Le 20, le temps changea, il devint pluvieux et incertain nous présageant par là des vents d'est; aussi appareillâmes-nous dès qu'ils commencèrent à souffler. Toutefois la nuit, surpris par des calmes et une mer affreuse, nous fûmes cruellement ballotés. Au jour, les vents se fixèrent, nous permettant de faire bonne route. Nous doublions le cap Sicié vers dix heures, et nous longeâmes rapidement les côtes de la Ciotat; mais presque à l'entrée de la rade de Marseille nous tombâmes de nouveau en calme.

Depuis longtemps, à ce qu'il me parut, les vents d'est n'avaient pas régné sur les côtes de Provence, car une foule de bâtiments avaient profité comme nous de la brise qui s'était élevée le matin. Je comptai 138 voiles des îles d'Hyères jusqu'en vue de l'Aigle.

Le lendemain 22, des courants, des brises faibles et variables nous conduisirent enfin, non sans peine, au mouillage d'Andouse où nous laissâmes tomber l'ancre à une heure de l'après-midi.

Désagréments que nous ont donné nos passagers

Nous fîmes aussitôt les dispositifs nécessaires pour nous débarrasser de nos passagers (54), et le lendemain nous nous crûmes soulagés d'un fardeau énorme, quand ils eurent quitté le bâtiment. Nous respirions enfin. Depuis quinze jours nous supportions de plusieurs d'entre eux tous les désagréments imaginables. Nous les entendions constamment se plaindre et de la manière dont ils étaient traités, et des mets que l'on servait à table quoique nous fissions alors de grands sacrifices pour les contenter, et, qu'après tout, si la longueur de la traversée se faisait sentir par la pénurie des vivres frais, ils n'étaient pas plus à plaindre que nous. On eût dit que ces Messieurs ne s'étaient jamais assis qu'à une table servie avec toute la recherche et la somptuosité de l'opulence. Cependant ces propos sortaient de la bouche de simples sous-lieutenants qui, dans leurs garnisons, ne sont pas toujours traités par les premiers restaurateurs de la ville. C'était à faire pitié. Mais ce qui nous indignait le plus provenait des procédés d'un capitaine d'État-Major, de l'éducation probable duquel on devait attendre plus de raison, et que nous entendions parfois calculer ce que devait nous rapporter le traitement alloué pour les passagers; qui ne craignait pas de s'informer du maître d'hôtel et des cuisiniers quels étaient leurs salaires, qui demandait un jour du café parce que l'équipage en avait eu en ration, mais qui, encore plus lâche qu'impertinent, évitait d'entrer en explications avec nous à ce sujet.

Cependant, un règlement de récente date autorisait un état-major à refuser à la table un nombre d'officiers plus grand que le sien. Nous en avons donc admis 16 par commisération, parce qu'ils étaient malades. Qui nous force d'ailleurs à servir de maîtres d'hôtel à ces messieurs, à leur faire des avances en argent, à leur fournir des provisions, à leur prêter une gamelle* qui nous appartient puisqu'elle est le fruit de nos économies ? Absolument aucune ordonnance; mais plutôt l'usage établi de traiter des officiers passagers à bord des bâtiments comme des camarades, parce qu'il leur est souvent impossible de se pourvoir eux-mêmes de ce qui leur est nécessaire pour une traversée dont ils sont moins que tous autres susceptibles de déterminer la durée probable. Et voilà comme sont le plus souvent récompensés les états-majors que l'usage établi force à se charger de ce fardeau.

Tous, il est vrai, n'étaient pas des êtres incivils; plusieurs savaient notre position, et je me plais à reconnaître qu'ils nous rendaient par des politesses ce que nous faisons pour eux. Mais la gêne que nous occasionnait la présence de tous nous fit sentir vivement le plaisir d'en être débarrassés.

30 septembre - Les vents qui s'étaient fixés à l'Est et au Sud nous empêchèrent de quitter la rade de Marseille après l'évacuation des passagers. Notre quarantaine s'y achevait d'ailleurs aussi bien qu'à Toulon, de sorte que nous ne nous pressions nullement de partir. Cependant, le capitaine, inquiet du temps dont les apparences étaient assez mauvaises, et, sans doute aussi très désireux de se rapprocher un peu plus de sa jeune femme enceinte, épiait avec impatience un vent favorable qui put nous conduire en quelques heures à Toulon, et nous y mettre en sûreté, car le mouillage d'Andouse ou des Pendus n'est pas des meilleurs en hiver. Aussi, quoique les vents dépendissent encore de l'Est, le 24 au matin nous appareillâmes; mais, après avoir lutté toute la journée contre eux et les courants sans nous être élevés même jusqu'au bas de l'Aigle, nous fûmes obligés de revenir prendre notre premier mouillage.

Le lendemain matin, le *Finistère* jette l'ancre sur la rade arrivant d'Oran avec quelques passagers.

Le 28, notre quarantaine achevée, nous devons prendre l'entrée à Marseille, mais dès le matin la brise s'étant fixée au Nord-Ouest, faible d'abord, puis rafraîchissant ensuite, nous

mêmes sous voile à la pointe du jour; à trois heures de l'après midi nous mouillâmes à Toulon, et le lendemain, nos communications ouvertes avec la ville, nous nous occupâmes avec activité du déchargement des quelques centaines de barriques qu'à Bône, pour nous lester, nous avions remplies d'eau de mer.

15 octobre 1833 - Nouvelle mission - Le 2 octobre, nous entrâmes dans le port pour nous préparer à prendre un nouveau chargement et j'appris du capitaine que nous étions destinés cette fois pour Oran, où nous devons transporter un chaland, un blockhaus et une batterie d'artillerie, personnel et matériel. Quelques informations que je pris me firent savoir que la batterie était encore en route pour venir de Toulouse, et qu'elle ne serait pas à Toulon avant le 13; nous pouvions donc compter sur 20 jours au moins dans le port avant notre départ. C'est pourquoi je me promis de ne pas trop presser le chargement. Le capitaine d'ailleurs abondait dans mon sens. Sa femme était sur le point d'accoucher, et il eût été très contrarié de se voir forcé de partir avant sa délivrance.

Résultats de l'expédition de l'armée à Bougie

A notre arrivée à Toulon, nous avons eu connaissance de l'expédition maritime et militaire que l'on venait de faire pour s'emparer de Bougie. A Bône il en était souvent question dans la conversation, mais nous ne présumions pas que l'on y envoyât de sitôt des troupes, malgré la présence du capitaine d'état-major si impoli dont j'ai déjà eu occasion de parler, et qui devait figurer, disait-il, dans l'armée, comme chef d'état major du général Trézel. Sans me flatter de faire partie de cette expédition d'une manière bien active à bord d'une gabarre, j'aurais été fort aise d'y assister. Le capitaine pouvait prétendre, si l'occasion se présentait, à tirer quelques coups de canons à notre bord, puis à être nommé capitaine de corvette. Mais notre étoile voulut que nous arrivassions quelques jours trop tard à Toulon. La petite division navale composée, nous dit-on, de la *Victoire*, capitaine Perceval, des corvettes la *Circé* et l'*Ariane*, du bric le *Cygne* et de deux gabarres l'*Oise* et la *Caravane*, partit de Toulon la veille de notre entrée aux îles d'Hyères, c'est-à-dire le 18 septembre, nous ôtant par là tout espoir de figurer dans cette affaire.

Plus tard, nous sûmes que les Bédouins s'étaient défendus avec acharnement, dans la ville de Bougie et dans les environs, que les troupes de débarquement avaient été vigoureusement soutenues tant par le feu nourri des divers bâtiments, que par les compagnies de marine débarquées pour les secourir; en un mot que, de l'aveu même du général en chef, la marine avait eu la plus grande part dans la prise de la place : à bord du *Cygne* qui apporta ces nouvelles, on annonça même assez publiquement qu'au premier choc, une partie des troupes avait chancelé, et n'avait pu être ramenée au combat que par l'intrépidité de quelques détachements de matelots envoyés à leur secours.

On avait perdu plus de cent hommes, et plusieurs officiers avaient été blessés ... (55) Quelle occasion manquée : quelle perspective d'avancement éclipsée ! Toutefois pour nous consoler peut-être, on nous dit que les gabarres n'avaient pu prendre que très légèrement part à l'action.

A notre départ de Toulon, les nouvelles portaient, que les Bédouins occupaient encore en grand nombre les environs de la ville, et que des combats continuels avaient lieu jusque sous les murs de la place mais il faut nous habituer à attendre philosophiquement la part que la Providence nous réserve. A chaque haut fait qui m'était rapporté, je disais : tant mieux pour ceux qui s'y trouvent. Le même soldat ne peut pas être partout à la fois, à chacun sa part, et à la grâce de Dieu !

Départ pour Oran

Le 30 octobre, après des efforts infructueux, la veille, à cause d'un vent très frais de sud-est, nous réussîmes à nous traîner en petite rade ayant à bord 160 passagers dont 10 officiers, presque tous appartenant à l'artillerie.

Pendant trois semaines que nous sommes restés dans le port de Toulon, obligé de me trouver presque constamment à bord, je n'ai pu ni beaucoup m'ennuyer ni éprouver de bien grands plaisirs. Mes soirées se passaient tantôt chez mes camarades, tantôt chez M. Jacquinot qui avait eu la complaisance de me présenter à sa dame, mais son état de grossesse très avancée ne me permit pas de fréquenter autant que je l'aurais voulu la société agréable que je trouvais chez elle. De sorte que souvent, ne sachant trop que faire des longues heures qui suivaient mon diner, je les consacrais presque entièrement au sommeil.

5 novembre 1833 - Le 1er novembre enfin, nous parvînmes non sans peine à sortir de la rade de Toulon; un vent de nord-ouest, qui s'élevait en ce moment, nous poussa d'abord avec rapidité et nous promit d'abord une courte traversée, mais bientôt après nous avoir conduit en vue de Minorque, il nous abandonna et le calme lui succéda pendant deux jours. Le 4, le vent passa au nord-est puis au sud-est, de sorte que nous pûmes longer toute l'île Majorque dans la journée.

Système anglais pour se débarrasser des prisonniers

A trois heures, nous étions tout près de l'îlot de Caprera trop fameux par le système barbare qu'y employèrent les Espagnols et les Anglais, dans la dernière guerre, pour se débarrasser des prisonniers qu'ils nous avaient faits en Espagne à la suite des combats de Baylen où la division Dupont fut entièrement défaite en Andalousie. Ils eurent l'infamie de transporter, sur ce rocher désert, six mille de nos prisonniers qui, sans abri, sans vêtements, privés souvent, dans le gros temps, des vivres qui leur étaient envoyés de Palme, y périrent presque tous de faim et de misère. Lorsque des bâtiments français vinrent les y chercher en 1814 pour les ramener dans leur patrie, il ne s'en trouva plus que quatre ou cinq cents qui avaient survécu, et que l'on recueillit presque mourants du creux des rochers qui leur servaient d'abri. On peut se faire une idée de leur position : Sir Hudson Lowe était leur gardien. Il surveillait l'île sur un bric anglais.

Oran

Le 6 au matin, nous eûmes en vue la côte d'Afrique et à midi nous laissons tomber l'ancre sur la rade de Mers-el-Kébir après une traversée agréable sous tous les rapports, car nos passagers, cette fois, loin de nous paraître gênés, s'étaient montrés d'aimables et bons camarades, nous payant par leurs procédés polis, la compensation du désagrément de ne pas être chez nous et en famille pendant nos traversées.

Le soir même, ils débarquèrent avec leur détachement à Mers-el-Kébir, d'où ils durent se rendre par terre à Oran en longeant toute la côte. Nous trouvâmes sur la rade le *Finistère* qui achevait son déchargement de poudre, et le bric le *du Couédic* qui depuis plus de deux ans commande la station.

Les premiers temps de notre séjour sur cette rade furent marqués par des vents de sud-ouest très frais qui nous tombaient des montagnes en rafales pesantes, et par une mer houleuse qui

nous empêcha de commencer notre déchargement aussitôt notre arrivée. Mais bientôt tout nous favorisa; une mer assez belle qui permettait d'accoster à Oran sans danger, et un temps superbe, nécessaire pour faire promptement le voyage jusqu'à la ville, nous mirent en peu de temps à même de nous débarrasser entièrement de notre artillerie.

Expédition de l'armée pour châtier la tribu des Carabas

A terre, ces messieurs l'attendaient avec impatience, car nos pièces entraient comme partie constituante du matériel d'une sortie projetée de toute la garnison, pour venger la mort de deux officiers surpris à la chasse par des Bédouins, à une demi-lieue tout au plus des avant-postes, et massacrés de la manière la plus atroce.

Le 24, je descendis à terre pour visiter le fort Sainte-Croix situé sur le sommet escarpé d'un rocher à quelques cents mètres au-dessus du niveau de la mer; je vis en effet que l'on s'occupait de tous les préparatifs nécessaires à l'expédition. Cinq jours de vivres étaient distribués aux soldats, on nettoyait partout les armes, et lorsque je quittai la ville vers dix heures du matin, pour rentrer à bord, on battait le rappel pour une revue générale de la garnison, et une sortie préparatoire à une ou deux lieues de la campagne. On voulait, disait-on, pousser par terre jusqu'à Arzew, prendre quelques renforts et de là se jeter sur la tribu importante des Carabas qui, de son côté, appelait à son aide toutes celles des environs pour attaquer Oran.

Au départ de l'expédition il ne doit plus rester dans la place, que deux compagnies d'ouvriers du génie et de l'administration, plus un ramassis de tous les habitants en état de porter les armes, auquel on donne le nom de garde-nationale, le tout s'élevant à peu près à quatre ou cinq cents hommes.

Cette prétendue garde-nationale se compose de Maltais, de Génois, d'Italiens, d'Espagnols, etc., en un mot de tous les aventuriers qui établissent un commerce de tabac, de quincaillerie ou de liqueurs sur tous les points de la Méditerranée où l'on veut bien les recevoir. De tels hommes, s'ils avaient la perspective de pouvoir fuir en sécurité, seraient fort peu susceptibles d'être employés à une défense quelconque; mais le sort des vaincus étant exclusivement la mort dans ces parages, on doit pouvoir compter sur tout le monde. D'ailleurs, une attaque de Bédouins indisciplinés et sans artillerie contre une place fermée, ne pouvant réussir en aucune manière, il est très probable que la ville n'a pas grand chose à risquer après la sortie de la garnison.

25 novembre - La sortie projetée n'a probablement pas eu lieu à cause du temps épouvantable que nous avons subi dans la nuit d'hier. Le vent souffle encore avec une violence extrême. Dans les grains, la pluie tombe à torrents, et l'artillerie serait dans l'impossibilité de traverser les terrains bourbeux qui longent les marais au-delà desquels on compte rencontrer les Bédouins. Or, comme l'artillerie montée que nous avons amenée de France sera l'âme de l'attaque et de la défense de nos troupes dans cette expédition, il est très probable que le général en chef attendra que les terrains qu'elle doit parcourir soient un peu desséchés, au moins que les chemins soient praticables. Quoique nous n'ayons plus qu'une partie de notre chargement à mettre à terre, j'espère que nous ne serons pas partis avant que la sortie n'ait eu lieu, ne serait-ce que pour en annoncer promptement le résultat en France.

3 décembre 1833 - Le 2 décembre enfin, cette expédition attendue par les troupes avec tant d'impatience, dont on avait tant parlé dans les cafés et qu'on croyait renvoyée aux calendes grecques, sortit d'Oran à l'entrée de la nuit. Nous en eûmes la première nouvelle par notre canot qui, revenant de conduire plusieurs officiers d'artillerie que nous avions à déjeuner à

bord le matin, nous dit que ces messieurs étaient montés à cheval en mettant pied à terre. Dans la soirée, nous eûmes l'ordre du commandant de la station, de nous tenir prêts au premier signal à envoyer en ville un détachement de 50 hommes pour coopérer à sa défense en cas d'attaque des Bédouins, pendant la tournée qu'allait faire la garnison.

Le général, en demandant ce renfort à tous les bâtiments, prévenait en outre qu'il ne serait dehors que deux ou trois jours.

L'ajournement de cette sortie, depuis près de quinze jours, provenait sans doute de ce que, le bruit s'en étant répandu partout dès qu'elle avait été projetée, les Bédouins, bientôt instruits par leurs espions, avaient totalement abandonné les environs de la ville pour se retirer au loin vers le pied des montagnes.

On disait qu'ils étaient rassemblés, au nombre de quinze ou vingt mille, dans l'intention de présenter la bataille à notre petite armée.

Le général voulut tomber sur eux à l'improviste et ne sortit qu'à l'entrée de la nuit afin de se trouver près de leurs tentes le lendemain au point du jour.

5 décembre - Le 4, nous sûmes par le retour de notre chaloupe que la veille, à dix heures du soir, l'expédition était rentrée après avoir massacré impitoyablement une tribu que nous troupes avaient surprise, le lendemain de leur départ, avant le lever du soleil. On nous dit, le soir, que l'armée s'était avancée jusqu'à environ dix lieues d'Oran et qu'après le carnage des Bédouins, elle se vit entourée par cinq à six mille hommes qui se contentèrent de l'observer seulement, car ils n'avancèrent pas au-delà de la portée du canon.

Toutefois l'artillerie fit avec avantage, sur quelques groupes isolés, un feu très meurtrier après lequel l'expédition reprit le chemin de la ville avec un seul homme tué et deux ou trois blessés.

Deux cents bêtes à cornes, bœufs ou moutons, ainsi que quelques chameaux seulement furent ramenés à Oran. Les soldats s'étant plutôt occupés à assouvir leur vengeance qu'à s'emparer d'approvisionnements dont il n'avaient pas joui dans la dernière sortie, attendu que le général fit rendre presque tout le bétail qui avait été enlevé.

8 décembre - Le 7 décembre, notre déchargement achevé, et notre lest de barriques à peu près complet, nous nous occupâmes des préparatifs de l'appareillage pour retourner en France. Cette fois on nous annonça peu de passagers, surtout à notre table, de sorte que nous nous applaudissions de faire une première traversée en famille.

On parle beaucoup à Oran d'une seconde sortie plus longue et plus sérieuse que la première, il s'agit d'aller à environ 25 lieues renouveler la garnison de Mostaganem en se rabattant au retour sur Arzew. Ces messieurs de l'état-major, forts de la batterie d'artillerie qu'ils dédaignaient à l'origine, en ont acquis maintenant une immense force morale; à les entendre, ils traverseraient l'Afrique; et par le fait, je crois qu'avec de tels moyens contre les Arabes, le manque de munitions et de vivres pourrait seul les arrêter.

Je ne pense pas que nous soyons à temps de connaître ici le résultat de cette nouvelle tournée, car outre que l'époque n'en est pas encore connue, le 9 à l'arrivée de nos passagers, nous devons mettre sous voiles.

Promenades à Oran

Notre séjour à Oran, non moins triste que celui que nous fîmes à Bône, il y a trois mois, a été beaucoup plus tranquille. Les courses à la ville offrent ici bien plus de difficultés; aussi n'y suis-je allé que deux ou trois fois pour la visiter.

