

LE VOILIER

Grandeur et Décadence

*Conférence faite le 19 décembre à l'Académie de Marine
par le R. P. F. DE CLEYN, S. J., vice-président.*

A ship under sail at sea is the most beautiful thing man has ever made. (Ruskin.)

Si vous vous sentez de l'admiration pour les splendides « clippers » dont l'image orne les murs de votre club, abandonnez-vous à vos sentiments ; c'étaient de bien jolies choses à voir, mais c'étaient pour les équipages de véritables enfers flottants. Ils sont morts les beaux voiliers ; paix à leurs cendres.

(La Conquête des Mers, par H. Van Loon.)

Il y eut un temps où l'apparition d'un voilier en rade d'Anvers, était un événement ; le temps, hélas passé, où l'Escaut et les habitants du quartier maritime ne faisaient qu'un.

Pas de sombres hangars, pas de grille massive que le commun des mortels ne franchit pas. Chacun eut alors libre accès au fleuve dont profitaient volontiers les gamins du quartier, à la marée montante, quand avec un filet de fortune, une loque de toile, attachée à un cerceau volé sur le quai, ils pêchaient la crevette, au risque de piquer une tête et de se laisser entraîner par le courant. L'Escaut était vraiment l'amî des grands et des petits. Parfois la bonne entente entre le noble fleuve et les riverains cessait momentanément de régner, quand par malheur une tempête coïncidait avec une marée de vives eaux. L'Escaut fouetté et soulevé par le vent se permettait parfois de sortir de son lit, d'inonder les caves, de chasser les habitants vers les étages. L'émoi, alors, était grand dans le quartier, mais la brouille ne durait guère, les dégâts étaient vite réparés et l'Escaut, honteux et repentant de ses débordements, redevenu calme et paisible, rentrait en grâce. C'était le temps où les fervents du beau fleuve, et ils étaient nombreux, aimaient, après la chaleur du jour, de s'asseoir sur les bancs de pierre, à l'ombre des grands arbres, et respirer l'air du large, le regard perdu vers les vastes espaces de l'autre rive.

Et parmi les rares survivants de ces temps heureux il y en a encore, sans doute, qui à plus d'un demi-siècle de distance, se rappellent avoir entendu quelque mélodie, les notes mélancoliques

d'une mandoline sous les doigts du matelot solitaire, pour tromper les heures de veille à bord, quand les camarades cherchaient dans quelque bouge du port, l'oubli des fatigues et des privations du voyage.

Mais quelle animation, quelle joie, quelle vie quand débouchait derrière le coude d'Austruweel, un des beaux voiliers du temps, un « Michiels-Loos » un « Théodore Engels » un « Marnix de Sainte Aldegonde », le pavillon belge flottant au mât d'artimon.

Aux premiers coups de canon, car le voilier d'alors avait gardé la tradition du passé où le navire de commerce se confondait avec le navire de guerre, aux premiers coups de canon, toute la population de la rue des Eperlans, de la Culotte bleue, de la Chapelle des bateliers, disparues ou mutilées depuis, accourait sur le quai. Les mouchoirs rouges s'agitaient, des cris inarticulés partaient de toutes les poitrines, et les vieux avaient peine à cacher la larme furtive qui leur mouillait les yeux. Il y avait si longtemps que le navire avait quitté le port en destination de Valparaiso ; de là, la traversée du Pacifique vers Hong-Kong, le cabotage sur les côtes de Chine. Et le voici rentré après plus de quatre années d'absence. Ah, le beau temps dont les souvenirs sont à peine conservés dans les reproductions en gravure des célèbres voiliers de l'époque ! Aussi pour ceux qui les ont connus au temps de leur splendeur, quelle agréable surprise si, par hasard, au cours de la traversée en Angleterre, surgit la gracieuse silhouette d'un voilier, toutes voiles dehors. Le beau spectacle ne dure guère ; le rapide turbinier a vite fait de dépasser le trois-mâts ; la vision s'évanouit et le vaisseau fantôme, comme un revenant d'un autre âge disparaît dans la brume du soir.

Parmi les admirateurs du voilier d'autrefois, il s'est trouvé un homme qui a voulu le sauver de l'oubli et raconter aux générations qui ne connaissent que le vapeur, l'histoire des majestueux vaisseaux de ligne, des frégates légères, des voiliers en un mot, qui au cours des siècles ont décidé du sort des peuples ou détourné le courant d'une civilisation : l'anglais Basil Lubbock. Quoi de plus naturel qu'un pareil sujet ait tenté un écrivain de talent ? Est-il exagéré de dire que le voilier est une des plus belles productions de l'industrie humaine et que le « clipper » en particulier, présente le spécimen le plus parfait au point de vue de la construction navale ? Basil Lubbock aime à décrire l'élégance des formes, la majestueuse voilure du « clipper » avec la compétence d'un homme maître de

