

Oriental Hydrographe
1839 - 1840



BULLETIN N° 2
1970

En-tête du CONGE-PASSEPORT
pour BATIMENT MARCHAND
(1744)
Armes du Duc de Penthièvre
Amiral de France

COMITÉ NANTAIS DE DOCUMENTATION HISTORIQUE DE LA MARINE

Président : Amiral Max DOUGUET
Siège : Archives Départementales 8, rue de Bouillé
C. C. P. 3.318-13 NANTES



Secrétaire Général : Médecin Général A. CARRÉ
12, rue Henri-IV - Téléph. 74.44.14
Secrétaire Trésorier : Commandant PAILLÉ
15, boulevard des Anglais - Téléph. 74.20.41

Homme libre, toujours tu chériras la mer...

LA LETTRE DU PRÉSIDENT

Voilà plus d'un an déjà que paraissait notre premier bulletin, quelques mois après la mise sur pied de notre Comité dans l'enthousiasme d'un intérêt dont la seule liste des membres, qui s'allonge tous les jours, illustre à la fois l'ampleur et la qualité.

Que de chemin parcouru depuis.

Ce nouveau bulletin, plus important, donne la mesure du travail accompli mais laisse aussi voir, à travers les contacts divers qui y sont rappelés, la place qu'a prise notre Comité par son action et qui lui vaut d'être maintenant officiellement consulté lorsque des travaux mettent à jour quelque nouveau témoin du passé dans notre région.

Merci à tous ceux qui ont œuvré avec nous pour obtenir ce résultat.

Merci à tous ceux qui sont venus de fort loin souvent pour assister à nos réunions de travail.

Une seule ombre, peut-être, à ce tableau, celle de voir souvent bien des places vides.

Puis-je vous demander, mes chers collègues, au seuil de cette nouvelle année scolaire, de faire un véritable effort pour vous rendre libre et venir partager plus souvent notre plaisir de nous rencontrer et d'œuvrer ensemble.

Je sais combien peuvent être absorbantes vos tâches quotidiennes aux uns et aux autres, mais ne pensez-vous pas que ce temps que vous décideriez de leur arracher pour le consacrer à ce sujet qui nous intéresse tous et nous a fait nous rassembler, vous apporterait, avec une détente et une distraction nécessaires, un meilleur équilibre pour les aborder à nouveau, revivifiés.

La singulière histoire de "l'Oriental-Hydrographe" par Adrien CARRÉ, Médecin Général de la Marine

Le 2 septembre 1839, appareillait de Paimbœuf un beau trois mâts, l'ORIENTAL, baptisé pour la circonstance l'ORIENTAL-HYDROGRAPHE. Premier « Navire Ecole flottante » destiné à faire le tour du monde — un voyage de circumnavigation comme on disait alors — c'était au point de vue de l'échantillonnage social une extraordinaire Arche de Noé. L'histoire de ce bâtiment, cette singulière affaire pourrait-on dire, fut, après un début presque fracassant, enseveli dans un silence complet : le récit fera comprendre la discrétion officielle. Il est moins explicable que le souvenir s'en soit rapidement perdu parmi les marins eux-mêmes. Tout ceci montre que l'étude des Registres de l'Inscription Maritime peut encore réserver des surprises de taille.

De fait, si l'ORIENTAL a refait surface, c'est à la suite d'un dépouillement systématique que nous avons effectué il y a quinze d'années, pour reconstituer la carrière maritime d'un officier. Les rôles de l'ORIENTAL, nous avaient fait subodorer une curieuse histoire. Au début de 1969, nous sommes revenus sur l'affaire. Nous ne l'avons pas regretté.

Nous ne pouvons, dans les étroites limites de cet article, qu'en présenter un schéma. En fait, le sujet, en raison du contexte, mériterait une thèse, et les aventures des participants un récit qui vaudrait tous les romans. Ce récit complet, nous espérons d'ailleurs pouvoir l'écrire un jour.

I. - LA GENÈSE DE L'EXPÉDITION

Le cadre : La situation maritime de la France en 1838

Toute l'histoire de l'ORIENTAL-HYDROGRAPHE ne se comprend que dans le contexte maritime des années 1838-1840. C'est une des raisons de son intérêt. Alors que le commerce général de la France allait passer de 988 millions de francs à 1.867 millions entre 1830 et 1848, la marine marchande et le commerce maritime français, exception faite du trafic nouveau vers l'Algérie, s'enfonçait dans le marasme.

Nous ne possédions que 2.100 navires de plus de 100 tx, contre 25.000 aux anglais et 14.000 aux américains. De 1826 à 1836, la part du pavillon français dans les ports était tombé de 60 % à 45 %. Si, en face de 170.000 marins anglais nous en avions entre 70.000 et 90.000, ces effectifs étaient trompeurs, du fait de la petite pêche. On comptait en France un marin pour 8 tx, en Angleterre un pour 16 tx.

Les causes de cette situation étaient : d'abord la **perte de nos plus riches colonies** Saint-Domingue et l'île de France et l'**étroitesse de vue de nos armateurs** qui, en dehors du cabotage concentraient leurs maigres moyens sur les trois îles restantes : **Martinique, Guadeloupe et Bourbon**, comptant sur la législation pour protéger le sucre colonial contre la betterave... française (1) (un système de primes soutenait, mais faussait complètement certains armements comme les **baleiniers**). Nous négligions trop les marchés neufs comme l'Amérique du Sud, et encore nos méthodes commerciales (vendre peu et cher des produits de luxe) étaient discutables. **Enfin, le « capital » se désintéressait du commerce maritime** : c'est ce dernier point essentiel, que l'expérience de l'« Oriental » allait tenter de modifier.

Cette situation préoccupait grandement le gouvernement de Louis-Philippe, plus ambitieux qu'on ne croit généralement.

L'expansion de la Marine de guerre et celle de la Marine marchande ont toujours formé un tout : l'une aide l'autre. Or l'Amiral **de Rosamel**, ministre de la Marine multipliait les efforts dans ce double but. Nous cherchions de nouvelles bases et stations, des divisions navales intervenaient en Amérique latine (d'où la prise de la **Vera-Cruz** (Mexique), en 1838, et un conflit avec le dictateur argentin **Rosas**, qui durera de 1838 à 1852, illustré en 1844 par le combat d'**Obligado**).

On favorisait l'établissement de français en **Nouvelle Zélande**, de missions en **Océanie**. L'action de marins diplomates comme **Laplace, Cecille, Dupetit-Thouars**, était complétée par des voyages de « circumnavigation », dont le plus célèbre est celui de **Dumont-d'Urville** (1837-1840), la politique se doublant de recherches géographiques, ethniques, zoologiques, botaniques (à l'imitation du « Beagle », illustré par Darwin). Tout ceci allait aboutir, à partir de 1840, avec nos ambitions méditerranéennes, à de graves crises avec l'Angleterre, surtout pour l'Égypte et Tahiti.

Le Capitaine Augustin Lucas

Un homme va tirer parti de cette situation, qu'il a, il faut le reconnaître, parfaitement comprise. C'est un jeune capitaine au long-cours de Belle-Ile, **Augustin LUCAS**. Le rôle qu'il va jouer s'explique en partie par le cadre local. Belle-Ile, qui comptait alors 9.000 habitants (le double de la population actuelle) était paradoxalement, pour la France de l'époque, en pleine ascension maritime. Entre 1820 et 1840, le nombre des **inscrits** passera de 814 à 1.223, celui des **maîtres au cabotage** de 41 à 96, et celui des **capitaines au long-cours** de 1 à 17. La plupart commandent hors du quartier. L'esprit familial est très fort dans l'île. Le grand homme en est l'Amiral Willaumetz. Ceci jouera un grand rôle.

Notre Capitaine Lucas, quoi que d'une famille de Bangor, est né le 6 mars 1804 au Palais, de **Jean-Marie Lucas**, tonnelier (en barils à sardines) et de **Marie-**

(1) cf. notre Bulletin 1969 : Jalons sur le commerce des sucres à Nantes au XIX^e siècle, par M. Fierain. Notons, de manière générale qu'on peut mesurer le désastre économique que fut pour la France la Révolution en constatant que ce n'est qu'en 1826 que le commerce français retrouve son niveau de 1789. Pendant ce temps le reste de l'Europe avait galopé...

Anne Seveno, qui descendait peut-être du Seveno qui conduisit en Espagne le Cardinal de Retz... Il aurait fait ses études à l'école de M. Pener, Recteur de Bangor. On ne le voit s'embarquer mousse qu'à 18 ans ; pêche, cabotage, trois embarquements à l'Etat entre 1824 et 1826. Puis il s'élève rapidement, et à partir de 1826, voyage à la Guadeloupe, Martinique et la Réunion, comme Lieutenant et second Capitaine. Il suit deux mois, en 1828, un cours de navigation à Bordeaux. Enfin, élève de l'Ecole d'Hydrographie de Rochefort, il est reçu maître le 23 juin 1831 et Capitaine au long-cours le 2 juin 1832. Il se marie à Rochefort le 2 septembre. Ce mariage, nous en sommes certains, le marquera.

Au même moment est également reçu Capitaine au long-cours son frère **François-Marie Lucas**, dit Lucas le jeune, né au Palais, le 11 février 1808. Nous le retrouverons.

La perte du registre des officiers d'Auray et de registres de rôles de Bordeaux nous ont obligé à reconstituer par recoupements la carrière d'officier de Lucas. Il a navigué (ce qui est rare en France) pour un armateur Ostendais (nous le savons de source belge), mais surtout à Bordeaux. Il acquiert rapidement une grande réputation. En 1834, ayant au détroit de Magellan perdu son gouvernail, il en invente un de fortune qui lui vaut la notoriété (1). Une lettre de félicitations du ministre pour l'affaire du **Trophée** à Valparaiso (1835) achève de le mettre bien en cour.

Nous savons par Lucas que M. Gibouin, Commissaire de l'Inscription Maritime à Bordeaux adressera au Ministre trois lettres d'éloges sur lui. Nous connaissons l'une d'elle, du 26 février 1839, par sa transmission du Ministre de la Marine à son collègue des Travaux Publics : **Officier des plus distingués, considération la mieux assise sous tous les rapports, estimable officier dont s'honorerait le Corps Royal, philanthrope, etc...**

De son côté Lucas, qui a la plume facile — il versera plus tard dans la graphomanie, puis dans le délire scripturaire et revendicatif —, multiplie les écrits : **Nouvelle méthode pour prendre les ris dans les basses voiles (2), Moyen d'augmenter le recrutement de la Marine Royale, Ouvrage d'Instruction pour les futurs Capitaines au long-cours.**

Tout cela lui monte à la tête. Il se sent assuré de puissants appuis. Remarquons qu'il termine ses lettres (de sa fine écriture dont nous connaissons des centaines de pages) par la signature franc-maçonne aux trois points. Il est « de la gauche » chauvine à la mode du temps, mais ménagera les gouvernements... pour mieux s'en prendre aux intermédiaires, amiraux, consuls ou autres. Sa valeur, ses connaissances, sont incontestables. Mais c'est évidemment un « bluffeur ». Jusqu'où, au début du moins, sera-t-il sincère ? Il a, et peut-être est-ce la clé de l'affaire, les qualités et aussi les insuffisances des autodidactes.

Quoi qu'il en soit, en juillet 1838, Lucas abandonne le commandement de la **Jeune Lise**, « le plus beau navire de Bordeaux » (et même de France dira-t-il,

modestement, plus tard), pour venir s'installer à Paris, 27, rue Neve-Saint-Eustache (en fait c'est l'**Hôtel du Pérou** — quel nom pour l'entreprise qu'il va lancer !).

Genèse de l'« Oriental-Hydrographe »

L'idée de Lucas, alors absolument neuve et en avance de plusieurs dizaines d'années, est de créer un **Navire Ecole Flottante**, destiné, il est vrai, plus qu'à former des officiers marchands, à donner à de jeunes « capitalistes » le goût et la connaissance du commerce maritime mondial. Pour cela, le navire-école fera le tour du monde (le « voyage de circumnavigation »), l'enseignement des lettres, de l'astronomie, de la navigation, des armes du commerce étant complété par l'ethnologie et les sciences naturelles. On voit combien Lucas applique ici les intentions du ministre de Rosamel. C'est la raison de la faveur avec laquelle celui-ci approuvera Lucas et le recommandera aux autres ministères.

Recommandations aussi aux autorités navales et diplomatiques. Mais les capitaux nécessaires pour monter une aussi grande affaire ? Lucas ne peut compter sur le « capital », peu compréhensif aux choses de la mer. Il a certainement espéré du gouvernement au moins des « prêts », navire et matériel. Après tout, c'est ce qui se passera en 1840 pour la Société privée **Nanto-Bordelaise**, destinée à coloniser la Nouvelle Zélande. C'est pourquoi jusqu'au dernier moment, il fixera Rochefort comme port d'armement et d'appareillage.

La Nouvelle Zélande d'ailleurs, se profile à l'arrière plan de l'histoire de **Oriental**, car le capitaine **Lucas le Jeune**, dans des conditions obscures, utilise le navire qu'il commande pour s'établir en Nouvelle Zélande, et veut pour cela recruter à Belle-Ile.

On peut donc se demander ce que les Lucas avaient, au juste, derrière la tête... (1).

Dès son installation à Paris, Lucas écrit adondamment et partout. Son prince sera, à partir de l'approbation du Ministre de la Marine, de faire une boule de neige de recommandations de ministres et de personnalités maritimes. Cette méthode est classique.

Dès le 28 juillet 1838, de Rosamel a chaleureusement approuvé le principe. Toutefois, ce n'est que le 7 mars 1839 que le Ministre de l'Instruction Publique prend position. Le 13 mars, le Ministre de la Marine sollicite son collègue des Travaux Publics, de l'Agriculture et du Commerce, qui, dès le 16 envoie une circulaire aux préfets. (2)

(1) Depuis plusieurs années des Français, appuyés par l'envoi de navires de guerre comme l'« **Héroïne** » s'installaient en Nouvelle Zélande, achetant à vil prix des terres aux indigènes. Ainsi le baron de Thierry pour l'île du Nord, le capitaine Langlois, du « **Cachalot** », dans l'île du Sud. En août 1839 sera fondée la Société **Nanto-Bordelaise**, qui aboutira, en février 1840 à l'appareillage de Brest de l'« **Aube** » (Ct Lavaud, futur amiral) et de Rochefort du « **Comte de Paris** », gabarre royale prêtée à la Société : solution qu'avait évidemment espérée Lucas. Les problèmes de Nouvelle Zélande et de Tahiti ont été bien exposés par l'Amiral Decoux (**Sillages dans les Mers du Sud**, Plon 1953).

(2) Nous reproduisons ci-dessous des reproductions des prospectus de Lucas. En fait il bénéficiait d'autres appuis. Dans une longue liste de textes adressée de Tahiti le 31 juin 1842, il mentionne l'**exemption des droits habituels de navigation** (par le duc de Dalmatie). L'**apostille des Pairs et Députés sur le projet d'expédition**, tous documents enlevés des dossiers. On retrouve aussi aux Archives de la Marine des **Instructions de M. Marec, Directeur du Personnel au Ministère de la Marine**. La Chambre de Commerce de Lyon avait désigné un observateur. Dans un prospectus, Lucas fait remarquer que les passages aux Antilles (un mois) coûtent 5 à 600 F. et aux Indes Orientales 1.800 à 2.000 F. ce qui met l'année à 6.000 F.