Bâtie sur deux collines qu'un long ravin sépare, Oran est situé au pied de hautes montagnes, couronnées par des forts détachés qu'y ont construits les Espagnols mais que le temps et les tremblements de terre ont ruinés en partie. On y trouve partout comme dans les autres villes d'Afrique, le cachet de la misère et de la dévastation. Cette ville est encore grande par les restes des immenses travaux qu'y ont exécutés ses anciens possesseurs. Le grand magasin des vivres sur le bord de la mer à dû coûter des sommes considérables à construire. La grotte de refuge pour les embarcations et celles qui l'avoisinent sont des travaux dignes des Romains : et les diverses enceintes de la ville, dont les fossés sont presque tous creusés dans le roc, attestent le prix qu'attachaient les Espagnols à la possession de cette contrée, du moins comme poste militaire, car ils n'ont jamais soumis les Arabes, et leurs travaux ne s'étendent guère au-delà des remparts.

Ce qui m'étonna le plus en arrivant à Oran, ce furent les travaux qu'y ont déjà exécutés les Français et le mouvement qui y règne; des casernes bâties en pierre de taille se sont élevées, des rues ont été empierrées, des magasins établis, et une route hardie tracée le long des rochers à plus de cent pieds au-dessus de la mer, conduira, si on l'achève, à Mers-el-Kébir, en traversant plusieurs massifs par des galeries souterraines.

Les ressources pour la vie se ressentent un peu ici du caprice des Bédouins qui, tantôt apportent des provisions, tantôt restent fort longtemps à communiquer avec les habitants. On se trouve ainsi privé parfois du bétail nécessaire à la consommation, car les parcs approvisionnés par la guerre ne se dégarnissent nullement pour alimenter ceux qui ne lui appartiennent pas. On trouve toutefois en ville des légumes qui croissent facilement dans les beaux jardins du vallon par lequel les deux parties de la ville sont séparées.

Les environs d'Oran, incultes comme le reste de la côte d'Afrique, s'étendent sur la droite le long de la mer, suivant un long plateau susceptible d'être transformé par l'exploitation en des propriétés de la plus riche valeur; et, en arrière, on trouve jusqu'à l'Atlas une plaine de huit à dix lieues, au milieu de laquelle on aperçoit un grand lac. Mais pas la plus petite partie de ce beau terrain ne produit une denrée utile. Des broussailles et des arbustes brûlés de temps à autres par les Arabes le couvrent en totalité, et y croîtront sans doute jusqu'à ce que de riches colons, venant y défricher, y recueillent certainement au centuple l'or qu'ils auront semé.

Un bal

Le moral de la population ou de la garnison, ce qui est à peu près la même chose, est tout autre ici qu'à Bône. A Oran, on s'amuse, ou du moins on fait son possible pour que les longues soirées y soient agréables. Un bal vient d'être fondé par les officiers de la garnison, comme serait chez nous un cercle. Là, toutes les dames se réunissent; on y cultive la contre-danse, on y pratique la valse, voire même la galope. Certes, ce ne sont pas nos brillantes soirées de France; les moyens manquent pour cela, mais il règne ici toute la décence possible, et l'on paraît s'amuser beaucoup. La meilleure preuve c'est que les bals se maintiennent. Nous y fûmes présentés par nos camarades de l'artillerie qui semblaient s'en donner à cœur joie. Je n'y dansai pas, me réservant le rôle d'observateur, et j'eus beau jeu sous ce rapport; il me parut

original, entre autres spectacles curieux, de voir figurer dans un même quadrille trois générations : la grand-mère, la mère et la fille. A Oran on est obligé de tirer parti de tout.

La salle de bal, faute de local convenable, est établie, jusqu'à ce qu'on rencontre mieux, dans une cour recouverte d'une belle tente turque, ce qui lui donne un aspect fort pittoresque. Des canapés, des chaises ont été établis tout autour pour les dames, un lustre est suspendu au milieu, les murailles sont parfaitement blanchies, en sorte qu'au premier abord, il est difficile de se figurer qu'on ne se trouve pas dans un vaste appartement. Le salon des rafraîchissements est parfaitement garni, l'orchestre passable; en un mot ces messieurs ont montré que partout, avec un peu de bonne volonté, on peut agréablement se divertir.

Le fort de Mers el Kébir

De la rade de Mers-el-Kébir, la traversée pour se rendre à Oran étant d'une grande lieue et souvent impraticable, nous avons pour toute ressource la promenade au port qui donne son nom au mouillage. Situé sur un rocher au pied d'un pic élevé, il peut être considéré comme une vaste prison où l'on respire un bon air. Mais il est difficile d'y trouver quelque agrément. C'est encore un des beaux monuments des Espagnols dans ce pays. Sa bonne et solide construction, des souterrains immenses avaient résisté au vandalisme des Turcs qui ne savent même pas conserver en le réparant un poste qui leur offre toute sécurité; il a fallu que des Français y vinssent en 1830 pour faire sauter une grande partie des casemates et des traverses qui protégeaient la garnison contre une attaque du côté de la mer. Tous les débris y sont maintenant amoncelés, sans qu'on songe ou à déblayer ou à rétablir, car il faudrait des sommes énormes pour réparer ce qu'un peu de poudre et le zèle mal entendu d'un capitaine de frégate français ont anéanti.

Départ pour France

Le 9 décembre, après avoir embarqué dans la journée les passagers qu'on nous avait destinés, nous appareillâmes pour France.

La mer était des plus belles sur la rade, mais nous ne ressentions que de faibles brises de Sud, qui, bien que favorables, nous manquèrent ensuite, nous laissant sans mouvement au milieu de la baie. Vers 6 heures cependant, cette brise prit un peu plus de force; nous en profitâmes pour doubler les roches de Mers-el-Kébir que nous fûmes obligés de ranger au point de craindre un instant d'y toucher; nous avions alors environ trois nœuds d'erre et bientôt, laissant porter, nous fîmes bonne route toute la nuit.

Nous eûmes un temps superbe jusqu'au 13, qu'une forte brise de N.-O. nous força à prendre trois ris aux huniers. Bientôt les vents devinrent Nord en fraîchissant de plus en plus; nous fûmes en butte à une mer affreuse et jusqu'au 16 le commandant fut indécis s'il devait tenir plus longtemps une cape des plus fatigantes ou chercher un abri dans un port de la Régence. Nous avons alors dépassé la longitude de Bougie, ayant longé toute la côte d'Afrique à environ dix lieues de distance.

Une quarantaine compliquée à Ajaccio

Le 17 enfin, les vents s'établissant à l'ouest nous permirent de faire notre route. Le 18 au matin, nouveau contretemps, grande brise, cape nouvelle. Nous laissâmes porter sur Ajaccio, où, après beaucoup de peine, nous parvînmes enfin à nous réfugier le 19.

Nous pouvions y attendre le beau temps avec d'autant plus de patience que, la Santé nous ayant fourni un garde, notre quarantaine s'y faisait aussi bien qu'à Marseille; du moins, étions-nous en droit de le penser.

Les vents du N.-O. grand frais nous y retinrent jusqu'au 27. Entrés dans la baie le 17 et complétant par cela même le 27 nos dix jours de quarantaine, nous comptions à juste titre prendre l'entrée à Ajaccio d'où, munis d'une patente fraîche, il nous serait libre de communiquer avec tous les points de la côte que nous pourrions désormais atteindre. Nous nous applaudissions de prendre déjà l'entrée à Marseille en y arrivant, lorsque le Conseil de santé d'Ajaccio nous fit dire que les règlements sanitaires ne pouvaient en aucune manière nous permettre de nous accorder la libre pratique dans cette ville; les commissions de Marseille et de Toulon, s'étant réservé le droit de libérer seules un bâtiment de toute quarantaine. Ces messieurs nous assurèrent que les corailleurs du pays, lorsqu'ils revenaient de la côte d'Afrique, étaient obligés d'aller se munir d'une patente fraîche à Livourne, ou sur tout autre point de la côte d'Italie ou de France qui possédait un lazaret. Ils convenaient avec nous de l'absurdité d'une pareille mesure, surtout pour un bâtiment de guerre qui n'avait aucune marchandise à débarquer, mais ils se trouvaient maintenus par leurs règlements, dans l'impossibilité de nous accorder notre demande.

Nous n'avions donc plus qu'à profiter de la première brise favorable, pour nous diriger vers la côte de France, et, le jour même où nous eussions pu être admis à Ajaccio, engagés par le beau temps qui paraissait devoir s'établir, nous nous résolûmes à tenter de nouveau la fortune de la mer qui nous avait été si contraire jusque-là.

Un corse bien susceptible

Pendant notre relâche je faillis avoir, le plus innocemment du monde, une affaire sérieuse avec un officier que nous avions à bord comme passager. Il était sous lieutenant dans la légion étrangère à Oran, et revenait en Corse avec un congé de convalescence pour se refaire dans les montagnes, d'où il était parti sous l'Empire afin de gagner des grades. Renvoyé plus tard en demi-solde il était resté longtemps dans son pays, et là tout ce que l'habitude de vivre avec des gens civilisés avait pu lui enlever du caractère de sa nation était venu de nouveau encroûter son esprit. A la formation des légions étrangères pour le service des colonies d'Afrique, il avait été placé dans son ancien grade.

Mais les maladies le forcèrent bientôt à revenir respirer l'air natal. Pendant les premiers jours de son arrivée à bord, il me donna des preuves incontestables d'aliénation mentale, qui pouvaient très bien être aussi le délire de la fièvre, car il était alors malade sur son lit; rétabli, plus tard, nous avons toujours vécu en très bonne intelligence. Il se louait même de nos procédés à son égard. J'avais observé toutefois, en lui, une susceptibilité presque inimaginable jointe à une très haute idée, toute naturelle du reste, du caractère de son pays; et j'avais toujours eu soin de ne le contrarier en rien sur cette matière. Du reste, plein d'honneur et le cœur sur la main, nous l'avions tous considéré comme un de nos camarades.

La veille de notre départ d'Ajaccio, à la suite d'une scène assez violente qu'il eut sur le pont à l'occasion d'un homme qu'il prétendait lui avoir manqué, il se plaignit à table, après nous avoir parlé beaucoup de l'honneur outragé des Corses, et de leur manière de donner l'hospitalité, et nous avoir dit qu'il n'avait aucun manque d'égard à se reprocher envers les officiers du bord, il se plaignit, dis-je, d'avoir été grossièrement et publiquement insulté par l'un de nous.

D'abord nous fîmes tous un examen sévère de nos paroles et de nos actions, mais aucun ne se sentant coupable, nous le priâmes de s'expliquer et de nous déclarer qui de nous en avait agi à son égard d'une manière aussi déloyale, et dans quelle circonstance. Mis ainsi au pied du mur, il m'accusa de l'avoir en pleine table, il y avait plusieurs jours, appelé brigand. J'avoue que les bras m'en tombèrent. Il avait concentré en lui même cette affreuse appellation, prétendait-il, parce qu'il était chez nous et notre hôte; puis il ajouta que, si nous avions pris l'entrée à Ajaccio et qu'il nous y eût quittés, il ne m'en eût jamais parlé là, parce que je me serais trouvé dans son pays; mais, qu'à notre arrivée en France il avait l'intention formelle d'exiger de moi en duel une complète réparation de cette injure. Je le forçai alors à s'expliquer plus clairement, car, n'ayant jamais eu l'intention de lui rien dire qui pût lui faire de la peine, il m'était impossible de me figurer dans quelle circonstance j'avais pu lui appliquer le mot de brigand. Nous finîmes par reconnaître que, le docteur lui contant quelques balivernes, j'avais dit en plaisantant : « Peut-on ajouter foi aux contes que nous fait ce brigand-là », et que notre brave sous-lieutenant avait pris le tout pour lui.

J'eus toutes les peines du monde à le détromper et à lui prouver que l'expression dont je m'étais servi n'était qu'une plaisanterie et qu'elle était loin de s'adresser à lui puisqu'elle ne visait que le docteur.

A la fin de la soirée je m'estimai très heureux qu'il en eût parlé ainsi devant nous tous, car j'avoue qu'il m'eût été fort désagréable de me couper la gorge, sans savoir pourquoi, avec un cerveau fêlé qui avait pris pour une injure s'adressant à lui, une plaisanterie que je pouvais me permettre de faire à un camarade. Je me promis bien alors, quelque gêne que je dusse en éprouver, de modérer mes expressions en présence de M. Boutafayo, lors même que je ne m'adresserais pas à lui, de peur qu'il ne se les adjugeât encore en mauvaise part.

31 décembre - Le lendemain même de notre départ de Corse, nous reconnûmes, avec peine, que nous n'en avions pas encore fini avec les vents du N.-O. qui seuls pouvaient nous empêcher de nous rendre à notre destination. Cependant nous parvînmes à atteindre le golfe de Juan, où nous nous disposions à mouiller lorsque le vent changea cap pour cap en passant à l'E. et au S.-E. Toute la nuit la brise fût faible, la mer grosse et fatigante; de sorte que le lendemain nous atteignîmes à peine la partie sud des îles d'Hyères, où, jusqu'à dix heures nous restâmes en calme plat avec une très grosse mer.

J'observai là un de ces phénomènes assez communs dans la Méditerranée, dont je n'ai encore vu donner aucune explication concluante. Dans le N.-O. nous reconnaissions l'existence d'un vent très frais, et par une mer blanche qui nous envoyait des lames énormes, et par la voilure d'un bric qui louvoyait à une lieue de nous, tandis que dans l'Est une bombarde venait vent arrière avec une forte brise. Une lieue de calme séparait ces deux vents contraires, et c'était là que nous attendions avec anxiété que celui des deux qui nous serait le plus favorable prit enfin le dessus.

Nous restâmes une grande heure dans cette alternative. Enfin le N.-O. l'emporta et, soufflant bientôt bon frais, nous força à prendre deux ris aux huniers. Il nous permit toutefois d'atteindre la grande passe des îles d'Hyères que nous franchîmes avec rapidité pour nous mettre à l'abri sur la rade; et nous y mouillâmes vers 5 heures de l'après-midi le 29 décembre.

5 janvier 1834 - Nous essayâmes à ce mouillage coups de vents sur coups de vents jusqu'au 5 janvier; pendant quatre jours il nous fut impossible de communiquer. Le 3 seulement, la brise ayant beaucoup molli, nous envoyâmes à terre faire quelques provisions.

Nauffrage du *Marsouin*

Au retour du canot, nous apprîmes que le 1er janvier le bric le *Marsouin*, forcé par le mauvais temps, n'ayant pu atteindre la grande passe, avait donné dans celle qui existe entre Port Cros et Titan : mais que, masqué bientôt, au moment où il allait doubler la dernière pointe et la place lui manquant pour arriver, il entra avec tant de force qu'ayant mouillé ses deux ancres, une des chaînes cassa, l'autre ne put tenir et il alla se jeter sur les rochers. Dix minutes après le bâtiment était submergé.

Le naufrage avait eu lieu si près de terre, que le grand mât, tombé sur la côte, servait de pont à l'équipage qui se sauva jusqu'au dernier. Le bric était parti le 27 décembre d'Alger, d'où il ramenait 75 militaires passagers. Au premier avis que nous eûmes de ce sinistre, nous expédiâmes un canot à Port Cros pour offrir nos services à ces malheureux, mais ils avaient pu retirer de la cale un baril de farine, avaient mis l'île Titan en quarantaine, et ne voulurent accepter qu'un tierçon de vin.

Marseille

Le 5 janvier 1834, nous sortîmes des îles avec une faible brise du S.-E.; nous rencontrâmes dans la petite passe le bateau à vapeur le *Castor*, qui allait prendre les naufragés du *Marsouin*, et, le lendemain, nous mouillâmes dans le port de Marseille où, pour borner nos maux, on nous accorda immédiatement la libre pratique. Nous pouvions enfin nous considérer comme au terme de notre voyage; car, quoi qu'il ne doive être définitivement achevé qu'à notre arrivée à Toulon, notre destination était pour Marseille. Là nous débarquâmes nos troupes passagères et nous pûmes vivre un instant en famille. Il était temps, du reste, que nous prissions terre sur un point quelconque. Les vivres commençaient à nous manquer, et, depuis quelques jours, l'équipage ne mangeait plus que du biscuit avarié, qui pouvait, tout au plus, nous mener à huit ou dix repas; le bois nous manquait totalement et nous étions sur le point de nous trouver dans la plus pénible des positions qui puissent se présenter à bord d'un bâtiment.

Nous restâmes jusqu'au 10 presque toujours sur le qui vive. Les pieds du Capitaine lui brûlaient à Toulon; et, si de continuels mauvais temps, ne nous eussent empêchés de sortir du port, dès le lendemain de notre arrivée, nous eussions pris la mer. Les pluies qui régnèrent pendant cette relâche, jointes à l'indécision sur l'instant du départ, me retinrent constamment à bord, et m'empêchèrent de visiter la ville et les environs aussi complètement que je me l'étais promis, j'inspectai toutefois les grands travaux du bassin que l'on creuse à l'entrée du port, je parcourus la Bourse et l'Hôtel de ville dont les tableaux tant vantés de la peste de Marseille furent loin de m'émouvoir; enfin j'assistai deux fois au spectacle, mais sans y rien remarquer d'extraordinaire.

12 janvier - Le 10, de conserve avec la corvette la *Perle*, après nous être tenus sur les bords presque toute la journée pour gagner quelques milles dans l'Est, nous essayâmes par le travers du bec de l'Aigle un grain du N.-O. comme de longtemps je n'en ai vu; il était environ sept heures du soir; le vent d'E. S.-E. paraissait se maintenir avec un temps sombre, et couvert lorsque, tout à coup, des nuages, très noirs parurent dans le N.-O., dix minutes après, la brise du S.-E. manqua, et à peine avions-nous eu le temps de nous défaire de nos basses voiles, que le grain tomba à bord avec une violence extrême. L'obscurité était complète, la pluie tombait à torrents, et le vent faisait battre nos huniers amenés, au point de nous faire craindre à chaque instant de les voir emportés. Au bout d'une demi-heure toutefois, nous étions parvenus à serrer

toutes nos voiles, on achevait de prendre les bas ris au grand hunier, de sorte que bientôt nous pûmes tenir le travers à la cape.

L'obscurité avait un peu diminué; le vent avait beaucoup molli; mais nous n'apercevions aucune terre. Cependant nous nous estimions encore à quatre ou cinq lieues de la côte, et nous courûmes dessus en faisant le moins de route possible. Nous reconnûmes alors, à ses feux, la *Perle*, qui, sans doute à la cape comme nous, prenait la bordée du large. Vers minuit le temps s'éclaircit tout à fait et nous aperçûmes le cap Cicié. Nous nous applaudîmes alors de la direction que nous avions prise; car, laissant bientôt porter, en faisant toute la voile que comportait le temps, à quatre heures du matin, après avoir louvoyé longtemps dans le goulet de Toulon, nous étions mouillés en petite rade.

A 8 heures du matin, le 11 janvier, le capitaine va prendre l'entrée, et, quelques instants après, une lettre que m'expédie Maisonseul m'apprend que je suis porté comme lieutenant de vaisseau sur la promotion du 9 janvier dont on venait de recevoir la nouvelle à Toulon.

Me trouvant encore le cinquième sur la liste, je m'attendais si peu à cet avancement que je ne savais trop comment je devais prendre la lettre qu'il m'écrivait. Ce n'était pas une plaisanterie à faire à un camarade, et cependant je ne pouvais me figurer que M. de Rigny se fût rappelé de moi. Dans la journée, tout me confirma cet heureux événement qui ne me fit regretter autre chose que d'être forcé de quitter la *Meuse* et son bon capitaine.