son sujet, que des recherches dans les musées et les bibliothèques mirent en possession d'une documentation particulièrement abondante et riche. Aussi ne se contente-t-il pas de décrire le voilier en technicien ; il nous trace un tableau aussi vivant que possible de la rude existence des marins d'autrefois, du culte qu'ils portaient à leur bâtiment, du dévouement parfois sauvage dans l'accomplissement de leur tâche. Tout le temps que le capitaine Ketley naviguait à travers des passes dangereuses de la côte chinoise, il ne descendait pas dans sa cabine ; le bain du matin remplaçait pour lui le repos de la nuit ; que ceci ne nous surprenne pas. Le capitaine du voilier, qu'était-ce sinon une sorte de jockey marin surveillant à tout moment de la course sa monture. Ne faut-il pas profiter du moindre souffle de vent, des courants, des marées, qui eux aussi apportent leur contribution à la vitesse. L'œil au guet, l'esprit tendu, le regard scrutant l'horizon, attentif aux moindres variations du baromètre, à la direction des nuages, souvent sans point de repère sur l'immense étendue de la mer. N'oublions pas non plus que les cartes marines de l'époque n'était pas dressées avec le soin que l'on apporte aujourd'hui à leur confection ; plus d'un voilier est allé se perdre sur un banc de sable ou se jeter sur la côte, parce que des indications vagues ou incomplètes des cartes avaient induit le commandant en erreur. Et l'équipage ? Constamment sur le qui vive pour la manœuvre d'un gréement aussi compliqué que délicat. Et le passage par le cap de Bonne Espérance, par le cap Horn, itinéraire obligé de tout voyage au long cours, puisque ni le canal de Suez, ni le canal de Panama n'avaient été construits ; le Cap Horn, fameux par ses violentes tempêtes, au point que souvent une partie de l'équipage se réfugiait dans le haut des mâts, parce que là du moins, la vague, qui balaie tout sur le pont, ne saurait les atteindre et les précipiter à la mer. Tempêtes furieuses qui emportent les voiles, les mettent en pièces, avec un fracas sinistre, tempêtes qui parfois se prolongent des jours, des semaines, coupées par des rafales de neige, de pluie ; il n'y a que les vieux qui nous le diront. Eh bien non ; à l'heure où je vous parle, des voiliers doublent le Cap Horn, luttent avec énergie contre les vents et les courants. Les hommes de l'équipage ont la mort devant les yeux ; mais ils ont confiance dans la robustesse du bâtiment, et surtout dans le sang-froid du chef, son habileté manœuvrière, son expérience de la mer.

Rien d'aussi dramatique que le récit du voyage du « Parma », un voilier de la flotte d'Ericson, parti il y a trois ans de Wallaroo

en Australie, avec un chargement de 5.000 tonnes de grain pour l'Europe, récit que nous a laissé le capitaine Villiers, présent à bord.

Sous le commandement du capitaine norvégien du Cloux, le « Parma » s'était tiré du mauvais passage du Cap, quand, au moment où personne ne s'y attendait, s'élève une tempête furieuse. Des vagues monstrueuses s'abattent sur le pont et par leur poids, menacent à tout instant de faire sombrer le navire. La cuvette avec la boussole avait été précipitée à la mer ; six hommes au gouvernail, parvenaient à peine à maintenir le navire dans sa course et tout cela dans une obscurité complète, car le voilier n'avait pas d'électricité et il ne fallait pas songer à allumer une lampe. Le voilier sortit vainqueur de la lutte. Mais il y avait perdu du temps. La saison s'avavançait, et il fallait aller vite afin de profiter à temps de la brise de l'Atlantique, dépasser les Açores et laisser derrière soi la fameuse région des calmes avec son atmosphère brûlante que les marins redoutent plus que la lutte contre les flots en fureur.

* * *

Le spécimen le plus gracieux en même temps que le plus parfait voilier au point de vue nautique est le « clipper ». On n'est pas d'accord sur l'origine du mot ; le « clipper » naquit aux Etats-Unis, à Baltimore. Jusque vers le premier quart du XIX^e siècle, malgré les travaux scientifiques d'Euler et de Chapmann, la construction navale restait une affaire d'empirisme et de traditions de famille. Les Anglais en particulier, s'attachaient aux vieilles formules. Ils se seraient crus déshonorés s'ils avaient préféré les calculs d'un mathématicien qui ne fût pas anglais. Aussi l'émoi fut grand dans le monde maritime, quand Griffith de New York, annonça la construction d'un bateau qui, non seulement, serait trois fois plus long que large, mais dont le maitre-couple serait considérablement rapproché du milieu du bâtiment. Pareil bateau, aux yeux des constructeurs d'alors, était une folie, un attentat contre les lois de la nature. A supposer qu'il parvienne à quitter le chantier, il chavirerait inévitablement au contact de la mer. Il n'en fut rien ; le « Rainbow » c'est le nom du voilier de Griffith, partit pour la Chine en février 1845, et rentra en septembre de la même année. Le bénéfice net de ce premier voyage s'élevait à 90.000 dollars, le double des frais de construction. Le succès du « Clipper » fut complet et le « Sea Witch » construit d'après les mêmes théories, fit la traversée de la Chine à Boston en 77 jours, un record qui ne fut jamais battu. Entretemps une science encore à ses débuts, la

météorologie, faisait de sérieux progrès ; la navigation à voiles allait profiter largement des sailing directions et des trade-winds indiqués par le commandant Maury. Certains voiliers, utilisant les brises de l'Ouest des mers du Sud, réussissaient à faire le tour du monde en 125 jours au lieu de 250 jours qu'exigeait auparavant la circumnavigation du globe. Le fameux « Flying Cloud » effectua la traversée de New York à San Francisco en 89 jours.

