Histoire des marins français sous la République (1789-1803) – Auteur Charles Rouvier – Ed. Bertrand Paris – 1868 – sources : www.gallica.bnf.fr - droits : domaine public – saisie 2018.

HISTOIRE

DES

MARINS FRANÇAIS SOUS LA RÉPUBLIQUE

(DE 1789 A 1803).

A

MADAME VEUVE PROTET,

NÉE BELLIER DE MONTROSE.

MADAME,

J'ai l'honneur de vous écrire pour vous prier d'accepter la dédicace de cette Histoire des Marins français sous la République.

Je livre ce travail à la publicité, avec l'autorisation de S. Exc. l'amiral **RIGAULT DE GENOUILLY**, et, si je prends la liberté de vous le dédier, c'est que je veux rendre hommage à la mémoire de votre noble époux, le contre-amiral **PROTET**.

J'ai eu l'honneur de servir sous ses ordres au Sénégal ; je l'ai rencontré, depuis cette époque, en Chine, peu de temps avant qu'il ne tombât frappé mortellement sur un champ de bataille, au milieu de ses matelots. J'ai toujours trouvé en lui un chef bienveillant, affectueux, et je me fais un devoir d'associer son nom à ceux de ses aînés qui seront cités dans cette histoire.

Daignez agréer, Madame, l'assurance du profond respect de votre très-humble et très-dévoué serviteur.

Le Lieutenant de vaisseau de la Marine impériale, CH. **ROUVIER**.

Transport à voiles le Cormoran, 25 mai 1868.

Ancestrami

TABLE DES MATIÈRES.

LIVRE PREMIER.
LA FIN DU RÈGNE DE LOUIS XVI.

Chapitre Ier — Lois, décrets, ordonnances. 7
Chapitre II. — Chroniques des ports de guerre 17
Chapitre III. — Chroniques des colonies 33
Ordonnances, décrets relatifs aux colonies. Nos établissements dans les mers de l'Inde. Les Antilles françaises.
Chapitre IV. — Considérations générales sur la guerre maritime. 69

LIVRE II.
LA CONVENTION NATIONALE.

Chapitre Ier. — Lois, décrets, ordonnances. 79
Chapitre II. — Chroniques des ports de guerre 90
Chapitre III. — Expéditions navales, croisières des escadres 123
Les amiraux Truguet, Vence, Morard de Galles, Vanstabel, Villaret de Joyeuse, Martin, Nielly, Villaret de Joyeuse, Martin, Villaret de Joyeuse et Vence, le capitaine Ganteaume.
Chapitre IV. — Divisions légères, combats particuliers. 221
Les capitaines Gaillard, Mullon, Pitot, Deniau, Oletta, Tartu, Wuibert, Perrée, de Leissègues, Thévenard, Arnault, Gay, Desgarceaux, Papin, Magendie, Canon, Villemandrin, Perrée, Pitot, L'Hermitte, Robin, Foucault, Moultson, Meyne, Arnault.
Violation du droit des gens.
Chapitre V. — Les corsaires. 240
Chapitre VI. — Chroniques des colonies 247
Ordonnances, décrets relatifs aux colonies. Nos établissements dans les mers de l'Inde. Nos corsaires dans ces mers. Les Antilles françaises.
Divers combats dans la mer des Antilles.
Les alliés de 1a France.

LIVRE III.
LE DIRECTOIRE.

Chapitre Ier. — Lois, décrets, ordonnances. 285
Chapitre II. — Chroniques des ports de guerre. 291
Chapitre III. — Croisières dans l'Océan. 296
Les amiraux Richery, de Villeneuve, Morard de Galles. Les alliés de la République française. Les Espagnols et les Hollandais. Nelson à Ténériffe. Les amiraux Brueys, Decrés, Villeneuve, le chef de division Le Joille, le capitaine Savary,

Ancestrami

le chef de division Bompart, le vice-amiral ministre Bruix, le capitaine Landolphe, le contre-amiral Villeneuve, le chef de division Le Joille, le capitaine Sybille. Expédition d'Égypte (suite).
Chapitre IV. — Divisions légères, combats particuliers. 404
Lescàpitaines Durand, Bergeret, Alibert, Moultson, Michaud, Defraye, Papin, Bruilhac, L'Héritier, Bigot, Ham, Richer, Caro, Gaspard.
Chapitre V. — Les corsaires. 422
Chapitre VI. — Chroniques des colonies 428
Le contre-amiral de Sercey dans les mers de l'Inde. Nos corsaires dans ces mers. Les Antilles françaises. Divers combats dans la mer des Antilles. Les alliés de la France.

LIVRE IV.

LE CONSULAT.

Chapitre 1er. — Lois, décrets, ordonnances. 461
Chapitre II. — Chroniques des ports de guerre. 471
Chapitre III. — Armées navales ou escadres. 475
Les amiraux, Perrée, Decrés, Ganteaume, le capitaine Saulnier. Les Anglais devant Copenhague. Les amiraux Linois, Latouche-Tréville.
Chapitre IV. — Divisions légères, combats particuliers. 511
Les capitaines Épron, Ménage, Le Sage, Prévost-Lacroix, Chassériaux, Guéguen, Le Bozec.
Chapitre V. - Les corsaires. 521
Chapitre VI. - Chroniques des colonies. 523 Nos forces navales dans les mers de l'Inde. Le corsaire Surcouff. Les Antilles françaises. Divers combats dans la mer des Antilles. Les alliés de la France.

ÉPISODES PRINCIPAUX.

Voyage de La Peyrouse 8
Insurrection du peuple de Toulon 17
Révoltes des marins de Brest 25
Assassinat du capitaine Macnémara à l'île de France 42
Assassinat du colonel de Mauduit à Saint-Domingue., 59
Le procès de Louis XVI. 79
L'arc de triomphe. 81
La discipline dans la marine 85
Trahison des Toulonnais. 94

Ancestrami

Les jacobins de Brest 111
Expédition de Cagliari. 123
Le Vengeur-du-Peuple et le combat du 13 prairial. 141
Le golfe Juan. 181
Combats des 13, 14 mars, 13 juillet 1795. 195
Combat de Groix. Expédition de Quiberon. 205
Violation du droit des gens 237
Le corsaire Surcouff. 252
Conquête de la Guadeloupe, par Victor Hughes. 262
Les marins francais à Cadix. 296 Expédition d'Irlande. Hoche et Morard de Galles, 309
Expédition d'Égypte. Aboukir. 336
Expédition d'Irlande. Savary, Bompart. 73
Les marins de la Bayonnaise. 416
Le combat d'Algésiras, le contre-amiral Linois. 496
Victoire de nos marins à Boulogne, Latouche-Tréville. 507 Nouvel exploit de Surcouff, prise du Kent. 526
Divisions légères, croisières, combats particuliers dans la mer des Antilles 533
Corsaires. 536
La Guyane. 536
Les alliés de la France 536
La paix d'Amiens. 537
Documents. 542
Appendice. 549

PRÉFACE

Nous avons écrit l'histoire des marins français sous la république et raconté dans ces pages les sanglants épisodes de cette lutte que nos pères ont soutenue pendant tant d'années ; lutte folle en apparence, car ils n'eurent presque jamais des chances de vaincre ; lutte héroïque, s'il en fut, car on vit rarement plus de dévouement, de courage, d'énergie ; lutte sainte, car ils défendirent nos libertés, en prouvant aux ennemis puissants de la France, à toutes les coalitions, qu'ils étaient vraiment des hommes libres.

On a dénigré souvent ces capitaines, officiers, matelots qui montaient les vaisseaux de guerre de la république et de l'empire; on a dit qu'ils furent indisciplinés, inhabiles, sans générosité[1] : nous montrerons que plusieurs d'entre eux sont dignes de l'admiration de la postérité ; qu'il est, dans le nombre, des héros obscurs dont les noms doivent être recueillis dans notre histoire nationale ; qu'ils eurent, pendant cette guerre meurtrière, un rôle considérable, car il fut le plus dangereux, le plus ingrat, le plus nécessaire, peut-être.

(1)William Jame, en parlant de l'un de nos plus braves officiers républicains, a dit qu'il était digne de servir dans les États barbaresques. Nous avons répondu à cette injure en racontant le combat du Léander.

A cette date de 1794, où Paris était menacé par les armées étrangères, trente vaisseaux de ligne couvraient les eaux de la rade de Brest. Vingt-cinq mille marins, les plus patriotes de ceux qui vivaient du métier de la mer, depuis Dunkerque jusqu'à Bayonne, les montaient. Les officiers de l'ancienne marine étaient absents, émigrés, détenus, guillotinés, peut-être, mais on les remplaça.
Des concours furent ouverts dans tous les ports, on choisit parmi ceux qui se présentèrent les plus dignes de porter des épaulettes et de monter sur un banc de quart : malheureusement, on ne put choisir de commandants en chef !
Les Anglais tout-puissants par suite de nos discordes civiles, décuplant leurs chances de victoire par le fait de notre désorganisation, d'une trahison sans exemple, de l'enlèvement et de la destruction de nos vaisseaux de Toulon, n'en trouvèrent pas moins sur les rivages, dans les criques, à bord de mille bâtiments armés pour la course ou la guerre, de braves marins qui les défièrent toujours à armes égales, souvent avec une grande infériorité de forces.
De 1793 à 1801, vingt-trois vaisseaux furent capturés, mais dans quelles circonstances ? Le nombre des morts et des blessés s'éleva pour chacun d'eux au chiffre effrayant de 261, en établissant une moyenne d'après les documents les plus dignes de foi ! Ainsi, le pavillon de la république ne fut amené que dans des flots de sang !
Pendant ce même temps, cinq vaisseaux anglais tombèrent en notre pouvoir ; mais, quoique leurs capitaines eussent vaillamment combattu, quoique la bravoure, suivant William Jame, soit à peine un mérite dans la marine anglaise, le nombre des morts et des blessés ne fut, en moyenne, pour chaque vaisseau, que de 54 !
On a célébré les qualités militaires, remarquables en vérité, des **NELSON**, des **JERVIS**, des **COLLINGWOOD**, mais une auréole manque à ces héros classiques. Jamais amiral anglais ne connut les sinistres pressentiments qui remplirent l'âme de **BRUEYS** la veille d'Aboukir, de Villeneuve sur le champ de bataille de Trafalgar, de **NEY**, le héros populaire, quand il errait avec une poignée de soldats dans les plaines de neige de la Russie, de l'immortel **BONAPARTE** quand il se dirigea vers les marais d'Arcole, de glorieuse mémoire !
Ce courage fut la vertu de nos pères, qu'ils fussent amiraux, capitaines, officiers, matelots, simples réquisitionnaires. Il est un mérite chez tous les peuples ; nous le verrons éclater maintes fois dans ces pages.
Nous croyons de notre devoir de dire à quels sentiments nous avons obéi en entreprenant ce travail : plaise à Dieu qu'on y trouve une pensée de justice et de générosité, parce que nous croyons l'avoir fait avec conscience, que nous n'avons jamais eu l'intention de dénigrer les uns en faisant l'apologie des autres.
Nous avons lu et étudié avec soin l'histoire de notre patrie pendant l'époque néfaste de la terreur, et il nous en est resté une impression triste. En vérité, ce fut un horrible drame dont le temps seul affaiblira le souvenir. Nous n'avons pas voulu soulever tous les voiles du passé pour rechercher ceux qui devaient être blâmés, comme nous l'avons fait pour ceux qui ont mérité de la patrie.
Nous savons que les services rendus, les blessures reçues dans les combats, les talents, le génie, la gloire ne sauvèrent pas des fureurs d'une tyrannie aveugle; que les sociétés populaires insurgèrent les équipages, que la délation, l'infâme délation fut de mode à une époque de vertige et de haines, que plusieurs officiers de l'ancienne marine restés fidèles à la république, au moment de la tourmente révolutionnaire, furent traités avec une atrocité digne des barbares, mais nous avons raconté autre chose dans ce cadre restreint.
Nous n'avons eu en vue que de suivre, à travers la foule en délire, le matelot, le soldat, l'officier, qui, sortant des rangs de la noblesse ou du peuple, ne demandaient qu'à passer librement leur chemin pour aller, calmes et résolus, combattre les satellites anglais, suivant une expression du temps.
Nous reconnaissons que les officiers qui montèrent les vaisseaux de guerre de Louis XV et de Louis XVI se distinguèrent par leurs talents, leurs connaissances, leur vaillance.

C'est un type qui n'a été qu'incomplètement étudié que cette noblesse débauchée, à qui la présence du danger rendait l'énergie de son âme française, que ces jeunes fous qui couraient, en riant, exposer leurs chevelures crêpées et leurs visages pâles d'orgies, à l'écume des lames et au souffle des tempêtes, noircir leurs dentelles de Flandre encore tachées de vin et parfumées des odeurs du boudoir, au milieu de la fumée de la mousqueterie et du canon[1]. »

D'autres ont raconté, mieux que nous n'aurions pu le faire, leur gloire passée, leurs destinées fatales qui les firent tomber sous les balles des soldats de Hoche à Quiberon, partir pour l'exil ou mourir sur l'échafaud.

Nous en parlerons à peine, dans le courant de cet ouvrage, parce que nous n'avons pas voulu soulever tous les voiles d'un passé de deuil, mais nous rechercherons avec soin et ferons émerger de l'ombre les noms de plusieurs braves officiers et capitaines, leurs cadets dans l'histoire, leurs égaux par la noblesse, la vaillance, la gloire !

AVANT-PROPOS.

Nous avons divisé cette histoire en quatre livres, dont chacun correspond aux périodes principales de la révolution ; savoir : La fin du règne de Louis XVI ; La Convention nationale ; Le Directoire ; Le Consulat.

Dans chacun des trois derniers livres, nous donnerons successivement ; Les lois, décrets, ordonnances ; La chronique des ports ; Les croisières des armées navales ou grandes escadres ; Les croisières des divisions légères ; Les principaux faits d'armes des corsaires ; Les chroniques de nos colonies.

LIVRE PREMIER

LA FIN DU RÈGNE DE LOUIS XVI, DEPUIS L'OUVERTURE DES ÉTATS GÉNÉRAUX (5 MAI 1789), JUSQU'A CELLE DE LA CONVENTION NATIONALE (21 SEPTEMBRE 1792).

CHAPITRE PREMIER.

LOIS, DÉCRETS, ORDONNANCES.

Le marquis **de CASTRIES**, nommé ministre de la marine le 14 octobre 1780, en remplacement de M. **de SARTINES**, occupa ce poste important jusqu'en 1787, et ce fut lui qui signa les fameuses ordonnances de 1786, lesquelles sont remarquables à plus d'un titre, comme on peut s'en assurer, si

(1) Combat de la Surveillante et du Québec, par Delasize (France maritime).

l'on en lit le sommaire avant d'entrer dans le dédale des lois, décrets, ordonnances que nos assemblées promulguèrent à profusion.
Ces ordonnances, supprimant les gardes-marine, créèrent des élèves de 3e, 2e et 1re classe, dont l'éducation devait se faire dans des collèges spéciaux, à Vannes et à Alais, collèges où les fils de nobles étaient seuls admis ; elles créèrent aussi une classe d'élèves volontaires pour les fils de nobles, d'officiers de port, de commerce, de négociants aisés.
L'élève de marine devenait d'emblée lieutenant, tandis que le volontaire n'était nommé que sous-lieutenant.
Ces ordonnances retirèrent aux officiers de vaisseau la comptabilité, dont ils s'étaient, en général, médiocrement acquittés, et les constructions navales ; elles réglèrent les conditions à remplir pour devenir capitaine au long cours ou au cabotage, créèrent un corps royal de canonniers-matelots(1), déterminèrent le matériel d'armement à bord de chaque espèce de bâtiment, puis fixèrent les rôles de combat et de manœuvre. Elles supprimèrent les grades de major, de capitaine de brûlot, d'enseigne de vaisseau, de lieutenant de frégate, de capitaine de flûte. Enfin les officiers de port furent rendus sédentaires(2).
Sous le ministère du marquis **de CASTRIES**, on conçut des projets d'expéditions scientifiques, et il est de notre devoir de mentionner celle de l'infortuné **La PEYROUSE.**
Chacun sait que Louis XVI rédigea lui-même ses instructions, et celles-ci pourraient passer pour chef-d'œuvre, ne fussent-elles pas d'un roi.
La PEYROUSE partit de Brest, le 1er août 1785, avec les flûtes *la Boussole* et *l'Astrolabe*, visita successivement les Canaries, le Brésil, le Chili, l'île de Pâques, les îles Sandwich et la côte nord-ouest de l'Amérique.
Ce fut là qu'un premier malheur plongea nos marins dans la consternation ; que deux canots sombrèrent dans les brisants, et que tous ceux qui les montaient disparurent dans les flots.
La PEYROUSE, quittant ces parages en juin 1786, visita Monterey, puis, traversant l'océan Pacifique dans toute sa largeur, jeta l'ancre à Macao.
Dans cette navigation, il découvrit, pendant la nuit, un écueil dangereux, connu sous le nom de Basses-Françaises, et sur lequel peut s'en fallut que les deux bâtiments ne se fussent perdus sans retour.
Après un long séjour à Macao et à Manille, notre capitaine alla reconnaître les mers du Japon, les côtes de la Tartarie. Il exécuta des travaux hydrographiques dans ces parages à peine explorés, expédia, par terre, le jeune **LESSEPS** avec un double des matériaux recueillis ; puis, traversant l'océan du nord au sud, il se dirigea sur Sidney, où il jeta l'ancre le 26 janvier 1788.
Il visita, pendant ce nouveau voyage, l'archipel des Navigateurs, où le capitaine de *l'Astrolabe*, M. **de LANGLE** et plusieurs marins perdirent la vie dans une échauffourée, assassinés à coups de pierre et de casse-tête.
La PEYROUSE écrivit au ministre de la marine le 7 février 1788, pour lui annoncer qu'il allait parcourir de nouveau les archipels de l'océan Pacifique, et depuis cette époque nul n'entendit plus parler ni de lui, ni de ses compagnons.
Ce n'est qu'en 1826, à quarante ans de distance, qu'un Anglais, M. **DILLON**, vieux routier de ces mers lointaines, a pu, grâce à un hasard étrange, soulever le voile de ce douloureux mystère. Nous ne pouvons donner ici les détails de cette découverte, mais on peut les lire dans les *Annales*

(1) Ce corps comprenait 9 divisions et 81 compagnies. Il remplaça 100 compagnies d'artillerie de marine et de compagnies de bombardiers qui existaient avant sa création.
(2) On voit que c'est à peu près ce qui existe aujourd'hui, si ce n'est que nos lois, basées sur le principe d'égalité, permettent à tous les jeunes Français, sans distinction de classe ou de fortune, de se présenter aux concours publics pour le recrutement de l'école navale.

maritimes. Il n'est pas de roman plus intéressant, quoique le dernier mot ne soit peut-être pas encore dit sur les drames mystérieux de l'île de Vanikoro.
Le comte **César-Henri de la LUZERNE,** lieutenant général des armées de terre, ancien gouverneur de Saint-Domingue, fut appelé à succéder au maréchal **de CASTRIES** le 24 août 1787.
C'était un honnête homme, bienveillant, rempli de bonnes intentions, ayant de l'érudition et s'occupant de traduire les historiens grecs.
Le 19 mars 1788, on créa un conseil de marine, dont il eut la présidence, et, pour combler le déficit considérable des finances, on prit le parti de désarmer, alors que des éléments de conflagration étaient dans l'air plus que jamais.
Le 10 août 1789, l'Assemblée nationale décréta que, dans chaque ville, les autorités militaires et civiles, les soldats et officiers, prêteraient serment à la nation et au roi avec la plus grande solennité.
Le 6 octobre, on institua un comité de douze membres qui dut s'occuper de l'emploi des forces navales, du nombre des troupes à entretenir dans les colonies et de toutes les affaires relatives au commerce.
Le 7 juin 1790, les détails relatifs à la grande fête de la fédération furent réglés ; le corps royal des canonniers-matelots, les ingénieurs-constructeurs, les maîtres de toutes professions, les commissaires, les capitaines du commerce, les régiments en garnison dans les colonies, le régiment d'artillerie, les matelots de chaque port, les ingénieurs-géographes, les commissaires des colonies, les majors et aides-majors des places, les chirurgiens et aumôniers députèrent, à Paris, le plus ancien d'entre eux.
Le 26 juin et le 3 juillet 1790, des décrets réglèrent la ligne de conduite à suivre à l'égard de l'armée navale [(1)].
Le 6 juin, on décréta que les capitaines de commerce ne pouvaient être levés qu'en qualité d'officiers, que les lieutenants de navires marchands le seraient comme volontaires.
Le 14 août 1790, on supprima l'administration de l'ancienne compagnie des Indes.
Le 21 août, le nouveau code pénal fut promulgué.
On verra que les dispositions relatives aux peines disciplinaires surexcitèrent les marins de l'escadre de Brest et les mirent en insurrection. (*Moniteur universel* du 20 août 1792.)
Le 26 août 1790, l'Assemblée nationale décréta l'armement de quarante-cinq vaisseaux de ligne.
Le 21 octobre 1790, le pavillon tricolore remplaça le pavillon blanc ; le cri de : Vive la nation, la loi, le roi, remplaça aussi le simple cri de : Vive le roi[(2)]. Le pavillon de poupe n'avait de tricolore que le quart de sa surface, à sa partie supérieure, à l'instar des yachts anglais; le pavillon de beaupré, seul, était entièrement tricolore.
Le comte **de la LUZERNE** quitta le ministère le 24 octobre 1790, et fut remplacé par le capitaine de vaisseau **de FLEURIEU**.
Le 27 octobre 1790, suivant le désir des marins de l'escadre de Brest, on modifia le code pénal en supprimant la liane des maîtres, les fers avec la chaînette et l'anneau, la barre de cabestan.
Le 29 décembre, un décret supprima le comité de marine, et, le surlendemain, un autre créa les tribunaux de commerce maritime.

(1) Ce décret disait en substance : 1° Que l'armée navale est essentiellement destinée à défendre la patrie contre les ennemis extérieurs, protéger le commerce, les colonies et les possessions d'outre-mer ; 2° Que le budget de la marine serait fixé, chaque année, par l'Assemblée législative; 3° Que tous les citoyens français seraient également admissibles aux emplois civils et militaires; 4° Que tous les fonctionnaires prêteraient serment tous les ans, à la date du 14 juillet, en présence des officiers municipaux et citoyens assemblés; 5° Que le Ministre serait responsable, que nul officier ne pourrait être destitué sans être jugé par un conseil de guerre.
(2) La marine fut largement représentée à l'Assemblée nationale : On y voyait : le lieutenant général de Vaudreuil, le chef d'escadre de la Poype-Vertrieux, les capitaines de vaisseau de Latouche-Tréville, de Rochegude, de la Galissonnière, les majors de Champagny, de Villebranche, les lieutenants de vaisseau de Perrigny, de Galbert, de la Coudraye, l'intendant Malouet, et enfin le duc d'Orléans.

En même temps, on décida que les mariniers seraient soumis au régime des classes, jusqu'aux points extrêmes où la marée se fait sentir dans les fleuves et les rivières, et ne seraient dispensés de la levée qu'à l'âge de 56 ans.
L'Assemblée nationale, réglant l'avancement des matelots et sous-officiers, s'occupa, d'une manière sérieuse, de l'importante question des états-majors.
Mille opinions furent tour à tour présentées et discutées ; on s'en passionna dans la presse, dans les ports, à la tribune de l'Assemblée.
Ce fut l'éternelle question des officiers bleus et des officiers du grand corps.
Les sous-lieutenants réclamèrent contre les ordonnances qui les condamnaient à rester des intrus pendant toute leur vie, en leur enlevant la perspective de l'avancement.
Les maîtres entretenus et les officiers du commerce, signalant, à leur tour, les sous-lieutenants comme des privilégiés, demandèrent à participer au commandement des bâtiments de guerre.
Enfin, après cent discours, cent opinions diverses, on décréta une organisation nouvelle, empreinte des idées les plus libérales.
Des cours gratuits d'hydrographie et de mathématiques furent créés dans tous les ports ; les écoles navales spéciales d'Alais et de Vannes furent supprimées, des concours ouverts chaque année pour le recrutement des jeunes aspirants qui devaient servir pendant trois années sur les vaisseaux de ligne et pour le recrutement des enseignes.
On détermina les conditions à remplir pour passer aux grades supérieurs et pour être admis à ces concours [1].

(1) Tout navigateur, pourvu qu'il eût quatre ans de mer, sans distinction de ceux qui auraient ou n'auraient pas servi comme aspirants, pourrait se présenter à ces concours.
On créa, eu outre, une classe d'enseignes non entretenus choisis parmi les marins qui auraient navigué pendant six ans dont un an au service de l'État et satisfait à des concours publics sur la théorie et la pratique de la navigation.
Le dixième des places d'enseignes entretenus serait réservé aux maîtres, au choix du roi, sans limite d'âge, ou à l'ancienneté.
Les enseignes pourraient commander des bâtiments de commerce.
Les 5/6 des places vacantes de lieutenants de vaisseau seraient donnés aux plus anciens enseignes, le dernier sixième au choix du roi.
Les capitaines de vaisseau seraient choisis parmi les lieutenants de vaisseau, moitié au choix, moitié à l'ancienneté : Les contre-amiraux parmi les capitaines de vaisseau, un tiers à l'ancienneté, deux tiers au choix. Les vice-amiraux à l'ancienneté, les amiraux au choix.
L'intendant Malouet soutint qu'il était mauvais, inconstitutionnel, dangereux de donner, à ceux qui exerçaient l'état de marins commerçants, l'esprit, les prétentions, les mœurs militaires.
Brulart de Sillery eût voulu qu'il n'y eût point de corps d'officiers de marine, mais seulement un corps d'officiers du commerce, tous reçus enseignes de vaisseau, parmi lesquels on eût recruté incessamment les officiers de marine. Il voulait que les lieutenants de vaisseau et officiers supérieurs fussent seuls entretenus, qu'il y eût un nombre illimité d'aspirants, que les écoles navales fussent supprimées.
Louis de Monneron ne voulait que des officiers du commerce pour commander les bâtiments armés ou non armés, suivant qu'on serait en paix ou en guerre.
La Galissonnière et de Galbert demandèrent une marine purement militaire avec un concours pour les jeunes aspirants.
Enfin La Coudraye fit comprendre que le métier d'officier de marine diffère essentiellement de l'autre, que dans le premier on ne s'occupe que de discipline militaire, des manœuvres de l'artillerie et de l'infanterie, de l'hydrographie, des observations, de constructions navales, tandis que les capitaines de commerce s'occupent de détails de vente et d'achat, deviennent plutôt négociants, naviguent toujours seuls et sans ordre, prennent mille précautions, font passablement avec de faibles moyens, mais ne sauraient commander un vaisseau de guerre.
Malouet ajouta que les négociants auraient à traiter avec des hommes de guerre, si le système mixte était adopté, ce qui serait certainement un inconvénient.
De Champigny provoqua un orage en demandant qu'on mît en relief, dans un concours permanent, les capacités de la marine marchande et les connaissances qui se perpétueraient parmi les élèves spéciaux de la marine royale.
La gauche et les tribunes réclamèrent avec frénésie. L'occasion était belle pour montrer la haine implacable que chacun portait à l'ancien corps de la marine.

Ancestrali

Le 1er mai, on décréta que le corps de la marine serait ainsi composé :

3 amiraux.
9 vice-amiraux.
18 contre-amiraux.
180 capitaines de vaisseau.
800 lieutenants de vaisseau.
200 enseignes.
50 maîtres entretenus.
60 maîtres canonniers.
36 maîtres charpentiers.
36 maîtres calfats.
18 maîtres armuriers.

La charge d'amiral de France fut supprimée, tous les grades non compris dans cette organisation abolis ; le nombre des aspirants fut fixé à trois cents, celui des enseignes non entretenus illimité. On décida que les officiers de marine continueraient de remplir leurs fonctions jusqu'à la création des cadres nouveaux, que le roi signa le 15 mai 1791.
On y distinguait les amiraux **d'ESTAING, d'ORLÉANS, du CHAFFAULT** ; les vice-amiraux de **BREUGNON, de la CARRY, de BARRAS SAINT-LAURENT, HECTOR, BOUGAINVILLE, de VAUDREUIL** cadet, **de CHABERT, de PEYNIERS**(1).
Quant aux nombreux officiers qui devaient remplir la scène pendant les sanglantes guerres de la révolution, ils se trouvaient perdus aux derniers rangs dans les listes des lieutenants et des sous-lieutenants.
Le capitaine de vaisseau **de FLEURIEU** quitta le ministère le 15 mai 1791 et fut remplacé par **THÉVENARD**, commandant de la marine à Lorient.
Le 15 juin 1791, on décréta que tout fonctionnaire prêterait serment « à la nation, à la loi, au roi. »
THÉVENARD quitta le ministère le 1er octobre 1791 et fut remplacé par **BERTRAND de MOLLEVILLE**, ancien intendant de la Bretagne.
L'Assemblée nationale, avant de terminer sa mission, modifia, d'une manière importante, l'administration des ports.
Le 12 octobre 1791, elle décréta qu'un ordonnateur aurait la direction générale de la comptabilité, des approvisionnements, de la police ; que l'administration des ports était incompatible avec toutes fonctions militaires. La qualification d'intendant fut supprimée.

A cette époque, une revue générale du personnel des officiers constata un déficit effrayant. Les trois quarts manquaient aux appels ; les chefs eux-mêmes, voyant qu'on ne faisait rien pour comprimer les insurrections, que l'assassinat était à l'ordre du jour, abandonnèrent leurs postes, et quelques officiers, ne se donnant même pas la peine d'envoyer leur démission, se crurent dégagés par la dissolution du corps ; d'autres, ambitieux ou politiques, prenant des congés en règle, attendirent, chez eux ou même à l'étranger, la ligne de conduite à suivre ultérieurement.
Le ministre **BERTRAND DE MOLLEVILLE** fut accusé d'avoir favorisé cette émigration des officiers, de n'avoir pas fait connaître l'état d'abandon dans lequel se trouvait le port de Brest par la

« Nos élèves, disait Prieur de la Marne, ce seraient encore des officiers de marine. »
« Nous n'en voulons pas, ni par une porte, ni par une autre. »
« Non, non, nous n'en voulons pas, » vociféraient ceux qui remplissaient les tribunes.
« A l'abbaye, à l'abbaye, ceux qui en veulent. »
Un voit quels sentiments étaient dans les cœurs, même à Paris, et les matelots du Patriote, en désobéissant, sur la rade de Brest, aux ordres donnés par le comte Albert de Rioms, montraient plus de modération, puisqu'ils protestaient, en désobéissant, qu'ils n'avaient à se plaindre ni de l'honorable amiral ni de leurs officiers.
(1) Les amiraux d'Orvilliers, de Grasse, de Guichen, de Suffren, de Latouche-Tréville moururent en l'année 1788.

défection de quelques chefs, ce dont l'Assemblée ne fut prévenue que par les corps administratifs. On assure, en effet, qu'il avait publié, à la date du 14 novembre 1791, qu'aucun officier n'avait quitté son poste, alors qu'il était de notoriété publique que beaucoup se trouvaient en pays étranger ; il avait, en outre, donné un nombre excessif de congés.

Tous ces griefs ayant été exposés au roi, celui-ci répondit qu'en réalité nulle violation de la loi ne lui était signalée ; qu'il avait, par ailleurs, des preuves certaines du zèle et de la capacité de son ministre.

A la revue du 1er octobre 1791, 5 capitaines de vaisseau et 68 lieutenants manquèrent à l'appel.

A celle du 20 novembre 1791, 6 capitaines de vaisseau, 300 lieutenants manquèrent, au port de Brest seulement.

La COSTE, ancien commissaire civil aux îles du Vent, fut nommé ministre de la marine le 15 mars 1792.

Une troisième revue des officiers, passée dans les ports, le 15 mars 1792, sur la demande spéciale des clubs de Brest, constata qu'il y avait, dans un seul port, 259 officiers absents illégalement.

Le 31 mai 1792, le corps des canonniers-matelots fut remplacé par celui de l'artillerie de marine **La COSTE** quitta le ministère le 20 juillet 1792 et fut remplacé par le vicomte **du BOUCHAGE** ; mais ce dernier, qui ne resta que peu de jours en fonctions, fut remplacé lui-même, le lendemain de la prise des Tuileries, par le savant **MONGE**, lequel, de l'aveu de tous les historiens, fut le ministre le plus médiocre de tous ceux qui se succédèrent pendant la révolution.

Après la mémorable journée du 10 août 1792, des mesures radicales furent prises pour la réorganisation des corps civils et militaires.

Le 14 août 1792, on décréta que tout Français recevant un traitement prêterait serment de fidélité à la nation.

Le 30 août 1792, on destitua tous ceux des fonctionnaires qui avaient un père ou un fils émigré.

Le 17 septembre 1792, l'Assemblée législative, à la veille de se dissoudre, organisa sur de nouvelles bases le corps des officiers de marine. Nul ne pouvait faire partie de la nouvelle formation s'il ne prouvait qu'il avait toujours séjourné en France depuis le 15 novembre de l'année précédente.

Enfin, le 21 septembre 1792, la Convention nationale décréta que la royauté était abolie à jamais en France et proclama la république.

Une guerre sanglante et générale était imminente.

La Convention ne trouva que des vaisseaux mal entretenus, mal armés ; les arsenaux étaient presque vides, le matériel magnifique des beaux jours de Louis XVI usé ; l'argent rare ; les capitaines expérimentés absents, émigrés, détenus, morts, assassinés. Notre patrie ne dut compter que sur les bras de ses vigoureux enfants, novices au métier de la mer, sur leur courage et leur audace, qualités qui ne firent jamais défaut sur la terre des Gaules.

CHAPITRE II.

CHRONIQUES DES PORTS DE GUERRE.

TOULON.

Ancestramil

Les premiers troubles, sinistres avant-coureurs de la révolution, éclatèrent à Toulon, à l'occasion de la cherté des vivres, et le peuple se rua sur l'hôtel de ville, sur les magasins de blés, sur le trésor. On ne parvint à calmer cette effervescence qu'en mettant le pain à 2 sous la livre. L'évêché fut même pillé, le carrosse de l'évêque **CLÉON de CASTELLANE** traîné dans les rues et finalement jeté dans la mer.
Le parlement de Provence condamna quelques coupables à la prison, au fouet, au gibet, puis des lettres du roi prononcèrent une amnistie générale, parce qu'on jugea prudent d'arrêter les poursuites.
Le 23 août 1789, les troupes, les autorités civiles et militaires se réunirent sur le champ de bataille, et au milieu d'un immense concours de peuple, avec la plus grande solennité, eut lieu la prestation du serment civique.
Dans le mois d'octobre, quand le conseil municipal invita les habitants à ne porter que la cocarde tricolore, les enthousiastes se prévalant de cette mesure persécutèrent ceux qui affectaient de ne pas s'y soumettre, et plusieurs rixes éclatèrent entre les miliciens et les militaires qui eurent le tort de déposer une déclaration provocatrice à l'hôtel de ville.
Les miliciens demandèrent au comte **ALBERT de RIOMS** que cette déclaration fût retirée ; mais il les reçut mal, et ce fut là une cause présumée de la haine que les bourgeois de Toulon témoignèrent ultérieurement au commandant de la marine, L'occasion ne tarda pas à se présenter belle, et pour assouvir leur vengeance ils dépassèrent toutes les bornes.

Albert de Rioms ne voulait pas que les ouvriers du port fissent partie de la milice, et deux maîtres n'ayant pas tenu compte de cet ordre furent destitués. Ce fut une affaire grave, car le maire, les membres du conseil permanent, les chefs de la milice se rendirent près du commandant de la marine qui, malgré leurs prières, maintint la décision qu'il avait prise relativement aux deux maîtres. Il réunit ensuite cent canonniers sur la place d'armes, de sorte que la ville fut en émoi et que les ouvriers se réunirent en groupes hostiles.
Le maire se rendit de nouveau à la porte de l'arsenal, et, comme il fit demander s'il pouvait parler à Albert de Rioms, celui-ci le laissa libre de choisir un lieu de rendez-vous. On choisit l'hôtel de la marine où se rendirent bientôt les autorités que suivait un nombreux cortège d'officiers de toutes armes.
Le comte ne se laissant point fléchir et refusant la grâce des deux maîtres, le procureur **BARTHÉLEMY** prit la parole.
« Messieurs, il ne nous reste qu'à nous retirer, puisque « nous ne pouvons rien obtenir du commandant de la marine.
« Rendons-nous à l'hôtel de ville et donnons des ordres pour « assurer la tranquillité publique. »
Albert de Rioms répondit en ces termes :
« Messieurs, si vous me promettez que les ouvriers de l'arsenal ne feront plus à l'avenir partie de la milice, je ferai grâce aux maîtres. »
On lui répliqua que sa demande était inconsidérée, parce qu'on ne pouvait exclure les ouvriers de la milice.
Il pensa, sans doute, que le mieux était de céder, se rendit aux instances de la députation et termina en disant : « Je suis content de vous, monsieur le maire, mais M. le procureur Barthélemy est trop exalté dans ses paroles. »
Il ordonna de faire rentrer dans leur caserne les cent canonniers qu'il avait fait réunir sur la place d'armes.
Mais de graves événements devaient surgir ; M. **de BROVES,** major de vaisseau, qui commandait ces canonniers, avait déjà été insulté par le peuple. Comme il ordonnait de porter les armes, on l'accusa d'avoir voulu faire feu sur la foule. Ce ne fut pas sans peine qu'il traversa des groupes

hostiles en se rendant à l'hôtel de la marine où il voulait rendre compte de ce qui s'était passé au comte lui-même.
Celui-ci réclama la loi martiale, et le conseil municipal, rejetant cette demande, se contenta de convoquer sur la place d'armes les canonniers de la milice.
Albert de Rioms, apprenant que le conseil municipal ne voulait pas proclamer la loi martiale, requit un piquet du *régiment de Barrois.* Malheureusement, il le renvoya plus tard, parce que le chef de la milice lui donna l'assurance qu'il répondait de tout et qu'il était plus dangereux qu'utile d'avoir recours aux troupes.
Cependant la foule devenait de plus en plus hostile ; des officiers reçurent des coups de sabre sur la tête ; d'autres furent lapidés dans les rues : le major **SAINT-JULIEN,** chargé de porter un ordre, arrêté par des gens armés qui brisèrent son épée, n'eut que le temps de rallier un poste de soldats de marine à la porte de l'arsenal :
« — J'espère, dit-il, que vous ne laisserez pas massacrer un officier... »
Ils l'assurèrent de leur dévouement et le défendirent. Deux braves habitants, MM. **DOUDE** et **VAQUIER**, lui sauvèrent la vie et le ramenèrent en un état pitoyable à l'hôtel de la marine.
Même il fallut qu'Albert de Rioms, apprenant ce qui se passait, se rendit à son secours, suivi de plusieurs officiers.
Vers trois heures de l'après-midi, le chef de la milice vint réclamer le major **de BROVES,** accusé d'avoir ordonné de faire feu sur la foule. Il ne s'agissait de rien moins que de le conduire aux prisons du palais avec la promesse dérisoire de le traiter avec égards, et cet officier voulait se livrer généreusement quand Albert de Rioms, mettant, dit-on, l'épée à la main, s'adressa en ces termes à ceux qui l'entouraient :
« Messieurs, le moment est venu : Mourons en officiers français plutôt que de livrer un de nos camarades. »
M. **de BROVES** insista pour se laisser emmener et partit sous la protection de MM. **DOUDE** et **VAQUIER** qui firent respecter sa personne.
L'émeute allait grandissant d'heure en heure.
Bientôt des forcenés envahissant l'hôtel de la marine demandèrent cette fois le commandeur de Villages ; Albert de Rioms lui ordonna de rester et se livra lui-même parce qu'il croyait calmer ainsi l'effervescence de la foule.
On dit qu'en ce moment le père du comte, respectable vieillard de 80 ans, entendant tout le bruit qui se faisait, descendit précipitamment et se jeta au-devant des ennemis de son fils pour les repousser. On écarta ce vieillard et on entraîna loin de sa demeure, avec des huées et des imprécations, le chef de la marine désarmé, vilipendé.
Après mille scènes d'une tristesse indicible, on le jeta dans une des prisons du palais, non loin d'un criminel.
En vain les officiers réclamèrent-ils la loi martiale, en vain un brave officier de troupes se jeta-t-il sur les émeutiers pour leur faire lâcher prise ; en vain le maire, suivi du conseil municipal, accourut-il de l'hôtel de ville pour arrêter cet attentat. Rien n'y fit.
Albert de Rioms, le marquis de Castellet, neveu de Suffren, le commandeur de Villages, le major de Broves furent abreuvés d'outrages et conduits en prison.
Pourtant, par une amère ironie, le conseil municipal décida que le commandant de la marine ne cesserait point d'exercer ses fonctions en attendant que l'Assemblée nationale eût statué sur son compte.
Une enquête fut ouverte sur ces faits regrettables ; le rapport fut envoyé à Paris, et sur les instances de l'intendant **MALOUET**, non sans de vives discussions, l'Assemblée ordonna de mettre le comte en liberté.

Ancestrami

Lorsqu'il se rendit à Paris pour se justifier lui-même, les députés de la gauche : **RICARD, ROBESPIERRE, Charles de LAMETH** et autres voulurent faire peser sur lui de graves accusations. Ils demandèrent même que la cause fût soumise au Châtelet, avant-coureur du tribunal révolutionnaire, mais n'obtinrent pas gain de cause, car Albert de Rioms fut acquitté, grâce à la défense énergique de **MALOUET**, aux généreuses inspirations de **NOMPÈRE de CHAMPAGNY,** à la douce éloquence de l'abbé **MAURY**.
L'Assemblée décréta finalement que les officiers, les miliciens, et toutes personnes impliquées dans l'émeute de Toulon, se trouvaient disculpés.
Cette affaire porta un coup sensible à la discipline. Elle fut le signal de la révolte des équipages, de la désorganisation des états-majors.
La haine était dans les cœurs, elle faisait oublier le sentiment du devoir, la tradition, le dévouement aux chefs.
De même à Paris, mais sur une plus grande scène, la révolution allait bientôt sacrifier le roi, la reine, tous leurs serviteurs dévoués.
Et maintenant, s'il nous est permis de juger la conduite du commandant de la marine, nous dirons qu'il commit une grande faute en croyant sur parole le chef de la milice, quand celui-ci lui assurait qu'il répondait de tout.
Qui donc, dans une circonstance si grave, peut répondre de tout, et quel amiral n'est pas plus apte à juger les choses de ce genre qu'un chef de milice.
Le commandant de la marine aurait dû ne compter absolument que sur lui-même et sur ses officiers, rassembler en armes les troupes et les hommes disponibles des vaisseaux, se retrancher fortement soit dans son hôtel, soit dans cet arsenal que le roi avait commis à sa garde, repousser la force par la force, et ruiner la ville de Toulon de fond en comble, plutôt que de transiger avec l'émeute, ou de permettre à ses ennemis de violer sa demeure privée ou le terrain de l'arsenal.

Le commandeur **de GLANDIVES f**ut nommé commandant de la marine, après un court intérim de M. **de FLOTTES,** et **ALBERT de RIOMS** fut nommé commandant en chef de l'escadre de Brest.

Dans le cahier de doléances, on avait demandé que les travaux de l'arsenal ne pussent être donnés à des entrepreneurs, afin que les ouvriers fussent assurés d'avoir de l'ouvrage, mais cette demande souvent renouvelée fut toujours rejetée comme opposée aux intérêts du trésor.
Le ministre ayant donné des instructions pour congédier des ouvriers, les désordres se renouvelèrent.
Le 3 mai 1790, les émeutiers réunis en foule sur la place d'armes entourèrent le commandant de la marine, lorsque celui-ci voulut leur parler, le violentèrent et le conduisirent à l'hôtel de ville.
Là, le procureur **BARTHÉLÉMY**, que l'on accuse d'avoir été, à cette époque néfaste, l'instigateur des passions mauvaises, interrogea le commandeur sur les griefs que les ouvriers faisaient valoir. Il répondit qu'il n'avait fait que suivre les instructions qu'il avait reçues de Paris; puis, afin d'apaiser les troubles, il consentit à recevoir dans le port les ouvriers qui seraient possesseurs de bons certificats délivrés par la municipalité.
Dès lors, tout s'apaisa, on le ramena comme en triomphe à son hôtel, la milice entière lui servit d'escorte, et on lui rendit les honneurs militaires qui lui étaient dus.
Le ministre ayant prescrit de faire une enquête sévère sur ces faits, les Toulonnais invoquèrent la générosité de M. **de GLANDIVES**, et ce dernier fut assez bon pour demander que l'affaire n'eût aucune suite.

Ancestrami

Dans le mois de juin 1790, le club des amis de la société patriotique[1], s'étant mis en relation avec celui des jacobins, devint le foyer de toutes les menées.
Le 19 décembre 1790, les nouvelles couleurs nationales furent inaugurées avec pompe.
Au commencement de 1791, le conseil municipal, cédant à de funestes influences, donna l'autorisation de fonder le nouveau club Saint-Pierre, afin de contre-balancer le premier, composé uniquement de démagogues outrés. Plusieurs conseillers municipaux protestèrent, mais comme les citoyens avaient le droit de se réunir, conformément à la déclaration des Droits, le conseil soumit l'affaire à l'autorité départementale, et le nouveau club fut fondé.

En juillet 1792, les désordres recommencèrent ; le club Saint-Jean, se déclarant en permanence, sous prétexte que la patrie était en danger, fit un appel général à ses séides, aux miliciens des districts ruraux, qui accoururent en grand nombre et commirent plusieurs assassinats; l'ordre ne se rétablit qu'après la mort du citoyen **GANTEAUME**, président du tribunal de commerce, celle de **DENANS**, accusateur public, et de plusieurs autres personnes honorables.
Les conseillers municipaux qui se vantèrent, devant l'Assemblée législative, d'avoir apaisé les fureurs populaires par la seule persuasion, sans avoir recouru à la loi martiale, reçurent des éloges, et, chose triste à mentionner, les assassins restèrent impunis.
Le bruit de ces attentats se perdit à Paris dans celui de la journée du 10 août 1792, et l'on a prétendu que les clubistes profitèrent à dessein de ces troubles pour se défaire de leurs ennemis.
A cette occasion, le club Saint-Pierre fut dissous, de sorte que celui des démagogues devint encore plus puissant.

En septembre 1792, le sang coula de nouveau. On raconte que le major général de la marine eut l'imprudence de laisser échapper, dans un moment d'indignation, des propos insultants à l'adresse d'un paysan. On l'en punit cruellement, car l'infortuné, conduit d'abord à l'hôtel de ville, puis emprisonné, fut ultérieurement pendu à un réverbère.
Dans la même matinée, M. **de FLOTTES**, arraché de son domicile, fut accablé de coups de plat de sabre et pendu de même à la porte de l'arsenal. Cet officier avait repris les fonctions de commandant de la marine qu'il avait déjà remplies par intérim et périt victime d'une effervescence que les honnêtes gens furent impuissants à réprimer.
A grand'peine l'ordonnateur **POSSEL** eut-il la vie sauve.
Comme la marine était sans chefs, le conseil municipal institua, pour l'expédition des affaires, un comité provisoire.
Le 5 septembre 1792, trois commissaires de l'Assemblée législative, les citoyens **LACOMBE-SAINT-MICHEL, ROUYER, GASPARIN,** arrivèrent à Toulon avec la mission d'apporter aux troupes de terre et de mer la nouvelle des graves événements qui venaient de se dérouler à Paris.
Dès lors, chacun eut le pressentiment d'une guerre prochaine et sanglante. Les patriotes excitèrent l'enthousiasme dans tous les rangs de la société, et l'on raconte que les travaux de terrassements du fort Lamalgue furent poussés, par tous les habitants, avec une merveilleuse activité.

BREST.

A Brest, comme dans les autres villes de France, les députés des états et corporations formulèrent les doléances destinées à être présentées à l'Assemblée du tiers état.

(1) Ou club Saint-Jean.

Ils demandèrent en substance : Le maintien des deux ordres de nobles et de roturiers, une représentation double pour ces derniers, le vote par tête ;
La vente des biens du clergé au profit du trésor et dans le but de racheter la dette publique ;
Le maintien d'un gouvernement monarchique et héréditaire ;
L'entretien des prêtres, sans qu'ils pussent jamais exercer de fonctions publiques ;
Le droit pour tout citoyen d'être anobli, non point pour de l'argent, mais pour services rendus à la patrie et pour mérites personnels ;
Enfin l'égalité des impôts pour tous, sans distinction de classes et proportionnellement aux fortunes.
Les sentiments les plus vifs de l'égalité devant la loi ressortent de la lecture de ces doléances, desquelles on peut conclure que les bourgeois de Brest n'avaient pas, en 1789, des idées démocratiques très-avancées, sans doute parce que les nobles ne furent pas antipathiques aux populations dans les districts voisins. Pourtant il est à remarquer que les biens du clergé furent sacrifiés pour payer la dette nationale.

En juillet 1789, à l'occasion de la prise des cocardes tricolores, une grande effervescence fit craindre des désordres.
Les soldats de marine se mirent en état d'insurrection, et le comte **d'HECTOR**, commandant des armes, écrivit au ministre qu'il établissait sa demeure dans l'enceinte du port, afin de pouvoir parer à toutes les éventualités. Par ordre de la municipalité, des miliciens durent même composer une partie de sa garde.
A cette même époque, des malveillants accréditèrent le bruit absurde qu'un complot était ourdi pour incendier l'arsenal ou le livrer aux Anglais.
Le duc **de DORCET**, ambassadeur à Paris, prétendit même que son souverain avait repoussé des propositions qui lui avaient été faites à ce sujet ; mais on soupçonna nos rivaux de vouloir rendre suspects au peuple les officiers de marine qui sortaient presque tous des rangs de la noblesse, et les gentilshommes bretons protestèrent énergiquement contre les assertions du duc.

Dans le mois d'août 1789, tous les corps, en grande cérémonie, prêtèrent le serment civique prescrit par le décret. Les autorités civiles et militaires, le conseil général des villes et des sénéchaussées, le conseil municipal, les électeurs, un député de chaque corps, corporation ou communauté, des délégués de chacun des bataillons de Beauce, de Normandie, de chacune des cinq divisions, du corps royal des canonniers-matelots, se réunirent sur le champ de bataille. Enfin la garde nationale ou milice, composée de plus de 6,000 hommes, s'y réunit tout entière, et chacun jura fidélité « A la nation, à la loi, au roi. »
Après cette cérémonie, la confiance se rétablit et le comte **d'HECTOR** obtint le retrait des gardes nationaux qui montaient la garde à sa porte.

Le 5 janvier 1790, les jeunes gens de Brest, à la tête desquels se trouvait M. **GUILHEM**, protestèrent de leur dévouement à l'Assemblée nationale, parce que le parlement de Rennes avait refusé d'enregistrer ses actes. Ils se rendirent à Paris à cette occasion.
Lorsque, dans le mois d'août 1790, fut décrété l'armement des 45 vaisseaux de ligne, des ordres furent donnés en conséquence dans chaque port, et le comte **ALBERT de RIOMS,** nommé commandant en chef de l'escadre de Brest, après ses mésaventures de Toulon, arbora son pavillon à bord du vaisseau *le Majestueux.*
A cette époque, plusieurs officiers généraux de la marine offraient déjà leurs démissions, se retiraient du service ou partaient pour les pays étrangers. Le comte **d'HECTOR** fut l'un des premiers à suivre cette ligne de conduite, qui devait être si funeste à beaucoup d'égards.

Malheureusement parut dans le même temps ce code pénal dont nous avons déjà parlé, lequel eut de graves conséquences, puisque les équipages des vaisseaux de l'escadre de Brest se mirent en pleine insurrection.
Le comte **ALBERT de RIOMS** vit encore se reproduire de tristes scènes d'indiscipline.
Le vaisseau *le Léopard*, à bord duquel se trouvaient les révolutionnaires de l'Assemblée générale de l'île de Saint-Domingue, venait de jeter l'ancre en rade de Brest, et un matelot de ce vaisseau, se trouvant un jour à bord *du Patriote*, insulta gravement le major **HUON de KERMADEC.** L'amiral, informé du fait et apprenant que le matelot était ivre, donna des ordres pour le faire renvoyer à son bord ; mais le patron du canot osa dire à Albert de Rioms lui-même qu'il ne serait fait aucun mal à son camarade sans le consentement des hommes de son bord.
D'ENTRECASTEAUX, commandant du *Patriote*, fut interpellé, à cette occasion, par ses, marins attroupés, et comme il leur demandait pourquoi ils se plaignaient : « Nous ne voulons plus de nos officiers, » lui répondit-on.
« A terre, à terre les officiers! Les aristocrates à la lanterne! »
Albert de Rioms se rendit à bord de ce vaisseau. Il fit réunir, sur le gaillard d'arrière, les matelots, les maîtres, les officiers, il leur adressa un discours paternel, expliqua qu'il ne s'était pas montré sévère à l'égard du matelot ivre et donna des ordres pour qu'on mît aux fers le patron du canot, qui avait eu l'audace de le menacer lui-même.
« Il n'ira pas, il n'ira pas ! » murmurèrent cent voix.
« Vous ne voulez donc pas m'obéir, » — dit le noble amiral ;
- « que ceux qui veulent m'obéir lèvent la main. »
Personne ne la leva. Le comte, profondément affecté, demanda si quelqu'un avait à se plaindre de lui.
« Non, non, » répondirent cent voix.
« Avez-vous à vous plaindre de vos officiers ? »
« Non, non, » répondit-on de nouveau.
Ainsi, sur le gaillard d'arrière du *Patriote*, fut jugée la question des officiers nobles. Ils eurent la satisfaction d'apprendre que, si leurs ordres n'étaient pas exécutés, on ne les en estimait pas moins. Leur seul tort était d'être nobles !
On a dit, et nous pensons que c'est un propos de peu d'importance, que, si l'amiral avait demandé de lever la main à ceux qui voulaient lui désobéir, il eût agi plus sagement. Il est vrai que souvent de petites causes amènent de grands effets, mais il ne mit pas en doute le dévouement des hommes de son équipage et se trompa.
Albert de Rioms quitta le Patriote, et l'air retentit des cris, mille fois répétés, de « Vive la nation[1] »
L'insurrection s'étendit rapidement de vaisseau à vaisseau ; les matelots s'emparèrent des chaloupes pour descendre à terre, refusèrent de manœuvrer, déclarèrent hautement qu'ils ne prendraient pas la mer et menacèrent certains officiers de les jeter par-dessus le bord.

La lecture de ce code pénal, où il avait été décidé que chaque maître serait muni d'une liane pour frapper les matelots, la peine de la boucle avec une chaîne traînante, dans le genre de celle des forçats, avait exaspéré les équipages et provoqué cette grave insurrection ; la pénurie d'argent et les excitations des démagogues outrés augmentèrent l'effervescence.
Un rapport détaillé sur les faits précédents ayant été soumis à l'Assemblée nationale, des ordres furent donnés pour poursuivre et juger les coupables, désarmer le vaisseau le *Léopard*, éloigner de Brest les soldats que ce vaisseau avait rapatriés de nos colonies des Antilles et traduire devant une

(1) Bulletin des lois. Rapport sur l'insurrection. Lettres d'officiers de marine à ce sujet. Rapport d'Albert de Rioms. Bulletin des lois, n° 127. Rapports, extraits des commissaires de l'Assemblée. Lettres de Brest (29 mai, 21 septembre, 18, 20, 12., 23 octobre 1790).

cour martiale le lieutenant **SANTO-DOMINGO**, qui le commandait depuis l'insurrection de l'Assemblée générale de Saint-Marc.
Des commissaires de l'Assemblée nationale se hâtèrent de venir à Brest ; ils reçurent des équipages plusieurs réclamations concernant le code pénal ; de plus, on leur demanda la destitution **d'ALBERT de RIOMS**, ainsi que celle de plusieurs capitaines et officiers.

L'amiral donna sa démission le 15 octobre 1790 et fut remplacé, dans son commandement, par le chef d'escadre vicomte **de SOUILHAC.**
Comme les équipages, toujours en pleine insurrection, proposaient des transactions, les commissaires, consentant à leur servir d'intermédiaires, écrivirent à Paris et demandèrent l'annulation pure et simple des articles du code relatifs à l'usage de la liane et de la chaînette.
« Alors, » disaient-ils, « à l'aide de la société des amis de la constitution de Brest, nous rétablirons l'ordre, et les marins sauront mériter des éloges. »
Le comité de marine ayant appuyé la demande des commissaires, l'Assemblée nationale abrogea les articles dont nous avons parlé.
Malgré tout, les désordres continuèrent, et ni M. **de SOUILHAC,** chef d'escadre, ni **BOUGAINVILLE**, qui le remplaça, ne purent rétablir la discipline. On avait compté sur ce dernier, en raison de la grande estime que chacun lui témoignait, du prestige de gloire qui s'attachait à son nom.
Dans le mois de décembre 1790, sur la demande du comité de marine, les vaisseaux furent désarmés, les équipages licenciés.
En juillet et en août, les forts de la Rade et du Gontet reçurent un armement complet de pièces d'artillerie.
Malheureusement, dans le mois d'octobre de cette même année, se passa une scène déplorable qui vint rappeler à tous que la haine contre les officiers nobles était loin d'être calmée.

La nouvelle de la nomination de M. **de la JAILLE** au commandement du vaisseau le *Duguay-Trouin* causa une très vive effervescence. Des forcenés cernèrent l'hôtel où il dînait ; on le somma, sous peine de mort, de quitter la ville, on l'escorta même en dehors des portes pour assurer sa retraite, et, malgré tout, assailli, hué, maltraité par une foule en délire, on croit qu'il eût infailliblement péri sans l'intervention courageuse du citoyen **LAUVERJAT, de TROUILLE,** commandant de la milice, qui prêta main-forte au précédent, et de plusieurs autres personnes qui se dévouèrent pour le sauver.

Le vicomte **de MARIGNY** remplit les fonctions de commandant de la marine après le départ du comte **d'HECTOR**, et on dit qu'il ne les accepta que sur les vives instances du roi lui-même, qui savait que cet honorable officier était plein de dévouement pour lui.
En revanche, les démagogues de Brest l'avaient en grande antipathie et ne manquèrent aucune occasion de lui marquer leurs sentiments.
On raconte qu'un matin il aperçut devant sa porte une potence que ses ennemis avaient dressée pendant la nuit.
Peu de temps après, on vint lui dire que trois mille marins révoltés demandaient sa tête à grands cris. Il revêtit en grande hâte son uniforme de grande tenue et se rendit près d'eux dans leur caserne.
« Voici ma tête, Il dit-il, « je viens vous l'apporter. Il La figure imposante du vieil amiral fit rentrer dans le devoir ces hommes égarés, et les plus mutins tombèrent à ses genoux en demandant leur grâce.
A cette époque, les citoyens de Brest accusèrent **BERTRAND de MOLLEVILLE** d'avoir prodigué des congés aux officiers, toléré leurs absences illégales, favorisé leur émigration.

L'Assemblée législative décida qu'une enquête sévère aurait lieu, et, quand le ministre eut donné des explications suffisantes sur les actes du ministre, on reconnut, à la majorité de 208 voix sur 193, qu'il y avait lieu de rejeter les accusations.
Le citoyen **MALASSIS** démentit **BERTRAND de MOLLEVILLE** quand ce dernier, en se justifiant, assura que les officiers n'avaient pas quitté leurs postes.

On décréta, en même temps, qu'une revue générale des officiers serait passée dans chaque port, et les résultats prouvèrent que beaucoup d'entre eux étaient absents.

Dans l'été de 1792, deux divisions comprenant dix vaisseaux, sous les ordres de **LATOUCHE-TRÉVILLE** et du chef de division **LANDAIS**, prirent armement. Ces divisions devaient se réunir dans la Méditerranée à l'escadre **de TRUGUET**, pour favoriser les opérations de nos généraux sur les côtes de l'Italie.
Le contre-amiral **LATOUCHE-TRÉVILLE** montait le vaisseau *le Languedoc,* à bord duquel le bonnet rouge fut inauguré avec un grand cérémonial dans la journée du 21 août 1792.
Nous ne savons pas si la cérémonie se fit avec la même solennité dans tous les ports de mer, mais on raconte qu'à Toulon ce bonnet rouge fut promené triomphalement dans les rues, porté en rade à bord du vaisseau amiral *le Tonnant,* placé sur un autel dressé à l'arrière et béni par l'aumônier qui célébra la messe.
On arma le vaisseau *le Vengeur* à cette époque. Mais ce dernier se perdit sur les côtes de la Corse l'année suivante et n'a aucun rapport avec le *Vengeur du Peuple* (ci-devant le Marseillais), qui fut armé à Rochefort et est devenu célèbre.

ROCHEFORT, LORIENT, CHERBOURG.

L'hiver de 1788 à 1789, qui se fit sentir si cruellement dans toute la France, fut particulièrement rigoureux à Rochefort.
On commit la faute de suspendre les travaux de l'arsenal, la ville devint le rendez-vous d'une foule de vagabonds qui provoquèrent des désordres, et la force armée dut s'interposer plusieurs fois pour sauver des boulangers que l'on voulait pendre comme accapareurs.
Le major de la marine fut lui-même assailli chez lui par plus de deux mille ouvriers, sous prétexte qu'il voulait suspendre les travaux du port pendant les jours de pluie, et ce ne fut qu'en montrant beaucoup de calme et de fermeté qu'il parvint à leur faire entendre raison, c'est-à-dire à échapper à la mort.
La municipalité, ayant acheté des blés, réduisit le taux du pain, jusqu'au moment où l'abondante récolte de 1791 ramena les choses à leur état normal.
Lorsque le roi décida l'armement de quarante-cinq vaisseaux de ligne et de plusieurs frégates, la part afférente au port de Rochefort fut de cinq vaisseaux, six frégates dont les travaux d'armement furent poussés avec activité.
Le club des amis de l'égalité, à l'occasion de la mort de **MIRABEAU**, décida que ses membres prendraient le deuil pendant huit jours. Il se mit en relation avec le club des jacobins à Paris, demanda que des congés fussent refusés aux officiers de marine et s'ingéra d'une façon analogue dans les affaires de la municipalité.
Peu d'événements importants se passèrent à Lorient, à Cherbourg ou dans les autres villes maritimes.

———

CHAPITRE III.

CHRONIQUES DES COLONIES.

ORDONNANCES, DÉCRETS RELATIFS AUX COLONIES.

Des gens sérieux et convaincus disent journellement que le peuple anglais est colonisateur par excellence. Peut-être en est-il ainsi ; mais il est juste d'ajouter que ce peuple s'est emparé, les armes à la main, des plus belles colonies des autres nations, telles que le Canada, la Louisiane, le Cap, les Moluques, Ceylan, la Trinité, l'île de France.

Ces terres si belles, arrosées des sueurs de nos pères, du sang des soldats de la France, de la Hollande, de l'Espagne ont-elles donc été colonisées par les Anglais ?

Peut-être eussions-nous prouvé aussi que nous sommes d'habiles colonisateurs, si, par suite des guerres terribles du XVIIIe siècle, nous n'avions pas été dépouillés de nos possessions d'outre-mer.

Au chapitre premier de cette histoire, nous avons donné le sommaire des lois et décrets relatifs à l'organisation de la marine en général, sans parler des colonies, parce que nous nous réservions de traiter à part ce qui les concerne, avant d'en raconter la chronique.

Le 8 mars 1790, l'Assemblée nationale décréta que des instructions seraient rédigées pour les colons[1]. On spécifia qu'il n'avait jamais été question d'appliquer la constitution dans ces îles lointaines et que leurs habitants étaient autorisés à émettre des vœux sur celle qu'ils désiraient obtenir, vœux qui seraient soumis à l'Assemblée nationale de France, pour être formulés par elle en décrets, puis sanctionnés par le roi.

Ces vœux devaient être relatifs à l'organisation des municipalités et des assemblées administratives, au régime prohibitif ou protecteur des diverses branches du commerce.

Le 28 mars 1790, les instructions furent rédigées.

Le 15 mai 1791, l'Assemblée nationale décréta qu'aucune loi sur l'état des personnes non libres ne serait votée sans l'avis préalable, libre, spontané des assemblées coloniales, mais que tout homme de couleur, né de père et mère libres, pourrait faire partie de ces assemblées.

Le 15 juin 1791, de nouvelles instructions furent adressées aux colons sous forme de décrets, et le roi, ayant daigné les accepter, les sanctionna à l'avance.

Le 24 septembre 1791, l'Assemblée nationale décréta que l'Assemblée législative statuerait exclusivement, avec la sanction du roi, sur le régime extérieur des colonies, c'est-à-dire le commerce, la police, la défense du territoire, mais que les assemblées coloniales, de leur côté, rédigeraient, sur l'état des personnes non libres, des lois qui auraient cours pendant une année et seraient portées à la sanction du roi[1].

Puis, peu de jours après, elle décida que tout homme, quelle que fût sa couleur, serait libre en mettant le pied sur la terre de France.

Le 28 mars 1792, l'Assemblée législative décréta que les assemblées coloniales seraient réélues dans les formes prescrites par les instructions qui accompagnaient le décret primitif du 8 mars 1790, c'est-à-dire que les hommes de couleur et nègres libres durent jouir des droits politiques des blancs.

Ces assemblées coloniales, dès le jour de leur installation, durent nommer des représentants et formuler leurs vœux.

---

(1) Ces instructions reconnaissaient aux gens de couleur nés de père et mère libres le droit de faire partie des assemblées coloniales, et ce fut cet article important qui surexcita le courroux des blancs, en enivrant les mulâtres.

(1) Ceux-là, disait Santhonax, qui arrachèrent à la sanction du roi son funeste décret du 24 septembre 1791 étaient de cruels ennemis de la colonie.