La gabarre devant entrer le surlendemain dans le port, je restai à bord jusqu'à ce qu'on m'en eut débarqué, m'occupant de tous les préparatifs nécessaires au halage du bâtiment. M. Jacquinot était près de sa femme et n'en bougeait plus.

15 janvier - Le 14, dans la matinée, nous fûmes amarrés près de la direction du port, et Dauriac monta à bord avec sa lettre d'embarquement. Le capitaine me remit un instant après l'ordre de quitter la Compagnie et de continuer mes services à terre.

En attente d'un embarquement

Je me rendis le soir prendre les ordres du major général qui me demanda si je voulais embarquer. Sur ma réponse demi-affirmative, il me proposa le bric le *Zèbre*, actuellement en station à Alger. Mais déjà trois lieutenants de vaisseau avaient quitté M. Bellanger qui le commandait et je ne me souciais nullement, en m'y rendant surtout, de bonne volonté, de m'exposer aux caprices d'un commandant qui, d'après les nombreuses mutations d'officiers qui avaient eu lieu à son bord, ne paraissait pas facile à vivre. Je me trouvai donc le 65^e sur la liste d'embarquement, et si je ne demandais pas immédiatement un congé, c'est que je voulais encore faire quelques mois de navigation. J'espérais pouvoir changer de rang avec d'anciens lieutenants de vaisseau dont le tour approchait et qui désiraient rester à terre. M. Régnier (56), M. Fabre (57) me le proposèrent quelques jours après; mais je voulus attendre que la place du *Zèbre* fût assignée, avant de m'engager sur la liste au point qu'un ordre d'embarquer sur ce bâtiment pût facilement m'atteindre.

30 janvier - Le 28, M. Long (58) étant parti pour prendre la lieutenance du brick, je changeai de rang avec Fabre, et je me trouvai ainsi le 6^o à embarquer.

La division du Levant venait d'arriver; les officiers du *Duquesne*, de l'*Iphigénie*, et de la *Galathée* désiraient en grande partie, disait-on, débarquer et je pouvais espérer les remplacer bientôt sur l'un de ces bâtiments, pourvu que la faveur ne se mêlât pas de distribuer ces places.

J'avais, toutefois, bien droit de le craindre: car le *Nestor* qu'on venait d'armer définitivement n'avait eu aucun de ses officiers pris sur la liste d'embarquement; un d'eux avait

été pris au choix, et les autres appartenaient aux compagnies. Le vaisseau à trois ponts le *Montébello* venait d'être mis au bassin, devant, prétendait-on, armer prochainement; les aménagements s'y achevaient avec activité; beaucoup d'ouvriers étaient employés aux réparations qu'exigeait sa carène, et je devais être bien malheureux, si, dans deux mois, au plus, je n'étais pas logé quelque part.

Le 30, presque au retour d'une partie de campagne de trois jours chez Signont, notre chirurgien sur la *Meuse*, nous fûmes déjeuner à la bastide de Salas, au bas des glaces du fort Malbousquet. Un chapon truffé, escorté de plusieurs bouteilles de champagne et de vieux vin nous y attendait, et un joli cabriolet nous y transporta en une demie heure. Nous fûmes honneur au bon repas du camarade, nous promenâmes ensuite dans les environs qui sont délicieux, en sommes nous menâmes joyeuse vie de garçon toute la journée.

Conseil de guerre

Février 1834 - Dans les premiers jours de février, un ordre du préfet maritime me lança dans la magistrature. Je fus nommé juge au premier conseil de guerre permanent et, deux jours après, je reçus l'ordre d'instruire et de poursuivre, comme procureur du roi, devant un conseil extraordinaire, une affaire de vol d'effets commis par un matelot du *Suffren* au préjudice d'un de ses camarades. N'ayant jamais assisté, même comme spectateur, à cette sorte de jugements, j'étais fort peu au courant de ce qui s'y pratiquait, et mes nouvelles fonctions ne laissaient pas de m'embarrasser beaucoup.

Pendant je me reposais sur le greffier du tribunal, auprès duquel je devais prendre des informations, et certain d'ailleurs que d'autres avait commencé comme moi, je ne voyais pas pourquoi je ne me débrouillerais pas comme eux. Aussi, à l'aide du greffier, après avoir expédié mes assignations, arrivé-je à instruire l'affaire; et le 17 je me présentai comme accusateur devant le conseil. Il était composé de 9 officiers supérieurs, capitaines de vaisseau ou de frégate. L'espèce de plaidoyer que j'avais écrit ne consistait que dans le résumé des charges qui pesaient sur l'accusé, et dans l'application motivée, autant que je pus le faire, d'un des articles du code pénal qui me servit de conclusion. Mais le vol était de nature à comporter aussi l'emploi d'un autre article déterminant une autre peine beaucoup moins rigoureuse, et l'avocat, sans chercher à disculper son client d'un crime trop évident, s'attacha à prouver que mes conclusions étaient fausses dans leur application. Il y avait certes matière à riposter : mais, peu fort sur le droit, et surtout, me sentant incapable d'improviser une discussion, je me contentai de répondre que l'article que j'invoquais me paraissait rédigé en termes tellement précis que je ne croyais pas devoir réfuter les arguments de mon adversaire et je persistai dans mes conclusions. Tout cela ne parut pas au conseil aussi clair qu'à moi; en conséquence, après une longue discussion, il finit par se ranger à la manière de voir de l'avocat, et ne condamna l'accusé qu'au minimum de la peine.

Une proposition appréciable

Le 15 février, je rencontrai M. de Ricaudy, capitaine de frégate, qui devait prendre le commandement de l'*Ariane* à son arrivée de Bougie. Il me demanda si je voulais faire avec lui la campagne de la mer du Sud, motivant le plaisir qu'il aurait à m'avoir à son bord, sur les renseignements qu'il avait pris sur mon compte et les bons témoignages que lui avaient rendus de moi les chefs sous les ordres desquels je m'étais trouvé. Une telle campagne me paraissait bien longue, car il y avait deux ans que je n'avais obtenu un congé et une puissance presque irrésistible m'attirait vers Vannes. J'hésitai donc, mais le commandant Ricaudy me pressa et

j'acceptai enfin de faire avec lui une belle campagne, qui me permettrait de rentrer en France avec de bonnes économies. Nous fîmes ensemble les premières démarches qui ne me parurent nullement de nature à m'assurer si facilement l'embarquement de l'*Ariane*, puis j'attendis patiemment, laissant à M. de Ricaudy le soin de les continuer s'il avait réellement envie de m'avoir; car je m'aperçus bientôt qu'il entraînait aussi dans ses intérêts de faire réussir ma demande, attendu qu'il désirait pour second, David de Saint-Georges, lieutenant de vaisseau de la dernière promotion, et de quelques rangs seulement avant moi. Il était donc nécessaire qu'il trouvât, pour prendre la 4^o compagnie embarquée à bord de la corvette un officier plus jeune que le second qu'il choisissait. Aussi, appréciai-je à leur juste valeur les propositions qu'il me fit. Il ne s'endormit pas, car le lendemain du jour où l'*Ariane* terminait sa quarantaine, j'y fus placé, presque au détriment de Prudent, qui se trouvait le premier sur la liste, et qui, sans demander à faire une campagne comme celle qu'allait entreprendre la corvette, n'aurait peut-être pas refusé la place de second à bord.

Mémoire

Stoppeur de frein pour les câbles et filins

Mémoire sur un projet de stoppeur de frein pour les câbles et filins.

Le 24 décembre 1832

La commission nommée par Monsieur le préfet Maritime pour éprouver le linguet de chaîne de Monsieur Béchameil, reçu aussi l'ordre d'examiner un projet de stoppeur fondé sur le principe du frein, et proposé par Monsieur Pocard-Kerviler, lieutenant de frégate.

La commission a reconnu que l'idée est heureuse et peut trouver son application dans la Marine. Toutefois, elle pense que la pression serait excessive ; elle craint qu'ayant lieu sur le filin, il ne fut altéré au point d'arrêt, et que sur la chaîne il n'endommageât le maillon vertical.

Cependant la commission avoue que si l'invention de Monsieur Béchameil ne lui eu pas été connue, qu'elle eut plus sérieusement captivé son attention, mais cette précieuse machine est tellement supérieure à ce projet et à tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour pour se rendre maître de la chaîne qu'elle ne croit pas devoir donner suite à la proposition de Monsieur Kerviler.

Ce jeune officier n'en mérite pas moins des encouragements et les éloges que la commission se plaît à lui adresser l'engageant à étudier davantage son projet qu'il pourra favorablement utiliser un jour.

Pour les membres de la commission

Le capitaine de vaisseau ...

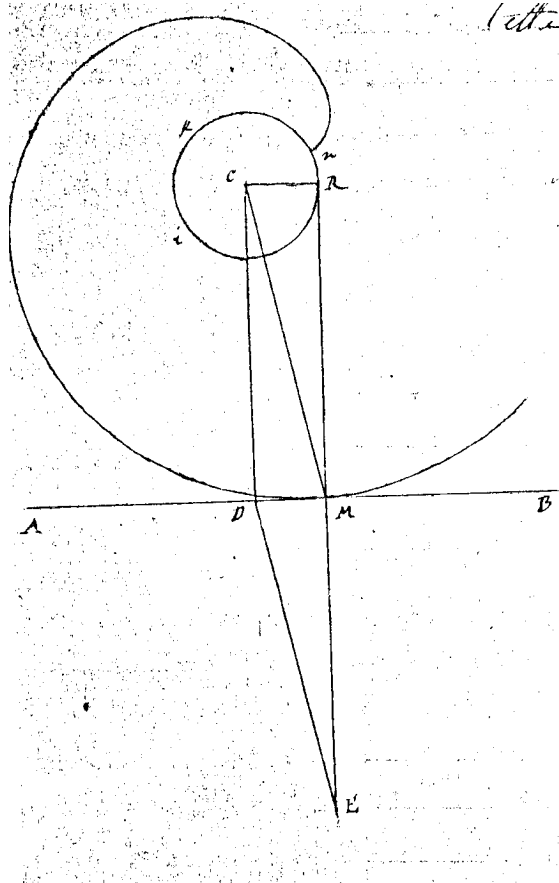
Amiral

Le 19 octobre 1832, je présentai à Mr Alors préfet maritime à Brest l'épure d'un projet de stoppeur ou linguet fondé sur le mécanisme du frein, en le priant de vouloir bien m'autoriser à faire construire dans un des ateliers du port une machine de ce genre qui put faire juger plus sainement des dispositions à donner à ses différentes parties, pour qu'elle fut applicable à une chaîne, un câble ou un filin quelconque. Mr. Le préfet me demanda à ce sujet une note explicative que je rédigeais à la hâte, et il crut devoir présenter ce projet à un commissaire pour savoir s'il était susceptible de fournir quelque avantage, et si la demande que je faisais pouvait être accordée.

La commission décida le 24 décembre qu'elle ne croyait pas devoir donner suite à ma proposition. Dans le rapport qui a du vous être fourni à ce sujet, la commission a reconnu que l'idée était heureuse et pouvait trouver son application dans la marine ; toutefois elle pense que la pression serait excessive, elle croit qu'ayant lieu sur un filin, il ne fut altéré au point d'arrêt et que sur la chaîne, il endommagera les maillons verticaux.

Relativement à la chaîne, le problème a été complètement résolu par la machine de Monsieur Béchameil, que je n'avais pas vue lorsque je présentai mon idée, et que je reconnais moi-même lui être bien supérieur. Mais comme le mécanisme que j'ai proposé peut s'appliquer bien mieux à toute espèce de cordage, et que des cordages ont souvent besoin d'être instantanément bossés à bord du bâtiment, j'ai cru devoir vous adresser de nouveau un rapport détaillé sur l'espèce de linguet dont j'ai eu l'idée, afin de répondre aux objections que dans son rapport la commission m'a adressé, et sur lesquelles elle a la décision pour m'avoir fait l'honneur de m'entendre.

La commission a prétendu que la pression exercée par le frein serait excessive, mais certainement elle n'a pas calculé cette pression, car elle dépend surtout de la forme du frein, qui aurait peut-être été déterminée d'une manière avantageuse par l'expérience que je réclamais. La note que me demandai Mr. ... et que je ne croyais pas devoir être fournie comme pièce à la commission ne faisant qu'indiquer la construction du frein que j'employais, ne donnait aucune explication sur ses effets, et devait certainement paraître obscure, et le simple tracé de la machine qui l'accompagnait laissait à désirer, beaucoup de détails omis. Si la commission, comme je l'avais instamment demandé à Mr. Le préfet, m'avait fait l'honneur de m'appeler pour obtenir des renseignements, j'en aurais je pense donnés sur la grande pression qu'on me reproche, renseignements positifs pour qu'on ne la jugeât pas aussi considérable.



Cette pression dépend en effet de la forme du frein car si la ligne AB que je considère comme la génératrice supérieure de la surface cylindrique du filin est pressé en M par la développée du cercle iRn , la pression s'exercera suivant la normale RM à la courbe, et par conséquent perpendiculairement à la tangente AB, et s'il y a équilibre dans le système, je pourrai toujours considérer la force agissant dans le sens BA comme appliquée au point d'arrêt M, et la décomposer en deux autres, l'une suivant la pression ME, et l'autre suivant le centre C du cercle qui est aussi l'axe de rotation du frein. Or la résistance du support de l'axe devant être rendue bien plus considérable que l'effort qu'il aurait à supporter, la force agissant suivant MC sera annulée par cette résistance, et je n'ai à m'occuper que de la pression agissant suivant ME. Et si je construis sur CM et ME le parallélogramme des forces, j'en déduirai la proportion en appelant a l'angle DEM, $F/P = \sin a$ et $\sin a = DM/ME$
 Enfin, $= CR/CD$, d'où $P = F \times CD / CR$
 D'où l'on voit que la pression dépendra uniquement du rapport de la distance CD de l'axe de rotation du frein, à la partie supérieure du filin et du rayon du cercle qui aura fourni la

développée. Or comme je puis augmenter ou diminuer ce rapport à volonté, il s'en suit que la pression pourra ne pas être très considérable et dépendra de la forme de la machine.

Dans l'épure qui fut présentée à la commission, le rapport de la pression à la force agissant sur le frein était à peu près le nombre 6, mais il est évident que ce rapport pourrait être beaucoup moindre. Les expériences que je réclame, serviraient à déterminer la forme la plus convenable à donner à la machine, pour que la pression la moins forte fournisse cependant un résultat satisfaisant.

Quant au reproche d'altération d'un filin au point de se faire rompre à la partie pressée par une pression même de force plus considérable que le frein qui agit directement sur lui, je crois qu'il est difficile d'en déterminer, sans appeler à son secours les résultats d'expériences, sous quel effort le filin se rompra au point d'arrêt, et qu'on ne peut pas dire à priori que la machine est tout à fait vicieuse à cet égard.

Ce n'est pas que je veuille soutenir qu'un filin devant se rompre sous un effort de 2000 kilogrammes je suppose ne cède pas à un effort moindre au point où il sera pressé par le frein, mais si ce filin ne doit jamais éprouver une tension de plus de 1000 kilos, et si soumis à l'action du linguet, il ne se rompt au point d'arrêt que sous un effort de 1500 kilos, si enfin après avoir éprouvé la pression résultante d'un effort de 1000 kilos, la partie pressée soumise ensuite à une traction plus considérable ne se rompt pas sous un effort moindre que 1500 kilos, je devrai en conclure que le frein ne détériorera pas le filin par la pression au point d'arrêt, de manière à ce qu'il soit nécessaire de proscrire la machine crainte d'accident.

Les chiffres de l'exemple que je viens de citer sont peut-être bien en deçà, peut-être bien au delà de la réalité. Les expériences que la commission, qui n'a nullement contesté ma théorie, n'a pas cru devoir faire, pourraient baser une décision à cet égard, et je serai le premier à retirer mon projet si je voyais que cette pression sur un filin put le détériorer d'une manière sensible.

Mais jusqu'à présent, rien n'a pu me faire pencher sur cette opinion, car j'ai vu faire supporter à des filins des pressions bien plus considérables sans que l'on songeât à les détériorer. Quel officier de marine, en effet, ne sait que lorsqu'on a raidi au moyen de fort palan la brague d'une caronade, on la coince entre le bord et la rampe sur laquelle elle doit être amarrée afin de l'empêcher de pendre pendant qu'on y fera le nœud. Et le coin plat enfoncé à coup de masse entre la brague et le bord doivent certainement la détériorer si une forte pression produit cet effet. Cependant, je n'ai jamais vu qu'une brague se rompit là plutôt qu'ailleurs, et c'est ordinairement sur la culotte que cette rupture a lieu.

(...)

Je crois maintenant, amiral, devoir vous indiquer les circonstances principales pour lesquelles je pense que l'application du frein serait avantageuse.

Lorsque l'on guinde un mat de hune, malgré les hommes placés au retour de la guindrette, les chocs au cabestan se font parfois vivement sentir, et le mat tombant dans ce choc sur la guindrette, en a plus d'une fois déterminé la rupture ; surtout lorsqu'elle avait déjà longtemps servi et que le mat étant sur le point de rompre tant sa tension était considérable. Un frein placé sur le pont de l'avant du cabestan rendrait ce choc d'un effet absolument nul, en arrêtant le mouvement rétrograde de la guindrette et préviendrait la terrible secousse de la chute du mat de hune sur cette manœuvre.

Le frein pourrait encore facilement être placé dans la poulie de guindrette croché autour du mat, et agissant simultanément avec celui établi sur le pont annulerait entièrement l'effet de choc au cabestan. Le mécanisme d'ailleurs placé sur le pont en avant du cabestan n'y serait pas nécessairement fixé à demeure, de forts boulons à écrou le maintiendraient sur

un barreau pendant le temps qu'on en ferait usage, et il serait enlevé dès qu'on n'aurait plus à s'en servir.

