

chercher des troupes à Oran, et l'*Aube*, transport mixte, qui emportait mes deux escadrons et le détachement du train.

Nous partons ! Nous sommes partis ! Le temps est superbe. La mer est bleue. La brise souffle du nord-est. Nous lui livrons toute l'immense surface de nos voiles.

XI

JOURNAL DE BORD.

Beau temps. — Relâche à Ténériffe. — Jours moroses. — Les économies de charbon. — Grosse mer. — En pleine tempête. — Où sommes-nous ? — A la Martinique. — Mademoiselle Émilie. — Empoisonné ! — A la Vera-Cruz. — Premier deuil. — Accès de fureur.

9 septembre 1862. — A peine sortie du port, notre petite escadrille se disperse. Le *Gomer* tourne à droite, dans la direction d'Oran, et l'*Aube*, couverte de toile, laisse derrière elle l'*Ariège*, dont la marche est moins rapide. Le temps est superbe, mais le commandant est sombre. Il se plaint qu'on ait chargé démesurément son bateau. Au milieu de l'encombrement, le service des écuries est pénible et dangereux. Un trompette du quatrième escadron, de corvée de propreté, est renversé sous les pieds des chevaux et a la jambe bîsée. L'air, en passant par les manches, circule dans les batteries, et nos bêtes, quoique très serrées les unes contre les autres, ne paraissent pas trop souffrir. Le jour tombe, la lune monte à l'horizon. Ses lueurs d'argent glissent sur les flots et, frappant la voilure du transport, le transforment en un grand fantôme blanc. Groupés sur le gaillard d'arrière, mes officiers chantent un nocturne à plusieurs voix que les hommes, impressionnés malgré

eux par la magie du spectacle, écoutent silencieusement. Soirée délicieuse ! Moyenne de la marche, près de neuf nœuds.

10 septembre. — Temps magnifique. Mer calme. La brise tombe. On ne marche qu'à la vapeur à petite pression, et notre vitesse diminue. A onze heures, un peu sur la droite, on commence à découvrir les côtes d'Espagne, devant lesquelles passent plusieurs bâtiments. A une heure, le vent se lève, mais cette fois il est debout. La mer devient houleuse. De six nœuds, notre vitesse passe à trois seulement. Nous ne sommes plus qu'à deux lieues des côtes d'Espagne et, dans la soirée, nous doublons le cap de Gate. La santé des hommes et des chevaux est assez bonne.

11 septembre. — Au lever du soleil, le vent tombe, mais la houle persiste et nous fatigue. Nous longeons toujours les côtes d'Espagne ; mais une brume épaisse nous empêche de voir autre chose que l'ensemble de la Sierra-Nevada. Nous voyons, sur ses sommets, des plaques de neige, et de temps en temps, quand survient l'éclaircie, nous apercevons, sur ses flancs, des maisons et des villages. L'aspect de la côte est sévère. Le rivage paraît plus aride encore que celui d'Afrique. Sur le pont, la fumée de la machine et la poussière du charbon, rabattues par le vent, rendent le séjour désagréable. Il a fallu fermer les sabords, pour empêcher les paquets de mer d'embarquer, et dans les batteries, où la fumée pénètre par les manches à air, quelques chevaux commencent à souffrir du manque d'air et de la grande chaleur, que développe le voisinage de la machine. L'un d'eux présente des phénomènes d'asphyxie. On le hisse sur le pont et on le traite énergiquement. A huit heures du soir, quelques chevaux, rendus furieux par la souffrance, commencent à se battre et à se mordre. On entend des hennissements de colère et de grands piétinements. Un cheval est tombé sous les

pieds des autres. Il faut le tirer de là, et le manque d'espace, l'affolement des bêtes rendent longue, pénible et dangereuse cette opération, que mes hommes accomplissent avec leur dévouement et leur entrain habituels. Pendant la nuit, le vent tombe. La mer redevient calme.

