

garder comme perpétuelle ; ses habitans se livrèrent à des dangers inconnus pour se délivrer de maux dont ils ne pouvaient plus supporter ni la violence ni la durée. Le succès de leur audace enhardit les peuples du continent, et les mers se couvrirent peu à peu de navigateurs.

V.
Marine.

Les anciens nous transmirent presque tous les arts, qui sont ressuscités avec les lettres ; mais nous l'emportons sur eux dans la marine militaire. Tyr et Sidon, Carthage et Rome n'ont presque vu que la Méditerranée ; et, pour courir cette mer, il ne fallait que des radeaux, des galères et des rameurs. Les combats alors pouvaient être sanglans, mais l'art de la construction et de l'armement des flottes ne devait pas être savant. Pour traverser de l'Europe en Afrique, il ne fallait pour ainsi dire que des bateaux plats, qui débarquaient des Carthaginois ou des Romains ; car ce furent presque les seuls peuples qui rougirent la mer de leur sang. Les Athéniens et les républiques de l'Asie firent heureusement plus de commerce que de carnage.

Après que ces nations fameuses eurent laissé la terre et la mer à des brigands et à des pirates, la marine resta durant douze siècles dans le néant où étaient tombés tous les autres arts. Ces essaims de barbares qui dévorèrent le cadavre et le squelette de Rome vinrent de la mer Baltique, sur des radeaux ou des pirogues, ravager et piller nos côtes de l'Océan, mais sans s'écarter du continent.

Ce n'étaient point des voyages, mais des descentes qui se renouvelaient chaque jour. Les Danois et les Normands n'étaient point armés en course, et ne savaient guère se battre que sur terre.

Enfin le hasard ou la Chine donna la boussole à l'Europe, et la boussole lui donna l'Amérique. L'aiguille aimantée, montrant aux navigateurs de combien ils s'approchaient ou s'éloignaient du nord, les enhardit à tenter les plus longues courses, à perdre la terre de vue durant des mois entiers. La géométrie et l'astronomie apprirent à mesurer la marche des astres, à fixer par eux les longitudes, et à estimer à peu près de combien on avançait à l'est ou à l'ouest. Dès-lors on devait savoir à quelle hauteur, à quelle distance on se trouvait de toutes les côtes de la terre. Quoique la connaissance des longitudes soit beaucoup plus inexacte que celle des latitudes, l'une et l'autre eurent bientôt assez hâté les progrès de la navigation pour faire éclore l'art de la guerre navale. Cependant elle débuta par des galères qui étaient en possession de la Méditerranée. La plus fameuse bataille de la marine moderne fut celle de Lepante, qui fut livrée il y a deux cents ans entre deux cent cinq galères des chrétiens et deux cent soixante des Turcs. L'Italie, qui a tout trouvé et n'a rien gardé, l'Italie seule avait construit ce prodigieux armement ; mais alors elle avait le double du commerce, des richesses, de la population qui lui restent aujourd'hui. D'ailleurs ces galères n'étaient

ni si longues ni si larges que celles de nos jours, comme l'attestent encore d'anciennes carcasses qui se conservent dans l'arsenal de Venise. La chiourme consistait en cent cinquante rameurs, et les troupes n'étaient que de quatre-vingts hommes par bâtiment. Aujourd'hui Venise a de plus belles galères, et moins de puissance sur cette mer qu'elle épouse, et que d'autres sillonnent et labourent.

Mais les galères étaient bonnes pour des forçats; il fallait de plus forts vaisseaux pour des soldats. L'art de la construction s'accrut avec celui de la navigation, Philippe II, roi de toutes les Espagnes et des deux Indes, employa tous les chantiers d'Espagne et de Portugal, de Naples et de Sicile, qu'il possédait alors, à construire des navires d'une grandeur, d'une force extraordinaires; et sa flotte prit le nom de *l'invincible armada*. Elle était composée de cent trente vaisseaux, dont près de cent étaient les plus gros qu'on eût encore vus sur l'Océan. Vingt caravelles ou petits bâtiments suivaient cette flotte, voguaient et combattaient sous ses ailes. L'enflure espagnole du seizième siècle s'est prodigieusement appesantie sur une description exagérée et pompeuse de cet armement si formidable. Mais ce qui répandit la terreur et l'admiration il y a deux siècles servirait de risée aujourd'hui. Les plus grands de ces vaisseaux ne seraient que du troisième rang dans nos escadres. Ils étaient si pesamment armés et si mal

gouvernés, qu'ils ne pouvaient presque se remuer, ni prendre le vent, ni venir à l'abordage, ni obéir à la manœuvre dans des temps orageux. Les matelots étaient aussi lourds que les vaisseaux étaient massifs, les pilotes presque aussi ignorans que les matelots.