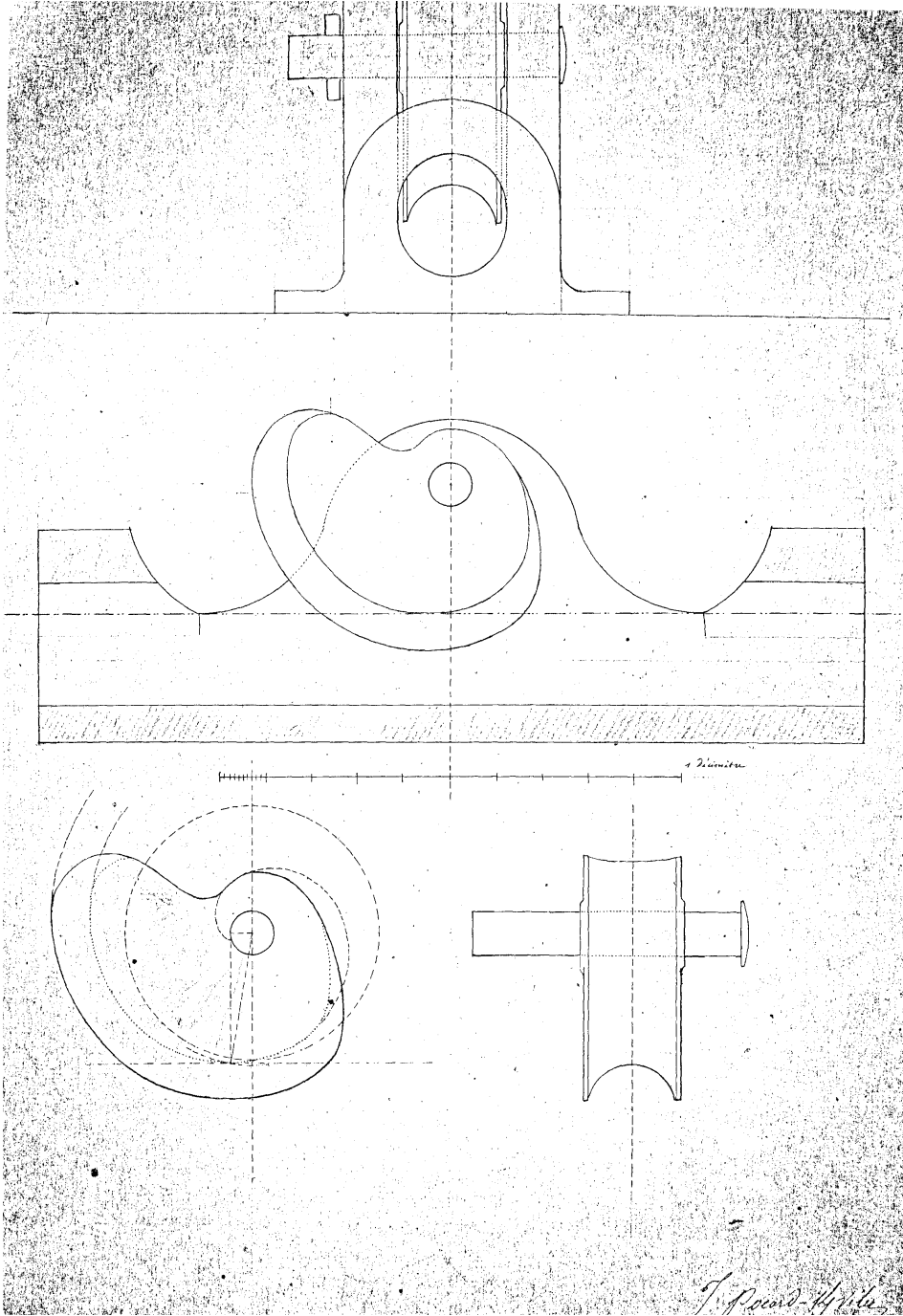
Je crois que M. Béchameil a proposé d'adopter son ingénieux mécanisme aux guindrettes, mais il ne pourra l'appliquer qu'aux guindrettes en chaîne, et d'... tous les bâtiments de l'état ayant des guindrettes en chaîne ; Le frein que je propose, si toutefois les expériences me sont favorables, pallierait à bien des inconvénients.

Dans la manœuvre de câble, lorsqu'il faut une force considérable, on se servirait encore je pense avantageusement du frein, car j'ai remarqué plus d'une fois qu'en le faisant frotter sur le plat-bord ou dans les écubiers on l'usait beaucoup plus que le frein ne serait capable de le détériorer par la pression. En un mot, il me semble que ce mécanisme pourrait être employé dans une foule de manœuvres de force où il est important de ne pas mollir les câbles sur lesquels on agit.

(...)

Veillez agréer, amiral, l'assurance du profond respect avec lequel j'ai l'honneur d'être votre très humble et très obéissant serviteur.

J.Pocard-Kerviler



Notes du 1^{er} carnet

*Bon nombre de ces notes sont de René Kerviler,
en particulier celle faisant référence à « mon père »*

- 1- **Jean-Baptiste-Armand-Victoire Buchet de Châteauville**, alors capitaine de frégate, fut promu capitaine de vaisseau dix-huit mois plus tard, le 23 juillet 1828.
- 2- **René-Marie Jollivet**, de Vannes, lieutenant de vaisseau du 22 Mai 1825, capitaine de corvette le 21 août 1839, mort en 1843.
- 3- **Auguste Marceau**, né le 1er mai 1806, à Chateaudun, où son père, frère du général Marceau, était sous-préfet, se rendit célèbre par sa conversion éclatante en 1841 et par son commandement de *l'Arche-d'Alliance*, au service des missionnaires de l'Archipel polynésien. Il mourut le 5 février 1851. On l'a appelé l'apôtre de l'Océanie, et l'on possède sa vie écrite en 2 volumes par un père mariste (nouvelle édition, Paris, Haton, 1873, 2 vol. in-12, avec portrait).
- 4- **Jean-Henri Holker**, promu lieutenant de vaisseau le 16 mai 1833, huit mois avant mon père, mourut jeune quelques années après, vers 1845.
- 5- **Charles-Marie-Auguste-Samuel Auvynet**, fils de l'ancien député des marches de Bretagne aux Etats-Généraux de 1789, mourut fort jeune, comme les précédents. Son fils aîné, Auguste Auvynet, mon ancien au collège de Vannes, à la Rue des Postes et à l'École polytechnique, ingénieur des constructions navales fort distingué, est mort aussi prématurément, à peine âgé d'une trentaine d'années.
- 6- **Jean-François-Marie-Nicolas Le Goarant de Tromelin**, né en 1786. Capitaine de frégate du 22 mai 1825, devint capitaine de vaisseau en 1829, et plus tard contre-amiral.
- 7- **Jean-Joseph de Brun**, fut promu lieutenant de vaisseau le 22 janvier 1836, deux ans après mon père.
- 8- **Jean-Louis Blancsubé**, qui disparaît de bonne heure des annuaires de la marine, est le père de l'ancien député de Cochinchine.
- 9- **Raymond-Gustave Subra** fut promu lieutenant de vaisseau en 1836 avec de Brun.
- 10- **Gustave-Edmond-Joseph-Romuald de Turenne** appartenait à la promotion de 1823. Il sortit de l'école en 1824 sans prendre aucun service et passa, l'année suivante, dans la marine

avec les élèves de la promotion de 1824, mais il fut obligé de donner, quelques mois après, sa démission, parce qu'il souffrait continuellement du mal de mer.

11- **Octave-Pierre-Antoine Curton de la Palisse, vicomte de Chabannes**, né en 1803, élève de l'école polytechnique en 1823, élève de 1^{ere} classe en 1825, n'assista pas à la bataille de Navarin, comme le disent ses biographes, et comme nous le verront plus tard. Enseigne en 1828, il commanda en qualité de lieutenant de vaisseau le yacht de la reine Amélie; et, capitaine de vaisseau en 1849, il fut nommé gouverneur de la Guyane pendant l'épidémie de fièvre jaune qui décima cette colonie. Promu contre-amiral à la suite du brillant combat du *Charlemagne* sous Sébastopol, le 17 octobre 1854, il commanda la marine à Alger, puis la division navale du Brésil et de La Plata. Vice-amiral en 1861, préfet maritime à Cherbourg de 1862 à 1864, et à Toulon de 1864 à 1867, sénateur de l'Empire en 1867. Il est mort doyen des amiraux français, à l'âge de 86 ans, au mois de mars 1889.

12- « **ces messieurs** », expression que Joseph utilise surtout pour désigner les officiers de l'état-major mais parfois, comme ici, pour faire référence au groupe dont il vient de parler.

Il utilise également quelques expressions comme :

« par exemple » marquant l'étonnement sur une constatation quelconque

« je ne m'attendais pas à cette botte » en parlant d'une décision, pour : quelle surprise

« aller de roulette » pour quelque chose qui s'est fait facilement

« du reste » une conjonction passe partout

« faire une école » pour : tirer profit d'une expérience

« crachat » pour une décoration épinglée à un habit

« nous n'en avons jamais d'autres » pour : nous n'avons pas de chance

« une grisette » en parlant d'une jeune femme, de la couleur de la simple casaque *grise* que portaient les femmes du peuple

« frais minois » pour désigner les belles inconnues que l'on aperçoit aux hasards d'une promenade

« comme fiche de consolation » pour : en guise de consolation

« nous l'avons paré belle » pour : nous l'avons échappé belle

13- Mon père veut parler de la statue en marbre de saint Pierre qui fait pendant à celle de saint Paul, au pied des deux grands piliers de l'entrée du chœur de la cathédrale de Vannes. Elles sont en effet, d'excellent style et furent exécutées à la fin du siècle dernier, en même temps que le maître-autel par les deux marseillais Fossati, l'oncle et le neveu. La Révolution les a respectées. (Voir Le Mené, Hist. du diocèse de Vannes, II, 237)

14- Mon père dessinait beaucoup; et je possède à côté de son manuscrit des albums remplis d'aquarelles et de sépias qui révèlent chez lui un coloriste de mérite, et qui rend bien plus vivants tous ses récits.

Malheureusement un seul de ces albums nous est parvenu, et illustre la présente édition.

15- **la Morée** est la partie sud de la Grèce, le Péloponèse, fermé par le golfe de Lépante et rattaché à la grèce par l'isthme de Corinthe, que protège le chateau de Patras.

16- **Jules-Louis-Marie Le Bobinnec**, né à Vannes le 15 juin 1806 (fils d'Armand, secrétaire général de la Préfecture en 1820, démissionnaire en 1830), était alors élève de seconde classe et ne fut nommé de première classe que le 1^{er} septembre 1828. Il prit sa retraite comme capitaine de frégate, peu après mon père, en 1855, et fixa comme lui sa résidence à Vannes. C'étaient deux intimes amis, d'une grande conformité de goûts et d'opinions. Tous les deux furent ensemble membres du conseil de fabrique de la cathédrale de Vannes, et, l'un après l'autre, présidents de la conférence de Saint-Vincent-de-Paul. C'est au commandant Le Bobinnec, qui avait rendu d'importants services aux missions des deux Guinées, qu'on doit le

rétablissement du vieil et pieux usage de saluer de trois coups de canon Notre-Dame de Larmor en sortant du port de Lorient. Il est mort à Vannes le 27 août 1879, quelques semaines avant mon père.

17- **Henri Gauthier, chevalier de Rigny**, né à Toul le 2 février 1782, entra dans la marine en qualité de novice en 1798, commanda une corvette à titre d'enseigne au camp de Boulogne en 1803, et gagna ses grades à la pointe de son épée, à Iéna et à Wagram; incorporé dans l'armée de terre comme marin de la garde. Lieutenant de vaisseau en 1809, capitaine de frégate en 1811, capitaine de vaisseau en 1816, il était contre-amiral depuis 1825, et fut nommé vice-amiral le 18 novembre 1827, un mois après la bataille de Navarin. Créé comte en 1829, préfet maritime à Toulon, il fut appelé par Louis-Philippe en 1831 au Ministère de la marine, en 1834 au Ministère des affaires étrangères, et mourut en octobre 1835, à cinquante-trois ans.

18- L'archipel était tellement infesté de pirates à cette époque, que les navires marchands ne pouvaient naviguer en sécurité que sous l'escorte de bâtiments de guerre, et ceux-ci étaient mis à leur disposition par les amiraux des stations voisines.

19- Mon père ne négligeait jamais de rapporter de ses voyages quelque pièce curieuse pour le musée d'histoire naturelle de sa ville natale, aussi figure-t-il sur la liste de ses anciens bienfaiteurs.

20- **Le schisme « orthodoxe »** était en germe lors de l'édit de l'empereur byzantin Léon III qui, en 726, promulgua un édit condamnant le culte des images sacrées et il se concrétisa en 1054 lorsque le légat du pape Léon IX déposa sur l'autel de Sainte Sophie une bulle d'excommunication contre Michel Cérulaire, patriarche de Constantinople, qui refusait la primauté de l'évêque de Rome et rejetait le « filioque procedit » du credo de Nicée, c'est-à-dire que pour lui le saint-esprit procédait du père seul, et pas du fils. En 1833 l'Église de Grèce se proclame indépendante du patriarche de Constantinople, « autocéphale ».

21- **antiquaire** : amateur des monuments et objets anciens

22- **Alexandre-Thomas, comte de Dundonald, lord Cochrane**, né le 14 décembre 1775, intrépide amiral anglais, qui nous fit beaucoup de mal pendant les guerres de l'Empire, s'était rendu célèbre par son coup de main du Callao en 1820, et fut considéré comme un des libérateurs de l'Amérique du Sud. Il se mit en 1826 à la disposition des comités philhellènes, débarqua le 18 mars 1827 à Paros, et fut nommé le 8 avril grand amiral de la flotte grecque par l'Assemblée nationale de Trézène. Mais cette flotte mal disciplinée ne put jouer qu'un rôle très effacé à côté de celle des trois puissances.

23- Pour faire leurs **promenades**, « ces messieurs » se font prêter des ânes, des mules, des chevaux ou des fiacres par les différents consuls des villes qu'ils visitent, souvent aussi ils en louent. Pour les longs voyages, c'est la diligence qui emmène Joseph d'un port à l'autre. Le train ne sera utilisé que dans les dernières années des mémoires.

24- **Charles-Nicolas Fabvier**, né à Pont-à-Mousson le 15 décembre 1783, sorti de l'École polytechnique dans l'artillerie en 1804, eut une carrière militaire des plus aventureuses. Chargé de missions en Italie, à Constantinople, près du schah de Perse et en Espagne, il fut nommé chef d'escadron par l'Empereur sur le champ de bataille de Moskova en 1812 et peu après, en 1813, colonel d'état-major et baron de l'Empire. A la suite des événements de Lyon où il avait accompagné le duc de Raguse, comme chef d'état major, en 1817, et des procès bruyants qui en furent la suite, il quitta le service en France et offrit en 1823 son épée aux Hellènes, avec qui, au milieu de difficultés de toutes sortes, il luttait depuis quatre ans pour l'indépendance.

25- L'élève **Le Gallic de Kerisouët**, devenu plus tard capitaine de vaisseau, vit encore. Agé de 82 ans, et habite le château de Ménoray, près Géméné-sur-scorf. C'est un oncle à la mode de Bretagne de ma femme. Son fils est conseiller général du Morbihan.

26- **Le petit séminaire** de Sainte-Anne d'Auray était, sous la Restauration, du moins à l'époque où Kerisouët y fit ses études, dirigé par les Jésuites.

27- **Soliman Pacha** (de son vrai nom, Joseph Anthelme Sève), est né à Lyon en juillet 1788, et mort au Caire le 12 mars 1860.

C'était un ancien officier de la grande armée de Napoléon Bonaparte. Il se convertit à l'Islam et est recruté par l'armée égyptienne pour la réformer sur le modèle européen. Il devient généralissime de l'armée égyptienne en 1833. De passage en France en 1845, il sera fait grand officier dans l'ordre de la Légion d'Honneur par le roi Louis Philippe.

Il se marie avec Maria Myriam Hanem qui lui donne trois enfants, Nazli (grand mère de la reine Nazli mère du roi Farouk), Aasma et Mahadi.

28- **Ibrahim Pacha** (1789 – 10 novembre 1848), général égyptien, fils adoptif de Mehemet Ali, le vice-roi d'Égypte. Ibrahim a dirigé le pays à partir du 10 novembre 1848.

Ibrahim Pacha est né dans la ville d'origine de son père, Kavala en Macédoine orientale.

En 1805, à l'âge de seize ans, quand son père accède au poste de vice-roi d'Égypte, il est retenu prisonnier par un amiral ottoman et retrouve la liberté quand son père repousse avec succès la tentative d'invasion du Royaume-Uni en Égypte mené par le général Alexander Mackenzie-Fraser.

En 1813, Ibrahim gouverne temporairement l'Égypte lorsque son père part en Arabie pour combattre les wahhabites. En 1816, il succède à son frère Toussoun au poste de commandant de l'armée égyptienne d'Arabie.

Avec l'aide du colonel français Joseph Anthelme Sève (Soliman Pacha), il introduit la discipline européenne dans l'armée égyptienne. La campagne contre les wahhabites a duré près de deux ans, elle s'est achevée avec la destruction politique des wahhabites.

Il débarque à Yanbu, le port de Médine le 30 septembre 1816. Les villes saintes avaient été récupérées par les wahhabites, et la mission d'Ibrahim était de reprendre les villes saintes de l'Islam et de pourchasser les wahhabites dans le désert du Nejd. La formation qu'a reçue l'armée égyptienne ainsi que leur armement leur a permis d'avoir une supériorité militaire sans égal sur les wahhabites. Vers la fin de l'année 1818, il force le chef des Wahhabites à se rendre, prenant ainsi Deraiya.

Le 11 décembre 1819, il rentre triomphalement au Caire. Après son retour, Ibrahim demande au colonel Sève de réformer l'armée sur le modèle européen. En 1824, Mehemet Ali est nommé gouverneur de Morée par le sultan ottoman, Mahmud, qui souhaitait avoir l'aide de l'armée égyptienne dans la guerre d'indépendance grecque (1821-1832).

Ibrahim est envoyé dans le Péloponnèse avec une armée de 17 000 hommes. L'expédition part pour la Grèce le 4 juillet 1824, mais pendant plusieurs mois l'expédition est dans l'incapacité d'aller plus loin que la Crète ou l'île de Rhodes. Par crainte des brûlots grecs les bateaux s'arrêtent à Morée. Le 26 février 1825, après la révolte de marins grecs pour le retard du paiement de leur salaire, Ibrahim débarque à Modon. Il reste en Morée jusqu'en octobre 1828.

Il a facilement défait les Grecs et il parvient le 24 avril 1826 à mettre fin au siège de Missolonghi qui a coûté la vie à de nombreux soldats turcs et égyptiens. Des insurgés grecs ont harcelé son armée et par vengeance il a détruit le pays et a envoyé des milliers de Grecs en Égypte pour servir d'esclaves. La France, le Royaume-Uni et la Russie se sont liguées pour défaire les Égyptiens. Après la bataille de Navarin le 20 octobre 1827, gagnée par les Européens, il est forcé de capituler et il quitte le pays le 1er octobre 1828.

29- **Mehemet Ali Pacha** (1769-2 août 1849), vice-roi d'Égypte. Il est parfois considéré comme le fondateur de l'Égypte moderne.

Mehemet Ali, fut nommé gouverneur (Wali) de l'Égypte ottomane en 1805. Il se rendit célèbre pour avoir massacré les chefs Mamelouks par trahison. Il introduisit de vastes réformes en Égypte : il mit sur pied une armée de conscription à base de paysans égyptiens, qu'il utilisa ensuite pour repousser les frontières de l'Égypte. Il engagea d'importants travaux d'infrastructure, tels que des routes et des canaux. Il fit du pays l'un des principaux producteurs mondiaux de coton. Il se signala aussi par des réformes sociales, et la création d'écoles modernes.

Il demeura officiellement pendant son règne un vassal du sultan ottoman, mais en réalité n'hésita pas à mener une politique indépendante. Il vint au secours du sultan dans la Guerre d'indépendance grecque, et réprima pour le compte de celui-ci une révolte des Wahhabites en Arabie. Mais il entra en guerre contre lui en 1831. Sous la direction de son fils Ibrahim Pacha, les armées de Mehemet Ali s'emparèrent de la Palestine et de la Syrie, et s'approchèrent jusqu'à quelques jours de marche de Constantinople. Une intervention russe conduisit à une solution négociée en 1833, laissant le contrôle de la Syrie et de la Palestine à l'Égypte. En 1839, le sultan Mahmud II reprit la guerre, mais subit une défaite décisive aux mains d'Ibrahim à Konya. Il mourut peu après et les armées égyptiennes se rapprochèrent une nouvelle fois dangereusement de Constantinople. Il fallut une intervention européenne pour les repousser. En 1841, Mehemet Ali et Ibrahim durent céder le contrôle de la Syrie. (Voir le tome III des mémoires de Joseph Kerviler, qui était alors en station à Alexandrie)

Mehemet Ali fut déposé en juillet 1848 sous prétexte d'incapacité mentale, et mourut en août 1849. Deux de ses fils, Ibrahim et Abbas, lui succédèrent mais se révélèrent de piètres dirigeants : leurs erreurs amenèrent la domination européenne sur l'Égypte.