12 septembre. — A trois heures du matin, on aperçoit les feux de Gibraltar, et au jour, nous entrons dans le détroit. On distingue parfaitement les côtes d'Afrique et celles d'Espagne dont on se rapproche le plus possible, pour éviter les courants très forts qui règnent au milieu de la passe. Voici les maisons et les fortifications du préside de Ceuta. Vers dix heures, la ville, la rade et le port de Gibraltar, que nous cachait jusqu'ici le morne, hérissé de canons, apparaissent tout à coup. Au fond de la baie, nous voyons la ville d'Algésiras, et, juste en face de Gibraltar, le village de Saint-Roch. Le détroit est sillonné de bâtiments de toute espèce. Dans le port, on nous montre un grand transport chargé de troupes qui, à la suite d'une collision avec un autre navire, a dû s'y faire réparer. A onze heures, nous sortons du détroit, en passant à huit cents mètres à peine de la petite ville de Tariffa, entourée d'une vieille enceinte, avec tours carrées, comme toutes les antiques cités maures. La pointe de Tariffa, reliée à la ville par une dune, porte une batterie en assez mauvais état, et, sur ses remparts, nous apercevons distinctement le soldat portugais, tout de blanc vêtu, qui monte la garde. Notre marche s'est un peu relevée, et, quoique le vent debout rende les voiles inutiles, nous faisons de sept à huit nœuds.

13 septembre. — Nous sommes en plein Océan. Le temps est très beau. Nous continuons à marcher à la vapeur. En dépit du calme de l'atmosphère, la mer est creusée par une houle profonde qui vient du large. Le roulis fatigue beaucoup bêtes et gens.

14 septembre. — Navigation sans incident. Depuis

notre sortie du détroit, nous n'avons pas vu une voile. Cette nuit, la brise s'est levée dans la bonne direction. On s'est hâté de larguer les voiles et on a fait jusqu'à dix nœuds. Le matin, on a cru pouvoir éteindre les feux; mais il a fallu les rallumer presque aussitôt, parce que la vitesse tombait. Quoique plus battue qu'hier, la mer est moins fatigante. La température est assez fraîche. Tout va bien à bord.

15 septembre. — Mer très belle; pas de vent. On avance lentement à la vapeur. Un de nos chevaux, placé près du tuyau de la machine, a été pris d'une affection de poitrine si rapide qu'il a fallu l'abattre et le jeter à l'eau. C'est le premier que nous perdons en mer. Au moment le plus chaud de la journée, la température ne dépasse pas 23 degrés. Les nuits sont fraîches, et cependant nous sommes au sud du parallèle de Touggourt.

16 septembre. — Au petit jour, l'île de Ténériffe apparaît, à cinq lieues en face de nous, et nous admirons la sûreté avec laquelle la route du navire a été indiquée et suivie. A sept heures et demie, nous sommes à hauteur de la pointe nord de l'île. Mais le temps est sombre, et les nuages bas nous dérobent la vue du fameux pic. Entourée d'une épaisse ceinture de roches volcaniques, noires et déchirées par des coupures profondes, Ténériffe, où l'on ne voit pas d'abord trace de végétation, a un sombre aspect, avec ses rares maisons jetées sur les bords de la mer, à l'entrée de quelques ravins allant se perdre dans les profondeurs de l'île. Cependant, à neuf heures et quart, en arrivant au mouillage devant Sainte-Croix, la capitale de l'île, la tristesse de l'horizon diminue. Les roches volcaniques, en s'écartant, ont laissé entre elles un espace libre dont l'industrie humaine a profité. Elle a bâti une ville, petite, mais de coquette apparence, et elle a cultivé avec soin les terrains plus fertiles qui montent en pente douce

vers l'intérieur. Par exemple, on ne voit presque pas d'arbres. Nous trouvons, au mouillage, le vapeur *l'Albatros*, qui porte une batterie montée de l'artillerie de la Garde, et le vaisseau *l'Ulm*, chargé de troupes à pied. Tous deux sont partis de Cherbourg le 3 septembre. *l'Ulm* est déjà sous pression, pour appareiller dans la soirée. Les officiers qui ne sont pas de service ont la permission de descendre à terre; mais les hommes sont sévèrement consignés à bord. Cette rigueur est exigée par la discipline, et aussi par le souci de leur santé; car les femmes de Ténériffe passent pour être jolies et faciles, mais pour laisser aussi aux voyageurs imprudents des souvenirs cuisants de leur entretien.