En même temps, six millions d'indemnité furent accordés aux colons ruinés par les guerres civiles.
La révolution, qui changea notre organisation sociale en France, produisit, dans les îles lointaines qui étaient colonies françaises, des troubles et des conflits sanglants. Nous ne pourrons qu'esquisser à grands traits les caractères de ces guerres civiles qui divisèrent les colons, les négociants, les mulâtres, les nègres eux-mêmes, et il nous est impossible de donner autre chose qu'un abrégé succinct de ces événements ; mais nous ferons de notre mieux pour ne rien omettre d'essentiel, et l'on verra que ces tristes détails portent en eux-mêmes de graves enseignements.
Ce fut la guerre entre les aristocrates et les démocrates ; puis, après mille malentendus, la lutte franche, implacable, sans merci, des petits contre les grands ou plutôt des nègres contre les blancs.
Dans nos colonies des mers de l'Inde, en raison de leur éloignement, en raison de plusieurs autres circonstances qu'il serait trop long de bien spécifier, mais dont on se rendra compte en lisant la chronique de ces îles, il n'y eut point de guerre déclarée entre les gens de couleur et les créoles.
Alors même que la Convention nationale eut proclamé l'abolition de l'esclavage, rien ne changea dans ces îles perdues au milieu de la mer des Indes. Le décret resta lettre morte par suite de la ligne de conduite que suivirent leurs assemblées coloniales.
Les deux agents du gouvernement, porteurs du décret, furent appréhendés au corps, gardés à vue, conduits de gré ou de force à bord d'un bâtiment de guerre, puis le capitaine reçut l'ordre d'aller les déposer sur des rivages encore plus éloignés de France, à Batavia.
Le moyen était bon puisqu'il réussit, suivant une expression familière à Napoléon, et les colons de l'île de France non-seulement gagnèrent du temps, mais restèrent en paix dans leur pays, alors qu'à Saint-Domingue et dans presque toutes les autres colonies de la mer des Antilles il n'y avait que deuil et désolation.
D'après un dicton fameux que l'on attribue à Louis XIV, on peut se rendre compte de l'esprit des créoles de ces dernières îles, à cette époque déjà lointaine, et l'on comprendra les événements qui s'y succédèrent.
On disait à Paris et aux Antilles :
« Les princes de Saint-Domingue, les messieurs de la Martinique, les gens de la Guadeloupe. »
C'est-à-dire que les premiers, riches, fiers, vains de leurs fortunes et de leurs titres, formaient une orgueilleuse aristocratie ; aussi jamais guerre civile ne fut plus horrible que celle des esclaves de cette île contre leurs seigneurs et maîtres ; ces derniers, ruinés, assassinés, traqués, chassés de l'île ou massacrés, ont disparu complètement. Là, le nègre est resté le maître par le droit du plus fort ; il le fut encore, après un effort considérable de Napoléon; il l'est aujourd'hui, après plus de soixante années.
SANTHONAX, présidant à ces terribles événements, résuma leur moralité par ces paroles, qui lui sont attribuées et qu'il aurait prononcées sur les ruines fumantes du Cap :
« Il est donc arrivé le jour de la vengeance divine, où les blancs payent les iniquités dont ils se sont rendus coupables envers la race noire ! »
A la Martinique, il en fut autrement, car les créoles royalistes trouvèrent, chez leurs esclaves, du dévouement. La guerre eut un caractère moins triste. Elle eut lieu entre les créoles producteurs de denrées et les marchands de Saint-Pierre, espèce de guerre vendéenne, où les propriétaires, à la tête des mulâtres et des nègres qui leur étaient dévoués, défendirent la cause du roi, celle de l'ancienne société, contre les libéraux des villes du littoral. On se battit, le sang coula ; mais, comme des gens honorables dirigeaient les deux partis, la lutte fut loyalement conduite. **DUGOMMIER**, d'une famille noble de la Guadeloupe, s'illustra dans les rangs des bourgeois de Saint-Pierre, dont il avait adopté les principes, et le créole **PERCIN** fut le **La ROCHEJAQUELEIN** du parti opposé.
A la Guadeloupe, la guerre eut un caractère héroïque.
Cette île, prise d'abord par les Anglais, fut reprise ensuite par Victor Hughes, et, comme la majorité des habitants adopta les principes de la révolution, grâce au concours qu'on lui prêta et à la vaillance

des marins et soldats qu'il commandait, ce commissaire fit éprouver à nos ennemis des échecs sanglants.
Les exploits des braves qui contribuèrent à la conquête de la Guadeloupe surpassent peut-être ceux des **d'ESTAING**, des **BOUILLÉ**, etc., etc., et rappellent ceux de leurs camarades qui se battaient à la même époque sur les frontières de la France.
M. **THIERS** a commis l'erreur incroyable de dire que les Anglais nous restituèrent l'île de la Guadeloupe en 1803, quand il est vrai que cette île nous appartenait, depuis 1794, par droit de conquête, et qu'elle nous resta par suite d'héroïques efforts dont l'historien de la révolution semble avoir oublié de s'occuper.

———

NOS ÉTABLISSEMENTS DANS LES MERS DE L'INDE.

La célèbre compagnie des Indes, créée par Louis XIV en 1662, cessa de jouir de son privilège en 1769, après cent cinq ans de vicissitudes, et se trouvait, depuis lors, en liquidation de comptes.
Le 14 avril 1785, une nouvelle compagnie fut instituée pour sept années, au capital de 20 millions, avec le privilège exclusif de commercer dans les mers de l'Inde, de la Chine, du Japon, sauf aux îles de France et de Bourbon. Dans l'Inde, on lui abandonna plusieurs comptoirs ; elle fut dégagée de tous soins politiques et militaires, et le roi se réserva seulement Pondichéry, Karikal, Mahé, Chandernagor, Yanaon.
Le capital de cette nouvelle compagnie fut ultérieurement porté à 40 millions, son privilège prorogé à quinze ans, et l'on décida, en raison de l'éloignement de ces contrées, que la prise de possession des comptoirs n'aurait lieu qu'en 1787, d'autant plus que les Anglais soulevaient des difficultés pour l'exécution du traité de Versailles, aux termes duquel ils devaient nous les rendre[1].
David CHARPENTIER de COSSIGNY, qui fut nommé commandant de nos possessions de l'Inde après la mort de M. **de BUSSY,** eut à lutter contre les Anglais, dont la mauvaise volonté n'était pas déguisée, et contre **TIPPOO-SAHEB** lui-même, fort mécontent qu'on n'eût rien stipulé en sa faveur. Malgré tout, **COSSIGNY**, dit **GUÉRIN**, ramena notre situation à un état respectable et respecté, grâce à sa politique habile et à sa fermeté. Malheureusement nos rivaux le rendirent suspect au gouvernement de Louis XVI, et ce fut en vain que **d'ENTRECASTEAUX**, alors gouverneur de l'île de France, essaya de détromper ceux qui ne voulaient point qu'il eût la direction des affaires.
A cette époque, les Anglais, voulant s'assurer la possession d'un bon port sur la route de Calcutta, jetèrent les yeux sur l'île de Diego-Garcia et en prirent possession, quoique des Français de l'île de France y eussent déjà créé des établissements.
Les représentants de la France dans ces mers lointaines, **de COSSIGNY, d'ENTRECASTEAUX,** alors au mouillage de Pondichéry, le vicomte **de SOUILHAC,** nouveau gouverneur de l'île de France, protestèrent énergiquement. Des pourparlers eurent lieu entre les cabinets de Versailles et de Londres ; puis, après que toutes les explications eurent été données loyalement de part et d'autre, les Anglais consentirent à évacuer l'île dont ils s'étaient emparés sans aucun droit plausible.

(1) Le privilège de la compagnie des Indes fut supprimé le 30 avril 1789. Le commerce de la mer des Indes fut déclaré libre pour tous les Français.

L'amiral **CORNWALLIS** fut nommé gouverneur des possessions anglaises dans l'Inde, et l'on a dit qu'il reçut la mission secrète de rompre les bonnes relations qui existaient entre les deux gouvernements.
En même temps, **COSSIGNY**, confiné dans l'île de Bourbon comme commandant particulier, fut remplacé par le comte de **CONWAY**, Irlandais d'origine, ennemi des habitants de Pondichéry, parce qu'il savait que ce fut à l'instigation de ces derniers que son compatriote, le colonel **LALLY-TOLLENDAL,** avait été condamné à mort. Le nouveau gouverneur, étant chargé de l'administration des îles Seychelles, Rodrigue, Diego-Garcia, ainsi que de celle de nos établissements dans l'Inde, conseilla, dit-on, d'évacuer tous nos points militaires dans cette contrée, c'est-à-dire de renoncer aux avantages que nous accordait le traité de Versailles, et l'on suivit son avis.
Aussi, lorsque M. **de ROSILY,** chargé d'une mission hydrographique dans la mer Rouge, revint à Pondichéry, il apprit, non sans étonnement, que la partie de sa mission, qui concernait l'extension de notre puissance dans les mers qu'il avait visitées et le maintien de nos droits dans l'Inde, était désormais sans importance.

Pondichéry.

Les habitants de Pondichéry n'ignoraient point que l'évacuation de nos établissements avait été résolue ; mais, lorsqu'ils apprirent les graves événements qui se passèrent à Paris en 1789, ils s'y opposèrent.
Grâce à la sagesse de M. **de MORACIN**, président de l'Assemblée coloniale, les troubles n'eurent que le caractère d'une agitation passagère, et les habitants nommèrent, pour les représenter aux états généraux, **Louis de MONNERON,** qui se dévoua aux principes de la révolution et devint l'ami de **ROBESPIERRE**.
A Chandernagor, un comité s'empara de tous les pouvoirs administratifs, et un certain **RICHEMOND**, chef d'une bande d'émeutiers, se rendit si redoutable, que beaucoup de colons quittèrent le pays pour se réfugier chez les Anglais. Le commandant **MONTIGNY** se fit haïr de tout le monde ; on demanda sa destitution, et cet officier, assiégé dans un fort, obligé de se rendre à discrétion avec les troupes indigènes qu'il commandait, gagna ultérieurement Calcutta, où **CORNWALLIS** lui fit un très-bon accueil.
L'Assemblée coloniale de l'île de France désigna le lieutenant-colonel **de CANOPLES** pour remplacer M. **de MONTIGNY.**
Celle de Pondichéry investit des mêmes fonctions l'agent administratif **MOTTEL** ; mais le comité de Chandernagor n'ayant voulu les recevoir que sous conditions, et **de CANOPLES** ayant préféré se retirer, chacun considéra ce dernier comme trahissant ses devoirs de citoyen.
Le naba **TIPPOO-SAHEB** continuait à lutter contre les Anglais. Il avait succédé à **HAIDER-ALI-KHAN**, pour lequel avait combattu, en 1778, le bailli de Suffren, et, quoique négligé dans le traité de Versailles en 1783, il continuait seul la lutte. La résistance opiniâtre qu'il opposait aux Anglais n'est pas un fait historique de peu d'importance, et **COSSIGNY** rendait compte que les Anglais, en guerroyant contre ce prince indien, cherchaient surtout à nous humilier pour diminuer notre influence dans ces contrées. **TIPPOO-SAHEB** leur tenait tête depuis deux ans, quoiqu'ils eussent 9 000 soldats européens, 25 000 cipayes disciplinés, l'alliance des Murattes et celle du sultan de Dikar.
Chaque fois que ce prince demanda des secours à la France, les autorités de Pondichéry répondirent invariablement qu'il y avait des ordres sévères pour garder une stricte neutralité.

L'île de France et Bourbon.

Le comte **de CONWAY,** gouverneur général de l'île de France et de Bourbon, eut le talent, grâce à sa sagesse et à son énergie, de mettre fin aux troubles qui furent occasionnés par la nouvelle des premiers événements.
Il fut obligé de sévir contre quelques exaltés à l'occasion de la prise des cocardes tricolores, mais eut le talent de gagner les soldats a sa cause et de maintenir la discipline.
Lorsque la première Assemblée coloniale se réunit, le 27 avril 1790, l'effervescence augmenta et, prétextant le mauvais état de sa santé, il quitta la colonie en laissant le commandement à M. **de COSSIGNY**, commandant de Bourbon.
A cette époque, le capitaine de vaisseau comte de **MACNÉMARA**, qui venait de rapatrier les ambassadeurs de **TIPPOO-SAHEB,** commandait la station navale des mers de l'Inde.
Il s'était attiré la haine des démagogues pour avoir sauvé la vie à deux officiers qui avaient donné l'ordre de faire feu sur la foule et que l'on avait déjà emprisonnés.
Les discours de quelques particuliers, des motions injurieuses, réitérées de l'Assemblée coloniale, à son égard, l'excitèrent à tenir des propos qui furent mal interprétés ; on s'imagina qu'il avait l'ambition de se faire nommer gouverneur, qu'il ne retardait le départ de sa frégate que dans ce dessein, et, comme on le détestait, on résolut d'abord de l'éloigner le plus tôt possible. Mais on vint à penser ensuite qu'il pourrait, avec sa frégate *la Thétis*, arrêter le bâtiment qui devait porter en France les députés nouvellement élus, MM. **COLIN** et **CAUDÈRE**[1], de sorte que, le jour même de leur embarquement, on arrêta son lieutenant, M. **DESNOS de la HAUTIÈRE,** sous prétexte qu'il avait insulté un milicien qui lui avait marché sur le pied.
On exigea même que **MACNÉMARA** descendit lui-même à terre après avoir fait démonter le gouvernail de la frégate. Le commandant consentit à tout, certifiant qu'il n'aurait jamais appareillé sans prendre les ordres du gouverneur, en laissant à terre son officier en second.
Plusieurs jours après, comme on ne craignait plus pour les députés, on somma **MACNÉMARA** de prendre la mer, et il était convenu que le gouvernail de *la Thétis* serait remis en place, lorsque quelqu'un, mal intentionné, produisit une lettre dans laquelle ce commandant était dénoncé comme ayant gravement insulté les soldats de la garnison.
On l'accusait d'avoir dit qu'ils s'étaient conduits comme des lâches en abandonnant M. **de CONWAY**, qu'en outre ils s'étaient laissé corrompre par des libations de vins.
Lorsque les soldats eurent connaissance de ces propos, leur fureur n'eut plus de bornes ; plus de trois cents d'entre eux s'embarquèrent dans des chaloupes et se dirigèrent sur la *Thétis*, dont ils voulaient forcer le commandant à venir se justifier, devant l'Assemblée coloniale, des propos qu'on lui attribuait.
MACNÉMARA, voyant approcher cette foule hostile, donna l'ordre de faire le branle-bas de combat et d'allumer les mèches. Déjà les soldats avaient viré de bord, parce qu'ils craignaient une décharge de mitraille, quand il eut la fatale idée de les rappeler et de les inviter à monter. Ils y consentirent, le mirent au courant de ce qui se disait à terre sur son compte, le prièrent de descendre avec eux et lui donnèrent leur parole d'honneur qu'il ne lui serait fait aucun mal.
MACNÉMARA leur rappela qu'il avait sauvé la vie à deux de leurs officiers, et, accédant à leurs désirs, il descendit dans son canot après s'être muni de ses pistolets, dont son domestique enleva, dit-on, les amorces.

(1) Ces deux députés n'arrivèrent pas à bon port ; ils périrent sur les côtes de la Bretagne.

Au moment de mettre le pied sur le rivage, un aspirant de *la Thétis* ayant rappelé aux soldats qu'ils avaient juré, devant les marins de la frégate, qu'il ne serait fait aucun mal au commandant, celui-ci lui dit sévèrement :
« Monsieur, je n'ai pas besoin de vos recommandations.
« Ne suis-je pas entre les mains de braves gens ? »
On le conduisit à l'église, au milieu d'une foule ennemie qui ne laissa pas un seul officier approcher. Le gouverneur lui-même fut impuissant pour calmer les forcenés qui résolurent de le conduire à la caserne, afin de le juger.
On marchait au pas redoublé ; les soldats brandissaient leurs sabres nus, et en vain le colonel des grenadiers voulut-il calmer ses hommes. Tout fut inutile.
Tout à coup le sinistre cortège s'arrêta sous un réverbère, et l'on entendit ce cri de mort si connu dans les rues de Paris et qui avait traversé les mers :
— « A la lanterne, à la lanterne ! »
On assena des coups de sabre au commandant. Il prit la fuite. On le poursuivit, on le rejoignit dans la maison d'un horloger où malheureusement il avait dû s'arrêter devant une porte fermée. Un soldat l'ayant sommé de le suivre, il essaya de le tuer d'un coup de pistolet ; mais l'arme ne fit pas feu et le soldat, profitant de son avantage, lui passa son sabre à travers le corps.
Ainsi périt, l'infortuné comte **de MACNÉMARA**, Irlandais de naissance, capitaine de vaisseau, brave marin, officier distingué, qui par son dévouement et son activité sauva Port-au-Prince d'un violent incendie en 1785.
Son corps fut coupé en morceaux, sa tête mise au bout d'une pique et promenée par les rues.
Plus tard, un soldat inhuma pieusement ses restes mortels dans le cimetière de la ville[(1)].
Il paraît que quelqu'un l'avait prévenu qu'on devait attenter à ses jours et que, dans cette prévision, il prit ses pistolets ; comme on lui avait demandé ce qu'il comptait en faire, il avait répondu :
— « Le premier coup sera pour celui qui voudra me déshonorer en me mettant la main au collet, le second pour moi. »
— M. Desnos de la Hautière reçut, plus tard, les excuses de la colonie pour ce triste événement.
De ROSILY, capitaine de *la Vénus*, qui se trouvait, à cette époque, à Port-Louis, succéda de droit à **MACNÉMARA**.
Sur ces entrefaites, **de MONNERON,** député de Pondichéry, avait demandé qu'on renforçât les stations navales des mers de l'Inde, et le contre-amiral **de SAINT-FÉLIX** avait pris la mer, vers la fin de 1791, avec une division de trois frégates :
La Cybèle, capitaine **DECRÈS**, qui portait son pavillon ;
L'Atalante, capitaine **BOLLE** ;
La Résolue, capitaine **de CALLAMAND.**

A son arrivée, il expédia ce dernier dans le golfe du Bengale, où les Anglais guerroyaient contre **TIPPOO-SAHEB,** et *la Résolue s*e trouvait dans ces parages, quand un événement malheureux que l'on ne sut pas prévoir fut le présage avant-coureur de cette guerre acharnée qui ne devait pas tarder à éclater entre la France et sa puissante rivale.
Le contre-amiral **de CORNWALLIS** bloquait le port de Mangalore, sur la côte de Malabar, et ses trois frégates se trouvaient au mouillage de Tellichéry situé à quelques milles, quand le capitaine de **CALLAMAND** passa près d'elles avec deux bâtiments de commerce sous l'escorte de sa frégate.
CORNWALLIS le prévint, par l'intermédiaire de l'un de ses officiers, qu'il avait reçu l'ordre de visiter tous les bâtiments de commerce, ce à quoi il répondit fièrement qu'il considérerait comme

(1) M. Guérin doit faire erreur quand il écrit que le comte de Macnémara avait d'abord essayé de s'échapper de l'île dans une chaloupe. Cet historien a dû être trompé par une phrase équivoque.

une insulte au pavillon de la France le fait de visiter des bâtiments placés sous son escorte personnelle.
Peu après, les frégates anglaises la *Phœnix*, la *Perseveranya* s'approchèrent. **CALLAMAND** ayant donné l'ordre aux bâtiments marchands d'appareiller pour continuer leur route, *la Phœnix* tira du canon pour les faire amener. En ce moment *la Résolue* se trouvait sous le vent par tribord, et nos marins reçurent l'ordre de répondre par deux coups.
Les Anglais n'en poursuivirent pas moins les bâtiments marchands, et, comme ils se rapprochaient de sa frégate, **CALLAMAND**, ouvrant le feu de sa batterie, engagea le combat bord à bord. L'infériorité des forces était notoire, puisque nous n'avions que des canons de 12 et de 6, de sorte que notre pavillon dut être amené après une lutte sanglante dans laquelle il y eut 25 hommes tués, 40 blessés.
Nos adversaires, de leur côté, perdirent, suivant James, 17 hommes tués ou blessés.
CORNWALLIS, après la visite des bâtiments marchands, aurait voulu que **CALLAMAND** reprit possession de *la Résolue*, mais notre capitaine s'y refusa.
Peu de temps après, **SAINT-FÉLIX,** ayant jeté l'ancre devant Mangalore, prévint également le commandant en chef des forces anglaises qu'il s'opposerait à la visite de ses bâtiments et de ceux qu'il prendrait sous son escorte.
A ce sujet, il paraît certain que les marins de nos frégates se mirent en état d'insurrection, qu'ils s'imaginèrent que leurs officiers trahissaient en voulant susciter une guerre contre l'Angleterre. Ils savaient que la paix n'était pas encore troublée en Europe, et, refusant de combattre les Anglais, ils demandèrent que l'on se dirigeât sur l'île de France, afin de prendre les ordres de l'Assemblée coloniale de cette île. Le capitaine **DECRÈS**, en passant une inspection générale par ordre de **SAINT-FÉLIX** dont il était chef d'état-major, se convainquit, dit-il, par lui-même, de la mauvaise disposition des équipages, et consigna cette observation dans son rapport.
L'amiral expédia *la Résolue* en France, et ne voulant pas se trouver plus longtemps en présence des Anglais, ce qui était sage, quitta ces parages pour revenir à l'île de France.
Le 9 janvier 1792, l'Assemblée législative décida l'envoi de quatre commissaires, et chargea M. **de MALARTIC** des fonctions de gouverneur. MM. **Le BOUCHER** et **L'ESCALLIER** partirent ensemble de Brest sur la *Fidèle*. On leur donna pleins pouvoirs pour suspendre les assemblées coloniales, ou prendre toutes autres mesures qu'ils jugeraient convenables. La désobéissance, à leur égard, était un crime de haute trahison[1].

———

LES ANTILLES FRANÇAISES.

La Martinique.

Les créoles qui se rendaient à Paris pour leurs plaisirs ou leurs affaires avaient coutume de se réunir au club de l'hôtel Marciac, où furent nommés par leurs amis et compatriotes, en qualité de députés de la Martinique aux états généraux, **MOREAU de SAINT-MÉRY** et le colonel **Arthur de DILLON**.
Ces messieurs s'étant présentés sans mandats à l'Assemblée, après le serment du jeu de paume, ne furent acceptés qu'après de vives discussions.

(1) Ils portaient en sautoir un ruban tricolore avec un médaillon sur lequel étaient inscrits d'un côté. « - La Nation, la Loi, le Roi, » — et de l'autre : « — Commissaires civils. »

Le comte **de VIOMESNIL**, nommé gouverneur de la Martinique le 4 juillet 1789, eut de sérieux embarras à surmonter au sujet des cocardes tricolores, et de la cherté des vivres et de l'admission en franchise des farines étrangères. Les négociants de Saint-Pierre formèrent un comité qui l'accusa de vouloir se faire un parti contre-révolutionnaire en fraternisant avec les mulâtres et demandèrent sa destitution.
L'Assemblée coloniale formée par ordonnance du Roi du 17 juin 1787, s'étant réunie dans le mois d'octobre 1789, décida qu'une assemblée générale serait convoquée pour nommer les députés de l'île. Malheureusement, la discorde se mit dans les rangs des membres de cette assemblée composée de planteurs sincèrement royalistes, et de partisans de la révolution, si bien que, malgré tous les efforts de **VIONIESNIL**, les députés de Saint-Pierre se retirèrent en protestant contre les actes futurs de leurs collègues.
Ces derniers prirent, malgré tout, les mesures les plus radicales. Ils ouvrirent les ports aux étrangers, levèrent plusieurs droits établis sur les denrées de première nécessité, puis terminèrent en votant la loi martiale, afin que les séditions pussent être étouffées sans retard.
Les habitants de Saint-Pierre, exaspérés de ces mesures, se mirent en révolte ouverte, s'armèrent et se disposèrent à tenir tête au gouverneur, qui avait, en vain, employé tous les moyens de conciliation.
Ayant appelé à leur secours les patriotes des îles voisines, ceux-ci accoururent en foule, sous le commandement **de DUGOMMIER**, créole de la Guadeloupe, et de M. **de CLUGNY,** commandant particulier de cette dernière colonie.
Grâce à leurs bons offices et sans rixes sanglantes, l'ordre fut rétabli.
M. **de DAMAS**, qui remplaça le comte **de VIOMESNIL**, arriva le 27 mars 1790, et trouva 700 mulâtres armés et organisés par ordre de son prédécesseur.
L'Assemblée générale voulut, dès le premier jour, lui faire approuver ses actes, et ce fut en vain que des habitants de Saint-Pierre le prièrent d'attendre, afin qu'il pût se renseigner sur les questions en litige; il leur conseilla de retourner chez eux, et l'on ne cessa, dit l'intendant **FOULON**, d'assaillir, nuit et jour, ce vertueux M. **de DAMAS,** afin qu'il secondât les projets de l'Assemblée. Le bruit courut qu'il ne jouissait pas de son libre arbitre, tant il fut circonvenu, et, pendant que les uns répandaient le bruit qu'il était malade, d'autres ajoutaient qu'il était fou.
Il est avéré, d'après une lettre du médecin en chef de la colonie, qu'une fièvre dangereuse lui enleva, pendant plusieurs jours, l'usage de ses facultés.
M. **de CLUGNY** et les *volontaires de la Guadeloupe*, s'étant rendus une deuxième fois à la Martinique, rétablirent de nouveau l'ordre par une louable intervention.
Dans la journée du 4 août 1790, comme les habitants de Saint-Pierre célébraient la Fête-Dieu, les mulâtres se montrèrent exaspérés, parce que l'honneur de porter un chapeau national à la procession leur avait été refusé. Des rixes s'engagèrent ; le sang coula ; plusieurs personnes perdirent la vie, d'autres furent mises en prison ; et contre toute légalité, malgré les ordres du gouverneur, la municipalité de Saint-Pierre créa une cour prévôtale pour juger les émeutiers.
Ce fut l'occasion de la guerre civile.
Lorsque cet acte d'autorité fut connu à Port-Royal, l'indignation n'eut plus de bornes, d'autant plus qu'on craignit que la condamnation des gens de couleur ne mît tous les nègres en insurrection; aussi résolut-on de marcher contre Saint-Pierre.
Remarquons que les habitants de cette dernière ville se montrèrent cruellement injustes à l'égard des mulâtres, malgré les opinions libérales dont ils se prévalaient.
A l'aide d'une petite armée de 400 nègres et de 1 600 miliciens, le comte **de DAMAS** remporta des succès, et l'on assure qu'il se montra fort sévère contre les bourgeois qui se plaignirent d'avoir subi un siège en règle.

Le gouverneur avait préalablement donné l'ordre à tous les capitaines de bâtiments marchands d'appareiller, afin que leurs équipages ne pussent prêter main-forte à la défense de la ville, et après avoir destitué plusieurs employés, expulsé l'intendant **FOULON**, confisqué les fonds de la municipalité, il annula les jugements rendus par la cour prévôtale.
Les députés de l'Assemblée coloniale qui suivirent l'expédition écrivirent à Paris, après avoir assouvi leurs vengeances, pour supplier qu'on n'intervint pas dans leurs querelles intestines.
Au mois de septembre 1790, arriva dans l'île la nouvelle de la fête de la Fédération, et, à cette occasion, les habitants de Saint-Pierre détenus à Port-Royal depuis la dernière échauffourée, ayant persuadé aux soldats de la garnison qu'ils étaient victimes des aristocrates, obtinrent d'être relâchés.
Alors survint une singulière complication : les soldats voulurent forcer M. **de DAMAS** à monter à la citadelle pour prêter le serment civique, et, comme il s'y refusa, ils tirèrent à boulets sur son hôtel.
Plus tard, ce gouverneur fut réduit à se réfugier dans l'intérieur de l'île, près du Lamentin, lorsque les soldats eurent fait cause commune avec les habitants de Saint-Pierre.
M. **de DAMAS** fit appel à tous ceux qui voulaient lui rester dévoués, et ne tarda pas à être rallié par les créoles royalistes, accompagnés de mulâtres et de nègres, qui se rangèrent volontiers sous le drapeau de l'autorité.
Deux seules compagnies de grenadiers lui restèrent également fidèles, et les membres de l'Assemblée coloniale qui se rendirent à son camp s'attribuèrent le pouvoir législatif absolu et le droit de modifier les décrets du roi, auquel n'était réservé que le veto suspensif à deux reprises différentes. Ces députés prirent d'autres résolutions importantes que M. **de DAMAS** approuva sans réserve.
A cette époque, le capitaine de vaisseau **DURAND DUBRAYE** commandait la station navale, composée du vaisseau *l'Illustre* et de la frégate *la Sensible*.
Comme il craignait la défection de ses marins, il prit la mer pour retourner en France, et sur ses bâtiments prirent passage plusieurs personnes de distinction, entre lesquelles on remarquait **Joséphine de la PAGERIE**, mariée depuis plusieurs années au général **de BEAUHARNAIS**, et à laquelle les destins réservaient la plus brillante destinée.
DUGOMMIER accourut de la Guadeloupe pour la troisième fois, avec 500 patriotes, pour offrir ses services aux insurgés des villes.
Le comte **de DAMAS,** malgré son caractère pacifique, fit preuve d'une grande fermeté, s'adressa, pour éviter l'effusion du sang, aux chefs des deux partis, mais ne réussit pas à rétablir la concorde.
Le 25 septembre, les habitants de Saint-Pierre et de Port-Royal marchèrent contre le camp du Gros-Morne, sous la direction du colonel **de CHABROL** et de **DUGOMMIER**, qui commandait un bataillon de 900 miliciens.
Les créoles, conduits par M. **de PERCIN**, les accueillirent si vaillamment, qu'ils éprouvèrent de cruelles pertes pendant qu'ils avançaient dans des sentiers étroits, au milieu d'un pays boisé.
DUGOMMIER dut céder le terrain à son habile adversaire, et les insurgés, augmentant leurs moyens de défense, demandèrent de nouveaux renforts aux îles voisines. Plusieurs autres rencontres sanglantes eurent lieu dans la suite.
A Paris, on jugea de diverses manières la position étrange du comte **de DAMAS,** que le député **BARNAVE** qualifia de chef de parti.
Le gouverneur écrivit pour repousser cette accusation et se défendit énergiquement. Il assura que, suivant son opinion, les membres de l'Assemblée coloniale, légalement constituée, étaient les vrais représentants de la colonie ; qu'il avait maintenu et sanctionné les décrets provisoires qu'elle avait rendus, parce que sa conscience lui en avait fait un devoir ; qu'il avait, en même temps, donné des ordres sévères pour que les nègres ne pussent ravager le pays.

Chacun croyait de bonne foi que le comte **de DAMAS** était prisonnier dans son camp, qu'il signait ce qu'on lui présentait, par faiblesse, et que les membres de l'Assemblée coloniale étaient la seule cause des troubles.
Le lieutenant général **de BÉHAGUE,** nommé gouverneur en remplacement du comte **de DAMAS,** rappelé par suite des rapports accusateurs, arriva dans l'île le 12 mars 1791, accompagné de quatre commissaires du roi, MM. **MONTDENOIS, LINGER, LACOSTE, MAGNYTOT.**
Le contre-amiral **de GIRARDIN,** nouveau commandant de la station navale, avait sous ses ordres une division de plusieurs bâtiments, sur lesquels se trouvaient 6,000 hommes.
Lorsque les hostilités cessèrent, les patriotes de la Guadeloupe, rappelés par M. **de CLUGNY,** retournèrent chez eux, et l'on assure que **DUGOMMIER**, qui les avait si bien commandés et qu'on savait avoir été l'âme de la défense, fut reçu avec des ovations : ses ennemis l'ont accusé d'avoir agi par ambition dans l'espérance d'être nommé dictateur de la Martinique, mais il est probable qu'il obéit simplement à la générosité de son caractère chevaleresque en se faisant le champion des principes nouveaux. Plus tard, il s'illustra dans les rangs des armées de la République.
BÉHAGUE, ennemi de la Révolution, se rangea, dès son arrivée, du côté des royalistes, et l'on a prétendu qu'il rêva de faire des Antilles un État indépendant pour recevoir Louis XVI.
Ne prenant conseil que de lui-même, il expulsa de la colonie les ennemis du gouvernement et parvint à rétablir l'ordre avec d'autant plus de facilité que chacun était fatigué. Il donna des instructions minutieuses afin d'empêcher les soldats nouvellement débarqués de communiquer avec leurs camarades, expédia ces derniers en France; donna, de nouveau, le commandement de la station à M. **de RIVIÈRE** et expédia le contre-amiral **de GIRARDIN** à Saint-Domingue, où se passaient de graves événements.
Les commissaires recherchèrent les causes des troubles passés, mais commirent fautes sur fautes en suivant cette ligne de conduite, parce qu'au lieu de découvrir quelque chose ils semèrent, de tous côtés, des germes de défiance.
A la réception des nouvelles qui annoncèrent la fuite du roi, son arrestation à Varennes et la prise des Tuileries, l'indignation des royalistes fut grande, et chacun d'eux se crut dégagé de son serment envers la nation.
Plus tard, d'après une fausse nouvelle que propagèrent, dit-on, les officiers de *la Calypso*, on s'imagina que le parti de la révolution avait été vaincu ; tous les bâtiments de guerre arborèrent le pavillon blanc, et seul, le lieutenant de vaisseau **DUVAL**, qui commandait *la Perdrix*, partit pour France avec le pavillon tricolore pour rendre compte du mouvement contre-révolutionnaire.
BÉHAGUE ne mit pas en doute que ses ennemis l'accuseraient à Paris, qu'il serait destitué, peut-être même condamné à mort, et, prenant ses mesures en conséquence, il se concerta avec M. **de RIVIÈRE** pour ne pas laisser pénétrer dans l'île ceux qui seraient envoyés pour le remplacer dans ses fonctions.
Or, le général **de ROCHAMBEAU,** fils du maréchal de ce nom, arriva, le 16 septembre 1792, sur la frégate *la Sémillante*, capitaine **BRUIX**, et accompagné de quatre nouveaux commissaires[(1)].
Ces derniers étaient munis de pouvoirs extraordinaires.
BÉHAGUE, en apprenant que la frégate était en vue, donna des ordres pour qu'elle ne pût pas communiquer avec la terre. Deux officiers chargés, par **ROCHAMBEAU** et **BRUIX**, de lui porter des dépêches furent arrêtés et gardés à vue sans avoir pu remplir la mission qui leur avait été donnée.

(1) Ils apportaient le décret sanctionné par le roi le 4 avril et d'après lequel les mulâtres devaient jouir de leurs droits politiques.

La Calypso et le maréchal **de CASTRIES** gagnèrent le large pour se rendre au-devant de la *Sémillante*, et l'on dit que **BRUIX**, après avoir manœuvré pour s'éloigner, mit en panne pour se laisser approcher.
MALLEVAULT, capitaine de *la Calypso*, dit à nos marins que l'Assemblée coloniale était indignée de l'accueil qui avait été fait à ses députés. **BRUIX** répondit d'abord que ces députés n'étaient pas venus à son bord, mais avaient eu affaire aux commissaires du roi, embarqués sur la flûte la *Bienvenue*, puis on assure qu'il ajouta d'une voix stridente :
— « Du reste, je vous….. »
— A bord des deux frégates françaises, les hommes étaient à leurs postes de combat, les mèches étaient allumées ; **MALLEVAULT** cingla vers la terre, après avoir rempli sa mission.
A la nouvelle de l'arrivée de *la Sémillante*, le canon d'alarme avait été tiré, les mulâtres s'étaient armés ; chacun s'était apprêté à recevoir, comme des brigands, les nouveaux arrivants. Enfin des députés s'étaient rendus à bord de la flûte *la Bienvenue*[(1)], au-devant des commissaires du roi.
BRUIX, ne pouvant jeter l'ancre à la Martinique, fut obligé, par suite de circonstances de mer, de faire route pour Saint-Domingue, où **SANTHONAX** donna des fonctions importantes à **ROCHAMBEAU**.
« La Convention nationale décréta d'accusation **BÉHAGUE, RIVIÈRE, MALLEVAULT,** et les autres officiers coupables de trahison. Ces derniers se défendirent en disant qu'ils n'avaient agi que dans l'intérêt de la colonie et pour rester fidèles au serment qu'ils avaient prêté de servir
— « La nation, la loi, le roi. » —
L'Assemblée coloniale, influencée par **BÉHAGUE**, décréta, dans le mois de décembre 1792, que l'île serait placée sous la protection des puissances coalisées, et dès lors, dit-on, chacun vécut dans les alarmes, les craintes, les défiances.
Plus de deux mille personnes émigrèrent ; des milliers de nègres les suivirent.
La même Assemblée, révoquant, en janvier 1793, son décret du mois précédent, remit la colonie sous la domination de la métropole, et somma **BÉHAGUE** de faire arborer de nouveau le pavillon tricolore.
Ce dernier, les chefs de la marine et des principaux services, les royalistes acquirent dès lors, dirent-ils, la certitude que cette nouvelle d'une contre-révolution à Paris était fausse, et allèrent chercher un refuge à l'île de la Trinité.
Lorsque leur départ fut ébruité, l'Assemblée coloniale convoqua la sixième partie des habitants en état de porter les armes pour délibérer sur le parti qu'il fallait prendre et créer un conseil exécutif de cinq membres pour diriger les affaires.
Le lieutenant de vaisseau **LACROSSE**, qui avait été expédié pour avoir des nouvelles de **ROCHAMBEAU**, suivant M. **GUÉRIN**, arriva devant la Martinique le 24 octobre 1792, sur la frégate *la Félicité*. Apprenant ce qui s'était passé relativement au général, il gagna Sainte-Lucie dont les habitants lui firent bon accueil.

La Guadeloupe.

Le club de l'hôtel Marciac nomma, comme députés de la Guadeloupe aux états généraux, MM. **de CURT** et **de GALBERT**, officiers de marine.

(1) Ce bâtiment était commandé par La Carrière qui, plutôt que de se rendre à Mallevault, alla ultérieurement faire côte à Saint-Christophe. Il rapatria ses marins sur des bâtiments neutres. Mallevault parvint à renflouer la Bienvenue.

Nous avons vu quels bons services rendit M. **de CLUGNY,** commandant particulier de la Guadeloupe, lorsqu'il s'interposa entre les partis qui se faisaient la guerre à la Martinique.
A l'instar de son chef, il éloigna les soldats insubordonnés qu'il expédia en France.
Des conflits s'étant élevés entre la garnison et la municipalité, puis l'Assemblée coloniale ayant prononcé la dissolution de celle-ci, on en appela aux commissaires, qui, enchantés de s'éloigner de la Martinique, accoururent avec empressement.
MM. **LACOSTE** et **MAGNYTOT** se rendirent d'abord à la Pointe-à-Pitre, pour se rapprocher de l'Assemblée coloniale.
Voyant que l'ordre et la paix régnaient dans l'île, ils commencèrent par féliciter les membres de l'Assemblée, puis, après avoir demandé des renseignements, ils proposèrent des réformes.
De CLUGNY leur accorda tout ce qu'ils désiraient ; ils partirent pour la Basse-Terre, et rien ne faisait prévoir qu'ils changeraient presque subitement de ligne de conduite.
Pourtant, il en fut ainsi. Ayant appris que la garnison de Sainte-Lucie s'était révoltée, que la frégate, l'*Embuscade* avait été enlevée par ses marins[(1)], ils lancèrent une proclamation dans laquelle ils excitèrent les patriotes au mépris de l'autorité.
En vain le commandant particulier voulut-il leur faire entendre raison, ils s'enveloppèrent froidement dans le manteau du devoir, disent les relations de ce temps, et **de CLUGNY**, prenant le parti généreux de sacrifier sa place, profita de la permission qu'il avait de suspendre ses fonctions pour des raisons de santé, afin de ne pas contribuer au malheur de ses compatriotes.
Comme il avait refusé de publier la proclamation des deux commissaires, ceux-ci le firent de leur propre autorité, par l'intermédiaire du maire de la Basse-Terre.
Lorsque **BÉHAGUE** eut connaissance de ces événements, il blâma la conduite des commissaires, et fit signifier un jour d'arrêt à M. **de CLUGNY** pour s'être démis de ses fonctions.
LACOSTE et **MAGNYTOT** s'emportèrent, éclatèrent en invectives et retournèrent immédiatement à la Martinique. Le premier demanda la destitution de M. **de CLUGNY**, et dit qu'il partirait pour Paris, si cette demande lui était refusée. Après de longues discussions auxquelles prirent part leurs collègues, de retour de leur voyage à Sainte-Lucie, on ne put s'accorder.
BÉHAGUE reçut l'approbation des deux derniers commissaires, mais **LACOSTE** et **MAGNYTOT** maintinrent leurs prétentions, et partirent pour France, où ils exposèrent leurs griefs.
Le 15 juillet 1791, M. **de CLUGNY** succomba à ses souffrances et fut remplacé par le colonel **d'ARROT**.
Ce dernier, lorsque la nouvelle d'une contre-révolution se répandit dans l'île, après les affaires du 10 août, suivit la ligne de conduite de **BÉHAGUE, RIVIÈRE, MALLEVAULT,** etc., etc., c'est-à-dire qu'il arbora le pavillon blanc.
A Marie-Galante, le capitaine d'infanterie **KÉREMÉ** conserva le pavillon tricolore.

Sainte-Lucie.

M. **de GIMAT,** gouverneur de Sainte-Lucie, quitta cette lie pour se rendre à la Martinique, où il commanda les royalistes, lorsque ces derniers, assistés des Anglais, opérèrent une descente à main armée après la déclaration de la guerre.
M. **de la ROQUE-MONTEL**, commandant militaire qui le remplaça, rendit les plus grands services au parti de la révolution, si bien que Sainte-Lucie, devenue le refuge de tous les patriotes

(1) L'Embuscade, commandée par d'Orléans, fut enlevée par ses marins, qui la ramenèrent à Rochefort.

chassés de leur pays, fut appelée *la Fidèle*, en raison du dévouement de ses habitants pour le gouvernement de la métropole.
LACROSSE, éconduit de la Martinique par les royalistes, fut accueilli avec enthousiasme à Sainte-Lucie, et put, à son aise, prendre les mesures nécessaires pour faire rentrer les autres iles sous le giron de la métropole.

Tabago.

En 1789, Tabago était gouvernée par le chevalier **de JOBAL.**
Un comité essaya de soulever la garnison contre les autorités, mais les meneurs ne réussirent pas dans leur entreprise et jugèrent prudent de s'embarquer pour la Martinique.
Le chevalier **de JOBAL** les y fit suivre, arrêter et condamner sévèrement.
Plus tard, ces mêmes individus, continuant leurs menées, insurrectionnèrent cinq compagnies qui non-seulement refusèrent d'obéir au gouverneur, mais commirent mille désordres. Cette révolte eut de graves conséquences, si du moins les soldats sont aussi coupables qu'on a voulu le dire.
Les volontaires de Tabago s'étaient rendus, comme ceux des autres îles, au secours des habitants de Saint-Pierre, et à leur retour on les reçut avec enthousiasme. Comme des soldats prirent part au mouvement patriotique et qu'un lieutenant nommé **BLOSSE** voulut les faire rentrer dans leurs casernes, ils le maltraitèrent de telle façon qu'il eût péri, n'eût été le dévouement de quelques personnes courageuses qui accoururent à son secours.
Ce mouvement tumultueux ne s'arrêta pas là, dit-on, et eut de terribles conséquences.
Les soldats exigèrent leur départ pour la France avec les drapeaux, leurs officiers, les deux députés de l'île : MM. **de SAINT-LÉGER** et **d'ASTUG**.
Dans la nuit suivante, un incendie violent se déclara à Port-Louis, ville principale de la colonie, et les pertes considérables qu'il causa ne furent pas évaluées à moins de 3 millions.
Comme chacun s'imagina que les soldats avaient cause ce désastre par vengeance, on s'empressa de les embarquer tous sur deux bâtiments qui les rapatrièrent.
Les membres de l'Assemblée coloniale furent coupables de faiblesse dans cette circonstance.

Saint-Vincent. — La Grenade. — Saint-Martin.

Ces îles suivirent, en 1792, le mouvement contre-révolutionnaire de la Martinique et devinrent facilement la proie des Anglais, peu de temps après la déclaration de la guerre.
La Guyane.
M. **de BOURGON** gouvernait cette colonie où quelques troubles furent suscités, comme ailleurs, par les diverses prétentions que chacun voulut manifester.
Les soldats exigèrent que les miliciens fissent le service avec eux.
L'Assemblée coloniale, s'étant constituée le 26 avril 1791, demanda la suppression des privilèges, sauf ceux des colons qui défrichaient les terres basses de l'Approuage, et se mit ultérieurement en révolte ouverte contre l'autorité.
M. **d'ALAIS**, nommé gouverneur en remplacement de M. de **BOURGON**, arriva le 26 septembre 1792, accompagné de M. **GUYOT**, commissaire civil, chargé de proclamer le décret qui donnait à tous les gens de couleur libres la jouissance de leurs droits civils, et l'on assure qu'ils n'entrèrent en fonctions qu'avec beaucoup de difficultés.

Plus tard, **GUYOT** se laissa gagner par les chefs du parti opposé à l'Assemblée coloniale.
La Convention nationale, l'ayant destitué, lui donna pour successeur **Jeannet OUDIN**, neveu de **DANTON**.

Saint-Domingue.

Dans la partie nord de Saint-Domingue, la plus riche, la plus peuplée de la colonie, des mouvements convulsifs annoncèrent un orage, aux premiers jours de 1789. Les têtes s'exaltèrent, des idées de liberté germèrent, et les imprudents colons, qui appelaient sur leur sol l'hydre des révolutions, ne comprirent pas que, dans ce pays soutenu par des esclaves, c'était porter un coup mortel à leurs intérêts que de détruire le prestige qui faisait leur force. En donnant l'exemple de l'insubordination, en parlant d'indépendance et de liberté, ils allumèrent de leurs mains les incendies et aiguisèrent les poignards qui devaient se teindre de sang.
(*Histoire de Marlés*.)

Les premiers troubles éclatèrent à l'occasion de la cherté des vivres et de l'ouverture des ports aux étrangers pendant un plus long délai. Ils naquirent aussi de ce que les créoles se montrèrent injustes à l'égard des gens de couleur.
Le vicomte **de CHILLEAU** ayant quitté l'île à la suite de démêlés avec son intendant **BARBÉ-MARBOIS**, le comte **de PEYNIERS,** chef d'escadre, le remplaça. Les assemblées coloniales nommèrent une assemblée générale qui établit son siége dans la bourgade de Saint-Marc, située près du Cap, et, comme cette assemblée se mit en opposition ouverte avec la France, une guerre civile s'ensuivit.
Le comte **de PEYNIERS**, obligé de faire respecter les décrets et les instructions du gouvernement, marcha contre Saint-Marc, y entra les armes à la main, et brisa si bien la résistance, que les dissidents ne trouvèrent rien de mieux à faire que d'embarquer sur le vaisseau *le Léopard* et de partir pour Brest.
On les appela du nom de léopardins, parce qu'ils avaient gagné à leur cause les officiers de ce vaisseau. Ils ne manquèrent pas de porter de violentes accusations contre de Peyniers et même contre le ministre comte de la Luzerne, leur ancien gouverneur.
A ce sujet, de longues discussions s'élevèrent au sein de l'Assemblée nationale, et ce ne fut qu'après une belle plaidoirie de **MIRABEAU** que **de PEYNIERS** et **de la LUZERNE** obtinrent une ordonnance de non-lieu.
Cependant, depuis longtemps, les désordres étaient portés au comble.
Dans la ville du Cap, un mulâtre qui avait osé réclamer pour ceux de sa caste les Droits de l'Homme avait été pendu ; au Petit-Goave, **FERRAND de BAUDIÈRE**, vieillard respectable, fut guillotiné pour avoir osé demander que les gens de couleur fussent admis dans cette fameuse assemblée de Saint-Marc. Le commandant militaire des Cayes, accusé d'être partisan des gens de couleur, fut assassiné, et la province du Sud faisant cause commune avec les léopardins, le gouverneur fut dans l'obligation de sévir avec rigueur contre les coupables.
D'après ses ordres, un conseil de guerre se réunit à Port-au-Prince, sous la présidence du colonel **de MAUDUIT**, et 70 soldats furent condamnés à être pendus pour s'être laissé débaucher par les députés de Saint-Marc.
Le marquis **de BOREL** qui les avait détournés de leur devoir, espèce de haut baron dans le genre de ceux du moyen âge, fut également condamné à mort ; mais il rit de la sentence et prit la fuite.

Le maréchal de camp, comte **de BLANCHELANDE,** fut nommé gouverneur de la colonie, en remplacement du comte **de PEYNIERS** qui partit pour Paris, afin de répondre aux accusations que ses ennemis avaient formulées contre lui.
A la même époque, en octobre 1790, le commandeur de Villages arriva de Brest à Port-au-Prince avec une division de deux vaisseaux et deux frégates dont les marins furent, dès leur arrivée, entourés, circonvenus, gagnés par des séductions et des flatteries. La discipline se relâcha si bien que le gouverneur, s'étant rendu un jour à bord des vaisseaux, n'eut pas l'autorité nécessaire pour les faire appareiller de Port-au-Prince.
De GRIMOUARD obtenait seul un semblant de discipline, à bord de son vaisseau *le Borée.*
Un événement grave prouva bientôt à quel point les esprits étaient agités, les haines profondes.
On persuada aux soldats que le gouverneur et le colonel **de MAUDUIT** leur cachaient les nouvelles de Paris, et dès lors chacun poussa des cris de mort contre eux.
Les nouveaux arrivés propagèrent surtout ces calomnies ; les rues furent envahies par une foule hostile et le bruit courut que les troupes passagères sur les vaisseaux avaient pour mission d'arrêter le gouverneur.
D'anciens matelots du *Léopard* qui se trouvaient de retour se firent les apologistes des léopardins ; en définitive, la mort du colonel **de MAUDUIT** fut résolue, sans qu'on voulût écouter ses justifications, et malgré les conseils que lui donnèrent des amis prudents, il ne se rendit pas moins à la caserne pour faire tête à l'orage.
Une foule de forcenés, une horde échevelée de blancs, de gens de couleur, de femmes, d'enfants s'y précipitèrent, et, chose triste à dire, les grenadiers n'opposèrent aucune résistance. L'infortuné colonel fut saisi par ces assassins qui lui dirent :
« Voilà ton heure, tu vas faire amende honorable et te mettre à genoux. »
Il faut, pour comprendre ces paroles, savoir que **de MAUDUIT** s'était attiré la haine des mulâtres, lorsqu'à la prise de Saint-Marc il avait enlevé ses drapeaux à la garde nationale de cette ville. Ces drapeaux, emblèmes sacrés des populations dans les colonies, comme en France, étaient considérés comme une arche sainte.
Ce fut un crime de lèse-nation pour le colonel **de MAUDUIT** ; et ses assassins le lui rappelèrent avant de le frapper.
Pour toute réponse, il découvrit sa poitrine, se débarrassa de ses croix et de ses épaulettes ; puis cent lâches, dont plusieurs soldats de son régiment, le percèrent de mille coups.
Il reçut la mort, les bras croisés, les yeux fixés sur ses assassins sans proférer une parole(1).
Le jeune colonel était d'une beauté chevaleresque ; des femmes s'emparèrent de ce beau corps qu'elles avaient adoré, s'en partagèrent les morceaux dans leur rage frénétique ; on assure même que l'une d'elles tenait les pieds pendant qu'une autre coupait la tête, qui fut mise au bout d'une pique et portée par les rues.
Le nègre, domestique du colonel, après avoir ramassé les morceaux épars du corps de son maître, leur donna la sépulture(2).
Hélas ! il y eut bien d'autres excès encore, et chaque parti ne faisait qu'offrir aux mânes des infortunés qui avaient succombé une vengeance éclatante.
Il est probable que les soldats du colonel ne lui pardonnaient pas d'avoir présidé le conseil de guerre qui condamna 70 de leurs camarades au gibet, pour s'être laissé embaucher par les léopardins.
Un mulâtre, nommé **Vincent OGÉ,** fils d'un riche boucher du Cap, homme énergique, instruit, qui avait été l'ami de **ROBESPIERRE** et membre de la Société des Droits de l'Homme, avait voulu

(1) Récit de deux officiers, témoins oculaires à la barre de l'Assemblée. Le gouverneur ne sauva sa vie qu'en gagnant la campagne.
(2) C'était un nommé Pierre, et l'on assure qu'il se suicida sur la tombe de son maître.

faire exécuter les décrets et instructions de l'Assemblée nationale, afin que ceux de sa caste pussent jouir des prérogatives qui leur étaient dévolues. Il s'était mis à la tête d'un détachement de mulâtres, et **BLANCHELANDE**, accédant aux demandes des blancs, ayant marché contre lui avec des forces supérieures, l'avait mis en déroute.

OGÉ se réfugia chez les Espagnols, mais fut livré par ces derniers. On le condamna à mort ; l'infortuné subit d'abord le supplice de la roue, puis fut exposé sur un tréteau et décapité.

Ce fut un événement grave, un cri d'horreur s'éleva de la foule, un cri de vengeance lui succéda, et, dès ce jour, une haine implacable sépara les blancs des mulâtres(3).

Le 12 mai 1791, l'Assemblée nationale, après de violentes discussions, avait décrété qu'une loi sur l'état des personnes non libres ne pourrait être faite sans l'agrément des assemblées coloniales ; on ne saurait croire quel tumulte provoquaient, dans la célèbre Assemblée, les simples mots esclaves ; esclavage, que le député **SAINT-MÉRY** dut supprimer dans un amendement.

On décréta de même l'article proposé par **REBWELL**, et que les montagnards applaudirent :

« Tout mulâtre, né de père et mère libres, pourra faire partie des assemblées futures dans les colonies. »

Le 28 mai 1791, la discussion fut close et le décret sanctionné.

Lorsque la nouvelle en arriva aux colons, ils protestèrent en masse, en déclarant que ce décret était un parjure national, un crime abominable.

BLANCHELANDE, qui de Port-au-Prince avait regagné le Cap, jugea les circonstances si graves, qu'il en écrivit au ministre de la marine, en prenant sur lui de ne pas faire exécuter la loi(1).

Toutes les provinces se liguèrent en se déclarant indépendantes de la métropole. Une Assemblée générale se réunit au Cap ; plusieurs anciens léopardins furent réélus avec enthousiasme ; on prit, sous l'empire de la crainte, mille précautions contre le soulèvement des gens de couleur et des esclaves, dont on hâtait ainsi la révolte.

Hélas! ceux-ci ne se vengèrent que trop cruellement : ils lavèrent, dans des torrents de sang, cette résistance aux ordres émanés de l'Assemblée nationale.

On a raconté que dans un terrain inculte, appelé le Caïman, fut célébrée la fête du Cochon noir, cérémonie sauvage, tradition mystérieuse des déserts de l'Afrique.

Les chefs des esclaves et des nègres libres, assemblés, burent, en commun, le sang d'un cochon couvert de gris-gris et d'offrandes qu'ils avaient égorgé. Ils s'en partagèrent la soie, en faisant le serment d'affranchir leur race, tout en reconnaissant l'autorité du roi.

Là, se trouvaient le nègre **Jean-François,** qui devait s'intituler grand amiral ; **BIASSON**, généralissime et vice-roi des pays conquis ; **DESSALINES**, futur empereur de l'île ; **Toussaint-LOUVERTURE**, esclave intelligent, rusé, lettré, rhéteur habile, sachant se faire humble, satisfait de la conscience d'avoir bien fait son devoir et servi la cause de sa caste, sans ambition apparente.

Dans la nuit du 22 au 23 août 1791, nuit à jamais néfaste pour les colons, des incendies allumés de tous côtés signalèrent l'insurrection des noirs.

---

(3) Au sein de l'Assemblée nationale, d'orageux débats s'élevèrent au sujet de ces guerres civiles, ces prétentions des uns et des autres. Ce fut dans une de ces séances que Robespierre prononça ce mot resté fameux à propos de l'émancipation des races noires que l'on mettait en regard de la ruine certaine des colonies : — « Périssent les colonies. » — De violents murmures lui coupèrent la parole.

— « Périssent les colonies, dit-il de son organe pâteux, si elles « doivent vous coûter votre bonheur, votre gloire, votre liberté. Pé« rissent les colonies, si les colons veulent, par leurs menaces, nous « forcer à décréter ce qui convient le mieux à leurs intérêts. Au « nom de la Patrie, nous ne sacrifierons pas aux députés des colo« nies, ni la nation, ni les colonies, ni l'humanité.

— « Périssent les colonies, plutôt qu'un principe. »

Les montagnards répondirent par des tonnerres d'applaudissements.

(1) Ce fut l'une de ces raisons qui fit décréter ce gouverneur d'accusation par la Convention nationale.

Leur drapeau était, chose plus horrible que tout ce que l'on peut imaginer, un enfant blanc au bout d'une pique!
Les colons furent massacrés, égorgés, sans distinction d'âge ni de sexe ; on employa, pour donner la mort, des tortures que les démons seuls pouvaient inventer. 100,000 nègres étaient en insurrection, 200 sucreries furent livrées aux flammes, les maîtres massacrés.
Les personnes qui purent échapper au carnage cherchèrent asile sur les bâtiments sur rade. On assure que les nègres chantèrent : « Vivent Lafayette et Grégoire ; » ce qui prouve qu'ils étaient au courant de ce qui se passait à Paris au sein de la Société des noirs.
Le canon d'alarme fut tiré dans toutes les villes, et, par un sentiment irréfléchi, les colons égorgèrent beaucoup de mulâtres qu'ils supposèrent être la cause de leurs malheurs.
La défense s'organisa, et l'on fut très-étonné de voir que les ennemis avaient eux-mêmes une organisation parfaite; on acquit la certitude que les Espagnols leur avaient fourni des armes, des munitions, de l'argent.
Dans cette circonstance grave, **BLANCHELANDE** agit de concert avec l'Assemblée coloniale, prit des mesures pour étouffer la révolte et ne mit pas en doute, dans ses proclamations, que les mulâtres se rangeraient du côté des blancs.
Des députés de Saint-Domingue racontèrent, à la barre de l'Assemblée nationale, les détails de la révolte. Ils parlèrent de viols, de blancs massacrés par leurs bâtards mulâtres, de mille horreurs de ce genre. Sur douze cavaliers que **BLANCHELANDE** avait envoyés porter une proclamation, sept avaient été tués, les autres avaient échappé à grande peine.
Ils évaluèrent la perte à 600 millions, et assurèrent que, pour rétablir la tranquillité, il faudrait exterminer plus de 20,000 nègres. Ils ajoutèrent qu'on les accusait à tort d'avoir maltraité leurs esclaves ; que ceux qui agissaient ainsi vivaient dans l'opprobre.
Ils dirent que tout le mal venait de mille écrits incendiaires répandus par les négrophiles, de la proclamation du décret du 15 mai 1791.
Le député **BRISSOT** parla longuement à son tour, et vit, dans ces faits, non-seulement une rébellion des nègres contre les blancs, mais une protestation de ces derniers contre les lois de l'égalité. Il rappela la mort du mulâtre Vincent **OGÉ**, etc., etc.
Une commission d'enquête, nommée pour rechercher les causes de cet événement inattendu, termina ses travaux en concluant qu'elles étaient de plusieurs sortes :
1° La révolution elle-même ;
2° La versatilité des lois rendues par l'Assemblée constituante, et en effet, de là, l'incertitude des colons sur les instructions de la mère patrie, leurs inquiétudes, leur défiance ;
3° L'inexécution des lois, l'inactivité du pouvoir.
Si quelques concessions furent faites dans la province de l'Ouest, les créoles du Nord et du Sud furent inexorables.
« Tout, disait-on, l'étranger, les Anglais, la ruine, la mort plutôt que des mesures avilissantes et contre nature. »
Sur ces entrefaites, le contre-amiral **de GIRARDIN** arriva de la Martinique avec trois vaisseaux, et **BLANCHELANDE**, à l'aide des marins de cette division, remporta quelques succès sur les nègres révoltés.
Ce fut alors que de France arriva une importante nouvelle :
L'Assemblée nationale révoquait le décret dont nous avons parlé. Elle laissait les assemblées coloniales libres d'admettre ou de rejeter les mulâtres et décrétait, par compensation, que tout esclave serait libre en mettant le pied sur la terre de France.
Trois commissaires civils, porteurs du décret précité, arrivèrent dans la colonie le 29 septembre 1791 sur *la Galatée*.

Ils annoncèrent que le roi accordait un secours de 16 millions à ceux que la révolte avait ruinés, que trois cents maçons devaient partir de France pour réédifier les établissements réduits en cendres.
Les nègres firent des propositions de paix, en réclamant le bénéfice d'une amnistie ; ils offrirent soumission pleine et entière, promettant de remettre tous leurs prisonniers blancs, et demandèrent en échange qu'on réglât le sort des esclaves, que deux cents d'entre eux eussent leur liberté immédiate, au choix de leurs chefs.
L'Assemblée coloniale leur répondit d'une façon si hautaine qu'ils ne furent consolés que par les paroles bienveillantes des commissaires, qui se rendirent à leur camp, accompagnés de quelques colons chargés de surveiller leurs démarches.
On assure qu'un de ces derniers eut la folie de frapper le nègre **Jean-François,** qui pouvait se venger en faisant massacrer tous les prisonniers ; heureusement il se contint et revint près des commissaires, qui obtinrent de lui la remise des prisonniers.
« — Je vous les donne, dit-il, parce que vous me témoignez de l'amitié. — »
Quelle éloquence dans ces paroles du nègre au commissaire du roi !
TOUSSAINT-LOUVERTURE et ses officiers accompagnèrent la députation jusqu'à la barre de l'Assemblée coloniale, où on leur dit simplement et froidement ce peu de mots :
« Continuez à donner des preuves de repentir pour mériter votre pardon. »
Le chef nègre comprit qu'il était joué, que les commissaires étaient loin d'être puissants, que, s'ils pouvaient promettre, ils ne pouvaient tenir[(1)].
Aussi la guerre ne tarda pas à recommencer.
Les mulâtres se rangèrent en général du côté des nègres, et les assemblées du Cap et de Port-au-Prince déclarèrent traîtres ceux des blancs qui avaient voulu transiger.
Les renforts de la division navale se trouvèrent bientôt réduits par les maladies, les guerres, les trahisons ; de riches planteurs, embauchant des soldats, guerroyèrent pour leur compte, et, dans leur nombre, on distinguait ce marquis **de BOREL**, qui avait déjà été condamné à mort par un conseil de guerre.
Les commissaires trouvèrent dans les assemblées coloniales une si violente opposition, que, dégoûtés de tout, ils partirent pour la France, à l'exception de **ROUME**. Les agents de la métropole, les officiers eux-mêmes furent suspectés d'être de connivence avec les gens de couleur, le gouverneur destitué de ses fonctions pendant quelques jours.
A cette époque, le nègre **BIASSON**, opérant une marche audacieuse en avant, se rendit maître du fort Bélair, qui commande la ville du Cap ; les conséquences en furent graves, il tourna les canons sur la place, se jeta sur l'hôpital et les faubourgs, et les envahit avec cinq cents nègres. Les malades sortirent en chemise, gagnèrent la ville en répandant l'épouvante sur leur passage, et ce ne fut pas sans peine que les miliciens et les troupes parvinrent à regagner l'avantage.
La colonie ne fut plus qu'un théâtre d'horreurs :
Le 28 mars 1792, l'Assemblée législative, changeant pour la troisième fois de ligne de conduite, décréta que les mulâtres pourraient décidément entrer dans les assemblées coloniales et que de nouveaux commissaires seraient envoyés dans l'île.

---

(1) L'un des commissaires donna le récit de sa mission à la barre de l'Assemblée législative, parla tout au long de la tyrannie des léopardins, dénonça leurs prétentions, leurs abus de pouvoirs : Il raconta qu'une amnistie avait été signée, que tout le monde l'avait accueillie avec joie, mais qu'eux seuls gâtèrent tout, détruisirent le charme, rendirent nuls les résultats de la mission par des manœuvres perfides, dès longtemps préparées. Il raconta l'entrevue avec Toussaint-Louverture, ne cacha point que, plus tard, leurs ennemis contestèrent leurs pouvoirs, résolurent de les chasser de l'île, voulurent même se débarrasser du gouverneur, mais revinrent sur ce dernier projet en décidant Blanchelande à rester dans la colonie.
(Récit de M. de Mirbeck.)

BLANCHELANDE promulgua ce décret, auquel les colons se soumirent autant par politique que par fatigue.
Pourtant ce ne fut pas sans dépit qu'on le vit, dans la province du Sud, traiter avec les mulâtres et les nègres.
On lui persuada qu'au lieu de négocier il valait mieux frapper de terreur les ennemis en les poursuivant les armes à la main.
Le malheureux, dont le caractère était faible, suivit ces funestes avis que lui donnèrent des amis perfides ou abusés.
Il partit en expédition contre les nègres sur les plateaux des mornes de la Hotte, n'en tira pas le moindre bénéfice, fut obligé de battre en retraite sur le Cap, et put voir les incendies allumés derrière lui dans la plaine.
A la suite de ce revers, **BLANCHELANDE** fut dénoncé par ses ennemis comme contre-révolutionnaire.
Les commissaires **SANTHONAX, POLVEREL, AILLAUD** arrivèrent de France peu de temps après, et leur premier acte fut de dissoudre l'Assemblée coloniale, qu'ils remplacèrent par un comité de douze membres, dont six mulâtres.
En même temps, une division de trois vaisseaux, quelques bâtiments légers, plusieurs transports, sur lesquels étaient répartis six mille hommes, que commandait le vieux général **d'ESPARBÈS**, arrivait sous le commandement du contre-amiral **de GIRARDIN.**
Le contre-amiral **de GRIMOUARD** ne tarda pas à partir avec les bâtiments de l'ancienne station, *le Borée*, *le Fougueux*, *le Duguay-Trouin*, *l'Uranie*, *la Prudente*.
Le général **d'ESPARBÈS** fut élevé aux fonctions de gouverneur ; trois maréchaux de camp furent chargés du commandement militaire dans les trois provinces de l'île.
En même temps, les commissaires se partagèrent leurs attributions. **SANTHONAX** administra le Nord, dont le général **LAVEAUX** avait le commandement militaire ; **POLVEREL** se rendit dans l'Ouest ; **AILLAUD** dans le Sud, où il ne resta que peu de temps, car il partit pour la France après quelques mois de séjour.
Ils perdirent un temps précieux à écouter les plaintes des uns et des autres, destituèrent et renvoyèrent en France le gouverneur de **BLANCHELANDE**, le général **d'ESPARBÈS** lui-même, les amiraux **de GIRARDIN, de la VILLÉON**[1].
« A leur arrivée, dit M. **LEVOT**, ils trouvèrent l'île dans une effrayante anarchie. La province du Sud était depuis un an au pouvoir des esclaves ; trois mille habitations offraient à l'œil des monceaux de ruines. Dans l'Ouest, les nègres avaient incendié les villes de Yacmel et de Port-au-Prince.
« Dans le Sud ils bloquaient la capitale après avoir mis les plaines à feu et à sang. Ils obtinrent d'abord quelques succès dans leurs tentatives de réconciliation, mais les haines se renouvelèrent quand on reçut la nouvelle des événements du 10 août 1792. »
Par suite des dénonciations méchantes propagées en France, le gouverneur **de BLANCHELANDE**, son fils, jeune et brave officier, le général **d'ESPARBÈS**, le contre-amiral **de GRIMOUARD,** furent condamnés à mort par le tribunal révolutionnaire de Paris. Le jugement de l'infortuné gouverneur ne dura pas moins de soixante-quinze heures, et on lui reprocha particulièrement l'arrestation du marquis **de BOREL,** la mort d'un de ses complices, le renvoi du régiment de *Normandie*, l'affaire du plateau des mornes de la Hotte, la négligence avec laquelle il avait défendu le fort et la ville du Cap.