Les Anglais, enfin réveillés de leur torpeur par le succès croissant des bâtiments américains, abandonnèrent leur vieux préjugé. A leur tour, ils se mirent à construire le voilier rapide qui ferait la réputation des chantiers de la Clyde.

Les fastes de la marine nous ont conservé la performance de trois « clippers » anglais. Partis ensemble de Foochow en destination de l'Angleterre, le 30 mai 1866, avec leur cargaison de thé, l'« Ariel », le « Serica », le « Taeping » arrivèrent après une traversée de 13.000 milles, le même jour à quelques heures de distance dans les docks de Londres. Les records de ces voiliers étaient constamment l'objet de comparaisons et de discussions des deux côtés de l'Océan, et chaque nouvelle heure gagnée sur la traversée de Yokohama à Boston ou de Melbourne à Liverpool donnait lieu à des réjouissances générales. Des fortunes furent perdues ou gagnées dans des paris engagés sur des navires, tels que le « Flying Cloud » et le « Red Jacket ». Et quand deux « clippers » se trouvaient faire la même route et qu'ils se mettaient à lutter entre eux, tout New York, tout Liverpool, se passionnaient pour ces merveilleuses régates auprès desquelles les joutes nautiques de maintenant ne sont que jeux d'enfants.

Quoi d'étonnant, dès lors, que les officiers et les marins de ces voiliers rapides eussent une aussi haute idée de leur caste ? Volontiers ils regardaient leurs camarades des poussifs vapeurs de l'époque, à peu près comme l'Etat-Major d'un paquebot peut regarder celui d'un charbonnier. Songez donc que le « Lightning » avec ses 2090 tonnes avait parcouru en 24 heures 436 nœuds, soit la vitesse de 18 nœuds en moyenne, laissant loin derrière lui les vapeurs dont les deux tiers de la capacité de transport étaient occupés par le poids des machines et la masse de combustible.

Mais, au moment où le voilier était arrivé à son dernier stade de transformation par une série d'efforts tendant à l'amélioration des formes de la coque et du gréement, l'emploi du fer et plus tard celui de l'acier permettait de développer les dimensions du navire

à vapeur. La navigation à vapeur qui, jusqu'alors, était « very expensive » devenait rentable ; le prix des frêts diminuait.

La lutte avec le vapeur devint dure et le voilier qui devait compter avec l'instabilité des vents et les incertitudes des traversées ne répondait plus aux exigences du commerce international et du développement industriel de l'Europe, de la régularité du service, de la « punctuality of delivery ».

Vers la même époque la propulsion à vapeur était sortie du domaine des essais. Jusqu'en 1864 un vapeur de 3000 tonnes, entassait dans ses soutes 2200 tonnes de charbon ; il en restait 800 pour le transport de la marchandise. L'invention de la machine à double expansion et les progrès de la technique renversèrent bientôt les chiffres. Le cheval-vapeur devenait plus léger et le rendement de l'appareil propulseur meilleur.

Ajoutons qu'à cette même époque, les compagnies d'assurances qui, au début de la navigation à vapeur, avaient fait aux voiliers des conditions plus favorables, adoptèrent une politique tout opposée et exigèrent pour les voiliers des primes plus élevées que pour les vapeurs de lignes régulières. Déjà l'ouverture du Canal de Suez avait porté un coup sensible au voilier anglais surtout. La route des Indes par le Cap exigeait de nombreux et solides navires que seuls les Anglais possédaient et qui leur assuraient, en quelque sorte, le monopole du trafic de l'Extrême-Orient et de l'Australie. De là l'opposition ouverte du Gouvernement britannique à cette entreprise grandiose, qui au point de vue politique et financier, constitue une des plus remarquables du siècle passé.

Lord Palmerston ne craignit pas de dénoncer en plein Parlement la Compagnie de Suez en quête de capitaux, comme la plus grande duperie qui eût jamais été proposée à la crédulité et à la naïveté des gens de son pays, et qui, à son sens, relevait des bancs de justice de la Reine.

L'ouverture du Canal de Panama serait son arrêt de mort. Jusqu'alors, des voiliers trouvaient encore à s'occuper dans le service de ports secondaires de l'Amérique, mal outillés, où le vapeur en rade, restait immobilisé de longs jours, pour remplir ses cales de guano et de nitrate que des barges lui amenaient de la côte à raison de 300 à 400 tonnes par jour, à la condition que la mer fût calme.

Dans la suite, quelques grands voiliers partaient encore de Philadelphie, avec des cargaisons de pétrole vers l'Extrême-Orient ;

des armements français, allemands, norvégiens, essayèrent pour maintenir le voilier, d'accroître ses dimensions. Mais l'expérience montra bientôt qu'au delà d'un certain tonnage, l'exploitation commerciale ne laissait guère de bénéfices et que la manœuvre, surtout à proximité des côtes, devenait difficile, voire dangereuse. Des voiliers d'une portée de 7.000 tonnes, comme le « *France* », le « *Potosi* », le « *Preussen* » se perdirent en mer ; il y a quelques mois à peine l'« *Herzogin Cecilie* » s'échouait sur les côtes anglaises.

A l'heure présente, une dizaine de voiliers dont le propriétaire, Ericson, a juré que le navire à voiles ne disparaîtrait qu'avec lui, font le transport des grains et des laines d'Australie. Mais ce que l'on appelait le « Derby de la laine » n'est qu'une pâle image des courses de vitesse d'autrefois.