(1) Procès-verbal de la Séance du 22 octobre 1835 du Conseil des Travaux du Ministère de la Marine : **Ce gouvernail inutile aux navires du roi, qui ont des rechanges, doit être porté à la connaissance des navigateurs de la Marine Marchande**. La description sera effectivement publiée, avec croquis, dans les **Annales Maritimes**.

(2) Egalement approuvé au Conseil des Travaux. Ce sera la source d'interminables démêlés et revendications, Lucas accusant plus tard un officier de marine de plagiat. Il poursuivait encore la marine en 1850.

Expédition du Navire l'Hydrographe

(BATIMENT-ÉCOLE).

VOYAGE AUTOUR DU MONDE,

SOUS LES AUSPICES DU GOUVERNEMENT,

POUR

L'INSTRUCTION DES JEUNES GENS EN GÉNÉRAL,

ET PARTICULIÈREMENT POUR CEUX QUI SE DESTINENT

A LA MARINE MARCHANDE OU AU COMMERCE.

FRAAPPÉ de l'insuffisance des moyens employés jusqu'à ce jour, pour augmenter nos relations maritimes et donner à notre marine la prépondérance qu'elle doit inévitablement acquérir un jour sur toutes les puissances maritimes du monde, convaincu de la nécessité de faire cesser l'ignorance profonde des riches capitalistes et des fabricans de l'intérieur, sur tout ce qui se rattache à la marine et sur la statistique commerciale des contrées les plus éloignées, nous avons conçu l'idée d'une ÉCOLE FLOTTANTE où l'on enseignera tout ce qui s'apprend dans nos meilleures institutions universitaires, tout en faisant le tour du monde.

Des jeunes gens, qui auraient terminé leurs études sans voir autre chose que les quatre murailles de leur collège, auront ainsi visité tous les peuples du globe; ils auront appliqué les belles théories des mathématiques à la pratique de l'astronomie, de la navigation et de la mécanique; au lieu d'entrer dans la vie sociale avec une instruction purement théorique et trop souvent superficielle, ils auront un état: ils seront marins ou commerçans, et même l'un et l'autre: en effet, l'application des mathématiques à l'astronomie renferme la théorie du navigateur; l'exercice gymnastique de la manœuvre fait le praticien, et les promenades dans les ports, suivies de quelques recherches et de quelques leçons, forment le commerçant.

Or, tout cela se fait en s'amusant; et nous dirons, avec le *Moniteur Industriel* (1), que ce

(1) Voir les N^{os} des 7 et 10 Mars.

Cet imprimé comprenait quatre pages. Il indiquait que les professeurs et les élèves seront groupés en 4 sections: Maritime, Commerciale, Historique, Scientifique. Les principes de morale seront souvent rappelés.

Il y était joint une Note sur les causes de la faiblesse de notre Commerce maritime, comparative-ment à celui de l'Angleterre et des Etats Unis de l'Amérique du Nord.

MINISTÈRE DE LA MARINE

Paris, le 28 juillet 1838.

MONSIEUR, j'ai trouvé, joint à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 4 de ce mois, le Plan que vous avez conçu d'un voyage autour du monde sur un navire de commerce, à bord duquel seraient admis comme Elèves des jeunes gens de familles aisées qui ne peuvent entrer dans la Marine militaire, et qu'un long et pénible noviciat éloigne trop souvent de la Marine marchande.

J'ai lu cet Exposé avec beaucoup d'intérêt ; il m'a fourni la preuve qu'uniquement préoccupé de l'essor à donner à nos relations commerciales, vous aviez à cœur de développer le goût de la navigation chez des jeunes gens appelés à posséder des capitaux, qu'il serait important de voir consacrer à la Marine et qui presque toujours reçoivent une autre destination.

Le but que vous vous proposez est tout à fait digne d'éloges ; il témoigne des vues élevées qui vous animent, et mérite une entière approbation.

Je suis satisfait donc, avec empressement, au vœu que vous m'avez exprimé d'être porteur de lettres de recommandation pour les commandans de nos divisions navales, ainsi que pour les consuls de France dans les divers ports que vous devrez visiter, etc.

Le Ministre de la Marine et des Colonies,
ROSAMEL.

M. le Comte Molé, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, s'exprime dans les mêmes termes sur le but et l'utilité de cette entreprise ; il lui promet son appui pour tout ce qui sera dans les attributions de son département.

UNIVERSITÉ DE FRANCE

Paris, le 7 mars 1839.

MONSIEUR, j'ai pris connaissance de votre projet de voyage autour du monde, sur un navire marchand, pour l'instruction des jeunes gens.

J'en comprends l'utilité et je suis disposé à le seconder de tout mon pouvoir, bien convaincu qu'il offrira aux familles aisées des ressources précieuses pour l'avenir de leurs enfants. Afin de compléter l'instruction de ces enfans, vous désirez qu'un professeur de l'Université soit attaché à l'expédition dont vous avez conçu le plan, et vous proposez à cet effet M. Vendel Heyl, professeur de seconde au Collège St-Louis, lequel obtiendrait le droit de délivrer des certificats d'études valables pour l'examen du baccalauréat. C'est demander en d'autres termes l'autorisation de donner à un certain nombre de jeunes gens un enseignement classique complet tel qu'il existe dans les établissements universitaires de plein exercice.

L'enseignement de plein exercice exige un personnel de professeurs que vous ne présentez pas. Ainsi M. Vendel Heyl, dont les services et la capacité me sont connus, suffira certainement à l'instruction littéraire des jeunes gens attachés à l'expédition. Mais il faudrait en outre deux maîtres, l'un qui put enseigner la philosophie, l'autre qui serait chargé des sciences. Dès que vous aurez réuni les éléments d'un enseignement complet, je vous invite à m'adresser une nouvelle demande ; je m'empresse de l'examiner en Conseil royal avec un intérêt tout particulier (1).

Recevez, etc.

Le Ministre de l'Instruction Publique,
Grand-Maitre de l'Université,
SALVANDY.

(1) Nous nous sommes empressé de présenter à M. le Ministre le complément du personnel de professeurs qu'il exige et que nous avions déjà.

Circulaire de Monsieur le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce, à Messieurs les Préfets.

Paris, le 16 mars 1839.

MONSIEUR LE PREFET,

« M. Auguste LUCAS, capitaine au long-cours, persuadé que l'on peut ajouter beaucoup aux moyens mis jusqu'à présent en usage pour l'instruction des officiers de la marine marchande et des élèves du grand commerce maritime, a conçu l'idée d'armer un navire-école, où seront formés un certain nombre de sujets pour l'une et l'autre carrière, et d'entreprendre avec eux, à cet effet, un voyage autour du monde.

« Le plan de cette expédition, communiqué par l'auteur à MM. les ministres de la marine et des affaires étrangères, a reçu d'eux un accueil favorable, et ils lui ont promis leur appui auprès des commandans de nos divisions navales et des agens du roi à l'étranger.

« Le département du commerce porte un intérêt non moins vif à une entreprise qui doit avoir pour résultat de répandre à la fois, dans toutes les parties de la France et dans toutes les classes de la société, le goût et les connaissances de la marine marchande et de ses spéculations, en rendant faciles et attrayans les débuts d'une carrière qui exige aujourd'hui un noviciat pénible. Aussi verrai-je avec plaisir que pour aider à la réalisation du projet de M. LUCAS, vous veuillez bien le faire connaître à vos administrés, et suppléer ainsi à l'insuffisance des moyens de publicité dont il dispose. Ceux d'entre eux qui désireraient avoir des renseignemens sur les conditions d'admission comme élève à bord du bâtiment-école devront s'adresser au siège de l'entreprise, rue Neuve-Saint-Eustache, 37, à Paris. Franco.

« Je vous saurai gré de m'informer des dispositions que vous aurez prises pour atteindre le but dont il s'agit.

« Recevez, etc.

Le Ministre des Travaux publics, de l'Agriculture et du Commerce.
MARTIN (DU NORD).

« P.S. - Pour plus de célérité, vous pourrez engager les familles à prendre connaissance à la Préfecture du prospectus ci-joint. »

CONDITIONS D'ADMISSION

SUR

LE BÂTIMENT-ÉCOLE,

DESTINÉ A FAIRE LE TOUR DU MONDE,

Sous le commandement du Capitaine LUCAS.

AVIS. On accorde aux parents qui sent situés à moins de cent lieues de Paris, dix jours pour répondre et seize jours pour ceux qui sont plus éloignés. Après ce terme fixé, les traites qui leur seront expédiées seront considérées comme non acceptées, à moins qu'il ne soit demandé d'une manière expresse un nouveau délai. - Voir, dans le *Moniteur universel*, du 26 mars, la circulaire adressée par M. le ministre du commerce à tous les Préfets du royaume pour leur recommander particulièrement cette entreprise.

PAR DEVANT M^e BERTINOT et son Collègue, notaires à Paris, soussignés :

A COMPARU :

M. AUGUSTIN LUCAS, capitaine au long-cours, demeurant à Paris, rue Neuve-Saint-Eustache, n^o 37.

Lequel a dit : qu'étant dans l'intention d'armer un *Navire-École*, d'environ cinq cents tonneaux, pour faire un voyage autour du monde, et y fonder une institution pour l'instruction des jeunes gens en général (1), et particulièrement pour ceux qui se destinent à la marine marchande, ou au commerce, et qui désireraient faire partie de cette expédition, il a établi, de la manière suivante, les conditions d'admission sur ce bâtiment :

ART. 1^{er}. Le bâtiment portera le nom de l'*Hydrographe*. Il partira de Rochefort, avant le 30 septembre (2), pour faire le tour du monde, sous le commandement dudit capitaine Lucas.

ART. 2. Les jeunes gens qui voudront se faire admettre sur l'*Hydrographe*, devront être âgés de plus de douze ans

Ils devront être d'une bonne constitution, et porteurs d'un certificat constatant qu'ils ont été vaccinés.

Ils seront munis de leur acte de naissance et d'un certificat en bonne forme du maire de leur commune, dûment légalisé, constatant qu'ils sont de bonne vie et mœurs ;

Leurs engagements ne pourront être contractés, s'ils sont mineurs, qu'avec l'autorisation et l'assistance de leur père ou tuteur.

ART. 3. Nul ne sera admis, s'il ne sait l'arithmétique et les premiers élémens de la géométrie.

Ils seront examinés avant l'embarquement par les professeurs des différentes sciences, attachés à l'expédition, et appartenant au corps de l'Université, désignés à cet effet, par M. le ministre de l'instruction publique, pour être classés suivant leur degré d'instruction.

Les élèves seront divisés en quatre sections, suivant le degré d'instruction qu'ils auront acquise, et y compléteront l'éducation qu'ils seraient à même de recevoir dans les collèges royaux, en outre des langues étrangères et des connaissances spéciales de la marine et du commerce.

ART. 4. Chaque élève devra être muni d'un trousseau composé ainsi qu'il suit (3) :

| | | |
|--|--|---|
| 12 Chemises, dont 8 de couleur (4, fond rouge, et 4, fond bleu). | 1 Habit en drap bleu à col droit, avec ancrs brodés en or au col et aux pans, et boutons portant cette inscription : <i>Navire-École</i> | 1 Gilet rond en drap bleu, avec ancrs brodés au col, pour petite tenue. |
| 12 Mouchoirs. | 2 Pantalons en drap bleu. | 1 Chapeau et 1 Casquette. |
| 6 Paires de chaussettes (2 de laine, 4 de fil). | 1 Pantalon blanc. | 1 Matelas, 2 Couvertures, 4 Draps. |
| 2 Cravattes noires. | 1 Pantalon de toile ou coutil gris. | 1 Couvert et 1 Gobelet en argent. |
| 1 Paire de bottes. | | 1 Étui de mathématiques. |
| 2 Paires de souliers. | | |

Les livres d'enseignement seront fournis à chaque élève dans le port d'embarquement, au prix fixé par le libraire (4).

Les habits, vestes et pantalons seront tous faits avec du draps de même qualité, et suivant le modèle établi dans le port d'armement et de départ ou à Paris.

S'il est nécessaire de renouveler quelques-uns des articles du trousseau, ou d'en ajouter de nouveaux,

(1) M. le ministre de l'instruction publique a indiqué le personnel de professeurs qu'il exigeait pour constituer notre école, comme institution universitaire de plein exercice, et nous nous sommes empressés de les lui présenter (Voir la lettre au Prospectus.)

(2) Le départ est fixé pour la fin de juin, mais en cas de circonstances imprévues, M. Lucas s'engage à ne pas partir plus tard que le 30 septembre de cette année. Le nombre d'élève déjà inscrit suffit pour l'exécution du voyage.

(3) Il est bien évident que les jeunes gens pourront emporter d'autres vêtemens que ceux que nous indiquons, ceux-ci n'étant exigés que pour les cas où il sera urgent d'être en uniforme. On prévient en temps utile du costume définitivement arrêté ; le gouvernement devant être consulté à cet effet.

(4) Les professeurs indiqueront les livres nécessaires. Les jeunes gens devront compléter ceux qui leur manqueraient.

Nota. Le médecin en chef de l'expédition est le docteur G. M. Thomas, un des praticiens distingués de Paris, membre de plusieurs sociétés scientifiques et littéraires, rue Cadet, n^o 7.

Ce prospectus comprenait deux pages (voir notre texte).

INSTRUCTION POUR LES FAMILLES

QUI ONT DES PARENTS A BORD DU NAVIRE - ÉCOLE,

L'ORIENTAL HYDROGRAPHE.

Le Navire mettra à la voile de l'aimbruf, bas de la Loire, près NANTES le 31 août 1839. Les élèves devront être rendus, cinq ou six jours au moins avant cette époque, au port de Nantes.

Pour écrire aux jeunes gens qui font partie de l'expédition, on pourra suivre la marche indiquée ainsi qu'il suit, sans préjudice des autres occasions, si l'on veut en profiter.

On pourra mettre chaque lettre dans une enveloppe à l'adresse de M. le ministre des affaires étrangères, qui veut bien prendre la peine de les adresser aux Consuls des ports indiqués par l'adresse de chaque lettre.

Le premier port où il faudra écrire est RIO-JANEIRO : on pourra y adresser des lettres depuis le jour du départ, jusqu'à trois mois après (voies de Bordeaux et du Havre).

Deuxième port, MONTE-VIDEO, depuis deux mois après le départ, jusqu'à six mois après (voies de Bordeaux et du Havre).

Troisième port, VALPARAISO, depuis trois mois après le départ, jusqu'au sixième mois (voies de Bordeaux et du Havre).

Quatrième port, LIMA, quatre mois après le départ, jusqu'au neuvième mois du voyage par l'Angleterre.

Cinquième port, SEMBLAS, depuis six mois après le départ, jusqu'à un an par l'Angleterre.

Sixième port, SIDNEY, depuis huit mois après le départ, jusqu'au quatorzième mois par l'Angleterre.

Septième port, BATAVIA, depuis un an après le départ, jusqu'au seizième mois.

Huitième port, CALCUTTA, comme pour Batavia.

Neuvième port, île MAURICE (île de France), depuis un an après le départ, jusqu'à deux ans après.

Dixième port, île BOURBON. Arrivés à ce point de notre voyage, les occasions devenant fréquentes, nous prévenirons où il faudra nous écrire. A défaut d'instruction, on pourra adresser nos lettres à la MARTINIQUE et à la GUADELOUPE, tout le temps qui excéderait les deux ans.

Voici quels sont les objets utiles au voyage. Ceux de rigueur sont en lettres italiques ; les autres sont à la volonté des élèves et des parents, et ne sont qu'indiqués. Les objets d'habillements marqués ici sont de rigueur, ce qui ne doit pas empêcher d'emporter tous les effets que l'on jugera convenables, parce que ceux que nous indiquons ne suffiraient pas.