Les Anglais, qui connaissaient déjà toute la faiblesse et le peu d'habileté de leurs ennemis sur la mer, se reposèrent du soin de leur défaite sur leur inexpérience. Contens d'éviter l'abordage de ces pesantes machines, ils en brûlèrent une partie. Quelques-uns de ces énormes galions furent pris, d'autres désemparés. Une tempête survint. La plupart avaient perdu leurs ancres; ils furent abandonnés par l'équipage à la fureur des vagues, et jetés, les uns sur les côtes occidentales de l'Écosse, les autres sur les côtes d'Irlande. A peine la moitié de cette invincible flotte put retourner en Espagne, où son délabrement, joint à l'effroi des matelots, répandit une consternation dont la nation ne se releva plus, abattue à jamais par la perte d'un armement qui lui avait coûté trois ans de préparatifs, où ses forces et ses revenus s'étaient comme épuisés.

La chute de la marine espagnole fit passer le sceptre de la mer aux mains des Hollandais. L'orgueil de leurs anciens tyrans ne pouvait être mieux puni que par la prospérité d'un peuple forcé par l'oppression à briser le joug des rois. Lorsque cette république levait la tête hors de ses

marais, le reste de l'Europe était plongé dans les guerres civiles par le fanatisme. Dans tous les états, la persécution lui préparait des citoyens. L'inquisition que la maison d'Autriche voulait étendre dans les pays de sa domination; les bûchers qu'Henri II allumait en France; les émissaires de Rome que Marie appuyait en Angleterre, tout concourut à donner à la Hollande un peuple immense de réfugiés. Elle n'avait ni terres, ni moissons pour les nourrir. Il leur fallut chercher une subsistance par mer dans le monde entier. Lisbonne, Séville, Anvers, faisaient presque tout le commerce de l'Europe sous un même souverain, que sa puissance et son ambition rendaient l'objet de la haine et de l'envie. Les nouveaux républicains, échappés à sa tyrannie, excités par le ressentiment et le besoin, se firent corsaires, et se formèrent une marine aux dépens des Espagnols et des Portugais, qu'ils détestaient. La France et l'Angleterre, qui ne voyaient que l'humiliation de la maison d'Autriche dans les progrès de la république naissante, l'aidèrent à garder des conquêtes et des dépouilles dont elles ne connaissaient pas encore tout le prix. Ainsi les Hollandais s'assurèrent des établissemens partout où ils voulurent porter leurs armes, s'affermirent dans leurs acquisitions avant qu'on pût en être jaloux, et se rendirent insensiblement les maîtres de tout le commerce par leur industrie, et de toutes les mers par la force de leurs escadres.

Les troubles domestiques de l'Angleterre favorisèrent quelque temps cette prospérité, sourdement acquise dans des pays éloignés. Mais enfin Cromwel éveilla dans sa patrie la jalousie du commerce. Elle était naturelle à un peuple insulaire. Partager avec lui l'empire de la mer, c'était le lui céder. Les Hollandais résolurent de le garder. Au lieu de s'allier avec l'Angleterre, ils s'exposèrent courageusement à la guerre. Ils combattirent longtemps avec des forces inégales; et cette opiniâtreté contre les revers leur conserva du moins une honorable rivalité. La supériorité dans la construction, dans la forme des vaisseaux, donna souvent la victoire à leurs ennemis; mais les vaincus ne firent point de pertes décisives.

Cependant ces longs et terribles combats avaient épuisé, du moins ralenti la vigueur des deux nations, lorsque Louis XIV, voulant profiter de leur affaiblissement réciproque, aspira à l'empire des mers. En prenant les rênes de son royaume, ce prince n'avait trouvé dans ses ports que huit ou neuf vaisseaux demi-pourris; encore n'étaient-ils ni du premier ni du second rang. Richelieu avait su jeter une digue devant la Rochelle, mais non créer une marine, dont Henri IV et son ami Sully devaient pourtant avoir conçu le projet: mais tout ne pouvait naître à la fois que dans le beau siècle de la nation française. Louis, qui saisissait du moins toutes les idées de grandeur qu'il n'enfantait pas, fit passer dans l'âme de ses sujets la

passion qui le dévorait. Cinq ports furent ouverts à la marine militaire. On créa des chantiers et des arsenaux, également commodes et magnifiques. L'art des constructions, encore très-imparfait partout, reçut des règles moins incertaines. Un code fort supérieur à celui des autres nations, et qui depuis leur servit de guide, obtint la sanction des lois. Des hommes de mer sortirent, pour ainsi dire, comme tout formés du sein de l'Océan. En moins de vingt ans, les rades du royaume comptèrent cent vaisseaux de ligne.