Un retard de deux ou trois semaines sur le concurrent n'émeut, ni le capitaine qui n'a d'autre souci que d'arriver à destination, ni l'équipage qui estime que deux ou trois semaines passées en mer, sont moins « *expensive* » qu'un séjour prolongé dans un port. A tour de rôle, le voilier qui rentre, jette l'ancre à Mariahamm ; un veilleur monte à bord, seul, jusqu'à ce qu'une occasion favorable se présente pour la démolition, « *to break up* » et c'est la fin. Le capitaine Villiers qui nous a laissé le récit du passage par le cap Horn conclut par cette triste et mélancolique réflexion : „Le « *Parma* » reprendra la mer, si c'est possible ; mais il est à prévoir que le nombre de voiliers diminuera jusqu'au jour, pas très éloigné, où ils renonceront même au transport des grains d'Australie.” En écrivant ces lignes, le capitaine Villiers avait sans doute déjà entamé les négociations qui devaient aboutir en octobre 1931 à la vente du « *Parma* » de 5200 tonnes, au prix de 40 francs la tonne ; alors que le taux du frêt pour les transports de nitrate de Chili en France par vapeur était de 21 shillings.

* * *

Il vient de paraître un ouvrage intitulé « *La conquête des mers* ». A le lire on a l'impression que l'auteur n'a eu d'autre but que de dresser un réquisitoire sévère contre les brutalités, oui, les cruautés dont trop souvent furent victimes les officiers et les matelots d'autrefois. Car voici la conclusion de son chapitre sur le voilier qui lui est cependant particulièrement sympathique.

„Si vous vous sentez de l'admiration pour les splendides « *clippers* » dont l'image orne les murs de votre club, abandonnez-

vous à vos sentiments ; c'étaient de bien jolies choses à voir, mais c'étaient pour les équipages de véritables enfers flottants. Ils sont morts les beaux voiliers ; paix à leur mémoire."

Il n'est pas impossible que parmi ceux qui firent l'apprentissage de leur métier sur les voiliers, plus d'un souscrivait sans hésiter, en se rappelant les rigueurs de la discipline, de la sévérité implacable de certains capitaines et des injustices dont ils furent les victimes, à la conclusion de l'auteur de « La conquête des Mers ».

Le Code de discipline en mer, aux temps anciens en usage, réservait aux coupables des châtimens qui nous font frémir. Si une rixe se produisait parmi les matelots et qu'il y eut effusion de sang, celui qui avait commencé la bataille avait la main clouée au grand mât avec le couteau qui lui avait servi. Il restait ainsi jusqu'à ce qu'il fut parvenu à sortir lui-même le couteau de sa blessure : les règles disciplinaires interdisaient formellement à ses camarades de lui rendre ce service. Celui qui avait eu le malheur de tuer son adversaire, était lié au cadavre et jeté avec celui-ci par dessus bord. D'autres fois, quand le coupable était connu comme une forte tête, il était condamné à recevoir la cale. Une corde attachée aux mains de l'homme et une autre à ses pieds passait sous la quille du navire et rentrait à bord par une poulie fixée à l'extrémité d'une vergue. Par un reste d'humanité on lui mettait une éponge sous l'aisselle qui devait lui permettre de respirer et de sortir vivant de cette horrible opération s'il n'avait pas perdu tout son sang au contact des coquillages, des clous, des aspérités de la coque.

En cas de mutinerie, les vergues servaient de potence où l'on vit parfois jusqu'à douze hommes à la fois expier leur crime. Tout ceci est du passé ; la fustigation elle-même n'est plus en usage ; mais de quelles violences le voilier ne fut-il pas souvent le théâtre de la part de tels commandants dont les noms sont encore détestés dans les souvenirs des anciens, quand, dans des moments d'emportement ou sous l'influence de la boisson, ils se livraient à des actes de brutalité contre lesquels les tribunaux de l'époque restaient sans action.

Il est bien vrai que les membres des équipages d'alors n'étaient pas tous des anges. Il y avait là des jeunes enthousiastes qui se croyaient une vocation de marin ; d'autres que la nostalgie des pays lointains attirait vers une vie d'aventures. Mais il faut bien en convenir, il y avait aussi des épaves ramassées dans les rues et les tavernes du port ou encore de mauvaises têtes que la

vie en mer, espérait-on, finirait par dompter. Pour maintenir l'ordre parmi de pareils éléments, il fallait une discipline qui en des circonstances données, pouvait sembler excessive. Les survivants de cet âge se rappelleront peut-être que le « fighting captain » avait parfois à intervenir pour calmer les plus turbulents par quelques coups de poing bien appliqués et ainsi rétablir la paix entre des gens d'humeurs et de nationalités les plus diverses.

Il y avait à bord du voilier des heures délicieuses, où le navire, toutes voiles dehors, gonflées par la brise, poussait sa proue en avant ; l'équipage jouissait alors d'un repos de quelques heures et se réunissait ensuite à la table commune pour le repas. Mais quel était le régime alimentaire sur les voiliers ? Les repas mal préparés, le menu monotone, de la viande parfois avariée, du pain rempli de vers, de l'eau nauséabonde, surtout à la fin du voyage.

