



CADIZ.

CHAPITRE II.

La Traversée.

Le 10 septembre, l'amiral publia l'ordre du jour suivant :

« Marins et soldats,

« Nous allons au Mexique. Depuis plusieurs années, nos
« compatriotes établis dans ce pays y ont été en butte à
« des vexations, à des outrages dont c'est le devoir de la
« France d'exiger réparation.

« Si cette réparation n'est pas obtenue, nous aurons la
« guerre.

« Que chacun de vous se prépare donc à la guerre de
« tout son cœur, de toutes ses forces. Que tous vos exer-
« cices aient lieu dans la pensée du combat.

« Marins et soldats, redoublons d'activité, de bon ordre,
« de prompt obéissance. Ce sont là les vrais éléments de
« succès.

« Pour tout ce qu'exigent l'honneur et la dignité de la
« France, je compte sur vous comme vous pouvez comp-
« ter sur moi.

« CHARLES BAUDIN. »

Le 11 au matin, nous appareillâmes pour l'Amérique.

Le vent de N. E. qui nous sortit de Cadix nous mettait droit en route; la *Néréide* s'ébranla la première, puis, arrivée hors des passes, elle mit en panne pour attendre la *Gloire*, la *Médée* et la *Créole*, qui prirent la mer, d'après les signaux de l'amiral dans l'ordre que je viens d'indiquer; sitôt que ces navires eurent rallié la *Néréide*, l'escadre se mit définitivement en route sur deux colonnes.

La *Néréide* et la *Gloire* marchaient en tête; derrière, venaient la *Médée* et la *Créole*; l'aspect du temps était beau, un ciel d'un azur foncé, chargé d'une brume chaude à l'horizon, nous assurait la durée de la brise favorable jusqu'aux parages où nous pouvions espérer de rencontrer les vents alizés, ces puissants et fidèles auxiliaires des voyageurs qui se dirigent vers l'Amérique; la mer était d'un bleu intense; chaque lame, couronnée d'une crête éblouissante qui réfléchissait le soleil et dont l'œil pouvait à peine supporter l'éclat, venait mourir contre les flancs de ces quatre superbes navires, qui, luttant de vitesse,

s'inclinaient avec grâce au souffle de la brise, puis roulaient majestueusement en montrant le cuivre poli de leurs carènes.

La *Néréide* présentait sa longue ligne de batterie peu élevée au-dessus de l'eau et paraissait, dans son élégante structure, avec la courbe gracieuse de ses membrures, jouer avec l'onde comme la divinité fabuleuse dont elle porte le nom; à voir la souplesse de ses mouvements, le balancement onctueux que lui imprimaient les vagues semblait bien plutôt un frémissement de plaisir que le résultat fébrile d'une résistance vaincue. Les mâts, les vergues, toutes les parties du gréement, témoignaient par la symétrie minutieuse de leur installation, que l'œil scrutateur d'un officier distingué les surveillait; le silence observé à bord n'était interrompu que par le bruit, agréable aux oreilles d'un marin, de l'eau qui, divisée par l'avant de la frégate, courait précipitamment le long du bordage, pour se reformer à l'arrière et se mêler à la houache écumeuse, cette longue trace blanchâtre que le navire laisse momentanément sur la mer, où l'œil peut quelquefois la suivre à plus d'un mille.

La *Gloire*, rivale de la frégate heureuse qui portait le signe du commandement, s'avancit parallèlement, montrant une ligne de sabords aussi nombreuse que celle de la *Néréide*; sa guibre allongée lui donnait une allure hardie en harmonie avec le nom qu'elle portait; la trace qu'elle laissait derrière elle n'était ni moins longue, ni moins apparente que la nôtre; mais la *Gloire* semblait apporter dans cette lutte de vitesse plus de force et de vigueur, au lieu de l'allure mollement balancée de la *Néréide*, qui voilait sa

puissance sous une apparence un peu efféminée; celle-ci, comme un lutteur hardi, semblait prendre plaisir à montrer la construction robuste de ses flancs; du reste, même rigidité dans le grément, même apparence de force intelligente dans les manœuvres. La *Gloire* marchait de manière à soutenir sa réputation si bien établie déjà et paraissait heureuse de trouver enfin un antagoniste digne de se mesurer avec elle.

Derrière la *Gloire*, la *Médée*, moins grande, mais aussi moins pesamment chargée de canons, suivait brillamment ses devancières, sans que rien dénotât que cette course précipitée fût au-dessus de ses forces; toutefois, dès la fin du premier jour, on put déjà remarquer une légère infériorité de marche; enfin, la *Créole*, au corsage élégant, s'avancait vive et légère comme un oiseau à la suite de ses redoutables compagnes et ne montrait, malgré son apparence coquette, ni moins de résolution à présenter son avant à la lame, ni moins d'adresse à la diviser.