Ces forces s'essayèrent d'abord contre les barbaresques, qui furent châtiés. Ensuite elles firent baisser le pavillon à l'Espagne. De là, se mesurant avec les flottes, tantôt séparées, tantôt combinées, de l'Angleterre et de la Hollande, presque toujours elles emportèrent l'honneur et l'avantage du combat. La première défaite mémorable qu'essuya la marine française fut en 1692, lorsque avec quarante vaisseaux elle attaqua vis-à-vis de la Hogue quatre-vingt-dix vaisseaux anglais et hollandais, pour donner à l'Angleterre un roi qu'elle ne voulait pas, et qui ne souhaitait pas trop de l'être. Le parti le plus nombreux eut la victoire. Jacques II sentit un plaisir involontaire en voyant triompher le peuple qui le repoussait; comme si dans ce moment l'amour aveugle de la patrie l'eût emporté contre lui dans son cœur sur l'ambition du trône. Depuis cette journée, la France vit décliner ses forces na-

vales, et il était impossible qu'il en fût autrement.

Accoutumé à mettre plus de fierté que de méthode dans ses entreprises, plus jaloux de paraître puissant que de l'être en effet, Louis XIV avait commencé par poser le faite de sa marine guerrière avant d'en avoir assuré les fondemens. L'unique base solide qu'on eût pu lui donner, c'eût été une navigation marchande, vive, étendue; et il n'en existait presque pas un commencement dans le royaume. Le commerce des Indes orientales ne faisait que de naître. Les Hollandais s'étaient approprié le peu de denrées que produisaient alors les îles de l'Amérique. On n'avait pas songé à donner aux grandes pêcheries l'extension dont elles étaient susceptibles. Les rades du nord ne recevaient pas un navire français, et celles du sud n'en voyaient que rarement. L'état avait abandonné jusqu'à son cabotage à des étrangers. N'était-ce donc pas une nécessité qu'au premier échec remarquable que recevrait cet orgueilleux étalage de puissance le colosse croulât, et que l'illusion fût dissipée?

L'Angleterre prit dès-lors une supériorité qui l'a portée au comble de la prospérité. Une nation qui se voit aujourd'hui la première sur toutes les mers s'imagine aisément qu'elle y a eu toujours de l'empire. Tantôt elle fait remonter sa puissance maritime jusqu'au temps de César; tantôt elle veut avoir régné sur l'Océan, du moins au neuvième siècle. Peut-être un jour les Corses, qui ne sont

rien, quand ils seront devenus un peuple maritime, écriront et liront dans leurs fastes qu'ils ont toujours dominé sur la Méditerranée. Telle est la vanité de l'homme; il a besoin d'agrandir son néant dans le passé comme dans l'avenir. La vérité seule, qui subsiste avant et après les nations, dit qu'il n'y a point eu de marine en Europe depuis l'ère chrétienne jusqu'au seizième siècle. Les Anglais eux-mêmes n'en avaient pas besoin tant qu'ils furent les maîtres de la Normandie et des côtes de la France.

Lorsque Henri VIII voulut équiper une flotte, il fut obligé de louer des vaisseaux de Hambourg, de Lubeck, de Dantzick, mais surtout de Gênes et de Venise, qui savaient seules construire et conduire une marine; qui fournissaient les navigateurs et les amiraux; qui donnaient à l'Europe un Colomb, un Améric, un Cabot, un Verezani, ces hommes divins par qui le monde est devenu si grand. Élisabeth eut besoin d'une force navale contre l'Espagne. Elle permit à des citoyens d'armer des vaisseaux pour courir sur les ennemis de l'état. Cette permission forma des soldats matelots. La reine alla voir un vaisseau qui avait fait le tour du monde; elle y embrassa Drake, en le créant chevalier. Elle laissa quarante-deux vaisseaux de guerre à ses successeurs. Jacques I^{er} et Charles I^{er} ajoutèrent quelques navires aux forces navales qu'ils avaient reçues avec le trône; mais les commandans de cette marine étaient pris dans

la noblesse, qui, contente des honneurs, laissait les travaux à des pilotes. L'art ne faisait point de progrès.