17 septembre. — Séjour au mouillage de Sainte-Croix. Deux heures suffisent pour visiter la ville, propre et bien percée, mais qui n'a rien de très remarquable, excepté une église extrêmement décorée dans le style espagnol et quelques maisons de même style, avec un patio intérieur et, à l'extérieur, des balcons et des miradores. La population est belle et paraît à son aise. Le passage des vaisseaux français, depuis l'ouverture de la campagne du Mexique, l'enrichit. Les environs sont peu boisés et couverts de plantations de nopals. Depuis une douzaine d'années, les vignes, qui donnent ici un vin comparable à celui de Madère, ne produisant plus de quoi payer leur entretien, ont été en grande partie arrachées et remplacées par des cactus sur lesquels on développe la cochenille. En s'élevant un peu derrière la ville, on voit, à l'est, la grande Canarie, la seconde île de l'Archipel. Tout le monde connaît la célébrité du climat des Canaries, à la fois salubre et tempéré, rafraîchi par un vent du nord-est constant. Il pleut rarement, et les nuages qu'attire le pic ne donnent que peu d'humidité à l'air. Sainte-Croix a une garnison composée d'infanterie et d'artillerie, dont la tenue est parfaite et contraste avec les allures un peu

débraillées des rares soldats français qui ont obtenu la permission de quitter leur bord. Nous passons la soirée au cercle, établissement bien tenu et bien fréquenté. A deux heures, est arrivé l'*Ariège*, qui était parti en même temps que nous d'Alger, précédé du *Gomer* qui était allé charger des troupes à Oran.

Un accident a attristé la journée. En embarquant du charbon dans la batterie basse, un marin de l'*Aube* est tombé près d'un cheval qui, effrayé, lui a brisé la jambe d'un coup de pied.

L'*Ulm*, en appareillant, casse son beaupré en l'engageant dans les haubans du *Gomer*. Il continue sa route et se répare en mer. On voit, avec la lunette, ses marins occupés à ce travail délicat.

18 septembre. — Nous voulions partir ce matin, mais nos approvisionneurs sont en retard. Cette agglomération de vaisseaux à servir dépasse leurs moyens, et, à quatre heures du soir, nous attendons encore notre dernier chaland chargé de charbon. Nous avons passé toute la journée dans cette poussière noire, et nous avons tous l'air de ramoneurs. Enfin, à six heures, nous appareillons, en même temps que l'*Albatros*. La voile et la vapeur combinées nous donnent, tout d'abord, une vitesse de dix nœuds.

19 septembre. — On a éteint les feux au milieu de la nuit, et aussitôt la brise est tombée. Toute la journée, calme plat ; ce que voyant, le commandant ordonne de rallumer les feux, au coucher du soleil, et presque aussitôt la brise recommence. La température continue à être très douce, et nous supportons nos vêtements d'hiver. Les rayons du soleil ne nous semblent ni plus perpendiculaires ni plus ardents qu'à Alger. Aussi l'état sanitaire est-il excellent. Les chevaux se montrent bien un peu fatigués de l'immobilité absolue à laquelle ils sont condamnés. Quelques-uns contractent de légères indispositions qui cèdent à la diète. Mais il y a moins de

malades parmi les hommes qu'à terre. Mon existence à bord n'est pas folâtre. Les officiers de l'*Aube* se parlent très peu entre eux et ne recherchent aucune relation avec les miens. A la table du commandant, nous ne sommes que trois : le commandant Rozier, très brave homme, comme je l'ai déjà dit, très bon marin, très sec aussi avec ses subordonnés et attristé par les lenteurs de sa carrière ; le commandant de Tucé, très honorable officier, mais très taciturne convive, de plus, fort éprouvé par le mal de mer, et moi. Heureusement, j'ai des compagnons toujours accueillants : mes livres. C'est avec eux que je passe tout le temps que me laissent mes occupations militaires.

20 septembre. — Les feux sont éteints. Les voiles nous donnent quatre ou cinq nœuds.

21 septembre. — La brise est tombée. Nous ne marchons plus, et à midi, le commandant ordonne, à son grand regret, de rallumer la moitié des feux. A table, discussion courtoise sur l'opportunité des économies de charbon. « J'avoue que je ne comprends rien, dis-je au commandant, aux habitudes de la marine et à la répugnance avec laquelle elle allume ses fourneaux.

