



favorable, tournait peu à peu et menaçait de passer au N., mais lorsque l'on est une fois dans le canal de Bahama, l'on s'en inquiète assez peu, la force du courant étant supérieure à celle du vent, et même avec le vent debout assez fort pour mettre à la cape, on est toujours sûr de sortir de ce canal.

Le banc de Bahama qui borne le canal à l'E. est un des endroits de la mer dont l'étude a dû être la plus dangereuse; maintenant il est très-bien connu, il s'étend depuis le 22° jusqu'au 27° 35' de latitude N. C'est une suite de bancs de sable, d'îlots, de rochers qui présentent aux marins une navigation très-périlleuse. Il est coupé par de nombreux canaux dont les principaux sont le canal nouveau de Bahama, qui va dans le nord et est borné d'un côté par la côte E. de la Floride et de l'autre par le petit et le grand banc de Bahama; entre ces deux bancs se trouve la grande île de Bahama. Le canal neuf de la Providence vient de l'Océan Atlantique et court d'un côté de l'E. à l'O. en séparant le grand banc du petit, puis, bifurquant, il remonte dans le S. E. et vient former le canal de la Providence. Le vieux canal de Bahama longe la côte N. E. de l'île de Cuba et est bordé de l'autre côté par le grand banc; à son extrémité se trouve le banc de sable nommé *Placer de los roques* qui forme à son extrémité E. le canal de Santaren. Des îles plus ou moins grandes, des cayes couvrent cette vaste étendue de mer, parcourue cependant par des navires de commerce qui bravent de véritables dangers pour raccourcir leur route de quelques lieues.

Un peu contrariés par les vents, nous franchîmes cependant en quatre jours ce canal qui n'a pas moins de cinq de-

grés de latitude en longueur. Du reste, les deux bombardes le *Cyclope* et le *Vulcain* sont, ainsi que tous les navires destinés à ce service, de très-mauvais marcheurs, leur construction exigeant de certaines conditions incompatibles avec une marche supérieure.

On concevra facilement qu'il a été impossible de donner à des navires qui portent sur leur pont un poids énorme (deux mortiers servant à lancer des bombes de 12 pouces), les formes fines et gracieuses qui ont été reconnues les meilleures pour aider à la marche des navires. Destinés à recevoir des commotions terribles par le recul des mortiers portant d'aplomb, on a été obligé de les construire d'une manière analogue à leur service, à force de bois; aussi, à la vue, rien n'est moins gracieux qu'une bombarde. Ces navires possèdent cependant d'appréciables qualités, ils se comportent parfaitement dans les grosses mers, toutefois il leur serait dangereux d'être affalés près d'une côte par un gros temps, car ils ne possèdent pas la qualité des navires aux formes fines et délicates, celle de pouvoir aller au plus près du vent.

Quoi qu'il en soit, nous avançons dans notre navigation; cependant un peu avant d'arriver aux Bermudes, nous fûmes un peu contrariés par les vents; pendant cinq jours nous fîmes peu de chemin, mais les vents d'O., de S. O et de N. O. reprirent leur empire et nous fîmes de bonnes journées.

Peu avant notre arrivée à la Havane une nouvelle désastreuse y était arrivée, l'*Herminie*, cette belle frégate commandée par le commandant Bazoche, avait fait naufrage sur des rochers sous l'eau qui se trouvent au S. de ces îles

et qui sont assez mal indiqués sur les cartes. Ce malheureux événement est attribué à ce que les montres ayant cessé d'aller avec la régularité si nécessaire pour la navigation, on n'avait pu rectifier la position de la frégate que par l'estime, toujours fautive dans ces mers où les courants ont toujours tant d'empire; dans ce grand désastre il resta au moins une consolation, personne ne périt, c'est à trois heures de l'après midi qu'arriva l'événement, la mer était belle, le temps calme, la terre à peu de distance, on eut le temps de mettre les canots à la mer et de sauver tout l'équipage; par la position de la frégate qui commença à entrer dans l'eau par l'arrière, les officiers et le commandant perdirent tous leurs effets, mais les matelots purent sauver leurs sacs. Aussitôt que la nouvelle arriva à la Havane, le prince de Joinville expédia sur-le-champ le brig le *Dunois* pour aller aux Bermudes voir ce que l'on pourrait faire en faveur des naufragés, mais déjà des mesures avaient été prises pour transporter tout l'équipage à la Martinique, où une partie arriva la veille du tremblement de terre; on avait disposé pour les recevoir une caserne qui, parmi les monuments du Fort-Royal fut celui qui souffrit le plus; heureusement les matelots n'étaient pas encore descendus à terre et ils échappèrent ainsi une seconde fois à la mort.

J'aurais bien désiré voir le lieu du sinistre, mais pour nous rendre dans la Méditerranée, les bombardes devant rallier le port de Toulon, notre route nous conduisait à passer au S. des Bermudes et le vent nous obligea à nous en tenir à grande distance.

Après avoir fait une longue traversée sur une frégate, je

me trouvais un peu à l'étroit sur un petit navire; les premiers jours, cela me semblait peu commode, mais peu à peu je m'y habituai, d'ailleurs, le navire était tenu avec un ordre admirable; le commandant Olivier, parfaitement secondé par son lieutenant M. de Maisonneuve, avait tenu à honneur que sa bombarde (contre l'usage de ce genre de navire qui est destiné à être armé pour un temps toujours très-court), se fit remarquer par sa propreté, sa bonne tenue et son air militaire. M de Charitte, enseigne de vaisseau, MM. Talma et Roger de Villers, élèves de première classe, composaient l'état-major et secondaient avec empressement ce louable zèle; le service se faisait facilement, et de tous les navires sur lesquels j'ai été embarqué, le *Cyclope* est certainement un de ceux qui a le plus attiré mon attention par sa belle tenue.