12 chemises, dont 8 de couleur; 4 fond rose, et 4 fond bleu (3).

Bottes, souliers, chaussettes et bas.

2 cravates noires.

1 habit (pour l'uniforme) bleu anglais, avec revers en drap noir, ancras brodées en or, aux pans et au col, boutons à l'ancre, avec l'inscription : ÉCOLE FLOTTANTE.

1 pantalon même drap que l'habit pour l'uniforme, avec bandes en drap noir.

1 autre pantalon, même drap, et confectionné de même.

1 petit gilet rond, aussi même drap.

1 casquette en drap.

1 chapeau uniforme (4), comme celui des élèves de l'École polytechnique.

1 pantalon blanc pour uniforme (5).

1 cadre ou hamac.

1 matelas et deux couvertures.

4 draps.

1 couvert et une timbale en argent avec le nom.

1 étui de mathématiques.

1 sextant.

Les cartes routières du globe.

Selon les connaissances et les moyens des élèves, ou les études qu'ils voudront suivre, etc., etc., ils devront se procurer les livres suivants, si déjà ils n'en ont pas.

Un cours élémentaire { d'arithmétique.
de géométrie.
d'algèbre.
de mécanique.
de navigation.

On pourrait prendre le Cours complet de Mathématiques, de Bezout, à l'usage des élèves de la marine, avec les notes de MM. Reynaud et de Bousset.

Classiques grecs, traduction littérale, par M. Vendel-Heyl (Desessart, rue des Beaux-Arts, 15).

Classiques latins, traduction littérale, par M. de Lavigne (Crouchart).

Dictionnaires allemand, anglais, espagnol, avec grammaires des mêmes langues, etc.

(1) On anticipe sur le temps accordé à chaque port, dans la crainte que l'expédition devance toujours la correspondance. Ainsi, il faudra, à de certaines époques, écrire à deux ports indiqués. Comme il faudra aussi toujours écrire par Bordeaux et le Havre (sous le couvert du ministre, les lettres ne coûtent aucun port.)

(2) Sans négliger Bordeaux et le Havre. Mais depuis la Californie jusqu'à Sainte-Blene, il ne faut pas négliger la voie de l'Angleterre. Le ministre suivra l'indication de la lettre; il suffira de ne pas l'oublier.

(3) On trouve des chemises, des gilets de flanelle, etc., etc., chez M. Chambellan, rue Montmartre, 179.

(4) Chez M. Michel Spiquel, rue Saint-Honoré, 164; envoyer sa mesure.

(5) S'adresser, pour l'uniforme, à M. Roudouin, rue Saint-Honoré, 91, en envoyant sa mesure. On y trouve l'épée d'ordonnance.

(6) On trouvera ces objets à Nantes.

(7) On trouve ces instruments chez M. Bianchi, opticien de l'expédition, rue du Loug Saint-Honoré, 11.

Tous ces prospectus étaient accompagnés de trois autres feuilles reproduisant les « lettres » des Ministres de la Marine, de l'Instruction Publique, et des Transports, et d'un « itinéraire » de 72 escales.

L'aspect « officiel » au moins apparent, étant assuré, Lucas passe aux actes, et fonde juridiquement le « **Navire-Ecole Flottante l'HYDROGRAPHE** », par acte notarié enregistré le 22 avril 1839 par Maîtres Bertinot et Roquebert, 28, rue Richelieu à Paris. On trouvera ci-contre, avec le programme et les instructions aux familles, la première page de cet acte, imprimé en prospectus. Au verso, il était indiqué que la pension était de 2.500 F par an, soit 5.000 F pour les 2 ans prévus, à verser chez M^e Bertinot. Lucas percevait 2.500 F avant le 1^{er} mai et le reste en 2 fractions jusqu'au 31 décembre 1841.

Un addendum signé A. Lucas (avec 3 points), modifie la date du virement.

La pension des déserteurs resterait acquise à Lucas. En cas de litige l'arbitrage serait privé, rendu par trois arbitres choisis par les parties **sans pouvoir en appeler ni se pourvoir en cassation ni en requête civile.** Le bout de l'oreille commence-t-il à percer ?

Lucas comptait sur 100 élèves, pour un bâtiment de 500 tx (ce qui est tout à fait en faveur de l'idée d'une gabarre). Bientôt il s'aperçoit qu'il dépasse difficilement 40. Aussi va-t-il recruter des passagers et étendre sa propagande en Belgique.

La Participation Belge

Lucas, nous l'avons dit, avait navigué pour un armateur d'Ostende. Est-ce cet épisode de sa carrière qui l'avait éclairé sur les problèmes que sa récente indépendance posait au jeune Royaume, en ce qui concernait le commerce maritime ? La jeune Belgique se trouvait, en effet, démunie de tous les marchés de ses maîtres successifs (Espagne, Autriche, France, Pays-Bas), et en 1830, en raison de la fermeture de l'Escaut, tous les bâtiments d'Anvers battaient pavillon hollandais. Aussi la Belgique cherchait-elle à reconstruire une flotte par octroi de primes à la construction de navires, par la formation de marins, par la recherche de débouchés : l'entreprise de Lucas répondait en somme à ces deux derniers buts. Dès 1834 d'ailleurs, cette recherche de marchés s'était traduite par le voyage de la **Flora**. On réalise ici combien Lucas était un homme averti.

..

Dans les prospectus, il n'est question que d'un professeur de lettres du Collège St-Louis, M. **Vendel Heyl**.

Nous allons voir ici entrer en scène un professeur de mathématiques et sciences, M. **Soulier de Sauve** : c'est lui qui, mandataire de Lucas, va susciter et organiser toute la participation belge (1) : **Lucas, si proluxe en France n'y apparaît jamais, ni en écrit ni en personne.** En Belgique il joue à l'Arlésienne... Cette absence donne à penser...

En tout cas, les choses vont vite. Le 22 mai 1839, le Consul de Belgique à Rouen recommande — sur l'initiative de M. de Sauve — l'expédition au Ministre

(1) C'est même M. de Sauve qui constitue, par procuration devant le notaire Montaigne, M. Bouvier, ancien Directeur des Domaines, 108, rue de Scharbeke, Bruxelles, son fondé de pouvoir en Belgique (de lui, et non de Lucas...).

belge de l'Intérieur et des Affaires Etrangères. Celui-ci acquiesce. Dès le 17 juin une correspondance active s'engage entre le ministère, les écoles de navigation d'Anvers et Ostende, le gouverneur d'Anvers.

Enfin, M. de Sauve est reçu par le Roi Léopold lui-même. Aussitôt un vif mouvement d'intérêt se déclenche en Belgique, et le gouvernement est assailli de demandes de parents qui veulent embarquer leurs enfants... aux frais du roi.

Toute cette correspondance a été conservée dans le remarquable dossier belge de l'expédition, dossier intact, et grâce auquel nous avons pu reconstituer l'essentiel, et surtout le mécanisme de l'affaire. Nous regrettons bien de ne pouvoir dans ce court article, évoquer tous ces tableaux touchants et pittoresques de la vie belge d'alors.

L'acte officiel du Roi Léopold est du 29 juillet : deux élèves de l'Ecole de Navigation d'Anvers sont désignés comme passagers élèves (l'Ecole d'Ostende s'étant récusée) : **Verlist** Jean-François, 17 ans et **Enonce** Charles, 18 ans. Ce dernier, remarquablement observateur et intelligent, sera pour nous le meilleur témoin du voyage, grâce à sa correspondance avec son père (qui joue au père noble), avec le Ministre (d'une incroyable ladrerie), et avec le Gouverneur d'Anvers (qui sert de tampon) (1).

Embarqueront aussi deux aspirants de Marine, **Dufour** et **Michel** (qui fera une belle carrière) et trois officiers de l'armée, le cavalier **Hyderick**, le fantassin **Van Shobrouck** et l'artilleur **De Moor**, chargé de mission et promis, lui aussi, à un bel avenir.

Tous auront officiellement statut de passagers, ne pouvant être « inscrits maritimes ». Plusieurs « vrais » passagers s'embarqueront aussi : un « commis voyageur » de 19 ans (**Jacquot**), deux « fils de famille » de 19 ans (**Louis** et **Loys**), un riche oisif de 20 ans (**Champion de Villeneuve**, à qui nous devons une très intéressante relation de la fin du voyage) et un important négociant, le baron **Popelaire de Kerloo** et son domestique, **Vridays**, enfin, M. **Moreau**, professeur de science à l'Ecole Centrale du Commerce et de l'Industrie de Bruxelles, qui abandonne une belle situation pour seconder M. Soulier de Sauve, et s'en repentira amèrement. Soit, en tout, 13 belges.

Tout ce monde va rallier Nantes vers la mi-août et y retrouver élèves et passagers français. Dans quelles conditions ?

L'« Hydrographe » devient l'« Oriental-Hydrographe »

Tout ceci était bel et bon. Mais l'**Hydrographe** restait mythique. Lucas avait recruté environ 40 élèves français et quelques passagers, plus nos 13 belges, mais il n'avait, le croirait-on, ni navire ni état-major ! La Marine lui refusant finalement un navire, et même tout prêt de matériel, Lucas a dû vivre de pénibles moments...

(1) Nous devons à M. Desneux, archiviste conseiller du **Ministre belge des Affaires étrangères et du Commerce extérieur**, le microfilm complet du dossier de l'**ORIENTAL-HYDROGRAPHE** : 358 clichés, communiqués grâce à un échange dont nous devons remercier M. Degros, Conservateur en chef des **Archives du Quai d'Orsay**. Nous remercions aussi le capitaine de frégate **Lienart** (**Archives de la Force Navale Belge**) et M. **Lecomte** (Conservateur au **Musée royal d'Histoire Militaire**) pour les dossiers d'officiers et des extraits de l'**Anthologie Navale Belge** (1963).

Nous ignorons dans quelles conditions il réussit à convaincre, in extremis, deux armateurs nantais associés, MM. **Despecher** et **Bonnefin**, de lui confier un de leurs navires, l'**ORIENTAL**, qui revenait de Bourbon. Les 500 tx annoncés se réduiront à 300 (comme les élèves à 40 au lieu de 100), et le port ne sera plus Rochefort, mais Nantes).

L'**ORIENTAL** était un trois mâts de 303-370 tx, construit à Bordeaux en 1835, à gaillard et dunette, de dimensions — d'après le rôle — d'environ 34 m sur 9 m et de tirant d'eau 3,70-4,40, conçu pour le transport des marchandises et des passagers, acheté par les armateurs en 1837. Il mouille à Paimbœuf le 17 juin, revenant de son second voyage à Bourbon avec 20 hommes d'équipage et 23 passagers. Le déchargement sur allèges à Paimbœuf durera jusqu'au 2 juillet. (1)

Une **charte-partie** est alors établie devant un courtier maritime, M. Th. Petit. Il n'y a donc pas eu acte notarié ce qui nous prive des clauses exactes, quoi que nous sachions par les démêlés des armateurs avec le gouvernement belge pour le paiement des frais, que Lucas les a astucieusement mis dans le bain. Eux, sont **fréteurs** et **armateurs**, lui **affréteur** et **capitaine**.

Les aménagements, réalisés à Paimbœuf — et la recherche d'un état-major! — vont retarder l'appareillage du 30 août, date déjà bien au-delà des prévisions, à la fin septembre. A dire vrai, Lucas n'a rien ménagé. Les approvisionnements seront excellents et abondants, et l'**ORIENTAL** disposera de la « cuisine distillatoire » de Rocher et Peyré, invention nantaise des plus moderne, alors installée — et à l'essai — seulement sur 4 navires de l'Etat.

Le 27 juillet, le ministère refuse à Lucas chronomètre, caronades et poudres ainsi que la flamme de guerre : il aura cependant tous les renseignements, les secours et la protection des gouverneurs, commandants et consuls. Mais le ton a déjà changé.

Finalement, l'**ORIENTAL** appareillera avec 8 caronades de 8 (qu'il devra « remiser » à son retour, (et qu'il s'est procurées où ?) au lieu des caronades de 12 des prospectus. Le programme de Lucas couvrant la Terre entière, cet armement n'était pas superflu, les guerres civiles sud-américaines donnant prétexte à la piraterie : en juillet 1839 le « **Beranger** » de Nantes fut pris par des « pirates insurgés du Rio Grande » et délivré par hasard par la corvette « **La Perle** ». Il s'en suivit un bel imbroglio juridique et diplomatique, les pirates se disant corsaires argentins. Et que dire des pirates malais dont l'**ORIENTAL** devait traverser les eaux ! L'**Oriental**, avec 70 hommes, ses canons, des fusils et les armes personnelles de MM. les passagers et élèves, était bien armé : une vraie petite corvette.

..

(1) Nous avons une idée des aménagements de ce genre de navire par la description du « **Courier de Manille** », en vente à Nantes en 1839 : navire « feutré », dunette de 8 chambres, 1 salle à manger, grande chambre à l'arrière de l'entrepont avec 12 chambres de passagers qu'on peut à volonté remplir de marchandises. Ceci rend bien compte de ce que pourra être l'**ORIENTAL** aménagé pour recevoir équipage, élèves, « armateurs » et passagers.

Les **DESPECHER** (J. et A.) assureurs maritimes sous l'Empire, armaient depuis 1816. En 1838, ils s'associent avec un négociant malouin venu à Nantes, M. **BONNEFIN**. Etablis rue Gresset ils possèdent en 1839-1840 le **Solidor** (185 tx), l'**Héloïse**, de St-Malo (286 tx), l'**Oriental** (303-379 tx), le **Saint-Louis** (293 tx), la **Sophie** (161 tx). C'est, pour l'époque un bel armement.

Les Elèves et les passagers français

Les **Elèves** nous sont bien connus par les rôles d'armement (de bureau et de bord, ce dernier ayant régulièrement fait retour à Nantes après le voyage), et par les **matricules des novices**. En effet, les élèves français sont inscrits sur le rôle comme **novice à 18 F**, qui peut paraître paradoxal puisqu'ils paient 2.500 par an : c'est afin que leur temps d'embarquement leur compte, pour conditionner plus tard s'ils veulent être officiers. Nous en donnons la liste ci-dessous.

Liste des 42 Elèves français

Broche Philippe, 20 ans, Lyon.
Le Bœuf Jean, 20 ans, Port-Louis.
Chanut Francis, 17 ans, Châlons-sur-Saône.
Masson Charles, 17 ans, Beaune.
Lavernos Louis, 23 ans, Rouen.
Morin Claude, 19 ans, Beaune.
Farcy Joseph, 15 ans, Passy (Seine).
Dolbeau Jean-Baptiste, 15 ans, Lyon.
Comte de Briges Antoine, 22 ans, Lozère.
Baron de Montesquiou Fezensac Edgar, 19 ans, Paris
Tirel François, 26 ans, Paris.
Baron l'Héritier François, 25 ans, Conflans-Ste-Honorine
Plantin de Villeperdrix Louis-Léopold, 16 ans, Pont-St Esprit (Gard).
Delton Louis, 14 ans, Paris.
du Plessis d'Argentré Balthazar, 21 ans, Ille-et-Vilaine
du Pasquier de Dammartin Maximilien, 20 ans, Metz
Konig Etienne, 23 ans, Paris.
Legrand Edouard, 22 ans, Troyes.
Corbin Louis, 24 ans, Les Andelys.
Baudrillard Jules, 20 ans, Paris.
Isabey Emile-Louis-Marie, 21 ans, Besançon.
Fussey Léopold, 26 ans, Autun.
de Paris François, 21 ans, Dieppe.
Fropier Ferdinand, 21 ans, Ile Maurice.
Vendel Heyl Emile, 22 ans, Paris.
Normand Henry, 19 ans, Besançon.
Sauvage Joseph, 24 ans, Boulogne-sur-Mer.
Appert Charles, 19 ans, Angers.
Pineau de Viennay Marie-Antoine, 19 ans, Mamers.
Sauvage Frédérick, 25 ans, Boulogne-sur-Mer.
Chenal Charles, 21 ans, Ste-Marie-aux-Mines.
Comte de Faudoas René, 27 ans, du Calvados.
de Ricard Edmond, 19 ans, Paris.
Oreille de Carrière Ferdinand, 18 ans, Paris.
Peltier Barthélemy, 26 ans, Paris.
de Lestrangle Charles, 20 ans, Ardèche et Lyon.
Marquis de Valori Anne-Roland, 16 ans, Paris.
Bazin Henri, 20 ans, Lyon.
Delachère Pierre, 20 ans, Dijon (déjà inscrit maritime à Marseille).
Cardin Auguste, 20 ans, Bourbon, Vendée (déjà inscrit à Nantes, rescapé d'un naufrage aux Maldives).