Un jour, il y a plus de soixante ans, deux gamins du port s'étaient attardés le soir sur un petit voilier amarré dans un des bassins d'Anvers. Les matelots, des allemands, de braves gens, qui s'étaient amusés à les voir grimper dans les cordages, les avaient gardés pour partager le repas. Une large marmite était apportée de la cambuse ; les hommes et les gamins y puisaient avec leur couteau et leur cuiller, car les fourchettes constituaient un luxe inconnu dans la cambuse ; et pour tout éclairage dans cette place empestée, une lampe fumeuse suspendue au plafond. L'appétit n'avait pas manqué. Mais encore, à certains moments, surgit dans le fouillis des souvenirs de l'enfance, l'odeur rance des pommes de terre, des fèves, du lard, qui composaient tout le menu.

Il est bien vrai que le « standard of living » général d'alors n'avait pas atteint le niveau de maintenant et que les ouvriers des fabriques et des ateliers n'étaient pas mieux partagés que les hommes de mer ; et à tout prendre, à l'existence du mineur au fond de la mine, le marin préférait la sienne aux heures où le soleil caressait ses membres fatigués et que le vent du large lui soufflait au visage. Les règlements imposés aux armateurs ont considérablement amélioré les conditions à bord où le marin fait sa besogne, sur le voilier au grand air ; mais sur les vapeurs qui chauffent encore au charbon, et ils sont nombreux, le travail se fait dans le fond où les chauffeurs disposent à peine de l'air frais réservé au houilleur dans la mine. Aussi, d'après les rapports du Docteur Greenwood Wilson, officier d'hygiène du port de Cardiff, le pourcentage des marins atteints par la tuberculose est plus élevé que parmi les hommes travaillant à terre.

Il est à regretter que les marins, trop souvent, n'apprécient pas ce qui a été fait pour leur donner un peu plus d'hygiène et de confort. Tout récemment, des armateurs norvégiens qui s'étaient montrés soucieux de la vie à bord des marins et avaient sensiblement amélioré les conditions d'hygiène et de confort durent avouer que ceux-ci, par suite de l'instabilité des équipages qui quittent le navire, souvent au bout de trois ou quatre semaines de navigation, ne se donnent pas grand' peine pour l'entretien de leurs installations. Le rapport conclut, avec une pointe de déception, qu'il faudra attendre le temps où grâce à une meilleure éducation du peuple, les marins norvégiens seront de meilleure qualité « a better people ».

Par une singulière coïncidence, l'historien de la Marine, Claude Farrère, qui ne semble pas avoir eu connaissance du réquisitoire de l'auteur de la Conquête des Mers, après avoir décrit la galère si « belle », si gracieuse, légère qu'on jurerait un bel oiseau de mer, „volant au ras des lames, quand les grandes rames levées, elle fait route sous les deux voiles triangulaires, l'appelle lui aussi, un « enfer flottant ».

Serait-il donc vrai que le voilier, comme la galère, cachait sous la voilure majestueuse, au temps de sa splendeur et de sa gloire, des horreurs comparables aux scènes de barbarie dont la galère fut autrefois le théâtre ?

Le voilier que nous considérons ici est le navire de commerce, outil de transport. Aussi longtemps qu'il n'emportait dans ses cales que des marchandises, peu importait l'installation des cargaisons de blé, de coton, de laine ; pourvu qu'en cas de mauvais temps le tout restât en place et que l'eau ne parvint pas jusqu'à la marchandise, le capitaine et son équipage n'avaient pas d'autre souci. Mais à mesure que le Nouveau Monde réclamait un renfort de main-d'œuvre, le trafic des passagers s'accrut de jour en jour ; pour bien des voiliers, une cargaison humaine constituait un fret d'aller excellent. Sans remonter à l'époque des Croisades et des pèlerinages en Terre Sainte, où des centaines d'hommes, de femmes et souvent d'enfants s'entassaient sur des bâtiments qui n'étaient que des coquilles de noix en comparaison de nos bateaux modernes, je veux parler du rôle du voilier dans le mouvement d'émigration si intense vers le milieu du dix-neuvième siècle. Quelles furent les conditions de transport, de New-York vers la Californie, des 27.367 chercheurs d'or en 1849 et 1850, l'hygiène et le confort au milieu de ces foules grouillantes quand un voilier d'à peine 1200 tonnes

prenait 1700 passagers ? L'histoire ne nous a pas conservé le nombre des malheureux qui trouvèrent, au cours de ces voyages par le Cap Horn, leur tombeau dans les profondeurs de la mer.

Nous sommes mieux renseignés sur les traversées des émigrants à l'époque de la grande disette en Irlande et en Ecosse. Les annales du port de Saint John renferment des pages bien sombres. Le Canada seul avait attiré des milliers de passagers qui prenaient place sur les timber-ships du temps. Le prix de la traversée d'Angleterre à Saint John et à Miramichi était modeste : 7 livres par adulte ; si le passager se chargeait lui-même de son entretien, le prix était réduit à 3 livres. Or, d'après les statistiques du temps, pendant les années 1847-1848, 25.000 émigrants moururent du typhus. Et des survivants 10.000 malades succombèrent à terre et furent enterrés à Gross Isle près de Québec ; à Montréal, les décès étaient de 6.000. Le port de Saint John reçut 15.000 émigrants dont 2.000 victimes de la même maladie trouvèrent à Partridge Island leur dernière demeure. L'historien du port de Saint John termine son récit par cette douloureuse réflexion « It was a hard and callous age ». Les hommes alors étaient durs et sans pitié.