— C'est pourtant bien simple, répond-il. Nous avons ordre d'économiser le plus possible le charbon, de naviguer surtout à la voile et de ne nous servir de la vapeur que lorsque nous ne pouvons pas faire autrement.

— D'accord, en temps ordinaire, quand on n'est pas pressé. Mais voilà une expédition qui coûtera, au bas mot, deux cents millions, et on lésine sur quelques tonnes de charbon pour le transport des troupes ! A la guerre, la denrée la plus précieuse, c'est le temps. Et puis, une expédition réussit surtout par sa rapidité. Et croyez-vous, enfin, qu'en perte de chevaux, en nourriture des hommes, en énervement général nous ne compensons pas, et au delà, vos économies ? On trouve du

charbon partout ; mais on ne trouve pas des chevaux partout.

— Ça m'est égal ! C'est l'ordre. »

Il n'y a rien à répondre. Je vais faire les cent pas sur le pont, en ruminant mon dépit. Autour de moi, l'immensité. Pas une voile, rien ne vient rompre la ligne circulaire de l'horizon où la calotte des cieux semble s'ajuster sur la cuvette de l'Océan. C'est grandiose, mais c'est monotone, et cela ressemble d'assez près à ce que j'ai vu souvent, en naviguant entre la France et l'Algérie, sur la Méditerranée. L'air est peut-être un peu plus limpide et transparent. Les vagues sont un peu plus longues et plus puissantes. Le ciel n'est pas plus bleu, le jour, ni plus étoilé, la nuit.

22 septembre. — Nous marchons toujours à petite vapeur. Pas un souffle d'air, pas une ride à la surface de l'eau, et cependant la mer est tourmentée dans ses profondeurs par une houle énorme, qui fait rouler le navire d'une façon insupportable.

23 septembre. — Le bâtiment continue à rouler affreusement. Les marins prétendent qu'ils ont rarement vu un pareil temps. On a été obligé de fermer les sabords, pour empêcher l'inondation des batteries, car les flancs du navire plongent alternativement dans l'eau. Ce mouvement et le roulis fatiguent nos pauvres chevaux, dont quelques-uns tombent sur le plancher, sans pouvoir se remettre sur leurs jambes. Dans le voisinage de la machine, l'un d'eux s'abat comme foudroyé. Il est aux trois quarts asphyxié. On le hisse sur le pont et on le saigne. J'admire toujours la bonne humeur et le moral de nos hommes, qui accomplissent en riant un service pénible et même dangereux. Ce matin, à neuf heures, nous avons passé la Ligne, du moins on nous l'a dit. Les cérémonies plaisantes qui sont traditionnelles en pareille circonstance n'ont pas eu lieu. On n'est pas gai sur l'*Aube*. La température commence

à s'élever. Nous sommes dans la région des vents alizés. Mais les vents alizés ne paraissent pas, et nous marchons avec une extrême lenteur.

24 septembre. — Enfin, les fureurs sourdes de la mer s'apaisent, le roulis diminue. Nous sortons de cette zone de l'Océan qu'on appelle la « mer des sargasses ». La brise se lève. On éteint aussitôt les fourneaux, et nous filons sept nœuds, en nous couvrant de toile. Les vents alizés sont venus. Nous faisons, en moyenne, cinquante lieues marines par vingt-quatre heures. Nous ne sommes qu'à trois cents lieues des Canaries, et si nous n'allons pas plus vite, il nous faudra douze jours pour atteindre la Martinique, dont six cents lieues nous séparent encore. Nous avons jeté à la mer un cheval asphyxié. Les autres souffrent.

25 septembre. — La mer moutonne, mais elle secoue moins. Deux fois, on signale une voile à l'horizon. Ce sont nos premières rencontres depuis Ténériffe.

26 septembre. — Le temps devient chaud, sombre et orageux. La vigie signale une voile à l'horizon, au devant de nous. Nous gagnons de vitesse le bâtiment en vue, qui nous paraît construit sur le même modèle que l'*Aube*, mais moins grand et moins fortement mâté. Les officiers disent que c'est l'*Albatros* qui nous a devancés, pendant le calme, grâce à la puissance de ses machines, mais que nous allons devancer, à notre tour, grâce à l'étendue de nos voiles, maintenant que les fourneaux sont éteints sur les deux bateaux.