30- le **Dey d'Alger**, vassal du sultan, venait, en avril, d'insulter le consul de France à Alger. La déclaration de guerre se limita à un blocus, et ce n'est qu'en 1830 que la conquête de l'Algérie fut entreprise (voir le 2^{ème} carnet des mémoires de Joseph)

31- Il en résulta, comme le nous verrons ci-dessous, que Chabannes ne put assister à la bataille de Navarin, quoi qu'en disent tous ses biographes.

32- Mon père, comme il le dit plus bas, n'eût pas éprouvé ce sentiment, s'il avait pu prévoir alors que ce changement de navire allait le faire assister quelques semaines plus tard à la bataille de Navarin. De ce fait et de beaucoup d'autres que je pourrais citer du même genre, j'ai tiré pour moi cette règle de conduite qu'il ne faut jamais contrarier les événements. L'expérience de la vie amène vite à ce vieil axiome : *Fais ce que dois, advienne que pourra*. C'est la meilleure philosophie.

33- Mort depuis, médecin à Lorient. Son fils, capitaine de frégate en retraite, y est vice-président de la société d'horticulture.

34- **Aristide-Théophile-Eugène Villemain**, enseigne en 1828, lieutenant de vaisseau en 1832, était le fils d'un député du Morbihan qui fut longtemps sous-préfet de Lorient.

35- **Jean-René Robert**, était capitaine de vaisseau depuis le 5 avril 1827.

36- **Sir Edward Codrington** (27 avril 1770 – 28 avril 1851), amiral britannique qui commandait en 1827 la flotte britannique dans la Méditerranée. La bataille de Navarin, qui rendit son nom populaire dans toute l'Europe, l'exposa cependant aux reproches du cabinet tory qui gouvernait alors : on l'accusa d'avoir outrepassé ses instructions, et il ne tarda pas à être rappelé (1828).

37- Le manuscrit porte 23, date de la rédaction de l'article. La date de la bataille est le 20.

- 38- L'annuaire de 1829 dit **Ferdinand Frézier**, lieutenant de vaisseau du 16 août 1823.
- 39- **Edouard-Yves-Marie de Trogoff**, d'une ancienne famille de chevalerie bretonne (ramage de Lanvaux), n'était encore qu'élève. Il fut nommé enseigne en 1828 et lieutenant en 1834.
- 40- **Balthazar-Amédée-Marie-Hyacinthe de Fournas**, né à Hennebont en 1806, neveu et fils adoptif de M. du Botiéru, pair de France, fut nommé enseigne en 1828, donna sa démission en 1830 et devint député du Morbihan en 1848.
- 41- **Pierre-François Duplessis-Parscau**, capitaine de vaisseau le 17 août 1822.
- 42- **Valdemar-Guillaume-Nème Botherel de la Bretonnière**, de famille dinannaise, fils d'un major breveté à la suite du régiment des colonies, né à la Martinique le 21 décembre 1775, aspirant de marine en 1791, enseigne en 1796, prisonnier de guerre au Bengale en 1799, lieutenant de vaisseau en 1802, capitaine de frégate en 1811, capitaine de vaisseau en 1821, devint contre-amiral en 1829 et mourut à Paris le 9 janvier 1851.
- 43- Voici le renseignement authentique que j'avais annoncé et qui devra faire rectifier, sur ce point, les biographies de l'amiral de Chabannes, qu'on représente toujours comme ayant fait ses premières armes au combat de Navarin.
- 44- On ne manquait pas de célébrer la fête du roi en pavoisant le navire et par des salves d'artillerie, auxquelles les navires étrangers répondaient par une salve.
- 45- **La sublime porte** : le palais du sultan, ou sérail, se divise en une partie privée, intérieure et une partie extérieure, centre administratif. Ces deux parties communiquent par la porte de la félicité devant laquelle le sultan donne audience aux dignitaires de l'empire turc et aux étrangers.
- 46- **Hippolyte Bisson** naquit à Guémené-sur-Scorff (Morbihan) le 3 février 1796. Voici son acte de naissance :
- « Le 16 pluviôse an IV de la République, devant moi Jean Louis Le Blanc faisant les fonctions de commissaire de l'Etat civil de la commune de Guémené, est porté au lieu des séances un enfant pour lequel a été faite la déclaration suivante :
- Marie-Jeanne Le Nouveau, sage-femme de profession, demeurant en cette commune de Guémené, assistée de Joseph Le Guyader, homme de loi, âgé de 46 ans, et de dame Brossard, veuve de Raymond Duchélas (la grand-mère) âgée de 60 ans, demeurant séparément dite commune de Guémené, laquelle sage-femme a dit que le 14 du courant environ midy, Marie-Anne Raymond Duchélas, femme de Magloire-Laurent Bisson, absent, faisant avec son épouse son domicile ordinaire en la commune de Lorient, est accouchée dans la maison de Anne Brossard, sa mère, résidant, comme dit est, dans cette commune, d'un enfant mâle et que c'est elle qui l'a aidée dans les travaux de l'enfantement. La déclarante ajoute que l'intention de la mère et celle du père, manifestée avant son départ, est que leur fils porte le prénom de Hipolithe (sic). La sache (sic) femme ayant déclaré ne savoir signer, l'ont fait avec moi les témoins ci-devant désignés, lesdits jour et an que devant. Signé au registre- Le Guyader, Brossard-Duchélas, et Le Blanc, commissaire public. »
- Né chez sa grand-mère maternelle, Bisson perdit sa mère en naissant, et son père s'étant remarié, il fût élevé chez sa grand-mère, puis au collège d'Avranches. Embarqué comme mousse en 1811, puis élève de l'école de marine à Brest, sur le *Tourville*, élève de 1ère classe en 1816, enseigne de vaisseau le 1er mars 1821, il fut embarqué en 1827 sur la *Magicienne* dans l'escadre du Levant. La frégate ayant capturé le pirate grec *Panayoti*, Bisson fut chargé, comme on vient de le voir, de prendre le commandement de la prise avec 6 hommes de l'équipage et 15 Français, un coup de vent l'ayant séparé de la *Magicienne*, il dut relâcher à l'île de Stampalie, et le 10, attaqué par des forces supérieures, couvert de sang et voyant son

pont, et sa cale occupés par les forbans, il cria au pilote Trémentin, à qui il avait fait jurer de faire sauter le navire s'il lui survivait, d'ordonner à tous les Français encore valides de se jeter à la mer, puis se laissant affaler à mi-corps dans sa cabine, il dit simplement à Trémentin : « *Adieu, pilote, je vais tout finir* », et mettant le feu aux poudres, il fit sauter le navire (5 novembre 1827). 70 pirates périrent dans l'explosion, Trémentin ayant sauté en l'air fut cependant sauvé ainsi que 4 autres matelots du bord, et le 9 mars 1828, il fut nommé enseigne de vaisseau.

Le nom de Bisson a été donné à une place de Lorient, sur laquelle on a élevé sa statue en bronze; à un navire de l'Etat, à un hôtel de Paris (Quai des Vieux-Augustins), etc. Un monument a été élevé en son honneur à Guémené, Un journal littéraire qui se publie depuis quelques années à Lorient pendant la saison théâtrale est intitulé : La Lorgnette de Bisson.

Voir dans la Bio-bibliographie bretonne, T. III, p. 314 à 316, 22 notices ou documents biographiques sur Bisson.

47- **Amboise-Louis Garneray**, né à Paris le 19 février 1783, fils et père de peintres, conservateur du Musée de Rouen, etc., médaillé dès 1819, mourut à Paris en septembre 1857. Voyez au Dictionnaire général des artistes, par Bellier de la Chevaignerie, la nomenclature de ses principaux tableaux (T. I, p. 608). Celui de la Bataille de Navarin figura au Salon de 1831.

48- Voir également « *Louis Garneray, peintre, écrivain, aventurier* », où est reproduit son tableau de Navarin. Louis Garneray s'engage à 13 ans et demi dans la marine nationale, en 1796. Puis, il se fait corsaire, et est bientôt matelot de Surcouf. Quittant les Indes, il est fait prisonnier en revenant en France et passe neuf années sur les pontons anglais de Portsmouth. Il se met au dessin, s'évade en 1814 et regagne la France, alors sous le règne des borbons. Il obtient le titre de peintre de marine du duc d'Angoulême.

49- J'ai dit plus haut que mon père dessinait beaucoup pendant ses campagnes, et qu'il nous a laissé de très intéressantes aquarelles. Il suivait avec d'autant plus d'intérêt les travaux de Garneray qu'il avait entrepris lui-même un grand tableau, à la sépia, du combat de Navarin, que je viens de faire reproduire par la photogravure.

C'est ce dessin qui sert de couverture à ce premier tome des mémoires.

50- C'est de là que mon père a pris le point de vue de son tableau.

51- Il était admis qu'un artiste recompose la réalité, en se basant éventuellement sur les dessins d'un autre; d'autant plus que souvent ces productions étaient commandées à des fins politiques ou de propagande. Que l'on songe par exemple au sacre de Napoléon par David, qui montre des personnages dans des costumes et dans des positions en contradiction avec les narrations des témoins. Ce n'est que dans la fin du XIXème siècle que l'on voudra rendre les sensations ressenties devant un spectacle ou un paysage en respectant fidèlement la géographie et la lumière, par l'observation directe.

52- Voilà un thème très dramatique pour un tableau à la Delacroix.

53- **Paul-jules Moissart**, sous-ingénieur de 2e classe en 1825.

54- **Prosper Neuilly**, enseigne de vaisseau du 12 mars 1826.

55- Mon père pense évidemment ici à une vieille bible du XVIIème siècle, avec des gravures à toutes les pages, qui existe depuis cent cinquante ans dans notre maison paternelle et qui a fait les délices de mon enfance, après avoir fait les délices de la sienne, et les délices de celle de son père et de son grand-père.

56- Les Sœurs de la Sagesse.

57- **Armand-François Jullou**, enseigne de vaisseau du 9 octobre 1825.

58- Le futur amiral, directeur du dépôt des cartes et plans de la marine.

59- Il y a ici un lapsus de plume de mon père. M. François Marie Bourdé de Villehuet, second fils du célèbre capitaine de vaisseau de la Compagnie des Indes Jacques-Pierre-Marie Bourdé, l'auteur du *Manouvrier* naquit à Lorient en 1677, était lieutenant de vaisseau en 1816, et fut nommé capitaine de vaisseau le 4 avril 1824 (*Annuaire de la marine de 1829*).

60- **Un crachat**, manière plaisante de désigner une décoration.

61- **Hippolyte Bermond**, lieutenant de vaisseau du 3 août 1828.

62- Le chirurgien **Dauvin** était un Brestois, dont le père avait publié en 1816 des *Essais sur Brest*, et dont le fils a été aussi médecin de la marine.

63- Cette expression est d'autant plus pittoresque sous la plume de mon père qu'il avait les cheveux extrêmement frisés.

64- **Général Maison** - Le 6 août 1828, une convention avait été conclue à Alexandrie entre le vice-roi d'Égypte, Mehemet-Ali et l'amiral britannique Edward Codrington. Ibrahim Pacha devait évacuer ses troupes égyptiennes du Péloponnèse et le laisser aux quelques troupes turques (estimées à 1.200 hommes) qui y restaient encore. Cependant, Ibrahim Pacha refusait de tenir les engagements pris. Il continuait à contrôler diverses régions grecques : Messénie, Navarin, Patras et quelques autres places fortes. Il avait même ordonné la destruction systématique de Tripolitza. Le gouvernement de Charles X décida donc de hâter les choses. Une expédition terrestre fut proposée à la Grande-Bretagne qui refusa d'intervenir elle-même directement. Cependant, la Russie avait déclaré la guerre à l'Empire ottoman et ses victoires militaires inquiétaient Londres qui ne désirait pas voir l'empire des Tsars descendre trop au sud. La Grande-Bretagne ne s'opposa donc pas à ce que la France intervînt seule.

Un corps expéditionnaire de 13.000 à 15.000 hommes commandés par le lieutenant-général Maison fut formé. Il était divisé en trois brigades commandées par les maréchaux de camp Tiburce Sébastiani, Philippe Higonet et Virgile Schneider. Le chef d'état-major était le général Antoine Simon Durrieu.

Une flotte de transport fut organisée, une soixantaine de navires en tout. Il s'agissait de transporter le matériel, les vivres, les munitions et les 1.300 chevaux pour l'expédition, mais aussi les armes, les munitions et l'argent destinés au gouvernement provisoire grec de Kapodistrias. La France désirait soutenir les premiers pas de la Grèce libre en l'aidant à mettre sur pied son armée. Le but était bien sûr de conserver une influence dans la région.

Le général en chef, Nicolas Joseph Maison, était à bord du vaisseau de ligne la *Ville de Marseille*. Le premier convoi était composé de navires marchands et, outre le *Ville de Marseille*, des frégates *l'Amphitrite*, *la Bellone* et *la Cybèle*. Le second convoi était escorté par le vaisseau de ligne *le Duquesne* et les frégates *l'Iphigénie* et *l'Armide*.

Le corps expéditionnaire effectua son débarquement dans le golfe de Coron, sans aucune opposition, les 29 et 30 août 1828.

65- C'est ici la première mention d'un bateau à vapeur dans les mémoires de Joseph Kerviler, qui naviguera toute sa carrière exclusivement sur des bateaux à voiles. Toutes ses tentatives pour être nommé sur un vapeur, même sur un bateau poste, échoueront.

66- Je ferai ici la même remarque qu'au début : « laissons-nous guider philosophiquement par la Fortune, ou mieux par la Providence. » De même qu'en partant pour sa première campagne mon père ne prévoyait pas qu'il allait prendre part à la bataille de Navarin, de même, en cette circonstance, il ne supposait pas qu'il allait être acteur dans le drame d'où devait sortir la conquête d'Alger.

67- Les points faibles des navires.

La Poupe : la partie arrière des vaisseaux est la plus fragile, de par la présence de galeries vitrées, de l'appareil à gouverner et du timonier. Autant les flancs du bateau sont difficiles à franchir, car blindés par trois couches de chêne entrecroisées, autant la poupe n'offre guère de résistance au tir en enfilade. Un navire ayant son appareil à gouverner (safran ou barre) brisé est désarmé, devenant une proie à la merci de l'adversaire. Toucher le timonier, ou gêner ses manœuvres, est aussi un objectif prioritaire.

La voilure et le gréement : cette partie complexe des navires n'est pas la plus vulnérable; seule l'utilisation d'obus enflammés présente des risques sérieux. Une voilure, même réduite à cause de voiles endommagées, ou de la disparition d'un mât (sauf le beaupré), peut toujours permettre de sortir de la ligne de combat et de s'isoler pour rétablir son gréement.

Le beaupré : lors des combats en ligne, l'une des zones visées prioritairement est le mât de beaupré (mât incliné sur l'avant). Tous les étais (câbles reliant les mâts au navire vers l'avant) étant frappés sur ce mât, lorsqu'il se brise, toute la mâture se couche sur le pont. D'une manière générale, tirer à démâter est une pratique constante au combat, particulièrement du côté français, alors que les anglais tirent à la ligne de flottaison, pour couler. Arme idéale: les boulets " ramés ", liés entre eux par une chaîne.

Les batteries : ouvertes par les sabords, elles sont un espace vital sur les vaisseaux, car il faut plusieurs servants par canon. Or, une batterie aligne 10 à 15 canons en enfilade. Lorsqu'un boulet atteint cette zone, il peut soit faire des dégâts matériels, diminuant la puissance de feu adverse, soit semer la panique en faisant tournoyer des échardes de bois mortelles.

La flottaison : pour couler un navire, il faut tirer d'assez près (une centaine de mètres) au niveau de la flottaison. A l'intérieur du navire des charpentiers de marine sont prêts à intervenir en permanence, avec de l'étoupe suiffée et des plaques de fer. Lorsque les combats ont lieu à distance classique (500 mètres), les risques restent faibles, d'autant plus que, très rapidement, la fumée des tirs envahit tout et qu'il devient difficile de pointer son tir avec précision. D'une manière générale, il y a plus de navires coulés du fait de mauvaises manœuvres (notamment lorsque les bateaux virent de bord avec les sabords de la batterie basse ouverts) que de tirs de boulets.

Notes du 2^{ème} carnet

*Bon nombre de ces notes sont de René Kerviler,
en particulier celles faisant référence à « mon père »*

1- L'auteur n'était qu'enseigne.

2- En 1804, tous les ports français subissaient le blocus anglais, et Nelson en personne assurait celui de Toulon. Les ordres de Napoléon du 4 mars 1804 prescrivait un regroupement des escadres aux Antilles, puis un retour rapide pour soutenir le débarquement opéré depuis le port de Cherbourg. Ganteaume ne put sortir de Brest, Missiessy sortit de Rochefort et Villeneuve sortit de Toulon et finit par se réfugier à Cadix, d'où il sortit pour être écrasé à Trafalgar.

3- Joseph ne perd pas une occasion de se promener à terre en louant quand il le peut cheval, mule ou âne.

4- Le **dey** était le titre des régents d'Alger. Le territoire du dey était subdivisé en trois provinces (Constantine, Titteri, et Mascara), chacune administrée par un bey.

Vers 1600, la milice turque qui résidait à Alger, et qui avait été jusque-là sous l'autorité d'un pacha envoyé de Constantinople, obtint du sultan la permission de se donner un dey, pour lui servir d'appui contre la tyrannie des pachas gouverneurs.

Le pouvoir de ces chefs s'accrut rapidement; Baba-Ali, élu en 1710, déposa le pacha, et obtint du sultan Ahmet III l'investiture de la régence. Comme leur pouvoir était électif, les deys restèrent toujours à la merci de la soldatesque, qui les élevait ou les déposait à son gré : on en vit six installés et assassinés le même jour (1732). Baba-Mohammed eut seul le privilège de régner 25 ans (1760-1791). Le dernier dey d'Alger, Hussein, régnait depuis 12 ans au moment de l'occupation française, en 1830.

5- Charles Quint : Pendant de nombreuses années, Charles Quint combattit l'Empire ottoman de Soliman le magnifique qui, le long des côtes de la Méditerranée, menaçait les possessions des Habsbourg.

Ainsi en 1529, les algérois prennent la forteresse espagnole du Peñon qui menaçait la ville, suscitant en 1531 une riposte de l'amiral génois Andrea Doria, au service de l'Espagne, mais qui essuie une défaite historique : 400 Espagnols sont tués, la flotte espagnole est en déroute et les côtes italiennes et la Provence sont ravagées par la flotte ottomane. Profitant des dissensions des Hafside, les ottomans entrent dans Tunis.

Les Espagnols, inquiets de ces succès, sont appelés au secours par le sultan hafside détrôné. Toutes les nations de la Méditerranée occidentale hormis la France, alliée de Soliman, participent à cette expédition. Les forces rassemblées sont importantes : 22 000 hommes commandés par le Duc d'Albe, et une flotte de plus de 500 bâtiments manœuvrés par 11 000 marins sous les ordres d'Andrea Doria.