NOTA. — Nous donnons cette liste par ordre d'inscription, du 4 au 16 septembre 1839 entre les n° 2045 et 2089 du *Registre des Novices dit de 1826* (Ceci afin de faciliter d'autres recherches. Les deux « Sauvage » ne sont pas frères).

La répartition en est intéressante :

par âge : 12 de 23 à 27 ans, 20 de 19 à 22 ans, 9 de 14 à 18 ans. Ce mélange ne pouvait qu'être néfaste.

par région d'origine : 11 de Paris, 9 de Bourgogne et Lyon, 5 de Normandie et Maine, 2 de Boulogne-sur-Mer, 2 de Besançon, 4 de l'Ouest.

L'abstention presque totale des régions et milieux maritimes est caractéristique. En plein armement de l'**Oriental-Hydrographe** le 6 août, l'armateur **Despecher** embarque son fils **Auguste**, 18 ans... comme pilotin sur l'**Elisabeth**, allant aux Antilles. Étroitesse de conceptions commerciales sans doute, puisque le père confiait son navire à Lucas. Ceci a contribué à l'oubli de l'affaire.

Le nombre des titres ou particules est impressionnant : 13 sur 42. La plupart n'auront pas de postérité, du moins masculine. Loin d'être d'éventuels moteurs du capitalisme maritime, ce sont plutôt des romantiques, ou des instables.

Edgar de Montesquiou-Fezensac est le petit-fils d'une portugaise des Indes et de l'extraordinaire général **Cuillez-Peron**, ancien ouvrier (on dirait « technicien ») d'Indret, devenu généralissime des Marhattes et conquérant de Delhi, et dont deux filles (de deux lits) sont entrées dans la maison de Montesquiou. Le père et les frères de notre marin étaient comme lui « originaux », c'est le moins qu'on puisse dire. En tout cas, Edgar, en s'embarquant, devait rêver aux Indes...

Charles de Lestrangle (en réalité d'une famille **Romanet de Lestrangle**) s'embarque après des dettes de jeu qui ont fait manquer un mariage. La suite de sa carrière sera un roman d'aventures, qui finira mal.

Que d'autres romans que nous n'avons pu qu'entrevoir, les familles s'étant éteintes...

Les passagers français : ils sont trois.

Un « propriétaire » de l'Oise, **Benoist Alexandre**, 42 ans.

Victor Champeaux de la Boulaye, 41 ans, né à Rethel. C'est un singulier bohème, pêcheur à la ligne, poète, ami de Lamartine, et clochard à ses heures : il sera arrêté en Suisse comme vagabond. Il voyage — car il est riche — de la Norvège à l'Amérique, presque au hasard et jette son linge sale à la mer. En fait la famille est de Saône-et-Loire.

L'abbé **Louis Comte**, de 39 ans, né à Nantes, mais domicilié et « propriétaire » à la Grande-Verrière, près d'Autun. Est-ce le précédent qui l'a entraîné ? A bord il sera aumônier et professeur de chant et musique.

L'Attente avant l'Appareillage

Pendant tout le mois d'août, Lucas multiplie dans le « **Lloyd Nantais** » les placards publicitaires. (Nous en avons reproduit un dans le Bulletin 1969 : Nantes Maritime en 1839). Mais sans aucun succès local.

C'est le 17 du mois que les Belges commencent à arriver. Ils sont loin de compte !

Nous avons dit que Lucas, après avoir repoussé l'appareillage au 30 août, devra attendre encore trois semaines.

Pendant tout ce temps il faudra vivre à Nantes et Paimbœuf.

Elèves français et belges sont d'abord officiellement domiciliés chez M. **Bonnefin**, place de la Monnaie, en fait dans des hôtels, à leurs frais (d'où une correspondance acide avec le ministre belges des A.E., dont la lâdrière est moliéresque).

Le jeune **Enonce** est frappé par deux choses : l'air digne, à la fois sévère et bienveillant de **Lucas**, qui le séduit, et le nombre des « nobles ».

« Ça fourmille de barons, de comtes et de marquis ». C'est une obsession. Les nobles répliquent volent. Talonné par le ministre, le père Enonce menace son fils de le renier s'il fait le dilapidateur. Les armateurs répondent au père que le fils a déclaré vouloir vivre en spartiate, pour ne rien coûter à son roi si bienveillant, et ils ajoutent : « **Nous doutons qu'un comte ou qu'un marquis tint un plus noble langage** ». Nous sommes en plein **Emile Augier** !

✱

Au début de septembre, Lucas ayant, enfin, constitué un état-major, tout le monde se transporte à Paimbœuf, où, à l'hôtel indiqué par Lucas, les belges sont « **complètement rasés** ». Le port vivait ses dernières années de « **grande auberge** ». Il en profitait...

Le Corps Professoral du Navire-Ecole. Il comprenait alors : **Lucas** (navigation et manœuvre), **MM. Soulier de Sauve et Moreau** (toutes sciences). **M. Vendel Heyl** (lettres), son fils étant à la fois novice et répétiteur, l'abbé **Comte** (religion et musique). Nous savons qu'il y avait des cours d'Espagnol et d'Anglais (l'anglais **Want** ?). Le lieutenant belge **De Moor** est instructeur d'artillerie. Il ne sera plus question de baccalauréat...

L'Etat-Major de l'« Oriental »

(Nous l'appellerons désormais ainsi, l'adjectif **Hydrographe** ayant été en pratique abandonné).

C'est peut-être là que Lucas a connu ses difficultés les plus significatives. Pourquoi n'a-t-il pas voulu, ou réussi à trouver d'officiers de valeur ? Voulait-il rester maître sans témoin de ses décisions ? Ou ses pairs se méfiaient-ils ? Ce n'est qu'au début de septembre qu'il trouve un **Capitaine en second** (solde 160 F) : **Daudé Martial**, de St-Simon (Cantal), inscrit à Toulon, 13 ans de navigation, brevet de Capitaine au L.C. de 1835. Commandant l'**Angéline** il a récemment abordé et coulé en mer d'Irlande le brick l'**Intrépide** (1).

Lucas l'a recruté après le désarmement de l'**Angéline** à Nantes le 28 août, et il ne sera porté au rôle que le 11 septembre !

Le premier lieutenant, à 100 F, **Gadeboia** ou **Gadebois** Louis-Marie, 32 ans, de Morlaix, inscrit à Bordeaux, a été lieutenant dans un voyage à Sumatra. Lucas le fait venir à Marseille, ainsi que le suivant, tous deux étant sur la **Jeune Elisa**. Il n'a aucun brevet.

Le second lieutenant, à 50 F, (tarif de matelot), **Durasier** Alexandre, 23 ans, né et inscrit à Nantes, n'a été lieutenant qu'au cabotage, n'a pas servi à l'Etat et n'embarque que pour échapper à un appel au service. C'est un astucieux...

(1) Ce bâtiment, battant pavillon français (Capitaine Piche), armé à St-Louis du Sénégal avait un équipage composé presque exclusivement de noirs.

Le troisième lieutenant est **Briel** Jean-François, 28 ans, de Bangor (Belle-Ile). Ce simple matelot à la pêche et au cabotage « au front bas » doit cette fonction à son mariage : le 16 janvier 1839 il a épousé Louise-Augustine Lucas, sœur d'Augustin Lucas, le capitaine.

Le chirurgien-major est **Gilles Thomas**, 42 ans de Paris. Ce « praticien distingué de Paris, membre de plusieurs sociétés scientifiques et littéraires (disent les prospectus) se contentera de 100 F. Sur quelles compensations compte-t-il ? Il y a d'ailleurs à bord un second médecin, **M. Want** Georges, 35 ans, de Londres, passager. Disons tout de suite que l'organisation médicale pour tout le voyage, semble avoir été très bonne : nourriture, eau, soins, vaccination obligatoire.

La médiocrité des officiers saute aux yeux. Or, ils vont avoir affaire à des « professeurs », et à des élèves payants, de bonne famille et fortunés, souvent âgés, qu'ils auront à « commander ». Ce ne pouvait qu'aboutir à des discordes, à une époque où, à l'Ecole Navale de Brest, les Elèves, de même recrutement social, mais plus instruits, se montraient si insubordonnés et contestataires que les amiraux, même rigides, devaient composer avec eux ?

II. - LE VOYAGE

L'Appareillage. Mouillage à Belle-Ile.

Le 24 septembre, l'ORIENTAL, après le mouillage habituel devant Saint-Nazaire, appareille pour Belle-Ile. Première surprise : le rôle de bord nous apprend qu'**in extremis** ont embarqué (sans être au rôle déposé à l'Inscription Maritime), outre **Mme Soulier de Sauve**, **Mme Lucas** et ses deux filles, et sa belle-sœur, **Mme Briel**. Un vrai voyage en famille. (1)

On imagine, sur un aussi petit bâtiment, ce que donnera ce mélange social ! La description de la vie du bord, que nous devons à **Charles Enonce**, nous montrera ce que devait être l'ambiance.

..

On « marche à la flûte et au tambour ». Ce qui n'empêche pas les élèves de refuser aux officiers tout travail et toute corvée à bord, lavage compris. Lucas leur donne raison. Ainsi le ton est donné.

Du 27 au 30 novembre 1839, première escale à Belle-Ile. Quelle gloire pour Lucas, qui présente à ses concitoyens son Navire-Ecole, aux allures de navire de guerre, avec ses 42 élèves habillés en polytechniciens, épée comprise !

On complète l'équipage par trois novices, les deux frères **Desplousse** (**Emile**, à 36 F et **Marcellin**, à 10 F). « Volontaires », fils d'un tailleur de la garnison devenu charcutier, et **Jean-Baptiste Querel**, de Bangor. La fai-

L'Equipage comprenait un **charpentier**, à 95 F, un **voilier**, à 55 F, deux **matelots** à 50 et 40 F, deux **mousses** dont un petit parisien de 10 ans ! (à 10 F), et un « vrai » novice, à 30 F, **Bellais** Prosper, 16 ans, et inscrit à Rochefort, **frère de Mme Lucas**.

Ajoutons-y deux **cuisiniers**, à 70 F, et deux **maîtres d'hôtel** (à 70 et 60 F.).

Un drame à Paimbœuf

Le 11 septembre, l'ORIENTAL, mouillé devant le Ba Paimbœuf, monte en grande rade (c'est la date que **Daudé**, second capitaine, est inscrit au rôle). Le même jour éclate un drame que nous avons reconstitué par la presse nantaise et l'état-civil de Paimbœuf.

L'élève **Charles Masson**, et une jeune fille de Sair Etienne-de-Montluc, ouvrière tailleur à Nantes, **Eugénie Braud**, se suicident au pistolet, dans un hôtel de la rue du Faisan (toujours ainsi nommée). Il avait 17 ans et elle 22. On imagine l'idylle à Nantes, et ce tout jeune homme attend, oisif. Elle le suit à Paimbœuf : c'est l'époque romantique, il va s'embarquer ils se tuent. Le Beaune bourgeois n'en saura rien (1)

blesse de l'équipage, doublant celle des officiers sautera à tous les yeux avertis.

Le **Lloyd Nantais** du 2 octobre nous apprend par une lettre de Lucas (qui écrira régulièrement désormais par le canal de ses armateurs soit à ce journal, soit au **National**, le journal anticlérical) que

tout le monde va bien à bord, à cela près du mal de mer, mais que le courage et l'énergie de ces jeunes gens triomphent de cette indisposition (En fait le mal de mer assurera pendant quelque temps le calme à bord).

Lisbonne

C'est l'escale triomphale. Les élèves défilent en ville épée au côté, dans leur magnifique uniforme. L'ORIENTAL reçoit des honneurs presque militaires. La douane lui accorde les franchises d'un navire de guerre. La reine **Maria** reçoit en longue audience **Augustin Lucas** et l'abbé **Comte**, et s'intéresse au « physionotype » appareil mécanique de reproduction des traits, embarqué à bord pour les recherches ethnographiques. C'est un accueil, que Lucas retrouvera plus ou moins au Brésil était certainement dû à la part, involontaire peut-être en tout cas bienveillante, que Belle-Ile et ses habitants avaient prise en 1831 et 1832 à l'entreprise du père de la reine, **Don Pedro**, empereur « démissionnaire » du Brésil, contre l'oncle **Don Miguel**, « usurpateur » pour la reconquête du trône de Portugal. Un invraisemblable

(1) Augustin Lucas avait épousé à Rochefort, le 2 septembre 1832, **Elisabeth Zoé Bellais**, née en cette ville le 13 janvier 1832, fille d'un aubergiste (et non d'un « geolier de prison », comme, d'après les mémoires du R.P. Laval, elle en avait la réputation dans le Pacifique où elle allait faire parler d'elle !). Elle était, paraît-il, illettrée, et fort intrigante. On y disait que Lucas l'avait épousée, ne pouvant faire autrement. Sa parenté, d'après l'acte de mariage, comprenait un certain nombre d'officiers-mariniers et de sous-officiers. Rappelons que son frère, **Prosper Bellais**, était à bord. Lui aussi fera du bruit à Tahiti !

(1) La famille de **Charles Masson** était bien connue à Beaune. Sa fortune venait des draps et des vignobles, et d'après les références d'un pôle, elle devait être considérable. **M. Vivant Masson**, père de **Charles**, ancien notaire, puis receveur des finances, avait un frère **Victor**, fondateur de la célèbre maison d'édition **Masson**, et une sœur, mariée à un négociant en vins et qui reçut **Corot** et **Puvis de Chavannes**. L'autre Beaunois, **Morin Charles**, orphelin de père (sa mère dirigeait l'affaire) appartenait aussi à une riche famille de négociants en vin. Nous remercions ici **M. Mortereux**, archiviste de la ville de Beaune, de tous ces renseignements.

blable imbroglio franco-anglo-portugais ! La flotte de la prétendante et de son père s'était réunie au Palais (Belle-Ile) et Don Pedro y était descendu chez son « commanditaire », M. Loreal. Rappelons qu'en 1831, Louis-Philippe, pour intimider Don Miguel avait fait forcer le Tage par l'Amiral Ronsin...

Lucas écrira à Nantes que la plus parfaite harmonie règne à bord.

De Lisbonne au Brésil

On suit sur le rôle de bord (avec l'apostille des consuls et agents) mieux que par d'autres sources, le voyage de l'ORIENTAL.

25 octobre : **Madère** (Funchal).

28-30 octobre : **Santa Cruz de Tenerife** (où on embarque un angevin inscrit à Nantes, **Mezeré**, déserteur d'un brick américain), puis Las Palmas.