27 septembre. — Nous retrouvons derrière nous, assez loin, le bâtiment signalé hier. Il se perd dans la brume. Le temps est gris, lourd et humide. On s'ennuie et on se prend mutuellement en grippe. Ce qu'il y a de bizarre, c'est que les officiers des bâtiments de transport font supporter aux officiers de terre la mauvaise humeur que leur cause leur service. C'est absolument comme si les officiers du train

se plaignaient d'être obligés de conduire les voitures.

28 septembre. — Nous filons jusqu'à neuf nœuds, avec un vent arrière, assez violent pour obliger à charger la moitié des voiles. Mauvais temps. Grosse mer, mais tout le monde y est acclimaté. Bien que les sabords soient tenus fermés, l'eau embarque dans les écuries. Dans certains endroits, il y a jusqu'à vingt centimètres d'eau. Le soir, gros grain, avec pluie et vent. On ne conserve plus que quelques voiles pour la nuit.

29 septembre. — Nous subissons, toute la journée, une série de rafales accompagnées de pluies torrentielles. Au point de vue du spectacle, c'est magnifique.

30 septembre. — Temps orageux. Je ne comprends pas comment nos chevaux peuvent subsister dans leur fournaise. Il en est mort un, empoisonné par l'air méphitique qu'on y respire, et nous passons toute la journée à hisser sur le pont les plus malades, pour les faire respirer. Mes pauvres officiers, qui ne sont séparés d'eux que par une toile, souffrent presque autant qu'eux. Quant aux chasseurs d'Afrique, c'est miracle de voir avec quelle industrie ils ont su s'arranger dans les recoins. Ces gaillards-là donneraient un bal sur le radeau de la *Méduse*.

1^{er} octobre. — Plus de vent. On rallume les machines. Nous rattrapons l'*Ulm*, qui est parti vingt-quatre heures avant nous de Ténériffe, mais dont la marche est encore inférieure à la nôtre, et nous le dépassons. Nous perdons encore un cheval, mort d'une rupture de l'œsophage. Le soir, nous rencontrons un banc de poissons volants de la grosseur d'une sardine. Les hommes s'amusent à voir voler ces poissons sur la surface de l'eau. On dirait des bandes de moineaux.

2 octobre. — Encore un cheval de perdu. Il est grand temps que nous arrivions à la Martinique, autrement ils y passeront tous. Cent vingt lieues nous séparent

encore de Fort-de-France. On nous fait espérer que nous y arriverons après-demain. Le temps reste lourd, orageux, le ciel bas. Où es-tu, beau ciel des tropiques ? Depuis deux jours, on ne peut plus faire, à bord, d'observations astronomiques, le soleil ne paraissant plus.

3 octobre. — Hier soir, le temps s'était gâté tout à fait. Le baromètre baissait. On a donné l'ordre de redoubler de surveillance, et on a fait descendre dans les écuries la moitié des cavaliers. Pendant la nuit, la situation s'est aggravée. Le vent souffle en furie. La mer se creuse et prend un aspect sinistre. Avec le jour éclate la tempête. Le voisinage des Antilles et la peur d'un naufrage sur leurs côtes obligent le commandant Rozier à abandonner sa route et à mettre à la cape, en présentant à la lame le travers de tribord. A travers la brume, nous apercevons, à une petite distance de nous, l'*Ulm*, qui exécute la même manœuvre. A midi, un coup de vent brise les deux canots de bâbord. On parvient à en fixer les débris sur les portemanteaux. Quelques minutes plus tard, un énorme paquet de mer enlève les deux canots de tribord, avec leurs portemanteaux, et les réduit en miettes, en les écrasant contre les haubans. Nous sommes dans un vrai cyclone. L'eau embarque de tous les côtés. On s'aperçoit avec terreur que les cordes qui maintenaient l'arrimage sont sur le point de se rompre. On les consolide en toute hâte, car si elles cédaient, la masse des objets qu'elles maintiennent, en se précipitant sur une des parois du navire et en l'empêchant de se relever, nous ferait couler infailliblement. Trois pompes, dont une à vapeur, fonctionnent sans interruption. Les marins sont admirables d'entrain et de sang-froid. Ils obéissent, sans hésitation et sans précipitation, aux ordres de leurs officiers. Nos chasseurs, qui se relayent au service des pompes, rivalisent avec eux de calme, de confiance et de dévouement.