(1) Santhonax et d'Esparbès firent la traversée sur le même navire et vécurent en bonne intelligence, grâce à M. de Cambis.

Ainsi la Providence, dont les desseins sont impénétrables, voulut que ce gouverneur, qui avait déjà échappé à ses ennemis mortels, lors de l'assassinat du colonel **de MAUDUIT**, qui avait signé l'ordre de livrer à des bourreaux cruels le mulâtre **Vincent OGÉ**, entendit son arrêt de mort à Paris, devant le redoutable aréopage qui a laissé des souvenirs de deuil et d'horreur, et pour des causes futiles ou absurdes.
Les commissaires, en destituant **d'ESPARBÈS**, donnèrent le gouvernement au général de **ROCHAMBEAU**, que les habitants de la Martinique n'avaient pas voulu reconnaitre et qui quitta Saint-Domingue le 13 janvier 1794, après avoir fait arrêter les chefs du parti de Saint-Marc, auxquels il fallut faire une guerre en règle.
Sur ces entrefaites, le général **GALBAUD**, nommé gouverneur de Saint-Domingue par la Convention nationale, partit en même temps que le contre-amiral **de SERCEY** qui commandait une division de bâtiments de guerre.
D'après le rapport d'un député de l'île, il s'assura d'abord le parti de l'Assemblée coloniale, qui partageait les idées des chefs de Saint-Marc.
« C'étaient, dit-il, des blancs orgueilleux, des propriétaires ruinés, perdus de dettes, des factieux qui ne rêvaient que de secouer le joug de la France ; des négociants commissionnaires, d'anciens officiers de marine. **GALBAUD** lui-même u était un aristocrate, ennemi du peuple, c'est-à-dire des esclaves et des nègres ; il était noble, fils de colon, colon lui-même, désigné par **PÉRIGNY**, ex-officier de la *ci-devant marine.* »
On comprend que les commissaires ne le virent pas arriver avec plaisir. Nous verrons comment ils se débarrassèrent de lui, parce qu'il aurait gêné leurs projets, et s'établirent en tyrans dans cette île, pour présider aux événements les plus dramatiques de l'histoire des colonies.
Ils écrivirent à Paris que la trame des contre-révolutionnaires leur était démontrée, que les plus cruels ennemis de la colonie furent ceux qui provoquèrent le funeste décret du 24 septembre à l'Assemblée constituante.

———

CHAPITRE IV.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LA GUERRE MARITIME.

———

Des éléments de conflagration générale étaient dans l'air, et l'on n'ignore pas que nos pères se trouvaient à la veille d'une guerre acharnée, longue, sanglante, qui a duré pendant vingt ans, sans autre trêve que la courte paix d'Amiens.
Avant de raconter l'histoire de leurs luttes, voici le relevé des forces navales des peuples belligérants, relevé d'après lequel on verra quelle immense supériorité nos ennemis eurent sur nous.

MARINE FRANÇAISE.

On lit, dans le *Moniteur* du 23 mars 1793, que notre marine se composait, à cette époque, des bâtiments suivants :
A Brest. 47 vaisseaux, 9 frégates de 40, 23 frégates de 32 ;
A Toulon. 22 vaisseaux, 6 frégates de 40, 14 frégates de 32 ;

A Rochefort. 12 vaisseaux, 12 frégates ;

Total 81 vaisseaux, 64 frégates, 41 corvettes.

GUÉRIN dit qu'il faut rejeter l'opinion erronée des auteurs qui prétendent qu'en 1793 la flotte française reçut un immense développement ; que tous les documents français présentent des résultats contraires à leur opinion et à celle des historiens anglais.
Il ajoute que M. **JURIEN-LAGRAVIÈRE** a commis cette erreur d'après ses autorités anglaises.
Cette question est assez intéressante pour que nous nous y arrêtions, et nous la résoudrons en rendant un compte fidèle de ce que la Convention a fait pour la marine.
Admettons d'abord, avec M. **GUÉRIN**, que la marine ne reçut pas, à cette époque, un immense développement, si par ce mot on entend celui des constructions de vaisseaux ou de frégates.
Qui ne sait que rien ne s'improvise en marine, et qu'il faut de longs mois pour construire et armer convenablement une de ces citadelles flottantes qu'on appelle un vaisseau de ligne ? La Convention ne pouvait opérer ce miracle, de sorte que le nombre des vaisseaux à flot augmenta très-peu, durant la courte période de sa session ; mais, malgré tout, il est vrai de dire que notre marine reçut un grand développement ; les historiens anglais ne se sont pas trompés en l'écrivant, non plus que M. **JURIEN-LAGRAVIÈRE** ; mais voici comment nous l'entendons :
Le ministre rendit compte, à la fin de juillet 1792, peu de temps avant la convocation de la Convention, qu'il y avait dans les ports, sur les rades ou à la mer,
21 vaisseaux, 35 frégates, 14 corvettes, 13 flûtes, 27 avisos armés ;
53 vaisseaux, 37 frégates, 12 avisos désarmés ou en commission.
D'une autre part, nous verrons que, dans l'été de 1793, c'est-à-dire moins d'un an après la réunion des députés de la Convention, il y avait 20 vaisseaux armés en rade de Toulon, 22 autres également armés, sous les ordres du vice-amiral **MORARD de GALLES**, en rade de Brest, et deux dans la mer des Antilles, ce qui faisait un total de 44 vaisseaux.
A la fin de 1794, une imposante armée navale de 34 vaisseaux couvrait les eaux de la rade de Brest, et le vice-amiral **MARTIN** commandait à Toulon 16 vaisseaux, ce qui donnait un total de 50 vaisseaux armés.
Ainsi donc, 30 vaisseaux et autant de frégates furent armés dans le courant de 1793 ; 50 vaisseaux furent maintenus en armement pendant toute la durée de la Terreur, et, si l'on réfléchit à la situation critique dans laquelle se trouvait la France, à cette époque où il fallait faire face à tant de dangers, à l'intérieur comme sur les frontières, on admettra que rien ne fut négligé pour tenir la marine sur un pied respectable.
Observons encore qu'après une guerre sanglante de dix années, après le désastre d'Aboukir, après la perte de 23 vaisseaux de ligne, et d'un plus grand nombre de frégates, après la trahison des autorités de Toulon qui livrèrent aux ennemis de la France une armée navale tout entière, 25 vaisseaux français et 17 vaisseaux espagnols se trouvaient réunis en rade de Brest, quelques autres naviguaient dans la Méditerranée ; 100 000 hommes, campés sur les rivages de la Manche, se tenaient prêts à embarquer sur 2 000 bateaux de diverses dimensions, rassemblés dans tous les ports du Nord ; Nelson essuyait, devant Boulogne, un échec sanglant ; nos corsaires et nos croiseurs avaient enlevé aux Anglais plus de 2 000 navires, et ces derniers consentirent à signer le traité d'Amiens, qui restituait à la république et à ses alliés toutes les colonies qu'ils avaient conquises, sauf la Trinité et Ceylan.
« Cette paix, dit **La VALLÉE,** était la plus humiliante que l'Angleterre eût faite depuis deux siècles. Deux îles semblaient le prix unique de dix ans d'efforts et de 4 milliards de dette. La révolution française restait maîtresse de la Belgique, des provinces du Rhin, de l'Italie, ayant sous son protectorat la Hollande, l'Allemagne, la Suisse, l'Espagne. »

Ancestram

Voilà ce que dit l'histoire, et nous protestons contre l'opinion de **GUÉRIN**, qui assure que ceux qui gouvernèrent la France à cette époque autorisèrent les clubs à insurger les équipages, à conspirer ainsi avec tous les ennemis de la patrie, crurent qu'ils renouvelleraient l'armée de mer comme l'armée de terre, par le seul élan, le seul enthousiasme, anéantirent, d'une main téméraire, ingrate, impie, cette marine qui venait de faire notre force et notre gloire vis-à-vis de l'étranger et qui avait fait pâlir l'Anglais. (Guérin.)

MARINE ANGLAISE.

D'après le *Moniteur* du 11 avril 1793, nos ennemis possédaient 180 vaisseaux de 120, de 112, de 100, de 98, de 80, de 74, de 60, de 50; 135 frégates de 38, de 36, de 32, de 28, de 24.
D'après l'historien **JAME**, voici l'état de ces forces :

26 vaisseaux armés,
87 vaisseaux en armement,
28 vaisseaux stationnaires,
43 vaisseaux désarmés,
12 vaisseaux en construction,
24 frégates de 38 et de 36,
75 frégates de 32 et de 28, 102 avisos.

Total 184 vaisseaux à flot, 12 en construction, 99 frégates et 102 avisos.
Le même historien donne ainsi la nomenclature de cette flotte :

1 vaisseau		de 120,
1	—	de 112,
2 vaisseaux		de 100,
24	—	de 98,
3	—	de 80,
116	—	de 74,
3	—	de 60,
22	—	de 50,
21	—	de 44,
8 frégates		de 38,
16	—	de 36,
48	—	de 32,
27	—	de 28,
7 corvettes		de 24,
7	—	de 20.

Total 193 vaisseaux, 99 frégates, 14 corvettes.

A cette même époque, le personnel de l'état-major comprenait :

17 amiraux,
19 vice-amiraux,

Ancestrami

19 contre-amiraux,
446 port-captains,
163 commanders,
1417 lieutenants,
297 masters.

MARINES ÉTRANGÈRES.

D'après l'historien Jame, voici l'état des marines étrangères :
Les Hollandais possédaient 49 vaisseaux, 70 bâtiments inférieurs ;
Les Espagnols, 76 vaisseaux, 130 bâtiments inférieurs ;
Les Portugais, 6 vaisseaux, 4 frégates ;
Les Russes, 40 vaisseaux ;
Les Danois, 21 vaisseaux ;
Les Suédois, 18 vaisseaux ;
Les Napolitains, 102 bâtiments portant 618 canons ;
Les Américains, quelques frégates parfaitement armées.

Telles étaient les forces navales des parties belligérantes, et, en ne tenant compte que des vaisseaux de ligne appelés à porter les coups décisifs, on conclut que les Anglais à eux seuls possédaient 193 vaisseaux, tandis que nous n'en avions que 81. Ils étaient donc doublement forts, alors même que nous ne tiendrions aucun compte de leurs vaisseaux de 50 canons.
La Convention ordonna de mettre en chantier 25 vaisseaux, 8 frégates ; quelques-uns de ceux de 74 furent rasés et convertis en puissantes frégates, et, dans le nombre, on distinguait *le Brutus*, le *Flibustier, le Scévola, le Brave.*
La Convention ordonna également de fondre 2 700 canons, 400 caronades de 36.
En résumé, nous possédions un fort beau matériel, et pourtant il ne fallait pas se faire illusion.
Nos ennemis, pendant la guerre de l'indépendance, de 1778 à 1783, eurent sur nous un avantage notable, celui d'avoir des vaisseaux doublés en cuivre qui marchaient mieux que les nôtres, ce qui permettait aux capitaines d'engager des batailles ou de les éviter.
Pendant les guerres de la république, ils ont eu des avantages non moins considérables, qu'ils durent à l'emploi de la caronade et à leur matériel de choix. Ce sont des causes peu connues de leur supériorité dans les combats ou dans les croisières.
Il n'est pas douteux que leurs armements en caronades furent généralement formidables. Ainsi *l'Aréthuse* portait 14 caronades de 32 ; *la Concorde*, 10 ; *la Hyéna*, *la Nymphe, le Crescent, le Métampus*, 8 ; le vaisseau rasé *le Glatton* avait 28 caronades de 68 ; *l'Indéfatigable*, 18 de 42. Comme ces bâtiments croisaient assidûment sur nos côtes, leur artillerie était supérieure à celle de nos frégates, qui portaient à peine leur armement réglementaire en caronades, ou n'en avaient pas.
Peut-être en fut-il de même en ce qui concerne les vaisseaux, mais nous ne pouvons le certifier. L'historien Jame avoue lui-même qu'il n'a pu se procurer, à cet égard, des renseignements positifs.
Nous citerons de lui quelques passages d'après lesquels on conclura que la vérité ne peut être démêlée. Ainsi on lit :
« Tome I, page 141. — Comme les capitaines pouvaient prendre des caronades sans un ordre spécial (car il n'y avait point d'ordre général), nous supposerons que dix vaisseaux étaient armés chacun de six caronades. — »

« Tome I, page 36. — D'après un état officiel, en date de 1781, il y avait des caronades à bord de 429 bâtiments de guerre ; 604 de ces pièces se trouvaient en service, et, en décembre 1781, l'ordre parut de placer des caronades de « 68 à bord des grands bâtiments. — »
« Tome I, p. 37. — Dans le cours de 1782, les plus grandes caronades furent placées à bord des bâtiments, afin que les marins pussent s'exercer à leur manœuvre.
« Les capitaines les prenaient en remplacement de canons longs, ce qui prouve qu'elles étaient en vogue. - »
« Tome 1, page 38. — Ce qu'il y a de plus extraordinaire, « relativement aux caronades, c'est que ces pièces ne furent « jamais jugées dignes, malgré leurs avantages, d'être comptées numériquement dans le nombre des canons qui formaient l'armement d'un bâtiment de guerre. — »
« En 1794, des ordres nouveaux furent donnés relativement à ces pièces, mais ils ne purent servir de point de départ, parce que chaque capitaine en prenait à volonté, en remplacement de canons longs. »
Ces extraits prouvent que les Anglais connaissaient, depuis 15 ans, les avantages des caronades, et n'est-il pas extraordinaire que Jame n'ait pu connaître leur nombre à bord des vaisseaux de l'armée navale de l'amiral Howe ? Nos ennemis ont caché leurs forces véritables, même à leurs propres historiens.
Voici, d'après **JAME**, quelle était l'artillerie des bâtiments de guerre anglais, vaisseaux et frégates, sauf cette modification importante dont nous venons de parler longuement, en raison de laquelle les capitaines obtenaient tel nombre de caronades qu'ils désiraient, particulièrement pour remplacer leurs pièces des gaillards et de la dunette.

Ancestram

Armement des vaisseaux français en 1793.

BATIMENTS	CANONS					TOTAL
	DE 32	DE 24	DE 18	DE 12	DE 9	
Vaisseaux de 112	30	32	32	18	"	
de 100	30	28	30	12	"	
	28	28	28	16	"	
de 98	28	"	60	10	"	
	28	"	30	40	"	
de 90	26	26	"	38	"	
de 80	30	32	"	18		
de 74	28	"	30	"	16	
	28	"	28	"	16	
de 64	"	"	"	"	"	
Frégates de 38	"	"	28	2	8	
de 36	"	"	26	2	–	
	"	"	"	26	10 de 6	
de 32	"	"	26	"	6 de 6	
	"	"	"	26	6 de 6	
de 28	"	"	"	"	"	24 de 9, 4 de 6
Vaisseaux de 120	32	34	"	34	20	
de 110	30	32	"	32	16	
de 80	30	32	"	18	"	
de 74	28	32	"	"	16	
Frégate de 40	"	"	28	"	12	
de 38	"	"	26	"	12	
de 36	"	"	"	26	10 de 6	
de 32	"	"	"	26	6 de 6	
de 28	"	"	"	"	"	

Sur chaque vaisseau ou frégate il y avait ordre d'embarquer un certain nombre de caronades en supplément d'armement.

Ancestrami

Avouons que nos ennemis eurent généralement des vaisseaux mieux armés que les nôtres, un matériel de choix. Que de revers n'avons-nous pas subis parce que nos bâtiments démâtaient de leurs mâts de hune, pour ne citer qu'un détail ?
VILLARET DE JOYEUSE ne livra le combat désastreux de Groix que parce que *le Fougueux* avait démâté de ses mâts de hune, peu de jours auparavant, et perdit trois vaisseaux.
Le Ça-ira, le Censeur, de l'escadre de l'amiral **MARTIN**, les *Droits-de-l'homme,* la frégate *l'Atalante, le Hoche* ne tombèrent au pouvoir de l'ennemi ou ne naufragèrent que par suite de la rupture des mâts de hune, avarie qui obligea les capitaines à accepter des luttes inégales.
Le contre-amiral **GANTHEAUME** ne put mener à bonne fin l'importante mission qu'il avait reçue de porter des renforts à l'armée d'Egypte, parce que plusieurs de ses vaisseaux démâtèrent de leurs mâts de hune, en sortant des passes de l'Iroise par un temps forcé.
Au contraire, les Anglais choisissaient, dans une innombrable quantité de vaisseaux et frégates, les mieux acastillés, les mieux gréés, les mieux armés de leurs bâtiments. Lorsqu'ils n'avaient pas une écrasante supériorité de forces, ils avaient l'avantage de mettre en ligne des bâtiments de choix.
Il faut reconnaître aussi que leurs canonniers étaient mieux exercés que les nôtres ; le tir était plus précipité, d'autant plus juste qu'on se battait généralement bord à bord, à très-petite distance, souvent même à bout portant.
« C'est à cette grêle de boulets, dit **NELSON**, que l'Angleterre a dû l'empire des mers. »
Rappelons, à ce propos, que l'Assemblée législative commit une faute grave quand elle supprima le corps des canonniers-matelots, une des belles institutions du maréchal **de CASTRIES** ; la Convention, marchant dans les mêmes errements, supprima les régiments de la marine, le 28 janvier 1794, et décréta que le service serait fait, à l'avenir, sur les vaisseaux, par les volontaires nationaux, mesure qui ne pouvait produire de bons résultats, car c'est à bord d'un vaisseau qui combat qu'il faut des soldats d'élite, des tirailleurs exercés, des hommes vaillants.
Notons aussi que les amiraux anglais eurent toujours une grande confiance dans le succès, qu'ils ne manquèrent jamais de se donner l'avantage de l'attaque, alors que les nôtres, paralysés par les ordres du ministre et des représentants qui montaient le même vaisseau, désiraient éviter des batailles, afin de mieux remplir leurs missions.
Parfois, comme à Aboukir, nos chefs donnèrent aux habiles, amiraux anglais l'occasion de vaincre, en prenant de mauvaises dispositions.
En définitive, malgré le glorieux traité d'Amiens, la marine anglaise eut le dessus ; nous fûmes vaincus !
Mais il n'est pas généreux de dire que les causes de nos défaites sont autres, en faisant ressortir l'indiscipline, l'inexpérience des uns et des autres.
Remarquons encore que les chefs de nos armées navales qui combattirent le 1er juin 1794, à Aboukir, à Trafalgar, durent se sentir déplacés dans ces postes de haute confiance.
Braves sans doute, ambitieux certainement, habiles peut-être, leur appartenait-il de commander ces états-majors démocratiques, ces équipages républicains, dont aucun d'eux ne pouvait et ne devait comprendre les aspirations ? Tous étaient des nobles au service de la république, et l'on peut douter qu'ils aient eu au fond du cœur cet ardent patriotisme au moyen duquel on soulève les masses, sentiment sacré qui produit les héros, mille fois plus noble que l'ambition personnelle, et dont furent pleins les cœurs des chefs vaillants qui se sont illustrés pendant les guerres de la révolution.
N'oublions pas que les royalistes livrèrent 22 vaisseaux aux Anglais, en rade de Toulon, au début des hostilités.
Remarquons que, malgré tout, nos capitaines causèrent un tort immense au commerce de l'ennemi, surent capturer ses vaisseaux et autres bâtiments de guerre, échappèrent, en maintes circonstances, par la ruse ou l'audace, à des forces supérieures, le défièrent dans des positions choisies, se montrèrent souvent intelligents et heureux.

Puis, faut-il s'étonner du résultat de cette guerre acharnée ?
La France était en guerre contre l'Europe ; une affreuse guerre civile divisait nos pères ; la Convention, ne pouvant compter que sur vingt départements, entretenait treize armées sur les frontières et dans l'intérieur ; les officiers de grades supérieurs dans la marine étaient absents, les équipages désorganisés, tous les services en souffrance.

———————

LIVRE DEUXIÈME

LA CONVENTION NATIONALE, DEPUIS SON OUVERTURE (21 SEPTEMBRE 1792) JUSQU'A L'AVÉNEMENT DU DIRECTOIRE (24 OCTOBRE 1795).

———

CHAPITRE PREMIER.

LOIS, DÉCRETS, ORDONNANCES. — LES MINISTRES.

Gaspard MONGE, savant distingué qui fut désigné pour remplacer **LACOSTE** au ministère de la marine, entra en fonctions le 11 août 1792, lendemain de la prise des Tuileries.
Ce fut un ministre médiocre, et pendant la courte durée de sa gestion il ne fit rien de très-important.
L'une de ses premières mesures fut de supprimer la croix de Saint-Louis, de réorganiser les troupes de l'infanterie et de l'artillerie de marine.
Nous ne devons point passer sous silence les solennels débats à la suite desquels la Convention envoya l'infortuné Louis XVI périr sur l'échafaud, et nous nous faisons un devoir de dire quelle fut, dans cette grave affaire, l'attitude des députés qui appartenaient au corps de la marine :
Le ministre, mathématicien, homme intègre et intelligent, mais montagnard et jacobin, sans nul doute, vota la mort, sans sursis et sans appel.
Le duc **d'ORLÉANS**, alors surnommé l'amiral Égalité, se montrant envers son malheureux cousin aussi implacable que les plus féroces révolutionnaires, vota également la mort.
Le contre amiral **de ROCHEGUDE** vota pour la détention pendant la guerre, et l'exil pendant la paix, puis il demanda ultérieurement le sursis et l'appel au peuple.
Le vice-amiral **de KERSAINT,** ami des girondins, vota de la même manière, et donna sa démission le lendemain.
Le capitaine de vaisseau **de CASA-BIANCA** vota pour le bannissement à perpétuité, puis, ultérieurement, se prononça aussi pour le sursis et l'appel au peuple.
Ainsi, les représentants de la marine, pris séparément, auraient sauvé le roi d'une fin tragique.
Mais ce qu'il est très-important de noter, ce qui est une fatalité dans notre histoire, c'est que les députés des colonies manquèrent tous à l'appel nominal, parce qu'ils n'avaient pas eu le temps d'arriver de leurs îles lointaines, et ce n'est point là un fait de peu d'importance, si l'on réfléchit qu'ils n'étaient pas moins de vingt-neuf, dont dix-huit de la seule île de Saint-Domingue.
C'est de la marine que le règne de Louis tire son plus bel éclat. C'est à la marine que ce roi sacrifia les millions de la France. Il donna au commerce maritime un très-grand essor. Aujourd'hui que, grâce aux merveilles de l'industrie et du commerce, on fabrique en Europe ce que les pays lointains produisaient seuls jadis, que les colonies sont devenues des États indépendants, le tableau du monde

est changé, comme l'a dit avec raison M. **THIERS**. Alors on imposait aux colonies l'obligation de ne donner qu'à la métropole les denrées tropicales, de n'admettre que ses bâtiments et ses produits, de sorte que chacune était une plantation, un marché, un port fermé. Par ces raisons, notre commerce d'outre-mer avait atteint une prospérité inouïe, inconnue de nos jours, et ce n'est pas trop préjuger des hommes de dire que les colons devaient aimer leur roi.
Aussi ce fut un malheur qu'ils n'aient pu voter avec leurs collègues de la Convention, parce que tout le monde sait à quelle insignifiante minorité passa le vote fatal et parce qu'il eût été juste que ceux-là surtout qui avaient joui des prospérités du règne fussent présents pour juger le souverain.
Le 1er février 1793, la Convention déclara la guerre à l'Angleterre, et un enthousiasme indicible exaltant les esprits, elle s'adressa aux marins en ces termes éloquents :
« Qu'ils volent sur les vaisseaux de la République. L'armée navale, aussi brûlante de patriotisme que l'armée de terre, doit marcher, comme elle, de victoires en victoires...
« Matelots et soldats, qu'une émulation salutaire vous anime ! Que des succès égaux vous couronnent! Et vous qui mourrez au champ d'honneur, rien n'égalera votre gloire ! La patrie reconnaissante prendra soin de vos familles, burinera vos noms sur l'airain, les creusera dans le marbre, ou plutôt ils demeureront gravés sur le frontispice du grand édifice de la liberté du monde. Les générations, en les lisant, diront : - « Voilà ces héros français qui brisèrent les chaines de l'espèce humaine, et qui s'occupèrent de notre bonheur quand nous n'existions pas. »

Chacun sait ce qu'est l'arc de triomphe, ce magnifique monument qui restera comme un souvenir grandiose de l'épopée révolutionnaire et napoléonienne. M. **JAL** lui a consacré un article remarquable qu'il a publié dans la France maritime, et d'après lui, 30 noms de victoire sur terre, 99 de batailles ou de sièges mémorables, 374 de généraux, colonels et autres, ont été gravés sur la pierre.
Cet historiographe ajoute que la marine, par une étrange indifférence, n'a pas l'honneur d'un bas-relief. Il n'y a pas une seule figure d'amiral, et, en fait de noms, il n'aurait lu que ceux de 10 amiraux :
« **TRUGUET, VILLARET DE JOYEUSE, LATOUCHE-TRÉVILLE, BRUIX, DE ROSILY, DE BRUEYS, GANTEAUME, DECRÈS, DE LINOIS, DUPERRÉ. »**
Se serait-il trompé, ou la réclamation qu'il formula aurait-elle été prise en considération par les ministres de Louis-Philippe ? Nous l'ignorons. Toujours est-il que nous avons lu plusieurs autres noms mêlés à ceux des généraux et colonels des armées de la République et de l'Empire. Les voici tels qu'ils existent aujourd'hui : « **VERHUEL, DE MISSIESSY, HAMELIN, TRUGUET, LATOUCHE-TRÉVILLE, VILLARET DE JOYEUSE, COSMAO, DE VILLENEUVE, DE ROSILY, BRUIX, DE ROSAMEL, DE SERCEY, RENAUDIN, L'HERMITTE, TROUDE, DUPERRÉ, DE LINOIS, DECRÈS, MARTIN, D'ESTAING, DE BRUEYS, GANTEAUME, WILLAUMEZ, ÉMÉRIAU, PERRÉE. »**
Nous nous abstenons de toute critique ; mais puisse notre voix avoir un écho près des ministres de S. M. l'Empereur!
Le premier peut-être à réclamer, après un examen approfondi des faits, nous nous faisons un devoir de dire qu'il est étrange qu'on ait oublié les noms si honorables de :
« ALLEMAND, DUPETIT-THOUARS, LUCAS, BOUVET, LE JOILLE, COUDÉ, INFERNET, VANSTABEL, NIELLY, SURCOUF. »
Ceux-là n'ont pas été gravés sur la pierre monumentale, mais n'en déplaise à ceux qui dispensèrent la gloire à une époque antérieure, ils le sont dans le cœur des vrais Français ; quelques-uns, plusieurs même sont restés légendaires.
Les Anglais le savent bien, eux qui les trouvèrent toujours, devant eux, audacieux et redoutables.
Par une étrange anomalie, ils ne sont pas sur l'arc de triomphe.

Après la déclaration de la guerre, convaincue de la nullité du ministre **MONGE**, la Convention le destitua, en ordonnant que tous ses adjoints fussent gardés à vue.
Pourtant l'un d'eux, le capitaine de vaisseau **Jean DALBARADE**, ne tarda pas à être mis à la tête du département, le 10 avril 1793. C'était un intrépide marin, ancien corsaire qui causa un tort considérable au commerce des Anglais quand il commanda la frégate *l'Aigle*, pendant la guerre de l'indépendance.
GUÉRIN raconte qu'il commit, dans sa jeunesse, des actes de pirate autant que de corsaire, qu'il était méfiant et jaloux des talents des autres, qu'en sa qualité de ministre il passait son temps à festiner avec les montagnards.
En réalité, le représentant **JEAN-BON SAINT-ANDRÉ**, en mission à Brest, fut le vrai ministre de cette époque. Il préparait les décrets, les présentait à **DALBARADE**, et ce dernier les faisait voter par leurs amis de la montagne.
Tous les officiers de marine absents sans congé furent destitués, ainsi que ceux qui s'étaient montrés rebelles aux décrets de la Convention et beaucoup de ceux qui parurent suspects, en leur qualité de nobles.
On autorisa le ministre à choisir des contre-amiraux parmi les capitaines de vaisseau qui avaient un an de grade, les capitaines de vaisseau dans le nombre des lieutenants de vaisseau ou parmi les capitaines de commerce qui avaient commandé pendant cinq années, les lieutenants de vaisseau parmi les capitaines de commerce qui avaient commandé pendant deux ans, les enseignes parmi les seconds, les officiers-mariniers, les pilotes.
Le 10 mars 1793, la solde fut augmentée des secours votés pour les veuves et les enfants de ceux qui mourraient pour la patrie.
Le 18 mars 1793, les sociétés populaires reçurent l'autorisation de choisir des capitaines de vaisseau dans le nombre des capitaines de commerce qui avaient commandé plusieurs fois et avaient déjà reçu le brevet de lieutenant de vaisseau.
Le 22 juin, l'embargo fut mis sur les corsaires jusqu'à l'entier armement des vaisseaux de la République.
Le 20 juillet, le ministre reçut pleins pouvoirs pour combler les grands vides que l'émigration avait produits. Peu de temps après, les médecins de 18 à 40 ans, furent tous mis en réquisition pour le service des armées. Ils ne devaient pas être compris dans les levées comme volontaires, et passaient des examens devant les comités de salubrité publique.
Le 7 septembre, tous les fonctionnaires qui n'avaient pas la confiance du peuple furent destitués.
Le 12 septembre, on décréta que les arsenaux seraient placés sous la direction du commandant des armes et non plus sous celle des ordonnateurs, comme il avait été statué en 1791.
Le 21 septembre, tout fut mis en réquisition pour l'armement des vaisseaux. On opéra une levée générale des marins et des ouvriers inscrits.
Peu de jours avant, un décret de la plus grande importance avait supprimé le corps et la dénomination de l'administration de la marine. Les commissaires devinrent de simples employés civils au service de la flotte. Mais cette mesure, qui tranchait dans le vif, le débat toujours pendant de la suprématie de la plume ou de l'épée, ne dura qu'un temps si court, qu'on ne put obtenir des résultats appréciables.
Le 1er octobre 1793, on décréta que les prises seraient la propriété des capteurs ; que la République prendrait les bâtiments de guerre à son usage, en payant, pour chaque canon, une somme déterminée.
Le 7 octobre 1793, on dressa l'état général de tous les officiers présents, et ceux-ci, s'étant réunis en assemblées générales, comblèrent, par l'élection, les grands vides que les émigrations et les destitutions avaient produits.

Deux officiers municipaux du port assistèrent à ces solennelles assises, où les marins les plus patriotes, les plus énergiques, les plus capables purent se voir, se compter, s'entendre, et désignèrent ceux qui devaient avoir l'honneur de les commander pendant la guerre sanglante et longue qui était déjà commencée.
Le 10 octobre 1793, le gouvernement de la République fut déclaré révolutionnaire jusqu'à la paix.
Le 5 janvier 1794, fut promulgué le nouveau code pénal sur lequel on comptait pour rétablir la discipline dans les escadres(1). On décréta de même que tout capitaine qui amènerait le pavillon de la République, avant que le vaisseau ne fût prêt à couler bas, serait puni de mort, mesure qui a fait dire, sans doute, au capitaine **BREUTON** que nos officiers ne restèrent en ligne, au combat du 1er juin 1794, que parce qu'ils craignaient d'avoir le cou coupé.
Réflexion digne d'un Anglais connu par la haine qu'il portait à nos marins et qu'il n'a point déguisée!
Nous avons parlé de discipline, et, peut-être, n'est-il pas hors de propos de faire ressortir l'importance de cette base essentielle de toute organisation militaire. On a répété à satiété que ce qui a causé l'infériorité de notre marine sous la République, c'est l'indiscipline des équipages, leurs insubordinations, leurs idées d'indépendance, mais nous prenons à tâche de démontrer que cette accusation est erronée, car, s'il n'y avait eu à vaincre que ces insubordinations partielles qu'on ne peut contester, c'eût été peu de chose.
Dans les armées de la République, il y eut aussi, tout d'abord, beaucoup de désordres, des révoltes même, et ce ne fut que peu à peu, grâce au génie de plusieurs illustres généraux, **BONAPARTE, HOCHE, MOREAU, JOUBERT, MASSÉNA,** que l'ordre renaquit, que le sentiment du devoir s'alliant à l'amour de la patrie..., nos légions, qui avaient d'abord essuyé des revers, devinrent si redoutables, tout en excitant l'admiration des autres peuples.
Ainsi, de même ; qu'est-ce quelques scènes de scandale que certains historiens ont racontées avec tous leurs détails et qui se passèrent aux plus mauvais jours de 1793, comme pour y chercher la cause de nos revers maritimes. Hélas ! ces causes étaient autres.
Revenons cependant à la discipline, et par ce mot, auquel nous donnons ici son acception la plus élevée, entendons les sentiments de justice et d'honneur autant que ceux de l'obéissance passive.

Malheureusement, il n'est que trop vrai : dans la marine française, ces sentiments ont parfois faibli, non point seulement sous la Terreur mais aux plus beaux jours de Louis XIV, Louis XVI. Pourtant n'est-il pas vrai que, sans un dévouement absolu aux ordres du commandant en chef, il n'y aura que des défaites en perspective.
Le contre-amiral **de KERGUÉLEN** l'a déjà dit d'une manière éloquente, et il le disait à ces mêmes officiers qui venaient de terminer une guerre glorieuse : « Tant que les officiers français, disait-il, auront ces sentiments d'orgueil, cette suffisance révoltante, cette morgue qui leur fait constamment tourner en dérision ou prendre en haine les chefs qu'ils devraient respecter, le pavillon de la France s'abaissera toujours, sur la mer, devant celui de l'Angleterre, et ils iront tous successivement remonter la Tamise et servir de risée au peuple de Londres! »

(1) Les peines étaient : La mort, pour désobéissance, injures ou menaces envers les supérieurs, révoltes ou provocation à la révolte, attroupements tumultueux, pour crier à la trahison, quitter son poste, s'absenter pendant trois jours, à 2 lieues de la rade.
Les fers, pour pétitions collectives, fausses alarmes, fausses nouvelles, pour s'enivrer, vendre des spiritueux, demander la grâce d'un condamné.
Les officiers qui ne monteraient pas au premier son de la cloche, l'employé civil qui mettrait du retard à faire embarquer ses gens étaient également passibles de la peine des fers.
Les officiers qui ne justifieraient pas d'avoir fait de leur mieux pour rétablir l'ordre pourraient être condamnés à trois ans de prison.

Les commandants en chef ont dû souvent adresser les reproches les plus amers à quelques-uns de leurs capitaines.
Il est inutile de citer un seul nom ; mais partout et toujours, quand il n'y avait pas un refus formel d'obéissance, il y avait au moins résistance, mauvaise volonté, négligence coupable.
A peine pourrait-on citer quelques capitaines qui se soient dévoués pour sauver l'amiral en venant spontanément à son aide.
Au combat des Saintes, dans la mer des Antilles, dans les mers de l'Inde, à Aboukir, à Trafalgar, alors même que la victoire était encore indécise, que de fautes ne peut-on pas reprocher ? Nous avouons qu'il est difficile de décider avec certitude de quel côté sont les torts, mais il est avéré que plusieurs officiers n'ont pas donné des preuves suffisantes de ce dévouement absolu, qui est la première condition d'une bonne discipline.
NELSON eut pour ami **COLLINGWOOD**, et **BONAPARTE** trouva **DESAIX**, mais nos amiraux n'ont pas été généralement si bien secondés par ceux qu'ils commandaient.
La Convention eut besoin de la marine, elle s'en occupa fort sérieusement, quoi qu'on en ait dit, et elle lui confia deux missions importantes, celles d'assurer l'entrée des convois de l'Amérique et de la Méditerranée.
A tout prendre, personne ne faillit à ces deux tâches nationales.
A Brest, à la tête d'une armée de trente vaisseaux de haut bord, se trouvait alors un jeune gentilhomme, déjà distingué par **SUFFREN**. Il était intelligent, ambitieux, ami de la gloire autant que des plaisirs, et nous verrons comment il affronta les Anglais ; nous verrons que les capitaines des vaisseaux de cette armée, tous officiers bleus ou marchands, la plupart aux cheveux blancs, ne se tirèrent pas trop mal de presse, taillèrent une rude besogne aux journées des 9, 10 et 13 prairial, et, en tout cas, firent preuve de dévouement, sinon d'intelligence et d'habileté! Là, du moins, on ne vit pas des divisions entières rester dans l'inaction.
A Toulon, **MARTIN** sut lutter aussi avec habileté contre des ennemis très-supérieurs en nombre, et, en somme, à cette époque de désorganisation sociale, la marine française fut puissante, puisqu'il n'y avait pas moins de cinquante vaisseaux armés ou en armement à la fin de 1795.
Malheureusement, l'ère du Directoire commença. On voulut réorganiser, et, à notre avis, on perdit tout. Ce fut une faute grave de dissoudre le corps des officiers de vaisseau, afin de le reconstituer sur de nouvelles bases, une injustice, car on ouvrit la porte à tous les abus.
GUÉRIN dit lui-même qu'on écarta cinquante officiers au moins, jeunes encore et à antécédents honorables, qui n'auraient pas mieux demandé que d'être employés ; les quelques hommes capables qui furent maintenus, tels que **MARTIN, VENCE, VANSTABEL, NIELLY, BRUIX,** reçurent des postes sédentaires dans les ports.
Il est vrai qu'en 1797, et l'on n'en fit pas mystère, on fut pris d'un dégoût général pour la marine ; l'on eut même l'idée d'y renoncer absolument, et l'on vendit à des armateurs, pour les armer en course, beaucoup de frégates et de corvettes. N'est-il pas étrange que le plus illustre des amiraux de ce temps, se trouvant sans emploi, ait offert ses services au commerce? Nous voulons parler de **LATOUCHE-TRÉVILLE** que le ministre **TRUGUET** laissa aussi sans emploi.
Voilà une des vraies causes de la ruine de la marine.
Le 28 janvier 1794, la Convention, par une inconséquence fatale, supprima les régiments de marine, dont elle avait voté l'organisation précédemment, et elle décida que les volontaires nationaux feraient le service qui revenait à ces troupes sur les vaisseaux et frégates.
Peu après, sur la demande de **JEAN-BON SAINT-ANDRÉ,** des instituteurs furent embarqués sur les bâtiments qui portaient plus de vingt canons, pour remplacer les aumôniers, regrettés des matelots, d'après les rapports de ce représentant.

Le 5 février 1794, le pavillon tricolore, tel qu'il existe aujourd'hui, le bleu à la hampe, le rouge flottant dans les airs, remplaça définitivement comme pavillon de poupe celui qui servait de transition depuis 1790 et dont un quart seulement portait les trois couleurs[(1)].
A la même date, fut proclamée l'abolition de l'esclavage.
Le 12 février 1794, on établit dans plusieurs ports des écoles de canonnage.
Le 25 mai 1794, à la suite d'un discours passionné de **BARRÈRE**, sur les crimes des Anglais, on poussa la passion jusqu'à décréter qu'à l'avenir il ne serait pas fait un seul prisonnier anglais ou hanovrien[1)].
Le 6 mai 1794, des instructions sur l'histoire des marins français furent rédigées pour les équipages des vaisseaux et mises à leur disposition.
Le 19 juin 1794, on décréta que tout capitaine qui laisserait couper la ligne serait puni de mort.
Le 6 juin 1795, les amiraux furent laissés libres de monter pendant le combat soit un vaisseau, soit une frégate.
Le 24 octobre 1795, un décret changea encore l'organisation de la marine.

CHAPITRE II.

CHRONIQUES DES PORTS DE GUERRE.

Toulon.

Les représentants désignés pour Toulon arrivèrent, le 5 février, dans cette ville, où l'on s'était mis à l'œuvre pour requérir des ouvriers d'état des ports environnants, rassembler les matériaux nécessaires, activer la construction des dix vaisseaux que le port devait fournir[(2)].
TRUGUET, remettant son commandement au contre-amiral **TROGOFF**, partit pour Paris, le 28 mars 1793 après avoir rendu compte à l'Assemblée des trois corps qu'il était appelé près du Directoire exécutif.
Nous verrons que la ruine du commerce, la disette, la faim, changèrent les idées révolutionnaires des habitants du Midi ; que, dans les villes de Marseille et de Toulon, un parti puissant s'opposa bientôt à celui de la montagne, triomphant à Paris et que, par suite d'événements qu'on ne sut ni prévoir ni conjurer, notre arsenal de la Méditerranée fut livré par les royalistes aux ennemis de la France.
Les représentants, s'étant rendus, dès leur arrivée, aux sections, furent bientôt débordés par les contre-révolutionnaires, en majorité dans ces sociétés, qui se composaient, au termes de la loi, de

(1) On décréta que les marques de commandement dépendraient du grade du commandant en chef.
C'était le pavillon national à queue blanche au grand mât pour les amiraux, au mât de misaine pour les vice-amiraux,'au mât d'artimon pour les contre-amiraux, la flamme tricolore pour les autres officiers : Les escadres d'une armée navale prenaient les dénominations d'escadres rouge, bleue ou blanche, suivant la couleur de la queue.
1) Le capitaine Charbonnier, cédant aux instances de ses officiers et marins dont plusieurs avaient été embarqués sur la Modeste, toléra que des prisonniers anglais qu'il avait en son pouvoir fussent passés par les armes. C'est la seule fois que le décret reçut son exécution. Ce capitaine, d'un naturel généreux et humain, en conçut plus tard un vif chagrin dont il mourut. (BRUN, Histoire de Toulon.)
(2) Les ateliers étaient très-bien approvisionnés et la célérité des armements devait dépendre de l'activité avec laquelle les vaisseaux seraient radoubés. L'artillerie avait besoin de 104 canons de divers calibres.

tous les citoyens; aussi ne tardèrent ils pas à se rendre aux clubs, autres sociétés populaires, entre lesquelles on distinguait celui des adorateurs de la liberté et de l'égalité, dit le club de Saint-Jean.
Les meneurs de ce club, profitant de l'exaspération du bas peuple, s'entourant de séides qu'ils gagnaient à leur cause, commirent des excès tels qu'ils provoquèrent eux-mêmes la contre-révolution royaliste qui se forma dans la ville et devint de jour en jour plus puissante. Nous ne citerons qu'un fait pour montrer quelle était leur tyrannie.
Deux frégates de retour d'une croisière, sous le commandement de M. **de BASTEROT,** devaient reprendre la mer pour leconduire à Alger deux chébecks que l'on rendait au dey, dont on voulait conserver l'amitié parce qu'il nous fournissait des blés, lorsque les matelots refusèrent de partir et portèrent plusieurs accusations contre leur commandant.
Les clubistes exigèrent que M. **de BASTEROT** fût traduit devant une cour martiale, et l'infortuné, condamné à mort, fut guillotiné sur le pont du Ruisseau-l'Égoutier. On l'accusait d'avoir voulu nous aliéner le dey, parce qu'il avait, par erreur ordonné de tirer à boulets sur une barque turque, d'avoir souvent manifesté le désir de revenir au port, et de n'être resté en mer que sur les recommandations pressantes de son collègue **FERRAUD**, commandant de *la Minerve*.
On assure qu'il était atteint d'aliénation mentale, mais que la vérité ne put se faira jour en ce temps de haines et de passions.
De même qu'il envoyait des victimes à l'échafaud, de même le club donnait des commandements, décidait des promotions, s'immisçait dans toutes les affaires de la marine. Douze notables furent, sur sa demande, emprisonnés au fort Lamalgue.
Mais bientôt les royalistes, se mettant en état d'insurrection dans les villes du Midi, considérèrent comme un devoir de résister à la Convention et devinrent les plus forts.
A Toulon particulièrement, la face des choses changea complètement, et, malgré toutes les fautes commises, cet événement est à jamais regrettable, car les jacobins du club Saint-Jean n'auraient jamais livré le magnifique arsenal de cette ville à nos ennemis.
C'était le 12 juillet 1793, les clubistes avaient parcouru les rues, les bras nus, le sabre en main, vociférant, menaçant de mort quiconque demanderait la réouverture des sections royalistes.
Pourtant la section des Minimes s'était réunie le même jour, et le citoyen **ROUX**, après un discours énergique, avait rédigé une pétition qui fut présentée aux conseillers municipaux. Il demandait, conformément aux lois, la réouverture des sections.
Pendant qu'on délibérait et que le tumulte était partout, le tocsin fut sonné, la générale battue, les bataillons de la milice s'assemblèrent, et, au grand étonnement des conseillers, les royalistes se réunirent dans leurs sections. Plus tard, ils envahirent le club Saint-Jean, saisirent les archives, arrêtèrent les membres et détruisirent les hideux emblèmes de la salle des séances, une flamme rouge surmontant le bras d'un Suisse tué aux Tuileries dans la journée du 10 août.
Ce fut ainsi, disent les chroniques du temps, que les bourgeois de Toulon, par un acte de fermeté et de courage, enlevèrent la suprématie à une société de tyrans bas et sanguinaires.
Dès lors s'établit un comité général composé des notables de la ville : les deux représentants en mission, les chefs de la marine et de l'armée furent invités à en faire partie, mais les premiers furent emprisonnés au fort Lamalgue, lorsqu'ils voulurent faire accepter la constitution de 1793.
Ce comité se mit en relations suivies avec celui de Marseille ; les dépêches du ministre de la marine adressées à **TROGOFF** commandant l'escadre, à **CHASSEGROS** commandant de la marine, à **PUISSANT de NOLIMONT** ordonnateur, furent interceptées, et tous furent prévenus qu'ils ne correspondraient avec Paris que par l'intermédiaire du comité.
Le 28 juillet 1793, les églises furent rouvertes, une fête commémorative établie en l'honneur de ceux qui avaient péri victimes des fureurs révolutionnaires. Cette fête se termina par l'auto-da-fé de la constitution de 1793.

On comprendra à peine aujourd'hui de quelle indignation furent saisis les jacobins à la nouvelle de ces événements.
Marseille et Toulon furent mis hors la loi, et la Convention, adoptant des mesures énergiques, donna l'ordre au général **CARTEAUX** de marcher sur elles. Elle décida que les convois de blés destinés pour Marseille seraient arrêtés dans leurs marches, les envois d'argent supprimés.
Le comité de Toulon, en donnant connaissance de ces actes à **TROGOFF**, décida que ces convois seraient, au contraire, protégés, parce que l'idée d'affamer les Marseillais était infâme, qu'ils seraient en droit, par représailles, de retenir les vivres de l'armée navale, et que les intérêts de la République seraient compromis.
Ce même comité fit traduire devant un tribunal de sa composition les membres du club Saint-Jean, que Paris avait ordonné de mettre en liberté, et plusieurs d'entre eux furent condamnés à mort. Dans le nombre, on distinguait le président **BARTHÉLÉMY**, qui fut guillotiné après avoir été livré aux huées, aux imprécations d'une foule en délire.

Depuis le jour de la déclaration de la guerre, plusieurs divisions anglaises étaient arrivées devant Toulon et, à la fin de mai 1793, il y avait déjà 19 vaisseaux et 9 frégates sous le commandement du vice-amiral **HOOD**. dont le pavillon flottait à bord du *Victory* de 120 canons.
A la même époque, le vice-amiral espagnol **LONGARA** tenait la mer avec 24 vaisseaux.
TROGOFF, se tenant prêt à défendre l'entrée de la rade, embossa les siens et ordonna de faire les préparatifs nécessaires.
On pourrait croire que la vue des ennemis eût donné des idées patriotiques aux membres du comité général des sections, mais il n'en fut rien. Par une trahison, sans exemple dans les annales de notre patrie, l'arsenal de Toulon devait être livré.
Nous avions en rade et armés 20 vaisseaux et 6 frégates ; dans le port et désarmés, 9 vaisseaux, 2 frégates ; en construction, 2 vaisseaux et 2 frégates.
Le comité de Marseille s'assembla le 15 août 1793 pour traiter de la grave question des subsistances, et ce fut dans cette circonstance que surgit l'idée funeste de demander à l'amiral anglais qu'il voulût bien laisser passer les convois, au nom de l'humanité. Avant de faire cette démarche importante, on voulut avoir l'avis des Toulonnais, de sorte que des pourparlers s'établirent entre le citoyen **GAUTHIER de BRÉCY** et **Le BRET d'IMBERT**, capitaine du vaisseau *l'Apollon*.
Les chefs de la marine, sans participer à ces menées, furent circonvenus, compromis, obligés d'y prendre part. On leur parla de la nécessité de désarmer les vaisseaux et de traiter avec l'amiral Ilood. Ils repoussèrent, dit-on, ce parti extrême et conjurèrent de ne prendre aucune mesure sans consulter la Convention nationale, à laquelle ils voulaient qu'on exposât les malheurs dont on était menacé.
Nous avons vu que **TRUGUET**, commandant en chef de l'escadre, se trouvait à Paris, et nous devons noter que la seule lettre qu'il écrivit à **TROGOFF**, en ces circonstances graves, n'avait d'autre but que de lui faire remarquer qu'il n'avait pas agi convenablement en arborant son pavillon sur le vaisseau amiral le Commerce de-Marseille.
Cette lettre, lue au contre-amiral au sein du comité, l'exaspéra ; il écrivit une dernière fois au ministre de la marine et se plaignit amèrement de ne recevoir que des reproches.
Le 20 août, le comité de Marseille envoya deux députés à l'amiral **HOOD**, pour le prier de laisser passer les convois attendus, et, à bord du vaisseau le *Victory*, le citoyen **ABEILLE** signa l'acte indigne de la cession de cette ville à nos ennemis.
Peu de jours après, le général **CARTEAUX**, ayant dispersé les milices départementales, s'empara de Marseille, où il fit son entrée le 25 août. La foule éperdue se porta dans la direction de Toulon ; la population entière fut, pendant quelques jours, sous l'empire d'une folle terreur.

A Toulon, **Le BRET d'IMBERT,** président du comité, répandit une adresse pour annoncer aux soldats, marins et ouvriers, que la ville serait livrée aux Anglais, au nom du successeur de Louis XVI, et cette pièce, en date du 24., porte la signature de treize personnes.
TROGOFF ne la signa pas, non plus que Puissant **de MOLIMONT. CHASSEGROS**, qui la signa, mourut ultérieurement de chagrin(1).
A cette époque, le contre-amiral **SAINT-JULIEN,** sorti depuis peu de prison du fort Lamalgue, commandait l'escadre, et avait arboré son pavillon sur le vaisseau le *Commerce-de-Bordeaux.*
Les équipages, à la réception de l'adresse, protestèrent contre les intentions des Toulonnais.
L'historien **GUÉRIN** assure que **SAINT-JULIEN,** souvent retiré à la campagne dans une bastide, ne s'occupait que de plaisirs et d'orgies ; les chroniqueurs contemporains n'en parlent pas, et sont d'accord pour dire qu'il s'opposa toujours aux volontés du comité. Il cessa même de reconnaitre l'autorité de **TROGOFF**, parce que ce dernier ne venait plus en rade. Il est avéré qu'il menaça ceux qui lui communiquèrent l'adresse de les faire pendre aux vergues de son vaisseau s'ils osaient y remettre les pieds une seconde fois, qu'il jura de bombarder la ville si on l'empêchait de se défendre contre les vaisseaux anglais.
Cependant, soit que ce contre-amiral l'ait toléré, soit qu'il n'ait pu l'empêcher, **Le BRET d'IMBERT,** mettant le comble à la trahison, communiqua, dans son canot, avec les ennemis.
Le 24 août 1793, un officier anglais, débarquant sur le quai après le coucher du soleil, fut conduit à la salle du comité, auquel il donna connaissance d'une déclaration préliminaire de l'amiral **HOOD**.
L'hésitation fut extrême, les sentiments patriotiques se réveillèrent; chacun s'imagina les malheurs de l'avenir, les soldats républicains victorieux, Toulon à feu et à sang, les habitants mis hors la loi.
La majorité désirait que la ville fût livrée aux Espagnols plutôt qu'aux Anglais, et l'on délibérait avec anxiété, quand tout à coup les rues voisines de la salle des séances se remplirent d'une foule de fuyards attérés ; on entendit au loin, ou l'on crut entendre, des coups de fusil, et le cri d'effroi si connu : « Voilà **CARTEAUX**! voilà Carteaux! »
qui avait déjà retenti sur les quais de Marseille.
Chacun fut dupe de ces alertes, qui étaient fausses, et l'on signa aux cris de :
« Vive le roi! »
la déclaration que l'officier anglais emporta.
En même temps Louis XVII fut proclamé roi de France.
On décida que le pavillon blanc remplacerait le pavillon tricolore à l'arrivée des Anglais, que ces derniers prendraient possession des forts, et défendraient les Toulonnais contre les armées républicaines.
Comme les sections ne furent convoquées que le lendemain, il n'est point douteux que les membres du comité consommèrent seuls la trahison. Plusieurs d'entre eux accompagnant l'officier anglais se rendirent à bord du *Victory*, pour donner communication des résolutions prises.
De leur côté, les marins de nos vaisseaux avaient délibéré sur le parti qu'ils devaient suivre, et décidé qu'ils ne permettraient pas aux Toulonnais de livrer leur ville aux Anglais.
Les vaisseaux durent être embossés, et prêts à combattre.
SAINT-JULIEN, adoptant l'avis des équipages, ordonna des dispositions qui répandirent la terreur dans la ville. Malheureusement il ne prit pas toutes ses précautions, négligea de s'emparer du magasin des vivres, laissa les batteries de la rade dans le délabrement.
Le 27 août 1793, dès l'aube, les habitants de la ville, dans une attente fiévreuse, montèrent sur leurs toits, les sectionnaires prirent les armes ; les troupes gardèrent les approches de la place.

(1) La dernière lettre de Chassegros au ministre a pour objet d'excuser Trogoff lorsque ce dernier reçut des reproches pour avoir arboré son pavillon sur le Commerce-de-Marseille.

Chacun craignant le bombardement dont nos marins avaient menacé la ville guetta le moment où paraîtraient les vaisseaux de l'Angleterre.
Enfin on les signala ! **TROGOFF**, inquiet sur les mouvements des siens, se rendit, de sa personne, à bord de *la Perle*, mouillée dans la darse, et y fit arborer son pavillon.
Alors, dit **GAUTHIER de BRÉCY,** la résolution et la fermeté de cet amiral décidèrent du mouvement, et le plus grand nombre des capitaines prirent le parti de seconder les sections.
Le chroniqueur **HENRI** est d'accord avec **GAUTHIER** sur ce fait grave, et l'on ne comprend pas qu'on ait essayé de réhabiliter **TROGOFF**, s'il est vrai qu'il se trouvait à bord de *la Perle.*
Cette frégate portait le pavillon de la République, celui de commandement, et le signal de ralliement général et absolu.
De son côté, **SAINT-JULIEN** avait fait hisser le signal de ralliement sur le *Commerce-de-Bordeaux* mouillé en grande rade.
Après quelques moments d'hésitation, six vaisseaux, obéissant à **TROGOFF**, passèrent en petite rade, quatre se rendirent à l'appel de **SAINT-JULIEN**, c'étaient :

Le Commerce-de-Bordeaux, 74 canons. **SAINT-JULIEN.**
Le Commerce-de-Marseille, 118 canons. **PASQUIER**.
Le Duguay-Trouin, 74 canons. **COSMAO-KERJULIEN.**
Le Tonnant, 80 canons. **AMIETH**.

Le commodore *Elphinstone* prit terre, dans la nuit du 27 au 28 août au fort Lamalgue avec 1 700 Anglais que conduisaient deux membres du comité.
Le 28 août, nos ennemis, craignant encore un piège, croisèrent devant la rade, puis huit vaisseaux vinrent jeter l'ancre, en échangeant des saluts avec la terre.
SAINT-JULIEN n'eut pas le courage de faire une résistance désespérée avec sa division contre la ville et l'armée ennemie. Il quitta son vaisseau, et s'enfuit à terre. Le capitaine **GASSIN** quitta, de même, sa frégate, à bord de laquelle resta le lieutenant **BABRON**, avec sept matelots. Les capitaines **CAZOTTE** et **BOUVET** hésitèrent à prendre possession du commandement, et les marins, recevant de leurs officiers le conseil d'armer les batteries qui bordaient la rade, abandonnèrent leurs bords pour se rendre à terre. Trouvant les batteries de l'Ouest désarmées, ils coururent en désespérés à celles du côté opposé sous le fort Lamalgue, où ils eurent la consolation de tirer quelques coups de canon sur les vaisseaux anglais.
Mais ces efforts furent vains ! Tous nos bâtiments sans exception, la ville, l'arsenal, toutes ses richesses devinrent la propriété de nos ennemis.
SAINT-JULIEN alla se constituer prisonnier à bord du vaisseau-amiral espagnol.
A la nouvelle de ces événements, les jacobins poussèrent des cris d'indignation. **TROGOFF**, **CHASSEGROS, PUISSANT DE MOLIRNONT** furent, par un décret de la Convention, déclarés traîtres infâmes, et mis hors la loi ; les citoyens eurent ordre de leur courir sus ; on décréta que les Anglais détenus sur le territoire de la République répondraient, sur leurs têtes, de la conduite que l'amiral **HOOD** et les royalistes tiendraient à l'égard des représentants **BAYLE** et **BAUVAIS**, de la femme et de l'enfant du général **LAPOYPE**, de tous les patriotes incarcérés.
L'amiral espagnol **de LANGARA** mouilla sur rade avec 17 vaisseaux ; les Napolitains, les Piémontais, les Sardes y vinrent également avec des bâtiments de guerre chargés de soldats.
L'amiral **HOOD**, dans une proclamation, protesta de la loyauté de sa nation ; il désigna un contre-amiral pour gouverner la ville, nomma le contre-amiral espagnol **GRAVINA**, commandant des troupes, et leur adjoignit deux membres du comité. Il fit arrêter plusieurs officiers qu'il soupçonna du désir de tenter un coup de main et, par un moyen ingénieux, se débarrassa des nombreux prisonniers qu'il craignait de voir déserter en masse.

[1]Trogoff, sur sa demande, fit armer en flûte quatre vaisseaux, qui appareillèrent avec 6 000 hommes, à destination de l'Angleterre. On leur conseilla, dit-on, de se rendre dans ce pays ; mais l'amour de la patrie les aveugla ; ils rallièrent les ports de l'Océan, où plusieurs d'entre eux furent jugés et condamnés à mort par les tribunaux révolutionnaires.
L'Orion jeta l'ancre à Rochefort, *l'Aquilon* à Lorient, la corvette *le Pluvier* à Bordeaux, *le Patriote* et *l'Entreprenant* à Brest.

Cependant les généraux **CARTEAUX** et **LAPOYPE**, partis de Marseille le 29 août avec 4 500 hommes, ayant marché en avant, rencontrèrent, aux gorges d'Ollioules, les milices départementales qu'ils repoussèrent sans peine ; le capitaine **ELPHINSTONE**, ayant repris cette position, avec des marins anglais, les soldats de la République ne s'y portèrent d'une manière définitive que le 6 septembre.
Le 1er octobre 1793, nos soldats, par un hardi coup de mains, s'emparèrent des hauteurs de Faron ; le lendemain il leur fallut les évacuer à la suite d'une lutte sanglante, dans laquelle les Anglais et les Espagnols eurent 128 hommes tués ou blessés, dont l'amiral **GRAVINA** et lord **MULGRAVE**. Le chef de bataillon **VICTOR** se distingua dans cette circonstance, et acquit les premiers titres à cette célébrité qu'il a conquise sur les champs de bataille de la République et de l'Empire.
Le même jour, les Toulonnais remplacèrent le pavillon tricolore par le pavillon blanc, et les vaisseaux de la rade tirèrent des salves d'artillerie. **JAME** prétend que **PITT** eut l'idée de renouveler les traditions du moyen âge, en faisant proclamer le duc **d'YORK** roi de France, et qu'il rêva, dans le cas où ce projet ne réussirait pas, de faire de Toulon un second Gibraltar, après avoir préalablement éloigné les Espagnols. Nos ennemis songèrent surtout à détruire, au dernier moment, les vaisseaux et les établissements, après avoir traité de l'évacuation.
HOOD remplaça **GRAVINA**, blessé par le général anglais **O'HARA**, malgré les vives réclamations du lieutenant général espagnol, qui faisait valoir ses droits d'ancienneté. A ce sujet, de sérieuses discussions s'engagèrent, et l'affaire prit une importance telle, qu'à bord du vaisseau le *Victory* les Anglais se tinrent prêts à faire tête à deux vaisseaux espagnols placés par le travers. **HOOD** disait avec raison que les Toulonnais s'étant livrés à l'Angleterre, il devait seul disposer du commandement suprême, ce dont il se montra jaloux.
A cette époque, la ville était occupée par 17000 hommes, dont 1 542 Français, 1 584 Piémontais, 4832 Napolitains, 6840 Espagnols et 2114 Anglais.

Les Toulonnais payèrent cher la venue de leurs nouveaux hôtes, qui, se logeant à grands frais dans les principaux établissements, mirent les autorités en demeure de leur procurer le luxe qu'ils appelaient du confortable.
HOOD supprima tous les traitements des fonctionnaires, et laissant la nourriture des équipages à la charge du comité général, le mit ainsi dans un cruel embarras.
On eut l'idée d'un emprunt d'un million de piastres, et l'acte en fut dressé devant notaire, mais ni **TROGOFF**, ni **CHAUSSEGROS**, ni **PUISSANT DE MOLIMONT** ne le signèrent. Plus tard, **PITT** proposa des stipulations nouvelles portant que Toulon ne serait rendue qu'à la paix et resterait la protégée de l'Angleterre. **HOOD** insinua aussi que l'emprunt d'un million de piastres ne serait garanti par son gouvernement que moyennant une vente, consentie en bonne forme, de la ville, de l'arsenal, de ses richesses.
Ainsi les pauvres Toulonnais se voyaient joués, trompés, insultés par ceux auxquels ils s'étaient livrés.

(1) Brenton dit aussi que Trogoff écrivit à ce sujet à l'amiral anglais.

Même, ayant décoré avec magnificence un vaisseau pour aller chercher à Gênes le comte de Provence, ils essuyèrent de l'amiral anglais un refus formel.
Mais revenons sur le terrain où la voix du canon de la République confondit les basses intrigues des uns et des autres.
Le 30 novembre 1793, vers trois heures du matin, le général **O'HARA**, se portant avec de grandes forces sur nos postes, attaqua le centre de l'armée de la République, tandis qu'une autre colonne se dirigea vers la batterie de la Convention, établie par Bonaparte.
Nos soldats opposèrent une héroïque résistance ; surpris d'abord, parce que l'attaque eut lieu de nuit, ils se rallièrent à la voix de leurs chefs, et **DUGOMMIER**, qui commandait depuis quelques jours, cita, comme ayant le plus contribué à électriser les hommes, le jeune officier d'artillerie que la Providence destinait à tenir le sceptre de la France, à devenir le plus grand capitaine des temps modernes et à remplir le monde de l'éclat de sa gloire. Les alliés, taillés en pièces, prirent la fuite, et le général **O'HARA**, blessé, resta notre prisonnier. Ce dernier, après quelques conférences avec les représentants **FRÉRON** et **BARRAS**, obtint qu'ils pussent entrer en ville pour s'entendre avec leurs collègues détenus au fort Lamalgue ; malheureusement, les pourparlers n'aboutirent à aucun résultat et le siège continua.
Le 14 décembre, nos batteries canonnèrent les forts Malbousquet et Saint-Elme. Le surlendemain, vers une heure du matin, toutes nos troupes marchèrent en avant, suivant un plan habile conçu par **DUGOMMIER**, et, victorieuses sur toute la ligne, emportèrent, malgré de vives résistances, les fauteurs de Faron, du Petit-Gilbraltar, de l'Eguillette et de Balaguer.
Dès lors, les Anglais, jugeant que leur situation devenait critique, résolurent d'évacuer, contre l'avis des Espagnols.
Leurs malades durent être embarqués sans retard, ceux de nos bâtiments qui étaient armés joints à leur flotte, les autres brûlés ou coulés, tous les établissements de l'arsenal détruits de fond en comble.
Des ordres prescrivirent aux commandants des postes avancés de se replier, et quelques-uns furent chargés de tenir jusqu'au dernier moment, notamment à Missiessy et à Malbousquet. Enfin les mesures les plus sages furent prises pour que l'évacuation se fit en bon ordre.
Lorsque les habitants apprirent ces faits, ils éprouvèrent une folle terreur ; le mystère qui couvrait les opérations rendait la situation plus critique encore, car ils ne savaient s'ils devaient croire à un acte aussi infâme; les Anglais, pensant que, dans leur désespoir, ceux qu'ils abandonnaient à leur malheureux sort pouvaient se soulever, ourdir une trame secrète et les exterminer tous, prirent mille précautions contre un projet de ce genre. Ainsi, le soir même de l'évacuation, ils publièrent dans les rues, à la lueur des lanternes, que les troupes ne partaient pas, que chacun pouvait dormir en paix.
C'était au moment même où se publiaient ces nouvelles fausses pour rassurer les infortunés toulonnais, que le commodore Sidney-Smith, arrivé depuis quelques jours, disposait tout pour l'acte perfide, car il s'était chargé de brûler les établissements de l'arsenal, avec les vaisseaux qui s'y trouvaient.
Quant aux habitants, ils s'embarquaient en foule pour fuir cette terre de France où désormais ils étaient hors la loi, et chacun emportait ses effets les plus précieux, lorsque ces mêmes cris d'alarmes qui avaient terrifié les Marseillais et les membres du comité retentirent encore sur les quais et dans les rues : « Voilà **CARTEAUX** ! voilà **CARTEAUX**! »
Des vieillards, des femmes, des enfants se précipitèrent vers le port en jetant des cris d'effroi ; les canots des Espagnols, des Napolitains, des Sardes, des Anglais se remplirent des premiers qui se présentèrent ; on en vit qui, dans leur délire, se jetèrent à l'eau et se noyèrent ; de malheureux enfants en bas âge se trouvèrent séparés de leurs parents qu'ils ne revirent jamais.
« Pauvres Français, disait l'amiral espagnol **LANGARA**, nous sommes venus ici pour vous faire assassiner. »

On a dit que 14 877 personnes s'embarquèrent sur les vaisseaux des alliés. **HOOD** défendit d'abord de laisser monter les fugitifs à bord des siens ; mais il réfléchit qu'en refusant l'hospitalité dans cette circonstance solennelle, véritable sauve-qui-peut, sous l'empire d'une terreur indicible, il encourrait une trop grande responsabilité et revint sur sa décision première.
L'embarquement s'opéra dans la nuit du 18 au 19 décembre, alors que **SIDNEY-SMITH** mettait le feu aux matières incendiaires qu'il avait apprêtées de longue main.
Les Anglais accomplirent leur œuvre de destruction à la vue des forçats rangés silencieusement et sur lesquels étaient braqués des canons chargés à mitraille; ils n'osèrent pas s'approcher du *Thémistocle*, à bord duquel se trouvaient détenus 800 jacobins du fameux club Saint-Jean. Ces derniers, aidés par les forçats, travaillèrent de leur mieux à éteindre l'incendie.
Les Espagnols mirent seulement le feu à deux poudrières.
Les Anglais brûlèrent ou détruisirent 17 vaisseaux, 7 frégates, 2 corvettes.