Du 10 au 12 novembre : **Gorée** (Dakar n'existait pas). On renonce à l'escale du **Cap Vert**, en raison de la fièvre jaune.

Le 30 novembre l'ORIENTAL mouille à **Pernambouc** (ou Fernambouc, aujourd'hui Recife).

Il en appareillera le 5 décembre pour Bahia, où il restera jusqu'au 16 décembre.

..

Fiction et Réalité

Pendant toute cette traversée, les nouvelles les plus satisfaisantes arrivent en France. Le **Lloyd Nantais** publie le 25 novembre une lettre de Lucas à MM. Despecher et Bonnefin, de Madère, du 25 octobre.

Tout le monde se portait bien à bord. M. Lucas continuait à être satisfait de ses jeunes gens qui ne se ressentaient plus du mal de mer et s'adonnaient au travail.

De Gorée : lettre de Lucas du 12 novembre, publiée le 26 décembre.

Il leur fait connaître (aux parents) son heureuse arrivée. Tout le monde se portait bien à bord. Il continuait à être très content de ses jeunes gens. Partout l'ORIENTAL a été traité comme un navire de guerre.

Enfin le **Moniteur** (officiel) du 11 février 1840 publie les nouvelles données par la **Bonne Louise** qui a rencontré en mer l'ORIENTAL avec trois cents jeunes gens (pas moins !) qui continuent joyeusement leur voyage.

..

Hélas, un article du **Journal du Havre**, reproduit par le **Lloyd Nantais** du 15 février apprend que la vérité est tout autre !

« Nous avons directement des nouvelles du Navire-Ecole l'ORIENTAL par l'« Industrie », partie de Bahia le 27 décembre.

...Pendant la traversée, quelques désordres... La discorde régnait entre les officiers et les élèves jusqu'à l'arrivée à Pernambouc... On a débarqué le lieutenant et sept des plus mutins... Disputes dont la violence et la continuité auraient pu compromettre la discipline si nécessaire à un équipage composé comme celui de l'ORIENTAL... A Bahia il a débarqué son sous-lieutenant... etc...

Le rôle de bord nous confirme en effet que le 2 et 4 décembre ont débarqué à Pernambouc : le second capitaine **Daudé**, les « novices » **Corbin**, **Cte de Fau-doas** et **Cardin**, les passagers **Benoist** et **Champeaux de la Boulaye** (le riche et noble bohème qui écrira à Pernambouc un poème sans rapport avec le voyage), sans compter **Mezeré**, qui, par habitude, a déserté.

A Bahia, le deuxième lieutenant, **Durassier**, débarquera à son tour, et reviendra par l'**Industrie** retour qui apprendra la vérité (**Daudé** ne rentrera en France qu'en mars 1840, sur l'**Iberia**, cap. Rosas, espagnol).

..

C'est entre Pernambouc et Bahia que l'ORIENTAL connaîtra son seul décès : celui du jeune belge de 19 ans, **Louis** (Pierre), né à Java, mort en mer le 7 décembre 1839. Charles Enonce ne le mentionnera pas...

Le récit de Charles Enonce

Laissons-lui la plume. Le 19 janvier 1840, il écrit de Rio — où les désordres se sont multipliés — au gouverneur d'Anvers, à qui, dit-il, il a jusqu'à présent caché la vérité pour ne pas l'affliger.

Dès l'embarquement on n'a pas mis d'ordre, il n'y avait pas de discipline, on faisait ce qu'on voulait, mais nous pensions que tout devait se régler à Lisbonne, ce qui ne fut pas.

Après l'appareillage de Lisbonne, la dunette est devenue un vrai enfer.

Il y régnait de continuelles disputes entre les officiers du bord et les officiers, eux qui devaient nous montrer l'exemple de l'union. Plus tard elles devenaient plus communes et avaient lieu entre les officiers et les élèves. Il en est résulté plusieurs duels et pendant tout ce temps les cours étaient arrimés à fond de cale. Enfin, ceci est venu à ce point que le second a donné sa démission en pleine mer et s'est débarqué à Pernambouc avec plusieurs élèves. (1)

M. Soulier de Sauve de qui nous n'avions eu que trois leçons d'astronomie s'est débarqué ici (Rio de Janeiro). Le second lieutenant à Bahia.

Quand nous avions un peu de paix à bord, le branle-bas fut battu à 6 heures. Alors c'était lève qui veut. Après le thé nous nous mimes à dessiner, le seul cours qui fut alors bien suivi, mais maintenant aussi il est cloué sur la pomme du grand mât. A 10 heures,

(1) Si le second, **Daudé**, est débarqué « pour maladie », le rôle de bord porte pour **Cardin** : débarqué pour prévenir un duel devenu inévitable entre lui et le lieutenant du bord, duel provoqué par ce dernier. (Pernambouc, le 4 décembre 1839, le Consul de France Barrière). **Cardin** de La Roche-sur-Yon avait fait naufrage sur les Maldives, avec l'**Aigle**. De retour à Bordeaux, fin mal, il s'était embarqué sur l'**Oriental**, qui le dégotera à jamais de la navigation.

le déjeuner. Après déjeuner nous avons un cours d'espagnol qui est aussi enfoncé. Pendant le reste de la journée nous avons encore le cours d'arithmétique et de géométrie élémentaire, et le cours du capitaine qui est le seul qu'on suive aujourd'hui.

Nous avons l'entrepont pour salle d'étude. Il est à trois panneaux continuellement ouverts. Quant il pleut nous sommes tous mouillés à notre place, ainsi que nos effets dans nos caissons par l'eau qui alors ruisselle. Il est encombré des malles et hamacs, etc... on ne peut pas faire un pas sans se heurter, des tables sales, des élèves qui chantent, fument et boivent, les uns jouant aux cartes, les autres se disputant, criant, etc...

Nous ne pouvons citer ici tout le « rapport » du jeune Enonce (qui, dans la pagaille du bord, doit écrire ses lettres au clair de lune !).

Pour lui, le désordre vient de l'embarquement des élèves appelés « amateurs », à 600 francs de supplément. L'équipage est insuffisant (on comptait évidemment sur les élèves qui se sont refusés à tout travail manuel...). A quoi le ministre belge de A.E., obsédé par l'idée qu'on va lui demander des subsides, répond qu'il sait d'autre source (en fait ce sont les Belges fortunés...) que tout va bien à bord, et que la nourriture est excellente (ce que personne ne conteste).

Rio de Janeiro

L'ORIENTAL y séjournera du 27 décembre au 24 janvier 1840. Ici, c'est un désastre !

M. et Mme Soulier de Sauve débarquent, ainsi que les « novices » de **Briges, Montesquiou-Fezensac, Baudrillard, de Fussey, Normand, Sauvage (Frédéric), de Lestrangle.**

Mais il y a aussi des « déserteurs ». Pour les matelots **Banes et Gaillard** (qui sera rattrapé, envoyé dans le Pacifique... où il retrouve Lucas et disparaîtra finalement à La Nouvelle Orléans !), c'est clair.

Mais comment faire la différence entre les novices « débarqués à l'amiable » et les novices déserteurs : **Chanut, Plantin de Villeperdrix, de Ricard, de Valori** (marquis de 16 ans), **Bazin** ? Lucas en voudra mortellement aux consuls : n'oublions pas qu'il gardait la pension des déserteurs...

Quoi qu'il en soit, comme tous sont « inscrits maritimes », les gardes des consuls leur font la chasse ! Débarqués ou déserteurs, ceux qui sont rattrapés : **de Ricard, de Villeperdrix, Bazin, de Briges, Normand** sont ramenés en France pour le service militaire, sur l'**Artemise** et la **Minerve**. Leurs familles s'emploieront à les faire libérer (il en sera de même, pas toujours avec succès, pour certains de ceux qui finiront le voyage : la crise franco-anglaise menaçait).

Pendant ce temps, les élèves fortunés mènent joyeuse vie. Lucas exposera dans son mémoire de juin 1842 qu'il a avancé, pour leurs « menus plaisirs », 13.000 F à quatre jeunes gens : **de Briges** (débarqué à Rio), **Henderick** (l'officier belge), **d'Argentré** et **de Mello** (celui-ci jeune uruguayen embarqué à Montevideo).

Ce n'est pas le cas des boursiers belges, qui consomment leurs maigres ressources à se faire conduire à

terre et ramener à bord. Sinon, ils couchent sur la plage, dans leur bel uniforme : quelle perte de prestige ! Le ministre répond à Enonce qu'il est bien délicat. On se demande comment ce jeune homme pourra dans ces conditions accumuler la masse d'informations qu'il enverra aux autorités belges...

On s'inquiète à Paris

Le 31 janvier, le consul de France à Rio écrit à son ministère : l'expédition... a dans son organisme quelque chose d'incomplet... Mais il ajoute... Il a joué sans contestations au Brésil des minutes dont jouissent les bâtiments de guerre (nous avons dit la raison de cette faveur).

..

Sans doute, Lucas tente de reconstituer son équipage. Il embarque un matelot et un cuisinier. Mais l'Amiral **Dupotet** qui commande la division navale faisant le blocus de l'Argentine, très inquiet du sort de l'**ORIENTAL**, ordonne au commandant du brick royal l'**Alacrity** d'embarquer sur l'**Oriental** 5 hommes que nous trouvons sur le rôle de bord : **Cocq**, qui fera le lieutenant (à 100 F), **Victor, Jouble, Porcher** et **Thobré** qui seront payés 50 F. Quelle aubaine pour eux... Le commandant de l'**Alacrity** en rend compte au ministre, à son arrivée en rade d'Hyères, le 25 juin 1840 : l'**ORIENTAL** ayant déjà perdu une partie de ses hommes par désertion...

A ce moment, Paris est déjà bien informé !

Le 23 avril, le ministre des A.E., averti par une lettre détaillée du baron Rouen, ministre de France à Rio de Janeiro (lettre non retrouvée...) en informe le ministre de la Marine, qui le 14 mai, lui fait part, en retour, du rapport du commandant de l'**Artemise** qui ramène à Lorient 4 de nos jeunes gens, embarqués sur demande de la légation française.

Un paragraphe est « annulé » (quelle prudence !).

« Au surplus, il ne résulte ni du rapport de M. Laplace (le commandant de l'**Artemise**), ni de celui de M. le baron Rouen que malgré les mesures prises à l'égard des plus mutins de l'équipage de l'**ORIENTAL**, ce navire puisse continuer avec chance de succès « l'expédition difficile qu'il a commencée. »

Montevideo

L'ordre semblant remis à bord, quelques cours ayant repris, l'**ORIENTAL** appareille de Rio le 24 janvier 1840, fait à **Santos** une escale dont ne nous savons rien, et mouille le 20 février à **Montevideo**, capitale de l'Uruguay (on disait alors « République Orientale ») qui sert de base à notre division de blocus.

Lucas envoie aux armateurs une lettre dont ceux-ci ne communiquent au **National** de Nantes du 4 mai 1840 que la chronique de Lucas sur Rosas, la politique et le blocus...

Il repart le 28 février ayant encore perdu deux matelots, mais il a deux riches passagers de plus : le brésilien **d'Oliviera-Arruda** (embarqué à Rio) et l'uruguayen **Gomez de Mello**, « négociant » de 21 ans.

De Montevideo à Valparaiso

Après une escale sur la cote de **Patagonie** (nous ignorons où), l'**ORIENTAL** franchit le **Détroit de Magellan**. (1)

Une lettre privée reçue à Belle-Ile et publiée par la presse nantaise, écrite le 23 avril, et reçue à Nantes le 23 septembre nous apprend que le 23 mars l'**ORIENTAL**, rencontré en mer, est dans le **détroit de Magellan**. La lettre souligne en même temps que le frère, **Lucas le Jeune, est en Nouvelle Zélande, commandant la « Justine », et elle relève la coïncidence...**

Là, l'**ORIENTAL** faillit bien terminer sa carrière. **L'Anthologie de la Marine Belge** nous apprend qu'il resta dix jours échoué sur un banc de sable devant « **Port-Famine** ».

De cette affaire, Lucas, à son habitude, ne dit rien dans une lettre écrite le 23 avril, et reçue à Nantes le 23 septembre. Il fera surtout un éloge chaleureux et détaillé du fonctionnement de la cuisine-distillatoire de Rocher et Peyré.

Du 3 au 6 mai, l'**ORIENTAL** fait escale à **Chiloe**, île forestière du Chili, alors très fréquentée par les baleiniers.

Le 22 mai, escale à **Talcahuana**, autre port « baleinier », avec excursion des élèves à **Concepcion...** et départ d'un novice, le grand **Lavernos** (1,76 m, nez et menton pointus...) qui le 2 septembre regagnera Le Havre sur le baleinier **Le Georges** (2), capitaine Martin Cosper, « gagnant son passage ».

Le 26 mai 1840, l'**ORIENTAL** mouille à **Valparaiso**, où son arrivée fait sensation. Il y amène 71 personnes (au lieu de 84 au départ), 46 « hommes » et élèves, et 24 passagers, dont quatre femmes et fillettes de la famille de Lucas.

Valparaiso en 1840

Ce nom est légendaire : magie des baleiniers, chansons de marins, récits et imagination ont rendu célèbre, et embelli, ce « Val Paradis ».

Nous avons par la correspondance des consuls, des renseignements précis sur ce port qui, pour nous du moins qui ne passions pas par Sydney, était la tête de pont vers le Pacifique et l'Océanie : baleiniers, divisions navales, missions catholiques (aidées par les religieux locaux), sans parler du commerce vers le nord : Haut Chili, Pérou, et jusqu'à la Californie, encore mexicaine. Au même moment commence, grâce à quelques français l'exploitation du **huano** (le guano), à 130 F le tonneau en 1840...

(1) Le 30 mai, le **Lloyd Nantais** fait état d'une lettre privée de Montevideo du 20 février, reçue à Anvers par le « **Maria Key** ». Tout va bien à bord. On franchira le détroit de Magellan si les vents ne mettent pas obstacle. On remarquera que l'**Oriental** aura eu, jusqu'au bout, un temps très favorable.

(2) Ce débarquement est symptomatique. Lavernos aimait la mer et le montrera en s'engageant, et rengageant dans la Marine Royale, demandant à partir à Tahiti avec la fameuse **Reine-Blanche**, de l'Amiral **Dupetit-Thouars**. Il y passera plusieurs années : il y retrouvera Lucas...

Cette année là 21 bâtiments portant 6 millions de marchandises arriveront de France (contre 12 en 1839), 29 d'Angleterre et 15 des Etats-Unis. 32 bâtiments y viendront de Nouvelle-Zélande et d'Australie. Notons que les guerres endémiques entre le Chili et le Pérou perturbaient parfois le trafic.

Notre consul est **M. de Cazotte**, malade, il est représenté par l'élève-consul **Huet**. Leurs rapports — que n'a pas connus le Ct Lacroix, l'historien bien connu de la voile — font mention des désordres continuels à bord des baleiniers, dûs à l'avarice sordide des armateurs...

La vie y est hors de prix : tout le petit monde de l'**ORIENTAL** s'en apercevra...

Que se passe-t-il à bord ? L'hémorragie reprend. Le 10 juin **Cocq**, le nouveau second capitaine, et deux matelots se font débarquer. Le 22 juin, veille de l'appareillage, les élèves **Tirel** et **Sauvage** (Joseph), les imitent, et fait plus grave, le professeur **Vendel Heyl** et son fils (répétiteur)...