A quatre heures, nous perdîmes la terre de vue.

Dès lors commença cette vie monotone et méditative des longues navigations, produite et entretenue par la constante apparition du même spectacle; toujours le ciel et la mer se rejoignant à l'horizon dont l'œil sans cesse fait le tour pour apercevoir la terre ou les mâts élevés du bâtiment dont le corps est encore noyé sous l'onde.

J'avais sans cesse sous les yeux la reproduction des mêmes exercices, invariablement exécutés aux mêmes heures par cette légion de matelots qui habite un navire; population laborieuse et gaie, avec des corps d'Hercule et des cœurs de lions, alliés à ce que l'enfance a de vif, de tendre, de

léger, de capricieux; bons, comme tout ce qui est fort, les marins s'intéressent au poisson qui passe près du navire en faisant luire ses écailles d'argent, à l'oiseau voyageur fatigué, qui vient s'abattre sur une vergue et trouve à bord la nourriture, le repos et la liberté; enfin, au mousse, cet enfant pour ainsi dire orphelin, qui rencontre autant de frères que le navire compte de matelots.

Vivement intéressé au spectacle qui se renouvelait chaque jour, je suivis l'équipage dans cette existence active qui, le poursuivant jusque dans son sommeil, l'empêche d'éprouver l'ennui, cet ennemi du marin, qui, repoussé du faux pont par les matelots, s'adresse quelquefois à l'état-major.

Et comment, en effet, le marin pourrait-il songer à autre chose qu'au repos lorsque sa besogne est terminée? Son temps est tellement rempli par ses nombreux devoirs qu'il s'empresse, dès qu'il le peut, de se livrer au branle assoupissant de son hamac, heureux si les caprices du temps lui laissent le loisir de s'endormir.

Voici à peu près l'existence du matelot :

Un peu avant le lever du soleil, la diane ou le branle-bas, répétée par trois tambours et plusieurs clairons, appelle bruyamment l'équipage à ses travaux journaliers; le faux pont et la batterie, vastes dortoirs des matelots, silencieux un instant auparavant, deviennent le théâtre le plus animé; en cinq minutes, chacun est en toilette du matin, c'est-à-dire vêtu de vieux effets, que l'on recouvre d'une *vareuse*, blouse courte, serrée au milieu du corps par une ceinture, d'un large pantalon en grosse toile grise, richement tigré de goudron, puis la tête est couverte d'un bonnet de laine

bleu auquel pend une houppes rouge, de la forme du bonnet béarnais, mais moins large. En cet état, chacun replie son hamac, le serre au moyen de cordes plates nommées jarretières, le double, et, le chargeant sur l'épaule, se place à son rang et s'avance en marquant fortement le pas, mesuré par la musique, jusqu'à ce que la bordée qui se lève soit placée parallèlement au bastingage; le premier en tête dépose alors son hamac dans le bastingage en l'inclinant un peu, puis successivement tous les autres sont déposés avec symétrie en suivant la même inclinaison, chacun reposant sur celui qui précède; ils prennent l'air toute la journée si le temps est beau; dans le cas contraire, une vaste toile goudronnée est ramenée sur eux pour les préserver de la pluie.

Le premier soin du matelot est de déjeuner. Ce repas varié se compose de café à l'eau, de biscuit et d'un boujarron d'eau-de-vie ou de tafia, ou bien de biscuit, de beurre et d'un quart de vin (un quart de litre), ou bien encore d'une espèce de panade faite au beurre, nommée turlutine, avec du vin ou de l'eau-de-vie; une demi-heure est accordée au déjeuner.

Deux pompes sont aussitôt mises en mouvement; la première, située au pied du grand mât; l'autre, qui sert à la poulaine, placée à l'avant du bâtiment. L'eau coule abondamment sur le pont et dans la batterie; tout le monde est nu-pieds, les pantalons retroussés jusqu'aux genoux; les cordages sont soigneusement relevés; on emplit de grands seaux d'eau, puis les quartier-mâtres (grade qui correspond à celui de caporal) la jettent vigoureusement partout où il faut que le nettoyage ait lieu; les matelots,

armés de balais très-rudes, frottent scrupuleusement partout; pas de recoin qui soit oublié, une abondante aspersion complète le lavage; bientôt, après cette espèce de déluge qui s'écoule par les dalots, la dunette, le pont, la batterie et le gaillard d'avant sont parfaitement propres. Deux fois par semaine, on monte les panneaux de la cale, qui, en se réunissant, forment le plancher de cette partie du navire, on les lave à grande eau; outre cela, on les frotte avec du sable pour en enlever la plus légère salissure; puis, afin d'éviter l'humidité dans la cale, qui a besoin de la plus exquise propreté, on ne redescend les panneaux que lorsqu'ils sont parfaitement secs.