Plût au ciel que leurs débris enflammés eussent écrasé **SIDNEY-SMITH** et ses compagnons ; mais ils échappèrent sains et saufs et se vantèrent d'avoir fait une expédition périlleuse. «
Mentionnons un détail touchant, consolant, dont le souvenir repose au milieu des horreurs de cette guerre civile qui déchirait notre malheureuse patrie :
La cathédrale de Toulon resta ouverte pendant toute la nuit ; les vieillards, les femmes, les enfants s'y pressèrent en foule, le saint sacrement resta exposé.
Le général **CERVON** entra le premier en ville, à la tête d'une légion franche de Piémontais et de Savoisiens qui pillèrent et saccagèrent avec l'autorisation des représentants. Ils fusillèrent, séance tenante, 200 hommes d'infanterie de marine qu'ils trouvèrent sur leur chemin et qui protestèrent en vain, avec leurs officiers, d'avoir travaillé à éteindre l'incendie de l'arsenal.
L'ancien major de la place **DURAND**, vieillard de 80 ans, se présentant à la soldatesque en grande tenue, la poitrine couverte de décorations, fut tué par ceux qu'il voulait empêcher de pénétrer dans sa maison.
On dit que le butin fut immense et qu'un arrêté prescrivit à tous les habitants de se réunir sur le champ de bataille, en y apportant leurs objets précieux. On les aurait, parait-il, fusillés en masse, si l'approche de la nuit n'avait fait remettre l'exécution au lendemain.
Le représentant **SALICETTI** pria ses collègues **FRÉRON** et **ROBESPIERRE** jeune de ne sévir que contre quelques coupables ; **DUGOMMIER** conseilla de pardonner, parce qu'il supposait que les vrais coupables avaient suivi les ennemis de la République, mais on fut implacable.
Le 20 décembre 1793, sans attendre les ordres de la Convention, les représentants ordonnèrent d'exécuter les sentences de mort.
Les clubistes qui avaient été détenus pendant la réaction royaliste désignaient les malheureux que les soldats rangeaient, à coups de crosse de fusil, contre le mur qui ferme un des côtés du champ de bataille. A chaque commandement de « feu ! » partait une décharge générale, et l'on assure que l'on se permit des plaisanteries de bourreau :
« Que ceux qui ne sont pas morts, criaient les soldats, se relèvent! la République leur fait grâce! »
Beaucoup se relevaient, en effet, mais retombaient mortellement frappés par une deuxième décharge plus meurtrière que la première.
PONS dit que ces exécutions durèrent plusieurs jours sans discontinuer, et qu'on fusilla huit cents personnes.
La Convention nationale décréta que Toulon serait rasé, les établissements de l'arsenal seuls conservés, le nom infâme de Toulon remplacé par celui de Port-Montagne.
Conformément à ces ordres, **FRÉRON** fit venir 1 200 maçons pour démolir la ville ; mais, à la réflexion, l'idée absurde de démolir les maisons ne fut pas mise à exécution.

Ce féroce représentant écrivait à ses amis de Paris que les têtes tombaient comme des ardoises, qu'il faisait deux cents exécutions par jour, que ses collègues de Marseille n'allaient pas si vite en besogne.

TROGOFF mourut peu de jours après le départ des Anglais(1) et emporta pour jamais dans la tombe le secret des faits qui sont restés à sa charge ; des amis ont tour à tour essayé de le réhabiliter, mais leurs efforts sont restés d'autant plus infructueux, que pendant de longues années, sous le Directoire, sous l'Empire, sous la Restauration surtout, ceux qui auraient dû défendre sa mémoire ont gardé le silence.

Nous devons, dans l'intérêt de la vérité, constater ici que ce contre-amiral ne négligea aucune occasion de faire connaître sa position difficile au comité du salut public ; dès le 26 juin, il suppliait de lui désigner un remplaçant, parce qu'il trouvait que le commandement dont il était investi était au-dessus de ses forces ; le 11 juillet, il protestait de son dévouement à la République, se disant prêt à distribuer à bord des vaisseaux les exemplaires de la constitution qu'on lui avait annoncés, et ajoutant qu'il donnerait, à cette occasion, une double ration de vin à ses marins ; le 2 août 1793, il rendit compte que toute sa correspondance était interceptée par le comité. Le lendemain, il écrivit qu'il ne recevait aucune réponse à ses lettres, quoique toutes fussent pressantes et relatives au service, que sa position était affreuse, qu'il ne l'avait pas recherchée, qu'il méritait des égards, qu'il valait mieux ne pas exister que d'être dans sa position, etc., etc.

Le 15 août, il rendit compte de tout ce qui se passait au sein du comité et demanda qu'on lui permît de gagner le large avec son armée navale, de partir pour Brest ou les colonies.

Enfin, le 16 août, il écrivit une dernière fois et se plaignit amèrement de ne recevoir que des reproches, parce que **TRUGUET**, le véritable commandant en chef, ne lui donna signe de vie que pour lui reprocher de s'être permis d'arborer son pavillon sur le *Commerce-de-Marseille.*

Lorsque **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ** accusa **TROGOFF** devant la Convention nationale, et conclut en demandant qu'il fût flétri comme un traître, il passa sous silence ce qui, dans sa correspondance, pouvait servir à faire ressortir ses sentiments patriotiques.

Au reste, il est vrai que des lettres ne prouvent rien ; la conduite de cet amiral est un secret. Les uns ont assuré qu'il était malade, d'autres qu'il fut empoisonné; d'autres encore qu'il prêta son concours aux machinations du comité.

Il est une seule chose certaine que nous rappelons avec plaisir, parce que nous voulons chercher dans sa conduite ce qui milite en sa faveur, après qu'il a été flétri par la Convention nationale : c'est qu'il n'apposa pas sa signature au bas de l'acte par lequel les membres du comité livrèrent la ville aux Anglais, non plus qu'au bas de celui par lequel on voulait contracter un emprunt d'un million de piastres, en l'hypothéquant sur les vaisseaux et l'arsenal.

Tels furent les événements qui se passèrent à Toulon, dont les habitants furent victimes, il faut le dire, de nos discordes civiles.

Lorsqu'on réfléchit à ces dramatiques épisodes, on ne peut que plaindre les infortunés qui perdirent leur fortune, leur bonheur, leur vie. Qu'on n'oublie pas qu'une disette affligeait la France, que les villes populeuses de Toulon et de Marseille ne vivaient que des blés de la Sicile, de l'Algérie, de l'Italie ; que les Anglais arrêtaient les convois, que la Convention donna des ordres pour intercepter les envois d'argent et de vivres, et l'on comprendra que la disette, la ruine du commerce, la faim mirent les habitants dans la cruelle alternative de mourir ou de demander la protection de l'amiral **HOOD** pour l'entrée des blés.

A Brest, les habitants eurent aussi un besoin pressant de vivres, pour approvisionner les vaisseaux, nourrir une armée de volontaires et de soldats républicains, se nourrir eux-mêmes ; mais on fit

(1) Ceux-ci se retirèrent aux iles d'Hyères, suivis de Trogoff qui commandait trois vaisseaux français portant pavillon blanc. Le lendemain du départ de nos ennemis, le vent couina de l'est avec force. (Brenton.)

mieux dans cette ville essentiellement maritime, sur la rade de laquelle n'a jamais flotté le pavillon des Anglais victorieux.
Alors qu'on attendait un important convoi de blés, nul n'eût osé émettre l'idée d'implorer la pitié des ennemis ; mais les vaisseaux furent armés en toute hâte, manœuvrés par de simples pêcheurs ou des paysans. Ils allèrent au-devant des escadres ennemies, se maintinrent bord à bord, trois jours durant, se battirent avec acharnement, ne reculèrent jamais, disputèrent deux fois la victoire et ne subirent un revers glorieux qu'en sauvant ce convoi, qui, effectivement protégé à son passage, d'après les ordres de la Convention, passa inaperçu.
La faute de ces malheurs est tout d'abord à la charge de ceux qui, par leur orgueil ou leurs fautes, ont provoqué l'orage de la révolution, aux puissances qui bloquèrent nos ports, à ceux qui voulurent affamer leurs habitants, aux conventionnels qui, dans leur logique égoïsme pour Paris, Rennes, Brest et autres villes importantes dévouées au jacobinisme, sacrifièrent Toulon et Marseille dévouées aux royalistes.
La faute en est aux autorités civiles et militaires, à **TROGOFF**, **PUISSANT DE MOLIMONT, CHASSEGROS** ; ils auraient dû ne jamais se soumettre aux ordres du comité général des sections, récuser sa compétence, provoquer des instructions, appareiller avec la belle escadre dont ils disposaient, aller en Espagne, en Italie, en Amérique, partout où, rançonnant les ennemis, ils auraient pu se procurer des approvisionnements.
Tout valait mieux qu'une inaction sur la rade. **SAINT-JULIEN,** qu'on a voulu stigmatiser, qu'on a condamné, peut-être, pour sauver la mémoire de **TROGOFF**, eut de bonnes intentions, d'après Thiers et d'après nous-même. Il manqua d'héroïsme, mais il pouvait ne pas essayer avec quatre vaisseaux ce que d'autres jugèrent impossible avec vingt-deux.
PUISSANT DE MOLIMONT l'accusa plus tard ; mais il avait trahi lui-même ; il n'avait le droit d'accuser personne!...
A la suite d'une enquête qui fut ouverte, dans tous les ports de la République, sur les événements qui s'étaient passés à Toulon, **PUISSANT DE MOLIMONT** fut réhabilité en /1798.
Ce fut lui qui raconta que **SAINT-JULIEN** allait s'enivrer dans sa maison de campagne à l'époque où se tramaient les plans perfides qui livrèrent la ville. Il est prouvé que l'adresse aux équipages, signée tout d'abord par **Le BRET d'IMBERT,** ne le fut point par les chefs de l'escadre, de l'arsenal et de la comptabilité, que ce dernier, qui était **PUISSANT DE MOLIMONT**, fut personnellement gardé à vue afin que personne ne pût troubler un acte souverain du peuple de Toulon.
Voici, d'après Jame, le bilan de nos pertes :
17 vaisseaux, 7 frégates, 3 corvettes furent brûlés;
3 vaisseaux, 5 frégates, 7 corvettes furent enlevés par les Anglais;
1 frégate, 2 corvettes furent enlevées par les Espagnols.

Heureusement, le feu épargna les principaux établissements de l'arsenal et les dépôts de bois du Mourillon.
Le Censeur, le Guerrier, le Souverain, la Victoire et le *Sans-Culotte* restèrent à peu près intacts ; le *Tonnant, l'Heureux, le Commerce-de-Bordeaux, le Mercure, le Conquérant* ne furent que peu endommagés.
Les frégates *la Sérieuse, la Courageuse, l'Iphigénie, la Minerve, la Justice* et quelques petits navires nous restaient également.
Lorsque nos soldats vainqueurs eurent pris possession de Toulon, le commissaire **POMME**, ordonnateur à Marseille, fut désigné pour remplir les fonctions d'agent maritime.
En même temps, le capitaine de vaisseau **CASTELNAU** fut nommé commandant des armes.

Le premier réunit un conseil de patriotes, réorganisa les bureaux, fit renaître l'ordre dans les services, requit tous les ouvriers d'état dont on avait besoin et donna des instructions pour que les travaux pussent être repris immédiatement.
On retira du fond de la mer une grande quantité d'objets qui servirent encore à bord des bâtiments en armement(1).
Rien ne fut négligé pour créer une nouvelle escadre.
Le contre-amiral **MARTIN**, nommé commandant de la marine par le comité du salut public, entra en fonctions le 20 avril 1794, et l'ingénieur-constructeur **Le ROY** fut chargé de la direction des travaux.
MARTIN refusa d'abord les hautes fonctions dont on l'investissait ; mais on l'obligea d'accepter, et son patriotisme, son énergie, ses capacités trouvèrent une belle tâche dans la réorganisation des services de cet arsenal, que nos ennemis avaient essayé de ruiner de fond en comble. Il sut réveiller le zèle des employés et parvint, après des efforts de toute espèce, à créer une nouvelle escadre. Les vivres, si difficiles à se procurer, furent fournis par les caboteurs qui arrivaient à bon port, grâce à la surveillance incessante de quelques croiseurs actifs, grâce à des signaux bien entendus établis sur le cap Sepet, et qui indiquaient aux capitaines les moments favorables pour prendre le large ou chercher un refuge dans le port.
Cet amiral arbora son pavillon sur le *Sans-Culotte*, dans la journée du 5 mars 1794, dès que ce vaisseau eut été mis en rade ; *le Tonnant*, *le Timoléon* y furent conduits peu de temps après.
On verra plus loin quel parti il sut tirer des forces navales placées sous son commandement. Le 9 novembre 1796, nommé commandant de la marine à Rochefort, il remit le commandement de l'escadre à **BRUEYS**.

La Corse.

En 1793, une sérieuse insurrection ayant éclaté en Corse, le général **PAOLI**, chef des révoltés, appela à son secours les Anglais, qui s'emparèrent successivement de Saint-Florent, de Bastia et de Calvi, malgré la défense héroïque qu'opposa le représentant **LACOMBE SAINT-MICHEL.**
HOOD, qui savait que nos soldats manquaient de vivres, établit un blocus sévère, et ce fut à cette époque que l'un de ses vaisseaux, l'Ardent, de 74, disparut en mer, sans laisser aucune trace; des débris noircis qu'on trouva plus tard donnèrent à penser qu'il avait été consumé par les flammes.
Le 24 janvier 1794, soixante voiles ennemies jetèrent l'ancre en rade de Saint-Florent.
Depuis peu, Linzée avait pris, pour la deuxième fois, la tour Mortella, dont il ne s'était rendu maître qu'après un long bombardement, circonstance dans laquelle l'enseigne **Thomas Le TELLIER** se distingua. Pour attaquer la redoute de la Convention, nos ennemis construisirent une batterie de siège sur un point élevé de 700 pieds au-dessus du niveau de la mer, et, pendant deux jours, firent un feu d'enfer. Quand ils furent maitres de la position, leur flotte entra dans la baie.
Nos troupes, ayant évacué Saint-Florent, se replièrent sur Bastia. La Minerve et la Fortunée furent détruites.
Plus tard, les vaisseaux anglais s'embossèrent devant Bastia, dont la garnison fut cernée par terre et par mer. Le représentant **LACOMBE SAINT-MICHEL**, sommé plusieurs fois de se rendre, ne consentit à signer une capitulation qu'après un siège de quarante jours et sous les conditions les plus honorables.

(1) On sauva 1 frégate, 107 bâtiments divers, 5 curemolles, 14500 boulets, 82 grelins, 478 canons, 11 pierriers, 17 obusiers, 3 mortiers, 89 ancres, des chalands, des canots. (Cabarrier, 4 frimaire an III.)

Le général **PAOLI**, qui commandait un bataillon de royalistes, contribua, dans ces circonstances, au succès de nos ennemis ; **NELSON**, qui devait s'illustrer plus tard d'une manière si éclatante, commandait à terre un corps de marins anglais.
Le 14 juin 1794, les royalistes, réunis en assemblée générale, votèrent à l'unanimité que l'île, séparée de la République française, serait désormais partie intégrante du royaume d'Angleterre.
Calvi tenait encore, et le général **CASA-BIANCA** ne capitula qu'après un siège de cinquante et un jours, pendant lequel, dans les divers combats qui furent livrés de part et d'autre, nos ennemis, suivant Jame, perdirent quatre-vingts hommes(1). **NELSON** fut grièvement blessé à l'œil.
Durant le siège de Calvi, les marins de *la Melpomène* et de *la Mignonne* firent le service d'artilleurs sous les ordres du lieutenant de vaisseau **MAISTRAL Désiré-Marie.**
Le 10 août 1794, le lieutenant général **ELLIOT** fut nommé vice-roi de la Corse.

Brest

Le vice-amiral **MORARD de GALLES** reçut le commandement de l'escadre de Brest au commencement de 1793, et l'on verra que, cédant à la grave insurrection de ses marins, il fut obligé de quitter la baie de Quiberon pour revenir en rade.
Lorsque le parti de la montagne eut pris le dessus sur celui des girondins, le mouvement révolutionnaire eut un élan de terrorisme que les patriotes acceptèrent comme ligne de conduite. Rennes, Nantes, Brest devinrent des centres d'action en Bretagne. Les représentants envoyés en mission ne laissèrent aux administrations départementales que la responsabilité de l'obéissance passive.
Dans le mois de septembre 1793, **TRÉHOUART** et **BRÉART** arrivèrent à Brest, crédités d'une somme de 300000 francs, destinée à secourir les purs patriotes, à leur gagner des acolytes.
Ils se présentèrent à la société populaire, qui se réunissait dans la salle du théâtre, puis, après des discours emphatiques, dans le style du temps, énumérant longuement les mesures énergiques des montagnards triomphant à Paris pour anéantir le fédéralisme, certifiant qu'ils agissaient dans le seul intérêt des patriotes, ils prononcèrent la dissolution de la société populaire, en donnant des ordres pour sa reconstitution immédiate. Douze citoyens choisis se réuniraient pour former le noyau de la nouvelle société, désigneraient eux-mêmes douze autres membres, qui, réunis aux premiers, en nommeraient encore vingt-quatre ; ainsi recomposée, elle ferait son règlement, déterminerait son régime intérieur, la forme des admissions, l'objet des travaux.
Les douze fondateurs de la nouvelle société furent présentés aux représentants par un certain **DAMOUR**, médecin, ex-membre du comité de surveillance révolutionnaire de la section du Panthéon français de Paris. Sa lettre de présentation est une pièce curieuse, que M. **DUCHATELIER** a reproduite dans son histoire des provinces sous la révolution.
La nouvelle société se constitua donc au gré des représentants, et nous verrons que les patriotes qui en étaient les membres méritèrent de la patrie(1).
Voici le serment terrible que chacun prétait :
« Je jure exécration aux rois, à leurs suppôts, fidélité entière aux lois de la République une et indivisible. Je jure de préférer mille morts à l'infamie d'abandonner le poste « que la patrie m'a confié. »

(1) Les Anglais lancèrent sur Calvi plus de 3000 bombes et l'on souffrit, dans cette ville, d'une affreuse disette, car elle fut cernée par terre et par mer. La garnison réduite à 260 hommes capitula le 1er août.
(1) Certificats des autorités judiciaires, commerciales, militaires, disant que la société populaire était composée d'honnêtes gens, de purs patriotes. (Messidor an III.)

Les femmes, les enfants, les vieillards assistaient aux réunions. Une accolade fraternelle du président devenait une sanction définitive.
Dès lors, nul ne put se soustraire à la terreur qui était à l'ordre du jour. Ceux qui, dans les garnisons, sur les vaisseaux, dans les administrations, faisaient commerce de leurs places ou de leur crédit, furent expulsés et punis. L'ingénieur-constructeur **FORFAIT** lui-même, ancien membre de l'Assemblée législative, ayant été attaché au port de Brest, par ordre de **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ,** parut devant la société.
« Qui es-tu ? » lui demanda le président.
Il montra ses ordres, croyant que la signature d'un représentant ferait lever les difficultés.
« Cela ne se peut, lui répondit-on ; tu as été, il y a peu de temps, attaché au ministère de Bertrand de Molleville.
« Vous avez essayé de remettre nos armées sous le commandement des ci-devant nobles. Tu n'auras jamais la direction « de notre port. »
Les membres de cette société ne jouissaient, d'après les règlements, que d'une faible indemnité; ils restèrent pendant plusieurs mois en exercice, sans même rentrer dans les frais de leur première installation[2].
Les représentants, après avoir épuré les clubs, créèrent des comités de surveillance, arrêtèrent ceux qu'on soupçonnait de fédéralisme, frappèrent tous ceux qui firent résistance[3].

La levée des 300 000 hommes eut lieu sans grande difficulté dans les départements de la basse Bretagne ; une seule résistance, peu sérieuse, fut organisée, dans le canton de Saint-Pol-de-Léon, par les royalistes, mais des troupes qui accoururent de Morlaix et de Brest, sous les ordres du général **de CAUDAUX**, dispersèrent facilement les paysans, assemblés sur la place de la ville un jour de marché. (*Moniteur* du 20 mars 1793.)
Les populations du littoral, habitués au système de l'inscription maritime, se conformèrent aux ordres de la Convention ; on dit même que les hommes mariés des environs de Brest s'offrirent pour servir les batteries de côte, afin que les jeunes gens de réquisition pussent marcher contre les ennemis de la République.
Pour organiser les demi-brigades, les grades se donnaient à l'élection, aux plus instruits, aux plus énergiques. Les autorités, désignant les officiers, les présentaient ensuite aux recrues, qui, d'ordinaire, les recevaient à l'unanimité. C'est ainsi que se composèrent ces armées d'hommes dévoués à la Convention ; et, pour habiller, nourrir, équiper les soldats, on mit en réquisition toutes les ressources du pays.
Les armes de toute espèce durent être déposées dans les magasins de l'État.

Voici, au sujet de la levée, une anecdote dont nous garantissons l'authenticité. C'était dans les premiers jours de février 1793, peu de temps après que la Convention eut décrété la levée en masse du peuple français. Le tirage se faisait dans une des communes du littoral de la basse Bretagne[1], et les citoyens étaient rassemblés dans l'église, qui servait, pour cette circonstance, de maison communale. Les conseillers municipaux, gens de campagne pour la plupart, étaient assis dans l'enceinte du chœur autour d'une grande table que recouvrait un tapis vert, et chacun d'eux était ceint d'une ceinture tricolore, marque distinctive de leur qualité.
Les préambules de la cérémonie solennelle, que tout le monde connaît aujourd'hui en France, mais qui était alors une nouveauté, ne produisirent aucun incident, et les assistants, le chapeau ou le

(2) Duchatelier, Histoire de la révolution dans les provinces de l'Ouest.
(3) Une proclamation bretonne répandue dans les campagnes se terminait par ces mots : « La liberté, l'égalité ou la mort! » (27 septembre 1793.)
(1) Roscoff, département du Finistère.

bonnet de laine à la main, gardèrent d'abord un profond silence. Le respect naturel que l'on porte aux représentants du pouvoir, mais plus encore la majesté du lieu commandaient cette attitude.
Pourtant, à mesure que les numéros sortirent de l'urne, que, fatalement amenés, ils firent connaître ceux qui étaient destinés à partir pour défendre la patrie, des murmures se firent entendre, de sourdes menaces troublèrent le silence, quelques mots bretons énergiquement prononcés indiquèrent la présence de mécontents, même de séditieux.
Le maire et son adjoint, tous deux étrangers au pays et ne comprenant pas le langage des paysans, demandèrent à leurs collègues ce qui se passait dans la foule.
« Ils disent, répondit l'un des conseillers, qu'au lieu de partir pour la guerre ils feraient mieux de vous casser la tête. »

L'adjoint-maire s'adressa à l'un de ses collègues dont le fils était désigné par le sort.
« Seité, dit-il, tu es un bon républicain, un honnête homme?
« Tu entends ce que disent plusieurs des jeunes gens qui sont dans l'église? Eh bien, quitte-nous pour un moment !
" Monte dans la chaire du curé, dis-leur à tous que ton fils lui-même est tombé au sort, qu'il partira demain pour faire la guerre aux ennemis de la République, et que ceux quine feront pas comme lui seront considérés comme des lâches et fusillés comme des chiens ! »

Le paysan, vieillard respectable, se dirigea vers cette chaire où, pour parler au peuple, le prêtre seul, jusqu'à ce jour, avait eu qualité. Il portait à la main l'arme traditionnelle des Bretons, le penn-bass, arme dangereuse, comme un casse-tête de sauvage. Il était ceint de la ceinture tricolore, et ses sabots firent résonner les dalles.
A son apparition, tous se turent, et il débita d'un ton bref le discours que lui avait soufflé son collègue. Il ajouta que c'était sur Brest que les jeunes soldats devaient marcher, que là étaient les chefs appelés à l'honneur de les commander, que, sans nul doute, ils iraient combattre les Anglais ; puis il termina, d'une voix éloquente, en disant que ceux qui ne partiraient pas seraient considérés comme des lâches et fusillés comme des chiens !
Le mot anglais (saousoun) fut répété par tous, des cris d'assentiment se firent entendre et, dès ce moment, les jeunes gens de cette commune furent gagnés à la cause de la révolution.

Le 4 octobre 1793, **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ** et **PRIEUR de la MARNE,** désignés pour Brest, arrivèrent dans cette ville avec des instructions qui pourraient se résumer en ces mots éloquents : Allez et sauvez Brest !

« A mon arrivée, » disait Jean-Bon Saint-André à ses amis de Paris, j'eus à lutter contre mille difficultés, pour ne pas laisser dépérir la flotte, combattre le fanatisme des campagnes, au milieu de ce peuple qui parle une langue inconnue, adore ses prêtres, ignore les lois de la République ; a pour dominer le fédéralisme qui se montrait à Brest avec audace et faisait languir tous les travaux. »

Lorsque l'armée navale de **MORARD de GALLES** revint de Quiberon, les représentants consignèrent les équipages, consultèrent les matelots, recueillirent des renseignements, prodiguèrent les revues et les parades.
« Chaque officier, » écrivait Jean-Bon Saint-André, vante sa conduite ; mais les matelots, plus simples, avouent fidèlement les erreurs commises ; de sorte qu'il est difficile de démêler la vérité, dans ces rapports contradictoires. Il nous faut désigner de nouveaux officiers, rétablir la discipline, ravitailler les vaisseaux, encourager et contenir les ouvriers du port, faire pousser les travaux. »

Il rendit compte que les matelots regrettaient leurs aumôniers, et mit à bord des vaisseaux et frégates un instituteur pour apprendre la lecture et l'écriture ; les gabiers furent chargés d'apprendre le matelotage aux novices et aux réquisitionnaires. Il se rendait souvent à bord des bâtiments, traitait fraternellement les hommes, écoutait leurs réclamations, ne prenait que les mesures les plus justes pour leur bien-être, leur discipline, leur dignité.
Il donna le commandement en chef de l'armée navale à **VILLARET de JOYEUSE**, qu'il nomma contre-amiral, et promut au même grade **NIELLY, BOUVET, VANSTABEL, CORNIC** ; il chargea de la direction des travaux de l'arsenal l'ingénieur **SANÉ**, qui déjà, disait-il, avait construit, à cette époque, plus de cinquante vaisseaux de ligne, entre autres *la Montagne*, de 120 canons, le plus fin voilier des armées navales de France et d'Angleterre. Il ne voulut pas créer un tribunal révolutionnaire à cause de l'espionnage bas et vil qui se faisait autour de lui, et parce que, pour toutes instructions, on lui avait dit :

« Allez et sauvez Brest ! »

Il expédia des troupes pour guerroyer contre les chouans ; établit plusieurs croisières dans la Manche, dans l'Océan ; se vanta, non sans raison, il faut le dire, d'avoir fait construire les phares de Penmarch et de Groix, dont les plans, souvent proposés, avaient toujours été rejetés.
C'est ainsi que **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ** rendait compte à ses amis de Paris des services qu'il avait rendus, dont quelques-uns étaient réels.
Pour tenir tête aux Vendéens, il expédia un bataillon de ligne, 300 gardes nationaux, 2 pièces de canon. Chemin faisant, cette troupe se renforça des clubs de Quimper et de Landerneau. **PRIEUR de la MARNE** dirigeait ce mouvement pendant que **TRÉHOUART** faisait également partir 1 200 hommes de Lorient. Plus tard, d'autres troupes furent encore expédiées de Brest sur Dinan.
Sur la demande du représentant **BRÉARD** et de la société populaire de Brest, le comité du salut public consentit à la création d'un tribunal révolutionnaire dans cette ville. A cet effet, quatre compagnies de canonniers parisiens reçurent l'ordre de se rendre d'Avranches à Brest, pour mieux révolutionner cette ville bretonne ; le représentant **LAIGNELOT**, qui avait montré tant de zèle à Rochefort, s'y rendit également.
Le 10 janvier 1794, le bataillon de Paris fit son entrée. La nuit était obscure, le temps froid.
« Les rues, » dit **DUCHATELIER**, « furent éclairées par la lueur de torches fumeuses, que portaient des étrangers à longues moustaches, aux bonnets à poil élevés, à l'air farouche. - Laignelot les précédait, les canons suivaient, Il mèches allumées, et les soldats se rangèrent sur le champ de bataille en attendant leurs billets de logement. — »
Peu de temps après, le tribunal révolutionnaire fut créé ; il s'établit dans la chapelle de la marine ; la guillotine fut dressée, le même jour, sur la place au Château, entre la porte d'entrée de la forteresse et la mâture ; les juges siégeaient en bonnets rouges ; les accusés se présentaient escortés de deux gendarmes qui avaient le sabre à la main, et, sans longs débats, sans beaucoup de formes, sans pitié, sans pudeur, on condamnait à la détention, à l'exil, à la mort des infortunés dont les seuls torts n'étaient que d'être ennemis de la révolution qui les ruinait[1].
Un commis de marine, jeune muscadin aux traits efféminés, aux longs cheveux bouclés, s'était offert volontairement pour couper la tête aux aristocrates. Les condamnés se rendaient à l'échafaud par la rue du Château, que bordaient les soldats de Paris, et, pendant la marche funèbre, les airs patriotiques alternaient avec des roulements de tambour.
Ainsi marchèrent à la mort plusieurs officiers du vaisseau le Ferme et de la frégate la Calypso, que le chef d'escadre de Rivière avait livrés à l'ennemi ; plusieurs capitaines des vaisseaux de l'armée de

(1) L'accusateur public était un ex-jésuite, et son frère, ex-moine, était inspecteur du port.

MORARD de GALLES, bien d'autres personnes de toutes conditions, et enfin les vingt-six administrateurs du département. Ces derniers, décrétés d'accusation par la Convention, avaient voulu, dit-on, soulever le pays contre Paris, et le tribunal de Brest les condamna sans pitié, quoique leur culpabilité eût été contestée. Ils moururent le 20 mai 1794[2].

Du 21 pluviôse au 4 thermidor, le terrible aréopage condamna 68 personnes à mort, 11 à la déportation, 103 à la détention.

Jean-Bon SAINT-ANDRÉ et ses collègues, ayant destitué 4 amiraux, 72 capitaines de vaisseau, 400 lieutenants de vaisseau, nommèrent d'autres officiers, par le moyen des concours ouverts dans tous les ports.

Pour consolider la discipline ou pour la rétablir, ils inventèrent un code pénal sévère, contraire à la dignité des officiers et capitaines, dont nous avons donné le sommaire dans le chapitre Ier.

Cependant un enthousiasme indicible s'empara de ceux qui s'étaient dévoués aux principes de la révolution. Rien ne fut négligé pour que les vaisseaux pussent sans retard présenter le travers à l'ennemi. Le comité de salut public ayant fait appel au patriotisme des sociétés populaires, celle de Brest souscrivit pour 120000 francs. Toutes les denrées de première nécessité furent mises en réquisition. Chacun montra tant de zèle, les travaux étaient poussés avec une telle activité, que deux frégates mises en chantier purent être lancées après trois mois et conduites au large après un séjour de quatre jours sur rade.

Les vaisseaux, frégates, avisos, corsaires qui battaient la mer prenaient beaucoup de bâtiments, et la rade, couverte, à cette époque, d'une forêt de mâts, offrait aux spectateurs un coup d'œil magnifique, imposant.

Les jacobins de la capitale maritime de la République pouvaient s'enorgueillir : on voyait une belle armée navale de trente vaisseaux de ligne prêts à prendre la mer.

La Convention, pour entretenir les sentiments patriotiques, avait décrété qu'il y aurait, à bord des bâtiments, des bibliothèques accessibles à chaque matelot; mais les volumes étaient en petit nombre. « Les marins français, disait-on, « devaient lire :

« 1° La déclaration des droits de l'homme, sans commentaires, parce qu'ils sont, de leur nature, libres, fiers, indépendants ;

« 2° L'histoire de la marine, où ils auraient vu quelles lois absurdes avilissaient, sous le despotisme, les marins le plus utiles par des distinctions ridicules, violant leurs droits les plus sacrés, les excluant des placés gênant le commerce maritime, donnant les forces navales de la nation en propriété aux familles nobles ; ils auraient vu, de même, que les plus illustres marins furent des sans-culottes : **RUYTER, TROMP, JEAN-BART, DUGUAY-TROUIN, DUQUESNE, CASSARD** ; enfin le bulletin des séances de la Convention formait le troisième et dernier ouvrage de cette bibliothèque[1]. »

Chacun sait que le culte de la religion catholique fut supprimé : les représentants **LAIGNELOT** et **TRÉHOUART** firent enlever des églises les vases sacrés, pour être fondus au profit du trésor ; la société populaire de Brest ordonna de briser les croix et les statues des saints ; on institua des fêtes symboliques, comme toutes celles du paganisme, et les représentants, du haut d'une montagne artificielle, construite sur la place du Château, faisaient des discours pompeux sur les principes que la révolution inaugurait, disaient les actes de bravoure des généraux, officiers ou soldats ; la cérémonie se terminait par des revues, des danses, des repas en commun, où chacun apportait son manger. Les plus belles filles de la ville, parées de fleurs, couvertes d'une gaze légère,marchaient en tête du cortège ; des groupes de vieillards et d'enfants occupaient les places d'honneur.

(2) Dans le cimetière de Brest se trouve un monument funéraire que le fils de l'une des victimes a fait élever pour honorer leur mémoire.

(1) Chose singulière, le Bulletin officiel est le seul ouvrage qui soit toujours envoyé aux capitaines.

Fêtes étranges, en vérité, où nos pères, après avoir renié notre sainte religion, crurent avoir fait revivre les beaux jours de l'âge d'or, le temps de l'égalité, de la fraternité, tel que les imaginations se le figuraient possible, en remontant au delà du moyen âge, plus loin encore que les époques si vantées de la Grèce antique.
La Convention avait décrété que, le 20 mai 1794, nos vaisseaux arboreraient le pavillon tricolore, le rouge flottant dans l'air, le bleu à la hampe, tel qu'il existe aujourd'hui.
La cérémonie s'en fit à Brest avec une pompe sans égale
Jean-Bon SAINT-ANDRÉ, s'étant rendu à bord de *la Montagne*[(2)], vaisseau-amiral, adressa la parole, en ces termes, aux capitaines, officiers, matelots et soldats qui se pressaient sur le gaillard d'arrière :
« Vous le défendrez, braves marins!
« Cloué à la poupe de vos vaisseaux, vous ne souffrirez pas qu'il soit amené, vous punirez de mort le lâche qui oserait en concevoir le dessein. Vous le recevez des mains de la patrie, vous êtes responsables envers elle du dépôt sacré qu'elle vous confie ! Allez sur cet élément, allez-y braver la foudre des tyrans !
« Allez ! ce signe vous assure la victoire. Il est le présage de votre gloire et du triomphe de la République ! »

Notre armée navale prit la mer, à la fin du mois de mai, pour protéger l'arrivée d'un grand convoi de bâtiments chargés de blés et de denrées coloniales attendus des États-Unis ou de nos colonies.
La journée du 25 juillet 1794[(3)] mit un terme, comme chacun sait, à la dictature de **ROBESPIERRE**. **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ,** absent de Paris, ne porta pas, comme ses amis, sa tête sur l'échafaud. On supprima les tribunaux révolutionnaires ; les prisons furent ouvertes, et beaucoup d'excellents officiers jouirent, de nouveau, de leur liberté.
Nous raconterons également les sorties de l'armée navale pendant l'hiver de 1794 à 1795 et dans le courant de cette dernière année.

Rochefort, Lorient, Cherbourg.

Les représentants **NIOU, TREILLARD, MAZADE** furent chargés de l'inspection des côtes, depuis Lorient jusqu'à Bayonne, et veillèrent à la prompte exécution des ordres donnés, en faisant pousser les travaux avec activité, en requérant les marins qui arrivèrent en foule, malgré les réclamations des chambres de commerce.
A Rochefort, le club des amis de la constitution rédigea des adresses aux jacobins pour hâter la condamnation à mort, sans appel ni sursis, de l'infortuné Louis XVI.
On sait que les Vendéens se mirent ouvertement en révolte contre la Convention. Le conseil général de la commune de Rochefort, inquiet sur la nature des soulèvements qui avaient lieu dans les cantons voisins, prit les mesures les plus énergiques pour assurer la tranquillité publique. Des troupes marchèrent en avant, tous les patriotes s'armèrent, et, comme on craignait de voir les royalistes prendre possession de la ville et de l'arsenal, les postes furent doublés! les ordres les plus sévères défendirent de livrer des armes de la marine, soit aux gardes nationaux de la ville, soit à ceux des environs. Puis, lorsqu'on connut la trahison des Toulonnais, les jacobins de la ville, en

(2) Ci-devant les *États-de-Bourgogne e*t postérieurement l'Océan. Ce magnifique vaisseau a été démoli à Brest en 1850.
(3) Elle ne fit aucun effet sur les équipages. (Villaret de Joyeuse, 18 thermidor). Le tribunal révolutionnaire fonctionna jusqu'au 29 thermidor.

communication journalière avec leurs amis de Paris, demandèrent la création d'un tribunal révolutionnaire, afin de mieux inspirer la terreur.
Les représentants **LAIGNELOT** et **LESQUINIO** furent les promoteurs de cette mesure dont les conséquences furent si fatales à tant d'officiers de marine. Presque tous ceux de *l'Apollon*, qui avait fait partie de l'escadre de **TROGOFF**, portèrent leurs têtes sur l'échafaud.
Le vice-amiral **de GRIMOUARD**, commandant des armes, plusieurs officiers de son vaisseau *le Rorée*, partagèrent leurs destinées.
Les représentants **GUESNOU** et **TOPSENT** remplacèrent, en pluviôse 1794, leurs collègues **LESQUINIO** et **LAIGNELOT**, qui reçurent l'ordre de se rendre à Brest, afin d'y créer également un tribunal révolutionnaire, et dès lors les habitants de Rochefort jouirent de quelques jours de calme, car leurs nouveaux maîtres montrèrent de la modération.
A l'époque où le comité de salut public décréta que les prêtres non assermentés seraient dirigés sur cette dernière ville, on y vit arriver de tous les points de la France ces victimes infortunées de la révolution, qu'on entassait alors dans les prisons, qu'on internait sur des bâtiments, en rade de l'île d'Aix. Les uns périrent de misères et de privations, d'autres furent déportés sur les plages insalubres de la Guyane.
A l'avènement du Directoire, tous ceux qui se trouvaient encore en partance furent remis en liberté, la société populaire se reconstitua, chacun put enfin respirer en paix.
A Lorient et Cherbourg, il ne se passa rien de remarquable.

CHAPITRE III.

EXPÉDITIONS NAVALES, CROISIÈRES DES ESCADRES.

EXPÉDITION DE CAGLIARI. (1792-1793.)

Le contre-amiral Truguet.

Le contre-amiral **TRUGUET**, lorsqu'il fut nommé commandant en chef de l'escadre de Toulon, jura, devant l'Assemblée législative, de maintenir la liberté, l'égalité ; de verser, pour les défendre, la dernière goutte de son sang ; et l'on raconte qu'il eut, à cette occasion, les honneurs de la séance.
Ayant reçu la mission de faire reconnaître le pavillon français dans la Méditerranée, et de seconder les opérations des généraux **MONTESQUIOU, ANSELME** sur les côtes du comté de Nice, il appareilla, le 24 septembre 1792, de la rade des îles d'Hyères.
Son escadre, au départ de Toulon, ne se composait que de 5 vaisseaux, 2 frégates, 3 corvettes, mais elle fut ultérieurement renforcée d'une division de 4 vaisseaux qui arrivèrent de Brest, sous les ordres de **LATOUCHE-TRÉVILLE,** puis d'une autre division de même force, sous les ordres du chef de division **LANDAIS**, de 2 vaisseaux de Rochefort et d'un autre de Lorient.
Lorsque tous eurent rallié, elle fut composée de 16 vaisseaux, 7 frégates, 6 corvettes.

TRUGUET débuta fort heureusement. A son arrivée devant Nice, il prit à son bord le consul de la République, parce que les hostilités étaient commencées, se dirigea sur Villefranche dont nos

généraux s'étaient emparés, embarqua 900 hommes de troupes qu'il répartit sur les vaisseaux, et fit route pour le port d'Onéglia.
Il donna la mission à son capitaine de pavillon **DUCHAYLA** de parlementer avec les habitants de cette dernière ville, et ceux-ci, réunis sur le môle, semblèrent d'abord, par des démonstrations amicales, vouloir bien accueillir nos marins, mais ils les reçurent à petite distance par une meurtrière fusillade, si bien dirigée, que deux enseignes de vaisseaux, **ISNARD** et **PELLETIER**, onze matelots furent tués ou grièvement blessés.
L'enseigne **ISNARD** perdit la vie, et l'on assure que son père, député de la Convention, apprenant cette triste nouvelle dans la salle des séances, eut la force de maîtriser sa douleur, en disant à ceux de ses amis qui l'entouraient et l'engageaient à rentrer chez lui :
— « Mon fils est mort à son poste, je ne veux pas quitter le mien. » —
Nos généraux tirèrent une vengeance éclatante de cet acte de perfidie, car la ville d'Onéglia fut bombardée, pillée par la soldatesque, consumée par les flammes.
TRUGUET prêta son concours aux opérations de l'armée d'Italie, et se rendit à Gênes, où il promit au doge l'amitié de la France.
Bientôt des ordres de Paris lui ayant prescrit d'attaquer Cagliari en Sardaigne, il sollicita du général **ANSELME** l'embarquement d'une phalange de 4000 volontaires marseillais qui faisaient partie de l'armée, et qui aurait renforcé son corps de débarquement, composé de 1 500 hommes de troupes.
L'hiver approchait, le temps pressait; comme ces volontaires n'étaient pas immédiatement disponibles, il leur donna rendez-vous à Ajaccio.
En même temps, se conformant aux ordres du ministre de la marine, il détacha **LATOUCHE-TRÉVILLE,** avec une escadre de dix vaisseaux, pour demander réparation à la cour de Naples, qui se montrait hostile au gouvernement français depuis l'emprisonnement du roi. Notre ambassadeur, M. **de MACKAU,** quoique royaliste dévoué, n'avait pas voulu terminer sa carrière diplomatique en tolérant qu'on portât atteinte aux droits de nos nationaux.
LATOUCHE-TRÉVILLE se présenta devant la baie de Naples, les vaisseaux naviguant dans le plus bel ordre, en ligne de bataille, les hommes aux postes de combat, les mèches allumées. Ce fut en vain qu'un officier du port lui fit observer que six vaisseaux seulement pouvaient entrer dans la baie, afin que la présence de l'escadre n'eût pas la signification d'un acte d'hostilité ; il n'en tint aucun compte, et embossa son escadre devant la ville.
Une discipline sévère fut maintenue ; un aide de camp descendit seul à terre et porta au roi la lettre de **TRUGUET**, qui demandait réparation de l'insulte faite à la nation française, le désaveu de procédés qu'un peuple fier, libre, indépendant ne pouvait tolérer ; la cour de Naples ayant répondu aussi favorablement qu'on pouvait le désirer, cette mission délicate se trouvait accomplie sans que nos vaisseaux eussent tiré un seul coup de canon, et malgré les formidables préparatifs des Napolitains.
A la fin de décembre 1792, l'escadre appareilla pour rallier le pavillon de **TRUGUET** en rade d'Ajaccio, et, chemin faisant, les vaisseaux furent assaillis par une violente tempête qui, en les dispersant, leur causa des avaries sérieuses.
*Le Languedo*c, que montait **LATOUCHE-TRÉVILLE,** regagna le mouillage de Naples, coulant bas d'eau. A bord du *Tricolore*, le jeu du boulet dans une pièce ayant échauffé la poudre, le coup partit, la muraille fut traversée, et le vaisseau faillit sombrer, tant les roulis étaient violents.
Le capitaine du *Léopard*, se conformant à des instructions particulières, s'empara des îles Saint-Pierre, qui devaient servir de points de rendez-vous.
Cependant **TRUGUET** s'était rendu directement à Ajaccio, où le séjour prolongé de l'escadre fut préjudiciable à la discipline. Les marins, dans leurs descentes à terre, pillaient et ravageaient le pays comme s'il avait été peuplé d'ennemis ; chaque jour, des actes d'insubordination éclataient.

Les clubistes de Toulon correspondant avec eux ne contribuèrent pas peu à les détourner de leurs devoirs.
L'amiral, en raison des désordres commis à terre, ne put obtenir du général **PAOLI** les troupes qu'il était venu demander comme renfort, et se résolvant pourtant à faire la campagne avec ses propres forces, il se rendit aux îles Saint-Pierre, point de ralliement des divers bâtiments, répandit des adresses dans les villages voisins et fit planter, avec solennité, un arbre de la liberté.
A son arrivée devant Cagliari, le 23 janvier 1793, il voulut encore parlementer avec les habitants, mais ces derniers accueillirent le canot à coups de fusil, comme à Onéglia, de sorte qu'il fut impossible d'établir des communications.
TRUGUET bombarda la ville pendant un jour et une nuit, mais ne voulut pas commencer les opérations du siège avant l'arrivée des 4000 Marseillais que le général **ANSELME** avait promis de diriger sur Ajaccio.
On attendit dix jours, et comme tout manquait à bord des vaisseaux, que les vivres étaient en petite quantité, que la campagne s'était prolongée beaucoup plus longtemps qu'on ne l'avait pensé, les marins et soldats endurèrent mille souffrances.
Les froids étaient rigoureux, et ils avaient à peine les effets d'habillement qui leur étaient nécessaires.
Enfin le convoi qui portait le renfort impatiemment attendu parut au large, le 2 février ; la joie éclata sur tous les bâtiments, d'après le rapport de **TRUGUET** ; des députations se rendirent près de lui pour demander le débarquement, et, de concert avec le général **de CASA-BIANCA**, il forma son plan d'attaque en promettant le pillage à ses soldats.
L'escadre formait trois divisions :
La première, sous les ordres de l'amiral, composée de 3 vaisseaux, 2 frégates, 7 transports chargés de troupes, se rendit dans la baie située à l'est du morne Saint-Élie ;
La seconde, sous les ordres de **LATOUCHE-TRÉVILLE**, devait foudroyer les batteries du rivage et bombarder la ville haute ;
Le chef de division **LANDAIS** reçut l'ordre de canonner la tour de la pointe Saint-Élie, puis de débarquer 700 hommes destinés à faire diversion par une contre-attaque ;
Enfin un autre vaisseau prit poste devant le lazaret, dans le nord du morne, pour y jeter des bombes et dissiper les rassemblements.

LATOUCHE-TRÉVILLE fut chargé de la direction supérieure de l'attaque sur la rade de Cagliari et dans la partie occidentale.
Le 14 février, dès le matin, le débarquement commença.
TRUGUET, sautant le premier sur le rivage, présida lui-même à l'opération, qui se fit avec un ordre parfait, sous la protection de trois frégates embossées. Les soldats étaient munis de trois jours de vivres ; 16 pièces de canon furent montées, chargées, présentées devant les bataillons, pleins d'ardeur, en moins de deux heures; puis, dans l'après-midi, toutes les réserves débarquèrent.
Le 15 février, les vaisseaux et bombardes ayant commencé le feu, les troupes se mirent en marche au bruit d'une imposante canonnade. Des chaloupes chargées de biscuit, de lard, de vin les suivirent en côtoyant le rivage.
On a reproché très-amèrement à l'amiral de ne pas avoir donné assez de vivres à ses soldats, et pourtant on remarquera qu'ils en avaient encore pour deux journées. Le général **CASA-BIANCA,** en rendant compte qu'il attaquerait avant la nuit, se plaignit seulement du manque d'eau, et demanda qu'on se mit en mesure de lui en fournir.
TRUGUET écrivit à **LATOUCHE-TRÉVILLE** de débarquer les troupes destinées à la contre-attaque au moment où les premiers coups de fusil seraient tirés, afin que les Sardes ne pussent les écraser par leur supériorité.

Cependant les vaisseaux avaient ouvert leur feu, auquel nos ennemis ripostèrent avec beaucoup d'ardeur. A deux reprises différentes, leurs boulets rouges allumèrent des incendies à bord du *Thémistocle* ; le capitaine **HAUMONT** fut atteint mortellement, et l'officier qui le remplaça dans son commandement quitta la ligne pour éteindre le feu et réparer ses avaries.
Dans la soirée, les Marseillais marchèrent enfin en avant pour attaquer le morne Saint-Élie, dans l'est ; on comptait beaucoup sur leur courage et leur entrain ; mais, pour des causes qui sont restées inexpliquées, leur attaque se transforma presque immédiatement en une fuite honteuse.
Leur troupe forma deux divisions, dont l'une escaladait la colline, tandis que la seconde se répandait dans les prairies sur la droite. Ainsi séparés, les soldats, se prenant pour ennemis, se tirèrent des coups de fusil dans l'obscurité, et se replièrent rapidement vers le rivage, en cédant à une panique inconcevable.
TRUGUET, dans son rapport au ministre, parla de cette phalange marseillaise avec le dernier mépris.
Le 16 février, au matin, le vent du sud-est soufflait avec force, les chaloupes purent à peine être accostées au rivage pour communiquer avec les soldats ; ceux-ci, qui se plaignaient avec exaspération, depuis la veille, de manquer de vivres, ne demandaient en ce moment qu'à quitter au plus vite cette terre de Sardaigne, pour réembarquer sur les bâtiments. Les officiers, malgré les menaces et les exhortations, ne pouvaient se faire obéir. **TRUGUET** raconte même que les soldats tirèrent sur les chaloupes qui étaient à quelque distance de la terre, afin de ne pas courir les chances d'un naufrage.
Le vent augmenta de plus en plus, la mer devint grosse, les bâtiments mouillés dans l'est du morne Saint-Elie se trouvèrent dans une position critique.
« Mais il fallait, dit l'amiral, se sacrifier pour cette armée coupable et malheureuse. »
A bord des frégates embossées, les capitaines donnèrent l'ordre de couper les mâts pour ne pas aller à la côte ; deux transports jetés sur les rochers furent pillés par les paysans, en présence de 4 000 Marseillais qui ne s'y opposèrent pas ; presque tous les canots furent brisés ou sombrèrent pendant le débarquement des vivres.
Ce ne fut qu'après deux jours que la tempête s'étant apaisée, **LATOUCHE-TRÉVILLE** appareilla pour prêter secours à l'amiral. L'embarquement des Marseillais s'opéra avec une telle précipitation, que les seize pièces d'artillerie seraient restées sur le rivage, si les marins des vaisseaux ne les eussent sauvées.
TRUGUET fit partir *le Languedoc*, *l'Entreprenant*, *le Thémistocle*, sur lesquels 1700 hommes prirent passage, et se débarrassa du convoi par la même occasion. Il détacha *l'Apollon*, *le Généreux*, *la Vestale*, pour ravitailler les îles de Saint-Pierre et d'Antioche, puis se rendit lui-même en rade de Cagliari, où se trouvaient trois vaisseaux avariés et compromis.
Le Patriote et le *Duguay-Trouin* seuls furent renfloués ; quant au *Léopard*, il fallut le livrer aux flammes, après qu'on eut sauvé le matériel.
Enfin l'amiral rallia le port de Toulon lorsqu'il reçut l'importante nouvelle de la déclaration de la guerre.
Telle fut cette désastreuse campagne de Sardaigne. Nous reprochons aux Marseillais leur défection, mais **TRUGUET** ne commit-il pas lui-même de grandes fautes ? Loin d'avoir eu le talent de surprendre ses ennemis, il leur laissa le temps nécessaire pour organiser une vigoureuse résistance. Il eut le tort de jeter sur une plage ennemie 4000 hommes qui n'étaient munis que de deux jours de vivres. Le soldat français ne pardonne pas de semblables fautes, et l'on connaît ce propos qu'on attribue à un général célèbre, et dont on appréciera la portée : « Donnez-moi du pain et de la poudre, et je ferai le tour du monde. »
TRUGUET, d'après M. **GUÉRIN**, eut d'autres torts encore : il aurait dû faire connaître à ses chefs de divisions que l'attaque était manquée (ce qui n'était pas douteux le 16 février, au matin), parce

que chaque capitaine, cessant dès lors une canonnade inutile, se serait occupé du salut de son vaisseau.
Il n'aurait pas dû lancer les troupes à l'assaut à la tombée de la nuit.
Certes, les Marseillais ne se conduisirent pas en héros, mais qui ne sait qu'en Crimée les vaillants soldats de la garde impériale se tirèrent les uns sur les autres, dans une attaque de nuit, malgré mille précautions, mille recommandations des plus habiles généraux?
Lorsque le ministre **MONGE** apprit le mauvais succès de l'expédition, il donna des ordres pour expédier plusieurs vaisseaux à Brest et à Rochefort. **TRUGUET** partit pour Paris, laissant le commandement en chef à **TROGOFF**.

_____

CROISIÈRE DANS LA MÉDITERRANÉE (1793)

Le contre-amiral **VENCE** reçut l'ordre de se rendre sur les côtes d'Afrique, pour protéger l'arrivée des convois attendus à Toulon et partit, à la fin du mois de mai 1793, avec une division qui se composait d'un vaisseau, trois frégates, deux corvettes.
Lorsqu'il eut jeté l'ancre dans la baie de Tunis, après avoir heureusement rallié tous les bâtiments chargés d'approvisionnements, cet esprit d'insubordination dont nous avons déjà parlé se manifesta. L'amiral, quoique réputé bon patriote, ne trouva pas grâce devant ses capitaines qui le soupçonnèrent d'être de connivence avec les ennemis de la révolution ; comme il avait reçu la fâcheuse nouvelle de la trahison des Toulonnais, il ne voulut point prendre la mer, parce qu'il craignait de compromettre le riche convoi et l'importante division qu'il commandait, en sorte que ses marins qui souffraient de grandes privations témoignèrent leur mécontentement.
Les capitaines des frégates, au lieu de donner l'exemple du dévouement, prirent même le coupable parti d'appareiller afin de gagner un des ports de la Provence ou de la Corse, et ils partirent effectivement malgré les signaux répétés de Vence qui resta seul sur la rade, avec son vaisseau le *Duquesne*, *la Fauvette*, et deux chébecks.
Bientôt il fut bloqué par sept vaisseaux anglais ou espagnols, et dans cette position critique il refusa toujours très-énergiquement les propositions qui lui furent faites d'arborer le pavillon blanc.
Le ministre de la marine chargea **PLÉVILLE-LE-PELLEY** de se rendre à Tunis pour rechercher les causes du départ des frégates, et ce contre-amiral reçut des marins du *Duquesne* des rapports si favorables sur **VENCE**, que celui-ci fut déchargé de toutes les accusations que ses capitaines avaient formulées contre lui, et que les représentants avaient appuyées.
Les capitaines des frégates rencontrèrent au large la frégate anglaise la *Némésie*, à laquelle ils donnèrent une bonne chasse et qu'ils contraignirent à lâcher une prise qu'elle remorquait. Ils eurent également l'honneur de la première rencontre avec un vaisseau anglais qui n'était autre que *l'Agamemnon* que commandait **NELSON**, depuis si fameux.
C'est le 23 octobre 1793, non loin des côtes de Sardaigne, que les gabiers en vigie le signalèrent sous le vent, pendant la nuit, et il est très-vrai que notre illustre ennemi, le héros des marins anglais, fut, dans cette circonstance, fort heureux de commander un vaisseau de marche supérieure, car peu s'en fallut que, cerné par les trois frégates, il ne fût réduit à amener son pavillon.
NELSON, qui, sous les ordres du commodore **LINZÉE**, remplissait, en ce moment, une mission particulière, ayant pris nos frégates pour des bâtiments de commerce escortés d'une frégate napolitaine, manœuvra d'abord pour s'en rapprocher, héla vers deux heures du matin la *Melpomène*, puis la canonna, parce qu'il ne reçut pas de réponse satisfaisante.

Le capitaine **GAY**[(1)], tout en rendant coup pour coup, prit chasse en forçant de voiles pour s'éloigner de ce redoutable adversaire qu'il avait reconnu pour un vaisseau anglais. Dès l'aube, il arbora le pavillon de la République en redoublant son feu, et, comme la frégate marchait bien, il pouvait parfois, en ralinguant ses voiles, tirer des volées entières de sa batterie du vent. Bientôt la brise de nord-ouest mollit, les autres capitaines forcèrent de voiles, et ils se rapprochèrent du théâtre du combat, d'autant plus facilement qu'ils sentirent plus longtemps la brise. **NELSON**, comprenant que sa position était critique, manœuvra, de son côté, pour s'éloigner, et ne dut son salut qu'à la marche supérieure de *l'Agamemnon*.
A bord de la *Melpomène* 5 hommes furent tués ou blessés.
Nos matelots contribuèrent à la défense de la Corse contre les Paolistes et les Anglais ; lors de la capitulation, les frégates furent coulées ou livrées aux flammes.
Quant au contre-amiral **VENCE**, il revint à Toulon avec son vaisseau le *Duquesne*, peu de temps après le départ des Anglais, et y amena même deux bâtiments marchands qu'il avait capturés, dont l'un contenait des lingots ou espèces monnayées, d'une valeur considérable.

———

CROISIÈRES DANS L'OCÉAN (1793)

Le contre-amiral Morard de Galles

Cet amiral, nommé commandant en chef des forces navales de l'Océan après la déclaration de la guerre, arbora son pavillon sur le *Tourville* le 13 février 1793.
On peut lire, dans ses rapports au ministre, qu'il manifesta plusieurs fois le désir de se désister de ses fonctions, mais que sa démission ne fut jamais acceptée.
Les forces navales de Brest, après le départ des divisions de **LATOUCHE-TRÉVILLE** et **LANDAIS** pour Toulon, ne se composaient que de trois vaisseaux, cinq frégates, une corvette.
Le capitaine **DUVAL** reçut, à la fin de février, le commandement d'une division formée des vaisseaux *le Tourville*, *l'Achille* et la *Concorde*.
Les actes d'insubordination étaient très-fréquents, et les marins, dans l'effervescence de leurs opinions sur la liberté, l'égalité, la fraternité, méconnaissaient journellement les notions les plus simples de la discipline. A bord du *Patriote*, que commandait **LANDAIS**, ancien corsaire, compagnon de **BOUGAINVILLE** dans ses voyages autour du monde, et nommé chef de division, sur la recommandation des sociétés populaires, ils ne rentrèrent dans l'ordre que sur les instances de la municipalité de Brest.
Les membres de cette municipalité et les commissaires de la Convention se rendaient souvent à bord des bâtiments, assistaient aux exercices, faisaient distribuer, en leur présence, les effets d'habillement dont les marins avaient le plus pressant besoin, et leur lisaient des adresses patriotiques.
Le général **BERTRAND** nous a transmis quelques détails sur la visite des représentants à bord des bâtiments qui étaient en rade.
Leurs canots battaient pavillons carrés à l'avant et à l'arrière. Les patrons et canotiers étaient ceints d'une large ceinture rouge, de grandes cocardes ornaient leurs chapeaux.

(1) C'est à tort que les historiens Jame, Guérin, Chassériau, se copiant probablement les uns les autres, ont raconté que le capitaine Perrée commandait la Melpomène.

Celui des représentants était, en outre, garni de plumes et de rubans, le tout aux couleurs nationales.
Il s'agissait d'une visite à des colons de la Martinique qui avaient conquis leur liberté, en s'emparant, les armes à la main, du bâtiment anglais à bord duquel ils étaient prisonniers. Le représentant leur promit des effets d'habillement dont ils avaient un besoin urgent, et avec cette promptitude de l'époque, dit le général **BERTRAND**, parut le jour même un canot chargé de ballots qu'on ouvrit sur le gaillard d'arrière.
Le commis chargé de la distribution était un homme de belle taille, en carmagnole, le sabre traînant, le chapeau à la mauvaise tête, les cheveux gras ! Quant aux vêtements, ils provenaient, sans nul doute, de la défroque des réquisitionnaires bas bretons, ou du magasin du bagne. C'étaient de longues vestes de ratine fort grossière, des culottes courtes très-larges, des bas de laine brune, des bonnets ronds de même couleur.
Les colons vêtirent ce singulier costume et purent se croire, dit le général, en complète mascarade ! (France maritime.) Le général **BERTRAND**. (2e volume : Brest en 1796.)
Le 8 mars 1793, des ordres de Paris ayant prescrit de prendre la mer, les bâtiments disponibles vidèrent la rade, à l'exception de *la Concorde*, dont le capitaine fut chargé du ralliement des marins absents, avant de rejoindre l'amiral au mouillage de Camaret. Tous les bâtiments appareillèrent le lendemain, et rien de nouveau ne se passa pendant les premiers jours, si ce n'est qu'on captura quelques marchands et qu'on visita des neutres.
Le 17 mars, les vents soufflaient du sud-sud-est avec une extrême violence, et **MORARD de GALLES** ordonna de capeyer bâbord amures. Peu de temps après, une véritable tempête s'étant déclarée, les vaisseaux et les frégates en eurent beaucoup à souffrir. L'amiral, en se plaignant amèrement de ses marins, rendit compte qu'il n'en put rien tirer, que les maîtres eux-mêmes se conduisaient mal, que seuls les soldats et canonniers firent preuve de bonne volonté.
Aussi la croisière eut-elle de tristes résultats : *l'Achille* et *le Tourville* rentrèrent démâtés de leurs mâts de hune, *la Pique* se trouvait dans le même état ; à bord de *la Bellone*, le mât d'artimon tomba, le mât de misaine et les deux mâts de hune craquèrent.
A bord du *Tourville*, l'infortuné **DUVAL** périt victime de son activité et de la mauvaise volonté de ses hommes. Ayant donné l'ordre, vers minuit, d'exécuter une manœuvre, et personne ne se présentant pour la faire, il voulut agir lui-même. L'écoute de la grande voile d'étai le frappa si violemment sur la poitrine, qu'il rendit le dernier soupir après quelques heures de souffrances.
MORARD de GALLES écrivit à Paris que l'ardeur des marins n'était qu'en paroles, qu'il ne fallait s'attendre qu'à des revers pendant la longue guerre dont la République était menacée, et cette sinistre prophétie de l'honorable amiral ne s'est que trop réalisée, quoique pourtant, en maintes circonstances, nous prouverons que nos hommes donnèrent des preuves de vaillance.

L'armée navale au mouillage de Quiberon (1793)

Le capitaine **BLAVET**, qui commandait deux frégates, l*a Proserpine* et *la Réunion*, reçut l'ordre, le 25 mars 1793, de stationner dans la baie de Quiberon, avec la mission de s'opposer aux mouvements des chouans qui s'opéraient dans les districts voisins.
VILLARET de JOYEUSE le remplaça ultérieurement dans ce poste important, puis, des ordres nouveaux ayant prescrit de diriger de grandes forces de ce côté, **MORARD de GALLES** prit la mer avec quatre vaisseaux et se maintint en croisière entre les îles de Groix et de Belle-Isle, afin de protéger le passage des convois qui venaient de Nantes à Brest, tout en empêchant les Anglais de venir en aide aux royalistes de la Vendée.

L'amiral se plaignit souvent de ses capitaines, peu au courant, disait-il, des évolutions de la tactique navale, et ne cessa de demander son remplacement, parce que ses talents n'égalaient pas sa bonne volonté.
Lorsque les divisions de la Méditerranée eurent regagné les ports de l'Océan, les forces totales, se composant de vingt-deux vaisseaux et de quatorze frégates, formèrent une armée navale.
Les frégates croisaient au large et capturaient souvent des bâtiments de commerce.
MORARD de GALLES conçut d'abord le projet d'expédier **LANDAIS**, avec une division de cinq vaisseaux, pour intercepter un grand convoi de bâtiments hollandais, mais les révoltes des marins l'empêchèrent de donner suite à cette idée.
Il ne cessa d'écrire à Paris que les équipages n'avaient aucune confiance en lui parce qu'il était noble, que sa santé ne lui permettait pas de rendre des services actifs, que même il n'avait pas les talents nécessaires pour commander une telle armée navale.
On reconnaîtra, d'après ces instances réitérées, que **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ** eut raison de remplacer cet amiral, que ce dernier ne fut pas destitué, comme des historiens l'ont écrit.
Après quelques semaines, les matelots, fatigués de tenir la mer sans combattre, souffrant de mille privations, n'ayant ni vivres frais, ni vêtements, ni souliers, ni argent, demandèrent à revenir à Brest.
A la nouvelle de la trahison des Toulonnais, ils s'imaginèrent qu'on avait éloigné les vaisseaux pour livrer aussi la ville maritime importante de la Bretagne aux ennemis de la révolution. Aussi ne mirent-ils plus de bornes à leur insubordination, et le mot d'ordre de tous fut :

« A Brest, à Brest ! »
Les capitaines ne purent empêcher de hisser les huniers pour provoquer un signal d'appareillage, et Morard de Galles, s'étant rendu à bord de plusieurs vaisseaux, accompagné des contre-amiraux Landais et Kerguélen, fut accueilli par ces mêmes cris, que chacun poussait avec frénésie :
« A Brest, à Brest ! »

Des députations se rendirent à son bord. Les aspirants **CRÉVEL** et **BARON** prirent la parole au nom des équipages.
Ayant convoqué à bord du *Tourville*, qui portait alors son pavillon, tous les capitaines et quelques marins de chaque bâtiment, le vieil amiral, désirant les faire rentrer dans le devoir, leur adressa un discours paternel, mais énergique.
Il termina en ajoutant qu'il écrirait immédiatement au ministre de la marine pour demander l'autorisation d'appareiller.
Ayant écrit, en effet, comme il l'avait promis, il rendit compte, par le même courrier, qu'il gagnerait le large à la première occasion parce que la saison des coups de vent de sud-ouest approchait et qu'il n'était pas prudent de rester plus longtemps sur cette rade foraine de Quiberon, ouverte aux vents du large et d'une tenue peu sûre.
Le 20 septembre 1793, notre armée navale partit pour Brest et se croisa avec une frégate à bord de laquelle se trouvait le représentant **TRÉHOUART**, qui était porteur d'instructions. Un conseil de guerre se réunit à bord du vaisseau amiral et l'on décida qu'il fallait continuer la route, de sorte que **MORARD de GALLES** jeta l'ancre à Brest le 29 septembre 1793.
Nous avons vu que les représentants, en apprenant que les équipages s'étaient révoltés, se montrèrent très-sévères à l'égard de quelques capitaines et officiers ; ils appliquèrent, pour la première fois, cette triste loi des suspects, votée depuis peu de jours, et en vertu de laquelle ils destituèrent et emprisonnèrent les officiers qui n'avaient pas constamment manifesté leur attachement à la révolution. Ils emprisonnèrent également les anciens émigrés, alors même qu'ils étaient rentrés dans les délais déterminés. Les équipages furent consignés à bord de tous les bâtiments, et une enquête sévère fut faite sur les causes de l'insurrection.