Ce qui va suivre nous le connaissons par deux brefs récits de Lucas à un journal et aux armateurs et par deux longues lettres d'élèves belges. Nous savons, par une lettre du ministère de la Marine du 15 avril 1841, que le consul général de France au Chili, **M. de Cazotte**, a envoyé sur l'affaire et ses suites, cinq rapports, et que toutes les décisions qu'il prendra ont été approuvées : mais toutes ces pièces n'existent plus dans le Registre de la Correspondance des Consuls... (1).

Une fin rocambolesque

Le 23 juin 1840, l'**ORIENTAL** appareille pour **Arica**, port alors péruvien : il lui reste encore à faire les trois quarts de l'itinéraire prévu autour du monde, dont les parties les plus dangereuses. Dans quel état ?

Augustin Lucas, seul officier, n'a comme lieutenant que **Gadeboia** et le marin-pêcheur **Briel** (le beau-frère).

Il ne reste comme « professeurs » que les belges **Moreau** et **De Moor** (le canonier). Restent à bord 40 marins et novices, et 19 « passagers » (dont les 4 parents de Lucas), et, en outre, les deux consuls de France et de Belgique qui ont embarqué pour Arica...

Il est impensable que Lucas ait pu espérer, même en dehors des problèmes financiers, continuer ainsi son tour du monde. Quelles furent ses pensées au moment de l'appareillage matinal ? Son air et sa voix calmes, son prodigieux sang froid, son impassibilité dans tout ce qui va suivre ont frappé d'admiration les Belges qu'il a littéralement envoûtés : mais eux seuls...

Voici le récit de Lucas, fait au **Mercurio** de Valparaiso. On en remarquera la brièveté et l'absence de précisions topographiques qui rendait ce rapport sans valeur.

(1) Alors qu'y est conservée toute la correspondance relative au naufrage de la **Delphine**, survenue au sud de Chiloe à la même époque. L'odyssée de ce navire du Havre et des rescapés a fait l'objet de la Conférence inaugurale de l'Académie de Marine, le 11 octobre 1967, par M. le Pr. Lepine.

« Nous mimés à la voile par une fraîche brise du sud-est et nous sortimes de Valparaiso. Nous étions déjà à une distance de deux milles de la cote lorsque le vent tomba complètement. La marche du navire se réduisit à celle du courant qui nous portait à l'ouest. Un moment je m'aperçus que le navire ne gouvernait plus et que nous approchions de terre, j'envoyai aussitôt deux embarcations remorquer le navire et comme il venait de s'élever une brise nord, je crus qu'il serait possible de sauver le bâtiment. On jeta la sonde sans toucher le fond, et m'apercevant par des observations que nous n'approchions que peu de terre, j'eus la certitude que nous échapperions à tous les périls apparents. Je fis sonder de nouveau, on trouva seize brasses. Tous les dangers sont sous le vent nous dit le pilote, nous sommes sauvés (?), A peine eut-il parlé que le navire toucha. Tout espoir de le sauver étant perdu je manœuvrai pour m'approcher de la plage, avant qu'il coulât. En l'y conduisant, je fis couper les mâts pour servir de ponts et alléger le navire. »

Voici donc l'ORIENTAL échoué et perdu. Les récits, plus longs, des deux belges, dont celui de **Champion de Villeneuve**, publié par la presse, enrichissent le récit de détails, mais l'essentiel y est. Quoi que la pointe voisine soit faussement appelé **des Bueys** dans une compte rendu, c'est sur la plage au pied du phare que l'échouage eut très précisément lieu, les récits le précisent.

Pendant que les uns gagnaient la plage à la nage (ou à pied...), les femmes, enfants et malades furent emmenés dans les canots du bord ou dans les embarcations qu'envoyèrent les bâtiments témoins de l'échouage.

Quant aux deux consuls, ils gagnèrent les rochers par le beaupré! Celui de Belgique en fut si dégoûté de la mer, qu'il se retira à Santiago, confiant ses affaires au consul de France...

Echouage miraculeux! La carte jointe montre combien le fait, comme le récit de Lucas, sont inexplicables, surtout quand on sait que les Instructions Nautiques précisent qu'il n'y a à craindre aucun courant : l'affaire de l'ORIENTAL n'a même pas été jugée digne d'être mentionnée. Disons le net : dans tout le Pacifique, les marins ont conclu à un échouage arrangé, d'ailleurs avec une extraordinaire habileté. Lucas, excellent marin connaissait bien déjà, notons-le, Valparaiso...

Le navire échoué sur babord, Lucas sauva les papiers (dont notre rôle de bord!), l'argent (110.000 F) et tout ce qui était précieux. Les « naufragés » regagnèrent Valparaiso, où ils firent à nouveau sensation, on s'empessa autour d'eux, des soldats gardèrent l'épave, et comme la mer resta belle, on retira le lendemain presque tous les objets, vivres et effets, sauf ceux des malchanceux logés à babord.

Les Belges (ceux qui sont riches) sont enchantés. Après un si beau voyage, un semblable naufrage le poétise (sic). Pour **Champion de Villeneuve** : « Il nous semblait à tous qu'un naufrage était une belle chose qui méritait d'être vue... ».

Après le naufrage

La nouvelle en parvint en Europe par la Belgique, et fut annoncée le 5 octobre — 3 mois et 12 jours après

l'affaire — par le **Précurseur d'Anvers**, et le 7, le **National** l'apprend aux Nantais.

Sans attendre un rapport de Lucas, MM. Despeche et Bonnefin en avertissent les familles : il n'y a eu aucune victime.

Lucas peu pressé, n'a pas pris la voie la plus rapide pour faire parvenir aux armateurs un billet très concis qui, daté du 29 juin, n'est arrivé à Nantes que peu avant le 25 octobre. Il leur annonce avec tristesse la **perte totale de votre beau navire l'ORIENTAL**.

Ces messieurs envoient aussitôt aux parents une circulaire imprimée, et le 27, la presse nantaise publie le billet de Lucas : ce billet annonçait un long rapport dont nous n'avons trouvé aucune trace.

D'après Lucas, la coque, perdue, sera vendue, mais les élèves et passagers comme lui-même espèrent pouvoir armer un autre navire pour continuer le voyage (ce qu'ont confirmé les Belges).

C'était se moquer. Le produit net du « sauvetage » s'élèvera à 5.397 F (rôle de désarmement). Les 110.000 F et le matériel sauvé allaient faire l'objet de litiges et contestations extrêmement embrouillées : argent des élèves, prix des retours, sommes déposées en Europe, banques, armateurs, équipage, etc... Bref Lucas dans son **Mémoire** de 1842, de Tahiti, dira qu'il n'est pas rentré, pour éviter des poursuites... Dans ce long plaidoyer de 6 grandes pages accompagnées d'une annexe de références, il ne se excuse en rien sur le plan maritime : il ergote uniquement sur les préjudices financiers et moraux qu'il a subis : sa femme n'a-t-elle pas du faire la blanchisseuse pour faire vivre les siens à Valparaiso ?

Lucas ne pouvait ignorer que son expédition était condamnée : quelques jours après le naufrage, l'ordre de Paris d'arrêter le voyage parvenait à Valparaiso! Cet ordre, et la singularité du naufrage expliquent la sévérité des mesures prises par le Consul de France, dont nous comprenons qu'il a saisi argent et matériel (ce que Lucas appellera : **le traiter en Anglais...**).

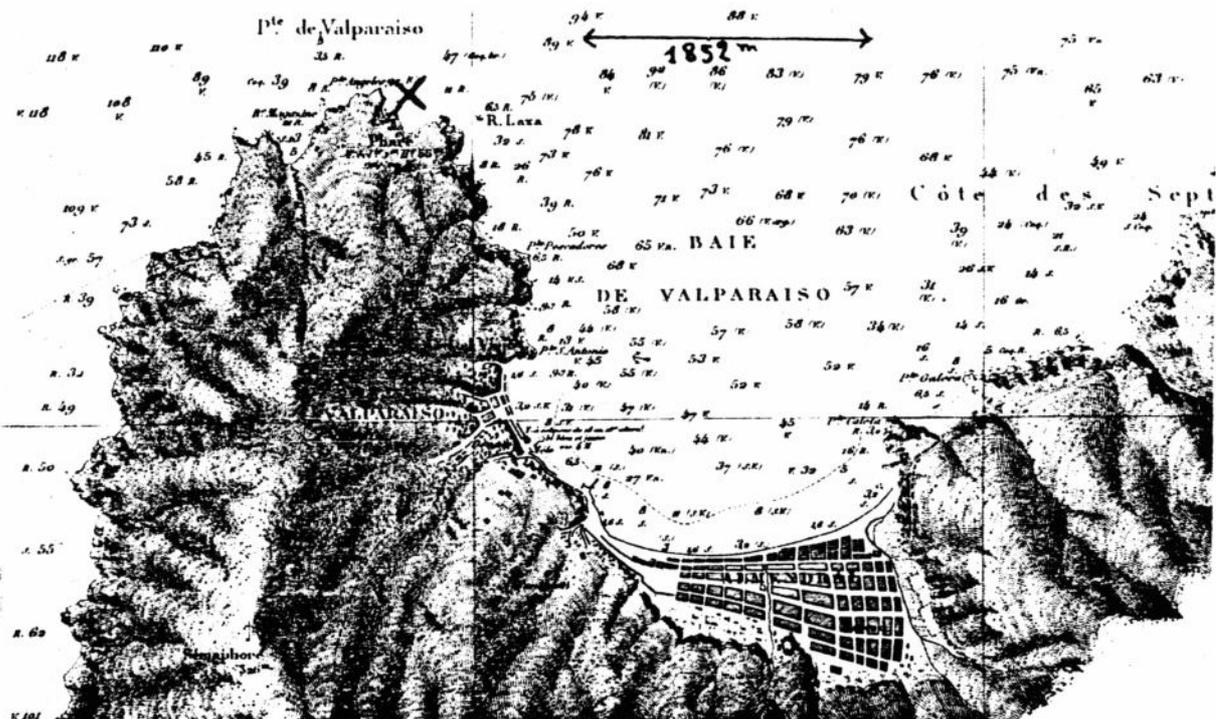
Retours et Destinées

Avant de conter, très brièvement, ce que devint Lucas, disons quelques mots des « retours » — comme ceux des Achéens d'Homère. Certains goûtèrent, ce qu'ils n'avaient pas connu à l'aller, de vraies tempêtes.

LES BELGES.

Ils revinrent, les uns sur le « **Courrier de Manille** », d'autres sur la « **Bonne Clémence** », qui toucha à l'Ile de Ré, les officiers sur des navires anglais : certains firent naufrage (un vrai, cette fois!). Les élèves boursiers revinrent à Anvers sur l'**Industriel**. Le malheureux **Moreau** accumule les ennuis. Il a perdu un acompte pour un retour, ses comptes sont lamentables. Son père a dépensé 4.190 F, et Lucas ne l'a pas payé! Il recevra finalement du gouvernement belge une charité : 600 F, pour le payer d'un rapport...

Nous remercions ici Monsieur le marquis d'Argentré de nous avoir communiqué lettre et circulaire adressées à la marquise du Plessis d'Argentré. La lettre nous apprend que les élèves avaient, sans doute, tant d'occupations à bord et de plaisirs à terre qu'ils avaient perdu l'habitude d'écrire à leurs familles.



Plan d'atterrage de la Baie de Valparaiso, levé en 1837-1838 par la « Venus ». Corrections faites entre 1872 et 1879. Retirage spécial pour la présente étude. Réduction aux 3/4. - La croix indique l'emplacement de l'échouage. L'« avertissement » de la carte précise : « Les marées sont régulières et n'occasionnent aucun danger sensible. L'échouage de l'« Oriental » n'avait donc pas (en 1879) mérité d'être pris en considération. Le mémoire de Lucas à l'Amiral Dupetit-Thouars (juin 1842) pour se disculper de l'accusation générale de perte volontaire, n'invoque que des raisons financières, aucune maritime : sans doute est-ce parce que cette carte ayant été levée... sous les ordres et en présence de Dupetit Thouars il craignait sur ce point, on peut le supposer, la connaissance des lieux par celui-ci.

On peut discuter un autre point d'échouage : au fond du vallon des « Bueyes », de l'autre côté de la pointe. Mais comment, le navire ayant en ce cas touché sur le fond de 3,5, aurait-il pu, dans les circonstances décrites, atteindre cet endroit ?

Leur ministre finira par reconnaître les mérites de **Verlist** et surtout d'**Enonce**.

L'Aspirant **Michel** finira inspecteur général de la Marine belge.

Le Lieutenant **De Moor** sera inspecteur général de l'artillerie et, en 1891, le roi le fera baron avec les attributs héraldiques : d'azur, à une frégate d'argent flottant sur une mer du même. Devise : Terra marique fidelis.

Était-ce souvenir de l'équipée ou rappel d'un ancêtre qui avait ouvert au XVIII^e siècle les relations ostendaises avec la Chine ?

Quant au baron **Popelaire de Kerloo**, mis en goût, il organisera dès 1842 l'expédition d'un navire exposition de produits belges : le « **Popelaire de Kerloo** », appelé aussi « **Populaire** »... Le fameux **Sax** demanda d'y embarquer ses instruments, qui disait-il, plairaient aux nègres. Quelle prescience ! La réalité dépasse la fiction...

LES FRANÇAIS.

Daudé ne navigua plus. **Gadeboia** continuera une vie

médiocre, sans brevet. **Durassier**, sans jamais avoir servi à l'État entra dans l'administration centrale du génie maritime, où il fit à Paris une longue et paisible carrière qu'on suit jusqu'en 1871.

Aucun des élèves — à notre connaissance du moins — n'eut de brevet, sauf **François Desplousses**, qui en 1848, sera maître au cabotage. L'échec de Lucas est là aussi total. C'est au fond grand dommage : l'idée méritait mieux.

..

Que de romans ou de nouvelles pourrait-on écrire sur ces destinées !

Cinq des héros de l'ORIENTAL, dont **Gadeboia** revinrent sur le baleinier l'**Avenir** (capitaine Fleury), qui terminait une tragique campagne qu'a narrée le Ct **Lacroix** (1). Sur le même baleinier revenait le jeune

(1) Le Ct **Lacroix** regrette de n'avoir pas trouvé les comptes de l'**Avenir**. Or ils sont, dans le Registre de Désarmement, près du rôle de l'**Oriental** : de son temps les archives de l'Inscription Maritime, actuellement classées aux Archives Départementales, étaient entassées dans un grenier de la Marine : ceci mérite d'être soulignée.

du **Plessis d'Argentré**. Pourquoi ne put-il échapper comme d'autres au service de l'Etat ? Le pauvre garçon après ses joyeux voyages et naufrage sur l'**ORIENTAL** périt le 6 octobre 1841, devant Saint-Pierre et Miquelon, dans le naufrage de la canonnière la **Vedette** (commandant Huchet de Cintré).

Le baron **de Montesquiou-Fzensac** vécut célibataire jusqu'en 1896, comme trois de ses frères. Ce fut d'ailleurs le sort de la plupart de ses compagnons : d'où l'oubli de leurs aventures dans les familles.

Romanet de Lestrangle mérite une mention spéciale. Faisant le désespoir de son père, après plusieurs aventures dont un embarquement à Nantes en 1845, il participera en 1854 à la tentative de conquête de la Sonora par le comte de Raousset-Boulbon. Il échappera aux Mexicains, mais périra, au retour, dans un naufrage.

Et pour finir sur une note plus paisible, évoquons la vocation de l'élève **Konig**, qui après avoir été quelque temps « chancelier » du Consulat de Valparaiso se fera missionnaire, et sera remplacé dans ses fonctions par un naufragé de la **Delphine**.