Deux fois par semaine, on répand du sable sur le pont et dans la batterie; puis on procède au *briquage*; une énorme pierre plate et dure est apportée sur le pont et une semblable dans la batterie; chacune est armée aux angles d'une corde solidement attachée; quatre hommes s'en emparent et mettent la pierre en mouvement en la tirant alternativement de côté et d'autre jusqu'à ce qu'elle ait été promenée sur toutes les parties du pont ou de la batterie: de l'eau à profusion et les inévitables balais poussent le sable dans les dalots, puis le pont et la batterie, en séchant, acquièrent une blancheur et une propreté qui les rendent dignes de rivaliser avec le parquet d'un riche salon.

Lorsque, par hasard, un passager obtient la faveur d'être admis sur un navire de guerre, le montent de la toilette du bâtiment est le plus désagréable pour lui; la place de l'étranger n'a pas été prévue pendant ce déluge momentané, et l'on s'en rapporte entièrement à son intelligence

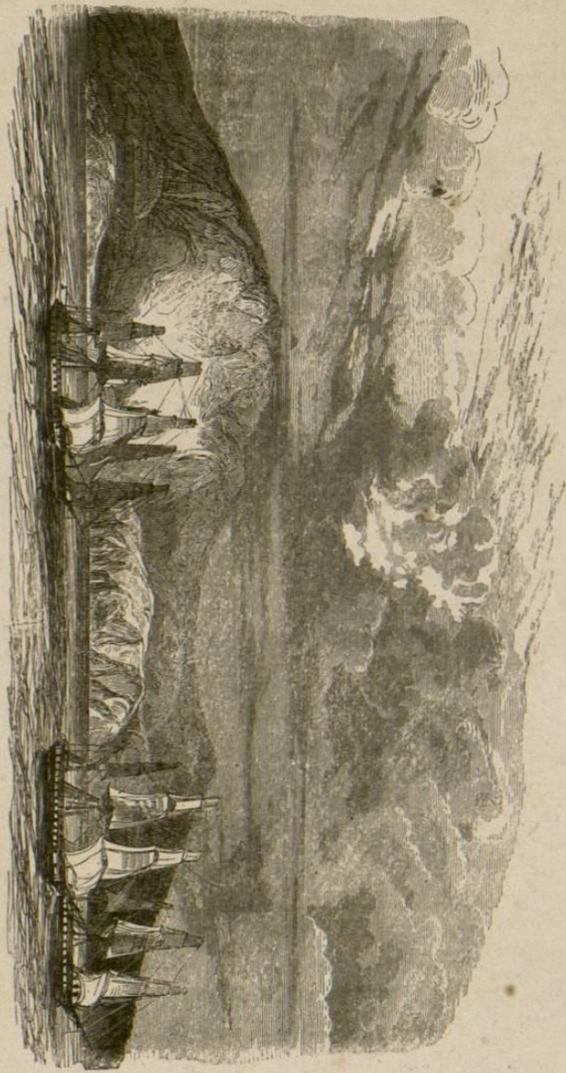
et à son agilité pour recevoir le moins d'éclaboussures possible, les matelots, stoïciens pratiques, font absolument comme s'ils étaient seuls.

Le fourbissage suit immédiatement; chaque différent métal a son fourbissage particulier. Les canons et les caronades, peints en noir, frottés chaque jour à la main avec de l'huile de lin, acquièrent un brillant remarquable; chaque chef de pièce met son amour-propre à faire luire son canon. On fourbit le dôme, les habitacles, les ornements de la roue du gouvernail, les différentes pièces de cuivre qui entrent dans la batterie d'un canon ou d'une caronade, les colonnettes en cuivre qui servent d'arcs-boutants pour soutenir le pont dans les endroits où l'on est obligé de mettre des épontilles volantes, enfin, la légende : *honneur et patrie*, qui presque toujours se trouve placée sur la corniche de la dunette, démontée et fourbiée chaque jour, brille d'un vif éclat.

Un peu avant huit heures, un coup de sifflet du maître d'équipage fait cesser le fourbissage; tout le monde va se mettre en tenue pour paraître à l'inspection; les cinq cents toilettes se font à la fois en moins de cinq minutes, et la bordée qui doit prendre le quart monte sur le pont.

Les travaux divers commencent alors et ne sont interrompus momentanément que vers huit heures et demie pour l'inspection (celle du dimanche a lieu à dix heures); malheur à celui qui aura négligé une partie de son vêtement, si le chapeau n'est pas bien luisant, si ses habits portent quelques taches que l'eau ne peut enlever (celles de goudron ou de peinture ne passent pas pour taches), ou s'il manque par sa faute quelques-uns des effets réglemen-

PIC DE TÉNÉRIFFE.



taires, sa ration de vin lui sera retranchée pour un ou plusieurs repas : il faut que le matelot soit forcément coquet.