Ici encore on pourrait répondre que depuis longtemps les idées d'humanité ont fait des progrès et que les conditions des voyages ont bien changé. Est-ce bien vrai ?

Y a-t-il donc si longtemps que des milliers d'émigrants s'embarquaient en partance pour les Etats-Unis, entassés misérablement, avant que les gouvernements eussent pris des mesures pour que le transport de ces malheureux se fit dans des conditions plus humaines ? A propos du progrès réalisé dans ce domaine, il n'est pas sans intérêt de rappeler ce que constatait il y a quelques jours seulement, le Professeur Percy devant l'« Institution of Engineers and Shipbuilders of Scotland ». Au début de sa carrière en 1884, sur tel paquebot réputé pour le confort, chaque passager occupait 6.15 de gros-tonnage et disposait de 8,9 pieds carrés au salon, alors qu'à bord du Normandie, les proportions sont 21 de gross-tonnage et 20 pieds carrés par personne.

Mais à côté du commerce libre et du transport des émigrants, il en existait un autre, un commerce clandestin, qui, à la honte de la civilisation, se prolongea jusqu'au milieu du siècle dernier ; le trafic des esclaves. Le traité de Paris de 1814 et le Congrès de Vienne avaient décidé, en principe, l'abolition de la traite des nègres.

Des lois promulguées dans les principaux pays d'Europe et en

Amérique l'avaient confirmé ; elle n'en continua pas moins pendant de longues années encore, grâce à l'étendue des côtes sur lesquelles la traite s'exerçait et aussi à la connivence secrète de certaines nations qui en tirèrent des profits immenses. Or, comme l'armateur qui amenait le thé rapidement à Londres y gagnait de grosses primes, ainsi le négrier qui arrivait le premier aux ports d'Amérique, y écoulait sa marchandise au plus haut cours. Il fallait aussi des navires rapides qui, toutes voiles déployées, pouvaient, en cas de rencontre avec les chasseurs de négriers, se mettre hors de portée du canon.

Dès lors, tout était sacrifié à la vitesse ; à peine restait-il de l'espace réservé à la cargaison humaine. Un nègre à bord, disait-on, n'avait pas autant de place qu'un mort couché dans un cercueil. La lumière commence à se faire sur ce trafic infâme ; les livres de comptabilité des anciennes firmes engagées dans le commerce des noirs, les rapports de mer, les inventaires, les contrats d'assurance, les réglemens d'avarie ont été exhumés. Les archives des villes et des états et aussi des papiers de famille nous ont livré quelques secrets sur les abominations de la traite. C'est à faire frémir. Mais les profits étaient énormes et dès lors... Un esclave adulte acheté en Afrique à raison de 100 florins hollandais se vendait 400 à 500 florins en Amérique. Des jeunes gens de 12 ans achetés au prix de 60 à 70 florins, trouvaient acquéreurs pour 200 et 300 florins.

Le commerce des esclaves, très important sous le règne d'Elisabeth d'Angleterre, s'implanta bientôt à Amsterdam où l'on rencontre les « *gezworen makelaars in slaven* », les courtiers assermentés en esclaves.

En 1619, un navire hollandais eut le triste honneur de débarquer les premiers esclaves dans l'Etat de Virginie, sur le continent américain.

Au XVIII^e siècle, la traite des noirs constituait une partie importante de l'activité du pavillon français. En 1787, ce trafic occupait 92 bâtimens jaugeant ensemble 32.528 tonnes. Cette année-là, le nombre des noirs transportés aux Antilles atteignit le chiffre de 30.837.

Dans un mémoire qui a été conservé, la Chambre de Commerce de Bordeaux s'élève avec force contre les tendances libérales d'alors : pas d'adoucissement de l'esclavage. Ce sont les nègres qui font la richesse des habitants des Antilles. L'esclave est une marchandise de qualité.

La Chambre de Commerce affirme que la mortalité des nègres est quelque chose d'affreux ; elle ne s'apitoie pas sur le sort de ces malheureux mais sur celui des armateurs qui font la traite.

Que de firmes importantes en Angleterre, en France et ailleurs, dont les racines de leur richesse plongent peut-être dans un passé de larmes et de sang.

La traite des noirs avec ses horreurs appartient au passé ; si quelques trafiquants arabes réussissent parfois à débarquer dans quelque port ignoré de la Mer Rouge leurs cargaisons d'esclaves, on peut se réjouir que l'ère des négriers rapides, depuis la conquête de l'Abyssinie, soit définitivement close.