Nous ne pouvons ici tout conter... Ce sera, nous l'espérons pour un futur ouvrage. (1)

Lucas, sa famille et la Nouvelle Zélande

Après le naufrage, Lucas disparaît pour faire en 1841, une réapparition, combien bruyante, à **Tahiti**.

Mais il ne fait pour nous aucun doute qu'il y avait accord entre lui et son frère **François Lucas** qui, commandant la **Justine**, de Bordeaux, s'était établi en Nouvelle-Zélande.

Le 24 octobre 1839, le **Lloyd Nantais** nous apprend qu'il y importait de Sydney du bétail.

Le 26 novembre 1839, la presse nantaise mentionnait (de Belle-Ile), que « **subjugué par la beauté du climat de la Nouvelle-Zélande et la fertilité de son sol** ». Fr. Lucas y a acheté un domaine de 7 milles de long sur un de large. **De nombreux parents sont décidés à quitter Belle-Ile pour la Nouvelle-Zélande**. Tout le monde savait que les deux frères seraient ensemble dans le Pacifique, et tout le courrier, toutes les nouvelles passaient par Valparaiso.

Lucas vend presque crûment la mèche quand il écrit dans son Mémoire de 1842, que s'il avait voulu perdre son navire, « **il aurait choisi la Nouvelle-Zélande, par exemple, où mon frère avait des propriétés considérables : là, j'eusse régi en maître vivres et navire** ». Voire ! Et il était trop tard...

Quoi qu'il en soit, la « famille » a rejoint Lucas le Jeune quelque part. Hélas, en février 1840, l'Angleterre annexe la Nouvelle-Zélande et annulera bientôt les actes de vente aux Français. François Lucas revient alors en France, embarquant à Sydney le 15 octobre 1840 le beau-frère **Briel**, certainement accompagné de

sa femme, et l'élève **Farcy** qui les a suivis. Ils arriveront à Bordeaux le 30 mars 1841. La perte des rôles de la **Justine** nous prive ici de précieux renseignements. (1)

François Lucas, abandonnant la navigation, montera Belle-Ile la première usine de conserve de sardines et sera ruiné presque immédiatement par la concurrence nantaise. Il mourra peu après.

Briel finira matelot à la petite pêche ou au cabotage.

Lucas et Tahiti

Nous n'en dirons que quelques mots : c'est un autre roman !

Les Lucas y arrivent de Sydney, Tahiti étant alors lieu de refuge de beaucoup de Français chassés de Nouvelle-Zélande, et de capitaines aventuriers. Rajeunissant ils vont rendre la vie intenable au consul de France, le Belge **Morenhout**, dont Lucas veut prendre la place, aux amiraux, à toute l'administration.

Il a des fonds... Eleveur de bestiaux, trafiquant d'opium, excitateur politique dans le Tahiti troublé de cette époque (tout le monde connaît l'affaire Pritchard graphomane, persécuté, persécuteur, il accablait autorités et ministères de ses violences et de ses fatras : les archives du ministère de la France d'Outre-Mer en détiennent un gros carton. Il fera, contre les amiraux de 1837 à 1847 un pamphlet de 200 pages. On a vu combien son **Mémoire** de juin 1842 à l'Amiral Dupetit-Thouars nous a été utile.

Il quittera l'île en 1848, rentrera en France, mais continuera à plaider contre tous et sans cesse : sa dernière action connue, en 1850, est pour défendre son beau-frère Bellais, resté à Tahiti, arrêté pour vice à Tahiti !

Nous ne pouvons nous empêcher d'évoquer deux tableaux : Mme Lucas envoyée aux Gambiers, apparemment pour y séduire l'entourage du Père Laval — qui gênait le commerce des aventuriers — faisant avec ses filles la dévote aux offices « les mains jointes et le cou baissé ». Et la même Mme Lucas — la fille de l'aubergiste — recevant la Reine Pomaré, qui pour se consoler de ses malheurs, venait boire chez elle l'alcool illégal du mari...

..

Ils durent finalement émigrer aux Etats-Unis, où d'après le livre de Le Gallen sur l'Histoire de Belle-Ile, il serait mort en 1854 et le nom disparut.

Pour les gens de Belle-Ile — qui ignorèrent l'histoire — Augustin Lucas resta quelque temps un vague héros lointain. Pour les gens du Pacifique, il fut le capitaine qui avait volontairement perdu son navire..

Trop de gens étaient compromis par leurs recommandations : aussi l'opération « silence » fut-elle totale et réussie.

(1) Disons seulement que l'**Oriental** semble avoir marqué le glas de l'armement **Despecher et Bonnefin**. Après des éclipses, ils disparaissaient en 1848. **Auguste Despecher** a encore une descendance en France et aux U.S.A. (Généalogie communiquée par l'Amiral Barthes et le Capitaine de Vaisseau Riondel).

(1) Une lettre familiale du 16 septembre 1841 montre qu'à cette date on les croyait encore en Australie (Mlle Daligaut, Secrétaire Générale de l'Association pour l'Histoire de Belle-Ile).

REMERCIEMENTS

Nous ne pouvons donner dans le cadre réduit de l'article nos sources d'archives et notre bibliographie.

Mais nous tenons à remercier tous ceux et celles qui ont bien voulu faciliter nos recherches, et souvent chercher pour nous les documents les plus intéressants.

Et tout particulièrement : M. Joël AUDOUY, Chef des Archives et Bibliothèques de la Marine, M. Carlo LAROCHE et Mlle MENIER, Chef et Conservateur des Archives et de la France d'Outre-Mer, M. DEGROS, Conservateur en Chef du Quai d'Orsay, Mlle BEAUCHESNE, Conservateur des Archives de la Marine à Lorient, MM. les Administrateurs en

Chef des A.M. SIMONIN (Marseille) et LARUE (Bordeaux), M. l'Ingénieur Général COVILLAUD (Service Hydrographique), Mlle DALIGAUT, Secrétaire Général de l'Association pour l'Histoire de Belle-Ile, le R.P. O'REILLY, Secrétaire Général de la Société des Océanistes. Pour la partie belge MM. DESNEUX, LECOMTE et le Capitaine de Frégate LIENART, que nous avons spécialement mentionnés en note.

Pour les renseignements familiaux : MM. Pierre de MONTESQUIOU, duc de FEZENSAC, le comte Alfred de MONTESQUIOU, le marquis de BRANTES, le marquis d'ARGENTRE, le marquis de VIENNAY, M. Julien CHAMPEAUX de la BOULAYE, l'amiral BARTHES, le capitaine de vaisseau RIONDEL, M. MORTUREUX, archiviste de la ville de Beaune, M. VUILLEMOT, Conservateur du Musée Rollin à Autun.

APPENDICE

Textes concernant l'histoire de l'Oriental

I

Récits du naufrage par des passagers belges

Lettre écrite immédiatement après le naufrage, publiée par le « National » du 7 octobre 1840, sans signature, d'après un journal Belge (sans doute le « Précurseur d'Anvers »).

Rassurez-vous tout d'abord sur le fatal événement qui vient de nous survenir. Aujourd'hui, 23 juin, notre navire avait quitté Valparaiso vers midi, ayant à bord le Consul de France et le Consul de Belgique; nous marchions par une brise légère vers Lima, lorsqu'un courant nous entraîna sur des rochers en dehors du port de Valparaiso, à une lieue de cette ville environ. L'Oriental toucha d'abord à deux reprises sur des roches cachées sous l'eau et échoua ensuite sur la côte. Il fallut alors abattre les mâts, sauver les femmes, les enfants, ceux surtout qui ne savaient pas nager, enfin tout le monde. Heureusement personne n'a péri. Seulement nous craignons que le navire ne se brise cette nuit et que tout ce qu'il contient ne devienne la proie des vagues, car on n'a rien pu échapper du bâtiment, tant il a fallu mettre de la précipitation pour sauver sa personne avant de songer à ses effets.

Monsieur le Consul de Belgique et moi nous dûmes nous servir du mât de beaupré comme d'un pont pour gagner les rochers et atteindre la terre, préférant ce moyen improvisé aux embarcations que nous envoyaient les navires français et anglais.

Nous avons admiré au milieu de ce triste désastre l'incroyable sang-froid de notre commandant. Rien dans les paroles, dans la physionomie du Capitaine Lucas ne trahissait la moindre émotion. Il se multipliait donnant des ordres avec sa présence d'esprit habituelle et recommandait à tous le calme et le silence.

Lettre d'Auguste Champion de Villeneuve, jeune belge de 19 ans (de Valparaiso, le 29 juin), publiée par le « Courrier Belge », reproduit par le « Lloyd Nantais » du 7 novembre 1840.

Je vais remonter le cours des événements.

Mardi 23 juin, à midi, nous levons l'ancre pour nous rendre à Arica. Après du calme, nous eûmes une légère brise qui nous força à louvoyer étant Nord.

Nous comptions doubler une des pointes de la baie quand le vent calma tout à coup et nous perdit. Nous fûmes entraînés par les courants, et quelques minutes après nous touchions les funestes rochers.

On fit pour éviter la perte, mettre les embarcations à la mer, mais elles ne purent lutter contre le courant. Après un premier choc nous fûmes de nouveau à flot; mais quelques secondes après nous touchions encore; et après avoir dépassé quelques roches nous nous trouvâmes complètement enfourchés: dès ce moment tout fut terminé; on ne songea plus qu'à se sauver et on négligea

rien pour atteindre ce but. Les dames et les malades furent embarqués dans nos canots; et pour éviter les accidents qu'auraient causés les mâts en tombant, aux coups de roulis que la lame faisait éprouver, on les coupa et on les fit tomber du côté de la terre, afin qu'ils servissent de ponts.

On se sauva le long des mâts et des rochers, ou en se jetant dans les embarcations qui étaient accourues à notre secours. Avant la nuit tout le monde était à terre sans exception; et le soir de retour à Valparaiso nous avions déjà retrouvé notre gaité. Il nous semblait à tous qu'un naufrage était une belle chose et qui méritait bien la peine d'être vue.

Le Gouverneur envoya tout de suite des soldats sur la plage afin de veiller pendant la nuit sur le bâtiment et d'en écarter les voleurs; ce n'était certes pas une précaution inutile.

Avant le jour, comme nous étions convenus, nous nous rendîmes au lieu du naufrage, afin de sauver tout ce qu'il nous serait possible. Heureusement la mer était demeurée calme, et à l'aide de ponts jetés de rocher en rocher nous pûmes établir un pont pour sauver nos effets. Chacun fit ses paquets de son mieux et au plus vite; il fallait profiter de la marée basse, en toute hâte, car le moindre coup de vent aurait broyé le vaisseau sur les brisants. C'est à cette précipitation que nous devons de n'avoir pas pu tout enlever; toutefois, je n'ai pas à me plaindre, j'ai retrouvé presque tout, et particulièrement ma garde-robe. Quelques-uns de mes compagnons n'ont retiré qu'une partie de leurs vêtements. C'est une grande perte pour eux dans un pays où un habit coûte jusqu'à 40 piastres (220 F.). Pour sauver nos effets, nous sommes restés toute la journée dans l'eau jusqu'à la ceinture; et fort heureusement, malgré un froid assez vif personne n'a été malade.

Depuis ce jour, la mer est calme et on a retiré presque tout ce qui se trouvait à bord. C'est ainsi que les vivres, les vins et autres provisions ont été transportés à terre; le mal est donc moins grand qu'on pourrait le penser. Chacun a contribué au sauvetage; c'est ce qui fait que jusqu'à ce moment nous avons tous été fort occupés.

(29 juin 1840, Auguste Champion de Villeneuve)

NOTA. — On peut mesurer ici la fragilité des témoignages. Le premier belge écrit: « Nous marchions par une brise légère vers Lima... Champion de Villeneuve écrit qu'on a louvoyé contre le vent du Nord. Or Lucas mentionne successivement un vent de Sud-Est, le calme, et une brise du Nord qui lui fait espérer de doubler le danger! Quel qu'en soit le motif, le fait est que l'ORIENTAL était manifestement trop près de la pointe quand survint le calme.

Madame Lucas aux Iles Gambier (1843)

Nous devons le récit qui va suivre à l'amabilité du R.P. O REILLY, Secrétaire Général de la Société des Océanistes, qui, par une singulière coïncidence, publiait les Mémoires du R.P. LAVAL, le fameux missionnaire du Pacifique, et dont il a bien voulu nous communiquer les épreuves (Publications de la Société des Océanistes, n° 15).

Pour comprendre ces extraits, précisons que les missionnaires établis aux Gambier (et ailleurs) gênaient les trafiquants, souvent ex-capitaines de navire (et francs-maçons !), qui exploitaient alors les Océanistes. Il va s'en suivre une série de tentatives de séduction et de débauchage des indigènes. On a d'abord utilisé une demoiselle Julie, ancienne « fille publique ». Les Pères n'ayant pas été dupes des services qu'elle proposait, voici qu'entre en scène Mme Lucas. L'organisateur de tout ceci est un Capitaine au long-cours, Rouffio, devenu trafiquant comme Lucas et Heurtel (ce dernier est l'ex-capitaine de « L'Albatros ». Le Commandant Lacroix l'appelle Hystel). Tous trois sont francs-maçons.

M. Rouffio, avant que de partir de Gambier, où il ne reparaitra que plus tard, me dit : Vous n'avez pas voulu de Mademoiselle Julie ; mais voici une dame, que vous ne suspecterez pas, j'espère, qui va vous arriver au premier jour. Cette dame est pleine de religion ; c'est Mme Lucas. Elle n'est en guerre avec son mari, que parce qu'elle aime trop les prêtres. Elle arrivera ici sous peu pour faire à Gambier le commerce de la nacre. M. Lucas, c'est l'homme qui a fait échouer à Valparaiso, près d'entrer dans le port, le navire sur lequel il avait des élèves qu'il voulait former à la marine. Depuis qu'il est à Tahiti, il est toujours en bis-bis avec les agents du gouvernement. C'est mon ami ; mais c'est un ami soupçonneux. Figurez-vous qu'il a cru un instant que sa dame avait jeté les yeux sur moi. Aussi, dans un moment de colère, l'a-t-il jetée dans une malle, et fait passer sous le lit cette malle où gisait misérablement cette pauvre innocente. Oui, M. Laval, je vous promets que cette dame est un ange, et que vous n'aurez jamais à vous plaindre d'elle. A Tahiti, elle avait la confiance des missionnaires.

M. Rouffio ne fut pas plutôt parti que voici un navire pavillon anglais qui nous arrive. Mme Lucas était à bord avec ses deux filles, dont l'une était déjà grande. Avec elle était encore deux autres petites filles, qu'elle devait un jour conduire à notre pensionnat des Sœurs à Valparaiso, comme étant des enfants que la mission s'était chargée, dit-on, de faire élever.

Cette dame en arrivant se dit confiée aux missionnaires de Gambier. Le Père Armand lui aurait soit-disant promis qu'elle coucherait au presbytère avec ses quatre enfants. Et elle m'a parue bien mortifiée, quand je lui ai dit qu'elle ne devait pas penser au presbytère comme lieu de sa demeure ; mais que j'allais soudain lui trouver une autre maison. Elle alla donc coucher chez M. Marion, en attendant que sa case se fit chez le voisin.

Le Capitaine Rouffio et Mme Lucas tentent d'amadouer les Pères en accablant la dite Julie.

Cependant Mme Lucas ne tarda pas à laisser voir ce qu'elle était. Positivement, plusieurs d'entre nous se sont aperçus des avances qu'elle osa faire, et elle fit bien comprendre un jour à M. de La Tour, qui avait une explication vive avec elle au sujet de quelque mécontentement.