Quant à **MORARD de GALLES,** il conjura, pour la quatrième fois, le ministre de lui donner un remplaçant, et ce fut alors que **VILLARET de JOYEUSE,** récemment promu au grade de contre-amiral, fut investi des hautes fonctions de commandant en chef de l'armée navale. Elles lui furent en quelque sorte imposées ; car, dans une lettre en date du 5 novembre 1793, il manifesta lui-même le désir de quitter le service, en raison du mauvais état de sa santé, et il renouvela cette demande à diverses reprises.

Le contre-amiral VANSTABEL (1793)

Ce contre-amiral, qui commandait une division de l'armée navale de l'Océan, arbora son pavillon sur *le Tigre*, et reçut l'ordre d'aller s'établir en croisière à l'ouvert de la Manche.
La division comprenait six vaisseaux, trois frégates, deux avisos.
Ayant gagné le large dans les derniers jours d'octobre 1793, il guettait le passage d'un important convoi qui venait de la Méditerranée, sous l'escorte d'une division que commandait sir **John JERVIS**, quand, au lever du soleil, le 18 novembre, les vigies de *la Sémillante*, qui chassait en avant, signalèrent plusieurs voiles en vue.
VANSTABEL ordonna de faire le branle-bas de combat, en formant une ligne de bataille sur son vaisseau le Tigre, et s'apercevant qu'il avait devant lui l'armée navale anglaise, placée sous le commandement de l'amiral **HOWE**, il prit chasse, toutes voiles dehors, pour s'élever dans le vent, en luttant contre une brise fraîche de sud-ouest.
La Sémillante, qui marchait médiocrement, fut rejointe et canonnée par *la Latona*. Notre amiral, ayant manœuvré pour lui porter secours, eut le bonheur de la dégager de cette position critique en vue de tous les vaisseaux ennemis.
Ce fut en vain que ceux-ci poursuivirent les nôtres, on les perdit de vue dans la soirée. La mer était grosse, la brise très-fraîche ; deux vaisseaux de l'amiral **HOWE** démâtèrent de leurs mâts de hune, et les nôtres portaient les perroquets haut avec deux ris aux huniers.
Le lendemain, par une chance inespérée, **VANSTABEL**, heureux comme il l'a été pendant toute sa carrière, tomba au milieu du convoi de sir **John JERVIS,** amarina dix-sept bâtiments de commerce richement chargés, et les conduisit à bon port à Brest[(1)].
Il ne sera pas sans intérêt de parler ici des mouvements des Anglais.
Le 14 juillet 1793, l'amiral **HOWE** prit la mer avec une armée navale de quinze vaisseaux et plusieurs frégates, auxquels se joignirent, peu de jours après, deux autres vaisseaux qui arrivèrent de la Méditerranée. Nos ennemis croisèrent devant Belle-Isle, reconnurent l'armée navale de **MORARD de GALLES** au mouillage de Quiberon, puis regagnèrent le mouillage de Torbay, le 10 août 1793.
Notre amiral aurait pu livrer bataille, mais les instructions de la Convention nationale étaient telles, qu'il ne devait point rechercher les occasions de combattre à moins d'être sûr de vaincre.
Le 23 août, **HOWE** appareilla de nouveau pour protéger le départ et l'arrivée de plusieurs flottes marchandes, puis revint à son mouillage de Torbay, après une courte croisière de douze jours.
Le 27 octobre, il détacha le commodore **PASLEY** avec deux vaisseaux et cinq frégates pour poursuivre cinq frégates françaises, qui avaient chassé *la Circé*, puis il sortit lui-même avec toute son armée navale. Ce fut dans cette circonstance qu'il rencontra la division du contre-amiral **VANSTABEL**, lequel se dégagea si habilement de son redoutable ennemi, comme nous venons de le voir.
Vers le milieu de novembre, **HOWE** revint encore au mouillage de Torbay, où il passa l'hiver.

(1) Au commencement de la guerre, sous la Terreur, le matériel n'était pas mauvais, les vaisseaux étaient bien gréés. Ce fut particulièrement sous le Directoire que les services furent en souffrance, la marine négligée.

Notre armée navale passa également l'hiver à Brest, où **VILLARET de JOYEUSE** ne négligea rien pour consolider la discipline, rompre les marins à tous les exercices de manœuvre, de canon, de fusil, mettre à exécution les règlements sur le service intérieur et les approvisionner de tous les effets qui leur étaient nécessaires.
Le temps dont nous racontons l'histoire est déjà loin de nous, et il est difficile aujourd'hui de représenter fidèlement ce qu'était un bâtiment de guerre sous la République.
Nous avons consulté, à cet égard, plusieurs anciens marins ; nous avons lu les chroniques contemporaines, où nous avons trouvé des renseignements précieux.
En ce qui concerne la tenue des équipages, il n'y avait point alors de magasins d'habillement, c'est-à-dire que l'administration de la marine ne fournissait point les effets aux hommes appelés à servir.
Notons que, si une guerre sérieuse éclatait aujourd'hui, il en serait à peu près de même ; que quarante ou cinquante mille hommes soient appelés à former les équipages de nos bâtiments désarmés, n'est-il pas vrai que les dépôts de nos ports, si considérables qu'ils soient, ne pourraient fournir les effets nécessaires? n'est-il pas vrai qu'il serait oiseux de s'en préoccuper trop, parce qu'on aurait des soucis d'une autre importance ? On en viendrait donc à la méthode de nos pères, non point seulement en 1793, mais sous Louis XIV, Louis XV, Louis XVI.
Au reste, à ces époques fameuses pour la marine de France, les équipages n'en valaient guère moins.
A bord des vaisseaux amiraux **de TOURVILLE, de DUQUESNE, de DUGUAY-TROUIN**, à bord de *la Montagne*, en 1793, se trouvaient incontestablement de fiers matelots, de braves artilleurs, pliés à une discipline rigoureuse, dignes de soutenir l'honneur du pavillon.
Des avances étaient payées aux hommes pendant l'armement ; le capitaine faisait savoir que chacun eût à se pourvoir d'effets. Il assignait toujours une tenue régulière, uniforme, particulière à son bâtiment. Parfois, la fantaisie s'en mêlait.
A bord de l'un, tous portaient une ceinture rouge ; à bord d'un autre, c'était une ceinture bleue, et ce détail était plus important que l'on se figure tout d'abord, parce qu'il en résultait que les hommes d'un même équipage se reconnaissaient partout et toujours. On n'était pas seulement un marin au service de l'État ; on était de telle escadre, de tel vaisseau, et on avait ce qu'on appelle l'esprit de corps, cet esprit qui faisait, dit **VOLTAIRE**, qu'un poltron devenait brave en entrant *au régiment de Navarre.*
Aujourd'hui l'on ne distingue les hommes des divers bâtiments que par le ruban du chapeau, trop facile à dissimuler.
Partout la même tenue, le même bouton, dans les tavernes et sur les quais. L'uniforme banal semble être pour tous une garantie d'impunité.
Pour remédier à cet état de choses, ne pourrait-on pas avoir, pour chaque bâtiment, des boutons particuliers portant le nom en toutes lettres ?
Nous avons dit comment faisaient les capitaines quand ils avaient le temps et l'argent nécessaires. Il n'en était pas toujours ainsi, et, pour se rendre un compte exact de ce qui se passait sous la révolution, alors que les caisses du trésor étaient vides et qu'il était impossible de payer des avances aux marins, qu'on lise la page éloquente où **GARNERAY** raconte ses impressions, lorsqu'il monta pour la première fois à bord d'une frégate en rade de l'île d'Aix.
C'était *la Forte*, capitaine **BEAULIEU**, de l'escadre du contre-amiral **de SERCEY,** en partance pour les mers de l'Inde.
« Il me serait impossible, dit-il, de décrire l'étonnement que j'éprouvai en mettant le pied sur le pont de *la Forte.* Le spectacle de la réalité qui se présenta à mes regards était si loin de l'idée que je m'étais faite d'un navire, que je restai un moment tout abasourdi et n'osant en croire le témoignage de mes yeux. Au lieu de ces matelots si coquets, de ces quartiers-maîtres, de ces officiers revêtus de brillants uniformes que mon imagination rêvait depuis si longtemps et sans cesse, je n'apercevais

que des gens sales, débraillés, couverts de haillons, ressemblant bien plutôt à des pirates ou à des bandits qu'à des serviteurs de l'État. La propreté « du navire laissait également beaucoup à désirer. » Voilà ce que dit un contemporain, et le tableau n'est pas trop sombre ; et l'on aurait pu en dire autant des sans-culottes qui composaient les armées de la République, sous les ordres de **BONAPARTE** et de **HOCHE**. Ces illustres généraux l'ont publié dans leurs ordres du jour.
Autre chose est d'organiser des équipages dans les loisirs d'une longue paix ; autre chose est de former inopinément de grandes escadres, à la veille d'une guerre sérieuse. Il est vrai de dire qu'à notre époque, par la raison que nos vaisseaux cuirassés coûtent des millions et des millions, il n'y aura jamais beaucoup de bâtiments à armer à la fois. Il devient alors d'autant plus facile de donner à chaque équipage de bâtiments de haut bord, vaisseau ou frégate à cuirasse, des tenues variées. Il serait bon pour tous les autres bâtiments que le nom fût inscrit en toutes lettres sur les boutons.

Le contre-amiral Villaret de Joyeuse. — Le convoi d'Amérique. — Le Vengeur-du-Peuple (1794)

Des acquisitions importantes de blés, de farine, de denrées de toute espèce avaient été faites en Amérique par le comité de salut public, et, comme une cruelle famine sévissait en France, il était de toute urgence de protéger ce convoi qui portait les approvisionnements de l'armée de l'Ouest et des marins de nos escadres.
Depuis le 24 décembre 1793, **VANSTABEL** était parti de Brest avec *le Tigre*, *le Jean-Bart*, deux frégates, un brick, pour se rendre à Norfolk, en Virginie, où devait se trouver le capitaine **EMERIAU**, commandant de *l'Embuscade*, chargé de réunir les bâtiments du convoi. Un agent du comité de salut public, porteur d'une somme considérable en or, avait pris passage sur le vaisseau amiral, le plus fin voilier de l'armée.
Cette division fut escortée au large par **BERTRAND-KERANGUEN**, qui commandait trois vaisseaux, deux frégates, et qui, en rentrant à Brest le 24 janvier 1794, ramena au port quatorze prises, dont l'une valait 80,000 piastres.
VANSTABEL reprit la mer le 2 avril 1794, escortant cent dix-sept navires, auxquels se joignirent, plus tard, ceux de nos colonies des Antilles, et leur arrivée sur rade de Brest était attendue avec grande impatience.
L'opinion publique s'alarmait, on savait que nos ennemis convoitaient cette riche proie ; ses espions innombrables, des ennemis invisibles de la République, répandus partout, avaient fait connaître à Paris et à Londres le jour du départ, la route, la destination. On savait que les armées navales de l'Angleterre et de l'Espagne devaient prendre la mer, pour se rendre à sa recherche, quand il arriverait aux atterrages de l'Europe, et l'on décida que nos vaisseaux appareilleraient pour assurer son arrivée.
Jean-Bon SAINT-ANDRÉ s'embarqua lui-même sur le vaisseau amiral *la Montagne*, et des ordres sévères du comité de salut public lui prescrivirent de tout sacrifier pour l'arrivée à bon port du convoi.
Préalablement, **NIELLY** partit de Rochefort le 6 mai 1794, avec une forte division :
Le Sans-Pareil, 88 canons, cap. **COURAUD** ;
L'Audacieux, 74 canons, cap. **PHILASTRE** ;
Le Patriote, 74 canons, cap. **LUCADOU** ;
Le Téméraire, 74 canons, cap. **MOREL** ;
Le Trajan, 74 canons, cap. **DUMOUTIER** ;
L'Unité,
La Galatée,

Le Maire-Guiton.

Il avait ordre de joindre **VANSTABEL** au point de rendez-vous convenu.
De Rochefort à Brest étaient arrivés successivement plusieurs vaisseaux, dont les capitaines se rangèrent sous les ordres du commandant en chef. C'étaient *le Marat, le Jemmapes, le Vengeur-du-Peuple*, dont les équipages étaient au complet et qui étaient pourvus de quatre mois de vivres.
Vers ce même temps, le capitaine **LINOIS** partit en reconnaissance avec la frégate *l'Atalante*, accompagnée d'un aviso, et il entrait dans ses instructions de prévenir **VANSTABEL** que **NIELLY** devait l'attendre au point de rendez-vous. Cet avis important ne fut point transmis, parce que cette frégate fut prise, comme nous allons le raconter.
Chemin faisant, **LINOIS** captura trois navires ; malheureusement, *l'Atalante* fut démâtée, par une rafale, de son petit mât de hune, avarie qui ne put être réparée convenablement.
Le 3 mai 1794, vers midi, pendant que les officiers prenaient la hauteur méridienne, les vigies signalèrent de nombreuses voiles, entre autres deux vaisseaux anglais, devant lesquels **LINOIS** prit chasse immédiatement, par une jolie brise de N. N. E. Il fit lever les époutilles, mouiller les voiles et prendre toutes les mesures qui pouvaient accélérer la marche de sa frégate.
Malgré tout, *le Swiftsure* de 74 ayant gagné sensiblement, les premiers coups de canon furent tirés vers six heures du soir.
Dans la nuit du 5 au 6 mai son aviso *la Levrette* eut le bonheur d'échapper au deuxième vaisseau qui le poursuivait ; mais **LINOIS** ne put dérouter son redoutable adversaire.
Le 6 mai 1794, dès l'aube, ce dernier, poussé par une faible brise, il se trouvait à 2 milles ; dans la soirée le feu commença, puis cessa après le coucher du soleil.
Nos marins, exaltés, chantaient la *Marseillaise* et demandèrent à **LINOIS** que le pavillon fût cloué ; il leur répondit que les sentiments d'honneur dont ils étaient tous animés le clouaient mieux que tous les autres moyens.
Comme la brise mollissait parfois, on armait les avirons de galère sur lesquels se rangeaient les officiers, mêlés aux simples matelots ; dans ces moments, la frégate gagnait ; au contraire, quand la brise fraîchissait, elle perdait.
Pourtant le pavillon avait été cloué, puis, d'après l'historien **GUÉRIN**, les matelots, reconnaissant qu'un combat sanglant et inégal était inévitable, demandèrent qu'il fût amené après une résistance honorable. **LINOIS** les reçut avec indignation, menaçant de faire fusiller celui qui oserait en concevoir le dessein.
Il tenta de nouveau, pendant la nuit, mais en vain, de dérouter son adversaire.
Le 7 mai, vers 2 heures 30 minutes du matin, le feu recommença ; la position devint critique. **LINOIS** fut renversé sur le pont par les membres d'un matelot qu'un boulet frappa près de lui. **César BOURAYNE,** son second, blessé, ne quitta pas son poste ; un boulet coupa la corne et fit tomber le pavillon.
Comme *l'Atalante* coulait bas d'eau, que son gréement était haché, que *le Swiftsure* avait une écrasante supériorité, notre capitaine, croyant avoir bien soutenu l'honneur du pavillon de la République, fit cesser le feu [(1)].
Les canots de la frégate étaient si démolis, que le capitaine anglais dut faire prendre ses prisonniers.
Nous eûmes 12 tués, 32 blessés, et les Anglais, dit **JAMES**, n'eurent qu'un blessé.
Revenons à l'armée navale **de VILLARET de JOYEUSE.**
Le 16 mai 1794, l'ordre de départ arriva de Paris dans la matinée. Les bâtiments mirent leurs pavillons en berne pour rappeler à leurs bords les nombreux officiers et matelots absents ; la

(1) Rapport de Linois (5 mai 1794). Ce capitaine ne dit rien, dans son rapport, de cette démarche de ses marins qui est racontée par l'historien Guérin. Il dit, au contraire, que ses chefs de pièce se conduisirent bien, que quelques novices seuls se cachèrent sous le beaupré.

Montagne tira le coup de canon de partance en hissant le pavillon de commandement ; les batteries de la rade répondirent, et, par une jolie brise de N. E., un beau temps, salués par mille acclamations, nos marins, qui répondaient par des hourras, quittèrent la rade de Brest.
L'armée navale se composait de 24 vaisseaux et 8 frégates.
VILLARET de JOYEUSE s'était déjà distingué dans les mers de l'Inde ; il était, au dire de **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ,** aristocrate mais brave. Passionné pour la gloire, ambitieux, sans nul doute, il eut peut-être plus de bonne volonté que de talent et de génie ; mais il semblait, à tout prendre, digne de mener au feu les marins de la République.
PRIEUR de la MARNE conduisit son collègue jusqu'au Goulet, et l'on raconte qu'avant de descendre dans son canot il dit aux matelots, qui se rangèrent à la coupée pour lui faire honneur :
« Mes amis, f... le tour aux Anglais. »
« En doutes-tu? » s'écrièrent les assistants, « ne sommes-nous pas Français ? »
« Vive la République! » ajouta Prieur.
« Vivent la France et la gloire nationale ! » répondit-on.

Avant de les suivre sur la mer, parlons de nos ennemis ; on verra que les chances étaient belles pour eux.
Le 2 mai 1794, l'amiral **HOWE**, à la tête d'une armée navale de 34 vaisseaux de ligne et de 15 bâtiments inférieurs, partit de Spithead pour escorter au large un convoi de 148 voiles à destination des Deux-Indes. Après deux jours de mer, il laissa le convoi suivre sa destination. Le contre-amiral **MONTAGU** fut chargé de l'escorter jusqu'au cap Finistère avec 6 vaisseaux. Le contre-amiral **Peters REYNIERS** dut l'accompagner jusqu'aux Indes orientales avec 2 vaisseaux, 5 frégates. L'armée navale, réduite, après cette séparation, à 26 vaisseaux, 7 frégates, revint au mouillage de Sainte-Hélène, près de Plymouth[1].
Le 5 mai 1794, **HOWE** s'approcha de l'île d'Ouessant, s'assura que nos vaisseaux n'avaient pas quitté la rade de Brest, dont ils couvraient les eaux, et se dirigea vers les lieux que devait traverser le contre-amiral **VANSTABEL**, à son retour d'Amérique.
Le 19 mai, étant de nouveau revenu devant le goulet de Brest, ses éclaireurs lui donnèrent la joyeuse nouvelle, dit James, que notre armée navale avait pris la mer.
Le 16 mai 1794, jour de son départ, **VILLARET de JOYEUSE** expédia deux frégates dans le sud pour éclairer sa marche.
La mer était houleuse, les vents soufflaient du N. N. 0., l'armée navale courut à l'ouest.
Le 17 mai, une brume épaisse empêcha de découvrir l'horizon : on crut entendre des signaux de brume, le son des cloches, les roulements de tambour, et l'on apprit plus tard qu'on avait passé dans le voisinage de l'armée navale de lord **HOWE**.
Nos vaisseaux, courant au N. 0., cinglaient sur trois colonnes, un peu distants les uns des autres. *La Montagne* fit des signaux de ralliement que les frégates répétèrent dans toutes les directions.
Le 18 mai, *la Tamise* rencontra un brig, dont le capitaine apprit à **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ** qu'il avait été amariné par *le Papillon*, de l'escadre de **VANSTABEL**, et que cet amiral l'avait expédié pour annoncer le jour de son départ de la Chesapeake. On apprit que les vents n'avaient pas été favorables, que la réunion de **VANSTABEL** et de **NIELLY** n'avait pas dû s'opérer.
Le représentant écrivit à son collègue **PRIEUR de la MARNE** de retenir à Bertheaume l'escadre de Cancale[2], si elle n'arrivait à Brest qu'après le 5 prairial, parce que, probablement à cette époque, l'armée navale aurait rallié le convoi.

(1) Un 27e vaisseau, le Caron, servait d'hôpital.
(2) L'escadre de Cancale, sous les ordres de Doré, prit la mer et revint au mouillage de Bertheaume.

Le 19 mai, on reconnut *le Patriote*, escortant dix bâtiments capturés par **NIELLY** ; les Anglais avaient déjà repris ce convoi, ainsi que la corvette *le Maire-Guiton* qui l'escortait ; *le Patriote*, l'ayant une deuxième fois repris à nos ennemis, le dirigeait sur la France.
On apprit que 48 vaisseaux anglais tenaient la mer, que douze avaient fait route pour les Indes, que six poursuivaient l'escadre de NIELLY, que les trente derniers attendaient l'armée navale pour se diriger ensuite vers le fond du golfe de Gascogne et tenter un débarquement entre Bordeaux et Bayonne.
Toutes ces nouvelles avaient une grande importance. **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ** Dirigea le convoi sur Brest, sous la protection de deux corvettes, et donna l'ordre au *Patriote* de prendre son poste dans l'armée.
Il apprit, par des lettres trouvées à bord des prises, que **HOWE** avait escorté le grand convoi dont nous avons parlé, qu'il avait bon espoir de battre notre armée navale et de s'emparer de nos bâtiments chargés de blés.
Dans la soirée, plusieurs vaisseaux s'étant éloignés à perte de vue, trois frégates manœuvrèrent pour les faire rallier.
Le 20 mai, on amarina un bâtiment anglais qu'on dirigea sur France.
Le 21 mai, on s'empara de six bâtiments d'un convoi hollandais de 50 voiles. Une frégate qui escortait ce convoi avait été déjà prise par l'escadre de **NIELLY**[(1)].
Dans la soirée, **VILLARET de JOYEUSE,** s'estimant au point de rendez-vous, fit prendre la panne. Les vaisseaux se disséminèrent et se couvrirent de feux pendant la nuit.
On était par 47° 48' N. et 15° 17' 0.
Le 22 mai, deux frégates qui manquaient depuis quelques jours rallièrent avec une frégate hollandaise que la *Proserpine* avait capturée. Les renseignements reçus jusqu'à ce jour furent confirmés. La mer était grosse, la brise fraîche, *le Brutus* démâta de son petit mât de hune.
Le 24 mai, une frégate et une corvette de l'escadre de **NIELLY** rallièrent également avec d'autres prises de ce contre-amiral.
VILLARET de JOYEUSE gardant cette frégate à son service, en donna deux autres pour escorter le convoi, avec celle que la *Proserpine* avait capturée l'avant-veille.
Jean-Bon SAINT-ANDRÉ, en écrivant à son collègue, vanta l'enthousiasme des équipages, donna le meilleur espoir sur le résultat de sa mission, et recommanda de lui expédier des frégates. L'une de celles qui manquaient rallia dans la soirée.
Le 25 mai, la mer fut houleuse, le vent frais ; une nouvelle frégate rejoignit.
Le 26 mai, *le Scipion* signala des avaries dans sa mâture.
Le capitaine du *Patriote*, demandant à retourner à Brest, à cause du grand nombre de ses malades, se fit intimer deux fois l'ordre de rester à son poste.
Le 28 mai 1794, la mer était dure, le vent frais du S. 0. ; l'armée navale courait sans ordre vent arrière, quand, vers 10 heures du matin, toutes les vigies signalèrent les vaisseaux de l'amiral **HOWE**, dans le nord, courant sur deux colonnes, au plus près, tribord amures. On dit que les marins et les soldats groupés sur les gaillards d'avant, et pleins d'ardeur, demandèrent à continuer la route pour livrer bataille. On compta 36 voiles[(2)].
Pour la première fois, depuis le commencement de la guerre, nos marins se trouvaient en présence de ceux de l'ennemi.
VILLARET de JOYEUSE, signalant de former la ligne bâbord amures, se rapprocha pour reconnaître la force de l'armée anglaise.

---

(1) C'était le Castor de 32, capitaine Troubridge. Cette frégate dont Lhuillier prit le commandement, fut reprise, peu après, par la frégate le *Carisfort* de force très-supérieure. (Lhuillier, 29 mai 1794.)
(2) Nous avions 25 vaisseaux, les Anglais en avaient 26 et leur vaisseau-hôpital.

Les instructions du comité de salut public défendaient expressément de rechercher des batailles, et recommandaient de n'avoir d'autre but que de mener le convoi à bon port.
Notre amiral, ayant reconnu que les ennemis étaient en force respectable, fit prendre les amures à tribord, vers une heure du soir, et courir au sud-est en forçant de voiles.
HOWE, manœuvrant de même, signala de chasser notre armée, avec ordre de commencer le feu, dès que les vaisseaux de son avant-garde seraient à même de le faire.
*Le Russe*l tira le premier boulet vers 2 heures 30 minutes.
Peu de temps après, le Révolutionnaire, sortant des rangs, se mit en serre-file, et le feu se concentra sur lui. En ce moment, les vaisseaux anglais se trouvaient sous le vent, sur deux colonnes, les meilleurs voiliers s'élevant, en forçant de voiles, pour le harceler(1).
C'étaient *le Russel, le Bellerophon, le Malborough, le Thanderer.*
Le combat s'engagea très-chaudement vers 5 heures 30 minutes du soir, lorsqu'ils se rapprochèrent, et notre vaisseau éprouva des avaries sérieuses dans son gréement. Les bâtiments ennemis se maintenaient généralement par ses hanches, afin d'éviter ses coups, car, chaque fois qu'ils se présentaient par son travers, ils en souffraient beaucoup. Un de nos boulets brisa le chouque du *Bellerophon* qui signala ne plus pouvoir tenir son poste.
Vers 8 heures, le feu ayant pris au perroquet de fougue du Révolutionnaire gagna rapidement la hune. Le capitaine **VANDANGEN** donnait des ordres pour couper le mât d'artimon, quand deux vaisseaux anglais, s'étant approchés à petite distance sous le vent, l'abattirent par leurs boulets ; on coupa tout ce qui pouvait le retenir le long du bord, pour que la flamme ne se communiquât pas au corps du vaisseau.
La vergue du grand hunier fut brisée, la roue du gouvernail mise en pièces, de sorte qu'il fallut gouverner à l'aide de la barre de combat placée dans le faux pont. En vain **VANDANGEN** voulut-il signaler à l'amiral sa position critique, en lui faisant savoir qu'il dérivait toujours vers l'armée ennemie, les drisses des fanaux, ces derniers eux-mêmes, furent hachés, coupés.
Malheureusement, la mer était si houleuse que la batterie basse ne pouvait fonctionner.
Vers 9 heures, la vergue de misaine tomba sur le pont avec tout son fardage. Comme il ne restait plus que la grande voile, dont les manœuvres étaient coupées, tous les hommes descendirent pour compléter l'armement des pièces de la seconde batterie.
Sur ces entrefaites, l'héroïque **VANDANGEN** reçut un coup s mortel et le commandement passa au lieutenant **RENAUDEAU**, qui fit cesser le feu à 11 heures 15 minutes.
Peu de temps après, le grand mât et le mât de misaine tombèrent sur le pont. Heureusement, les capitaines anglais, obéissant au signal de ralliement de leur amiral, qui continuait sa poursuite, quittèrent notre vaisseau pour reprendre leurs postes.
L'aspirant **COCHINA**, obéissant à une généreuse indignation, ne voulut pas, dit-on, consentir à amener le pavillon, malgré l'ordre de **RENAUDEAU** ; mais un boulet ayant coupé la drisse, il tomba à la mer.
Le vaisseau anglais *l'Audacious*, fort avarié, comme le nôtre, après ce combat de nuit assez remarquable, resta près de lui. La brume, la pluie, la nuit favorisèrent sa retraite, de sorte que le capitaine, réparant activement ses avaries, put s'éloigner du champ de bataille. Il fut attaqué par deux corvettes françaises et une frégate, mais réussit à gagner la rade de Plymouth, où il jeta l'ancre le 3 juin 1794.
De même, *le Révolutionnaire*, remorqué par *l'Audacieux*, de l'escadre de **NIELLY**, se dirigea sur Rochefort, où il arriva heureusement.
Telle fut cette première rencontre, qui affaiblit d'un vaisseau chacune des deux armées navales. Celles-ci continuèrent à courir pendant toute la nuit dans le sud-est, les amures à tribord.

(1) L'historien James pense que Vanstabel dut entendre le bruit du canon, parce qu'il était à peu de distance.

Le 29 mai 1794, au matin, **VILLARET de JOYEUSE** fit le signal à son avant-garde, trop éloignée du corps de bataille, de diminuer de voiles. De part et d'autre, suivant les historiens des deux nations, les capitaines maintinrent leurs feux allumés, quoique les vigies n'en aient rien su.
Au jour, notre armée naviguait encore tribord amures, lorsqu'on signala les Anglais sur le même bord, à 3 milles sous le vent. Les marins et soldats, pleins d'ardeur, demandèrent de nouveau qu'on laissât porter pour les engager bord à bord.
VILLARET de JOYEUSE ordonna de faire le branle-bas de combat, en signalant qu'il voulait tenir le vent sur l'ennemi.
Le branle-bas de combat avait pour but de prendre toutes les dispositions nécessaires pour combattre. On dépendait les branles ou hamacs, on les transfilait rapidement, et, pour dégager les batteries, on les portait aux bastingages, où ils servaient d'abri contre les balles.
Aujourd'hui cette opération se fait chaque matin, tandis qu'à cette époque les hamacs restaient souvent pendus dans la batterie basse, surtout quand le temps était pluvieux ou menaçant.
Par ailleurs, tout était bien disposé pour la guerre. Les mousquetons et les haches d'armes, les piques et les poignards étaient rangés avec symétrie entre les sabords ; les bailles de combat, les boute-feux étaient instantanément mis à leurs postes ; il était d'usage de répandre sur le pont des batteries une certaine quantité de sable destiné à boire le sang qui allait couler; même on mettait de l'eau et du vin dans quelques bailles, afin que les combattants pussent se désaltérer ; enfin on raconte que les chefs de pièce se ceignaient fortement la tête d'un mouchoir pour n'être point blessés par les éclats de bois que lançaient les projectiles de l'ennemi en traversant la muraille, puis, quand les dispositions dernières étaient faites, un roulement annonçait que l'on était prêt, et c'est alors, comme a dit le capitaine **LUCO**, y que la batterie est à son moment le plus solennel, moment auquel aboutissent les mille combinaisons de l'imposante machine flottante, c'est là qu'est le vaisseau !
Alors aussi descendait le commandant accompagné de ses officiers, et, à son allocution courte, énergique, le dernier des matelots répondait par les cris de :
« Vive la France ! » « Vive le commandant! »
Ces cris, ajoute le capitaine **LUCO**, lui répondaient qu'il y était compris et contenaient la sentence d'un duel à mort. (*France maritime.* La journée du matelot (Jal.), 1er volume ; Intérieur d'une batterie (Luco), 2^{e} volume.)
Vers 8 heures, notre amiral prit bâbord amures, en virant vent arrière par la contre-marche, manœuvre que les ennemis exécutèrent eux-mêmes. Le vent était frais du sud-ouest, la mer grosse, et à 10 heures les vaisseaux des deux nations s'étant beaucoup rapprochés, ceux de l'avant-garde commencèrent le feu, qui, peu après, s'alluma partout.
HOWE, dont l'intention était de couper notre ligne de bataille, donna l'ordre à ses capitaines de prendre bâbord amures, en virant vent devant, mais il annula ce signal presque aussitôt, parce qu'il jugea qu'il n'avait pas assez gagné dans le vent.
A midi, il rehissa ce même signal, que tous ses bâtiments n'aperçurent pas, probablement à cause de la fumée. *Le César,* chef de file de la ligne anglaise, en répondant qu'il ne pouvait pas virer vent devant, laissa porter, pour prendre son poste au centre de l'armée ; *la Queen,* deuxième vaisseau, très-avarié par notre feu, ne put davantage exécuter les ordres donnés ; les quatre suivants prirent les amures à tribord, suivant le désir de l'amiral, mais n'atteignirent seulement que nos vaisseaux de queue *le Tyrannicide* et *l'Indomptable,* qui ripostaient à leurs ennemis avec un admirable entrain.
Cependant **HOWE**, dont le signal flottait encore à une heure au grand mât de son vaisseau, désirant mettre à exécution son plan, résolut de manœuvrer lui-même, en prenant tribord amures, pour couper notre ligne.

La Queen-Charlotte, forçant de voiles, avec deux ris aux huniers, vira de bord, courut à l'est-sud-est, et s'avança sous le feu terrible des vaisseaux de la République, dont elle coupa la ligne, à poupe de *l'Eole*, le canonnant d'abord sous le vent, puis de l'autre bord, en venant au lof.
Le Bellerophon, manœuvrant de même, doubla *le Terrible.*
Le Leviathan passa sur l'avant du *Tyrannicide* et de *l'Indomptable*, qui, cernés de tous côtés, continuaient à opposer une défense héroïque.
Les capitaines **Le MESLE** et **DORDELIN** se firent remarquer par l'acharnement avec lequel ils combattirent dans une position critique.
Notre amiral, adoptant résolûment le parti le plus habile, ne tarda pas à courir à leur secours. Il signala à notre avant-garde de virer de bord vent arrière, et nos vaisseaux, ayant les amures à tribord comme ceux de l'ennemi, défilèrent au secours de l'arrière-garde.
Bientôt, les Anglais se trouvèrent massés en peloton dans le vent, tandis que nos marins, passant sous le vent, les canonnaient de très-près, si bien que pas un boulet n'était perdu. Il est malheureux que **VILLARET de JOYEUSE** n'ait pas conservé plus longtemps cette position avantageuse.
Vers 5 heures 15 minutes, il signala de prendre bâbord amures, en virant encore vent arrière, puis, marquant lui-même la manœuvre, il laissa arriver avec *la Montagne*, ce qui fit cesser le feu, quand les autres capitaines l'eurent suivi.
Telle fut cette bataille du 29 mai 1794 (10 prairial an II), bataille glorieuse, puisque, avec des forces inférieures, notre amiral réussit à dégager *l'Indomptable* et *le Tyrannicide*, en prenant une excellente position.
Les deux manœuvres des commandants en chef furent trouvées belles des deux côtés de la Manche.
Voici quelles étaient les forces respectives des deux armées navales :
Les Anglais avaient 25 vaisseaux et 1 vaisseau-hôpital ; 3 vaisseaux de 100, 4 de 98, 2 de 80, 16 de 74.
Nous avions 24 vaisseaux dont 1 encombré de malades ; 1 vaisseau de 120, 2 de 110,3 de 80, 18 de 74.
En ce qui concerne les caronades, qu'on lise les renseignements curieux que nous avons placés à la fin du livre II.
Mentionnons que, du côté des Anglais, il y avait 7 amiraux, des capitaines expérimentés, des canonniers exercés qui avaient le pied marin.
Chez nous, le contre-amiral commandant en chef était un lieutenant de vaisseau de la veille, l'autre un ancien sous-lieutenant ; les capitaines étaient des officiers marchands, des sous-lieutenants, des maîtres ; l'un d'eux était même un ancien matelot ; les équipages se composaient de pêcheurs, de réquisitionnaires, de volontaires qui voyaient la mer pour la première fois, quoiqu'il soit vrai qu'il y eut aussi de vaillants matelots, les meilleurs sans doute de ceux des villes maritimes du Nord et de l'Ouest.
Il est certain qu'ils disputèrent la victoire aux vieux tacticiens de l'Angleterre, et nous devons regretter que les instructions du comité de salut public aient ordonné de ne point rechercher des occasions de se battre.
Lorsque deux armées navales sont en présence, en forces à peu près égales, c'est un avantage d'attaquer, au lieu de fuir ou d'attendre sous petite voilure, car cette manière de faire ne peut qu'intimider les équipages, enhardir les ennemis.
James établit ainsi les pertes de ses compatriotes dans la journée du 29 mai 1794.
Le César, 22 hommes tués ou blessés ; *la Queen*, 49 ; *le Royal-George*s, 38; *l'Invincible*, 31 ; *le Royal-Sovereign*, 30 ; les autres vaisseaux, 25.

Continuons à suivre nos marins.

Dans la soirée du 29 mai, lorsque **VILLARET de JOYEUSE** ordonna de virer de bord pour prendre tribord amures, et porter secours à son arrière-garde, *le Montagnard*, chef de file, continuant sa bordée, perdit de vue les vaisseaux et ne reparut plus.
Peu de temps après, *le Trente-et-un-Mai*, de 74, capitaine **GANTEAUME**, qui faisait partie de la division de Cancale, rallia par hasard et prit son poste dans la ligne de bataille, de sorte que l'armée se composait encore de 24 vaisseaux.
La frégate *le Brutus* prit *l'Indomptable* à la remorque.
Le capitaine d'un aviso, qui arriva de Brest, annonça que la division de **NIELLY** n'était pas éloignée et reçut l'ordre de dire à ce contre-amiral de rallier. Peu après, les vigies aperçurent ses vaisseaux à l'horizon.
La nuit fut obscure. On cingla bâbord amures au nord-ouest, sous petite voilure, entraînant ainsi dans une bonne direction l'armée ennemie, manœuvre par laquelle nos chefs laissaient la voie libre dans le sud, au convoi du contre-amiral **VANSTABEL**, qui devait avoir passé ou s'approchait de ces parages dont on s'éloignait.
Le 30 mai 1794, **NIELLY** opéra sa jonction avec un renfort précieux de 3 vaisseaux, 2 frégates qui manquaient depuis longtemps. Il avait capturé une corvette ennemie et rendit compte qu'il avait détaché *l'Audacieux*, de 74, pour escorter le Révolutionnaire jusqu'à Rochefort.
Dans une éclaircie, nos vigies aperçurent les Anglais du côté du sud-ouest, au vent de l'armée.
Le temps était brumeux. Malgré les nombreux signaux que les frégates répétèrent de leur mieux, *l'Indomptable* et la frégate *le Brutus* se séparèrent.
Par suite de l'arrivée de **NIELLY**, de la séparation de *l'Indomptable*, notre armée navale se composait de 26 vaisseaux, dont l'un *le Patriote* était surchargé de malades.
Le représentant apprit, du capitaine de la *Gentille*, que ce dernier avait amariné trois bâtiments marchands, à bord desquels il avait recueilli ce renseignement précieux, que **VANSTABEL** se trouvait, à la date du 2 mai 1794, par 38° de latitude et 52° de longitude. En raison du temps écoulé depuis cette époque, on pouvait supposer que le convoi se trouvait dans le voisinage de l'armée, s'il n'était déjà passé.
Le 31 mai, dans la soirée, la brume s'étant dissipée, nos vigies aperçurent encore les ennemis dans le vent. Par ordre de **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ,** le contre-amiral **NIELLY** mit son pavillon sur le Républicain ; les capitaines reçurent des ordres sévères pour bien se maintenir à leurs postes ; les frégates se portèrent au vent de la ligne, pour surveiller les Anglais et pouvoir prévenir, en temps opportun, le commandant en chef de tout mouvement offensif de leur part.
Le 1er juin 1794 (13 prairial an II), on aperçut dans le vent les vaisseaux ennemis qui s'avançaient grand largue sur les nôtres rangés en ligne, bâbord amures, au plus près et sous petite voilure.
La mer était belle, le vent faible du sud-ouest. Il était évident qu'une sanglante bataille allait s'engager.
Alors, disent les chroniques, un frémissement d'enthousiasme se manifesta partout à bord des vaisseaux de la République, aux cris mille fois répétés de :
« Vive la nation! »

Les marins et soldats, entendant le rappel des tambours, se portèrent aux canons pour faire les derniers préparatifs. On hissa les pavillons de la nation, de la Convention, les insignes de commandement. On dit qu'au sommet des mâts flottaient des pavillons bleus, avec ces mots inscrits en lettres d'or :

« La victoire ou la mort ! »

L'amiral anglais prévint ses capitaines qu'il attaquerait le centre de notre ligne. Peu après, il signala qu'il fallait la traverser pour engager le combat sous le vent, et chaque capitaine reçut l'ordre d'attaquer le vaisseau correspondant dans notre ligne ; à cet effet, plusieurs changèrent de poste, afin que des vaisseaux de même force fussent opposés les uns aux autres.
Après le déjeuner des marins anglais, **HOWE** commença son mouvement offensif, et notre avant-garde ouvrit le feu vers 9 heures 30 minutes, à petite portée.

Racontons d'abord sommairement le combat.
Dès que les vaisseaux de **HOWE**, grand largue, bâbord amures, arrivèrent près des nôtres, en ligne de bataille sur le même bord, un feu terrible s'engagea de tous côtés ; ceux de l'avant-garde et du centre, moins maltraités que ceux de l'arrière-garde, continuant à faire route, s'écartèrent du champ de bataille et s'en trouvèrent éloignés à la fin du combat. Peu de vaisseaux anglais coupèrent notre ligne et engagèrent sous le vent comme l'amiral l'avait prescrit ; quelques-uns tinrent le vent, à cause de leurs avaries.
Vers 10 heures 10 minutes l'engagement était général.
VILLARET de JOYEUSE, entouré de six vaisseaux ennemis, laissa porter vent arrière avec *la Montagne*, suivi de son matelot et de plusieurs autres vaisseaux qui avaient souffert, et l'on peut dire que vers 11 heures 30 minutes l'action était à peu près terminée.
Onze vaisseaux anglais, douze vaisseaux français, démâtés, restaient sur le champ de bataille. Tous avaient encore leurs pavillons. Chaque capitaine manœuvrait de son mieux pour s'éloigner de l'ennemi, réparer les avaries, mâter des espars, orienter des voiles, combattre au besoin.
Déplorons, avec tous ceux qui ont écrit cette histoire, que nos chefs n'aient pas eu un plan formé à l'avance, que **VILLARET de JOYEUSE** n'ait pas pris sur lui, malgré les ordres de **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ,** de faire rallier son avant-garde pour se porter au secours des nombreux vaisseaux qui gardèrent encore les couleurs nationales bien après la fin du combat.
En tous cas, nous verrons que nos marins surent mourir avec gloire, sinon vaincre, que la responsabilité de la défaite doit rester tout entière à la charge des chefs, contre-amiral ou représentant.
D'après l'auteur de Victoires et Conquêtes[1], l'amiral anglais aurait particulièrement attaqué le corps de bataille et l'arrière-garde de notre armée, de façon que l'avant-garde, ayant eu peu d'ennemis à combattre, se serait trouvée hors du feu de bonne heure, d'autant que les vaisseaux anglais se reportèrent vers le centre. Au contraire, l'arrière-garde, débordée par six vaisseaux, eut beaucoup à souffrir[2].
Voici le nouvel ordre dans lequel nos capitaines combattirent le 13 prairial :

		Canon
	Le César.	80 C. A.
Pasley.	Le Bellerophon.	74
	Le Leviathan.	74
	Le Russell.	74
V. A. Graves.	Le Royal-Sovereign.	100
	Le Malborough.	74

(1) Victoires et Conquêtes.
(2) Le Mucius, le Jemmapes, l'Achille, l'Impétueux, le Juste, le Northumberland furent entièrement démâtés; l'Éole, le Scipion ne conservèrent que le grand mât ; le Sans-Pareil, l'America, leur mât d'artimon; le Républicain, le Terrible, leur mât de misaine; le Tyrannicide, le Trente-et-un-Mai ne perdirent qu'un mât de hune. Environ 3000 hommes furent tués, noyés ou blessés.

	La Defence.	74	
C. A. Caldwell.	L'Impregnable.	98	
	Le Tremendous.	74	
C. A. Bowyer.	Le Barfleur.	98	
	L'Invincible.	74	
	Le Culloden.	74	
	Le Gibraltar.	80	
	La Convention	74	
	Le Gasparin.	74	
	L'America.,	74	
	Le Téméraire.	74	
	Le Terrible.	110	C. A. Bouvet.
	L'Impétueux.	74	
	Le Mucius.	74	
	L'Eole.	74	
	Le Tourville.	74	
	LeTrajan.	74	
	Le Tyrannicide.	74	
	Le Juste.	80	
	La Montagne.	120	C. A. Villaret de Joyeuse.
V. A. Howe.	La Queen-Charlotte.	100	
	Le Brunswick.	74	
	Le Valiant	74	
	L'Orion.	74	
C. A. Gardner.	La Queen	98	
	Le Ramilies.	74	
	L'Alfred.	74	
	Le Montagu	74	
V. A. Hood.	Le Royal-Georges.	100	
	Le Majestic.	74	
	Le Glory.	98	
	Le Thanderer.	74	
Le Caron, vaisseau-hôpital			
	Le Jacobin.	74	
	L'Achille.	74	
	Le Northumberland.	74	
	LeVengeur-du-Peuple	74	
	Le Patriote.	74	
	L'Entreprenant.	74	
	Le Neptune.	74	
	Le Jemmapes.	74	
	Le Trente-et-un-Mai.	74	
	Le Républicain.	110	C. A. Nielly.
	Le Sans-Pareil.	80	
	Le Scipion.	74	
	Le Pelletier.	74	

Ancestrami

Nous avons dit que quelques capitaines anglais changèrent de poste avant de donner, afin que les vaisseaux de même force fussent opposés les uns aux autres[1].

Racontons maintenant les épisodes du combat à bord de chacun des vaisseaux de notre armée navale.

1° *La Convention,* capitaine **ALLARY**.

Ce capitaine combattit *le César*, chef de file de l'armée anglaise, le démâta de son petit mât de hune et le mit dans l'obligation de serrer le vent. Il recommanda avec instance à son matelot de ne pas laisser couper la ligne, et continua de cingler, bâbord amures. Vers une heure, ne sachant plus ce qui se passait derrière lui, il prit tribord amures, en virant de bord lof pour lof, afin de se rapprocher du théâtre du combat.

La Convention, par suite d'avaries, ne prit pas ultérieurement une part active à la mêlée.

Allary, traduit devant une cour martiale, fut accusé d'avoir abandonné son poste, sous prétexte d'incommodités, de n'avoir pas obéi aux signaux de ralliement de *la Montagne,* et surtout de ne pas avoir donné la remorque aux vaisseaux démâtés, non-seulement d'après les ordres de l'amiral, mais encore sur les instances des braves marins de l'Impétueux dont nous raconterons tout à l'heure la lutte héroïque.

Il fut déclaré non coupable à la majorité de six voix sur sept.

2° *Le Gasparin,* capitaine **TARDY**.

Celui-ci combattit le *Bellerophon* et gouverna, beaupré sur poupe, dans les eaux du précédent. Traduit également devant une cour martiale, il fut déclaré non coupable à la même majorité.

3° *L'America*, capitaine **L'HÉRITIER**.

Ce vaisseau combattit le César, le Léviathan, le Bellerophon, le Russell, et soutint vaillamment le choc de ses nom breux adversaires. **L'HÉRITIER** essaya d'aborder *le Léviathan,* dont le capitaine manœuvra pour s'éloigner, puis ne cessa d'opposer une défense héroïque.

Vers deux heures de l'après-midi, comme son vaisseau fut démâté de son mât de misaine, il ne put, comme les autres capitaines, laisser porter vent en arrière, et dut rester au milieu de ses nombreux adversaires, ne cessant de combattre avec énergie.

Vers 3 heures 30 minutes le grand mât tomba. Nous verrons plus loin que ce capitaine fut réduit à amener son pavillon, parce qu'il fut cerné de tous côtés par des forces supérieures.

Ce fut en vain qu'il demanda une remorque au capitaine du le Pelletier, qui passa près de lui dans l'après-midi.

4° *Le Téméraire*, capitaine **MOREL**, tint tête au *Russell*, puis laissa porter vent arrière, parce que, suivant le rapport du capitaine, le gréement fut considérablement avarié.

5° *Le Terrible,* 110, capitaine **Julien Le RAY,** contre-amiral **BOUVET**. Notre amiral eut affaire à trois vaisseaux anglais, entre autres *le Royal-Sovereign,* de 100, a bord duquel le vice-amiral **GRAVES** fut grièvement blessé. Vers 11 heures, le grand mât, tombant sur le mât d'artimon, l'entraîna dans sa chute, brisa la roue du gouvernail, et rendit impossible la manœuvre des canons sur le gaillard d'arrière, couvert de débris.

(1) La Defence, le Malborough furent démâtés de tous leurs mâts ; la Queen perdit son grand mât et son mât de perroquet de fougue; le Royal-Georges, son mât de misaine et ses mâts de hune ; le Brunswick son mât d'artimon et ses mâts de perroquet ; l'lmpregnable, le Royal-Sovereign, tous leurs mâts de hune ; la Queen-Charlotte, le Bellerophon, deux mâts de hune ; l'Orion, le Glory, un mât de hune et leurs mâts de perroquet. James avoue 800 hommes tués ou blessés.

Le feu des batteries fut si bien servi, que deux vaisseaux anglais, démâtés, cessèrent de tirer.
BOUVET, bien secondé par **Le RAY,** son capitaine de pavillon, ne put faire autrement que de laisser porter, après la perte de ses mâts.
L'eau remplissait tellement la batterie basse, qu'on craignit, pendant quelque temps, de couler bas. Heureusement, le *le Pelletier*, prenant notre vaisseau à la remorque, parvint à le sauver.

6° *L'Impétueux*, capitaine **DOUVILLE**.
Suivant *le Terrible* beaupré sur poupe, ce vaisseau fut rangé à l'honneur par *le Malborough* et un autre vaisseau anglais, qui, se portant sous le vent à lui, engagèrent une lutte opiniâtre, si bien que **DOUVILLE** se trouva entouré d'ennemis qui le canonnèrent souvent en enfilade.
Blessé grièvement vers 10 heures 4 5 minutes, il remit le commandement au lieutenant de vaisseau **LACOSTE**, qui reçut lui-même une balle à la mâchoire. Ce brave officier, ayant fait poser un appareil sur sa blessure, reprit son poste ; mais une abondante hémorragie s'étant déclarée, il fut obligé de remettre le commandement au lieutenant **TREILLARD**.
Pendant ce temps, nos marins se battaient avec acharnement.
Vers 10 heures 15 minutes, le feu se déclara dans le petit hunier, puis le mât de misaine, tombant sur le pont, engagea les canons de ses débris. Un vaisseau anglais à trois ponts aborda l'Impétueux de long en long par bâbord, de si près, que les chargeurs s'arrachèrent leurs écouvillons.
Vers 11 heures, le grand mât et le mât d'artimon tombèrent l'un après l'autre.
L'héroïque **TREILLARD**, qui ne songeait pas encore à se rendre, ordonna de clouer le pavillon national au tronçon de ce dernier mât, et les cris de :

« Vive la République! »

le saluèrent en se mêlant au bruit d'une épouvantable canonnade.
Les boulets rouges des Anglais et leurs valets enflammés allumèrent, à quatre reprises différentes, des incendies que l'on put à grande peine éteindre.
Ce ne fut que vers 1 heure 30 minutes que nos marins furent enfin abandonnés par les ennemis, sans que le pavillon eût été amené.
Alors seulement, **TREILLARD**, qui avait l'os du bras fracturé, descendit pour qu'on mît un appareil sur sa blessure.
Le Malborough fut démâté de tous ses mâts.
Nous avons vu que *la Convention* et *le Gasparin*, passant à petite distance de *l'Impétueux*, continuèrent leur route vers le gros de l'armée, l'abandonnant à son malheureux sort, malgré les cris des matelots, qui, se voyant délaissés, poursuivirent de leurs imprécations les capitaines **ALLARY** et **TARDY**.

Nous reviendrons à ce vaisseau.

7° *Le Mucius*, capitaine **LARREGUY**.
Le Mucius fut doublé sur son avant, comme nous venons de le voir. Peu après, *la Defence* lui passa à poupe, et pendant quelque temps il combattit un vaisseau de chaque bord, à portée de fusil ; il sortit entièrement démâté des tourbillons de fumée qui l'enveloppaient, et son capitaine donna des preuves d'une grande habileté, en manœuvrant pour rallier le commandant en chef.

8° *L'Eole*, capitaine **BERTRAND-KÉRANGUEN,** combattit un vaisseau par le travers ; puis le capitaine laissa porter pour défendre *le Mucius*, aux prises avec des forces écrasantes.

Malheureusement, ayant reçu une blessure mortelle, il dut résigner son commandement au lieutenant **BENOIST**.
Celui-ci, défilant à poupe de *la Defence*, le salua d'une volée entière, qui le démâta de son mât de misaine, de son mât d'artimon, de son grand mât de hune. Ce vaisseau anglais fut pris à la remorque par la frégate l*e Phaéton*, qui l'entraîna loin du théâtre du combat. En même temps, **BENOIST** laissa porter pour ne pas compromettre sa mâture.
Cet officier, traduit devant une cour martiale, fut accusé d'avoir contrevenu à plusieurs articles de la tactique navale et de l'ordonnance de 1765, c'est-à-dire d'avoir laissé porter alors que ses avaries n'étaient pas sérieuses, de ne pas les avoir signalées, de s'être ultérieurement élevé dans le vent, en compagnie d'autres capitaines qui troublèrent l'ordre et contrarièrent les vues de l'amiral.
Il fut déclaré non coupable à la majorité de cinq voix sur sept.

9° *Le Tourville*, de 74, capitaine **LANGLOIS**, trop éloigné de *l'Eole*, fut doublé sur son avant. **LANGLOIS** combattit par le travers *l'Impregnable*, mais, imitant la manœuvre de *l'Eole*, son matelot d'avant, en croyant bien faire, il ne prit pas une part effective à la bataille ; plus tard, il manœuvra très-habilement et parvint à sauver son vaisseau.
Il fut destitué de son commandement par ordre de **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ**, qui le lui fit notifier par l'amiral au mouillage de Bertheaume, détenu pendant plusieurs mois, puis exilé à 20 lieues des frontières.
Avant qu'il ne quittât son vaisseau, il fit signer, par les hommes de son équipage, un certificat constatant qu'il avait fait son devoir dans toutes les circonstances. Il ne fut point traduit devant une cour martiale.
D'après le journal de ce capitaine, le feu cessa vers 1 heure 30 minutes de l'après-midi. En ce moment il vira de bord lof pour lof, parce qu'il en aperçut le signal flottant à bord de *la Montagne*.
Peu après, vers 2 heures 45 minutes, il se conforma au signal de ralliement général et absolu, au moment où il se disposait à remorquer un des vaisseaux démâtés, suivant l'ordre qu'il avait reçu.
Vers 8 heures du soir, il prit à la remorque *le Mucius*.
A bord du *Tourville*, 20 hommes furent tués, 30 furent blessés.
Nous avons passé en revue tous les vaisseaux de l'avant-garde, eu l'on a pu voir que *l'America*, le *Terrible*, *l'Impétueux* se battirent bien.
Nous devons regretter que l'amiral n'ait pas, à l'avance, formé un plan et communiqué des instructions à chacun de ses capitaines, dont plusieurs étaient à peine familiarisés avec les principes de la tactique navale. Les Anglais, ne se hâtant pas à la poursuite de nos vaisseaux d'avant-garde, se massèrent pour attaquer ceux du centre.

10° *Le Trajan*, capitaine **DUMOUTIER**, remorquait le *Tyrannicide*, et le capitaine, prenant à tâche de suivre beaupré sur poupe son matelot d'avant, ne combattit pas longtemps les ennemis qu'il avait par son travers.
Traduit devant une cour martiale, accusé d'avoir, en suivant les mouvements d'un vaisseau qui quittait son poste, rompu la continuité de la ligne, puis de s'être élevé dans le vent, contre les intentions du capitaine du *Tyrannicide*, il fut déclaré coupable, mais cependant excusable, à la majorité de 4 voix sur 7.
A son bord se trouvaient 150 prisonniers provenant des nombreux bâtiments capturés par le contre-amiral **NIELLY**, et, de plus, 240 hommes, absents pour l'amarinage de ces prises ou exempts de service pour maladies, manquaient à l'effectif. La batterie des gaillards ne put être armée ; 40 hommes seulement restèrent disponibles pour la manœuvre.
Pendant le combat, 5 hommes furent tués, 25 blessés.

11° *Le Tyrannicide*, remorqué par *le Trajan*, suivit naturellement ses mouvements, malgré les réclamations de **DORDELIN**.

12° *Le Juste*, de 80, capitaine **BLAVET**.
Ce capitaine combattit *le Barfleur* et *l'Invincible*, qui tentèrent en vain de le doubler sur son avant, parce qu'il gouverna beaupré sur poupe dans les eaux de son matelot.
Blessé grièvement vers 10 heures 30 minutes, il laissa le commandement aux lieutenants **CAMBERNON** et **PRÉVERT**, qui continuèrent à soutenir une lutte héroïque. *Le Barfleur* fut démâté du mât de misaine et du grand mât de hune, le contre-amiral **BOWYER** eut une jambe emportée.
Malheureusement, les trois mâts de notre vaisseau tombèrent successivement et engagèrent si bien de leurs débris le pont des gaillards et les sabords de la deuxième batterie, qu'on n'en put faire usage.
PRÉVERT fut frappé mortellement, mais ses compagnons d'armes ne continuèrent pas moins à se battre avec acharnement.
Une flamme tricolore fut clouée au bout-dehors de foc, un guidon fixé à un manche d'écouvillon, sur l'arrière.
Vers 1 heure 30 minutes, nos marins, après avoir encore démâté un vaisseau de 74, eurent le bonheur de voir que leurs ennemis les abandonnaient.
BLAVET, un peu remis de sa blessure, avait, sur ces entrefaites, repris le commandement. Il fit mâter des espars, établir des voiles, tenta, par tous les moyens en son pouvoir, de faire arriver *le Juste* vent arrière, mais ne put malheureusement réussir et dut, plus tard, se rendre aux forces supérieures qui le cernèrent.

13° *La Montagne*, 120 canons, capitaine **BAZIRE** ; contre- amiral, **VILLARET de JOYEUSE.**
Les marins de ce vaisseau virent s'avancer sur eux la masse énorme de *la Queen-Charlotte*, sur laquelle ils ouvrirent le feu dès qu'elle fut à portée de canon. L'amiral **HOWE**, parvenu à deux longueurs de son adversaire, fit mettre la barre à bâbord pour lui passer à poupe. En ce moment, le Jacobin, matelot d'arrière de *la Montagne*, laissa porter comme s'il avait craint de recevoir l'abordage de l'Anglais. *La Queen-Charlotte* rasa si bien notre vaisseau-amiral, que ses haubans d'artimon frôlèrent le pavillon de la République, qui flottait de la poupe à la mer.
En défilant, l'amiral anglais envoya une terrible bordée de tous ses canons chargés à double et triple projectile ; puis il mit la barre à tribord pour venir du lof, suivant ainsi, dit James, les conseils de son master **BOWEN**, en sorte que le bout dehors de clin-foc de *la Queen-Charlotte* toucha les haubans de misaine du *Jacobin*, qui avait de nouveau serré le vent.
Le feu continuait de tous côtés avec acharnement, le vaisseau-amiral anglais fut démâté de son petit mât de hune.
James dit que, si **VILLARET de JOYEUSE** l'avait alors abordé, **HOWE** n'aurait eu d'autre alternative que de se faire couler ou d'amener.
Mais nos avaries étaient graves : deux des sabords de la sainte-barbe n'en formaient qu'un ; le gouvernail était brisé, le feu avait pris à la seconde galerie.
VILLARET de JOYEUSE sentit son banc de quart voler en éclats sous ses pieds ; un boulet coupa la longue-vue que le chef d'état-major **DELMOTTE** tenait à la main.
Le capitaine de pavillon, **BAZIRE**, et l'intendant **RASSÉ**,
furent emportés du même coup. On raconte que le premier fit dire au représentant qu'il mourait en faisant des vœux pour la République. L'aspirant **CHARDON** eut la jambe emportée par un boulet.
« Que de regrets, dit-il, pour les belles de Lorient ; c'est égal, pourvu qu'on fasse danser la carmagnole aux Anglais ! »

Le lieutenant **HUE**, blessé deux fois, revint à son poste après A avoir fait appliquer un pansement provisoire sur les blessures.
Nous ne pouvons citer tous les actes de bravoure des officiers et matelots, et mentionnons seulement ceux qui sont consignés dans le *Moniteur* ou dans les chroniques du temps.
Il est certain que **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ** quitta le pont après les premières volées, ce dont il s'est justifié en disant qu'il descendit dans les batteries pour adresser aux matelots des paroles d'encouragement.
Ne cherchons pas s'il fut coupable de lâcheté, comme on l'a dit, et déplorons que ses sentiments d'honneur ne lui aient pas fait comprendre que son poste était aux côtés du commandant en chef.
On assure qu'à bord de *la Montagne* on changea cinq fois les servants des pièces de chasse, pendant le combat contre *la Queen-Charlotte,* placée sous le vent à tribord, que la poulaine fut un poste d'honneur pendant un quart d'heure, et que l'on s'y disputa pour aller venger les camarades qui s'y faisaient tuer.
Des pertes cruelles résultèrent de l'explosion d'une caisse à poudre sur la dunette.
On raconte qu'en ce moment le vaisseau-amiral anglais se trouvant à demi-portée, le jeune **BOUVET de CRESSÉ**, directeur de l'imprimerie, déjà blessé trois fois, se dévoua héroïquement pour tirer de cette dunette un coup de caronade de 36, qui fit d'affreux ravages à la poupe du vaisseau de lord **HOWE**.
La Montagne fut enfin abandonnée ; elle était vent dessus, vent dedans, entourée de vaisseaux démâtés, les ponts encombrés de morts et de mourants.
VILLARET de JOYEUSE avait d'abord couru jusqu'à l'avant-garde, suivi du *Jacobin* et de plusieurs autres vaisseaux, manœuvrant ainsi pour sortir du cercle de feu qui l'entourait, lorsque les capitaines anglais se portèrent au secours de leur amiral. Plus tard, il laissa porter vent-arrière et prit les amures à tribord pour revenir vers l'arrière-garde ; ce fut peu de temps après, quand il vit les ennemis agir de même, qu'il prit la funeste résolution de mettre en panne, en hissant le signal de ralliement.
300 hommes étaient tués ou blessés ; le brave **BAZIRE** avait été tué sur la galerie, au moment même où, dans son portevoix, il criait au capitaine du *Jacobin* de se maintenir beaupré sur poupe.
Nous reviendrons sur les manœuvres du commandant en chef.

14° *Le Jacobin,* capitaine **GASSIN**, tomba sous le vent de *la Montagne,* au moment où l'amiral anglais coupa la ligne sur son avant. **GASSIN**, loin de réparer cette faute pendant le reste du combat, manœuvra si mal, que ses canonniers ne purent tirer parti de leurs pièces, et que plusieurs de leurs boulets tombèrent, dit-on, à bord de la Montagne.
Traduit devant une cour martiale, il fut accusé d'avoir laissé couper la ligne de bataille, ce dont il se défendit en disant que le mât d'artimon de son vaisseau avait été mis hors d'état de servir, au combat du 9 prairial.
Déclaré coupable, mais excusable, il fut destitué pendant trois mois et privé de solde, outre qu'il avait été détenu pendant vingt-deux mois, avant d'être traduit devant un conseil de guerre[(1)].
Dans les divers combats, il y eut 55 hommes tués ou blessés à bord de son vaisseau.

15° *L'Achille,* capitaine **DELAVILLEGRIS**, reçut une bordée terrible du côté de tribord de *la Queen-Charlotte,* et son capitaine, gouvernant dans les eaux de *la Montagne,* fit de son mieux pour ne pas être doublé sur son avant, mais n'y put parvenir, parce que les boulets ennemis enlevèrent les points de la misaine.

(1) Le jugement fut rendu à l'unanimité des voix, et Gassin reçut un blâme officiel.

Vers 10 heures 45 minutes, toutes les manœuvres courantes étaient hachées ; **le** *Northumberland* le doubla au vent ; *le Patriote* et *l'Entreprenant* sous le vent.
D'après les historiens anglais, il eut à combattre *le Valiant* et *le Ramilies.*
Vers midi 45 minutes, après une lutte acharnée, le grand mât et le mât d'artimon tombèrent sur tribord, l'un entraînant l'autre, et le pavillon fut cloué sur le tronçon de ce dernier.
Vers 2 heures, le mât de misaine tomba de même ; le vaisseau roulait panne sur panne ; l'eau pénétrait par les sabords en si grande quantité, qu'il y eut à craindre de couler bas. On assure que quelqu'un hissa le pavillon anglais sans ordre, mais que **DELAVILLEGRIS** s'empressa de le faire amener dès qu'il en eut connaissance.
Lorsque les Anglais se furent éloignés, nos marins matèrent des espars, établirent des voiles, coupèrent le gréement qui traînait de tous côtés, disposèrent des remorques et employèrent tous les moyens connus pour faire arriver le vaisseau vent-arrière.
Malheureusement ils ne purent réussir dans leur entreprise, et **DELAVILLEGRIS** se trouva, plus tard, obligé d'amener le pavillon qu'il avait glorieusement défendu.