* * *

Avant les travaux de la rectification de l'Escaut qui firent disparaître tant de coins pittoresques du vieux port anversois, se trouvait au Quai Ortelius d'alors, un café, le « Lion d'Or », qui comptait parmi ses fidèles clients un groupe de marins pensionnés, retraités, mais pas de rentiers. C'était leur local où ils étaient sûrs de rencontrer les camarades du métier de la mer. Ils ne jouaient pas aux cartes, mais tout en fumant leur pipe en terre, ils racontaient, à tour de rôle, des histoires de jadis. Or, s'il avait été bien sage, un petit garçon pouvait, avec quelle joie, accompagner le grand-père. Pendant le récit des vieux, de leurs prouesses, des rencontres de pirates, des naufrages auxquels ils avaient échappé, des scènes de mutinerie dont ils avaient été les témoins, l'enfant dans un silence respectueux écoutait avidement ces horribles choses. Un jour, le Capitaine Potter, un Ostendais, vieux de plus de quatre-vingts ans, contemporain de Nelson, raconta l'épisode effrayant arrivé à bord d'un voilier qui transportait des « coolies » : comment les mutins avaient été fustigés jusqu'au sang et hurlaient de douleur quand l'eau salée pénétrait dans les plaies vives, soi-disant pour empêcher la gangrène de s'y mettre. On devine sans peine l'effet produit sur l'imagination de l'enfant ; mais, avec l'âge et la réflexion, il lui est arrivé dans la suite de se demander si dans leurs histoires, les vieux marins ne s'étaient pas permis quelques entorses à la vérité. Il eut tort, et regrette encore à certains jours d'avoir écouté leurs récits avec une pointe d'incrédulité.

Les « Coolies ». L'abolition de l'esclavage avait posé un grave problème ; comment et par qui remplacer les nègres dans les travaux qui répugnent au blanc ou pour lesquels les forces lui manquent ?

Vers les années cinquante, les dépôts de guano accumulés par des oiseaux de mer, pendant des siècles, dans les îles de Chinha, sur la côte péruvienne, avaient provoqué un courant d'affaires inconnu jusqu'alors. Des navires en grand nombre mouillaient dans la rade, en quête de la précieuse marchandise ; des milliers d'hommes, presque tous des Chinois, étaient occupés à l'abatage des bancs. Parmi cette population ouvrière règnait une mortalité effrayante et pour combler les vides, des recruteurs sans scrupule et sans cœur, allaient régulièrement puiser dans les provinces surpeuplées de la Chine, de nouvelles équipes. Tel voilier rapide qui, jusqu'alors, avait transporté du thé, de la soie, des émigrants en Amérique ou en Australie, emportait dans ses cales et ses entreponts des centaines d'ouvriers embauchés, que l'on appelait des « coolies », en destination de la côte péruvienne. Si le travail et les privations que ces malheureux eurent à endurer étaient pires que ceux de l'esclave d'autrefois, les enquêtes sur les conditions de transport avaient révélé de telles abominations que le gouvernement anglais, avait interdit aux navires battant pavillon britannique ce trafic qui devint, en quelque sorte, le monopole des Portugais. Ce ne fut qu'en 1873 que la Chine, d'accord avec les gouvernements européens, se décida à prendre énergiquement en mains la protection de ses malheureux sujets et exigeait des exploitants de guano et des planteurs, le passage libre pour tout « coolie » désireux de rentrer chez lui.

Comme beaucoup d'autres, le « clipper » américain, « Bald Eagle » avait été retiré du service de Chine et désormais serait affecté au transport des « coolies ». Dans le port de New-York aucun officier ne voulut en prendre le commandement ; un capitaine portugais réussit à embaucher quelques compatriotes et d'autres épaves de port, pour en composer un équipage de fortune. Il y eut aussi à bord un Irlandais du Nord ; c'est lui qui nous a laissé le récit de la fin lamentable du « clipper ».

Nous étions, raconte-t-il, à 500 milles de Manille en destination de Callao (Pérou). Un vent frais gonflait les voiles du « Bald Eagle », qui filait sans difficultés ses 10 nœuds. Il était cinq heures du soir. Tout semblait calme dans les fonds, quand soudain montaient de la cale et de l'entrepont où plus de 300 « coolies » étaient entassés, des cris rauques, sauvages. Au même instant, plusieurs d'entre eux, armés de barres de fer arrachées de leur lit, se précipitent vers les échelles avec l'intention évidente de monter sur le pont. Il n'y avait pas de doute, c'était la mutinerie. Les matelots

surpris accourent juste à temps pour refouler les assaillants et fermer le grillage des écoutilles. Le capitaine entretemps déchargeait ses pistolets sur les révoltés, sans arrêt ; l'équipage en fit autant. Ce fut un massacre sans merci ; mais les „coolies”, fous de rage ne s'inquiétaient pas des balles qui pleuvaient sur eux. Le monceau de blessés et de morts avait atteint à la hauteur des barres de fer, quand une décharge à tout portant, mit le feu aux vêtements d'un coolie. Une poussée se produisit pour s'emparer de la loque brûlante ; la flamme avait grandi, et fut emportée au fond de la cale ; l'étoffe en feu avait disparu. Une demi-heure se passe dans le silence, mais voici que tout à coup une fumée opaque et épaisse sort de l'écoutille principale et de celle de l'arrière. Plus de doute ; les „coolies”, dans l'espoir de forcer l'ouverture et de se rendre maîtres du navire, y avaient mis le feu. Le capitaine fit pratiquer des brèches dans le pont et lancer des flots d'eau sur le foyer. Peine inutile. Les „coolies”, pourchassés par la fumée et les flammes se pressent en masse sous les panneaux grillagés, montent sur les cadavres amoncelés, avec la rage du désespoir pour forcer les barres qui ne cédaient pas. Du milieu des flammes émergent des têtes vertes de terreur, des hommes se tordant, hurlant comme des fauves, pendant que l'odeur acre des chairs brûlées empeste l'air. Le capitaine et l'équipage ne songent plus qu'à leur propre salut. Les canots de sauvetage furent descendus ; manœuvre difficile ; la fumée de l'incendie coupait la respiration et les cris assourdissants des damnés empêchaient les officiers de se faire entendre. A huit heures du soir, le « Bald Eagle » ne formait plus qu'un vaste brasier dont les sinistres lueurs se projetaient à l'horizon. Bientôt il se coucha sur le flanc et avec sa lugubre cargaison de cadavres calcinés, disparut dans les flots. Tel est le récit de l'Irlandais du Nord, qui avec quelques survivants de l'équipage fut recueilli par la canonnière anglaise, « Rattlesnake ». A-t-il dramatisé la révolte des „coolies” et la perte du « Bald Eagle » ? Vers la même époque et dans les mêmes circonstances, deux transports de „coolies” eurent le même sort. Le fameux clipper « Seawitch » en route d'Amoy vers La Havane, dont le capitaine avait été massacré au cours d'une mutinerie, allait se perdre avec sa cargaison de 500 „coolies”, le 26 mars 1856, sur un récif au large de La Havane.