Les premiers débarquements commencent le 23 octobre. Leur premier soin fut de creuser des fossés autour de leur camp, et d'y dresser des batteries pour en défendre l'approche.

Charles-Quint fit transporter l'artillerie sur la colline qu'on nomme Cudiel-el-Saboun la colline du savon; c'est la hauteur où se trouve aujourd'hui le fort l'Empereur.

Le lendemain, la manœuvre d'encerclement commence par le sud alors qu'Alger subit un bombardement naval. Un assaut des trois portes Bab Azoun, Porte Neuve, Bab El-Oued devrait assurer la chute de la ville

Mais dans la nuit du 24 au 25 octobre, la pluie tombe en un véritable déluge: au lever du jour les troupes sont trempées, transies et fatiguées par le harcèlement auquel elles ont été soumises de la part des algérois. La garnison assurant la défense de la porte de Bab Azoun sort et attaque les chrétiens avec leurs arbalètes. Ceux-ci ne peuvent se servir de leurs arquebuses dont les mèches sont mouillées. L'artillerie chrétienne entre en action, et les algériens sont finalement repoussés. Mais l'artillerie de siège n'a pas été débarquée, et l'artillerie de campagne n'a aucun effet sur les fortifications.

Le mauvais temps continue, la pluie et le vent dureront 60 heures et des dizaines de navires s'échouent sur la plage : les estimations les plus basses parlent de près de 90 navires. Andrea Doria donne l'ordre d'appareillage et la flotte va mouiller sous l'abri précaire du Cap Matifou, abandonnant les troupes terrestres. Charles-Quint donne le signal de la retraite le 26 octobre et les troupes survivantes abandonnent tout leur matériel pour rejoindre Cap Matifou. Cette retraite durera trois jours. La traversée de l'oued El Harrach, gonflée par la pluie, nécessite la construction d'un pont. Le dernier obstacle fut la traversée des marécages de l'oued El Hamiz. La retraite coûta la vie à 2 000 hommes et 8 000 furent pris en esclavage par les algériens.

Louis XIV lui aussi, par deux fois, en 1682 et en 1688, bombardait violemment le port et la ville en représailles d'actes de piraterie.

6- L'**ultimatum** concerne la réparation de l'affront fait en 1815 au consul de France, Deval, à propos du règlement des dettes de la France révolutionnaire.

7- **Page** sera plus tard amiral.

8- la tante **le Franc** à Sarzeau et le cousin **Fidèle Maudit** de Muzillac, descendant de Madeleine Pocard épouse de Pierre Vincent le Franc. Madeleine était la sœur de Vincent Pocard, auteur du « *Journal d'un notable vannetais à la fin de l'ancien régime* ».

9- Mon père était à peine à Vannes depuis quelques semaines quand il apprit les projets de l'expédition d'Alger. Ne voulant pas courir le risque d'être remplacé sur son vaisseau, il repartit aussitôt pour Toulon, et reprit à bord le commandement de sa compagnie, le 13 avril 1830.

11- **Félicie Maitrot** était une amie de Félicité, et son frère était officier de marine

12- **les bateaux à vapeur** furent utilisés d'abord comme transports sur les fleuves, avant même d'être introduits dans la marine où leur vitesse régulière et élevée les firent servir d'estafette à la flotte, et aussi de remorqueurs.

13- Toujours la sainte routine. Elle ne date pas, on le voit, d'aujourd'hui.

14- **Le sphinx** fut le premier bâtiment à vapeur armé. Il y avait bien déjà, depuis 1823, quelques bâtiments à vapeur, de 30 à 80 chevaux, utilisés comme remorqueurs aux abords des ports, mais ils n'étaient pas armés, et les bateaux à vapeur civils furent mis en service sur les fleuves à la même époque.

Le sphinx était une corvette, construite à Rochefort en 1829, il avait 46m de long, 8 de large, 3m33 de tirant d'eau, déplaçait 777 tonnes et portait 747 mètres de voilures. La machine à basse pression, deux cylindres de 1m221, et balanciers latéraux, pesant 133 tonnes sortait de chez Fawcett à Liverpool. Elle donnait 160 chevaux et imprimait au Sphinx une vitesse de 7 miles. La consommation de charbon montait à 6kg par cheval-heure.

L'armement consistait en deux canon-obusiers de 30, un à l'avant, l'autre à l'arrière, et 9 caronades sur les cotés.

On construisit 6 bâtiments de ce type, qui participèrent à l'expédition d'Alger.

En 1873, le Sphinx remorqua depuis l'Égypte le bâtiment qui portait l'obélisque de Luxor, offert par Méhémet Ali à la France.

15- Elles seraient maintenant de 6000.

16- **Victor-Guy, baron Duperré** entra dans la marine militaire en novembre 1792. En 1810, Napoléon le nomme baron d'empire, puis contre amiral en 1811. Rappelé au service en 1818, vice amiral en 1823.

17- **Louis Auguste Victor de Ghaisne, comte de Bourmont** (2 septembre 1773 - 27 octobre 1846) émigre en 1791 avec son père et sert sur le Rhin comme aide de camp du prince de Condé.

En 1795, il obtint du prince de Condé la permission de passer dans la Vendée où il est commandement en second des troupes du vicomte de Scépeaux, adjudant-général et le titre de major général

Compromis dans la conspiration de Cadoudal, il fut arrêté par Fouché le 17 janvier 1801 et enfermé au Temple puis transféré à la citadelle de Besançon, d'où il s'évade au Portugal.

Sous l'empire, Le comte de Bourmont sert dans l'armée d'Italie et est nommé général de brigade au mois d'octobre 1813.

Français mais avant tout royaliste, il quitte Napoléon avant Waterloo et se rend auprès du roi qui lui confie le commandement de la frontière du nord.

Appelé comme Ministre de la guerre le 9 août 1829 dans le gouvernement Polignac, il fut nommé par le roi, général en chef de l'armée qui fit l'expédition d'Alger dont il avait conçu et préparé le projet.

Il débarque avec ses quatre fils, mais perd l'un d'eux dans cette guerre.

Fidèle aux borbons, il refuse de prêter serment à Louis Philippe, rejoint Charles X en Angleterre, et essaye de ranimer la guerre de Vendée, où il accompagne la duchesse de Berry. Il cherchera, de l'étranger, à établir sur le trône de France Henri V, duc de Bordeaux, fils de la duchesse de Berry et petit-fils de Charles X.

18- **la Diane**, sonnerie militaire jouée pour le réveil.

19- **Dubreuil** : Il y avait alors deux Dubreuil lieutenants de vaisseau : Pierre-Marie D. du 22 mai 1825; et Pierre-Justin-Charles D. du 31 décembre 1828.

20- **Auguste Bérard**. lieutenant de vaisseau du 22 mai 1825.

21- **Joseph-Casimir-Théophile Denans**, lieutenant de vaisseau du 29 octobre 1826.

22- **Margadel**, depuis général de brigade.

23- **Louis Philippe** : Né à Paris, Louis-Philippe d'Orléans était le fils de Louis Philippe Joseph d'Orléans (1747-1793) (connu sous le nom de « Philippe Égalité », qui vota la mort de son cousin Louis XVI), et de Louise Marie Adélaïde de Bourbon (1753-1821)

Comme son père, il fut un partisan de la Révolution française. Il participa en tant que lieutenant général aux batailles de Valmy, Jemappes et Neerwinden.

À la suite de son chef, le général Dumouriez, il émigre en Autriche en 1793 et mène dès lors une vie d'errance, y compris aux États-Unis où il resta quatre années à Philadelphie.

En 1809 Louis-Philippe épousa Marie Amélie de Bourbon fille du roi Ferdinand Ier des Deux-Siciles. Ils eurent dix enfants :

1. Ferdinand-Philippe, né le 3 septembre 1810, duc de Chartres, duc d'Orléans, officier en Algérie, prince libéral et populaire, il épouse en 1837 Hélène de Mecklembourg Schwerin, nièce du roi de Prusse. Il mourut accidentellement en juillet 1842.

2. Louise, princesse Louise d'Orléans née le 3 avril 1812, elle épouse en 1832 le roi Léopold Ier de Belgique, premier roi des Belges.

3. Marie, née le 12 avril 1813, princesse Marie d'Orléans, épouse un duc de Wurtemberg.

4. Louis, né le 25 octobre 1814, duc de Nemours, épouse en 1840 Victoire de Saxe-Cobourg-Kohary, sœur du roi de Portugal.

5. Françoise, née le 28 mars 1816.

6. Clémentine, née le 3 juin 1817, princesse Clémentine d'Orléans, épouse un prince de Saxe-Cobourg-Gotha.

7. François, né le 14 août 1818, prince de Joinville, épouse en 1843 Françoise de Bragance la fille de l'empereur Pierre Ier du Brésil.

Il fit une carrière d'officier de marine, ce qui fournit à Joseph Kerviler de multiples occasions de le voir, et de l'apprécier, lors de la campagne du Mexique et à Brest.

8. Charles, né le 1er janvier 1820, duc de Penthièvre, mort en 1828.

9. Henri, né le 16 janvier 1822, duc d'Aumale, officier, célèbre par la prise de la smala d'Abd el Kader en 1843, gouverneur général de l'Algérie en 1847.

Il épousa Marie Caroline de Bourbon, princesse des deux Siciles

10. Antoine, né le 31 juillet 1824, duc de Montpensier, officier d'artillerie.

Il épousa en 1846 l'infante d'Espagne Louise Ferdinande de Bourbon

Après l'abdication de Napoléon Bonaparte, en 1814 Louis-Philippe rentra vivre en France, recevant le titre de duc d'Orléans et sa demeure, le Palais-Royal.

Sa popularité grandit sous les règnes de Louis XVIII et de Charles X car, ne rejetant pas l'intégralité de la révolution française, il incarne une opposition mesurée à la politique des ultras du royalisme. Louis-Philippe prend garde à se conduire bourgeoisement, envoyant par exemple ses enfants au lycée Henri-IV pour qu'ils aient une éducation libérale, sur un pied d'égalité avec les autres élèves.

En juillet 1830, lors de la révolution de juillet, dite des « Trois Glorieuses », Charles X est renversé. Craignant un soulèvement républicain, la Chambre des députés proclama Louis-Philippe comme nouveau roi « des Français » et non « de France ». Ce titre de « roi des Français » avait déjà été utilisé par Louis XVI de 1789 à 1792, c'est une innovation constitutionnelle, liant la monarchie populaire nouvelle au peuple, non à l'État, contrairement au précédent titre. Un autre symbole fort de la nouvelle monarchie est l'adoption du drapeau tricolore pour remplacer le drapeau blanc de la Restauration. Cette arrivée au pouvoir à la faveur d'un soulèvement populaire valut à Louis-Philippe l'hostilité des cours européennes et le surnom de « roi des barricades ».

Les partisans d'« Henri V », petit-fils de Charles X, réfutant la prise du trône par Louis-Philippe, étaient appelés les légitimistes.

Les soutiens du roi venaient de la moyenne bourgeoisie. Il était appelé le « Roi Citoyen », mais sa popularité souffrit quand son gouvernement fut perçu comme de plus en plus conservateur et monarchique. Le support donné d'abord au parti du « Mouvement » dirigé par Adolphe Thiers fit place au conservatisme incarné par François Guizot. Sous sa conduite, les conditions de vie des classes populaires se détériorèrent, les écarts de revenus augmentant considérablement. Une crise économique en 1846-1848 amena une nouvelle révolution.

Devant le déroulement de l'insurrection, Louis-Philippe abdiqua le 24 février 1848 en faveur de son jeune petit-fils « Louis-Philippe II » (son fils et héritier, le prince royal Ferdinand-Philippe, étant mort dans un accident quelques années auparavant). Voyageant dans une voiture banale sous le nom de « Mr Smith », il s'enfuit en Angleterre.

Quoique l'Assemblée nationale fut prête, de prime abord, à accepter son petit-fils comme roi, la Deuxième République fut proclamée à l'hôtel de ville, d'où sortit comme premier président le futur empereur Napoléon III.

Louis-Philippe et sa famille vécurent en Angleterre jusqu'à sa mort le 26 août 1850 à Claremont.

24- **Auguste-Samuel Massieu de Clerval**, capitaine de vaisseau du 17 août 1821.

25- **Aaron -Louis -Frédéric Regnault de la Susse**, capitaine de vaisseau du 31 décembre 1828.

26- **Alexis-Jean-Marie Villaret de Joyeuse**, capitaine de vaisseau du 17 août 1822.

27- **Louis-Stanislas Mallet**, contre-amiral du 31 décembre 1828.

28- **Alphonse-Jacques-René-Marie Du Bouëtiez** de Kerorguen, lieutenant de vaisseau du 28 novembre 1828.

29- **Henry de Sercey**, enseigne du 27 septembre 1827, fils du vice-amiral marquis de Sercey.

30- **Jean-René Robert**, capitaine de vaisseau du 5 avril 1827.

31- **François Brait**, lieutenant de vaisseau du 24 août 1824.

32- **Charles Martel**, capitaine de vaisseau du 31 décembre 1828.

33- **la parisienne**, chanson composée en 1830 par Casimir Delavigne pour célébrer les trois glorieuses :

*Peuple français, peuple de braves,
La liberté rouvre ses bras!
On nous disait: Soyez esclaves,
Nous avons dit: Soyons soldats!
Soudain Paris, dans sa mémoire,
A retrouvé son cri de gloire:*

*En avant, marchons contre leurs canons,
À travers le fer, le feu des bataillons,
Courons à la victoire!
Courons à la victoire!*

*Serrez vos rangs, qu'on se soutienne.
Marchons: chaque enfant de Paris
De sa cartouche citoyenne
Fait une offrande à son pays.
Ô jour d'éternelle mémoire!
Paris n'a plus qu'un cri de gloire:*

*La mitraille en vain nous dévore
Elle enfante des combattants;
Sous les boulets voyez éclore
Ces vieux généraux de vingt ans.
Ô jour d'éternelle mémoire!
Paris n'a plus qu'un cri de gloire:*

*Pour briser leurs masses profondes,
Qui conduit nos drapeaux sanglants?
C'est la liberté des deux mondes,*

*C'est La Fayette en cheveux blancs
Ô jour d'éternelle mémoire!
Paris n'a plus qu'un cri de gloire:*

*Les trois couleurs sont revenues,
Et la colonne, avec fierté,
Fait briller à travers les nues
L'arc-en-ciel de sa liberté.
Ô jour d'éternelle mémoire!
Paris n'a plus qu'un cri de gloire:*

*Soldats du drapeau tricolore
D'Orléans! toi qui l'as porté,
Ton sang se mêlerait encore
À celui qu'il nous a coûté;
Comme aux beaux jours de notre histoire,
Tu redirais ce cri de gloire:*

*Tambours, du convoi de nos frères
Roulez le funèbre signal,
Et nous, de lauriers populaires
Chargeons leur cercueil triomphal.
Ô temple de deuil et de gloire,
Panthéon, reçois leur mémoire.*

*Portons-les, marchons, découvrons nos fronts
Soyez immortels, vous tous que nous pleurons
Martyrs de la gloire!
Martyrs de la gloire!*

34- **Louis-François-Jean Leblanc** capitaine de vaisseau du 22 mai.

35- **Fort Royal**, Aujourd'hui Fort-de-France.

36- Il n'y a pas de gens plus embarrassés de politesse que les habitants des Antilles : après un tremblement de terre qui a mis en miettes leurs maisons de pierres, ils les reconstruisent en bois; c'est plus solide; mais passe un incendie et toute la ville est réduite en cendre. C'est à recommencer. Fort-de-France à La Martinique et Pointe-à-Pitre à La Guadeloupe ne cessent de passer par ces alternatives. Saint-Pierre est plus résistant.

37- Mon père les ayant empaillés au retour composa un buisson charmant que j'ai toujours connu chez mes vieilles tantes, et que j'ai donné, à la mort de la dernière, au musée d'histoire naturelle de Vannes.

38- **Les bains des Pitons** ont été sérieusement organisés plus tard, et depuis plus de quarante ans ils rendent de grands services, surtout aux Européens tant par leur nature ferrugineuse que par leur situation sur les hauteurs de l'île, où règne une fraîcheur relative, réellement bienfaisante.

39- **Jean-Henri-Joseph Dupotet**, contre-amiral du 26 octobre 1828.

40.1- Mon père se rappelait-il, en écrivant cela, que cent ans auparavant, son bisaïeul Michel Pocard était allé de Grandchamp chercher fortune à la Martinique, où il avait épousé Elisabeth Becquet, ma trisaïeule?... Je possède son acte de baptême, mais je n'y trouve pas d'éléments pour constater si elle était pure blanche. Soixante-quatre ans après le voyage de mon père, un

de mes frères, capitaine d'artillerie de marine, résida pendant quelque temps à la Martinique et mourut sur le paquebot qui le ramenait en France la veille de débarquer à Saint-Nazaire.

40.2- Vers les années 1960, les descendants de Michel Pocard ont fait leur pèlerinage aux sources et sont passés à Penanros et à Rossulien.

41- Sur cet arbre extraordinaire voyez M. le docteur Griffon du Bellay au *Tour du monde*, 1865, p. 302.

42- Si mon père avait pu lire dans l'avenir, il eut vu mourir héroïquement dans cet hôpital, un demi-siècle plus tard, un de ses fils, médecin de la marine, victime de son dévouement lors de la terrible épidémie de fièvre jaune de 1880. Né à Vannes, le 17 novembre 1851, neuf ans jour pour jour après moi, mon frère et filleul Stanislas était parti de Saint-Nazaire en janvier 1880, laissant sa jeune femme enceinte et sachant bien qu'il ne reviendrait pas : on expédiait là-bas deux médecins tous les quinze jours; et, quelques semaines après, ils étaient fauchés par le fléau. Il faut autant de courage pour partir ainsi que pour aller déhaler les brûlots sous les boulets croisés de Navarin. Mon frère me laissa en partant ses dernières volontés; et bientôt lui naquit un fils qu'il ne devait jamais voir et qui vient d'être reçu bachelier. Mon neveu a de qui tenir, et chez lui, je l'espère, bon sang ne mentira point.

43- jugement des ministres de Charles X du 21 décembre 1830 : Polignac et 3 ministres sont condamnés à perpétuité, la rue voulait leur tête. Cette nouvelle arrive donc avec deux mois de délai.

44- En 1840, l'Italie n'est qu'une mosaïque d'Etats : au sud, le royaume de Naples ou des Deux Siciles, au centre, les Etats pontificaux, donation de Pépin le Bref au pape Etienne II en 756, à l'ouest, le Grand duché de Toscane et les duchés de Parme et de Modène, au nord-ouest, le royaume de Piémont-Sardaigne et au nord-est, les provinces de Lombardie et de Vénétie. La péninsule est alors soumise à la tutelle de l'Autriche depuis le Congrès de Vienne de 1815.

Sous l'influence libérale de la révolution française de 1830, des provinces se soulèvent contre l'Autriche, qui rétablit l'ordre et occupe Bologne. En février 1832, Casimir Perrier installe un corps expéditionnaire en Italie pour contrebalancer l'influence autrichienne.

45- en un mot, elle conviendrait à un caporal, mais pas à un capitane.