16° *Le Northumberland,* capitaine **ÉTIENNE**, qui combattit la *Queen*, *l'Orion* et *le Ramilies,* fut très-maltraité. Le capitaine laissa porter vers 10 heures 30 minutes ; les mâts tombèrent ; les munitions étaient entièrement consommées, et nos marins, abandonnés par les autres vaisseaux, tentèrent vainement de s'éloigner des ennemis.
17° *Le Vengeur-du-Peuple*, capitaine **RENAUDIN**.
RENAUDIN combattit d'abord deux vaisseaux anglais qui se trouvèrent par son travers, puis il força de voiles, en gouvernant beaupré sur poupe dans les eaux de son matelot, pour empêcher le *Brunswick* de le doubler sur son avant. Le capitaine anglais s'obstinant à vouloir passer, les ancres de son vaisseau crochèrent dans les sabords du nôtre, et tous deux dérivèrent hors de la ligne, la canonnade continuant avec acharnement, et nos caronades de 36, chargées à mitraille, causant de cruels ravages dans les rangs de nos ennemis.
En ce moment, *l'Achille* se trouvait par bâbord du *Brunswick*, à portée de fusil, n'ayant plus que son mât de misaine, qui ne tarda pas à tomber.
RENAUDIN rapporte que les Anglais, en se servant d'écouvillons de corde, eurent l'avantage de continuer leur feu. Il donna l'ordre de sauter à l'abordage, parce que le pont du *Brunswick* semblait désert, et cette entreprise allait certainement réussir, puisque nos marins passèrent à bord du vaisseau ennemi et y éteignirent deux incendies, lorsque malheureusement on vit s'approcher deux autres adversaires[1].
Chacun courant à son poste de combat dans les batteries, la canonnade recommença, et l*e Vengeur-du-Peuple* reçut plusieurs volées à couler bas.
Vers midi 30 minutes, la verge de l'ancre du *Brunswick* s'étant cassée, ce vaisseau s'éloigna, et nos marins furent canonnés des deux bords par le *Brunswick* posté par le travers, à petite portée, et par *le Ramilies* qui réduisit, en peu de minutes, *le Vengeur-du-Peuple* à l'état le plus critique, puisqu'il menaçait de couler bas.
Cependant **RENAUDIN** n'avait pas amené : rien n'était fait encore !...
Le capitaine du *Ramilies*, voyant s'approcher *l'Achille*, eut peur de ce nouvel adversaire et s'éloigna, vers une heure, laissant nos marins livrés à leurs seules ressources, dans une position qui n'était pas moins critique qu'auparavant.
L'eau s'engouffrait par une large voie ; tous les hommes disponibles furent employés à pomper ; le vaisseau roulait panne sur panne, embarquant de l'eau par les sabords dont les mantelets étaient brisés depuis l'abordage.

(1) Renaudin dit qu'il aurait certainement amariné le Brunswick, si la verge de l'ancre n'avait pas cassé.

JAMES raconte qu'un pavillon anglais aurait été hissé après le combat pour demander du secours, et que les marins du *Brunswick* ne purent se rendre à cet appel, parce que tous les canots avaient été brisés par la chute du mât d'artimon.
D'après la même autorité, ce pavillon anglais aurait été hissé au bout de la vergue de misaine à bâbord. Mais **RENAUDIN**, qui n'en parle point, rapporte, que le mât de misaine et le grand mât tombèrent pendant le combat, le mât d'artimon une demi-heure après.
Nous reviendrons sur ce vaisseau prêt à couler bas, mais non réduit par le feu de l'ennemi, n'ayant que des tronçons de mâts sur lesquels flottaient les couleurs nationales, amarrées en berne, suivant le rapport du capitaine.

18° *Le Patriote*, capitaine **LUCADOU**, combattit mollement parce qu'il était encombré de malades. Vers 10 heures 30 minutes, il s'éloigna, lorsque *le Valiant* l'eut doublé sur l'avant[(2)].

19° *L'Entreprenant*, capitaine **LEFRANCQ**, eut pour adversaire *l'Alfred*, qui lui fit peu d'avaries. Le capitaine gouvernant dans les eaux du *Patriote* passa sous le vent des vaisseaux qui se battaient avec acharnement.

20° *Le Neptune*, capitaine **TIPHAINE**, canonna le *Montagu*, dont le capitaine fut tué.

21° ***Le Jemmapes,*** capitaine **DESMARTIS**, se trouva par le travers de *la Queen*, contre lequel il soutint avec avantage une lutte inégale. Après le combat le capitaine donna des preuves d'habileté en sauvant son vaisseau, démâté de tous ses mâts.

22° *Le Trente-et-un-Mai*, capitaine **GANTEAUME**, se battit avantageusement contre *l'Alfred* et le *Montagu*.

23° *Le Républicain* de 110, capitaine **LONGER**, contre-amiral **NIELLY**.
Ce contre-amiral soutint un combat inégal contre *le Glory* et le *Royal-Sovereign*, lequel, en défilant à poupe, envoya une terrible volée qui démâta notre vaisseau de son grand mât et de son mât d'artimon. A peine si le mât de misaine resta debout, tenu par quelques haubans. Nos canonniers consommèrent quatre mille boulets, et l'eau monta de 3 pieds dans la cale. Malgré toutes ces avaries et la perte de 67 hommes tués ou blessés, **LONGER**, secondant activement **NIELLY**, réussit à sauver son vaisseau et rejoignit le gros de l'armée après plusieurs heures de travaux incessants.

24° ***Le Sans-Pareil,*** capitaine **COURAUD**, combattit *le Majestic* dont le capitaine manœuvra pour le doubler de l'avant.
Nos marins, luttant ensuite avantageusement contre *le Royal-Georges* et un autre vaisseau, démâtèrent le premier de son mât de misaine et de son grand mât de hune.
COURAUD, supposant en ce moment que la victoire nous était assurée, en donna la nouvelle dans les batteries, ce qui excita l'enthousiasme de son équipage.
Tout à coup il s'aperçut avec surprise et indignation que ses deux matelots d'arrière le doublaient sous le vent, et bientôt il fut entouré par quatre vaisseaux anglais contre lesquels il ne cessa de soutenir une lutte opiniâtre.
Le mât de misaine et le grand mât tombèrent de 10 heures 15 minutes à 11 heures, et couvrirent de leurs débris le pont des gaillards.

(2) A bord du Patriote, tous les chirurgiens furent tués dans le poste des blessés. (Jal.)

Le Glory, passant à poupe, à portée de pistolet, envoya une bordée terrible qui causa de grands ravages : 7 hommes sur 8, qui se trouvaient sur la dunette, furent tués.
Malgré tout, les Anglais s'éloignèrent à midi, laissant les nôtres dans une position critique, puisque 264 hommes étaient tués et 83 blessés.
A peine si 14 canons se trouvaient encore en état de faire feu.
On mâta des espars, on établit des voiles sur les tronçons des mâts, mais malheureusement les efforts tentés pour faire arriver le vaisseau vent arrière furent infructueux, et il resta au milieu de l'armée navale ennemie.

25° *Le Scipion*, capitaine **HUGUET**, doubla sous le vent *le Sans-Pareil*, d'après le rapport de **COURAUD**, ainsi que nous l'avons dit.
HUGUET rapporte qu'il combattit de très-près le serre-file de l'armée anglaise ; que vers 3 heures 45 minutes le mât de misaine et le mât d'artimon tombèrent, que les fourneaux à boulets rouges furent démolis, que ces derniers se répandant dans le faux pont allumèrent des incendies qu'on éteignit à grand'peine ; que 17 canons eurent la volée emportée, qu'on ne tira pas moins de 1 440 coups, que 214 hommes furent tués ou blessés.
Il assure aussi qu'étant descendu dans les batteries quand il ordonna d'évacuer le pont des gaillards, il eut de vives altercations avec ses matelots, dont quelques-uns désiraient que le pavillon fût amené parce que la défense avait été très-honorable.
Il ajoute qu'il fut très-mal secondé par ses officiers, dont plusieurs quittèrent leurs postes, après avoir reçu des égratignures. Enfin il se vante, dans son rapport, d'avoir tiré son vaisseau de la situation la plus critique, en mâtant des espars, en relevant le moral de ceux qui l'entouraient.
Il eut, dit-il, à combattre non-seulement les Anglais, mais les lâches de son bord.
26° Le *le Pelletier*, capitaine **BERRADE**, ne donna pas sérieusement. Le capitaine laissa porter et doubla sous le vent l'armée française.
Il fut mis en prison et se justifia de son mieux en assurant qu'il croyait avoir bien travaillé.
Nous avons vu que **VILLARET de JOYEUSE** signala, vers 1 heure 30 minutes, de prendre tribord amures, en virant de bord vent arrière pour porter secours aux vaisseaux de son arrière-garde.
En ce moment, le plus grand désordre régnait dans les deux lignes.
Notre avant-garde se trouvait à 2 lieues sous le vent, de même que les vaisseaux non démâtés, et l'on apercevait, dans le vent, l'armée ennemie, ainsi que de nombreux vaisseaux rasés de leurs mâts, parmi lesquels les nôtres portaient haut le pavillon de la République.
Au vent de tous cinglaient *la Convention, le Gasparin*, le *le Pelletier.*
Si tous nos capitaines avaient alors forcé de voiles pour gagner dans le vent, nous ne faisions aucune perte.
On dit qu'à bord de *la Montagne*, sur le pont, au milieu des marins exaltés par la lutte, couverts de sang, l'amiral consulta ses officiers sur le parti qu'il devait prendre, et que tous furent d'avis qu'il fallait forcer de voiles, gagner dans le vent, voler au secours de ceux qui se croyaient délaissés.
Jean-Bon SAINT-ANDRÉ parut sur le pont. Il certifia que les ordres les plus sévères de *la Convention* lui enjoignaient de ne pas compromettre l'armée navale ; qu'il ne fallait pas l'exposer à de nouvelles luttes dans l'état de délabrement où elle se trouvait ; que le seul but de la croisière était de sauver le convoi en faisant du mal à l'ennemi, le tenant bord à bord, paralysant ses forces ; puis il termina en ordonnant de hisser le signal de ralliement général et absolu.

Suivant une autre relation, il dit à **VILLARET de JOYEUSE** :
« Amiral, c'est à vous de prononcer. Quoi qu'il en soit, l'honneur de la République doit rester intact. Elle ne doit rien perdre. »

Nous n'avons pu déterminer ce qui se passa sur le pont de *la Montagne*, en ce moment solennel qui décida de l'abandon de nos vaisseaux démâtés[1].
Il fut de notoriété publique que notre amiral, en signalant le ralliement, ne fit qu'exécuter les ordres du représentant, et, à tout prendre, lord **HOWE**, quand il s'embarrassa de six vaisseaux démâtés, laissa les chances plus belles pour le salut du convoi.
VILLARET de JOYEUSE émit lui-même cette opinion, en 1809, au capitaine **BRENTON**, quand il revint des Antilles, après sa capitulation à la Martinique.
Revenons à nos marins, suivons la fortune de ces vaisseaux abandonnés qui, formant un groupe glorieux, portaient haut le pavillon tricolore.
Cinq d'entre eux, comme nous l'avons vu, *le Terrible*, *le Mucius*, *le Jemmapes*, *le Républicain*, *le Scipion*, rallièrent.
Le *le Pelletier*, *le Gasparin*, *la Convention*, placés au vent de l'armée des Anglais, rallièrent également sans être inquiétés ; mais leurs capitaines eurent le tort impardonnable de ne pas donner des remorques aux autres.
Notons cependant que le *le Pelletier* remorqua *le Terrible*.
L'America demanda vainement une remorque. Le gouvernail était démonté, 134 hommes tués, 110 blessés, les trois mâts rasés, tous les canots démolis ; *L'Héritier* amena son pavillon pour les trois vaisseaux ennemis qui l'entouraient.
L'Impétueux faisait tant d'eau que le brave **TREILLARD** condamna la batterie basse. Le pavillon fut amené vers 3 heures du soir.
Le Juste fut entouré par 4 vaisseaux, vers 4 heures, et le pavillon amené du manche d'écouvillon où il avait été fixé depuis le démâtage.
Les Anglais, qui montèrent à bord pour l'amarinage, trouvèrent, baigné dans son sang, étendu sans connaissance, sur le gaillard d'arrière, le noble capitaine **BLAVET**, héros modeste, qui se couvrit, en cette journée, d'une gloire éclatante, et dont le nom est à peine connu.
L'Achille fut amariné vers 4 heures 30 minutes.
Le Northumberland, un peu plus tard, ayant 100 hommes tués, 200 blessés ou malades ; il était ras comme un ponton.
Le Sans-Pareil amena, vers 2 heures 30 minutes, pour toute l'armée des Anglais, suivant l'expression de **COURAUD**.
A son bord, 264 hommes furent tués, 83 blessés.
Restait *le Vengeur-du-Peuple*, dont nous dirons l'histoire, suivant le témoignage de nos ennemis eux-mêmes.
Chacun sait qu'il disparut dans l'abîme avec ses pavillons déployés, et nous reproduirons le récit pur et simple des témoins de la catastrophe, nous réservant de donner une opinion que nous croyons impartiale, sur ce drame émouvant des guerres de la France, dont le souvenir survit au temps, non point seulement dans les histoires anglaise et française, mais sur les gaillards d'avant, dans les groupes de matelots, vieux et jeunes, drame qui a son côté sublime, et dont le rapport fait à la célèbre *Convention* n'est pas absolument mensonger, comme on a voulu le prétendre.

Nous l'avons laissé, roulant panne sur panne, se remplissant peu à peu.
Voici ce que dit l'historien James :
« *Le Vengeur* roulait beaucoup, embarquant de l'eau par les sabords, dont les mantelets étaient brisés, et, quoique prêt à couler bas, les matelots hissèrent le pavillon tricolore; alors, vers 6 heures 15 minutes du soir, fort heureusement pour les braves officiers et marins, tous les canots disponibles de *l'Alfred*, du *Culloden*, du cotre le *Rattler* furent amenés pour leur sauvetage. Ceux de *l'Alfred* en

(1) Villaret de Joyeuse fait les éloges du représentant dans son rapport officiel. Il se tint, dit-il, tantôt à ses côtés, tantôt dans les batteries. Il ne mentionne nullement ce qu'ils se dirent en ce moment où l'on hissa le signal de ralliement.

prirent 210, les autres en prirent autant. Le lieutenant **John WIMNE** montra, dans cette circonstance, un zèle, une activité remarquables. Aussi, quand le vaisseau sombra, peu de temps après, il n'y restait que quelques hommes valides, outre ceux qui furent mortellement blessés. Dans le nombre de 30 ou 40 ainsi délaissés, quelques-uns avaient dû boire dans les cabines des officiers, comme font les marins anglais en pareille circonstance, et ainsi inspirés, il n'est pas extraordinaire que quelques-uns aient crié : « Vive la nation ! vive la République ! » que l'un d'eux même, plus patriote que ses camarades, ait, en ce moment solennel (et le fait eut lieu, dit-on), agité le drapeau tricolore, sous les plis duquel il avait héroïquement combattu. »
Tel est le récit de James, récit d'un fait qui fut rapporté par les officiers et marins du *Culloden* et de *l'Alfred*, dont la nouvelle traversa la Manche, qui fut répété, commenté, amplifié par les journaux anglais du temps, que la rumeur publique fit connaître à Paris et dans nos ports, à propos duquel **BARRÈRE** a adressé à la Convention cette improvisation magnifique qui n'est pas l'impartiale vérité, mais qui n'est pas non plus un mensonge.

« Le *Vengeur* faisait eau de toutes parts ; tous montèrent ou furent portés sur le pont ; toutes les flammes, tous les « pavillons furent arborés ; les cris de « vive la République, vive la liberté, vive la nation, » se firent entendre de tous côtés. Ils voyaient l'Anglais et la patrie. Ils aimèrent mieux s'engloutir que de se déshonorer par une capitulation. Ils disparurent! »
Ils disparurent, en effet, n'ayant pas capitulé assez tôt ; ceux qui sauvèrent leur vie ne le durent qu'au hasard, à l'activité des marins anglais, à l'intelligence du lieutenant **John WIMNE**.
La nuit allait venir ; après une bataille si terrible, les canots des Anglais n'étaient pas tous disponibles pour sauver des centaines d'hommes. Ceux-là qui connaissent la marine, ceux d'entre les marins eux-mêmes qui sont allés à la tombée de la nuit, par des temps douteux, sauver des hommes ou porter des secours à des bâtiments en danger, apprécieront la position critique des marins du *Vengeur-du-Peuple*, au moment de leur capitulation tardive.
Le souvenir en est resté. Quel matelot n'a pas chanté ce mâle refrain des gaillards d'avant :

« Aux cris de : Vive la République,
« Sombra le vaisseau le Vengeur ! »

Le BRUN, cédant à sa verve poétique, a écrit cette ode, dont on admirera les beaux vers :

« Voyez-vous ce drapeau tricolore
« Qu'élève, en périssant, leur courage indompté?
« Sous le flot qui le couvre, entendez-vous encore
« Ce cri : Vive la Liberté !
« Ce cri ! c'est en vain qu'il expire
« Étouffé par la mort et par le flot jaloux :
« Sans cesse il revivra répété par ma lyre !
« Siècles, il planera sur vous ! »

Qu'on lise maintenant le rapport de **RENAUDIN** et de ses officiers[1] :

(1) Dernièrement, un journal de Paris publiait la nouvelle étrange que les Anglais avaient montré la carcasse du Vengeur au prince de Joinville, dans l'arsenal de Plymouth. Peut-on reproduire des contes aussi ineptes !
Il est vrai qu'un autre Vengeur se perdit en Corse, en 1792. Mais le Vengeur-du-Peuple a coulé, bien coulé.

Les faits n'y sont ni déguisés ni fardés ; il est écrit avec simplicité ; il reproduit la scène déchirante du naufrage et nous apprend que des cris de désespoir et d'angoisse se mêlèrent à ceux de :

« Vive la République ! »

Nous ne pouvons dire avec certitude comment **RENAUDIN** lui-même sauva sa vie. Lorsqu'il écrivit une première fois au ministre de la marine de la ville de Tavistock, en Angleterre, il rendit compte qu'il se trouva du nombre des 260 ou environ qui furent recueillis sur les débris du vaisseau *le Vengeur*, lorsqu'il coula après avoir combattu les satellites anglais.
Nous avons trouvé dans le dossier du capitaine une note dont nous ignorons la source, d'après laquelle il fut sauvé pendant qu'il nageait, et M. **GUÉRIN** a cru devoir certifier qu'il embarqua le premier dans un canot anglais, suivant l'usage, quand on amarine un bâtiment.

Mais passons. Revenons à ceux qui périrent.
On sait avec certitude qu'ils étaient 356, et non 30 ou 40 suivant James. Ce ne furent pas seulement les blessés qui furent abandonnés à leur malheureux sort, mais plus de 200 hommes valides.
Les héros du moment suprême sont inconnus ; il nous suffit de savoir qu'ils étaient Français, qu'ils se battaient pour nos libertés[(2)].
Ce fait ne doit-il pas être recueilli comme une belle page d'histoire ? Il ne s'agit pas de consacrer la gloire d'un général qui accomplit des exploits classiques, avec une armée plus classique encore. Clair-semés dans les annales de l'histoire, les traits du véritable héroïsme sont rares et doivent être recueillis religieusement.

Récusons aussi l'explication que James a cru devoir donner. Nous ignorons ce que font les matelots anglais en semblable circonstance, mais nous savons qu'en tous pays, en tous temps, des hommes d'élite surent mourir ainsi [(1)].
Animés de cette même philosophie guerrière, suivant le mot de **BARRÈRE**, **d'ASSAS** tomba percé de coups, en s'écriant :
« A moi d'Auvergne ! »

CAMBRONNE s'immortalisa dans les champs de Waterloo ; **BISSON** fit sauter le Panayoti.
La Convention décréta que les marins du *Vengeur-du-Peuple* avaient bien mérité de la patrie, qu'un modèle en ivoire de ce vaisseau serait suspendu aux voûtes du salon de la Liberté.
Après le combat, on travailla, sans relâche, à réparer les avaries, afin de pouvoir soutenir une nouvelle lutte si besoin était, et dans la soirée, **VILLARET de JOYEUSE** apprit qu'on avait aperçu beaucoup de bâtiments dans le sud, nouvelle qui décida Jean-Bon **SAINT-ANDRÉ** à ne pas rechercher d'autres combats, parce qu'il supposa que **VANSTABEL** avait passé.

---

(2) L'équipage du Vengeur était de 639 hommes, dont 256 furent sauvés, 383 noyés. (Note du 27 mars 1859, de M. Testard.) Le capitaine Renaudin et son cousin qui était second, les lieutenants de vaisseau Delombre, Pillet, Perbenne, les enseignes de vaisseau Louinau, Lusset, Trouvé furent sauvés. — Les lieutenants de vaisseau Constantin, Tabois, Rio perdirent la vie.

(1) Dans son rapport du 7 septembre, Prieur de la Marne cite un trait de courage d'un matelot du Jemmapes Le matelot Favre descendait dans la batterie pour servir une pièce, après le démâtage du vaisseau, quand un boulet emporta son bras gauche. Il prit son mouchoir, ramassa sa main dans sa poche et continua son chemin.
« Il n'y a que demi-mal, dit-il, il me reste un bras. »
Trois quarts d'heure après, un autre boulet lui coupa son second bras. Il se rendit seul au poste des blessés, et dit au chirurgien de crier avec lui : « Vive la Liberté ! »
Le représentant ajoute que, du temps de la royauté, cet homme serait mort cent fois; qu'il ne supporta ses atroces souffrances que, parce qu'étant républicain il eut le courage des martyrs.

Le 4 juin, un brig de la division de ce contre-amiral rallia l'armée. On apprit qu'il tenait la mer depuis 48 jours, qu'il avait croisé pendant 15 jours à la hauteur des Açores, et l'on dépêcha deux frégates pour lui donner les détails sur les trois combats livrés par nos vaisseaux.
Le 7 juin, l'amiral distribua de nouvelles séries de signaux, car il avait acquis la certitude que les Anglais connaissaient celles dont on faisait usage.
Le 13 juin, les vigies signalèrent 17 voiles courant à contre-bord. **VILLARET de JOYEUSE** fit former la ligne de bataille. Les ennemis, prenant chasse, se laissèrent poursuivre jusqu'à la nuit et on ne les abandonna que parce qu'on craignit de les mener dans le sud, vers les parages que le convoi devait traverser.
Dans cette journée, l'amiral et le représentant eurent leur pavillon sur *la Proserpine*.
Le 15 juin, tous les vaisseaux jetèrent l'ancre à Bertheaume, et le lendemain même on vit avec joie arriver le fameux convoi de **VANSTABEL**, dont les nombreux bâtiments couvrirent les eaux de la rade de Brest.

Voici ce qui s'était passé du côté des Anglais.
Le contre-amiral **MONTAGU** avait reçu l'ordre de croiser jusqu'au 20 mai, avant de rallier l'armée navale de l'amiral **HOWE**, dans le cas où il ne rencontrerait pas le convoi.
Après avoir croisé plus longtemps que ses instructions ne le lui permettaient, il était revenu jeter l'ancre, sur la rade de Plymouth, le 30 mai.
L'amirauté lui avait donné l'ordre de reprendre la mer immédiatement, de sorte qu'il repartit le 2 juin, avec un renfort de 4 vaisseaux.
Nous avons vu qu'il rencontra l'armée navale de la République devant laquelle il prit chasse, et n'avons point mentionné que, peu de jours auparavant, il avait également rencontré l'escadre du contre-amiral **DORÉ** qu'il avait poursuivie jusqu'à l'entrée de la rade de Brest [(1)].

Voici les noms des 8 vaisseaux qui composaient cette escadre :

Le Majestueux.	80 canons.
L'Aquilon.	74 —
Le Superbe.	74 —
Le Jupiter.	74 —
Le Marat.	74 canons.
Le Nestor.	74 —
Le Redoutable.	74 —
La Révolution.	74 —

Le 12 juin, **MONTAGU**, n'ayant pas rencontré le convoi, revint au mouillage de Plymouth.
L'amiral **HOWE** et tous ses officiers furent comblés d'honneurs ; le roi se rendit à bord de *la Queen-Charlotte* et y tint un lever.
Ainsi se termina cette fameuse croisière. Nos marins avaient livré trois batailles, dont la dernière avait coûté 7 vaisseaux. Nous étions battus, sans doute, mais le but qu'on s'était proposé n'était-il pas atteint, puisque tous les bâtiments du convoi arrivèrent à bon port ?
Le contre-amiral **de KERGUELEN** a dit qu'il eût fallu se rendre au lieu de rendez-vous pour attendre **VANSTABEL**, prendre le convoi sous escorte, et le conduire, en bon ordre, à Brest. En cas de rencontre avec l'ennemi, les vaisseaux de ligne auraient livré bataille, les bâtiments du convoi auraient continué leur route.

(1) Brenton raconte que le convoi passa si près de l'escadre de Montagu dans la journée du 12 juin, que de la frégate la Flore on vit en même temps les deux flottes à l'horizon.

Or les mesures prises furent aussi sages, à notre avis.
Nos marins se rendirent aux lieux de rendez-vous, comme nous l'avons vu ; ils y rencontrèrent les Anglais, qui les connaissaient aussi bien que nous ou qui les devinèrent.
Ils se battirent pendant les journées du 28 et du 29 mai.
Ils firent route au nord-ouest, pour entraîner, dans cette direction, les vaisseaux anglais, et laisser la voie libre, dans le sud, au convoi qui se trouvait dans les parages voisins.
Ils livrèrent enfin, le 1er juin, une terrible bataille, qui affaiblit tellement les vaisseaux ennemis, qu'ils eussent été dans l'impossibilité de poursuivre, avec avantage, des bâtiments bien gréés(1).
Puis des frégates et des avisos forcèrent de voiles pour rendre compte au contre-amiral **VANSTABEL** de ces événements importants.
En définitive, le convoi passa.
On a fait des reproches plus sérieux à **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ.** Il perdit du temps ; il employa des vaisseaux précieux, des marins plus précieux encore, pour amariner quelques navires marchands, quand il était de première importance de ne pas affaiblir l'armée navale, de ne pas en distraire un homme.
Il eût fallu se contenter de prendre, à bord des bâtiments capturés, les vivres, les agrès, les objets utiles, puis les livrer aux flammes ou les couler, pour se ménager toutes les chances belles, le jour du combat.
Il eût fallu, dans la soirée du 28 mai, ne pas donner l'ordre aux vaisseaux de forcer de voiles, quand l'escadre légère de **HOWE** vint attaquer notre arrière-garde.
Il eût fallu, le lendemain, quand notre armée navale défilait, tribord amures, sous le vent, à petite distance des vaisseaux anglais, disséminés sans ordre ou massés en peloton, ne pas laisser porter, mais continuer un feu violent, parce que tous nos boulets portaient et faisaient du mal à l'ennemi.
Il eût fallu, le 1er juin, forcer de voiles, s'élever au vent, se rapprocher le soir de nos vaisseaux démâtés mais non réduits, essayer de les sauver, leur donner des remorques.
La nuit venait, les Anglais étaient fort préoccupés eux-mêmes de leurs avaries, puisque 11 de leurs vaisseaux étaient démâtés, totalement ou en partie, de sorte que, certainement, ils ne nous auraient pas contrariés.
La faute en fut, dit-on, à **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ**, et l'on assure qu'il en assuma la responsabilité. Mais l'amiral, en qualité d'homme de guerre, pouvait imposer son opinion.
Il eût fallu surtout, et nous signalons la faute capitale à laquelle nous devons, hélas! une partie de nos revers, ne pas attendre l'attaque des Anglais, mais arriver sur eux vent arrière, dans la journée du 29 mai, les engager vergue à vergue, convaincre, par l'éloquence du fait, les plus simples matelots de la confiance qu'ils devaient avoir en eux-mêmes ; se donner, en un mot, cet avantage de l'attaque, que ceux qui connaissent la guerre n'ont jamais contesté, que Napoléon et Nelson ont si bien su apprécier.
Pourtant ils revinrent. Le convoi si vivement attendu était sauvé. On vit le résultat atteint ; on les accueillit comme des vainqueurs. Trois cents navires venant des Antilles, des Etats-Unis, des convois anglais et hollandais couvraient les eaux de la rade.
Les magasins publics et particuliers se remplirent d'une immense quantité de marchandises. On établit même de grandes tentes pour mettre à l'abri ce qui ne pouvait être emmagasiné.
Les vaisseaux restèrent sur rade pour réparer leurs avaries, à l'exception de cinq, démâtés, qui furent rentrés dans 1 port.
La Convention nationale décréta que le brave, habile et heureux **VANSTABEL** avait bien mérité de la patrie(1).

(1) Onze vaisseaux anglais furent mis dans l'impossibilité de chasser avantageusement.
(1) A cette époque, les réquisitionnaires affluaient à Brest de tous les départements voisins, et l'on ne peut se faire une idée du mouvement qu'il y eut dans les rues populeuses de cette ville.

CROISIÈRE DANS LA MÉDITERRANÉE.

Le contre-amiral Martin.—Le golfe Juan.

Dans les premiers jours d'avril 1794, le comité de salut public ordonna d'envoyer des secours aux patriotes de la Corse, mais le contre-amiral **MARTIN**, jugeant que ces ordres ne pouvaient être exécutés, à moins qu'on ne voulût, de parti pris, sacrifier l'escadre naissante de la République, fit remarquer que 18 vaisseaux anglais croisaient devant Toulon, et que les secours seraient illusoires en considération des forces de nos ennemis dans cette île.
Il eut le courage, peu ordinaire alors, d'adresser des représentations énergiques aux représentants, et écrivit lui-même à Paris.
« Je suis prêt à partir, disait-il, à m'ensevelir, au besoin, sous les ruines fumantes du Sans-Culotte, mais je décline toute responsabilité d'un désastre que je crois inévitable. »

On lui répondit de surseoir au départ, en lui recommandant de continuer l'instruction des marins, d'organiser son escadre, de tout disposer pour présenter le travers à l'ennemi.
Le 17 mai 1794, de nouveaux ordres arrivèrent, mais ils furent contremandés, d'autant plus heureusement que Bastia ayant été pris le 1er juin, la croisière eût été sans résultat.
Enfin le représentant **SALICETTI** reçut des instructions formelles, et le contre-amiral prit la mer, le 6 juin 1794, dans le but de promener le pavillon dans la Méditerranée, d'amariner les recrues, d'exercer les équipages. L'escadre se composait de 7 vaisseaux, 7 frégates.
Les vigies apercevaient 8 vaisseaux ennemis, et les frégates envoyées en reconnaissance signalèrent qu'on ne voyait pas d'autres bâtiments dans le lointain.
A la nuit, les Anglais se trouvaient encore à 4 lieues sous le vent, et **MARTIN**, dans l'intention de livrer bataille, ordonnait de forcer de voiles, de rougir des boulets, de faire branlebas de combat, lorsqu'ils virèrent de bord et disparurent si bien à l'horizon, qu'on ne les aperçut plus le lendemain, quoique nos vaisseaux eussent manifesté leur présence par des fusées de signaux et des coups de canon.
SALICETTI et nos officiers s'enorgueillirent d'avoir vu les ennemis fuir ainsi devant eux ; mais Martin, trouvant leur manœuvre suspecte, jugea prudent de se rapprocher des eûtes, pour pouvoir battre en retraite sur Villefranche ou le golfe Juan, s'il était poursuivi par des forces supérieures.
Après quatre jours de croisière, on rencontra la frégate sarde *l'Alceste*, que *la Boudeuse* chassa toutes voiles dehors, et que le capitaine **CHARBONNIER** réduisit, après un engagement dans x lequel nous eûmes 4 tués, 5 blessés. (Les équipages firent don de leurs parts de prises à l'État.) Le lendemain, on s'empara de la corvette anglaise *l'Expédition*, et de quelques bâtiments marchands,

---

Dubois-Crancé formait ces demi-brigades, dont se composèrent les armées de la République. Les représentants, debout sur une estrade élevée au milieu du champ de bataille, faisaient défiler devant eux les jeunes soldats, dont ils excitaient l'enthousiasme.

Nous n'avons pu démêler la vérité en ce qui concerne les bâtiments qui, dans les rapports, sont appelés le Brutus, le Mont-Blanc, le Trente-et-un-Mai. M. Parisot a prétendu que le Mont-Blanc s'appela le Trente-et-un-Mai. D'un autre côté, l'historien James appelle le Brutus le Mont-Blanc, et ce qui fait certainement autorité, c'est que JeanBon Saint-André, qui était parfaitement renseigné, rapporte que le Mont-Blanc et l'Indomptable se séparèrent de l'armée navale. On en peut conclure que M. Parisot s'est trompé en disant que le Mont-Blanc s'appela le Trente-et-un-Mai ; 2° que le Mont-Blanc et le Brutus étaient le même vaisseau rasé qui remorqua l'Indomptable après le combat du 29 mai et se sépara de l'armée navale.

D'autre part, James se trompe en comptant le Mont-Blanc ou Brutus dans le nombre des vaisseaux de ligne. Dans la journée du 19 mai, 24 vaisseaux seulement et non 25, comme il le dit, partirent de Brest.

incidents qui, rompant la monotonie de la croisière, relevèrent le moral des matelots et soldats embarqués.
A cette époque, un décret de la Convention ordonnait de ne pas faire de prisonniers anglais, mais **MARTIN** et **SALICETTI** ne l'appliquèrent pas aux officiers de *l'Expédition*, qui eurent la vie sauve.
Le 14 juin, on aperçut plusieurs vaisseaux ennemis ; notre amiral, jugeant que ces forces étaient supérieures, manœuvra pour gagner le golfe Juan, où il jeta l'ancre, en faisant remorquer ses bâtiments par ses canots et plusieurs chaloupes d'Antibes.
A midi, tous étaient embossés, prêts à commencer le feu.
Les Anglais, ayant gardé la panne pendant toute la journée, se décidèrent à prendre la bordée du large, après le coucher du soleil.
Comme **MARTIN** le fit remarquer lui-même, si l'amiral **HOOD** avait osé l'attaquer avec ses 14 vaisseaux, notre escadre eût été détruite.
Dès lors, il se fortifia, de jour en jour, dans la position défensive qu'il avait choisie, établit, aux endroits favorables, des batteries au moyen des canons des vaisseaux, fit construire des fourneaux à rougir des boulets et mouiller des ancres jusqu'aux points où les capitaines eurent l'ordre d'échouer leurs vaisseaux, si l'ennemi eût pris de l'avantage.
Il ne négligea rien, enfin, pour soutenir la lutte, quelque inégale qu'elle dût être, et se tint prêt à sacrifier ses bâtiments plutôt que de les livrer. Il fit venir de Toulon 16 tartanes armées en canonnières, qu'il disposa de manière à détourner les brûlots et protéger la droite de sa ligne ; les chaloupes des vaisseaux durent être employées au même usage ; deux frégates, embossées dans le sud, couvrirent la gauche ; les vaisseaux de tête et de queue mouillèrent des ancres, de manière à présenter le travers, si l'ennemi doublait la ligne.
Enfin une forte estacade fut établie.
Telles furent les principales dispositions prises pour résister, avec 7 vaisseaux, à l'armée navale de l'amiral **HOOD**, et quel marin n'admirera pas l'intelligence dont Martin donna des preuves et le résultat obtenu, puisque les Anglais n'osèrent pas donner dans la baie !
Par quelle fatalité l'honneur de commander l'escadre d'Aboukir ne revint-il pas à un chef aussi intelligent, aussi capable ?
Malheureusement, les amiraux républicains n'eurent plus de commandement, sous le Directoire ; ceux qui furent employés pendant l'expédition d'Égypte étaient d'anciens officiers de la royauté, braves il est vrai, mais sans génie, sans expérience.
Bientôt une escadre de 15 vaisseaux espagnols se joignit aux forces de l'amiral **HOOD**, qui disposa alors d'une véritable armée navale. Malgré ces déploiements de forces, nos avisos, croisant au large, escortèrent si bien les convois, qu'aucun bâtiment ne fut capturé.
On peut citer, comme trait des mœurs du temps, ce qui survint à bord du *Sans-Culotte*, à l'occasion d'un ordre qui défendait d'arborer pavillons ou flammes.
Le bruit courut que les vaisseaux étaient vendus aux Anglais, que l'amiral était un traître, un aristocrate, de sorte que les matelots, se réunissant sur le gaillard d'arrière, demandèrent pourquoi l'on ne hissait pas le pavillon de poupe.
MARTIN expliqua que c'était pour cacher aux ennemis la force et la direction de la brise ; et les hommes égarés, pleins de confiance désormais dans le patriotisme de leur chef, cessèrent leurs réclamations.
SALICETTI fut remplacé par **Jean-Bon SAINT-ANDRÉ,** dont les rapports avec **MARTIN** furent parfois difficiles.
Le 9 octobre 1794, il fut décidé que l'escadre rentrerait à Toulon à la première bonne occasion, et les frégates appareillèrent pour explorer l'est et le sud du golfe. On devait partir dans la nuit, mais

l'amiral donna contre-ordre fort à propos, puisque, le lendemain matin, on aperçut l'armée anglaise accourant toutes voiles dehors.
On acquit la certitude, dans cette circonstance, qu'il y avait des traîtres sur les côtes voisines, car des fusées furent lancées sans qu'on eût jamais pu savoir par quelle personne.
Le 1er novembre, l'ennemi n'étant pas en vue, nos vaisseaux remorqués par leurs canots gagnèrent le large, mirent à la voile et jetèrent l'ancre à Toulon, après une courte traversée.
Ainsi, pendant quatre mois et demi, **MARTIN**, habilement retranché dans le golfe Juan, défia 29 vaisseaux anglais et espagnols. Pendant sa courte croisière, il captura une frégate, deux corvettes et plusieurs bâtiments marchands.
Le comte **POUGET** raconte, dans sa biographie, que ses cheveux blanchirent pendant cette absence de cinq mois. Sa fille, qui l'attendait sur le quai de Toulon, pour être la première à l'embrasser, ne le reconnut pas au premier moment, et recula, dit-on, involontairement, quand il s'avança vers elle, en lui tendant les bras.
A son arrivée, **MARTIN** trouva huit nouveaux vaisseaux armés et en rade, ce qui portait à quinze le nombre de ceux de son escadre. Il s'occupa particulièrement de l'organisation des équipages, ne cessa d'ordonner des exercices, en un mot se tint prêt à soutenir honorablement des luttes contre les forces supérieures de l'ennemi, quand l'occasion s'en présenterait.
Il resta sur rade de Toulon pendant tout l'hiver de 1794 à 1795, et ne reprit la mer qu'au mois de février de cette dernière année.
En faisant le total des vaisseaux des escadres dont nous avons raconté les croisières, durant l'été de 1794, savoir : celles de **VILLARET de JOYEUSE, NIELLY, DORÉ, MARTIN,** on voit que la Convention sut maintenir sur le pied d'armement une force navale de 46 vaisseaux.
Mentionnons, maintenant, que 17 vaisseaux avaient été brûlés à Toulon par les Anglais, que trois autres furent enlevés par eux, et l'on comprendra ce que nous avons déjà dit, au chapitre 5 du livre Ier, relativement au développement qui fut donné à la marine pendant les années fameuses de 1793 et 1794, d'accord, sur ce point intéressant, avec les historiens James, Jurien la Gravière, et en contradiction avec l'historien **GUÉRIN**.
Nous verrons plus loin que plus de 50 vaisseaux de ligne furent envoyés en croisière en 1795, effort considérable qui rappelait les beaux jours de Louis XIV et de Louis XV, qu'aucun autre gouvernement n'a fait depuis cette époque pour la marine, dont on n'a vu rien de semblable, ni sous Napoléon Ier, ni pendant la guerre de Crimée qui, peut-être, ne se reproduira plus désormais.

———

CROISIÈRE EN MANCHE.

Le contre-amiral Nielly. — Prise du vaisseau l'Alexander.

Le contre-amiral **NIELLY** commandait une escadre de 6 vaisseaux, 3 frégates, 1 corvette, avec laquelle il partit de la rade de Brest, le 23 octobre 1794, pour croiser à l'entrée de la Manche, sur le passage d'un convoi de bâtiments anglais qu'on savait être partis de Livourne.
Le 6 novembre, à 3 heures du matin, il rencontra, à l'ouest d'Ouessant, les vaisseaux *l'Alexander*, à bord duquel flottait le pavillon du contre-amiral **BLIGH**, et le *Canada*, capitaine **POWELL-HAMILTON,** qui retournaient en Angleterre, après avoir conduit au large les convois de la Méditerranée.

Ces vaisseaux, qui gouvernaient bâbord amures, au nord-est, par une belle brise d'ouest, passèrent à moins d'un demi-mille de notre escadre, et le contre-amiral **NIELLY** donna l'ordre de les chasser toutes voiles dehors.
Vers 7 heures du matin, tous les bâtiments arborèrent leurs pavillons, et le feu commença.
Le FRANCQ s'étant placé, avec son vaisseau *le Marat*, par la hanche de *l'Alexander*, le canonna dans cette position avantageuse, pour ne pas exposer inutilement ses hommes. Le capitaine du *Jean-Bart* le doubla par l'avant, et se maintint à bâbord, après en avoir fait le tour.
Le contre-amiral **BLIGH** amena son pavillon vers 1 heure du soir ; *le Canada*, que chassèrent trois de nos vaisseaux, échappa.
Les Anglais eurent 28 hommes tués, 30 blessés.

C'était le premier vaisseau pris sur les Anglais et conduit en rade de Brest depuis un siècle. Le pavillon fut porté chez le représentant en grande pompe. La Convention nationale décréta que les marins de l'escadre de **NIELLY** avaient bien mérité de la patrie.
Que dire, maintenant, de l'exagération de l'historien James, quand il prétend que nous eûmes 450 hommes tués ou blessés ! En fait, sur *le Marat*, dont le capitaine se vanta d'avoir réduit, à lui seul, *l'Alexander*, nous n'eûmes que 10 blessés.
Cet historien, par un sentiment dont il est difficile de comprendre la cruelle ironie, s'est plu, dans tout le cours de son ouvrage, à exagérer démesurément nos pertes, en atténuant, dans les mêmes proportions, celles de ses compatriotes.
Nous sommes heureux de lui donner un démenti formel, à propos de la prise de *l'Alexander* : nos pertes furent, en réalité, minimes, ce qui prouve que nos marins surent, à l'occasion, profiter de leurs belles chances ; malheureusement, elles se présentèrent rarement.
Dans le mois de septembre de cette même année, **NIELLY** avait déjà fait une croisière avec une division de 6 vaisseaux, 3 frégates, et s'était emparé de 11 bâtiments du convoi de la Jamaïque, de 3 bâtiments de l'escorte.

CROISIÈRE DE L'ARMÉE NAVALE.

Le vice-amiral Villaret de Joyeuse.

A la fin de 1794, on conçut le projet de faire croiser, dans le golfe de Gascogne, l'armée navale de Brest, pour amariner les nombreux réquisitionnaires nouvellement embarqués, promener sur la mer le pavillon de la République, et enfin, favoriser le passage, dans la Méditerranée, d'une division de six vaisseaux, placés sous le commandement du contre-amiral **RENAUDIN**.
A notre avis, ce fut une faute d'expédier cette division à Toulon, parce que le port de Brest a une telle importance politique, qu'il fallait y maintenir nos forces sur le pied le plus respectable, et ne point affaiblir la belle armée navale de 34 vaisseaux de ligne qui s'y trouvaient rassemblés. Il ne fallait point surtout la compromettre en l'exposant aux tempêtes de l'hiver.
Malheureusement il en fut ainsi.
Depuis le 9 thermidor, les idées politiques de ceux qui dirigeaient le gouvernement allaient s'affaiblissant, et tout le monde s'accorde à dire que, plus tard, sous le Directoire, les fautes devinrent encore plus sensibles, de telle sorte qu'on ne sut jamais faire un emploi judicieux de nos forces navales.

Lorsqu'on donna des ordres pour le départ des vaisseaux, le contre-amiral **de KERGUELEN** écrivit de sa prison au ministre de la marine qu'on avait tort de leur faire prendre la mer, en cette saison, pour croiser dans le golfe de Gascogne ; il conseilla de les envoyer à Lisbonne, pour mettre à contribution cette riche capitale d'un pays ennemi, disant que les équipages se seraient exercés à la mer, que les vaisseaux seraient revenus gorgés de butin.
Il ne gagna, dit-il, à ces conseils, que lui inspirait l'amour de la patrie, que d'avoir un factionnaire de plus à sa porte.
Le départ eut donc lieu.
Un premier appareillage, tenté le 23 décembre 1794, n'eut d'autre résultat que le naufrage du Républicain. Les vents d'est soufflaient avec violence ; ce vaisseau, chassant rapidement, ayant encore 40 brasses de câble dehors, dériva vers le goulet, avec ses huniers à moitié établis, sans abattre d'un bord ou de l'autre.
Depuis longtemps déjà **VILLARET de JOYEUSE** avait donné liberté de manœuvre à ses capitaines, en annulant le signal d'appareillage.
Le capitaine **LONGER** mouilla d'abord près de la Cormorandière, d'après les avis du pilote ; mais, dans l'après-midi, le vent redoublant d'intensité, le courant de jusant prenant aussi la plus grande force, il crut bien faire en tentant un nouvel appareillage, pour sortir de sa position critique, conseillé toujours par son pilote.
Cette fois, *le Républicain*, dérivant de plus en plus, fut entraîné, sans pouvoir encore arriver vent arrière, sur la roche Mingan.
Il était environ 5 heures du soir, le soleil était couché.
Dans cette affreuse situation, chacun pensa que sa dernière heure était venue.
On jeta les canons à la mer, on employa toutes les pompes, on démâta, on employa tous les moyens connus pour renflouer le vaisseau, mais ce fut en vain. L'avant coula, prit fond sur la roche ; les hommes se portèrent en masse sur la dunette et dans la galerie, tous les canots étaient démolis, à l'exception de celui du capitaine, qui fut enlevé vers 10 heures du soir par trois officiers du vaisseau, dont l'un, rapporte **CAMBRY**, abandonnait son fils.

Voici comment cet historien décrit la position désespérée de l'équipage.
« La mer était mauvaise ; le vaisseau s'ouvrit ; l'arrière s'éleva par un mouvement majestueux à peine sensible, tandis que l'avant descendit dans l'abîme. Quel moment !
« On s'élança dans la chambre du Conseil, on encombra la galerie, huit cents hommes furent agglomérés, suspendus sans espoir, le vaisseau s'arrêta sur quelques pointes de roche, le vent redoubla de fureur ; on craignait une autre secousse et la mort qui allait suivre. En cet état, on attendit le jour et les secours que donnèrent tous les bâtiments de l'armée. Presque tous furent sauvés, et les officiers ayant été mis au château furent réclamés par les matelots, qui avaient été témoins de leur sang-froid et de leur habileté. »
Enfin, le 28 décembre 1794, l'armée navale, qui se composait de 34 vaisseaux, 13 frégates, 16 corvettes, mit sous voiles : les contre-amiraux **BOUVET, NIELLY, VANSTABEL, RENAUDIN** servaient en sous-ordre ; les représentants **FAURE** et **TRÉHOUART** montaient le vaisseau amiral *la Montagne.*
Jamais, à aucune époque antérieure, la France n'avait mis en mer une plus imposante armée navale.
Pourquoi ne fut-elle pas mieux employée, maintenue intacte ?
Rendons à **VILLARET de JOYEUSE** la justice qu'il s'opposa de toutes ses forces au départ de ses vaisseaux. Il avait déclaré que la croisière était sans but, qu'il connaissait la faiblesse des équipages, le mauvais état des bâtiments ; que le parti le plus sage eût été de les bien réparer, de former de bons matelots, en les faisant naviguer sur des frégates.

D'après **KERGUELEN**, les vaisseaux n'avaient été ni délestés ni visités depuis le combat du 13 prairial ; plusieurs avaient encore leurs mâts jumelés ; chaque capitaine ne prit des vivres et du bois à brûler que pour quinze jours, sauf ceux de la division de **RENAUDIN**, qui, se rendant dans la Méditerranée, en prirent pour trois mois.
La campagne dura trente-quatre jours, mais les coups de vent et les brumes dispersèrent les bâtiments. **VANSTABEL**, toujours aussi heureux qu'habile, rentra, au bout de peu de temps, avec la division légère qu'il commandait.
Les représentants **FAURE** et **TRÉHOUART**, en rendant compte que les résultats étaient bons, annoncèrent la prise de 63 bâtiments marchands, sans compter ceux dont ils n'avaient pas entendu parler. Ils se vantèrent de défier les vaisseaux de l'amiral **HOWE**, et peu s'en fallut, dit-on, qu'ils ne fissent une razzia complète dans un immense convoi de 500 voiles.
Malheureusement, la campagne finit mal.
Le 28 janvier 1795, une tempête affreuse assaillit nos vaisseaux qui souffrirent tellement que **VILLARET de JOYEUSE** ne pensa qu'à gagner le port le plus voisin en laissant chaque capitaine manœuvrer pour le salut de son vaisseau.
Jamais, dit-il, on ne vit plus affreux temps, mer plus démontée.
RENAUDIN revint également avec sa division, parce que les vivres ayant manqué, l'on avait été dans la nécessité de dégarnir ses bâtiments, approvisionnés pour la traversée de Toulon.
Le Téméraire atteignit Port-Malo ; *la Convention* vint jeter l'ancre à Lorient, à la remorque du *le Pelletier*, dont le capitaine **RAILLARD** sut manœuvrer avec une grande habileté[(1)].
Le Fougueux gagna de même le port de Lorient.
Le Neptune se jeta à la côte près de Perros, délié et faisant tellement d'eau qu'on put à peine le maintenir à flot. On jeta par-dessus le bord les ancres, les canons, les fusils, cent objets pesants ; toutes les pompes fonctionnèrent ; des chaînes de cinquante hommes furent organisées pour vider l'eau dans chaque cale. Vers midi, on eut le bonheur d'atteindre le rivage, où le vaisseau s'échoua, en donnant une grande gîte ; les matelots épouvantés, ayant immédiatement coupé les haubans du vent, firent tomber tous les mâts. Personne ne perdit la vie, mais le bâtiment ne put être renfloué.
Le Scipion, le Neuf-Thermidor, le Superbe prenaient aussi tellement d'eau qu'il fut nécessaire de les évacuer, en les laissant sombrer. Cet événement fâcheux eut lieu peu de jours avant l'arrivée, et, si le temps s'était maintenu beau, tous trois atteignaient le port de Brest.
VILLARET de JOYEUSE n'ordonna l'évacuation qu'après avoir employé tous les moyens de sauver ces vaisseaux. Des renforts furent envoyés à leurs bords ; les matelots, encouragés par leurs officiers, pompèrent sans relâche avec le plus grand courage, le capitaine de frégate de *la Montagne* alla lui-même encourager les travailleurs ; mais, malgré tout, il fallut prendre le parti d'abandonner.
A bord du *Scipion*, 16 hommes se noyèrent, suivant le capitaine, qui ne dit pas dans quelle circonstance. On avait commencé par embarquer les malades, les prisonniers, une mère et son enfant âgé de trois ans. L'opération du sauvetage se fit avec ordre.
A bord du *Neuf-Thermidor,* un démâtage écrasa quelques hommes, mais tous les autres furent recueillis par les canots.
A bord du *Superbe*, on n'eut à déplorer aucune perte.
Le Scipion et le *Neuf-Thermidor* étaient de vieux vaisseaux qui avaient été condamnés sous l'ancien régime ; ils étaient doublés en cuivre, mais chevillés en fer. On ne connaissait pas, à cette époque, les dangers des influences électriques de deux métaux en contact avec l'eau de mer, et l'on en fit une coûteuse expérience.

(1) La Convention faisait beaucoup d'eau. Le grand mât et le mât d'artimon étaient tombés, le gouvernail désemparé. Après mille péripéties, les deux vaisseaux jetèrent l'ancre en dedans de l'île de Groix.
Raillard, né à Landerneau le 6 octobre 1753, y mourut le 28 février 1821. Villaret de Joyeuse l'estimait beaucoup. (Biographies, par Levot.)

Il paraît certain que les chevilles étaient devenues minces comme des clous, que ce fut la seule cause du naufrage de ces trois vaisseaux, du *Superbe*, en particulier, qui ne faisait pas un pouce d'eau peu de temps avant d'avoir été doublé.
Tous les rapports sont unanimes sur ce fait, et il serait injuste d'attribuer ces pertes à l'incurie, à la négligence, à l'impéritie des administrateurs ou commandants des ports.
Les autres bâtiments gagnèrent la rade de Brest où ils ne parvinrent que très-avariés. A peine si le *Majestueux* put être maintenu à flot.
On avait capturé *la Daphné*, corvette de 20 canons, et près de cent bâtiments marchands. Plusieurs des prises avaient une grande valeur. **VILLARET de JOYEUSE** dit qu'on fit quinze cents prisonniers.
Ainsi, cette malheureuse croisière nous coûta cinq vaisseaux perdus complètement, deux autres mis hors de service. A ce prix, on aurait, dans la belle saison, livré une terrible bataille aux Anglais, et tous les historiens s'accordent à reconnaître que ce fut une grande faute d'avoir pris la mer dans cette saison de l'année.
A la fin de février, le contre-amiral **RENAUDIN** repartit pour Toulon avec une escadre de 6 vaisseaux, 4 frégates. Il fut contrarié par le mauvais temps, ne resta pas moins de 43 jours en mer, et jeta l'ancre à bon port le 3 avril 1795.
Neuf bâtiments marchands furent amarinés dans le cours du voyage.

CROISIÈRES DANS LA MÉDITERRANÉE.

Le vice-amiral Martin. — Prise du vaisseau le Berwick. - Combats des 13, 14 mars et 13 juillet 1795. — Les vaisseaux le Ça-ira, le Censeur, l'Alcide.

MARTIN, qui commandait une escadre de 15 vaisseaux et 7 frégates, reçut la mission de protéger les convois attendus, de seconder les opérations des généraux qui faisaient la guerre en Italie et de tenter un débarquement en Corse dont les Anglais s'étaient rendus maîtres.
Il compléta les équipages de ses vaisseaux et frégates, en embarquant 2 400 hommes de troupes, si bien que, sur un effectif de 12 000 hommes, il n'y avait pas moins de 7500 soldats ou novices qui n'avaient jamais navigué.
De plus, pour les expéditions projetées, soit sur les côtes de l'Italie, soit sur celles de la Corse, 3 000 soldats prirent passage sur les bâtiments.
Le 7 mars, on aperçut un vaisseau anglais, *le Berwick*, de 74, qui manœuvrait pour doubler le cap Corse. Par ordre de **MARTIN**, les capitaines des vaisseaux *le Censeur* et *le Duquesne* lui donnèrent immédiatement la chasse, en se couvrant de voiles, mais *l'Alceste* s'étant rapprochée de lui bien avant les autres bâtiments, l'intrépide capitaine de cette frégate n'hésita pas à engager sans retard une lutte des plus honorables ; les premières volées de nos marins désemparèrent le vaisseau ; le capitaine anglais reçut une blessure mortelle, et nos ennemis, ne voyant aucune chance de se sauver, amenèrent leur pavillon.
Le JOILLE et l'aspirant **Florimont RAINVAL,** qui s'était tenu à ses côtés pendant le combat, furent tous deux assez grièvement blessés. Cités pour leur belle conduite à l'ordre du jour de l'escadre, ils eurent les honneurs de la journée.
A bord du *Berwick*, il n'y eut, dit-on, que 6 hommes tués ou blessés, dont le capitaine.
Ce vaisseau était armé de 25 canons de 32, 26 de 18, 14 de 8.

MARTIN et le représentant **Le TOURNEUR,** qui avait pris passage sur le vaisseau-amiral, apprirent des prisonniers que des fours à rougir les boulets se trouvaient à bord de tous les vaisseaux de l'escadre anglaise de l'amiral **HOTHAM**.
Le 12 mai 1795, les vigies signalèrent 12 vaisseaux anglais dont 4 étaient un peu éloignés du corps de bataille ; notre amiral essaya de les couper, mais les ordres qu'il donna ne purent être mis à exécution, parce que le vent varia, que quelques-uns des vaisseaux de notre escadre furent souventés, et que les ennemis se rallièrent.
On avait fait tous les préparatifs du combat et allumé les fours à rougir les boulets.
Dans la soirée, les vents soufflèrent avec une grande violence, la mer devint grosse, et le Mercure, ayant été démâté de son grand mât de hune, resta de l'arrière, et se sépara des autres bâtiments. Le capitaine, traduit ultérieurement devant un conseil de guerre, fut acquitté.
Le 13 mars 1795, la mer était grosse, les vents toujours frais du sud-ouest, le temps couvert, et **MARTIN** s'aperçut que la *Victoire* et *le Ça-ira* restaient sous le vent, dans la direction de l'escadre anglaise. Ces deux vaisseaux s'étaient abordés avec une telle force, que le *Ça-ira* était démâté de ses mâts de hune. **MARTIN** donna l'ordre au capitaine de la *Vestale* d'aller le prendre à la remorque, et **DELORME**, s'acquittant de cette mission avec une grande habileté, exécuta la manœuvre sous le feu même de l'ennemi.
COUDÉ voulut, d'abord, sauver le gréement de ses mâts rompus et ses vergues, mais les batteries se trouvaient engagées ; une frégate ennemie qui s'était approchée avait commencé le feu ; la première volée lui mit cinq hommes hors de combat ; un incendie s'était déclaré dans le porte-haubans du grand mât, de sorte que, pour riposter avantageusement, il prit la résolution de tout couper. Vers 10 heures 45 minutes, *l'Agamemnon*, que commandait **NELSON** lui-même, s'approcha également et joignit son feu à celui de la frégate.
Sur ces entrefaites, notre amiral signala au *Censeur* de se porter au secours de notre vaisseau compromis.
Malheureusement, le capitaine **BENOIST**, comprenant mal le signal qu'on lui faisait, perdit un temps précieux en prenant la remorque, en remplacement de *la Vestale.*
En même temps, **MARTIN**, pour se rapprocher avec le gros de ses forces, courut une bordée vers le nord-est, les amures à tribord, de façon qu'une canonnade acharnée fut bientôt engagée entre le *Bedfort* et *l'Egmont* d'une part, *le Timoléon* et le *Sans-Culotte*, de l'autre.
COUDÉ, se défendant héroïquement contre plusieurs vaisseaux ennemis, eut le bonheur de pouvoir changer d'amures vent devant, tout en continuant de faire et de recevoir un feu d'enfer, prolongea l'escadre anglaise et se fit abandonner vers 2 heures de l'après-midi.
« Les Anglais se retirèrent, dit-il dans son rapport, et les meilleurs voiliers de leur escadre n'osèrent plus se présenter par mon travers. »
Il paya un juste tribut de reconnaissance au capitaine **DELORME** et à ses marins, qui se conduisirent avec un incroyable dévouement.
Dans la soirée, **MARTIN** prit les amures à bâbord, et tint le plus près du vent. Pour comble de malheur, le *Sans-Culotte*, par suite d'un malentendu, se sépara encore après le coucher du soleil, de sorte que le nombre de nos vaisseaux fut réduit à 13.
Le capitaine **La PALISSE** fut jugé par un conseil de guerre, mais acquitté, parce que l'instruction prouva qu'il n'avait entendu que la moitié d'un ordre donné par **MARTIN** lui-même au moyen du porte-voix.
Pendant la nuit, le temps fut couvert, les vents frais du sud.
Le 14 mars 1795, dès l'aube, nos vaisseaux cinglèrent encore bâbord amures par une faible brise de sud-est, et le *Ça-ira*, remorqué par le *Censeur*, se trouvait sous le vent de l'armée et de l'avant à elle. On apercevait les Anglais par tribord, à deux portées de canon.

Vers 5 heures 30 minutes, la brise du sud ayant faibli considérablement, ces derniers reçurent, les premiers, un souffle de nord-est qui leur permit de s'avancer vent arrière, toutes voiles dehors, pour couper nos deux vaisseaux souventés.
MARTIN, voulant se porter à leur secours, signala de prendre tribord amures, avec ce vent de nord-est, qui avait pris faveur tout d'abord, mais ne tarda pas à mollir en passant à l'est et même au sud-est.
Désirant qu'on fit route pour passer entre eux et les Anglais, il chargea son aide de camp de parcourir la ligne en canot pour donner aux capitaines l'ordre de laisser porter.
Allemand, qui commandait notre chef de file *le Duquesne*, au lieu d'exécuter cette manœuvre qui aurait rendu le combat général, serra le vent après avoir pris les amures à tribord, prolongea, de cette manière, à bord opposé les vaisseaux ennemis, et fut peut-être cause de l'abandon du *Ça-ira* et du Censeur.
Comment se fait-il que l'amiral et le représentant **Le TOURNEUR** ne se soient pas transportés, de leurs personnes, à bord du *Duquesne*, pour faire exécuter, eux-mêmes, le mouvement général, puisque la brise était si faible qu'un aide de camp parcourut la ligne en canot.
Mais ce qu'il y a de plus extraordinaire encore, c'est que le capitaine **KHROM**, ayant laissé porter avec *le Timoléon*, et s'étant rapproché de très-près des Anglais, en courant vent arrière, reçut l'ordre de se remettre de nouveau dans les eaux du *Duquesne*.
D'après ce que nous avons dit, il agissait conformément au signal et devait plutôt être approuvé. Ce capitaine se trouva trop engagé pour pouvoir reprendre les amures à tribord, et comprit, dit-il dans son rapport, que les deux vaisseaux cernés étaient abandonnés.
Apercevant, pour la deuxième fois, le signal de revenir au vent, flottant à bord de la frégate amirale, il vira lof pour lof, afin de prendre bâbord amures pour s'élever dans le vent, avant de se remettre dans les eaux de *la Victoire, du Tonnant, du Duquesne.*
Pendant ces manœuvres, il combattit à petite portée les vaisseaux ennemis, notamment *l'Illustrions*, qui, chauffé fortement, perdit successivement son mât de misaine, son grand mât de hune et son mât d'artimon.
« Jamais, dit Khrom, on ne vit un vaisseau en si triste état. Il ressemblait à un monceau de ruines. »
Le Courageous, autre vaisseau anglais, fut également si avarié, que James avoue que peu s'en fallut qu'il ne fût réduit, de même que celui dont nous avons parlé ci-dessus.
Le capitaine **ALLEMAND**, pour ne pas avoir laissé porter avec *le Duquesne*, fut traduit devant un conseil de guerre, au retour de l'armée navale, mais il fut acquitté, parce que l'enquête prouva qu'il en avait été empêché en raison de la faiblesse de la brise, de la houle et d'un contre-ordre que l'amiral donna ultérieurement.
Ce dernier fit connaître lui-même que le représentant **Le TOURNEUR**, qui se trouvait à ses côtés sur le banc de quart de *la Friponne*, ne voulut pas qu'une action générale fût engagée, et ainsi se trouvent justifiés nos officiers des reproches qui leur ont été adressés par plusieurs historiens au sujet de ce combat.
Du reste, il est constant que *le Duquesne, le Timoléon, le Tonnant, la Victoire* furent assez chaudement engagés puisqu'à bord des vaisseaux *le Courageous*, *l'Illustrious* il n'y eut pas moins de 138 hommes tués ou blessés, suivant le témoignage des historiens anglais qui sont toujours enclins à déguiser la vérité, quand ils donnent le chiffre de leurs pertes.
Racontons maintenant l'héroïque défense du *Ça-ira* et du *Censeur* qui furent abandonnés à leur malheureux sort. Nos marins et soldats, entourés de 7 vaisseaux ennemis, certains de succomber sans être secourus, résolurent de combattre jusqu'à la dernière extrémité, avant d'amener le pavillon de la République. Les deux premiers vaisseaux anglais qui s'étaient présentés à leurs coups s'étaient déjà retirés presque totalement désemparés et a voient été remplacés par deux autres de l'arrière-garde.

De plus, deux-trois-ponts, un vaisseau napolitain se maintinrent par les hanches du *Ça-ira*, à portée de fusil. Mais le service de nos batteries ne s'en fit pas moins avec un ordre parfait, une précision d'autant plus belle que le calme paralysait les mouvements de tous les bâtiments ; aussi les Anglais éprouvèrent-ils de graves avaries, et, de notre côté, à bord du *Ça-ira*, 600 hommes furent bientôt hors de combat. **COUDÉ** ajoute qu'il est inconcevable qu'un seul individu ait échappé aux millions d'instruments meurtriers qui se croisaient dans les airs à toute minute.
Les sabords de la batterie basse prirent beaucoup d'eau ; le *Ça-ira* coula de 4 pieds dans toute sa longueur. Il y avait près de 12 pieds d'eau dans la cale, tout ce qui restait de poudre était submergé.
« Alors, dit le noble capitaine, menacé d'une irruption totale, réduit et non vaincu, le vaisseau ras et absolument démâté, après plus de sept heures et demie d'un combat qui ne déparera pas les annales de la marine, cessa de faire feu ! »

Quelle page éloquente dans le rapport de **COUDÉ** que celle où on lit le dévouement de ses compagnons d'infortune, l'appel généreux qu'il fait à l'impartialité de l'historien, les reproches amers qu'il adresse aux détracteurs de la marine de son temps ; l'on reconnaîtra que les plus nobles sentiments agitaient l'âme de ce brave officier(1).
L'ordonnateur **NAJAC** a mentionné, dans sa correspondance, que l'équipage du *Ça-ira* se composait de plus de soldats que de marins, et il en a conclu que ce vaisseau fut parfaitement armé, puisqu'ils se battirent bien.
Hélas! il s'abusait ; malheureusement, il arma, d'après les mêmes errements, les vaisseaux de **BRUEYS** destinés à l'expédition d'Egypte, et cet amiral n'ayant pas voulu combattre à la voile, à cause de la faiblesse de ses équipages, subit un désastre complet dans la baie d'Aboukir.
Coudé lui-même ne fut cerné par les ennemis que parce que son vaisseau démâta de ses deux mâts de hune dans un abordage, et qu'il lui fut impossible de se réparer ou de se rapprocher du gros de notre escadre.
En ce qui concerne l'héroïque défense du *Ça-ira*, rendons justice à ceux qui le montaient, fussent-ils marins ou soldats(2). On ne dira pas du moins que le noble **COUDÉ**, qui fut l'âme du vaisseau, n'était point un marin. Fils d'un honorable négociant, il naquit à Auray, dans la basse Bretagne, et commença à naviguer dès son plus bas âge sur les bâtiments marchands. Il ne quitta point le gaillard d'arrière durant tout le combat, quoiqu'il eût l'estomac labouré par un boulet, le bras droit fracassé ; la tête et le corps contusionnés.
Le Censeur se battit aussi d'une façon héroïque et le capitaine **BENOIST** n'amena son pavillon que quand le tiers de ses hommes eurent été tués ou blessés.
Entre ces deux vaisseaux et ceux des Anglais, la mer était si couverte de débris qu'un officier de troupe se rendit à pied sec à bord de *la Princess-Royal.*
Lorsque **COUDÉ**, montant lui-même à bord de ce dernier, donna son épée au vice-amiral **GOODHALL**, ce dernier le félicita, dit-on, en ces termes :
« Je prends votre épée, capitaine, mais acceptez la mienne en souvenir de moi. »
Nos ennemis ayant abandonné le *Ça-ira* qu'ils trouvèrent en trop mauvais état pour être réparé, le lieutenant **JACOB**, qui restait à bord avec quelques hommes, fit enverguer une voile sur la civadière, et, désirant gagner un port, dirigea sa route vers la terre qu'on apercevait à peu de distance. Nos marins se crurent sauvés, quand malheureusement, à 2 milles du cap de l'Aiguille, un vaisseau et deux frégates ennemis s'approchèrent et prirent définitivement possession de la carcasse flottante.