A midi commence la grande opération du dîné; des tables sont suspendues au plafond de la batterie, et les matelots viennent s'asseoir sur des bancs également suspendus à des rabans. Le *coq*¹ enlève le couvercle de l'énorme chaudière où cuit le dîné de cinq cents hommes, la distribution se fait avec le plus grand ordre, par plats destinés à être divisés entre les sept convives qui entourent chacune des tables; la viande est déposée tout uniment sur le bois; c'est ordinairement du lard ou du bœuf salé; l'on apporte les légumes, qui sont des fayols (haricots) ou des gourganes (fèves) dans une gamelle en bois cerclée de fer de la forme d'un cône tronqué reposant sur sa base. Un bidon contient les sept quarts de vin destinés à chaque table.

Ce repas dure une demi-heure; avant qu'il soit commencé, une commission, composée d'une députation choisie parmi les intéressés et présidée par un sous-officier ou même par un élève, se rend à la cambuse et vérifie la quantité des objets délivrés en pain ou biscuit, vin, huile, etc, etc.

Pendant une heure, le bourdonnement formé par le bruit de toutes les conversations particulières est dominé de temps à autre par le cri de « silence! » prononcé d'une voix ferme par l'élève de service chargé de faire observer le calme; cette partie de la consigne est généralement assez mal accomplie; il faut avouer qu'elle est d'une difficile observation, le moment du dîné, un des plus doux du rude

¹ Cuisinier.

métier de matelot, perdrait beaucoup de ses charmes, si l'on en retranchait tout-à-fait la conversation.

Le repas terminé, l'homme ou le mousse chargé de la propreté des ustensiles de chaque table se munit d'un morceau d'étoupe, s'empare du bidon et de la gamelle qu'il nettoie et rend luisants comme de l'acier : puis le tout est rapporté à la cambuse.

Outre les travaux de la manœuvre qui sont imprévus, l'équipage, dès que le repas est achevé, est occupé aux différents exercices : le canon, le fusil, le pistolet, le sabre, ont leur tour ; chaque homme est appelé alternativement à ces diverses instructions.

Les gens de quart qui ne sont pas occupés au maniement des armes et que la manœuvre laisse libres, font du bitord, démêlent du fil de carret ; les voiliers raccommoient les voiles ou en font de nouvelles, et le navire conserve toujours ainsi cette activité incessante, si favorable aux hommes dont elle entretient l'agilité.

A quatre heures, on change le quart ; à cinq heures, le souper a lieu ; il est en tout semblable au dîner, à la soupe près.

Un peu avant le coucher du soleil, il y a une manœuvre réglementaire sur les navires de guerre, c'est celle de prendre le ris de chasse (on nomme ainsi la première bande de ris dans les huniers). Cette manœuvre a le double avantage d'exercer les équipages et d'être une excellente précaution pour la nuit, la voilure offrant ainsi moins de prise au vent.

Lorsque l'on navigue en division, c'est-à-dire avec d'autres bâtiments, il s'établit une grande émulation entre les

divers équipages, c'est à qui apportera la plus grande célérité ; quelquefois tous les matelots prennent part à la manœuvre, quelquefois c'est un seule bordée (alternativement les tribordais ou les babordais, ainsi nommés du côté du navire auquel ils accrochent leurs hamacs) qui se pique d'honneur ; une montre est consultée ; les gagnants sont assez généralement récompensés en masse par une double ration de vin.

Lorsque le soleil a disparu sous l'horizon, le tambour et les clairons appellent tout l'équipage sur le pont pour le branle-bas du soir ; les hommes se forment sur deux lignes, les tribordais à droite, les babordais à gauche ; plusieurs matelots désignés, habituellement ce sont les gabiers, montent sur le bastingage pour prendre et distribuer les hamacs numérotés et rangés symétriquement dans une espèce de caisse disposée à cet effet, qui court tout le long du bâtiment. Chacun reçoit son lit portatif composé, outre la toile qui sert de couchette, d'un petit matelas de quatre doigts d'épaisseur et d'une couverture, le suspend aux crocs également numérotés, disposés dans la batterie et dans le faux pont, et la moitié de l'équipage s'endort pour se relever à huit heures du soir, veiller jusqu'à minuit, puis venir se coucher de nouveau jusqu'à quatre heures du matin, où l'autre bordée viendra la relever ; par ce moyen il y a toujours une moitié de l'équipage sur le pont pendant que l'autre dort.

Le jour, les quarts passent vite ; lorsqu'il fait beau, le quart de huit heures à minuit peut paraître plus doux encore ; les anciens matelots, entourés d'un nombreux auditoire, racontent à cette heure, si favorable à l'imagi-