46- **Forçage du Tage** : pour réagir à l'emprisonnement de quelques français et à des difficultés commerciales, l'amiral Roussin force l'entrée du Tage, réputée irréductible. Les défenses des différents forts sont anéanties, l'escadre tient la ville sous ses canons et les navires portugais sont pris.

47- À la suite des Trois glorieuses, Marie-Caroline, Duchesse de Berry, épouse du fils de Charles X, suivit Charles X et la cour en exil en Angleterre. Adulée par les « légitimistes » elle cherchait à se faire proclamer régente pour son fils, sous le nom d'Henri V.

En 1832, elle tente de soulever le pays nantais contre l'autorité de Louis-Philippe, roi des Français depuis la révolution de 1830. Elle se réfugie à Nantes où elle est faite prisonnière.

La mobilisation locale fut assez faible, et l'opération échoua rapidement. La duchesse chercha refuge dans une maison de Nantes mais trahie par Deutz, après avoir essayé en vain de s'enfuir par la cheminée, elle fut arrêtée par la police dirigée par Montalivet, ministre de l'Intérieur.

48- Voyez le premier carnet des mémoires.

49- **Siège d'Anvers** : En 1831, une armée française est constituée pour soutenir les belges qui luttent pour leur indépendance contre les hollandais. Elle fait le siège d'Anvers, qui tombe le 23 décembre 1832.

50- Cet exposé de services produisit son effet car nous verrons bientôt que mon père ne tarda pas à être nommé lieutenant de vaisseau hors tour et au choix.

51- Il est certain que les sépias de mon père depuis cette époque sont bien supérieures, comme largeur de touche et rendu, à ce qu'elles étaient auparavant.

52- Ce qui correspond à 44° centigrades.

53- soit 37° centigrades.

54- les passagers ont été envoyés en quarantaine au lazaret.

55- Sur cette expédition voyez l'intéressant volume récemment publié par M. de Cornulier, d'après les souvenirs de son père qui tenait note, comme le mien, de tous les événements de sa carrière.

56- **Regnier**, Lieutenant de vaisseau de 1827- 2 Id. de 1829. - 3 Id. de 1825.

57- **Fabre** Lieutenant de vaisseau de 1829.

58- **Long**, sous Lieutenant de vaisseau de 1825.

59- **mécanisme de frein**, Voir l'annexe p.284

Lexique

L'essentiel des définitions retenues ici est adaptée du Dictionnaire de Marine à voiles des capitaines de vaisseau Paris et de Bonnefous, paru en 1847, et réédité aux éditions du Layeur en 1999, ainsi que d'extraits des « Souvenirs de marine » de l'amiral Paris et de « La Marine » d'Eugène Pacini.

Abattée : Mouvement de rotation d'un navire qui n'a pas prit de vitesse, lors d'un appareillage, d'un virement de bord, d'une mise en panne.

Affourcher : lorsqu'on arrive au point de mouillage, on laisse tomber une première ancre. Si on doit séjourner quelque temps, on laisse une deuxième ancre. Cette dernière opération s'appelle affourcher un bâtiment.

Aiguade : corvée d'eau

Amariner : lorsque un bâtiment est pris, on transfère la plus grosse partie de l'équipage prisonnier à son propre bord et on envoie un équipage pour conduire la prise à bon port.

Amener : descendre les voiles

Armement : mettre un bâtiment en état de partir en mission : le mâter, installer le lest, arrimer les provisions et le chargement, le gréer, pourvoir à l'artillerie et au personnel. Tout ce qui est nécessaire est retiré des magasins de l'arsenal.

Arrimer : arranger avec ordre tout ce qui entre dans la cale du bâtiment

Baille d'eau : bassine d'eau renversée sur la tête dans certaines cérémonies drolatiques comme le baptême du passage du tropique

Balai : pour tous les nettoyages, on se fabrique des balais avec des branches de genets ou de buis qu'on va ramasser à terre.

Barrot : poutre placée en travers des bâtiments et supportant les planchers supérieurs

Bateau bœuf : embarcation à un mat, faible tirant d'eau et servant pour le transport d'animaux.

Batterie : Au-dessus de l'entrepont, est la première batterie, dont la muraille, percée de sabords, laisse passer la volée des canons longs, du calibre de 30. Dans les anciens vaisseaux, cette première rangée de canons n'était élevée que de quatre ou cinq pieds au-dessus du niveau de la mer. Le moindre vent, les vagues les plus ordinaires, nuisaient à l'efficacité du tir, et compromettaient la sûreté des vaisseaux. Les cas de navires qui coulèrent en virant de bord ne sont pas rares, la mer les envahissant par les sabords restés ouverts. Par la suite, on s'efforça de donner aux vaisseaux au moins six pieds de hauteur, de la batterie à la mer.

Indépendamment des *panneaux* pour la circulation, des *étambraies* pour les mâts et les pompes, le pont de la batterie est percé de trous ronds, garnis de fer, correspondant aux puits à chaînes de la cale. Les câbles-chaînes, sortant de ces puits, viennent, après avoir passé par ces

ouvertures, s'allonger sur le pont de la batterie; elles en traversent la muraille en passant dans les *écubiers*, ouvertures circulaires de chaque côté de l'étrave, et, sortant ainsi en dehors du navire, vont s'attacher à la *cigale* de l'ancre. Avant d'arriver à l'écubier, la chaîne a été capelée (jetée) en écharpe sur les *bittes* : ce sont deux montants en bois de trois à quatre pieds de hauteur, solidement chevillés sur le pont et réunis par une traverse, le tout garni d'une épaisse feuille de fer. Le frottement de la chaîne enroulée sur cet appareil diminue la vitesse de sa course quand on laisse tomber l'ancre ou quand la force du vent oblige à laisser filer une plus grande longueur de chaîne, une plus longue *touée*.

Les ancres sont suspendues en dehors, sur de fortes courbes de bois, appelées *bossoirs*, à l'avant du navire; les cordes qui les y retiennent s'appellent des *bosses*. On donne aussi ce nom à de grosses cordes courtes qui s'accrochent d'un bout à une boucle du pont de la première batterie et s'enroulent de l'autre sur la chaîne, pour l'arrêter.

La deuxième batterie, armée de canons de 30 courts, est occupée, à l'arrière, par la chambre du conseil.

La batterie haute, armée de caronades ou obusiers de 30, renferme, à l'avant, les cuisines, à l'arrière, le logement du commandant, quand un amiral occupe la dunette. Dans chaque batterie, autour des sabords, sont disposées les armes de main, pistolets, fusils, haches, destinées à l'armement des servants de chaque pièce dans le cas d'abordage; un seau à incendie, un fanal pour les combats nocturnes; le long du bord, des parcs à boulets en bois, au-dessus desquels s'accroche une rangée de paquets de mitraille, ou *grappes de raisin*, complètent l'encadrement des sabords. Au-dessus de chaque canon sont suspendus l'*écouvillon* et le *refouloir*, à côté, un baquet, ou *baille de combat*, reçoit l'eau qui, dans un feu animé, sert à rafraîchir la culasse échauffée, et dans laquelle le *mousse* porteur du gargoussier secoue les restes de poudre après avoir remis la gargousse au *chargeur*.

L'axe en fer du *cabestan* traverse la première et la seconde batterie; on peut ainsi *virer* à la fois dans les deux étages pour enlever une ancre ou pour tout autre travail de force.

Bigue : mat incliné dont la partie supérieure est garnie de cordages, on s'en sert pour lever de fortes charges, en particulier pour mater et demater.

Biscayen : petit boulet en fer coulé de ½ Kg

Bombarde : Terme générique utilisé pour désigner toute embarcation destinée à porter des mortiers. Elles peuvent avoir jusqu'à trois mâts et sont alors équipées d'une batterie. Les mortiers sont établis dans des sortes de puits portant à hauteur des gaillards des plate-formes qui permettent à ceux-ci de pivoter dans toutes les directions. Le mortier est fixé à son affût, sous l'angle de 42°30' qui est celui de sa plus grande portée.

Bosses de combat : cordage

Bossoir : les bossoirs sont les pièces en bois saillant à l'avant d'un bâtiment et qui servent à suspendre les ancres et à les tenir écartés du bord.

Brague : Morceau de gros filin servant à borner le recul des canons.

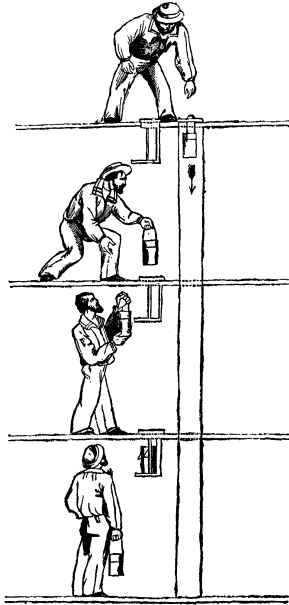
Branlebas de combat : A peine la générale a-t-elle retenti sur le pont et dans les batteries, chacun se rend au poste indiqué par le rôle de combat ; les cloisons des appartements des batteries sont démontées, les *sabords* ouverts, les *refouloirs* disposés à côté des pièces, les *palans* de côté et de retraite mis en place; les hommes de la manœuvre s'arment de fusils, qui leur donnent un emploi actif dans les moments d'inaction; les soutes à poudre sont ouvertes ; les *manches*, conduits en drap ou en toile qui servent à y envoyer les *gargoussiers*, étuis en cuir où l'on renferme la gargousse de serge remplie de poudre, sont mises en place.

La pompe à incendie est montée sur le pont et placée à l'abri d'un mât du côté où l'on ne doit pas combattre; les gabiers montent dans la hune les *pierriers*, les *espingoles*, les

mousquetons, les *grenades* qui leur serviront dans le combat; ils doublent les manœuvres importantes; de minces cordages serpentant sur les étais sont destinés à en empêcher la chute s'ils sont coupés par les boulets ennemis; les *grappins* d'abordage, munis de leurs chaînes, sont suspendus au bout des vergues; la barre en fer du gouvernail est placée dans la première batterie; elle est prête à remplacer la barre ordinaire située à l'étage inférieur dans l'entre-pont; on monte de la cale un supplément de boulets; les embarcations sont mises à la mer si le temps le permet; un pavillon français est hissé à la tête de chaque mât; les malades, les blessés, dont l'asile ordinaire est à l'avant de la deuxième batterie, sont descendus dans la cale à eau. On a vu souvent des hommes presque mourants, dans des rencontres de navires suspects, voler à leur poste d'où il était impossible de les arracher : un enthousiasme incroyable se révèle souvent au milieu de ces belliqueux préparatifs. Les officiers se rendent à leur poste munis de leurs armes; cinq minutes à peine se sont écoulées, et un roulement répété par les tambours de chaque batterie annonce que tout est prêt et que l'on peut commencer le feu. Le commandant, suivi de son second, passe l'inspection de tous les postes et se rend sur la dunette où est sa place de combat. L'embouchure d'un énorme porte-voix, dont le pavillon sonore débouche dans la batterie basse, s'élève jusqu'à sa hauteur. Au moment où l'ennemi avance : *Pointez à six encablures!* crie fortement le grand porte-voix; les chefs de chaque batterie font exécuter ce pointage.

Feu de batterie! A ce commandement, l'officier de la première batterie répond : *Première batterie, feu!* Seize pièces de trente ont tonné à la fois et lancé dans l'espace leur ouragan de fer; aussitôt les chargeurs se jettent à la bouche des canons qui viennent de reculer et les gorgent de nouveau de poudre et de fer; la commotion terrible de la deuxième batterie qui tire à son tour ne les interrompt pas un instant! La troisième batterie, les caronades des gaillards, n'ont pas fait feu, que déjà la batterie basse est prête à recommencer. Le feu continue ainsi par demi-batterie, par section ou à volonté.

L'ennemi se rapproche, les officiers de batterie règlent constamment le pointage et l'élévation des mires. Leur devoir, au milieu du tumulte du combat, du spectacle affreux des morts et des blessés, est de rester sans cesse calmes, attentifs à renforcer les postes dégarnis, à vérifier le pointage, à encourager les canonniers, à parer à tous les événements. Les tambours battent le rappel sur le pont : c'est le signal de faire monter en haut le renfort de mousqueterie. Un servant de chaque pièce se détache, saisit son fusil accroché aux baux au-dessus du canon, et se réunit au peloton que forment tous ceux de la même batterie, et un élève de marine les conduit en hâte sur le pont; ils se répandent en tirailleurs, sur la chaloupe, sur la dunette, sur le gaillard d'avant, et commencent un feu nourri; cependant les batteries ont continué le leur. Tout à coup, la cloche est tintée avec précipitation... le feu est à bord! Un canonnier de chaque pièce saisit le seau de cuir et se porte au lieu de l'incendie. Là, chacun a sa fonction : ceux-ci doivent former la chaîne pour fournir de l'eau en abondance; ceux-là font agir les pompes, d'autres doivent les diriger. Au milieu de ce tumulte, le silence doit régner; c'est assez pour troubler l'ordre du fracas de l'artillerie, du bruit des appareils, des cris des blessés; ceux-ci sont descendus par les panneaux jusqu'à la cale, dans des fauteuils ou des lits suspendus nommés *cadres*; c'est l'ombre sanglante de ce brillant tableau.



Le système français de passage des gargoussiers. Les gargoussiers vides sont envoyés directement en bas, par un tube continu ; les pleins, pour éviter les risques d'incendie, sont montés en chicanes, en 4 opérations successives, de la soute à poudre jusque dans la batterie. Chaque gargoussier porte le numéro de la batterie qu'il sert

Brasser les vergues en pointe : par l'effet des cordages ou manoeuvres, faire en sorte que les vergues tournent autour de leurs suspentes ou drisses et les amener dans la direction du vent à faséier.

Bugalet : Petit bâtiment à deux mats dont on se sert dans les ports pour le transport de passagers et de marchandises

Caler un mat : l'abaisser à l'aide de la guinderesse. Le guinder, c'est le remonter jusqu'à ce que le trou de sa caisse dépasse les élongis du mat qui doit le supporter.

Canot : Les bâtiments avaient très peu de moyens de communication avec l'extérieur, leurs embarcations étant bornées à la chaloupe et aux canots, au nombre de deux au plus, qu'elle pouvait contenir. Les porte-manteaux extérieurs étaient inconnus, même derrière. La chaloupe devait porter une ancre en cravate à l'arrière et son câble, aussi était-elle très large et très relevée de l'arrière, de manière que cette partie eut le plat bord presque horizontal lorsque l'ancre y était suspendue. Les bancs de la chaloupe étaient à démonter pour mettre le grand canot dedans.

	Vaisseaux de				Frégates	
	100	80	74	64		
Grands canots	12	11,7	10	9,8	8,8	
Longueur						
Grands canots	2,4	2,4	2,3	2,3	2,1	
Largeur						
Petits canots	9,1	9 1	8,4	8 1	7	
Longueur						
Petits canots	2,1	2:1	2	1:9	1,8	
Largeur						

Canot major : canot affecté à l'état-major

Cape (mettre à la) : manoeuvre qui a pour but de mettre un navire en mesure de supporter un mauvais temps, on réduit la voilure et on se met face au vent, on fait peu de sillage mais on dérive.

Caronade : bouche à feu plus petite qu'un canon, sans recul.

Chasser : un navire chasse sur ses ancrs quand étant au mouillage, il entraîne ses ancrs par l'effet du vent ou du courant.

Cigale de la chaîne : anneau d'une ancre

Civadière : Voile carrée grée sous le mât de beaupré.

Communiquer : être en contact avec l'équipage d'un autre navire, pour porter ou recevoir des lettres par exemple. Il est interdit de communiquer avec un navire en quarantaine. On communique, quand on n'est pas en guerre, avec les navires de tous les pays.

Connaissance : On prend connaissance d'un navire, d'une terre lorsqu'on manoeuvre pour l'apercevoir.

Compagnie permanente : les compagnies des équipages de ligne* sont permanentes, de dépôt, provisoires de recrutement ou de mousse.

Couture : intervalle entre deux bordages et qu'on remplit de calfatage

Croisière : parcourir la mer en surveillant, repérer les mouvements suspects

Darse : bassin destiné à la réparation de navires

Déraper un ancre : le lever

Désarimer : défaire l'arrimage des objets de la cale pour le désarmer ou le nettoyer

Détalinguer : dénouer le lien par lequel le a chaîne est reliée à l'ancre

Drogman : interprète

Dunette : Sous la dunette, dernier étage de l'édifice, est établi l'appartement de l'amiral ou, à son défaut, du commandant. C'est du haut de ce reste du *château d'arrière* que ces derniers, ainsi que l'officier de service, examinent les mouvements des vaisseaux de la flotte, jugent à l'aspect du ciel des prochains changements de l'atmosphère, et font entendre leurs commandements.

S'élever : s'éloigner

Equipage d'un vaisseau: 14 officiers de marine, y compris le capitaine et l'officier de détail. 4 officiers de troupe, l'écrivain, un aumônier, soit en tout 20 personnes. Environ 20 gardes du pavillon et de la marine. 40 maîtres d'équipage, quartiers-maîtres, bossemans (sic) et patrons, 141 officiers marinières, maîtres, seconds et aides canonnières, maîtres de professions (charpentiers, voiliers, calfats ...). La solde des maîtres est de 40 à 60 livres. La solde des gabiers et timoniers, de 20 livres. Les matelots touchent de 12 à 18 livres. Ces bâtiments embarquent 890 hommes en temps de guerre et 620 en temps de paix. Il y a donc en tout 1 150 hommes en guerre et 800 hommes en paix, plus le chirurgien, les munitionnaires et le commis.

Equipage de ligne : Les équipages sont organisés par l'inscription maritime, par recrutement ou par engagement volontaire. Le corps des équipages de lignes est réparti en cinq divisions placées à Brest, Toulon, Rochefort, Lorient et Cherbourg. Ce sont des réserves où l'on entretient un nombre de marins suffisants pour les éventualités du service.

Le marin levé pour le service de l'État y entre la première fois comme matelot de troisième classe; le conscrit est apprenti marin et ne devient l'égal de l'autre qu'au bout d'un an. Après six mois de service dans une classe, le matelot est susceptible d'être promu à la classe supérieure par le conseil d'avancement, formé des officiers du bord. Le matelot de première classe peut devenir quartier-maître, grade équivalent à celui de caporal; puis second maître, ou sergent, et enfin premier maître, ou adjudant. Les hommes de professions spéciales, les calfats, les charpentiers, les forgerons, ne peuvent arriver qu'au grade de maître, égal à celui de sergent-major.

Les compagnies d'équipage de ligne ont pour capitaines des lieutenants de vaisseau; pour lieutenants, des enseignes de vaisseau; pour lieutenants en second, des élèves de première classe; deux seconds maîtres de manœuvre, un de canonnage, un de timonerie; huit quartiers-maîtres, dont quatre de manœuvre, deux de canonnage, un charpentier, un calfat; cent marins en complètent le personnel à cent quinze hommes. Les officiers attachés à une compagnie pendant deux ou trois ans ne sont point pour cela dans un cadre spécial; tous les officiers peuvent alternativement être appelés à en faire partie; seulement, les capitaines et lieutenants embarquent lorsque arrive le tour de leur compagnie, tandis que les officiers isolés, nécessaires pour compléter l'état-major des bâtiments, embarquent à tour de rôle d'après une liste spéciale.