(1) Coudé était un ancien séminariste ; il écrivait fort bien le français, bien différent en cela de ce capitaine qui, au combat du 13 prairial, se vantait dans son rapport d'avoir « bien travaillé. »
(2) Brenton dit que nos marins devaient avoir été surexcités par de l'eau-de-vie.

Le Directoire décida que les officiers du *Ça-ira* seraient tous élevés à un grade supérieur[1].
Dans la nuit du 17 mars, *l'Illustrions*, ce vaisseau anglais qui avait été si avarié pendant le combat, se sépara de la frégate *le Méléagre* qui le remorquait, et se perdit à l'entrée du port de la Spezzia, par suite de rafales violentes, de sorte que dans le courant de la croisière, nos ennemis perdirent autant de vaisseaux que nous. Le nombre des morts et des blessés fut considérable, puisque selon James il se monta au chiffre de 349.
Notre amiral ayant renvoyé à Toulon, après le combat, *le Timoléon, la Victoire, le Berwick, l'Alceste*, continua de croiser avec dix vaisseaux pour rallier *le Sans-Culotte*, puis gagna le mouillage du golfe Juan, et ultérieurement celui de la rade de Toulon.
Nous avons déjà vu que le contre-amiral **RENAUDIN** arriva de Brest, dans le mois d'avril 1795, avec une escadre de six vaisseaux et donna ainsi un renfort important.
MARTIN, qui pour ses services éminents avait été promu au grade de vice-amiral, reprit la mer dans les premiers jours du mois de juin, avec son armée navale, composée de 17 vaisseaux; ses instructions lui prescrivaient de croiser sur les côtes de Provence, de protéger l'arrivée des convois et d'évoluer pour exercer les équipages.
Conformément à un nouveau décret, il arbora son pavillon à bord du vaisseau l'Orient.
Après avoir attendu le ralliement du *Peuple-Souverain* et du *Berwick*, qui remplacèrent *le Guerrier* et *le Mercure*, incapables de suivre, il expédia deux frégates, *l'Artémise* et *la Minerve*, à la recherche de l'armée navale ennemie.

Le 24 juin 1795, ces deux bâtiments se trouvaient en vue de *la Dido* et de *la Lowestowe*, que l'amiral anglais avait également détachées en reconnaissance, et un combat ne tarda pas à être engagé.
C'était près des îles Baléares ; les vents soufflaient frais du nord, et le capitaine **DELORME**, ne désirant pas livrer bataille, prit d'abord chasse dans l'Est, toutes voiles dehors.
Il s'aperçut vite que ses frégates avaient une marche supérieure, mais ne voulant pas profiter de cet avantage pour décliner la lutte, il reprit tribord amures, pour gagner dans le vent, s'éleva suffisamment, vira de nouveau et se maintint au vent des Anglais. Vers 8 heures, *la Minerve* ouvrit son feu, auquel répondit sans tarder *la Dido*. Comme **DELORME** reconnut que les ennemis avaient une supériorité notable d'artillerie, il laissa porter en grand sur tribord et aborda *la Dido* si violemment, que cette frégate eût sombré si les Anglais n'avaient manœuvré pour recevoir le choc obliquement.
Le beaupré de la nôtre s'engagea dans les haubans d'artimon, la mer était grosse ; les coups de roulis et de tangage devinrent si violents, que nos marins ne purent sauter à l'abordage. Bientôt ce beaupré céda, et tous ceux qui se trouvaient dessus tombèrent à la mer et se noyèrent.
La Dido s'éloigna peu à peu en raguant le côté de tribord de *la Minerve*.
Rien n'était fait encore, et la canonnade continua.
Quant à *l'Artémise*, après avoir fait feu pendant quelque temps, elle s'éloigna du théâtre du combat et fut poursuivie par *la Lowestowe.*
Le capitaine anglais, levant cette chasse, revint vers *la Minerve*, se plaça par son travers, la démâta de son mât d'artimon et de ses mâts de hune, et, par cette participation habile, mit le capitaine **DELORME** dans la cruelle nécessités d'amener le pavillon qu'il avait si noblement défendu.
DECASSE, démonté de son commandement, traduit ultérieurement devant un conseil de guerre, ne fut acquitté que parce que l'instruction prouva que l'état de la mer et les avaries de sa frégate l'avaient mis dans l'impossibilité de se porter au secours de *la Minerve*.

(1) Ce vaisseau fut brûlé par les patriotes, à l'aide de chemises soufrées, dans le port de la Spezzia, ou d'Onéglia. (Moniteur universel, 61niars 1796.)

Revenons à l'armée navale.

Le 12 juillet 1795, les marins en vigie signalèrent deux frégates anglaises et le vaisseau *l'Agamemnon* que commandait **NELSON**. Ce fut en vain que **MARTIN** le poursuivit pour tâcher de lui couper la route. Cette fois encore, le héros qui devait plus tard nous causer tant de mal échappa sain et sauf à nos meilleurs voiliers, ce qui prouve que *l'Agamemnon* avait une marche remarquable.
NELSON, se couvrant de voiles, dirigeait sa route vers le golfe Saint-Florent, et notre amiral, pensant qu'il faisait calme auprès de la terre, apercevant l'armée navale anglaise, forte de 32 voiles, qui se disposait à appareiller, donna des ordres pour lever la chasse et signala le ralliement général.
Le lendemain, ayant acquis la certitude que les ennemis avaient 20 vaisseaux de ligne, il donna la route pour Toulon.
Dans la nuit du 13 au 14 juillet, le temps se couvrit, les vents soufflèrent de l'ouest avec une telle force, qu'il fallut tenir la cape.
Le 14 juillet, dès l'aube, par des vents d'ouest-nord-ouest, nos vaisseaux cinglaient bâbord amures vers le golfe de Fréjus, et se trouvaient à quelques lieues dans l'est de Toulon, quand les vigies signalèrent l'armée ennemie qui s'avançait toutes voiles dehors.
Aux approches de la terre, le vent mollit, et les six meilleurs voiliers du vice-amiral **HOTHAM** se rapprochèrent de notre arrière-garde.
MARTIN signala de forcer de voiles, de se préparer à mouiller, puis *la Junon* parcourut la ligne pour faire rectifier l'ordre de rapprocher les distances. On assure qu'il fallut renouveler plusieurs fois l'ordre de forcer de voiles.
Chaque bâtiment, suivant la coutume, portait le pavillon de la République, celui de *la Convention*, celui de commandement.

Voici la composition des deux armées.

L'Orient.	120,	cap. La Palisse, V.-A. Martin.
Le Tonnant.	80,	cap. Cosm. Kerjulien.
La Victoire.	80,	cap. Savary.
Le Généreux.	74,	cap. Louis
L'Heureux.	74,	cap. Lacaille.
Le Barra.	74,	cap. Moreau.
L'Alcide.	74,	cap. Leblond St.-Hilaire.
Le Timoléon.	74,	cap. Charbonnier.
Le Duquesne.	74,	cap. Allemand.
Le Peuple-Souverain	74,	cap. Lindet-Lalonde.
Le Berwick.	74,	cap. Dumanoir.
Le Jemmapes.	74,	cap. Lafon.
Le Tyrannicide.	74,	cap. Dordelin.
Le Jupiter.,	74,	cap. Richery.
La Révolution.	74,	cap. Faye.
L'Aquilon.	74,	cap. La Terre.
Le Républicain.	74,	cap. Ganteaume

Le Britannia.	100
Le Blenheim.	74
Le Victory.	120

Ancestrami

La Princess-Roval.	98
Le Saint-Georges.	98
Le Windsor-Castle..	98
Le Barfleur.	98
Le Gibraltar.	80
Le Captain.	74
Le Fortitude.	74
Le Bombay-Castle.	74
Le Saturn.	74
Le Cumberland.	74
Le Terrible.	74
Le Defence.	74
L'Egmont.	74
Le Culloden.	74
Le Bedfort.	74
Le Courageous.	74
L'Audacious.	74
L'Agamemnon.	74
Le Diadème.	74

Le feu commença vers midi, lorsque les vaisseaux anglais manœuvrèrent pour doubler notre arrière-garde.
En ce moment, les vents passèrent à l'est, et notre armée navale se trouva tribord amures, au vent de l'ennemi. Comme *l'Alcide* qui marchait médiocrement restait de l'arrière, **MARTIN** donna l'ordre aux capitaines de *la Justice e*t de *l'Alceste* de lui porter secours, en lui donnant une remorque.
Le capitaine **HUBERT** s'acquitta de cette mission avec tant de bonheur et d'habileté, que **NELSON** a consigné lui-même dans son journal que jamais il ne vit exécuter une si belle manœuvre.
Le Culloden, qui avait voulu doubler *l'Alceste*, fut démâté de son grand mât de hune ; *le Généreux, le Berwick* combattaient avec acharnement et la situation de *l'Alcide* n'était pas encore désespérée.
MARTIN, quoique ne désirant pas engager une action générale, s'apprêtait à virer de bord avec toute son armée pour se porter au secours de son arrière-garde, quand une sinistre catastrophe jeta l'épouvante dans les cœurs.
Au moment où le *Tyrannicide* se trouvait par le travers de *l'Alcide*, ce dernier vaisseau prit feu dans sa hune de misaine, par suite de l'explosion d'une caisse de munitions.
Les flammes, s'étendant de proche en proche, gagnèrent toutes les parties avec une telle rapidité qu'on désespéra de s'en rendre maître. Les capitaines des bâtiments des deux nations s'empressèrent de s'éloigner de ce brasier flottant, et vers 3 heures 30 minutes *l'Alcide* sauta dans les airs avec un bruit épouvantable, en couvrant la mer de ses débris enflammés.
MARTIN a assuré lui-même qu'il portait encore au dernier moment le pavillon de la République.
Les Anglais envoyèrent leurs canots au secours de nos infortunés marins et l'on dit qu'ils en sauvèrent 300 sur un total de 615.
Mais déjà, vers 2 heures 15 minutes, **HOTHAM** qui se trouvait au corps de bataille, avait signalé de suspendre la chasse et de cesser le feu.
Les Anglais ont reproché au contre-amiral **MANN**, qui commandait l'avant-garde, d'avoir exécuté cet ordre, au lieu de poursuivre ses succès. Quant à **MARTIN**, il atteignit dans la soirée le golfe de Fréjus, et nos ennemis après avoir réparé les avaries de leurs vaisseaux, se rendirent à Saint-Florent.
Telles furent les deux croisières de notre armée navale de la Méditerranée pendant l'année 1795. Nous perdîmes trois vaisseaux, dont l'un sauta dans les airs, dévoré par un incendie et le pavillon

Ancestrami

haut, dont les deux autres opposèrent des défenses héroïques. Les Anglais en perdirent de leur côté deux, en sorte que la balance ne fut que d'un seul vaisseau en leur faveur.
Plût au ciel que nous n'eussions éprouvé que des pertes de ce genre pendant toute la durée de cette guerre sanglante de la Révolution. Malheureusement, il en fut autrement, et il est juste de reconnaître que le vice-amiral **MARTIN** rendit des services signalés à la République, non-seulement en organisant les forces navales dans le port de Toulon, après les efforts de nos ennemis pour les anéantir par l'incendie mais en se maintenant contre les forces supérieures des amiraux anglais pendant les années 1794, 1795[1].

CROISIÈRE DANS L'OCÉAN.

Les amiraux Villaret de Joyeuse et Vence. — Combat de Groix. — Expédition de Quiberon.

Le contre-amiral **VENCE** partit de la rade de Brest dans le mois de juin 1795, avec une escadre de 3 vaisseaux, 5 frégates, 2 avisos, dans le but de protéger à son passage un important convoi que l'on attendait de Bordeaux.
Ayant rallié sous son escorte tous les bâtiments marchands qu'il avait ordre de couvrir, il fit route vers les côtes de la Bretagne.
Or, à cette même époque, **HOWE** commandait une armée navale de 37 vaisseaux de ligne, au mouillage de Spithead, et il avait expédié **CORNWALLIS**, à la tête d'une division de 5 vaisseaux et 2 frégates, dans le but d'intercepter ce même convoi, que nous attendions du fond du golfe de Gascogne.
CORNWALLIS, qui appareilla le 8 juin 1795, rencontra, non loin de la pointe de Penmarch, **VENCE**, qui s'empressa de prendre chasse, en forçant de voiles pour se réfugier au mouillage de Belle-Ile, sous les batteries du Palais, ville principale de cette île.
Les vaisseaux de notre arrière-garde échangèrent des boulets avec ceux de l'avant-garde de l'ennemi, dans la soirée ; mais, malgré tout, notre amiral mouilla en sûreté, n'ayant perdu que sept navires du convoi, que **CORNWALLIS** expédia en Angleterre. Il resta lui-même devant l'île et bloqua notre division.
Lorsque la nouvelle de ces événements parvint à Brest, on discuta beaucoup pour savoir quel était le meilleur parti à prendre, et l'on finit par décider que **VILLARET de JOYEUSE** prendrait la mer avec toutes ses forces navales, pour se porter au secours de la division compromise en rade du Palais.
KERGUELEN fit en vain les plus sages observations, il assura qu'il n'était nullement nécessaire de sortir pour favoriser le retour de Vence, que ce dernier profiterait d'un bon vent de sud-ouest, et gagnerait, sans qu'on pût l'en empêcher, le port de Lorient ; il ajouta qu'on compromettait l'escadre entière, dans le cas où l'on rencontrerait l'armée navale de l'amiral **HOWE**.
Malgré tout, les représentants **FAURE** et **TRÉHOUART**, de concert avec l'amiral commandant en chef, décidèrent que les vaisseaux prendraient la mer, et l'appareillage eut lieu le 12 juin 1795.
Après trois jours de croisière, on eut le bonheur de rallier **VENCE**, qui, ainsi que l'avait pensé **KERGUELEN**, avait gagné le large et cinglait vers les côtes de Bretagne.

---

(1) Martin se loue particulièrement des capitaines de l'Alceste, de la Justice, du Tyrannicide, du Généreux.
Nous eûmes 28 tués, 94 blessés, sans compter les pertes de l'Alcide. Rapport de Nion. (29 messidor an III, 29 juillet 1795.)

Nos forces réunies présentaient alors un total de 12 vaisseaux et 12 frégates.
Le 16 juin, vers 10 heures du matin, les gabiers en vigie signalèrent les vaisseaux anglais de lord **CORNWALLIS**, qui s'empressa de prendre chasse en se couvrant de voiles, les amures à tribord.
VILLARET de JOYEUSE ayant signalé de le poursuivre à outrance, on fit route au sud par une belle brise d'ouest-nord-ouest, et quelques vaisseaux gagnèrent sensiblement.
Dans l'après-midi, les vents passèrent au nord.
Le 17 juin au matin, la chasse se continuant, deux vaisseaux anglais se trouvèrent en retard, et nos marins purent se convaincre que les capitaines de ces bâtiments jetaient à la mer des ancres, des caronades, des vivres, de l'eau.

Voici la composition de cette escadre ennemie.

Le Royal - Sovereigh.	100,	cap. John Whitby.
Le Mars.	74,	cap. Charles Cootou.
Le Triumph.	74,	cap. Erasme Gower.
Le Bervick.	74,	cap. Fitz-Gerald.
Le Bellerophon.	74,	cap. lord Cranstown.
Le Phaéton.		
Le Pallas.		
Une corvette.		

Vers 7 heures du matin, *le Zélé*, notre meilleur voilier, commença le feu. Peu après, le capitaine **BERGERET**, s'approchant audacieusement avec *la Virginie* du serre-file anglais, le harcela d'une manière bien plus efficace.
Le Tigre, le Formidable, les Droits-de-l'Homme, se mettant également à portée de canon, combattirent si bien, que la position de **CORNWALLIS** devint critique, suivant tous les historiens anglais.
Cependant cet amiral, signalant à ses capitaines, notamment à ceux du *Bellerophon* et du *Mars* qui marchaient médiocrement, de ne pas diminuer leur voilure d'un pouce carré, se plaça en serre-file avec le beau vaisseau le *Royal-Sovereigh* qu'il montait, les autres vaisseaux formant une ligne brisée en ordre de retraite, et lui-même se maintenant à l'angle de cette ligne.
En ce moment on faisait l'ouest, tribord amures, sous l'impulsion d'une belle brise de nord, et, par une inconcevable fatalité, **VILLARET de JOYEUSE** ne put les cerner, les engager bord à bord, les réduire, comme il aurait dû le faire avec les forces supérieures qu'il commandait.
Le Tigre combattit plusieurs vaisseaux anglais en les doublant sous le vent, et le capitaine **BEDOUT** ne se retira du feu que parce qu'il ne put forcer de voiles, après qu'un boulet eut endommagé son grand mât de hune. Les capitaines du *Formidable* et des *Droits-de-l'Homme* se conduisirent aussi très-honorablement.
BERGERET, s'étant placé, comme nous l'avons déjà dit, dans les eaux du *Royal-Sovereigh*, le canonna très-chaudement.
Mais *le Zélé* ne donna pas aussi bien qu'il eût pu le faire, parce que son capitaine se retira trop tôt du feu, quoiqu'il eût l'avantage d'être au vent, et qu'il n'eût signalé aucune espèce d'avaries.
VILLARET de JOYEUSE et **TOPSENT**, au retour de la croisière, se répandirent en violentes invectives contre cet officier qui porta la peine de toutes les fautes commises. Il se conduisit comme un lâche, dit l'amiral, et ce fut grâce à lui que **CORNWALLIS** échappa sain et sauf.
L'infortuné **MAGNAC**, traduit ultérieurement devant une cour martiale, fut cassé de son grade, et déclaré incapable de servir la République.

Ancestrami

On comprend qu'ayant perdu l'honneur il n'eut plus de ménagements à garder ; aussi, dans une brochure, dont un exemplaire est conservé aux archives de la marine, donne-t-il les démentis les plus formels à Villaret de Joyeuse, au sujet des accusations dont il fut chargé. Ce dernier l'avait accusé de ne pas avoir exécuté ses ordres, de s'être retiré du feu, quand il n'avait que cinq hommes hors de combat, de ne s'être point battu, comme il aurait dû le faire.
Or, dit M. **MAGNAC**, conformément aux ordres qui prescrivaient seulement de harceler l'ennemi, *le Zélé* combattit pendant trois quarts d'heure, et ne cessa son feu, pour rester en panne, que pour réparer des avaries, et quand 195 hommes eurent été mis hors de combat, ce qui différait beaucoup du chiffre 5. Il est vrai que, dans ce nombre de 195, **MAGNAC** a compris une trentaine d'hommes qui étaient absents du bord et manquaient, par conséquent, à l'effectif.
Malgré tout, il resta constant que ce capitaine cessa son feu, mit en panne, attendit les autres vaisseaux et se plaça en ligne derrière *le Jean-Bart.*
En ligne. a écrit Villaret de Joyeuse, quand il n'y eut jamais dans cette soirée de ligne d'aucune sorte, que chacun avait ordre de chasser à outrance.
En résumé, **MAGNAC** fut condamné pour n'avoir pas fait tout ce qu'il eût dû faire, n'avoir pas agi comme un vrai républicain.
L'amiral, en même temps qu'il l'accusa, donna des éloges mérités aux capitaines **BERGERET** et **BEDOUT**.
Pendant cette poursuite, le représentant **TOPSENT** et le commandant en chef, quittant le Peuple à bord duquel flottait leur pavillon, se rendirent à bord d'une frégate, afin de gagner l'avant-garde, mais ils ne purent arriver en temps opportun.
Le soleil se coucha, et renonçant à chasser plus longtemps les Anglais, ils signalèrent de prendre les amures à bâbord, en gouvernant dans la direction de Brest, à l'est-nord-est.
Nous n'avons pu comprendre pourquoi ils prirent ce dernier parti. James raconte que nos marins en vigie aperçurent probablement de nombreuses voiles à l'horizon, que l'amiral dut s'imaginer que l'armée navale de Howe se trouvait à petite distance et qu'il renonça dès lors à suivre Cornwallis.
Il paraît que ce n'était qu'un convoi de bâtiments marchands dont la vue aurait induit en erreur Villaret de Joyeuse.
Mentionnons que **CORNWALLIS** fut heureux d'avoir sous ses ordres des vaisseaux qui marchaient admirablement, puisque nos meilleurs voiliers seuls purent les joindre après une chasse qui n'avait pas duré moins de 12 heures. En général, nos ennemis devaient cet avantage au choix qu'ils pouvaient faire dans leur immense matériel.
Revenons à notre escadre qui n'était point à bout d'aventures.
Malheureusement, *le Fougueux* démâta de son petit mât de hune, les autres vaisseaux ralentirent leur marche pour l'attendre, et cet accident eut de graves conséquences. Nos marins furent d'abord surpris par le calme, à l'ouvert de la baie d'Audierne, puis assaillis par une violente tempête de nord qui les rejeta dans le sud de Penmarch, à plus de 20 lieues au large.
Un calme profond qui succéda à ce coup de vent, hors de saison, dura jusqu'à la nuit du 21 juin. Le lendemain, dès l'aube, l'escadre cinglait vers la terre, sous l'impulsion d'une jolie brise d'est, quand les vigies découvrirent, dans la direction du nord, une flotte que le capitaine **BERGERET** eut mission d'aller reconnaître, en forçant de voiles.
Villaret de Joyeuse signala au *Redoutable* qui se trouvait sous le vent, de tenir le plus près, et à *l'Alexandre*, mauvais voilier, de forcer de voiles.
Les capitaines de ces deux vaisseaux exécutèrent si tardivement ces deux ordres de première importance, qu'il fallut les leur renouveler à plusieurs reprises.
Vers 7 heures du matin, on distinguait parfaitement 17 vaisseaux et 7 autres bâtiments tous rangés en ligne de bataille, tribord amures, les vaisseaux souventés ayant préalablement manœuvré pour s'élever dans le vent.

Notre amiral ordonna de faire tous les préparatifs du combat en prescrivant aux capitaines des frégates de verser une partie de leurs hommes, en supplément d'équipage, aux vaisseaux du contre-amiral **VENCE**.
Vers 10 heures 30 minutes, il se rendit à bord de *la Proserpine*, conformément au décret qui prescrivit aux com mandants en chef de monter une frégate pendant le combat, et fut accompagné du représentant.
VENCE et **KERGUELEN** passèrent également à bord des frégates *la Dryade* et *la Fraternité.*
Vers 11 heures, notre amiral signala de former la ligne de bataille sur le plus mauvais marcheur, et *l'Alexandre* reçut de nouveau l'ordre de serrer le vent, en forçant de voiles.
Malheureusement, le capitaine de ce vaisseau, ne comprenant pas l'importance de ces deux ordres, commit la faute impardonnable de laisser porter afin de se former sur un vaisseau placé sous le vent à lui.
Vers 2 heures 30 minutes de l'après-midi, la brise souffla du sud-sud-ouest, et les Anglais, la recevant avant nous, se rapprochèrent sensiblement. Villaret de Joyeuse donna la route à l'est, en ordonnant aux capitaines de *la Régénérée* de remorquer *l'Alexandre* dont les mauvaises qualités faisaient concevoir des inquiétudes.
Vers 5 heures, les vents ayant halé l'ouest, il signala de former l'ordre de front sur la perpendiculaire au vent ; mouvement simple et avantageux, dit-il, car les capitaines se seraient trouvés dans une excellente position pour présenter le travers à l'ennemi, par le fait d'une simple oloffée d'un bord ou de l'autre.
Cet ordre, à la vérité, ne fut jamais formé.
Les Anglais se rapprochaient à vue d'œil, si vite qu'à 8 heures du soir ils n'étaient plus qu'à 8 milles dans l'ouest. Les chasseurs qui avaient une meilleure marche se trouvaient, au plus, à trois portées de canon.
Dans la nuit, notre amiral renouvela l'ordre aux capitaines des vaisseaux de tête de diminuer leur voilure pour marcher en ordre de front avec ceux de l'arrière-garde. Vers minuit, après quelques moments de calme, le vent souffla du sud.
Le 23 juin 1795, nos ennemis ne se trouvaient plus qu'à 3 milles, leurs vaisseaux à trois ponts s'avançant à l'avant-garde avec une rapidité telle que chacun en fut étonné, suivant le rapport de Villaret de Joyeuse.
Avant de continuer, reportons-nous en arrière pour rendre compte des mouvement des Anglais.
L'amiral **BRIDPORT**, qui avait remplacé **HOWE** malade, avait appareillé de Spithead dans la journée du 15 juin 1795, afin de protéger la fameuse expédition que les royalistes devaient tenter, en débarquant sur la presqu'île de Quiberon, sous la direction du contre-amiral sir **John BORLASE WARREN**.
BRIDPORT, ayant conduit le convoi à destination, gagna le large pour se porter au-devant de notre escadre, et, lorsqu'il en eut connaissance, il donna des ordres pressants pour que sir **John BORLASE WARREN** lui expédiât ses trois vaisseaux, parce qu'il ne se trouvait pas supérieur en forces. Après l'arrivée de ce renfort, l'escadre anglaise se trouva composée de 17 vaisseaux, 5 frégates, 6 corvettes.
Quant à nous, nous n'avions que 12 vaisseaux dont un seul était à trois ponts, de sorte qu'il y avait une infériorité de forces qui ne permettait pas d'espérer de lutter avec avantage.
Nous avons déjà dit qu'au matin du 23 juin 1795 les ennemis s'avançant avec rapidité ne se trouvaient plus qu'à 3 milles de distance. L'île de Groix restait, en ce moment, à 12 milles dans l'est, et Villaret de Joyeuse, qui n'avait pas perdu l'espoir d'atteindre les coureaux avant d'avoir un engagement sérieux, se rendit à l'arrière-garde en signalant de se former en ligne, tribord amures, sur le plus mauvais voilier et de prendre chasse à l'est, en forçant de voiles.

Ancestrami

« Si cet ordre eût été mis à exécution, dit-il dans son rapport, les Anglais n'auraient pas osé prendre l'offensive, car « nos capitaines venant au plus près, les amures à tribord, l'escadre eût formé en un instant une ligne imposante de douze vaisseaux. Malheureusement, soit ignorance, soit ineptie, soit insubordination, malgré des signaux multipliés, des ordres transmis au porte-voix, rien ne fut fait. »
Il prévint ses capitaines de se tenir prêts à mouiller une grosse ancre à terre de Groix.

Bientôt douze vaisseaux ennemis se trouvèrent à portée de *l'Alexandre*, et vers 6 heures le feu commençait à bord du *Mucius* dont le capitaine força de voiles, afin de gagner l'avant-garde.
Déjà notre ligne s'engageait à la tête et au centre.
Villaret de Joyeuse ordonna de former sur le *Mucius* une ligne de bataille de vitesse, mais ce fut en vain que des signaux multipliés prescrivirent aux capitaines de s'étendre du côté de l'arrière-garde ; chacun d'eux, ne pensant qu'à forcer de voiles, augmentait le vide qui depuis longtemps existait sur y l'avant de *l'Alexandre*. Les capitaines **BEDOUT** et **LINOIS** obéirent seuls à l'ordre de former une ligne de vitesse sur le *Mucius* et se sacrifièrent pour le sauver, comme nous le verrons plus bas. Dès lors, le feu était général ; *l'Alexandre* se trouvait cerné par trois vaisseaux à trois ponts.
Notre amiral, malgré la proximité du gros de l'armée de lord **BRIDPORT**, n'en résolut pas moins de prescrire la seule manœuvre qui pût sauver son vaisseau compromis ; il signala de former la ligne de bataille très-serrée, mais ce fut encore en vain. Tous les capitaines répétèrent le signal, aucun ne l'exécuta.

Racontons maintenant ce qui se passait à bord des vaisseaux engagés et réduits à lutter contre des forces supérieures.
Le Formidable combattit trois vaisseaux ennemis, et le brave **LINOIS**, opposant pendant sept heures une défense héroïque, reçut six blessures graves avant de rendre le commandement à son lieutenant **BROCQUE**, qui se conduisit toujours de la manière la plus honorable.
Avant que **LINOIS** eût été mis hors de combat, le capitaine de frégate avait déjà eu un bras emporté.
Tout à coup un violent incendie se manifesta sur la dunette ; le feu prit rapidement de grandes proportions, et les matelots, abandonnant leurs pièces, craignant de sauter, demandèrent, dit **BROCQUE**, que le pavillon fût amené. Comme le mât d'artimon tomba sur le pont, les Anglais cessèrent leur feu.
L'Alexandre fut canonné sans relâche par les vaisseaux ennemis qui se relevaient autour de lui et auxquels nos marins ripostaient vigoureusement. Le capitaine **GUILLEMET** n'amena son pavillon que quand les manœuvres eurent été coupées, les voiles déchirées en lambeaux, les vergues rompues, les canons démontés, le gouvernail désemparé, 300 hommes tués ou blessés ! En ce moment, l'eau montait de 7 pieds dans la cale.
Restait *le Tigre* à bord duquel l'intrépide **BEDOUT**, qui luttait contre cinq vaisseaux anglais, reçut trois blessures sur son banc de quart, avant d'être porté au poste des chirurgiens, évanoui et perdant son sang.
300 hommes furent tués, 150 blessés ; le gouvernail fut démonté, la grande vergue coupée ; les mâts menaçaient ruine ; il y avait plus de 8 pieds d'eau dans la cale. Jamais on ne combattit plus héroïquement, et le noble capitaine dit, dans son rapport, que ses marins furent animés du plus grand enthousiasme jusqu'au dernier moment.
Alors que ces trois vaisseaux étaient si chaudement engagés, notre amiral, tentant de vains efforts pour leur porter secours, prescrivit, au capitaine du *Zélé* qui s'était mal conduit précédemment, de donner une remorque au *Tigre* ; mais tout fut inutile ; chacun ne songeait qu'à gagner le mouillage, et Villaret de Joyeuse, furieux, désespéré, ne vit d'autre parti à prendre que de mettre en panne avec sa frégate pour arrêter les fuyards, espérant qu'ils viendraient en travers pour ne pas l'aborder.

Le *Redoutable* donna dans les coureaux vers 9 heures du matin, et nos ennemis levèrent la chasse.
On reconnut alors, dit l'amiral dans son rapport, que les foi ces anglaises se composaient de 20 vaisseaux, dont 7 étaient à trois ponts.

Cette malheureuse affaire donna lieu à plusieurs conseils y de guerre. Entre autres capitaines, **MAGNAC** fut cassé de son grade, déclaré incapable de servir.
Le capitaine du *Mucius*, accusé d'avoir forcé de voiles pour s'éloigner de *l'Alexandre*, fut déclaré coupable, mais excusable. Celui du *Fougueux*, pour sa conduite dans la deuxième rencontre, fut cassé de son grade, déclaré incapable de servir. Ceux du *Wattigny, du Jean-Bart, des Droits-de-l'Homme* traduits également devant des conseils de guerre furent acquittés.
D'autre part, Villaret de Joyeuse et le représentant **TOPY** sent parlèrent, dans les meilleurs termes, du capitaine Bergeret, qui donna des preuves d'un sang-froid héroïque, et du citoyen **HÉRON**, qui manœuvra bien la *Régénérée*, qu'il prit la remorque de *l'Alexandre* sous le feu de l'ennemi, et ne lâcha ce vaisseau que quand les Anglais l'eurent complètement cerné.
Ces éloges s'étendirent aux capitaines qui n'étaient pas inculpés, à **BEDOUT** et **SEBIRE**.
Tel fut ce combat de Groix dont les détails sont tirés des rapports les plus dignes de foi.
Serait-il juste de dire que les capitaines qui n'obéirent pas aux signaux de l'amiral agirent par lâcheté ? Nous ne pouvons le supposer. Du reste, les conseils de guerre, comme on l'a vu, furent indulgents pour la plupart. En réalité, chaque capitaine n'eut en vue que le salut de son vaisseau.
Constatons que cet événement est une cruelle leçon d'histoire pour l'avenir, parce que les mêmes circonstances peuvent se reproduire et qu'il est de première importance que nos amiraux ne soient jamais incertains sur la ligne de conduite qu'ils auront à suivre devant des forces incontestablement supérieures.
Un but ne peut être atteint que lorsqu'il est clairement défini, et l'on peut dire que dans les cas les plus graves nos amiraux n'ont jamais su ce qu'ils devaient ou ne devaient pas oser.
TOURVILLE et **VILLENEUVE**, pour un sentiment d'amour-propre individuel, n'ont-ils pas fait détruire deux belles armées navales ?
JEAN-BON SAINT-ANDRÉ n'est-il pas considéré comme un lâche, parce qu'il sacrifia six vaisseaux, quoiqu'il eût agi ainsi, dit-il, pour se donner les chances plus belles de sauver l'important convoi qu'il avait mission de protéger et qu'il sauva effectivement ?
Le comte **de GRASSE,** au combat des Saintes, pour porter secours à un mauvais vaisseau avarié qui restait de l'arrière, n'a-t-il pas compromis toute son armée, amené son pavillon amiral, manqué sa mission ; n'est-il pas devenu même prisonnier des Anglais, alors qu'en laissant *l'Ajax* à son malheureux sort il eût rallié l'armée navale espagnole et peut-être écrasé nos ennemis ? A l'instar de Villaret de Joyeuse, il prodigua des injures à ses capitaines, gens de noblesse comme lui, et les accusa de n'être pas venus à son secours ; ses ennemis, par vengeance, lui répondirent méchamment qu'il avait voulu protéger *l'Ajax*, parce que ce vaisseau portait ses bagages !
Le bailli **de SUFFREN,** dans les mers de l'Inde, n'a-t-il pas aussi accusé ses capitaines de l'avoir laissé seul avec son vaisseau, *le Héros*, au milieu des forces ennemies, et dans toutes ces amères récriminations, ces odieuses réponses, n'est-il pas vrai qu'il n'y a que vanité, orgueil, un fol orgueil ?
Est-ce donc là le point d'honneur, ce noble sentiment que nous ne voulons pas définir, mais dont nous dirons seulement qu'il est le mobile qui fait battre le cœur des héros, celui qui remplit l'âme de **JEAN-BART, DUGUAY-TROUIN, DUQUESNE, NELSON,** de tous les grands marins, dont les noms resteront légendaires ?
En résumé, **VILLARET de JOYEUSE** eût pu mieux faire. Nous avons vu que le noble comte **de GRASSE** se sacrifia, lui, son vaisseau, sa réputation, tandis que le chef dont nous parlons ne se sacrifia nullement. A tout prendre, n'eût-il pas pu se rendre, avec la frégate qu'il montait, auprès du *Tigre*, lui donner une remorque, essayer de le sauver ?

Mais reprenons les événements d'un peu plus loin : Il eût fallu ne pas perdre une minute de temps pendant la retraite, ne point changer de bâtiment pour éviter les retards et parce qu'il n'était pas sage de prévoir un combat ; qui ne pouvait manquer d'être fatal. Tous les signaux hissés en tête de mât, tous les mouvements ordonnés ne valaient pas un ordre ainsi conçu :
« — Forcer de voiles vers Groix. Ordre aux meilleurs voiliers de reprendre la remorque des retardataires. »
Il eût fallu ne pas faire une embardée inutile, ne pas donner un coup de barre sans raison, même pour tirer un coup de canon ; ordonner aux capitaines des vaisseaux mauvais voiliers de jeter à la mer, pour s'alléger, leurs ancres, leurs canots, des vivres, des pièces même, une infinité de choses, suivant une expression familière aux marins de cette époque.
Qui ne sait que dans de telles circonstances il n'est pas de petites causes ni de petits effets ?
Nos ennemis n'attaquèrent pas l'escadre de la République dans les coureaux de Groix, et l'amiral, convoquant les officiers généraux à son bord, les consulta sur le meilleur parti à prendre.
La position était critique.
Lord **BRIDPORT** avait détaché une forte division pour doubler l'île de Groix par le sud et couper ainsi le chemin de Belle-Ile. En supposant que nos vaisseaux eussent été embossés, les ennemis pouvaient venir jeter l'ancre en dedans de l'île, se placer sur deux lignes, l'une au large, l'autre à terre de nos vaisseaux, et détruire ces derniers sans qu'on pût espérer d'en sauver un seul.
Chaque minute perdue empirait la position, et les caboteurs qui venaient du large apprenaient que les Anglais recevaient des renforts.
Comme il était urgent, sous peine de voir anéantir nos forces navales dans l'Océan, de mouiller en lieu sûr les neuf vaisseaux que nous possédions encore, les officiers généraux décidèrent qu'il fallait, coûte que coûte, entrer au port de Lorient. On appela les officiers de ce port, des pilotes montèrent à bord de chaque bâtiment, et, grâce à un vent favorable, tous entrèrent successivement et dans le meilleur ordre.
Le 25 juin, au matin, 32 caboteurs chargés de vins, passant sans être aperçus devant l'armée navale anglaise, à la faveur d'une brume épaisse et d'une belle brise de sud-ouest, firent aussi leur entrée.
Villaret de Joyeuse, après cette malheureuse croisière, renouvela la demande d'être remplacé dans son commandement.
Avant de terminer ce chapitre, nous donnerons un récit succinct de la fameuse expédition de Quiberon, qui se faisait à cette même époque où nos marins étaient obligés de se réfugier dans le port de Lorient.
Les Anglais dépensèrent des sommes énormes pour jeter quelques bataillons de royalistes sur la presqu'île déserte de cette partie de la Bretagne, presqu'île dont le nom éveille un des souvenirs les plus affligeants de la Révolution, ou plutôt de la Terreur.
Plus de 100 bâtiments furent employés au transport d'un corps de 14 000 hommes, dont trois régiments recrutés, suivant James, à bord des pontons anglais, 400 artilleurs de Toulon ; le régiment *Royal-Émigrant*, une centaine de gentils hommes bretons. On prit deux millions en or, des vivres, des canons, des armes, pour une armée de 60 000 hommes. On s'imagina que les paysans de la basse Bretagne se soulèveraient en masse, et l'on subit, il faut le dire, une amère déception.
Le général **HOCHE**, qui commandait l'armée de l'Ouest dont le quartier général était à Rennes, prit de si habiles dispositions qu'il obligea tous ceux qui descendirent à terre à déposer les armes.
Il promit, dit-on, que les émigrés seraient traités comme des prisonniers de guerre ; mais qu'était l'illustre général lui-même devant la redoutable Convention ? Celle-ci, revenant sur les promesses faites par un homme qui n'avait obéi qu'aux généreux sentiments de son cœur, et revenant d'une manière terrible, fit juger les infortunés émigrés par des conseils de guerre qui condamnèrent à la

mort la plupart d'entre eux pour avoir dirigé contre la France la main de l'étranger, et avoir eux-mêmes porté les armes[1].
Beaucoup d'officiers de l'ancienne marine se trouvèrent compromis dans cette affaire, plus de 800 gentilshommes furent fusillés dans une plaine auprès d'Auray, et cette plaine est appelée depuis cette époque, par les habitants du pays, la Plaine des Martyrs.
Le succès de **HOCHE** fut complet. Il s'empara, dit James, d'un immense matériel, de 150 000 paires de souliers, d'effets d'équipement pour une armée de 40 000 hommes, de 6 bâtiments chargés de rhum.
La joie des jacobins tint du délire, et la révolution fut sauvée encore une fois.
Lord Bridport regagna Plymouth, et sir **John BORLASE WARREN,** après le désastre de Quiberon, s'empara de l'île Dieu, non sans avoir reçu un échec sanglant devant Belle-Ile.
Nos ennemis organisèrent, dans le mois de septembre, une autre expédition pour débarquer des troupes sur les côtes de la Vendée, mais après un long séjour à l'île Dieu, les royalistes revinrent, en Angleterre sans que le comte d'Artois, qui les commandait, eût jamais osé mettre le pied sur le territoire de la République.

Pour en revenir à l'escadre de Villaret de Joyeuse, sa présence dans le port de Lorient ne fut que très-favorable à la marche des événements, puisque l'amiral mit 5 000 marins à la disposition du général Hoche, ce qui permit à ce dernier de concentrer toutes ses troupes du côté de Quiberon.
Nos marins gardèrent les districts environnants, assurèrent la communication du général en chef avec Lorient et contribuèrent ainsi au succès des opérations.
Les vaisseaux furent dirigés ultérieurement par divisions sur les ports de Brest et de Rochefort.

———

CROISIÈRE DANS LA MÉDITERRANÉE.

Le capitaine Ganteaume.

Cet officier, nommé au commandement d'une division, mit à la voile de Toulon, le 10 octobre 1795, avec la mission de détruire le commerce anglais dans l'archipel de la Grèce, et d'escorter au large la frégate la Sérieuse, capitaine **BOURDÉ** y qui devait se rendre à Tunis.

La division comprenait :
1 vaisseau, le Républicain ;
4 frégates et 2 corvettes.

Chemin faisant, **GANTEAUME** rencontra plusieurs vaisseaux anglais qui le chassèrent en forçant de voiles et auxquels il ne put échapper qu'avec peine, en allégeant *le Républicain*, à bord duquel on jeta à la mer deux ancres de bossoir, quatre canons des gaillards, 300 quintaux de bois à brûler.
Le capitaine **BOURDÉ** manœuvra, dans cette circonstance, avec une grande habileté, ce dont le commandant en chef le félicita chaleureusement.

(1) Brenton raconte que l'Angleterre dépensa 40 000 000 pour cette expédition que le roi Georges tenta, de bonne foi, pour restaurer les Bourbons sur le trône de France.

Il parait que deux vaisseaux ennemis parvinrent à se rapprocher à petite portée de nos bâtiments sans que leurs capitaines eussent osé engager le combat. Lorsqu'on fut hors d'atteinte de l'ennemi, *la Sérieuse* se détacha de l'escadre et cingla vers Tunis.
Dans l'Archipel nos marins eurent à lutter contre de violents coups de vent. *La Justice* ayant démâté de tous ses mâts ne gagna les Dardanelles qu'à la remorque de *la Junon.*
GANTEAUME, en arrivant devant Smyrne, débloqua la division du capitaine **RONDEAU**, c'est-à-dire *la Sensible, la Sardine* et leur prise *la Nemesis* dont on avait pris possession sans coup férir, peu de mois auparavant.
Notre commandant, en apprenant qu'une escadre anglaise de 2 vaisseaux et 4 frégates était à sa poursuite, certain qu'il ne trouverait aucun lieu de refuge dans les ports neutres du Levant, remit en route pour la France avant l'arrivée des ennemis et jeta l'ancre à Toulon, après une heureuse traversée, sans les avoir rencontrés.
Les vaisseaux anglais, sous le commandement du commodore **TROWBRIDGE**, arrivèrent à Milo peu de jours après le départ de nos marins.
Telle fut cette croisière, qui eut de bons résultats, en ce sens qu'elle prouva aux ennemis de la France, dans le Levant, que notre marine n'était pas anéantie. Elle augmenta le crédit de la République près de la Sublime Porte et donna lieu de penser qu'on pouvait encore avoir confiance dans le gouvernement qui dirigeait les destinées de la France.
Nos marins capturèrent, pendant leurs pérégrinations, une dizaine de bâtiments marchands, en outre de 17 prises faites avant l'arrivée à Smyrne.

CHAPITRE IV.

DIVISIONS LÉGÈRES. — COMBATS PARTICULIERS.

La Sémillante, de 36, cap. Gaillard.

Le 27 mai 1793, la Sémillante courait au nord par une belle brise d'est, lorsque les vigies eurent connaissance d'un grand navire qui cinglait à contre-bord, un peu sous le vent.
GAILLARD arbora le pavillon de la République, en l'assurant d'un coup de canon, et bientôt les ennemis ayant répondu par un coup à boulet, le combat s'engagea.
Notre capitaine fut blessé mortellement après les premières volées ; le lieutenant **BELLEVILLE**, qui le remplaça, reçut également un coup mortel, et le commandement revint au lieu tenant **GARREAU**, qui continua de soutenir dignement l'honneur du pavillon. Cet officier manœuvra, vers 9 heures du matin, après trois heures de combat, pour aborder son adversaire *la Venus*, de 52, capitaine **Jonathas FAULKNOR,** mais il ne put réussir dans son entreprise, parce que ce dernier avait l'avantage du vent, et s'éloigna du théâtre du combat en se maintenant toujours au plus près.
Nous eûmes 12 tués, 20 blessés, et les Anglais, suivant James, eurent 21 hommes hors de combat. D'après ce même historien, **FAULKNOR** cessa le combat, parce qu'il crut apercevoir une deuxième frégate française à l'horizon.

Ancestrami

L'équipage de *la Sémillante* était affaibli par suite de l'amarinage de deux corsaires anglais, *l'Actif* de 14 canons, *la Betzy* de 18 canons.
Il est incontestable que les honneurs de la journée revinrent à nos marins, qui combattirent avec une grande intrépidité, manœuvrèrent habilement et forcèrent les Anglais à s'éloigner, pour mettre fin au combat.
Les deux frégates étaient armées de canons du calibre de 12 dans la batterie basse.

La Cléopâtre, 36 ; cap. Mullon.

MULLON, nommé au commandement des forces navales de la Manche à Cherbourg, rendit de grands services en assurant l'entrée et la sortie des convois, tout en maintenant une bonne discipline à bord de ses bâtiments, dont les marins étaient animés d'un bon esprit.
Dans ses rapports au ministre, il parla souvent, en termes favorables, des capitaines qui servaient sous ses ordres.
Le 18 juin 1793, il croisait, avec *la Cléopâtre*, dans le voisinage du cap Start, quand, vers 3 heures 30 minutes du matin, il eut connaissance d'une frégate anglaise, *la Nymphe*, de 36, capitaine **sir Edward PELLEW.** Résolu à lui présenter bravement le travers, il cargua ses basses voiles pour l'attendre, et, quand elle se fut rapprochée à portée de voix, il la héla.
Sir Edward PELLEW, ne comprenant pas distinctement ce qu'on lui demandait, ne répondit rien. Nos marins firent alors entendre trois cris de « Vive la nation ! » auxquels les Anglais répondirent par des hourras.
Les deux capitaines, debout sur leurs dunettes, dit James, crièrent en même temps que leurs hommes, en élevant leurs chapeaux.
Peu de temps après, **MULLON** prenant en main un bonnet rouge, emblème de la liberté, donna l'ordre à un gabier d'aller le placer à la pomme du grand mât, puis adressa quelques paroles d'encouragement à son équipage.
Les deux frégates couraient grand largue, bâbord amures, *la Cléopâtre* au vent, et la canonnade devint acharnée. Vers 7 heures, notre capitaine ordonna de mettre la barre au vent, pour aborder son adversaire, et l'ordre fut si bien exécuté, que le beaupré de la *Cléopâtre* s'engagea sur l'arrière des haubans de misaine de l*a Nymphe* ; malheureusement il se brisa, et les deux bâtiments s'abordèrent de long en long, en sens contraire. Le feu continua sans interruption.
MULLON reçut un coup mortel sur son banc de quart ; presque tous nos officiers furent tués ou blessés. Les matelots, un peu démoralisés par la mort de leurs chefs, ne surent pas organiser la défense, et les Anglais, envahissant le pont de *la Cléopâtre*, s'en rendirent maîtres[(1)].
Nous eûmes 63 hommes tués ou blessés, et nos ennemis 23 tués, 27 blessés, suivant l'historien James.
Ce dernier a rendu pleine justice à la valeur de Mullon.
On dit que ce brave officier, au moment d'expirer, avala la liste des signaux de côte qu'il avait à la main, pour que les Anglais ne pussent en prendre connaissance.
Les deux frégates étaient armées, dans la batterie basse, de canons du calibre de 12.

(1)L'historien James dit que Mullon fut enterré en Angleterre. Nous n'avons pu trouver le rapport des officiers de la Cléopâtre.

Le lougre le Hook, cap. Pitot.

Ce lougre, de 16 canons de 3, 2 obusiers de 8, 4 pierriers, avait été armé à Roscoff, et se trouvait au mouillage de Camaret.
PITOT s'empara d'un canot expédié par le capitaine d'un aviso anglais, qui, prenant *le Hook* pour un bâtiment de sa nation, voulait inviter son collègue à dîner. Le lendemain, 3 septembre 1793, **PITOT** ayant pris la mer, pour aller à la recherche de celui qui, par erreur, avait voulu l'inviter à sa table, ne tarda pas à reconnaître un cotre anglais, qu'il poursuivit à la voile et à l'aviron : l'ayant rejoint, il l'aborda résolûment et s'en rendit maître, après un combat opiniâtre à l'arme blanche.
L'enseigne auxiliaire **DOUARIN** sauta le premier à l'abordage ; le matelot **BAUMARE**, l'aspirant **Le BOZEC,** le maître canonnier **PERROT**, l'enseigne **Le HUBY,** le suivirent avec intrépidité.
On dit que le soldat **DORÉ** reçut, pendant la lutte, une pique dans le côté, qu'il l'arracha d'une main et tua son ennemi de l'autre.
Le cutter ennemi, qui s'appelait le *Hoop*, portait 8 obusiers de 12, 2 de 6, 2 de 4, 4 espingoles.
La Convention décréta que les marins du *Hook* auraient tous un avancement extraordinaire, et recevraient trois mois de solde supplémentaire.

La Réunion, 36 ; cap. Deniau.

Ce capitaine, qui remplaça **MULLON** dans son commandement, appareillait ordinairement de Cherbourg dans la soirée, croisait en Manche pendant la nuit, puis regagnait le mouillage avec les bâtiments qu'il avait capturés.
Le 20 octobre 1793, ayant pris la mer par une belle brise de sud-est et cinglant vent arrière, il aperçut par tribord une frégate anglaise, *le Crescent*, 36, dont il s'approcha pour la reconnaître, tout en faisant ses préparatifs de combat.
Bientôt le feu commença, les deux bâtiments courant bâbord amures, l'anglais au vent, à portée de fusil, manœuvrant avec habileté pour se maintenir toujours par la hanche de bâbord de la Réunion.
Malheureusement, pendant tout le combat, qui dura plus de 2 heures avec acharnement, **DENIAU** ne put garder son ennemi par le travers, parce que le phare de l'arrière fut très-avarié par les premières volées.
Lorsque le vent mollit, *la Réunion*, arrivant vent arrière, présenta sa poupe aux boulets anglais pendant plus d'une demi-heure. Plus tard, une petite fraîcheur d'ouest ayant masqué les voiles, la position devint plus critique encore.
Le Crescent courut au nord, bâbord amures ; *la Réunion*, abattant, au contraire, sur bâbord, présenta son avant aux bordées de son adversaire.
Enfin le pavillon de la République fut amené, après que 80 hommes eurent été tués ou blessés. La vergue de misaine était coupée, les voiles en lambeaux, la cale pleine d'eau,trois pièces démontées.
De leur côté, les Anglais éprouvèrent des pertes sérieuses : *le Crescent* fut démâté de son petit mât de hune.
DENIAU prodigua des éloges mérités à son second, *L'Ainé*, à l'enseigne **Isaac FOLAIN,** qui fut tué, au chef de pièce **DAUBIGNY**, qui s'écria, en expirant, qu'il était content de mourir pour la République, à laquelle il recommandait sa femme et ses enfants.
Nous devons mentionner que, depuis le commencement du combat, une deuxième frégate anglaise était en vue.
Les Anglais étaient supérieurs en force, parce que l*e Crescent* portait des pièces du calibre de 18, et que l*a Réunion* était armée de pièces de 42, dans sa batterie.

Ancestrami

La felouque Vigilante, cap. Oletta.

Cet officier, qui croisait au large de la Corse, ayant été poursuivi par une frégate anglaise, se réfugia dans la baie de Sainte-Marie, où il s'embossa près de terre, après avoir débarqué deux canons. Il se défendit héroïquement contre son redoutable adversaire, qui le canonna, pendant 4 heures, à portée de pistolet. Un boulet anglais ayant abattu le pavillon, **OLETTA** s'élançait lui-même pour le hisser de nouveau, lorsque malheureusement il reçut une blessure mortelle.
La fille de ce brave marin reçut une pension de 1 000 fr., et la Convention décréta que son acte de bravoure serait inscrit dans les chroniques de la Révolution.

L'Uranie, 40; cap. Tartu.

Ce capitaine croisa d'abord, en compagnie de *la Médée*, sur les côtes d'Espagne, où il amarina un si grand nombre de bâtiments, que 60 hommes furent détachés de la frégate et qu'il n'y avait pas moins de 260 prisonniers à son bord.
Le 24 octobre 1793, *l'Uranie*, séparée de sa conserve, cinglait au nord par une jolie brise d'Ouest, quand les vigies signalèrent, par le bossoir de bâbord, un grand navire qui n'était autre que la *Thames*, capitaine **James COTES.**
Le temps, couvert dans la matinée, s'éclaircit peu à peu, et les deux capitaines, passant à contre-bord, vers 10 heures du matin, assurèrent leurs pavillons à coups de canon.
TARTU, après avoir envoyé sa première bordée, se mit aux mêmes amures, de bâbord, que son adversaire, et continua la lutte jusqu'à 2 heures 30 du soir avec un grand acharnement.
Nos pertes furent sensibles : notre brave capitaine eut la jambe emportée par un boulet, pendant qu'il animait ses marins ; onze de ces derniers furent, en outre, tués ou blessés.
Mais nos ennemis se trouvaient dans une position plus critique encore.
A bord de *la Thames* les pompes ne cessaient de fonctionner ; le sang ruisselait par les dalots ; le côté de bâbord était dans un état indescriptible.
Ne tirant plus qu'à de longs intervalles, les Anglais manœuvrèrent pour s'éloigner du théâtre du combat, bien heureux que les avaries de *l'Uranie* eussent mis nos marins dans l'impossibilité de les poursuivre.
Le lieutenant **WUIBERT**, d'après les conseils de son capitaine, se dirigea sur Rochefort, parce que les vivres manquaient et que plusieurs voiles suspectes paraissaient à l'horizon. Peu après, il jeta l'ancre en rade de l'île d'Aix.
TARTU mourut de ses blessures le jour même du combat, et l'on raconte que, sur son lit de mort, il dit à son jeune fils, âgé de 10 ans, qu'il avait à son bord :
« Mon fils, je meurs pour la liberté de mon pays. Apprends à combattre pour elle et sois l'ennemi des tyrans ! »
Le capitaine **ALLEMAND**, qui commandait à cette époque, dans la Manche, une division de 4 bâtiments, amarina *la Thames* peu de jours après cette première rencontre ; il la prit à la remorque et la conduisit en rade de Brest.
La Convention nationale décréta que les marins de *l'Uranie* avaient bien mérité de la patrie, et que *la Thames s*'appellerait *la Tartu*, en l'honneur du brave commandant qui l'avait réduite à l'état le plus critique, après une lutte opiniâtre.
Les Anglais eurent 11 hommes tués, 23 blessés.

Le lieutenant Wuibert.

Cet officier, ci-devant second de *l'Uranie*, reçut le commandement d'une division de plusieurs bâtiments destinés à croiser dans la mer du Nord sous les ordres supérieurs du contre-amiral **VANSTABEL**, et partit de Brest le 4 juillet 1794.

C'étaient :

La Tartu,	cap. Wuibert ;
Le Brutus,	46, cap. Valteau ;
La Naïade,	cap. Jean Léonard ;
La Montagne,	cap. Le Goïc ;
La Vengeance,	cap. Pimard ;
La Bellone,	cap. Le Bozec aîné ;
La Républicaine,	cap. Le Bozec cadet.

Nos marins capturèrent beaucoup de bâtiments, mais endurèrent de grandes souffrances pendant le rigoureux hiver de 1793 à 1794. **WUIBERT** mourut laissant le commandement au lieutenant de vaisseau **Le BOZEC,** qui, étant mort également, fut remplacé par son collègue **Le GOÏC**. Le scorbut causa de grands ravages parmi les équipages, à l'époque du séjour des bâtiments dans les ports de la Norwége.
Les capitaines **PERRÉE, de LEISSÈGUES, THÉVENARD, ARNAULT.**

PERRÉE, qui prit le commandement de *la Proserpine*, dans le mois de mai 1793, croisa pendant huit mois dans l'Océan et s'empara de 63 bâtiments anglais.
De LEISSÈGUES, ayant reçu le commandement d'une division de trois frégates, *la Surveillante, la Dryade, la Fraternité,* revint de sa croisière à Lorient, dans les premiers jours d'août 1794, ramenant 120 prisonniers.
THÉVENARD reçut également le commandement d'une division de quatre frégates, *le Brave, le Scœvola, la Félicité, la Danaé*. Parti de Brest le 8 mars 1794, il croisa dans les environs de Cancale et fit beaucoup de prises.
ARNAULT partit de Brest le 10 juin 1794, avec *l'Expériment* et l'aviso *le Quartidi* pour rejoindre les frégates *Médée* et *Tartu* aux environs de Bayonne. Un certain jour, se trouvant sur les côtes de l'Espagne avec *la Fraternité* et *la Tribune*, il battit en retraite devant un vaisseau espagnol qu'il jugea de force supérieure.
Lorsqu'il revint à Rochefort, le 6 juillet 1794, ses marins l'accusèrent devant la Société populaire de cette ville de s'être conduit avec lâcheté. Le rapport fut présenté au représentant, mais l'affaire n'eut pas de suites.

La Melpomène, cap. Gay.

Cette frégate, partie de Calvi, à destination de Toulon, et surprise par un calme plat à 2 lieues du rivage, fut attaquée par deux frégates anglaises qui s'en approchèrent d'une manière inquiétante, sous l'impulsion d'une faible brise du large. La position était critique, et **GAY** ne put échapper à ses adversaires qu'en manœuvrant avec habileté et se faisant remorquer au port de Calvi, à l'aide de plusieurs chaloupes de pêcheurs qui accoururent pour lui porter secours.

Nous eûmes, pendant le combat, 11 hommes tués ou blessés.
Le capitaine cita dans son rapport, comme s'étant distingués, le lieutenant de vaisseau **GUIEN**, les enseignes **MASSILLON, GIRAUD, GUBERT, LAUGIER, GRAVIER,** le maître canonnier **FAUCON**, le maître calfat **CHARBONNIER**, le maître d'équipage **GUILLET**, le capitaine d'armes **JACQUILLON**, le maître charpentier **GUEST**, le maître voilier **ESTOURNET**.

Le capitaine de vaisseau Desgarceaux.

Ce capitaine partit de Cancale, à destination de Brest, par une jolie brise de sud-est, avec une division de trois frégates et une corvette qu'il commandait.
Le lendemain, 23 avril 1794, cinglant au nord-ouest et se trouvant à 5 lieues de l'île de Bas, il aperçut cinq frégates qui ne répondirent pas à ses signaux de reconnaissance, ce qui lui donna lieu de penser qu'elles étaient ennemies. Les préparatifs de combat furent faits immédiatement ; la brise soufflait toujours du sud-est, et le feu commença pendant que **DESGARCEAUX** courait une bordée dans l'est. Il reprit ensuite les amures à bâbord. Les Anglais imitèrent sa manœuvre en conservant l'avantage du vent, et le combat continua sous l'allure du plus près, en ligne de bataille, bâbord amures.
La Résolue, qui marchait en tête, se trouva souventée dans une position si désavantageuse, que ses boulets tombèrent parfois à bord de *l'Engageante*. Lorsque **PUILLON-VILLÉON** reçut l'ordre de forcer de voiles, il tomba plus encore sous le vent, et quand on lui signala de prendre poste entre *l'Engageante* et *la Pomone,* il n'en fit rien, donnant pour raison que sa frégate avait éprouvé de grandes avaries.
Cependant, de part et d'autre, le feu continuait avec vivacité, et *la Pomone*, en particulier, soutenait une lutte héroïque.
Après une heure et demie de canonnade, **DESGARCEAUX** reçut une blessure mortelle, ce dont les officiers prévinrent immédiatement **PUILLON-VILLÉON** ; mais ce dernier, jugeant la position désespérée, força de voiles pour s'éloigner du théâtre du combat, en hissant le signal de suivre son mouvement.
Déjà il était certain que *la Pomone* et *la Babet* devaient succomber, parce que ces deux bâtiments étaient cernés par les frégates ennemies.
Pourtant les marins se battaient avec acharnement; les cris de « Vive la République ! » retentissaient dans les batteries. **PÉVRIEUX**, quoique blessé, ne voulut pas quitter son poste, et ne cessa d'encourager ses hommes. En ce moment, *la Pomone* était canonnée par *l'Arethusa*, qui se maintenait à portée de pistolet ; *la Flora, la Melampus,* une quatrième frégate ennemie l'écrasèrent de leurs volées ; bientôt le grand mât de notre frégate chancela ; la vergue de misaine ayant eu ses suspentes coupées, tomba sur le gaillard d'avant ; les caronades furent démontées, 60 hommes tués ou blessés.
PÉVRIEUX ordonna d'évacuer les gaillards pour compléter les armements des pièces de la batterie. Peu après, un boulet enflammé de *l'Arethusa* mit le feu à la hune d'artimon, d'où il se communiqua au gréement avec tant de violence, que le mât ne tarda pas à tomber avec fracas.
Ce fut alors que l'intrépide capitaine, certain qu'il était abandonné, amena le pavillon national, amarré depuis longtemps aux haubans de misaine.
Cette lutte inégale avait duré plus de trois heures et demie, et les Anglais ont rendu pleine justice à la valeur de nos marins.
L'Engageante fut réduite également, après une chasse de plusieurs heures. Le lieutenant **Le MAITRE** n'amena son pavillon qu'à 2 heures 30 minutes de l'après-midi, ayant épuisé toutes ses

munitions. Le grand mât de hune, le mât de perroquet de fougue étaient brisés ; la cale pleine d'eau ; 29 hommes tués ou blessés. Peu de temps après, tous les mâts tombèrent.
Le MAITRE, en donnant des éloges mérités à ses officiers et matelots, se répandit en invectives contre **PUILLON-VILLÉON**, qui s'enfuit à toutes voiles en donnant le signal de la retraite, quand il prit possession du commandement, après la mort de son commandant en chef.
La Résolue jeta l'ancre en rade de Morlaix ; mais son capitaine fut destitué.
La Babet tomba au pouvoir des ennemis, au commencement du combat.
Il faut prendre en considération, que les Anglais eurent une grande supériorité dans cette rencontre, puisqu'ils avaient cinq fortes frégates contre trois des nôtres et une corvette

La Volontaire, 36; cap. Papin.

Ce capitaine se trouvant près des Penmarchs fut poursuivi par la division de sir **John Borlase WARREN**. Il ordonna de clouer le pavillon national au mât d'artimon, donna, dit-il, la clef de la cale au maître calfat pour faire couler la frégate plutôt que de la livrer aux ennemis, gagna la côte, et mouilla ses ancres en s'embossant. Malheureusement, *la Volontaire*, ayant touché sur des roches, éprouva des avaries telles qu'on ne put la renflouer ultérieurement.
Pendant le combat, 4 hommes avaient été tués ou blessés.

L'Espion, cap. Magendie.

Cet officier, poursuivi par cette même division de sir John dont nous avons parlé plus haut, se réfugia dans la baie d'Audierne, où il se battit depuis 3 heures du soir jusqu'à 7 heures dans la journée du 28 août 1794.
Nos ennemis, en tirant à boulets rouges, allumèrent des incendies à trois reprises différentes. Le grand mât, le mât d'artimon tombèrent ; 3 hommes furent tués. Malgré tout, **MAGENDIE** parvint ultérieurement à renflouer la corvette.
L'Alerte eut le même sort, et l'historien James prétend que 50 hommes furent tués ou blessés à bord de ces deux corvettes. Or, **MAGENDIE** ne mentionne, dans son rapport, que 3 hommes tués.
On voit que cet historien est toujours très-exagéré sur ce triste sujet de pertes. Un capitaine américain rapporta, d'un autre côté, qu'à bord d'une des frégates anglaises il y eut 60 hommes hors de combat.

Les capitaines Canon, Villemandrin, Perrée, Pitot.

— **CANON** fit une croisière heureuse, avec une division de 3 frégates, qui revinrent au port, surchargés de prisonniers avec 26 prises.
— **VILLEMANDRIN** fut nommé au commandement d'une division composée du vaisseau rasé *le Flibustier*, à bord duquel il arbora son guidon, des frégates *la Charente, la Sémillante*, des corvettes *Jean-Bart* et *Papillon*.
S'étant rendu sur le banc de Terre-Neuve, il détruisit 22 navires marchands, et jeta l'ancre à Brest, après une croisière de 2 mois, avec son vaisseau rasé et la Charente.

Ancestrami

Le Flibustier prenait tant d'eau, qu'on était obligé de pomper continuellement pour le maintenir à flot ; la frégate était encombrée de malades et de prisonniers.

Villaret de Joyeuse, jugeant sévèrement la conduite de **VILLEMANDRIN**, parce qu'il avait coulé toutes ses prises, rendit compte de ses impressions au ministre, dans un rapport défavorable.
Aussi ce capitaine, qui s'attendait à être récompensé des fatigues qu'il avait endurées pendant sa pénible croisière, ne reçut même pas une lettre de Paris. Il se plaignit de ce silence dont il ne connaissait pas la cause.
La Sémillante et les deux corvettes avaient fait route pour New-York. *Le Jean-Bart*, en revenant en France, fut capturé par deux frégates anglaises, le 28 mars 1795. Le capitaine **NEEL**, avant d'amener son pavillon, ordonna de jeter à la mer des papiers importants, dont il était porteur, et qui concernaient Saint-Domingue. Malheureusement, les dispositions habituelles furent si mal prises pour cette opération, qu'un matelot anglais les repêcha.
NEEL fut acquitté par le conseil de guerre qui le jugea.
— **PERRÉE** ayant été nommé au commandement d'unedivision composée des frégates *la Minerve, l'Alceste, la Courageuse, l'Artémise*, des corvettes *la Brave, la Badine*, du chebec le *Jacobin*, reçut la mission de remettre au bey de Tunis une somme de 360 000 piastres qui furent embarquées à bord de ses frégates.
Parti de Toulon le 15 novembre 1794, il revint le 27 décembre 1794, ayant heureusement accompli sa mission, et capturé 25 bâtiments anglais. Il ramena 560 prisonniers qui provenaient de ses prises.
— **PITOT** prit la mer avec une division composée de la frégate *la Tamise*, des corvettes *Républicaine, Citoyenne française, Alcazar, Eugénie, Montagne.*
Il captura, dans sa croisière, 36 bâtiments, dont plusieurs furent coulés ou brûlés.

Le cap. L'Hermitte.