ment. Au milieu de cette crise épouvantable, je goûterais sans mélange la joie et l'orgueil de commander à de pareils hommes, si mon cœur n'était pas déchiré par ce qui se passe dans les batteries. Il y règne un désordre inexprimable. Nos chevaux, renversés par le roulis, tombent par rangées de vingt à vingt-cinq, et, brisant les pièces de bois qui ferment leurs compartiments, ils sont lancés à travers le bateau. Les chevaux de bâbord roulent sous les pieds des chevaux de tribord, qui s'arc-boutent avec leur tête contre la paroi inclinée du navire. D'autres tombent les uns sur les autres à fond de cale, par les panneaux laissés ouverts, et se tuent dans leur chute. Une dizaine se noient dans la batterie basse, envahie par plus d'un mètre d'eau. Les pauvres petites bêtes, secouées comme des noix dans un sac, hennissent de fureur et de douleur et, par les écouteilles, monte un concert rauque qui se mêle au bruit de la tempête. Je suis désespéré.

Vers deux heures, la seule voile que nous eussions conservée se déchire avec fracas. Qu'allons-nous devenir? Pourtant, le chef mécanicien assure que, tant que ses chambres de chauffe ne seront pas envahies par l'eau, rien n'est encore compromis. La nuit tombe sans amener d'accalmie. Naturellement, on n'a pas songé à faire la cuisine. Officiers, marins et soldats mangent ce qu'ils peuvent et comme ils peuvent. On distribue largement aux hommes du vin. Ils l'ont bien gagné.

4 octobre. — La nuit a été détestable. Le bâtiment a été secoué de façon à croire qu'il allait se disloquer. L'eau y entrerait comme dans un panier à salade, pour me servir de l'expression des marins. Tous mes hommes sont restés sur pied, pour travailler aux pompes ou pour secourir les chevaux. Au matin, le vent mollit un peu, et, dans la journée, une pluie torrentielle vient calmer l'air et l'eau. On ne se voit pas d'une extrémité à l'autre du navire. On parvient à grand'peine à remettre

un peu d'ordre dans les écuries. On cherche à relever les bêtes qui se laissent aller à terre, et c'est très difficile, à cause du roulis qui continue, à cause du peu d'espace dont on dispose, et aussi parce qu'elles ne peuvent pas prendre pied sur le parquet glissant.

Je m'occupe aussitôt à dresser le bilan de nos pertes : cinquante-sept chevaux sont morts, tués ou noyés. On en trouve un noyé sous les pieds des miens ; un autre, assommé dans la chambre des machines, sans qu'on puisse s'expliquer comment il est arrivé là. Cinq autres ont les membres fracturés, et il faut les abattre immédiatement. Il y en a une quinzaine qui sont tellement blessés et abîmés qu'ils ne passeront pas probablement la journée de demain. C'est donc près de quatre-vingts chevaux que nous coûte ce coup de mer, extraordinaire à cette époque et dans ces parages.

Nous passons toute la journée à hisser sur le pont les cadavres et à les jeter à la mer. Je les vois tomber à l'eau avec un véritable déchirement de cœur. Et les hommes eux-mêmes sont presque aussi tristes que s'ils disaient adieu à des camarades. Ils se posent vaguement la question qui m'obsède : Comment remplacerons-nous, au Mexique, ces malheureuses bêtes, si douces et si vigoureuses, trépassées après un mois de véritable martyre?

On jette aussi à la mer la plus grande partie de notre chargement d'orge et de farine, complètement avarié par l'eau qui nous inondait hier, et aussi la plus forte partie des balles de foin qui encombrent le pont et gênent la manœuvre. Tout cela est perdu, et tout cela a coûté certainement plus cher que les cinquante ou cent tonnes de charbon que le commandant a économisées, et qui auraient suffi pour nous mettre à l'abri de la tempête, dans une rade des Antilles, sans compter que le commandant Rozier estime qu'il lui faudra passer au moins quinze jours à la Martinique, pour se réparer et se mettre en état de reprendre la mer.