Le parti qui détrôna les Stuarts avait peu de nobles. Les vaisseaux de ligne furent donnés à des capitaines d'une naissance commune, mais d'une habileté rare dans la navigation. Ils perfectionnèrent, ils illustrèrent la marine anglaise.

Charles II, en remontant sur le trône, la trouva forte de cinquante - six vaisseaux. Elle s'augmenta sous son règne jusqu'au nombre de quatre - vingt - trois bâtimens, dont cinquante-huit étaient de ligne. Cependant elle déclina vers les derniers jours de ce prince. Mais Jacques II, son frère, la rétablit dans son premier éclat, l'éleva même à plus de splendeur. Grand amiral avant d'être roi, il avait inventé l'art de commander la manœuvre sur les flottes par les signaux des pavillons. Heureux s'il avait mieux entendu l'art de gouverner un peuple libre! Quand le prince d'Orange, son gendre, prit sa couronne, la marine anglaise était composée de cent soixante-trois vaisseaux de toute grandeur, armés de sept mille canons, et montés par quarante-deux mille hommes d'équipage. Cette force doubla pendant la guerre pour la succession d'Espagne. Elle a fait depuis des progrès tels, que l'Angleterre se croit en état de balancer seule par ses forces navales toute la marine de l'univers. Cette puissance est

sur mer ce qu'était Rome sur la terre quand elle tomba de sa grandeur.

La nation anglaise regarde sa marine comme le rempart de sa sûreté, comme la source de ses richesses. C'est, dans la paix comme dans la guerre, le pivot de ses espérances. Aussi lève-t-elle et plus volontiers et plus promptement une flotte qu'un bataillon. Elle n'épargne aucun moyen de dépense, aucune ressource de politique pour avoir des hommes de mer.

Les fondemens de cette puissance furent jetés, au milieu du dernier siècle, par ce fameux acte de navigation qui assurait aux Anglais toutes les productions de leur vaste empire, et qui leur promettait une grande partie de celles des autres régions. Par cette loi on semblait dire à chaque peuple de ne penser qu'à soi. Cependant cette leçon a été inutile jusqu'à nos jours, et aucun gouvernement ne l'a prise pour règle de sa conduite. Il est possible que les yeux s'ouvrent et qu'ils s'ouvrent bientôt; mais la Grande-Bretagne aura toujours joui pendant plus d'un siècle des fruits de sa prévoyance, et peut-être acquis dans ce long intervalle assez de force pour perpétuer ses avantages. On doit la croire disposée à employer tous les moyens possibles pour arrêter l'explosion de cette mine que le temps creuse d'une main lente sous les fondemens de sa fortune, et à déclarer la guerre au premier qui tentera d'y mettre le feu.

Ses flottes redoutables attendent avec impatience le signal des hostilités. Leur activité et leur vigilance ont redoublé depuis qu'il a été décidé que les prises appartiendraient en totalité aux officiers et à l'équipage du vaisseau vainqueur; depuis que l'état a accordé une gratification de cent trente-deux livres dix sols à chacun des combattans qui s'élancerait sur un navire ennemi pris ou coulé à fond. Cet appât du gain sera, s'il le faut, augmenté par d'autres récompenses. Les nations, si habituellement divisées par leurs intérêts et leurs jalousies, se concerteront-elles pour réprimer tant d'audace? et si une seule l'entreprend séparément, sortira-t-elle avec succès de cette terrible lutte?

La marine est un nouveau genre de puissance qui a donné en quelque sorte l'univers à l'Europe. Cette partie si bornée du globe a acquis par ses escadres un empire absolu sur les autres beaucoup plus étendues. Elle s'y est emparée des contrées qui étaient à sa bienséance, et a mis dans sa dépendance les habitans et les productions de toutes. Une supériorité si avantageuse durera toujours, à moins que quelque événement qu'il est impossible de prévoir ne dégoûtât nos descendans d'un élément fécond en naufrages. Tant qu'il leur restera des flottes, elles prépareront les révolutions, elles promèneront les destins des peuples, elles seront le levier du monde.

Mais ce n'est pas seulement aux extrémités de