Etai : cordage aiguilleté au capelage du mat et dans le plan diamétral du navire

Etaler : les chaînes rompues, les bâtiments dérivent vers les autres et résistent à l'abordage

Feux de position : artifice dont on se sert la nuit comme moyen de ralliement ou de conserve. Il se compose d'un petit morceau de bois d'aune, creusé en godet, et rempli d'une composition de 8 parties de salpêtre, 3 de soufre et 1 de pulvérin

Filer son câble par le bout : lâcher ou laisser aller ce câble en dehors du navire

Cap Finisterre : pointe du Portugal, près de la Galice ?

Flûte : corvette de charge, avec donc réduction de l'artillerie et de l'effectif

Gabare : bâtiment de charge et de transport, ce sont ordinairement des navires à trois mats.

Gaillards : la couverture supérieure du vaisseau, les *gaillards* supportent une batterie de caronades, tout l'appareil des poulies où viennent passer les manœuvres après leurs énigmatiques détours dans la mâture, et, enfin, entre les deux mâts, la chaloupe, qui renferme elle-même deux autres embarcations.

Galhaubans : longue manœuvre dormante servant à assujettir par le travers et vers l'arrière les mats supérieurs

Grelin d'embossage : cordage servant à amarrer l'ancre pour que le navire puisse éviter ou changer de direction à volonté et présenter le côté vers un point voulu.

Bateau Lesteur : chargé de porter le lest dont les bâtiments en cours d'armement ont besoin.

Lazaret : établissement proche d'un port et destiné à recevoir des hommes en quarantaine

Lieutenant en pied : officier en second d'un bâtiment de guerre, quel que soit son grade.

Ligne : la puissance d'un vaisseau est tout entière dans ses batteries de canons; ainsi, au lieu de s'avancer contre l'ennemi qu'il veut combattre, il faut qu'il se dirige parallèlement à son front; et pour tirer d'une escadre le plus grand feu possible, il faut que les vaisseaux qui la

composent se tiennent à la file de manière à ne point se couvrir mutuellement; il faut aussi que cette ligne soit serrée pour ne pas s'exposer à être coupée par celle de l'ennemi et pour réunir un plus grand nombre de canons dans le moindre espace.

Sur un champ de bataille à terre, les hauteurs, les villages, les bois, sont autant de positions importantes qui dessinent la ligne de bataille et la fortifient; sur la surface uniforme de l'Océan, il n'y a qu'une circonstance d'où dépendent les mouvements des flottes, c'est la direction des vents; ainsi cet échiquier, si variable dans les batailles des armées de terre, est toujours le même pour le marin; le vent en est le régulateur; les diverses routes que peut suivre un vaisseau constituent les divers ordres dans lesquels peut se ranger une escadre.

Donc, lorsque tous les vaisseaux qui la composent marchent à la file, avec le vent *du travers*, ils forment un ordre de bataille essentiellement maniable, car ils peuvent, par un simple virement de bord, changer complètement leur direction et se retrouver à la file l'un de l'autre en recevant le vent de l'autre côté.

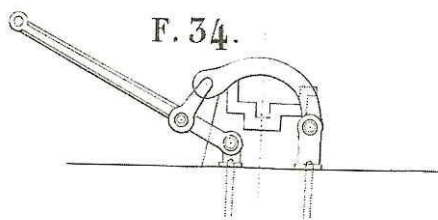
Si l'escadre marche *au plus près du vent*, soit qu'elle le reçoive de droite ou de gauche, de tribord ou de bâbord, elle est dite *en ordre de bataille tribord* ou *bâbord*; ces deux ordres, *vent du travers* et *au plus près*, sont les seuls ordres de bataille possibles.

Quel que soit le soin apporté à la construction des vaisseaux, jamais ces imposantes machines ne sont douées de qualités identiques; sous certaine allure, tel vaisseau marche mieux qui navigue mal sous telle autre; il faut donc, pour conserver les distances et n'être pas obligé, par la crainte d'un choc, d'un *abordage*, à sortir de la ligne, il faut donc pouvoir retarder à volonté la marche des fins voiliers, accélérer celle des autres; le seul moyen d'arrêter les premiers quand la brise plus *fraîche* pousse, c'est de *masquer*, de *coiffer*, de *mettre sur le mât*, quelques voiles, ainsi qu'on le fait lorsqu'on met en panne pour sauver un homme à la mer. Or, quand on est *vent arrière* ou à peu près, il est évident qu'on ne peut pas disposer les voiles à *reculons*; cela n'est possible qu'*au plus près* et tout au plus *vent du travers*; c'est pourquoi l'on se range en file sous ces dernières allures pour être prêt au combat. La grande question pour l'attaque et la défense, c'est de se placer au vent de l'ennemi; en effet, il est facile alors de s'en rapprocher pour l'attaquer, tandis qu'il lui est difficile au contraire de gagner au vent pour livrer le combat, si l'armée du vent veut l'éviter.

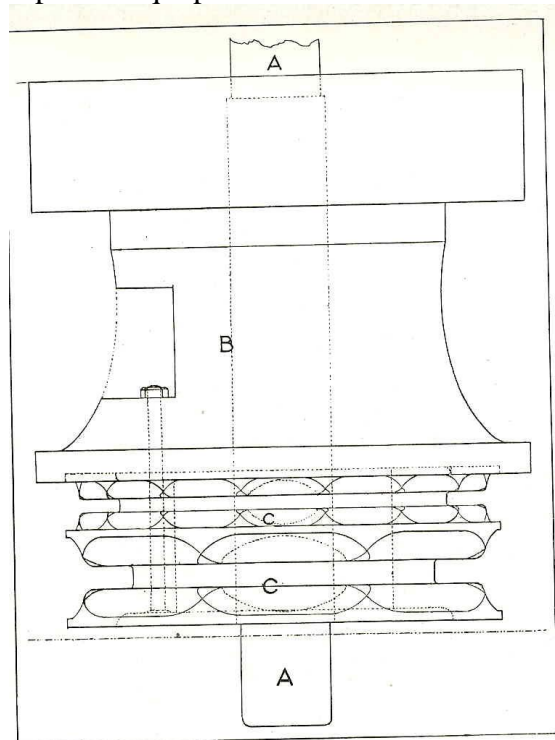
Une armée navale est divisée en trois escadres; tantôt la deuxième escadre est en tête, tantôt c'est la troisième; la première escadre forme toujours le centre. Ainsi rien n'est plus simple qu'une ligne de bataille navale; aucun accident de terrain n'en modifie les développements; et cependant, malgré cette simplicité apparente, rien n'est plus difficile que de conserver l'ordre pendant le combat; l'instabilité de la brise qui augmente à l'avant-garde, tandis qu'elle mollit à la queue de la ligne, les changements de direction du vent qui bouleversent l'échiquier dont elle est la base fondamentale, les caprices des vaisseaux dont la marche relative varie à chaque instant; les avaries que produisent bientôt les boulets de l'ennemi, toutes ces circonstances réunies enlèvent au plus habile amiral le pouvoir de diriger sa flotte, et le sort de la bataille dépend alors de la valeur et de l'habileté des capitaines, de l'intrépidité des équipages et de l'ordre du destin.

Linguet : moyen mécanique pour arrêter un objet en mouvement

Deux officiers français, le lieutenant de vaisseau Béchameil et le capitaine de corvette Barbottin, étudièrent des dispositifs de sécurité : le premier perfectionna un appareil d'origine anglaise ayant pour objet de saisir la chaîne à la façon d'une griffe si elle tend à s'échapper pendant qu'on vire au cabestan, tout en la laissant librement passer pour rentrer à bord, ce fut le « *linguet Béchameil* », le *linguet* se rabat par son poids sur le câble chaîne qui, d'après sa disposition dans la rainure, lui présente alternativement un maillon horizontal et un maillon vertical. Lorsque le marteau retombe sur le maillon horizontal, le maillon vertical forme arrêt. Remplacé plus tard par le « *linguet le Goff* ».



Barbottin chercha lui à agir directement sur la chaîne d'un mouvement continu, au moyen de la couronne en fonte à empreintes qui porte son nom.



Le cabestan Barbottin.
A. Mèche ; B. Cloche ; c. Couronne à empreintes pour petits câbles-chaînes ;
C. Couronne à empreintes pour gros câbles-chaînes.

Louvoyer : Lorsque le vent ne permet pas d'aller directement d'un point à un autre, on s'y rend par une suite de virements de bord, on dit aussi qu'on courre des bordées, qu'on s'élève au vent

Maître d'équipage : Le maître d'équipage d'un vaisseau ou d'une frégate a le grade d'adjudant sous-officier; ce doit être un marin consommé, le modèle et l'exemple de l'équipage. Il est chargé de tout ce qui tient au gréement, aux cordages du bâtiment; les ancres, les câbles, les *bouées*, sorte de flotteurs que l'*orin* retient aux ancres pour en indiquer la place, les embarcations, sont de son domaine. Une avarie a-t-elle lieu, de jour ou de nuit, le maître doit commencer à y pourvoir sur-le-champ; aussi a-t-il toujours quelque novice de son choix qui dégringole les échelles et vient l'avertir de tout événement dans la chambre qu'il occupe à l'avant du bâtiment. Le maître de manœuvre a navigué sous toutes les latitudes, dans tous les climats; ce n'est pas à lui qu'aucun gabier peut en conter; aussi, quand ils ne le détestent pas, les matelots ont pour lui une considération profonde; il est généralement obéi très respectueusement, et les méridionaux les plus turbulents ont toujours beaucoup de déférence pour *nostr'homme*, comme ils l'appellent.

Majorité : divers officiers, commis et secrétaires qui sont sous les ordres d'un major général, lui-même sous l'autorité du préfet maritime du port.

Mistic : Espèce de chasse-marée à antennes. Le mat de misaine incliné vers l'avant. Type de bateau utilisé par les pirates en méditerranée.

Œuvres mortes : accastillage ou partie émergée, alors que les œuvres vives sont la carène ou partie immergée.

Marquise : tente supplémentaire placée au dessus d'une autre pour mieux amortir l'action du soleil.

Morne : montagne avoisinant la côte

Mouche : petit bâtiment chargé d'éclairer la marche de l'armée ou de surveiller les mouvements de l'ennemi.

Neptune : nom d'un livre contenant les informations marines

Orin : cordage amarré sur la croisée d'une ancre et dont l'autre bout est attaché à une bouée. La bouée et l'orin servent à retrouver et lever une ancre quand sa chaîne a cassé.

Rouler panne sur panne : cela signifie que les roulis sont considérables

Palan de retrait : palan placé pour contenir un objet dans ces mouvements

Patente de santé : pièce qu'un capitaine, avant son départ, reçoit de l'autorité du port. Cette pièce constate l'état sanitaire de la localité ainsi que la provenance du navire et l'on est tenu de la présenter en arrivant dans un autre port, avant d'avoir aucune communication avec la terre. La patente peut être nette, suspecte (si il a été dans un port ou a communiqué avec des bateaux non contrôlés) ou brute (si le navire a été en contact avec des maladies contagieuses). La quarantaine est nécessaire si la patente n'est pas nette.

Peinture : L'intérieur des bâtiments était peint en rouge, l'extérieur, les préceintes et le bordage de dessus et de dessous en noir, séparés par un bordage ocre jaune. Les lignes de batterie étaient peintes ocre jaune, avec les mantelets noirs au-dehors et rouges en dedans, ainsi que les côtés. Les sculptures étaient bien entendu dorées.

Perrier : petit canon en bronze introduit dans les montants de la dunette, des gaillards, des hunes ou des embarcations.

Poulaine : saillis des pièces de construction qui se trouvent en avant du coltis et qui sont montées contre l'étrave et la muraille de l'avant du navire. Elle forme une plate forme triangulaire

Laisser porter : laisser arriver, ne pas contrarier un mouvement commencé

Libre pratique : permission, éventuellement après la quarantaine, de communiquer avec la terre

Quart : Indépendamment des détails dont les officiers sont chargés, ils sont tous obligés de se partager le service des quarts. On appelle ainsi le temps pendant lequel une partie de l'équipage veille sur le pont, soit de jour, soit de nuit, en rade ou sous voiles. Le temps de service de chaque moitié de l'équipage de chaque *bordée*, est de six heures, quart des vingt-quatre de la journée.

De midi à minuit, il y a deux quarts de 6 heures. De minuit à midi, il y a trois quarts de 4 heures. Ceux qui sont de quart un jour donné auront le lendemain le quart précédent.

L'officier de quart est distingué par le *hausse-col* et le sabre qu'il doit porter. Il se tient sur le gaillard d'arrière des frégates, sur la dunette des vaisseaux, du côté d'où vient le vent. En

rade, il veille à ce que les ordres de service relatifs à la tenue du matériel et du personnel, aux travaux, aux exercices, soient exécutés ponctuellement. C'est par sa voix que doivent passer tous les ordres; le commandant veut-il son canot, le second donne-t-il l'ordre d'expédier la chaloupe, c'est à l'officier de quart qu'il s'adresse. Celui-ci commande à haute voix : Telle embarcation! Le second maître de quart, qui se tient toujours au pied du grand mât, traduit cet ordre par un coup de sifflet particulier qui pénètre dans toutes les parties du navire; les hommes embarquent vivement, le canot s'approche de l'échelle; le *patron* en prévient l'officier de quart; celui-ci a fait appeler l'élève de corvée; il lui donne les ordres relatifs à sa mission et en reçoit le rapport à son retour. En mer, il a en outre à veiller à la route, à la voilure du bâtiment; c'est par sa voix que s'exécutent toutes les manœuvres, excepté dans le cas spécial où le commandant prend le quart pour une grande manœuvre.

Une fois leur quart terminé, les élèves comme les officiers sont de *corvée* pendant la durée du quart suivant; si le bâtiment est en rade, il faut qu'ils se tiennent prêts à embarquer dans la chaloupe pour aller *faire* de l'eau, du sable ou des balais; dans un canot pour porter des hommes à terre, en chercher, ou tout autre service semblable. Dans l'embarcation même qu'il commande, l'élève n'est pas exempt de tribulations de plus d'une sorte; il lui faut lutter contre le mauvais vouloir du patron qui met son amour-propre à manœuvrer son canot à sa manière, et réprimer les licences de ses passagers, matelots, agents de vivres, cuisiniers, qui fondent sur l'influence de leur art un empire souvent véritable. Puis, une fois arrivé à terre, ce sont, de la part des hommes de l'équipage du canot, des demandes de permission de s'absenter pour quelques instants; s'il les accorde, les cabarets voisins font bientôt oublier toutes les promesses. Il lui faut alors courir, sans y réussir toujours, pour rallier son monde.

Fausse Quille : construction qui double la quille extérieurement, doublée en cuivre.

Grande Rade : dans une rade, la partie la plus rapprochée de la mer s'appelle la grande rade, et l'on y va pour faire son appareillage. La partie la plus rapprochée du port s'appelle la petite rade, c'est là que l'on mouille habituellement

Rade (mettre en rade) : aller en grande rade pour se préparer à partir en campagne

Rances : pièces de bois ajustés sur les bordage d'un navire pour le consolider.

Ranger : ranger la terre c'est en passer près.

Rechange : ce sont les fournitures accordées à un bâtiment pour remplacer ceux qui peuvent manquer ou s'user.

Reconnaître : ayant eu connaissance d'un navire, on le reconnaît par ses signaux. Pour une terre, on la reconnaît en la visitant.

Remorque : L'opération qui consiste à prendre une remorque en mer est assez compliquée, celui qui la donne se met en panne et l'autre laisse arriver pour attraper une bouée permettant d'installer le grelin de remorque.

Ris : les voiles portent dans le sens de leur longueur des rangées de ris, rangée fortifiée et percées d'œil de pie où l'on passe des garcettes servant à diminuer la surface de voilure.

Sable : utilisé pour divers nettoyages, en particulier les ponts

Seine : long filet de pêche de 1m à 1m50 de haut, plombé par le bas et lié par le haut.

Station : ensemble des bâtiments stationnés dans le port d'une colonie ou d'un pays étranger, pour y faire respecter le pavillon national, protéger et favoriser le commerce.

Surjaler : l'ancre ne mord pas le fond avec ses pattes car son câble est passé dessous

Talonner : c'est toucher le fond par l'arrière de la quille

Touline : nom donné à un cordage avec lequel des embarcations remorquent un navire dans une rade ou un port

Père Tropicque : le passage du tropique est traditionnellement l'occasion de baptiser au nom du père tropique les marins et passagers le passant pour la première fois.

Vaisseau : 1 144 hommes, 6 mois de vivres, 105 jours d'eau. Longueur de la quille : 54,90 m. Longueur étrave étambot : 60, 10 m. Creux : 8,12 m. Hauteur sous barrots : dans le faux pont 1,78 m; 1ère, 2e et 3e batteries : 1,84 m; dans la dunette : 1,95 m. Le lest en gueuses de fer pèse 300 tonnes. Les meilleurs tirants d'eau à la voile sont : à l'avant : 7,88 m, à l'arrière : 8,40 m, soit une différence sur cul de 0,48 m.

Quelques longueurs de mâts et espars : grand'mât 38,20 m, de l'emplanture au tenon du chouque; bâton de foc 17,20 m; grande vergue : 32,80 m; vergue de civadière : 23,90 m; vergue d'artimon : 25,30 m.

La grande voile mesure 476 m² le grand hunier : 547 m².

Les vivres pour six mois sont composées des éléments suivants : 742 barriques de vin, soit 185 000 litres, biscuit : 86 514 kg, farine 41276 kg, lard : 21350 kg, bœuf salé : 1760 kg, pieds et têtes de bœuf : 2 646 kg, morue : 2 058 kg, fromage : 3 087 kg, légumes 2 793 kg, riz : 2 058 kg, pois : 7 056 kg, fayots : 7 056 kg, fèves 7 056 kg, huile : 1617 kg, vinaigre 4 557 kg, sel : 4 410 kg, chandelles : 249 kg, graine de moutarde 49 kg.

L'artillerie du premier pont comprend 30 canons en fer de 36, de poids unitaire 3 746 kg; l'artillerie du second pont comprend 24 pièces de 24 en fer, pesant 2 760 kg l'une; et 8 pièces de fonte de 24, pesant l'une 2 721 kg; le troisième pont comporte 32 pièces en fer de 12, pesant chacune 1 576 kg. Sur le gaillard il y a 16 pièces de 8, en fer, pesant chacune 1 155 kg. Le poids total des canons est donc de 266 713 kg, sans les affûts. Ces derniers pèsent 628 kg pour l'affût de 36, 458 kg pour l'affût de 24, 267 kg pour l'affût de 12, 213 kg pour l'affût de 8. Le poids total des pièces canons et affûts est donc de 316 713 kg.

Les ancres sont les suivantes : 1 de 3 622 kg, 1 de 3 620 kg, 3 de 3 586 kg, 1 de 1247 kg, 1 de 1213 kg. Soit au total 20,460 tonnes, pour le mouillage, auxquelles il faut ajouter 61 380 kg de câbles et aussières.

Les approvisionnements pour l'artillerie sont répartis comme suit :

Pièces de	Boulets ronds	Boulets ramés	Boulets à mitraille
36	2100	0	300
24	2240	320	640
12	2240	320	640
8	1120	160	340

Le poids total des boulets est de : 97 000 kg.

Le poids total de la poudre, à raison de 80 coups par pièce, est de : 39 189 kg.