Notre traversée de l'Atlantique fut une des plus belles que l'on puisse faire, excepté quelques jours où, comme je l'ai déjà dit, nous fûmes contrariés avant d'arriver à la hauteur des Bermudes, les vents d'O. ne cessèrent de nous favoriser jusqu'à la hauteur des Açores; quelquefois, il est vrai, la brise nous obligeait à nous débarrasser de nos petites voiles supérieures, nous nous vîmes même souvent dans le cas de prendre deux et trois ris dans les huniers, mais néanmoins nous avançons toujours.

Nous reconnûmes l'île de Sainte-Marie, la plus E. des Açores, nos montres étaient toutes arrêtées, nous naviguions au moyen de l'estime, et malgré ce moyen imparfait, après une aussi longue traversée, l'erreur ne fut que de trois à quatre milles, la reconnaissance de ce point déterminant parfaitement notre position; le commandant fit

mettre le cap sur Cadiz où il avait dessein de relâcher pour prendre l'entrée qui ne se refuse jamais aux navires partis de la Havane depuis le mois de novembre jusqu'au mois de juin, mais le vent de S. O. en décida autrement.

Le jour où nous revîmes pour la première fois la terre d'Europe, un coup de vent de S. O. assez violent se fit sentir, le commandant se détermina, à mon grand regret, à renoncer à sa relâche de Cadiz et à profiter de cette bonne chance pour passer le détroit de Gibraltar.

A onze heures du matin nous eûmes connaissance de la terre. Trente-sept jours s'étaient déjà écoulés depuis que nous étions partis de la Havane, et notre traversée ne nous avait pas semblé trop longue, eu égard aux qualités peu favorables de marche de notre *Cyclope*.

Vers les quatre heures de l'après midi nous entrions dans le détroit de Gibraltar, c'était pour moi une si vieille connaissance, je l'avais passé si souvent qu'il me semblait être arrivé au terme de mon voyage, le vent d'ailleurs fraîchissait de plus en plus, le courant qui porte avec tant de force dans la Méditerranée nous aidait à proportion, et en peu de temps nous vîmes fuir à nos yeux le rocher perpendiculaire au pied duquel on a bâti la ville et les forts de Gibraltar; les rochers percés, dont chaque ouverture donne passage à une bouche à feu, les batteries rasantes disparurent promptement et nous vîmes le flanc de l'est qui tombe droit sans aucune anfractuosité et paraît comme une gigantesque muraille; le mont aux Singes, cette vertèbre de l'Atlas, qui plonge dans la mer, resta plus longtemps visible pour nous à cause de son élévation.

Le lendemain nous nous trouvâmes au milieu d'une mer

énorme et couverte d'une blanche écume, nous avions le coup de vent dans toute sa force, mais fort heureusement nous le recevions par l'arrière, et son impulsion ne servait qu'à accélérer notre marche; à midi nous avions fait, depuis la veille à la même heure, près de quatre-vingts lieues; nous apercevions déjà les hautes montagnes de la Sierra-Nevada, dont les cimes, blanches de neige, dominant Grenade, et dont les contreforts qui viennent jusqu'à la mer, forment le cap de Gate.

Depuis le cap de Gate, jusqu'à l'atterrissage des côtes de France, nous ne fûmes pas aussi heureux; des calmes fréquents retardèrent notre voyage, et nous pûmes voir les côtes d'Espagne que nous contournions; le 24 mars vers le soir, nous eûmes cependant le plaisir d'apercevoir le Canigou, cette haute montagne qui domine les Pyrénées orientales; le terme de notre voyage approchait, je croyais pouvoir le lendemain même, fouler la terre de France, il n'en fut pas ainsi; pendant toute la nuit nous demeurâmes en bonne route, le matin nous apercevions le cap Sicié et le cap Cépé, qui forment l'entrée de la rade de Toulon, lorsque le calme survint malheureusement et nous tint, la journée entière, condamnés au supplice de Tantale; et comme s'il avait fallu que notre position fût rendue plus piquante, deux navires à vapeur passèrent à nos côtés; l'un appartenait à la correspondance d'Afrique, l'autre au commerce et faisait le trajet de Naples; il était dur d'être immobiles et d'attendre un vent qui pouvait nous être contraire, tandis que d'autres navires allaient régulièrement et sans obstacle à leurs destinations.

Le lendemain matin 26 mars, le ciel se montra favorable,

un commencement de mistral nous entra en rade de Toulon.

A peine l'ancre fut-elle au fond, que l'on vint de plusieurs navires, féliciter le commandant Olivier sur sa promotion (il venait d'être nommé capitaine de vaisseau), le premier canot qui poussa du bord fut celui du commandant, il allait faire la déclaration à la santé, je ne croyais pas que nous fussions assez heureux pour être admis en libre pratique sans être soumis auparavant à une quarantaine; mais tous les bonheurs nous arrivaient à la fois, en rentrant dans notre patrie, et ce fut avec une indicible joie, qu'après les questions de pure formalité, je vis ouvrir la grille fatale, et que l'on nous annonça que nous étions admis sans quarantaine; je me précipitai dans la ville, heureux de pouvoir fouler un instant plus tôt une terre française.