Vous êtes de si beaux oiseaux ! lui dit-elle. Enfin, nous avons su depuis qu'elle était fille d'un geôlier, et qu'elle était déjà enceinte de sa fille aînée quand M. Lucas s'est marié avec elle.

Comme de raison, je n'ai pas été longtemps sans couper court avec cette dame Lucas. J'ai dû même lui refuser l'honneur d'être marraine de la fille de ses propriétaires. Je le devais, vu ce que me disait souvent la bonne ou la domestique de cette dame. On avait vu M. Pignon rôder la nuit autour de la case de ces nouvelles arrivées, et quand passa par Gambier un navire de guerre français, Madame a dû profiter de l'absence de son mari. Ce n'est pas seulement un soupçon. Comme elle se tenait cependant à l'église, les mains jointes et le cou penché !

Nous passons sur toutes sortes de tentatives de débauchage des jeunes insulaires, garçons et filles, par Pignon et Mme Lucas.

Après bien des débats entre le Sieur Pignon, Mme Lucas et la mission, arriva le navire de M. Hurtel, ce capitaine qui avait jadis tiré contre son équipage et contre lequel il y a eu un fameux procès. Il revenait des Marquises et avait à son bord deux indigènes qui nous étaient envoyés ; l'un fut appelé depuis son baptême *Petero* et mourut ici ; l'autre *Raphaël* et s'en retourna plus tard dans son pays.

Mais quels hommes que M. Hurtel et son second ! Dès avant d'entrer dans les passes, un du bord à la barre les entendait parler des plans sinistres qui allaient planer sur nos têtes ! C'est à ne pas pouvoir vous les raconter sans qu'il y aille de ma vie, nous dit le matelot qui avait tout entendu.

De fait les choses en arrivent à un point tel que les indigènes prennent les armes pour protéger leurs missionnaires. Finalement Hurtel achète le nacre de Mme Lucas, et l'emmène avec lui.

Nous sûmes que Mme Lucas partait avec lui, elle et ses quatre petites filles, pour Valparaiso, où M. Hurtel vendit ensuite 80 \$ la nacre qu'il lui avait acheté 40.

Mme Lucas partant, c'était donc encore les essais d'une séduction échoués. Car il a été visible que cette fille de geôlier n'était pas ce que M. Rouffio nous avait dit qu'elle était. Le Père Guillemard qui venait d'arriver de Valparaiso, et qui avait des obligations à cette dame, pour avoir été bien traité par elle et M. Marion à Tahiti à l'époque où il avait été comme perclus de tous ses membres et surtout de ses mains, ne put, pas plus que le Père Cyprien et moi, la faire revenir à de meilleurs sentiments. Elle était arrivée simulant la femme dévote, et elle est partie d'ici faisant la femme à esprit fort, *quoi qu'il fut bien faible*, assurément, suivant le mot de Chateaubriand. Elle a passé pour ne savoir même pas lire ! ou, si elle a su lire, c'était si peu, qu'elle n'a jamais voulu accepter des livres de lecture.

de Comité de Documentation Historique de la Marine
présente une conférence-roman policier
du médecin général CARRÉ

C'EST jeudi, à 21 heures, salle Colbert-Francine-Vasse, qu'aura lieu la séance d'ouverture de la nouvelle saison du Comité nantais de Documentation historique de la Marine, que préside l'amiral Douquet. M. le médecin-général Carré racontera l'extraordinaire aventure du navire-école **Oriental-Hydrograph**.

Trois camions d'archives
...mais aussi 70 canons
du « Juste »

Actuellement, le Comité compte 120 membres et ses activités sont très diverses. Ainsi vient-il de faire entrer, grâce à M. Legrix de la Salle, Administrateur de l'Inscription Maritime et à l'acceptation de M. du Boisrouvray, trois camions d'archives aux Archives Départementales. Voici pour le proche passé... jusqu'à 1920. Mais l'histoire plus ancienne intéresse aussi les membres du Comité qui a pu, grâce à ses membres, se charger de la supervision générale et coordonner les travaux d'expertise et de sauvetage du matériel du « Juste ».

Car, on peut maintenant l'affirmer avec certitude, c'est bien « Le Juste », vaisseau de 2^e Rang coulé le 21 novembre 1759 au cours de la Bataille des Cardinaux, qui a été retrouvé en juillet dernier, par une drague de l'entreprise Armor chargée de creuser le chenal au large de Et-Nevaire, entre le Pilier et le Verde.

Actuellement, 18 canons de fer, de nombreux objets usuels et surtout une poulie complète en parfait état (un véritable Musée nous dit M. le Médecin Général Carré), ont été sortis de la Loire. L'eau est d'ailleurs si sale qu'on doit procéder par sondage électronique.

C'est dans cette bataille, perdue par le Maréchal de Conflans contre Sir Edward Hawke, que périt aussi le fameux Soleil Royal. Nous reviendrons plus longuement sur ce su-

jet la semaine prochaine. C'est de l'histoire de « L'Oriental Hydrographe », que le Médecin Général Carré nous parle aujourd'hui.

Un bien singulier
et bien mystérieux
voyage

« L'Oriental Hydrograph » appareillera bien de Paimboeuf le 25 septembre 1939, pour faire le tour du monde. Mais, alors que les archives maritimes sont généralement fort claires, tout devient à partir de cet instant mystérieux. Tout ce qui concerne cette affaire est dispersé. Et pourtant, à bord, sont 43 élèves français, presque tous de famille noble, souvent de très grande noblesse, tous fort riches, et 20 Belges. Leur uniforme : assez semblable à celui des polytechniciens. Que se passa-t-il sur cette arche de Noé sociale ? Pourquoi ces jeunes gens venus ici pour apprendre à travers le monde « et sur le tas » la psychologie de l'exportation et le moyen de lutter commercialement avec les anglosaxons, se conduisirent-ils tous (sauf les Belges) de si étrange manière ? Comment le capitaine Lucas se tira-t-il finalement de ce mauvais pas ? En écoutant le Médecin Général Carré dévoiler — et pourtant à mots couverts — quelques séquences de sa conférence de jeudi prochain, on se prend à se demander quel intérêt ont les romans, alors que l'histoire est là, plus riche, plus passionnante et plus folle que tout ce que peuvent inventer les hommes.

Il est vrai que — et c'est là l'un des intérêts du Comité — pour reconstituer cette affaire extrêmement curieuse et qui touche à l'histoire du monde à cette époque, M. le Médecin Général Carré a pu faire appel à de très nombreux correspondants. Archives Missionnaires de Picpus, archives des grandes familles françaises (qui avaient embarqué là leurs enfants un peu turbulents), différentes Inscriptions Maritimes, archives de trois ministères (Marine, Outre-Mer, Affaires Etrangères qui se sont livrés à des recherches considérables en France et ailleurs), archives de l'Armée et de la Marine en France et en Belgique, etc... En tout, un dossier de plus de 2.000 pages, reconstituant une histoire totalement inconnue il y a six mois.

Ainsi les Nantais jeudi soir pourront-ils se rendre compte des incroyables ressources que contiennent les archives, leurs propres archives peut-être. Ressources que le Comité Nantais de Documentation historique de la Marine entend mettre à jour.

L'exposé du Médecin-Général CARRÉ sur l'odyssée de "L'ORIENTAL HYDROGRAPHE"

Conférence offerte récemment par le Comité Nantais de Documentation Historique de la Marine, et par l'amiral Douguet, à qui l'invité, fut un régal de l'esprit. Singulière croisière de l'« Oriental Hydrographe » en 1839, sujet traité par une personnalité aussi riche que le médecin-général Carré a été un succès public. Le médecin-général est un conférencier idéal, car loin d'être prisonnier d'un texte écrit, il vit et agit avec tant de sincérité et de conviction qu'il emmène son auditoire toutes heures de ses héros, dont le principal est l'extraordinaire capitaine Luminaud, commandant le « L'Oriental Hydrographe ». Le conférencier est un chercheur, sa documentation est restée précieuse, fruit d'un travail long et patient. De tout ce qu'il dit, il apporte les preuves, jusqu'à montrer aux yeux les papiers authentiques, les lettres, les cartes, et même les énormes registres d'équipage et les registres des décès de l'Inscription Maritime. Il a parlé deux heures et demie, et a passé le public, l'orateur trop à

l'étroit dans un sujet immense, abrégé un peu sa causerie, et, avec simplicité, crut devoir s'excuser, en lever les bras, d'avoir été incohérent. Certes non ! C'est l'Histoire qui est l'imbricatio de l'Humanité.

En ouvrant la séance l'Amiral Douguet rappelle les activités du Comité et annonce que la prochaine conférence sera faite par le P. Mollat du Jourdin, président du Comité International d'Historique Maritime, sur le Noir Africain dans la Société du XVI^e siècle. Il évoque aussi la question du vaisseau (Le Juste sans aucun doute) dont on a retiré jusqu'à présent 26 canons, et dont la responsabilité archéologique et technique est confiée au Comité.

Le médecin général Carré fit alors participer à son auditoire l'affaire de « L'Oriental ». Celle-ci met en jeu en effet toute la politique économique de l'époque, la politique de la France en Amérique du Sud, en Nouvelle-Zélande, à Tahiti. La rivalité franco anglaise. L'amitié franco portugaise et franco brésilienne et il faut bien le dire, les rivalités sociales du temps.

L'organisateur du voyage est le capi-

taine au long cours Auguste Lucas, de Belle-Ile, personnage extraordinaire, autodidacte, inventeur, un peu mégalomane, procédurier à l'extrême, marin réputé, et qui obtint l'aide des gouvernements français et belges pour recommencer une expédition qu'il monte, dont le but est d'apprendre le commerce maritime à 100 jeunes capitalistes, en leur faisant faire le tour du monde sur son Ecole flottante. Il n'aura finalement que 40 élèves français dont la moitié de grande noblesse et fort turbulents, d'excellents élèves belges et une vingtaine de passagers.

Retards, pittoresque, folklore dramatique donnant lieu, de la part du conférencier, à une profonde et enrichissante étude du milieu nantais de l'époque ; appareillage indiscipliné des élèves, duels à terre à chaque escale, désertion aussi, échouage :

Il faudra une thèse pour exposer cet enchevêtrement de vies extraordinaires, et de problèmes internationaux. Lucas avait compromis tant de gens qu'il jouissait d'une évidente immunité, et qu'on a tout fait pour éviter l'affaire, restée tout à fait inconnue jusqu'ici ce

qu'un dépouillement des rôles nantais révélât l'affaire au conférencier. Hélas, la collaboration active des archives locales, des archives de la marine, des Affaires étrangères, des ministères d'outre-mer, des archives des Affaires étrangères de Belgique, aient pensés de découvrir une masse de documents soigneusement dispersés ou cachés à l'époque.

Les personnalités

Parmi les notabilités présentes, nous avons notamment reconnus : MM. le président Abel Durand, Bernard Lerat et Christian Roy, adjoints au maire ; Chasseigne, conseiller général, maire de Paimboeuf.

L'administrateur général Belingard, directeur des Affaires maritimes ; l'ingénieur général Carotte, directeur de l'Etablissement d'Indret ; M. le doyen honoraire Auvigne, M. le doyen Dunoier de Segoyac (Faculté des Sciences) ; M. de Béranger, président de la Sté Archéologique ; M. Chevalier, président du Tribunal de Grande Instance ; le médecin colonel Riché, médecin chef de l'Hôpital Broussais ; le commandant Betton ; M. Joël Auduy, chef du service des Archives de la Marine ; de nombreux membres du corps enseignant et du corps médical, et la plupart des membres du Conseil de documentation historique de la marine.

la Confédération des retraités civils et militaires
vendique une retraite ayant pour base le SMIG

nombreux furent ceux et celles balles.

Au Comité de recherches historiques de la Marine Une brillante conférence du médecin général CARRÉ, sur la fabuleuse aventure de l'Oriental « HYDROGRAPHE »

C'EST l'amiral Douguet, président du Comité nantais, qui ouvrit cette première soirée consacrée à l'histoire de la Marine nantaise. Après avoir remercié les nombreuses personnalités qui avaient accepté d'assister à cette conférence, et au premier rang desquelles on notait M. A. Durand, président du Conseil général, l'amiral Douguet rappela les activités récentes du comité, la publication de son bulletin, sa participation aux travaux de recherche sur l'épave du « Juste », coulé lors des combats des cardinaux.

Enfin, il annonça pour le mois de décembre, une conférence de M. Mollat du Jourdain, sur « Le Noir africain dans la société du XVI^e siècle ».

Il revenait au médecin général Carré de retracer l'aventure de cet « Oriental hydrographe » qui, en 1839 et 1840, défraya les chroniques maritimes. Il le fit avec brio et une profonde connaissance d'un sujet dont il se plut à mettre en lumière les nombreuses facettes.

« Le capitalisme maritime »

Vers les années 1835, la flotte française de Commerce était encore très réduite par rapport aux flottes anglaises ou américaines. Les armateurs ne pratiquaient qu'une politique portuaire et ne songeaient pas à rechercher de nouveaux débouchés pour les exportations de notre industrie en développement.

Ainsi, le capitaine Lucas, marin originaire de Belle-Île, qui avait pris ses grades à Rochefort, fit-il facilement adopter son projet, « capable de développer le commerce en créant le capitalisme maritime ».

Son idée était simple : les armateurs ne s'intéressant plus au vrai commerce maritime, il fallait y attirer les capitalistes terriens. D'où l'idée de créer une véritable école où les jeunes capitalistes viendraient s'initier à la navigation et au commerce d'outre-mer. Lucas conçut ce navire comme une véritable université flottante, recrutant des professeurs pour enseigner pendant les croisières le français, les mathématiques, la navigation ou même le tir d'artillerie.

Homme d'affaire avisé, Lucas parvint à attirer de nombreux jeunes gens de grandes familles du Centre et de l'Est de la France, un Montesquiou-Fesensac, un d'Argentré, entre autres. De jeunes Belges s'inscrivirent aussi, boursiers de leur gouvernement.

« Traité comme un anglais »

Il ne manqua bientôt plus que le navire... Lucas trouva « L'Oriental », à Nantes, chez les armateurs Dépêche et Bonnemain. Il le baptisa « Hydrographe » et, avec trois officiers, dont l'un était un simple marin-pêcheur, cinq marins et plus de quatre-vingts passagers, il appareilla en 1839.

Les élèves, qui avaient entre 14 et 27 ans, étaient dotés d'un splendide uniforme de polytechnicien, qu'ils avaient payé. En outre, Lucas fit escale à Belle-Île pour embarquer sa famille : femme, filles, belle-sœur. Alors ce fut l'étrange croisière qui, commencée à Lisbonne, devait se terminer par un naufrage, volontaire semble-t-il, dans la baie de Valparaiso, le 23 juin 1840.

Le médecin général Carré excelle à camper les personnages d'un trait, à évoquer la vie à bord, les querelles, les duels, les désertions à chaque escale, le passage du Cap Horn, et, enfin, ce naufrage héroï-comique où personne ne périt mais qui valut des démêlés à Lucas, que « le consul de France traita comme un Anglais », la pire insulte pour un marin.

Les passagers rapatriés, Lucas devait demeurer dans le Pacifique, à Tahiti, avec sa famille. De là, il accablait de mémoires et de rapports les amiraux français... Tout en se gardant bien de rentrer en France où de nombreux procès l'attendaient.

Cette conférence a été l'éclatante démonstration des richesses que révèlent les archives de la Marine.

Les gros registres de la Marine qui ont été présentés au cours de la conférence appartenaient aux archives départementales et ont été prêtés par M. du Boisrouvray, vice-président du comité.