Le mépris qui s'attache encore à l'heure actuelle dans les milieux maritimes à cet infâme trafic n'a pas diminué ; il y a quelques jours à peine, le « Journal of Shipping and Commerce » terminait

l'histoire du fameux clipper « R. B. Forbes » dont la carrière avait été glorieuse en son temps mais qui, comme tant d'autres, avait été engagé dans le transport des „coolies”, par ces mots : « She degenerated into a coolies carrier ». Le R. B. Forbes était descendu au rôle honteux et déshonorant d'un transporteur de „coolies”.

Je m'en voudrais si, au bout de cette page de l'histoire de la marine, vous vous sentiez portés à partager l'avis de l'auteur de « La conquête des Mers » que les beaux voiliers dont les images ornent les murs de nos clubs, n'étaient que des enfers flottants, « floating hells ». Car, même aux époques les plus sombres de la navigation à voiles, il y eut des commandants, et j'en ai connu, qui au soir de leur carrière, pouvaient se rendre le témoignage d'avoir obtenu de leurs équipages et des cargaisons humaines qu'ils avaient transportées, par le seul prestige de leur personnalité, plus que d'autres par la violence et la brutalité.

Les grandes voiles ont disparu de la surface des mers ; sur un tonnage mondial de 66 millions de tonnes actuellement à flot, la navigation à voiles proprement dite, d'après les statistiques du « Lloyd's Register », avec les neuf voiliers de 3.000 à 3.500 tonnes de gross-tonnage, ne représente plus qu'une fraction insignifiante.

Bientôt le détroit de Magellan et le redoutable Cap Horn seront aussi déserts qu'ils l'étaient lorsque la côte occidentale de l'Amérique du Sud n'était pas encore découverte : l'ère de la navigation à voiles est close.

Or, à toute époque, les hommes les plus compétents dans ce domaine ont regardé la navigation à voiles comme la meilleure école du marin.

Lord Merrivale qui avait présidé le conseil d'enquête de plusieurs sinistres maritimes récents, parmi lesquels le naufrage de l'Usworth, s'est demandé à la suite des dépositions des témoins, si les commandants des vapeurs sont aussi bien formés que ceux des voiliers d'autrefois, pour la conduite du bâtiment, quand la violence des vents, des courants insoupçonnés, des sautes de vent soudaines, paralysent les machines et que le sang-froid, l'habileté de la manœuvre du sauvetage, offrent les seules chances de sortir victorieux de la lutte contre la mer.

A la réunion annuelle de février dernier de la « North of England Shipowners Company », Runciman leur disait : „J'ai toujours l'idée que nous avons perdu l'art de la manœuvre : il nous faudrait des voiliers qui embarqueraient quelques « apprentices »

non pas des « kid-glove men » mais de vrais marins, qui commenceraient par le fond le plus bas de la cale.”

Et au mois de décembre de l'année passée, le Ministre de la Marine allemande, au cours de son inspection du navire-école, après avoir critiqué ce qu'il qualifiait de confort exagéré, émit l'idée que les futurs officiers de marine seraient soumis à une meilleure formation si, aux randonnées sur les Océans, se substituait le cabotage, le long des côtes, la visite de ports, à l'entrée difficile par mer troublée, moins fréquentés, parfois mal outillés, afin de mettre mieux en éveil les instincts du marin.

Ces mêmes principes inspirent les hommes sur lesquels reposent la noble mission de former nos futurs marins. Ils ont la conviction que la théorie enseignée à l'Ecole exige, comme complément indispensable, la vie à bord du voilier. Quand cet apprentissage est confié à un Commandant et à un Staff d'officiers dont il est inutile de rappeler ici les hautes qualités professionnelles, les générations à venir, nous en avons le ferme espoir, apprendront sous leur conduite et à leur exemple le vrai « seamanship », je veux dire, le culte de la profession, l'endurance, la grande fraternité de la mer, avec le dévouement calme et stoïque aux heures tragiques, ces qualités traditionnelles du marin belge auxquelles, dans une solennité dont tous nous gardons la mémoire, notre Souverain et les étrangers eux-mêmes ont rendu un public hommage.