Cet officier ayant été nommé au commandement d'une division composée des frégates *la Seine, la Galatée*, des avisos *le Souffleur, le Requin*, fut chargé de remplir une mission importante dans la mer du Nord.
Parti de Brest le 10 juillet 1794, il contourna l'Irlande par le nord, captura plusieurs bâtiments anglais, coula 25 pêcheurs hollandais et jeta l'ancre au port de Dunkerque, après une traversée pénible, pendant laquelle les marins souffrirent beaucoup du scorbut. L'Hermitte fait le tableau le plus navrant de toutes leurs misères, dans le rapport qu'il adressa au ministre.
Il reprit la mer avec *la Républicaine* et *la Galatée,* atteignit le port de Christiansand, en Norwége, donna des renforts d'équipage à tous les bâtiments qui s'y trouvaient, et revint à Lorient avec 12 navires chargés de grains.
La Galatée, en effectuant la traversée de retour, se perdit sur les Penmarchs.
Le Requin fut capturé par une frégate anglaise.
La Tartu, capitaine **VILLENEUVE**, qui se trouvait aussi dans y les mers du nord, arriva sur rade de Brest, sans mésaventure.

Une division de frégates.

Les frégates *la Vertu, la Gloire, la Gentille, la Fraternité* partirent de la rade de Brest, le 20 mars 1795, pour aller croiser dans l'Océan ; mais une division de cinq vaisseaux anglais obligea les capitaines à prendre chasse, dans les environs de l'île d'Ouessant, en prenant l'allure favorable et cinglant dans différentes directions.
La Fraternité, qui marchait supérieurement, échappa. Le capitaine **FLORAINVILLE** assure, dans son rapport, qu'il ne gagna sur son adversaire qu'après la démolition des fourneaux à rougir les boulets.
La Gloire fut réduite, vers 11 heures 30 minutes du soir, après un combat acharné, par *l'Astréa*, qui fut démâtée de son grand mât de hune. Nous eûmes 40 hommes hors de combat, et, suivant James, les Anglais n'en eurent que 8.
Qu'on juge maintenant de la partialité de cet historien. Il établit avec un grand soin le parallèle des forces respectives des deux frégates, prétend que nos marins eurent la supériorité d'artillerie, et ne compte pour rien le voisinage de deux vaisseaux qui s'approchaient, toutes voiles dehors, du théâtre du combat.
La Gentille fut amarinée par *l'Annibal* de 74.

Les capitaines Robin, Foucault, Moultson, Meyne.

— **ROBIN**, ayant reçu le commandement d'une division composée du vaisseau rasé *le Flibustier*, de la frégate *la Vertu*, des corvettes *la Décade, la Bonne - Citoyenne, la Société populaire*, appareilla de la rade de l'île d'Aix le 20 août 1795, et ramena dans le port de Rochefort, après une active croisière, du cap Saint-Vincent à l'île Madère, 44 navires capturés sur les ennemis. Il ne revint qu'après 89 jours de mer, les hommes exténués de fatigue, les vivres consommés, le gréement rendu, *le Flibustier* cintré, coulant bas d'eau.
Au commencement de sa croisière, il avait coulé 15 bâtiments auprès des îles Sorlingues.

— **FOUCAULT** commandait une division composée de la frégate *la Vestale*, 36, qui portait son guidon, de la corvette *la Brune*, capitaine **DENIÉPORT**, des brigs *Alcezte* et *Scowt*.
Le 29 septembre 1795, comme il se rendait de Gênes à Toulon, escortant un convoi de 25 navires chargés de blé, il rencontra, vers 10 heures du soir, la frégate anglaise le *Southampton* 32, et la corvette *la Moselle*. Ayant fait bonne contenance, en battant en retraite, pendant que le convoi cherchait un refuge dans le port de Fréjus, il démâta la frégate ennemie de son mât d'artimon. Nous eûmes 2 hommes tués, 14 blessés. *La Brune* ne prit aucune part à cette rencontre à la suite de laquelle **FOUCAULT** fut nommé capitaine de frégate.

— **MOULTSON**, nommé au commandement d'une division qui se composait des frégates la *Néréide, la Forte, la Tartu*, du brig *l'Éveillé*, partit de Brest le 20 août 1795, avec des instructions pour tenir la mer pendant 4 mois, et rallier l'escadre du contre-amiral **RICHERY**.
Il captura 18 bâtiments du convoi de la Jamaïque qui avait été dispersé par une tempête, et regagna le port de Rochefort, après deux mois de mer, en échappant avec bonheur aux poursuites des croiseurs ennemis. Plusieurs coups de canon furent échangés, dans la nuit du 15 au 16 octobre, et le brig *l'Éveillé*, fut capturé.

Archeo Ramil

Au nombre des bâtiments amarinés se trouvait *le Swan,* de 14 canons, qui faisait route pour Londres avec les dépêches de lord **HARVEY** et que montaient quatre personnages de distinction, de la suite du comte **d'ARTOIS**.
Le ministre de la marine adressa des reproches à **MOULTSON**, pour avoir regagné la France sans remplir la mission dont il avait été chargé.

— **MEYNE** rendit de grands services dans la mer du Nord, où il commandait, sous les ordres supérieurs du contre-amiral **VANSTABEL**, une division de plusieurs bâtiments, *le Pandour, la Naïade, la Fraternité, la Jalouse, le Subtil, le Poisson-Volant.*
Il est incontestable que, durant tout le cours de la guerre, nos ennemis surent allier la ruse à l'audace, à l'habileté, à la force. On ne lira pas sans intérêt les détails suivants, consignés dans une lettre que le vice-amiral Villaret de Joyeuse écrivait au ministre de la marine.

« La fameuse division de sir Edward Pellew, qui croisa sur nos côtes avec tant de persévérance, était composée de frégates la *Pomone, le Diamant, l'Artois, l'Aurora.*
« Des pilotes français se trouvaient à bord de chacune d'elles ; leurs batteries étaient peintes en rouge, avec une bordure blanche dessus et dessous. Les marins anglais étaient coiffés de bonnets rouges, à l'instar de nos sans-culottes. Les statues étaient blanches, avec le bonnet de la liberté peint également en rouge. »

Le capitaine Arnault.

Arnault, lieutenant de vaisseau, commandait une division composée d'un vaisseau rasé, trois corvettes, un brig.

L'Expériment,	46, cap. Arnault, lieutenant de vaisseau ;
La Vigilante,	24, cap. Pillot ou Perrier ;
La Mutine, 12,	cap. Lefèbre ou Lefébure ;
L'Épervier, 22,	cap. Goïc ou Peponnet, enseigne ;
La Félicité, 20,	cap. Duchemin ou Martin.

Il partit de Brest le 9 avril 1794, pour faire route vers les côtes occidentales d'Afrique, avec la mission de ruiner le commerce de l'ennemi.
Il captura, chemin faisant, deux bâtiments marchands, et se présenta devant la ville de Sierra-Leone, après vingt jours de traversée.
Les bâtiments portant les couleurs anglaises, se plaçant, dit James, de manière à commander les rues, canonnèrent la ville dont les habitants avaient hissé le pavillon pour leur faire honneur.
« Le feu dura plus de deux heures ; plusieurs personnes furent blessées ou tuées. »

Nos marins, débarquant ensuite, mirent au pillage les maisons que, dans leur sagesse, les propriétaires avaient abandonnées.
Mentionnons, cependant, que, cédant aux instances des étrangers, ils ne livrèrent aux flammes que les établissements britanniques.
Ils remontèrent ensuite la rivière jusqu'à l'île Darke, dont ils canonnèrent le fort que les soldats anglais évacuèrent sans amener le pavillon, pour avoir le temps de se sauver.

ARNAULT ne fit aucun mal aux cultures, mais il brûla onze bâtiments de la compagnie et reprit le large, emmenant *le Harpy,* de 12 canons, de 1,200 tonneaux de chargement.
Il se rendit au cap Mount, captura 27 navires de la côte de Guinée, les pilla, débarqua les nègres, ne gardant comme prisonniers que les capitaines, puis les livra aux flammes ou les coula.
Les bâtiments, gorgés de butin, revinrent dans les mers d'Europe, après avoir détruit, suivant les rapports, plus de deux cents navires anglais, espagnols ou portugais. Le butin se composait d'or, de mousseline, d'ivoire. A la suite de cette croisière, quarante négociants firent faillite à Londres. Chacun de nos marins reçut 2500 fr. de part de prise.
ARNAULT eut le bonheur d'atteindre, sans encombre, le port de Rochefort, où il jeta l'ancre le 21 juillet 1795. Il n'entra qu'en forçant de voiles et se battant contre les croiseurs anglais.
Le capitaine de *la Félicité* fut même obligé de jeter son bâtiment à la côte. Le chargement fut ultérieurement sauvé.
Le commandant des armes rapporte que nos marins capturèrent 74 bâtiments dont ils brûlèrent 70, qu'ils ramenèrent *la Princess-Royal,* de 22 canons de 9, et versèrent au trésor la somme de 200 000 francs en espèces.
Telle fut cette expédition, couronnée du plus grand succès, qui n'a jamais été bien racontée jusqu'à présent, et que tous les historiens, se copiant sans doute les uns les autres, ont attribuée à tort au fameux capitaine **ALLEMAND**, tandis qu'elle fut commandée par le lieutenant de vaisseau **ARNAULT**, d'après les nombreux documents que nous avons eus sous les yeux.

———

VIOLATION DU DROIT DES GENS.

Nous terminerons en racontant, non point trois combats, mais trois attentats qui peuvent servir de palliatif à ce décret de la Convention, qui défendait de faire des prisonniers anglais, attentats qui montreront éloquemment de quelle haine nos ennemis ont été animés contre nos pères.
La Modeste était au mouillage dans le port de Gènes, où elle devait jouir du droit d'asile, d'après les lois internationales.
Le 5 octobre 1793, *le Bedfort*, de 74, étant entré dans ce même port, son capitaine, après avoir mouillé son ancre à petite distance de la frégate, somma nos marins d'amener leur pavillon, ce à quoi ils répondirent par le cri si connu de « Vive la République ! »
En ce moment, un Anglais abandonné de Dieu donna le signal du carnage en tirant un coup de pistolet. Nulles dispositions n'avaient été prises pour le combat. 300 Français furent tués, blessés ou faits prisonniers. Ceux qui tentèrent de gagner la terre à la nage furent poursuivis, fusillés dans l'eau. On leur courut sus avec les canots ; on les assomma à coups d'aviron[1].
La Convention exigea de la République de Gênes une indemnité de 2 millions, pour n'avoir pas vengé ce crime commis dans son port.
L'Impérieuse fut capturée de la même manière dans le port de la Spezzia, le 11 octobre 1793, par le *Captain*, de 74.

(1) Tilly raconte que le Bedfort vint s'amarrer bord à bord de la Modeste, que les Anglais sommèrent nos hommes d'amener et qu'à un coup de sifflet ils commencèrent la fusillade. Ils tirèrent sur des mousses qui se sauvèrent à la nage.

RONDEAU commandait une division composée de la frégate l*a Sibylle,* de 40, des avisos la *Sensible, le Rossignol, la Sardine,* et partit de Marseille escortant beaucoup de bâtiments marchands qu'il conduisit à bon port à Smyrne, où il jeta l'ancre, le 19 mai 1793.
Ayant réuni dans ce même port tous ceux qui devaient effectuer leur retour en France, il se disposait à prendre de nouveau la mer, quand des difficultés surgirent entre les négociants propriétaires des cargaisons et les armateurs des bâtiments. Chacun hésitait à courir les chances de la traversée, parce que nos ennemis avaient de grandes forces navales dans la Méditerranée, de sorte que le convoi ne partit pas.
RONDEAU se trouvait, avec *la Sibylle,* au mouillage de l'île Miconi, le 17 juin 1793, quand **William PAULET,** qui commandait le vaisseau *le Romney,* de 50 canons, venant jeter l'ancre à petite distance, le somma de se rendre pour éviter l'effusion du sang, ce à quoi **RONDEAU** répondit qu'ayant juré de ne pas amener le pavillon de la République il était prêt à se défendre.
Nos ennemis changèrent de position, afin que les boulets anglais ne pussent tomber sur la ville de Miconi, puis commencèrent un feu si meurtrier, qu'après une heure de canonnade nous n'avions pas moins de 80 hommes hors de combat.
James dit que 156 furent tués ou blessés, mais il exagère toujours, même dans cette triste circonstance.
Notre capitaine, ordonnant à ses marins de gagner la terre à la nage, se constitua prisonnier avec ses officiers et 27 hommes de l'équipage.
Rendons la justice aux Anglais qu'ils traitèrent nos blessés avec humanité. Le gouverneur turc ayant réclamé, avec de vives instances, contre la conduite de **William PAULET**, **RONDEAU** et ses compagnons furent remis en possession de *la Sibylle*.
Notre division légère fut ultérieurement bloquée dans le port de Smyrne.
Le 24 novembre 1794, *la Nemesis,* corvette anglaise, capitaine **Samuel KOOD**, se rendit, sans coup férir, aux capitaines de *la Sensible* et de *la Sardine*, qui sommèrent les Anglais d'amener leur pavillon, parce qu'ils se trouvaient hors des limites convenues pour la neutralité, contrairement aux assertions de **Samuel KOOD,** qui prétendait être dans son droit.
Au moins, dans cette circonstance, il n'y eut pas effusion de sang.

———

CHAPITRE V.

LES CORSAIRES.

———

Nous raconterons, dans ce chapitre, quelques traits de bravoure, des croisières heureuses, des combats sanglants, bien souvent aussi des revers inévitables.
Dans ces dernières circonstances, serré de près par un ennemi supérieur en force, le corsaire forçait de voiles, sous sa meilleure allure, se débarrassait, pour augmenter sa marche, de tous les objets qui le chargeaient, jetait à la mer ancres, chaînes, canons, vivres, dromes, tirait quelques volées et amenait son pavillon.
En général, les plus vaillants marins de ceux qui ne furent pas appelés à servir sur les bâtiments de l'État se firent corsairiens, comme on disait à cette époque, pour courir sus aux bâtiments de commerce ennemis, et prirent plusieurs de ces derniers. Ne pouvant citer tous les beaux faits d'armes de es nombreux écumeurs de mer, qui, pendant les longues guerres de la Révolution, ne

cessèrent de harceler les bâtiments anglais, les poursuivant sur toutes les mers, nous mentionnerons seulement ceux qui sont consignés dans les colonnes du *Moniteur*, ou que les chroniqueurs du temps ont rendus populaires.

Guéguen.

Le ministre de la marine fit ressortir devant la Convention le courage de quelques marins de l'île de Bas, qui, s'étant embarqués dans un canot, bravèrent le feu d'une corvette anglaise, se rendirent à bord d'un corsaire français et le sauvèrent, en le dirigeant habilement au milieu des passes étroites qui existent entre les rochers de ce pays. Ces marins, que commandait **GUÉGUEN**, s'appelaient **SALAUN, LILÈS, FLOCH** aîné, **FLOCH** cadet, **TOULÈS**.
Tous reçurent des brevets de satisfaction. **GUÉGUEN** devint ultérieurement contre-amiral, à la suite des services les plus éminents, rendus en escortant de Cancale à Brest, avec une habileté, une intelligence remarquables, les convois de la Manche.

La Mouraille, cap. Charabot.

Ce corsaire, surpris par une affreuse tempête de nord-ouest, ayant sombré dans la Méditerranée, les matelots s'embarquèrent dans leur chaloupe, rencontrèrent un brig anglais surpris par le calme, l'abordèrent résolûment, parvinrent à l'enlever, le couteau à la main, et le conduisirent à Marseille.

Le Sans-Culotte nantais, cap. Pluckett.

Ce capitaine, ayant appareillé de Nantes dans le mois de mers 1793, captura deux navires hollandais et six anglais. Il ne put en amariner d'autres, car, restant, lui onzième, à son bord, pour contenir 73 prisonniers, il était obligé, pour prendre des ris, de faire monter tout son monde, excepté son second, son chirurgien, le mousse.
Arrivé à bon port à Brest, dont les habitants le reçurent avec des acclamations, il prit le commandement du *Patriote* de Brest, corsaire brig de 14 canons de 6, 2 de 8, l'arma de 140 hommes d'élite, et reprit la mer, en même temps que le *Sans-culotte* nantais, que commandait son ancien second, **TAYER**.
Ils échappèrent fort heureusement à deux frégates qui les poursuivirent, mais se séparèrent, parce qu'ils firent route dans différentes directions.
Dans le cours de sa croisière, **PLUCKETT** combattit une corvette ennemie, qui força de voiles pour éviter son abordage, et soutint, peu de jours après, un autre combat contre un vaisseau de la compagnie des Indes, armé de 20 caronades de 24. Il fut blessé deux fois, mais n'en continua pas moins à commander. Pendant que les deux bâtiments étaient bord à bord, il ordonna de jeter les grappins d'abordage ; malheureusement, celui de l'arrière seul tint bon, et, comme l'Anglais mit le vent dans ses voiles pour s'éloigner, il fallut couper l'aussière, ce qui mit fin au combat.
Neuf bâtiments marchands furent successivement amarinés.
Un jour, pendant une violente tempête, une forte voie d'eau se déclara. Les matelots du *Patriote*, effrayés, craignant de sombrer, demandèrent à jeter le navire à la côte en Irlande, dont on n'était pas loin : **PLUCKETT** déploya une grande fermeté, contint ses hommes, releva leur moral ; on jeta des

ancres à la mer, on passa des huniers sous la quille pour aveugler la voie d'eau, on força de voiles, et le Patriote atteignit heureusement le mouillage de l'île de Bas, après avoir soutenu encore un combat de trois heures contre un grand navire anglais qui n'osa pas s'approcher.
Notre intrépide corsaire débarqua 98 prisonniers anglais à Roscoff, et se rendit ensuite à Brest, où il jeta l'ancre, après une heureuse traversée.
PLUCKETT, que ses contemporains ont surnommé le second Jean-Bart de Dunkerque, fut promu au grade de lieutenant de vaisseau par **JEAN-BON SAINT-ANDRÉ,** lequel l'embarqua sur le *Tigre*, qui porta successivement les pavillons des amiraux **NIELLY** et **VANSTABEL**. Ce dernier l'avait en grande estime, et l'employa plus tard, à croiser dans la mer du Nord, où il fit merveilles.
Étant capitaine de la corvette *la Jalouse*, dans le courant de 1795, **PLUCKETT** s'empara de 7 bâtiments dans une croisière de quinze jours. Ayant pris la mer peu de temps après, il captura encore trois bâtiments, puis, après avoir soutenu, pendant 14 heures, un combat sanglant contre un navire de guerre anglais trois fois plus fort que lui et qu'il eut le bonheur de démâter, il se réfugia dans le port de Bergen, en Suède.
Là il reçut du ministre **TRUGUET** une lettre de félicitations.
La Jalouse portait 12 canons de 12 et 152 hommes d'équipage, tandis que *la Tisiphone* qu'il avait combattue était armée de 16 caronades de 18 et de 22 canons de 12.
En revenant de Bergen, ce vaillant capitaine dut baisser pavillon devant la frégate *la Vestale*, capitaine **WHITE**, mais non sans une longue résistance.
Il eut le bonheur de s'échapper de sa prison.
Capitaine du corsaire *le Résolu*, il tint la mer pendant 78 jours, dans le courant de 1799, et ne captura pas moins de 19 bâtiments ennemis.
Il donna sa démission en 1802, et l'on a calculé que seul il a capturé 48 bâtiments, 54 canons, 501 prisonniers.
De plus il brûla 5 bâtiments, en força 3 autres à faire côte et visita 59 bâtiments neutres. (France maritime, par Vanderest.) (Pluckett, Le Vétéran de la marine)

Le corsaire le Général-Dumouriez.

Le capitaine de ce corsaire amarina un galion espagnol à bord duquel il trouva une somme de 5 000 000 de francs.
Malheureusement il fut repris par un vaisseau de l'armée navale de l'amiral **HOWE**. **BRENTON** raconte que la seule part de cet amiral montait à 50 000 livres sterling. Nos ennemis démolirent le navire pour fouiller partout.

La Citoyenne[(1)], cap. Dubédat.

Ce capitaine, parti de Bordeaux pour croiser dans le golfe de Gascogne, rencontra, le 13 mars 1793, la frégate anglaise *l'Isis*, de 32, capitaine **Georges LAMBSTAINE**, dont il s'approcha très-audacieusement. Bientôt la canonnade s'engagea avec un grand acharnement. **DUBÉDAT** reçut un coup mortel, 15 autres hommes furent tués, 27 blessés ; mais, malgré ces pertes cruelles, le pavillon de la République ne fut pas amené.
Le combat cessa parce que la frégate anglaise, trop avariée pour se maintenir par le travers du corsaire, s'éloigna.

(1) La Citoyenne était une ancienne frégate de 32. L'Isis portait 26 canons de 12, 6 de 6 et des caronades.

La Convention décréta qu'une somme de 1 200 francs serait donnée à la veuve du capitaine **DUBÉDAT**, et autorisa, par exception, les armateurs de ce navire à choisir les meilleurs marins de Bordeaux pour en faire l'armement [2].
Nos ennemis, suivant James, eurent 34 hommes tués ou blessés.

La République-Française, cap. Mordeille.

Ce capitaine, capturé, malgré une vive résistance, peu de jours après son départ de Marseille, par une frégate espagnole, fut mis en prison, avec ses compagnons, au château d'Alicante.
Après plusieurs mois de captivité, ayant réussi à scier les barreaux de leur cachot, ils s'évadèrent au nombre de 20, prirent possession, au moyen d'une chaloupe, d'un bâtiment mouillé sur rade, et gagnèrent le port de Marseille.

Le capitaine Trullet.

TRULLET, à son retour de la Grèce, se trouvant au mouillage des îles d'Hyères, avec un petit bâtiment qu'il commandait, fut attaqué, pendant une nuit sombre, par un canot chargé de monde.
Surpris pendant son sommeil, il se leva en sursaut, saisit les premières armes qu'il trouva sous sa main, et monta sur le pont, suivi de plusieurs de ses marins.
Une affreuse mêlée commença : plusieurs Anglais furent tués ou blessés, d'autres jetés à la mer, et les nôtres restèrent enfin vainqueurs, après une lutte héroïque, dans laquelle **TRULLET** se distingua particulièrement. La Convention nationale fit grand cas de ce beau fait d'armes.

« Des marins grecs, dit un représentant, assaillis inopinément au milieu de la nuit, au mépris des nationalités, furent saisis d'une indignation généreuse ; sachant qu'ils avaient à leur tête un républicain français, ils se rappelèrent que leurs ancêtres avaient été républicains eux-mêmes. »
On décréta que **TRULLET** serait nommé commandant d'un vaisseau de guerre, et le ministre, en le nommant enseigne provisoire, lui donna le commandement d'un brig.
A cette occasion, de singuliers débats s'élevèrent au sein de la célèbre assemblée ; quelques représentants se plaignirent que le ministre n'eût pas exécuté le décret, puisque **TRULLET** n'était pas nommé au commandement d'un vaisseau.
DALBARADE donna toutes les explications que cette question comportait : **JEAN-BON SAINT-ANDRÉ,** qui connaissait parfaitement l'organisation de la marine, prouva qu'il n'était pas possible de donner le commandement d'un vaisseau de ligne à un simple caboteur, parce qu'il avait été brave ; le boucher **Le GENDRE,** qui avait été mousse et matelot, pendant dix ans expliqua très-clairement l'affaire en litige, en faisant preuve d'un grand bon sens.
En définitive, sur sa proposition, **TRULLET** fut nommé enseigne entretenu, et promu au commandement d'une corvette [1].

(2) Moniteur universel, 12 juin 1793. On lit dans la France maritime que l'on se battit pendant deux heures vergue à vergue, que la frégate ennemie perdit son mât de misaine et de beaupré, que le combat ne cessa que parce qu'elle prit la fuite et que nos marins la poursuivirent avec des cris de joie. Rigal était second de Dubédat. C'est un des beaux faits d'armes de nos marins. (Marine française sous la République. France maritime, vol. II, page 202.)
(1) Le 19 ventôse an II, la Convention décréta que Trullet, le capitaine grec et les marins du bâtiment avaient bien mérité de la patrie.

Le corsaire l'Ami-des-Lois, cap. Sconferry.

Ce capitaine, après avoir fait de nombreuses prises, parvint à capturer, à l'abordage, un brig anglais qui avait 150 hommes d'équipage. *L'Ami-des-Lois* n'avait que 40 hommes d'équipage et était armé de 8 canons.

Le canonnier Juteaux.

A bord d'une prise, ce brave soldat eut le bras fracassé, la figure brûlée, un œil emporté. Il appela le capitaine et lui dit, sans manifester la douleur que ses blessures devaient lui causer :

« Prenez soin de ma pièce, car je ne puis la servir, mais il me reste un bras, je m'armerai d'un pistolet et je défendrai le pavillon de la République. »

CHAPITRE VI.

CHRONIQUES DES COLONIES.

ORDONNANCES, DÉCRETS RELATIFS AUX COLONIES.

La Convention nationale promulgua peu de lois importantes relatives aux colonies, mais celles qui furent votées changèrent, pour ainsi dire, les conditions premières de leur organisation sociale et les bouleversèrent de fond en comble. La question, pendante alors, n'a point, encore aujourd'hui, une solution satisfaisante, et le temps seul nous fera connaître si nos pères avaient raison en suivant leur ligne de conduite.
Le 5 février 1794, l'esclavage fut aboli dans toutes les colonies.
Le 25 février 1795, la Convention décréta l'envoi de plusieurs commissaires, et, le 23 septembre 1795, elle ordonna que la déclaration des Droits de l'homme serait promulguée partout, que les colons seraient soumis à la constitution de l'an III, et que les îles seraient divisées en départements

---

Ancestrami

Histoire des marins français sous la République (1789-1803) – Auteur Charles Rouvier – Ed. Bertrand Paris – 1868 – sources : www.gallica.bnf.fr - droits : domaine public – saisie 2018.

NOS ÉTABLISSEMENTS DANS LES MERS DE L'INDE.

A Pondichéry, le gouverneur **Prosper de CLERMONT** n'avait sous ses ordres que 150 soldats européens, quand il fut attaqué par des troupes anglaises d'une part, et par une frégate d'une autre. Il ne capitula qu'après un siège en règle de 23 jours, et les ennemis perdirent, suivant leurs historiens, dans les divers combats qui furent livrés sous les murs, 93 hommes tués et 131 blessés.
Chandernagor, Karikal, Yaanon, Mahé furent pris sans résistance(1).

Iles de France et de la Réunion.

Lorsque *la Prudente*, arrivant de France, apporta la nouvelle de la déclaration de la guerre, le contre-amiral **de SAINT-FÉLIX**, dont le pavillon flottait à bord de *la Cybèle*, avait sous ses ordres 4 frégates, 1 corvette.

La Cybèle,	40; cap. Magon.
Le Fidèle,	cap. Tréhouart.
L'Atalante,	cap. de Rosily.
La Prudente,	36; cap. Renaud.
La Minerve,	cap. Tessan.

Il expédia dans l'Inde le capitaine **MAGON**, qui, prévenant en temps opportun, le gouverneur de Pondichéry de la rupture de la paix, sauva d'une capture imminente les bâtiments de commerce mouillés devant cette ville.
Il réunissait souvent ses capitaines en conseil pour rechercher de quelle manière il était avantageux d'employer les forces navales, et, dans ce cas, émettait l'avis qu'il ne fallait pas, pour la protection des convois, laisser sans défense la colonie que les ennemis pouvaient attaquer.
Pourtant, dans le mois de juin 1793, le conseil de marine décida que les bâtiments marchands partiraient en convoi, sous l'escorte de *l'Atalante*, commandée par **M. de ROSILY** ; que les autres frégates croiseraient au vent de l'île, et que des corps morts seraient établis dans les baies, afin que les bâtiments pussent s'y touer en sûreté.
Les négociants ayant demandé une deuxième frégate d'escorte, l'amiral s'y opposa formellement, à moins d'une nouvelle réquisition du commissaire du gouvernement, et, à ce propos, de vives discussions s'élevèrent dans le sein de l'assemblée coloniale, où les agitateurs, le dénonçant comme traître, demandèrent sa destitution, parce qu'il refusait de protéger le convoi, même de croiser avec les frégates, pour rester au mouillage sous prétexte de défendre l'île.
L'amiral répondit qu'on ne désirait le voir partir en croisière qu'aux dépens de l'intérêt général de la colonie, laissée sans défense, et dans celui des corsaires et de leurs armateurs, charmés de trouver la mer libre aux environs de l'île.
En définitive, on convint que le convoi ne partirait plus, et **SAINT-FÉLIX** promit d'aller croiser avec ses frégates, approvisionnées des vivres des bâtiments marchands.

(1) Le gouverneur de Calcutta eut connaissance de la déclaration de la guerre le 1er juin 1793, c'est-à-dire après 110 jours.

Malheureusement, à peine de retour à son bord, il écrivit au ministre de la marine qu'il s'était laissé entraîner à un plan de campagne ridicule, préjudiciable aux intérêts de la colonie ; puis, revenant sur ses promesses, rendit compte que les frégates resteraient au mouillage.
On comprend que ses ennemis ne manquèrent pas de lui adresser de vifs reproches : ils demandèrent de nouveau sa destitution, l'accusant d'avoir manqué à ses engagements, de s'être emparé des vivres des bâtiments marchands sous prétexte de prendre la mer, etc., etc.
Ayant assemblé ses marins, **SAINT-FÉLIX** leur raconta ce qui s'était passé, donna lecture des instructions qui lui enjoignaient expressément de défendre l'île, et leur dit qu'il s'était laissé entraîner à promettre une chose qu'il ne pouvait tenir.
Tous, en l'approuvant, jugèrent que la division devait rester au mouillage.
En dernier lieu, il consentit à désigner une deuxième frégate pour l'escorte des bâtiments marchands, qui partirent pour France le 7 octobre 1793, sous le commandement de **M. de ROSILY.**
Les frégates désignées étaient *l'Atalante* et *la Fidèle*. Le contre-amiral fut ultérieurement dénoncé comme entretenant des correspondances secrètes avec les Anglais, et les capitaines de commerce demandèrent sa destitution comme celle de tous les anciens gardes-marine. Ayant refusé formellement de se démettre de son commandement, il chercha un refuge à la Réunion, mais on l'y poursuivit, et le général **de MALARTIC,** qui s'intéressait à lui, obtint heureusement qu'il fût emprisonné sans être jugé, ce qui le sauva d'une mort certaine. En effet, les modérés, ayant ensuite triomphé des jacobins, le renvoyèrent en France, où il eut le bonheur d'arriver après la chute de **ROBESPIERRE**, ce qui prouve qu'à une époque de révolution il est bon de gagner du temps.
MAGON de MÉDINE, qui prit le commandement de la station, fut également mis en prison par les patriotes, mais ces derniers, reconnaissant ensuite son innocence, lui rendirent la liberté.
Dès le commencement de la guerre, les Anglais, augmentant leurs forces dans les mers de l'Inde, nous devinrent supérieurs.
Dans le mois de mai 1794, deux frégates et deux vaisseaux bloquaient étroitement les côtes de l'île de France et gênaient beaucoup le commerce. *Le Duguay-Trouin*, ancien vaisseau de la compagnie des Indes, que nos corsaires avaient capturé et que M. **de MALARTIC** avait fait armer en guerre, fut réduit après un sanglant combat dans lequel, suivant James, nous eûmes 21 hommes tués et 60 blessés.
A cette époque, **RENAUD** commandait une petite division composée des frégates *la Cybèle, la Prudente*, et du brig *le Coureur,* qui se trouvaient au mouillage de Port-Louis.
Ayant reçu l'ordre de prendre la mer, pour combattre *le Diomède* et *le Centurion*, tous deux de 50 canons, qui croisaient devant l'île, il appareilla le 12 octobre 1794, en compagnie du corsaire le *Jean-Bart*, et ne tarda pas à reconnaître les ennemis à 10 lieues dans le sud-est de l'île de la Passe.
Il se dirigea immédiatement de leur côté, arbora le pavillon de la République vers 4 heures de l'après-midi, et commença le feu, qui devint bientôt général. Nos frégates, placées sous y le vent, éprouvèrent des avaries, de sorte que **RENAUD**, qui montait *la Prudente*, laissa porter, vers 4 heures 30 minutes, pour faire quelques réparations indispensables, avec l'intention de revenir immédiatement recommencer le combat.
Comme il désirait qu'on imitât sa manœuvre, il en fit le signal à ses capitaines.
Ceux du *Jean-Bart* et du *Coureur* s'y conformèrent, mais **TRÉHOUART** resta seul aux prises avec *le Centurion*, d'autant que, la brise ayant molli tout à fait, il ne put être secouru par les autres bâtiments. Ce ne fut qu'à 5 heures 25 qu'un faible souffle de vent lui permit de s'éloigner de son redoutable adversaire, contre lequel il s'était battu bord à bord.
Nous eûmes, suivant James, 15 hommes tués, 20 blessés à bord de *la Prudente* ; 22 tués, 62 blessés à bord de *la Cybèle.*
De leur côté, les Anglais eurent 3 hommes tués, 21 blessés.

La Prudente fut démâtée de son petit mât de hune ; *le Centurion* le fut de son mât d'artimon et de son petit mât de hune ; le gouvernail fut gravement avarié.
Nos marins rentrèrent à Port-Louis aux acclamations de tous les habitants ; auxquels ils venaient de rendre un service signalé, puisque les Anglais levèrent le blocus et que le commerce put être repris sans être inquiété.
Le HYR, maître d'équipage de *la Prudente*, atteint par un biscaïen au talon, répondit à ceux qui l'invitaient à descendre :
« Non, non, j'ai juré de mourir à mon poste. »
Un instant après, un boulet frappa mortellement ce digne serviteur qui était le soutien d'une nombreuse famille et avait 27 ans de service.
Le matelot, **Sixte BRUNET**, ayant eu le poignet coupé par un boulet, continua de refouler, le visage à peine altéré par la douleur, et ne quitta son poste pour aller au poste des chirurgiens qu'après avoir terminé l'opération.
La Convention décréta que les patriotes de l'île de France et de la Réunion, les marins de *la Cybèle* et de *la Prudente* avaient bien mérité de la patrie.

———

NOS CORSAIRES DANS LES MERS DE L'INDE.

Les agents **BACO, BRUNEL** adressèrent au Directoire un rapport dans lequel on lit que les armateurs de la colonie armèrent, depuis le commencement des hostilités, 22 corsaires qui firent sur les Anglais des prises d'une valeur de 150 millions de francs. Il est donc vrai que nos marins inquiétèrent le commerce des ennemis dans les mers de l'Inde, mais nous n'avons pu trouver les documents nécessaires pour raconter leurs principaux faits d'armes.
Nous parlerons seulement de deux capitaines, dont l'un a laissé un nom célèbre qui reviendra souvent dans le cours de cet ouvrage.

Le Vengeur, cap. Corosin.

Le 22 janvier 1794, ce corsaire, qui naviguait de conserve avec un autre capitaine dont nous ignorons le nom, soutint un combat sanglant contre deux vaisseaux de la Compagnie armés en guerre, le *Non-Such*, 64, et *le Britannia*, 64. Les nôtres ne furent réduits qu'après que 37 d'entre eux eurent été tués ou blessés. **COROSIN** lui-même fut mortellement blessé.

L'Émilie, cap. Surcouff.

Dans l'été de 1795, ce célèbre Malouin commandait la goëlette *l'Emilie*, de 2 canons et de 32 hommes d'équipage.
Ayant pris la mer pour croiser à l'embouchure du Gange, il captura trois bâtiments anglais et un bateau-pilote dont il prit lui-même le commandement.
Chemin faisant pour opérer son retour, il amarina un quatrième navire chargé de 6 000 sacs de riz.

Le lendemain, apercevant un vaisseau de la Compagnie, armé de 26 canons, qui paraissait avoir un nombreux équipage, il se jugea perdu, lui, ses marins, et les richesses conquises, s'il ne payait d'audace, en enlevant, à main armée, avec les 26 hommes déterminés qu'il avait à bord de son bateau-pilote, le redoutable adversaire qu'il ne pouvait fuir(1).

Surcouff arbora pavillon anglais, arma ses marins jusqu'aux dents, désigna sa besogne à chacun d'eux et aborda résolûment le vaisseau de la Compagnie. Nos hommes se précipitèrent sur le pont le sabre et le pistolet au poing ; notre corsaire tua lui-même le capitaine anglais. Il profita du désordre inséparable d'une attaque de ce genre et resta maître du bâtiment.

Quant au bateau-pilote, **SURCOUFF** l'abandonna en montant à bord, et, à ce sujet, **GARNERAY** s'exprime en ces termes éloquents :

« — Vogue maintenant à l'aventure, petit Hasard ! Surcouff t'a repoussé du pied, toi l'échelle dont il s'est servi pour monter à son plus haut renom ! Tu es vide et seul(2) sur les flots, tu n'es plus rien, ta mission est le remplie. »

L'Émilie fit son entrée à Port-Louis, pavoisée comme en un jour de fête, cinglant en tête d'une flottille de prises. Nos marins furent salués par mille acclamations de joie, d'autant plus sincères que par un bonheur providentiel ils fournissaient à la colonie une immense quantité de riz et autres denrées indispensables.

Il est pénible de dire que les agents du Directoire contestèrent à **SURCOUFF** la validité de ses prises par la raison que *l'Émilie* n'avait été armée que commercialement, c'est-à-dire pour sa défense.

En conséquence, tout fut vendu au profit du trésor.

Le Malouin, ne se tenant pas pour battu, adressa de nombreuses requêtes au Directoire, et parvint, après plusieurs années de sollicitation, à rentrer en possession de ses captures.

---

(1) Il n'est pas hors de propos de donner ici le portrait fidèle du célèbre capitaine et nous emprunterons les détails suivants à Garneray, l'un des acteurs de ce drame héroïque et qui s'est fait un nom honorable, en qualité de peintre et d'écrivain.

« Surcouff, dit-il, était vigoureusement charpenté. Ses yeux, petits, brillants, étaient un peu fauves, son visage couvert de taches de rousseur, son nez un peu aplati : ses lèvres minces s'agitaient sans repos. C'était un compagnon d'humeur joyeuse, brusque et diseur de bonnes vérités, ce que les matelots appellent un bon b. »

L'ennemi était là, il n'y avait plus à hésiter, et, sous peine d'aller végéter sur les pontons anglais, il fallait l'enlever à l'abordage en jouant une partie désespérée. Surcouff réunit son équipage autour de lui. Il interrogea chacun de l'œil, dit Garneray, et il acquit la certitude d'un oui approbatif.

Nous avons déjà décrit un branle-bas de combat à bord d'un vaisseau de la République ; nous donnerons ici, d'après les mémoires inédits de Garneray, les détails d'une semblable opération à bord du corsaire malouin.

A la mine de Surcouff, aux mouvements expressifs de sa tête, chaque frère de la côte a déjà deviné ce dont il s'agit même avant qu'il n'eût parlé. Il semble que son enthousiasme exhale une énergie, un espoir de succès qui se communique.

Voici les discours que Garneray prête au héros.

« Voulez-vous? hein? Il est fort, mais il est endormi ; jamais nous ne retrouverons ce que le sort nous offre. Merci de la trou« vaille! Je parie ma tête qu'il est à nous! Et, s'il est à nous, mille « bombes, notre fortune est faite ! »

Il y eut un oui dont Surcouff s'efforça de la main de tempérer l'éclat.

« Alors, silence, dit-il, avançons-nous et soyons prêts. »

Il désigna 6 hommes qui ne devaient pas le quitter, donna les ordres nécessaires pour aborder l'ennemi sous le vent, puis continua.

« Écoutez-moi bien, vous autres, nous sommes enfoncés, si nous manquons notre coup, tandis que, pour réussir, il faut seulement que chacun de nous tue son homme, je réponds du mien; armés « comme nous sommes, ce n'est pas difllcile.

« Sitôt sur le pont de l'Anglais, d'abord pas de repos, pas de quartier, à mort ! Il nous faut les bourlinguer et tout doit se passer ra« pide et sans bruit, afin que ceux qui dorment n'aient pas le temps de s'éveiller. En cinq minutes, la victoire est à nous. Dans la der« lingue (destruction) il y aura du poil à hâler pour tout le monde, « peut-être bien du regingo (revers), mais, c'est égal! D'ailleurs, le « premier coinchard qui j'igimasse (lâche qui faiblit), mille bombes, « je le déclincque! Mais, après le détructitus (la mort) des ennemis, « rapiamus sur le bazar général, et une fois le portefaix dans le « trou du fanfaron! oh alors, alors! »

Ici Surcouff fait une description éloquente de toutes les jouissances qui attendaient les marins à l'île de France.

La harangue produisit sur ces hommes, dit Garneray, un effet galvanique.

« Hourra! » crièrent les vingt-cinq frères de la côte.

« Hourra! » ils étouffaient de bonheur! (Extrait de GARNERAY.)

(2) France maritime, Ier vol. (Première course de Surcouff.)

A l'avenir, nous le verrons mieux en règle avec l'administration, et aussi heureux dans ses entreprises.

———

LA MARTINIQUE.

Nous avons vu que **LACROSSE** arriva devant la Martinique, mais que, traité comme un aventurier, obligé de reprendre le large, il se rendit à Sainte-Lucie.
ROCHAMBEAU, éconduit pareillement, avait fait route pour le Cap, où les commissaires du roi le nommèrent, provisoirement, gouverneur de Saint-Domingue, après la destitution du général **d'ESPARBÈS**. Une maladie grave l'ayant forcé de se démettre de ses hautes fonctions qu'il n'avait acceptées que contre son gré, il s'embarqua malgré les vœux des habitants auxquels il avait eu le talent de plaire, et se rendit à Saint-Eustache, puis à la Guadeloupe, où il apprit que **BÉHAGUE** avait pris la fuite, que le pavillon tricolore flottait partout à la Martinique.
Cette colonie était gouvernée par un conseil exécutif de quatre membres, sous la présidence de **La ROQUE-MONTEL.**
De la Guadeloupe, où il se rencontra avec **SABATHIER, ROCHAMBEAU** se rendit à la Martinique, dont les habitants l'accueillirent fort bien.
La ROQUE-MONTEL se félicita justement d'avoir rendu à la France cette belle colonie, où chacun, désormais, se montrait animé des plus purs sentiments de patriotisme.
Le premier acte de **ROCHAMBEAU**, en prenant possession de son gouvernement, fut de dissoudre l'assemblée coloniale, afin de briser les résistances qu'il eût peut-être rencontrées de ce côté.
Les patriotes, désormais influents, organisèrent des sociétés populaires dans le genre de celles des grandes villes de France ; les églises servirent de lieu de réunion, la loi relative aux émigrés fut publiée. On rédigea des adresses à la Convention pour la féliciter de la condamnation du roi. On jura de défendre le sol de l'île contre les ennemis de la République, de rester fidèles aux principes de la révolution, et comme la guerre était imminente, qu'il était à craindre de voir les vivres manquer dans l'île, les ports furent ouverts aux neutres.
Cependant, malgré le départ de **BÉHAGUE**, le parti des planteurs releva la tête. Parmi les fougueux partisans qui le dirigeaient, on distinguait **PERCIN**, qui avait eu l'honneur de tenir tête à Dugommier.
— « Si dans cent ans, disait-il, on faisait choquer mes os, ils diraient encore : Vive le roi. »
La guerre civile se renouvela, mais avec un caractère politique. Le chef de division **de RIVIÈRE**, qui exécrait les républicains, mit sa frégate, *la Calypso*, à la disposition des royalistes des autres îles pour les débarquer à la Martinique, et donner ainsi des renforts à **PERCIN**, qui tenait toujours dans les mornes de l'intérieur.
Lorsque la guerre fut déclarée à l'Angleterre, nos ennemis conçurent le dessein de s'emparer de la colonie, augmentèrent leurs forces navales dans les mers des Antilles, et prirent leurs dispositions d'attaque.
Dans le printemps de 1793, le contre-amiral sir **John La FOREY s**'empara de Tabago. Le contre-amiral **GARDNER**, qui lui succéda, reçut des instructions pour diriger une attaque sur la Martinique.
Ce fut à cette époque que **ROCHAMBEAU** commença ces expéditions, à la suite desquelles il put se vanter, non sans raison, d'avoir conquis l'île à la France en face des Anglais et des royalistes.

Comme il ne disposait que de 700 hommes de troupe, il abandonna ses communications avec Saint-Pierre pour mieux se concentrer.
LACROSSE, qui avait remis le commandement de la Guadeloupe au général **COLLOT**, se trouvait à Fort-Royal avec la frégate *la Félicité,* dont les marins contribuèrent aux expéditions.
Le 9 mai, on aperçut la flotte anglaise composée de 4 vaisseaux et de plusieurs autres bâtiments, dont le Ferme, de 74, sous les ordres de M. **de RIVIÈRE.**
ROCHAMBEAU, s'apercevant que les ennemis agissaient avec circonspection, résolut de profiter de leurs fautes, disposa tout pour attaquer vigoureusement **PERCIN** et tenta de l'acculer sur les pitons du Carbet et de la Case-navire. Les mulâtres **BELLEGARDE**, **La CORBIÈRE, La ROCHETTE**, **L'ENCLUME, ROBERT** firent merveille, chaque fois que les troupes marchèrent en avant et prirent l'offensive.
Dans le but de rétablir ses communications avec Saint-Pierre, il voulut s'emparer du camp des royalistes. Prenant lui-même le commandement de la colonne de droite, il attaqua le Morne-Vert-Pré, s'établit au pied, devina l'irrésolution de ses ennemis, et les poussa, de poste en poste, jusqu'à une demi-lieue de leurs positions, dont il remit la prise au lendemain. Ayant appris, en ce moment, que Percin avait évacué, il se retira paisiblement en arrière, après s'être emparé de 33 canons, des vivres, des munitions, des approvisionnements.
Il ne perdit que 27 hommes tués ou blessés.
Les marins de *la Félicité c*ontribuèrent au succès de cette expédition. On dit que l'on se battit pendant quatre heures, à petite distance, dans les haziers, que les plus adroits créoles visèrent Rochambeau sans pouvoir l'atteindre, quoiqu'il fût remarquable par son uniforme de général.
L'escadre anglaise qui s'était éloignée parut de nouveau en vue le 12 juin 1793, et nos ennemis prenant terre peu de jours après, au nombre de 2 000 hommes, sous les ordres du général **BROWN**, s'établirent aux habitations Decasse et Saint-Omer. Rochambeau, en se rendant à Saint-Pierre, visita minutieusement les lignes de défense du côté du Carbet ; il apprit que les Anglais devaient attaquer ces lignes dans la journée du lendemain ; mais, prenant la résolution de les devancer, il les fit assaillir, en pleine marche et à nuit close, par le mulâtre Jacquet, qui les mit en déroute complète.
Le commandant de l'avant-garde ennemie perdit la vie, le désordre se mit dans les colonnes que nos soldats accueillirent par des décharges meurtrières, et qui s'empressèrent de battre en retraite.
Cette rencontre eut lieu dans la nuit du 16 juin, et M. **de RIVIÈRE** prétend que les siens se fusillèrent réciproquement, ce qui porta le désordre à son comble.
Dès lors **GARDNER** réembarqua ses soldats et partit, abandonnant ceux qui se maintenaient encore dans l'intérieur.
Percin, avec une généreuse indignation, lui reprocha, dit-on, sa conduite, en lui faisant savoir qu'il déshonorait sa nation, et l'amiral, revenant sur le parti qu'il avait pris, mit ses ressources à la disposition des royalistes qui, tous, quittèrent cette île, où désormais ils n'avaient plus que des malheurs en perspective.
Rochambeau, ne profitant pas de ses avantages par humanité, donna le temps à chacun de fuir.
Dans cette importante circonstance, ce général fit preuve d'une grande habileté, d'une science de la guerre qui font sa gloire.
La nouvelle assemblée coloniale prit le nom d'assemblée représentative. Un tribunal révolutionnaire fut organisé. On proclama l'abolition de l'esclavage.
M. de Rivière livra aux Espagnols le vaisseau *le Ferme* et la frégate *la Calypso.*
Cependant on apprit bientôt que les Anglais préparaient une deuxième expédition, et on ne négligea rien pour leur résister avec avantage. Il n'y avait alors dans l'île qu'un corps de 800 hommes, soldats ou miliciens, mais les nouvelles que l'on recevait de Paris enflammaient les courages, et les jacobins d'outre-mer désiraient ne pas rester inférieurs à ceux de la métropole.

Le vice-amiral **JERVIS**, parti d'Angleterre avec une escadre de 3 vaisseaux, 12 frégates, plusieurs transports sur lesquels les troupes prirent passage, séjourna près d'un mois à la Jamaïque, termina ses derniers préparatifs, puis parut en vue de la Martinique, le 2 février 1794, avec 5 vaisseaux, 8 frégates, 4 corvettes et 2 transports. Les troupes étaient placées sous le commandement de sir **Charles GREY.**

ROCHAMBEAU laissa aux habitants de Saint-Pierre le soin de défendre leur ville ; il établit Bellegarde à la Trinité, et resta de sa personne à Fort-Royal, lorsque, peu après, nos ennemis, au nombre de 6 000 hommes, débarquèrent sur trois points différents et envahirent l'île.

On dit que les habitants de Saint-Pierre, commandés par **Édouard MEUNIER**, opposèrent une résistance énergique au Morne-Rouge, mais leur courage ne retarda que d'un jour la prise de la ville ouverte de tous les côtés. **BELLEGARDE**, ayant fait défection, reçut pour prix de sa trahison, suivant le témoignage de Rochambeau, la somme de 200000 livres sterling.

Les batteries de la Case-navire furent bien servies, mais les Anglais s'emparèrent de la flûte la *Bienvenue*, et mirent des pièces en batterie sur la côte est du carénage.

Le 20 février 1794, toutes les troupes marchant en avant envahirent Fort-Royal. Rochambeau, battant en retraite sur la demande de ses officiers, se renferma dans le fort Bourbon, seul point où le pavillon de la République flottât encore, défendu par 600 hommes à peine, dont 160 marins de la *Bienvenue.*

La position était critique. Lorsque sir **Charles GREY** somma de mettre bas les armes, notre général laissa ses hommes libres de se retirer ou de rester avec lui ; 300 d'entre eux ayant accepté de continuer la lutte, tous jurèrent de défendre le fort jusqu'à la dernière extrémité, et, dans leur nombre, on distinguait madame du Tilly, femme d'une grande beauté, qui resta toujours fidèle à la fortune du général.

Les Anglais disposèrent des batteries pour le bombardement, montèrent des canons sur les hauteurs de Sourière, opération pour laquelle ils eurent à surmonter de grandes difficultés, et commencèrent le feu dans la journée du 7 mars.

De temps en temps, nos hommes opéraient des sorties et engageaient des luttes sanglantes dans lesquelles se couvrit de gloire le mulâtre **PÉLAGE**, qui devait, plus tard, se faire un nom. 50 hommes furent tués ou blessés ; Rochambeau reçut lui-même une blessure assez sérieuse.

Enfin, après 32 jours d'un bombardement continu, notre général consentit à signer une capitulation.

Grand'Maison, créole patriote, qui s'était distingué par son énergie, et madame du Tilly obtinrent de prendre passage sur le même bâtiment que Rochambeau. On stipula que les vaincus sortiraient du fort les armes chargées, les enseignes déployées, qu'ils prêteraient serment de ne plus servir contre l'Angleterre.

ROCHAMBEAU libéra 1 334 mulâtres ou nègres dont il avait fait un bataillon. Il demanda que le prix de leur liberté fût remboursé par la République. Il fit les plus grands éloges des marins canonniers qui avaient servi sous ses ordres, cita particulièrement le colonel **MESTRE**, de l'artillerie, les lieutenants **FERMOND** et **DESMARETS**, son aide de camp, d'A**UCOURT**.

Il se plaignit amèrement de l'abandon dans lequel le ministre de la marine l'avait laissé, et assura que les Anglais n'auraient pas pris la Martinique si quelques renforts y avaient été dirigés.

James avoue que ses compatriotes eurent 269 hommes tués ou blessés dans les divers combats qui furent livrés.

Rochambeau rendit compte que le capitaine **LACROSSE** lui demanda, dans le mois d'août 1793, de partir en croisière. Il prit la mer avec *la Félicité,* mais fit route pour la France et ne reparut plus.

Le général ne déguisa point son mécontentement, d'autant que ce capitaine, avant de partir, avait dégarni les bâtiments marchands de leurs meilleurs marins pour renforcer son équipage.

La Martinique fut rendue à la France lors de la paix d'Amiens.

LA GUADELOUPE.

Nous avons vu que le colonel **d'ARROT**, suivant la ligne de conduite de M. **de BÉHAGUE**, arbora le pavillon blanc.
La Convention le décréta d'accusation, nomma des commissaires pour le remplacer, et autorisa les patriotes expulsés à retourner dans leur île aux frais de l'Etat.
Les habitants de la Pointe-à-Pître appelèrent, pour les gouverner, le capitaine de vaisseau **LACROSSE**, qui, n'ayant pas pu aborder à la Martinique, se tenait à Sainte-Lucie. On le salua, dit-on, à son arrivée, de mille acclamations. La frégate *la Félicité* portait un bonnet rouge en tête de son grand mât, et le premier acte du nouveau gouverneur, en mettant pied à terre, fut d'embrasser un nègre.
Le colonel **d'ARROT**, et tous les partisans de la contre-révolution, prirent le sage parti de gagner l'île de la Trinité.
Son successeur mit le séquestre sur les biens des émigrés et du clergé, changea les tribunaux et la municipalité.
Sur ces entrefaites, le général **COLLOT**, nommé commandant militaire, arriva de Saint-Domingue. Lorsqu'il apprit ce qui s'était passé, il demanda simplement d'habiter l'île en citoyen, au lieu de faire valoir ses titres, en sorte que **LACROSSE**, qui s'acquittait de ses fonctions au gré de tous, continua de gouverner.
Peu après, le général, se ravisant, désira que la commission générale qui avait nommé **LACROSSE** au gouvernement fût convoquée pour vérifier ses pouvoirs. Ce dernier s'y prêta volontiers, mais les habitants refusèrent de reconnaître le nouveau commandant militaire, qui n'obtint d'entrer en fonctions que sur l'ordre exprès de **ROCHAMBEAU**.
Lacrosse, pendant les deux mois de son administration, s'attira, dit-il, la haine des aristocrates, qui lui reprochèrent d'avoir ouvert les clubs, propagé les idées révolutionnaires, invité à sa table des hommes de couleur, toléré les chants patriotiques.

Sir **John JERVIS,** s'étant porté sur la Guadeloupe, après avoir pris la Martinique, les troupes anglaises débarquèrent au Gozier le 11 avril 1794.
COLLOT, qui n'avait sous ses ordres que 700 hommes, dont 100 canonniers marins, les seuls sur lesquels il pût compter, dit-il dans son rapport, donna des ordres pour occuper tous les défilés qui conduisent de la Capesterre aux Trois-Rivières, et s'établit lui-même au premier de ces points.
Malheureusement, personne ne voulut se battre. Chacun craignait pour ses propriétés et ses cultures. On prévoyait aussi, sans doute, que la résistance n'aboutirait qu'à retarder le moment de la capitulation, et le général se plaignit d'avoir été abandonné de tous.
On le supplia de répondre favorablement aux sommations des Anglais ; il en reçut même la réquisition formelle de toutes les autorités constituées, et capitula le 21 avril 1794.
Les Anglais disent que le fort Fleur-d'Épée fut pris d'assaut le jour du débarquement ; que 67 hommes furent tués, 55 blessés, et que nos ennemis perdirent un nombre égal d'hommes. Le général **COLLOT** ne mentionne pas cette défense dans le long mémoire qu'il a publié pour se justifier.
Les troupes anglaises se retirèrent sur les bâtiments de l'escadre de sir **John JERVIS**, et le major général **DUNDAS** resta dans la colonie, en qualité de gouverneur.
En entrant en fonctions, il donna pleine satisfaction à tous ceux qui avaient souffert de la révolution ; les patriotes furent poursuivis, incarcérés, bannis; la terreur régna de nouveau dans l'île;

les sentiments de haine et de vengeance la rendirent plus triste encore, et ce fut, ainsi qu'on l'a nommée, une terreur blanche.
Cependant la Convention nomma, en qualité de commissaires à la Guadeloupe, **Victor HUGHES** et **CHRÉTIEN**, qui partirent de Rochefort le 23 avril 1794, avec une division de 2 frégates, *la Pique, la Thétis,* d'un brig et de 5 transports, sous le commandement du capitaine de vaisseau **de LEISSÈGUES**. 1 250 hommes de troupes, que commandaient les généraux **AUBERT, CARTIER, ROUYER**, prirent passage sur les bâtiments.
Ces commissaires étaient porteurs du décret qui supprimait l'esclavage.
Arrivés devant l'île après une heureuse traversée, ils apprirent que les Anglais étaient maîtres de la colonie ; mais on leur dit aussi que le gouverneur **DUNDAS** était mort, que la garnison avait beaucoup souffert des maladies du pays, et ils résolurent de continuer leur mission, de débarquer les troupes, de conquérir le pays et de s'y maintenir, en faisant un appel général à tous les partisans de la révolution.
Nous raconterons les exploits de cette poignée de braves, et nous verrons se dérouler, dans les pages suivantes, les plus émouvants épisodes de la chronique des Antilles.
Avant d'approcher du rivage, Victor Hughes et Chrétien, s'étant rendus à bord de tous les bâtiments, passèrent l'inspection des marins et soldats, leur communiquèrent leurs desseins, exaltèrent leur courage et leurs sentiments patriotiques.
Le 2 juin 1794, le débarquement eut lieu à la Pointe-aux-Salines et l'on résolut d'enlever d'assaut le fort Fleur-d'Épée, que commandait le lieutenant-colonel **DRAMMONT** et qu'occupaient, suivant James, 260 Anglais, sans compter 180 royalistes français. Mais ceux-ci croyant qu'ils auraient facilement raison des républicains, et ayant demandé à faire une sortie, furent pris, dit-on, d'une panique véritable et s'enfuirent à travers champs.
Nos soldats, donnant l'assaut dans la journée du 6 juin, enlevèrent successivement tous les ouvrages. Victor Hughes rendit compte que son collègue Chrétien, le plus estimable, le plus honnête des hommes, se distingua, dans cette circonstance importante, à la tête des assaillants.
Le sergent **DÉPOUILLE** entra le premier dans le fort, où il reçut 24 coups de baïonnette dont il mourut peu de jours après ; le chef de bataillon **BOUDET**, qui conduisait une colonne de 200 marins, contribua puissamment à fixer la victoire.
On est loin d'être d'accord sur l'importance des forces qui se trouvèrent en présence. J'ai donné plus haut les chiffres cités par James ; Victor Hughes avoue, de son côté, que nous eûmes 95 tués ou blessés, que les Anglais en eurent 300 et que les royalistes étaient au nombre de 1 200, sous les ordres du comte de la Chapelle.
Il est donc difficile de démêler le vrai, et, s'il faut faire une bonne part à l'imagination du commissaire marseillais, on doit en faire une plus large encore au froid et partial historien britannique.
Le colonel **DRAMMONT**, ayant successivement évacué les points fortifiés de la Pointe-à-Pitre, se retira à la Basse-Terre, nous laissant en possession de la partie la plus importante de l'île, d? 87 bâtiments chargés de diverses denrées, de magasins immenses pleins de marchandises que les Anglais avaient confisquées.
Ce n'était pas tout d'avoir conquis ce pays, il fallait le conserver.
Nous avons dit avec quel courage se conduisit **CHRÉTIEN** à l'assaut du fort Fleur-d'Épée ; tous ceux qui ont écrit l'histoire de la Guadeloupe ont honoré sa mémoire, en disant que, s'il avait vécu, son collègue n'eût pas commis toutes les atrocités qu'il jugea nécessaires. On s'imagine à plaisir que l'homme honnête, courageux est en même temps bon et juste.
Malheureusement, **CHRÉTIEN** mourut de la fièvre, et **Victor HUGHES** resta seul sur ce théâtre sanglant, où il allait avoir besoin de toute son énergie, de son indomptable courage, de la haine

implacable qu'il professait contre les Anglais et les ennemis de la révolution pour mener à bonne fin ses entreprises.
Sir **John JERVIS** ne tarda pas à se présenter devant l'île avec son escadre, débarqua de puissants renforts et disposa tout pour reprendre possession de la Pointe-à-Pitre.
On ne négligea rien pour lui tenir tête ; Victor Hughes, qui avait été matelot dans sa jeunesse et avait conservé de cette époque de sa vie un grand respect pour les officiers de marine, plaça toute sa confiance dans le capitaine de vaisseau **LEISSÈGUES**, dont il avait été l'hôte, pendant la traversée, à bord de la frégate *la Thétis*, et le chargea de la défense des passes. Ce capitaine fit entrer tous ses bâtiments dans le port de la Pointe-à-Pitre, coula de vieilles carcasses, établit des estacades, plaça des pièces de canon à terre, aux endroits les plus favorables, disposa tout enfin pour se rendre inattaquable. *La Thétis* et *la Prévoyante* furent embossées devant la pointe Saint-Jean ; quatre canonnières étaient prêtes à se porter partout où besoin serait ; les bâtiments furent à peu près désarmés ; on organisa des bataillons de marins que commandaient le capitaine de vaisseau **FRÉMOND**, les officiers **DESTOUSSES, DESPOGES, DUBOURG, DUFOUR** ; les postes les plus importants furent donnés à **CONSEIL, MERLET, DANET, ESCUBAR, BEAUDOUIN, SENEY.**
Victor HUGHES donna des armes à 500 nègres, qui se battirent passablement et lui restèrent toujours dévoués.
Enfin il écrivit au comité de salut public, annonça les succès qu'il avait obtenus, et demanda, comme renfort, l'envoi de 4 vaisseaux de guerre et de 8 bataillons.
Sir **John JERVIS** parut devant la ville le 11 juin 1794, avec son escadre de 6 vaisseaux, 12 frégates ou corvettes, 16 transports, et débarqua au Gozier les troupes ainsi que le matériel de siège.
Nos ennemis, après avoir établi leurs batteries, bombardèrent le fort Fleur-d'Épée, parce qu'ils n'osèrent l'attaquer. Le feu dura 15 jours, et peu après, ils réussirent, dans une attaque de nuit, à débusquer nos soldats du morne Mascotte, sur lequel ils se retranchèrent.
Victor Hughes, désirant les chasser de ces bonnes positions, leur fit livrer à plusieurs reprises des assauts sanglants, sans pourtant obtenir de résultats satisfaisants. Nos pertes furent très-sensibles, puisque nous eûmes 410 hommes tués ou blessés.
Dans ces rapports, écrits avec une impitoyable sévérité, ce commissaire se plaignit, en termes durs, des généraux qui commandaient les troupes.
Il donna des éloges mérités au chef de bataillon, **BOUDET**, « héros modeste, dit-il, autant que brave, » et s'exprima avec mépris sur le compte d'un général, à la pusillanimité duquel on dut de ne pas vaincre, suivant son opinion[1].
Dans ces circonstances, les soldats et les marins se battirent avec un grand courage ; les mousses eux-mêmes, marchant en avant, se firent tuer sur les palissades de l'ennemi.
Après ces deux assauts malheureux, un armistice fut signé pour enterrer les morts, dont on compta 800, sur lesquels il y avait, dit Victor Hughes, 600 Anglais.

La guerre du bombardement dura près d'un mois. Toutes les maisons de la ville furent criblées par les projectiles; le commissaire lui-même ne put descendre de celle qu'il habitait qu'à l'aide de cordages.
Dans la journée du 30 juin 1794, le feu fut surtout violent.
Ensuite, nos ennemis, le cessant tout à coup, attaquèrent nos avant-postes et pénétrèrent dans la ville, vers 2 heures du matin.

(1) Bulletin des lois (11 septembre 1794). La Convention décréta que les conquérants de la Guadeloupe avaient bien mérité de la patrie.

Victor Hughes, qui avait prévu cette dernière éventualité, avait heureusement donné des ordres pour opérer la retraite sur le morne du gouvernement, où des canons avaient été placés en batterie par le capitaine de vaisseau **MERLET**, les lieutenants **DUPONT** et **BEAUDOUIN**.
Cependant un de nos postes fut surpris, tous les soldats égorgés.
Par bonheur, l'adjudant-major **PARIS**, arrêtant les Anglais par une terrible décharge à bout portant, de ses pièces chargées à mitraille, favorisa le mouvement de retraite des chefs et des principales forces. L'historien **LACOUR** dit que la colonne qui reçut la décharge meurtrière était conduite par un émigré, que le sergent d'artillerie **BERGNIOL**, la laissant s'approcher à petite portée, mit le feu à la pièce et causa d'horribles ravages.
Peu après, une maison sauta, ensevelissant sous ses débris les Anglais qui s'y étaient renfermés(2).
Victor HUGHES, LEISSÈGUES, BOUDET, AUBERT s'étaient ralliés sur le morne du gouvernement, et ce dernier, ayant osé parler de capitulation, fut immédiatement destitué par le commissaire. Ensuite, tous jurèrent de tenir jusqu'à la dernière extrémité sur ce coin de terre, seul endroit de l'île où flottait encore le pavillon de la République(1).
Au point du jour, les Anglais essayèrent en vain de s'emparer du morne. Au moment où ils se décidèrent à battre en retraite, Victor Hughes lança sur eux des colonnes commandées par **BOUDET** et **PÉLARDY** qui firent merveille. En même temps, les canonniers du port, s'avançant dans les rues, contribuèrent au succès en lançant des paquets de mitraille.
Nos ennemis perdirent 2000 hommes tués, blessés ou faits prisonniers, suivant le commissaire, et 800 d'après James.
Le soir même, démoralisés déjà par ce revers, saisis de terreur par suite d'une fausse nouvelle que Victor Hughes répandit à dessein(2), ils évacuèrent précipitamment, abandonnant leurs vivres, leurs munitions, leurs effets d'équipement.
Ils comptaient à cette date, le 5 juillet 1794, 112 hommes tués, 359 blessés, 72 disparus, tant dans les troupes d'expédition que dans les équipages des bâtiments.
Le général **EYRIÈS**, un colonel, un capitaine de vaisseau, 24 autres officiers se trouvaient au nombre des prisonniers.
C'était une magnifique victoire : un commissaire de la Convention, à la tête de 800 Français, battit complètement 3 500 Anglais. A l'aide de ces faibles moyens, grâce à ses talents de commandant en chef, à son énergie, à la valeur de ceux qu'il avait l'honneur de commander, il infligea un sanglant échec à l'un des meilleurs amiraux de l'Angleterre.
Aussi orgueilleux qu'il était dur et brutal, il se vanta, dans les lettres qu'il adressait au comité de salut public, d'avoir fait bien plus avec moins de ressources que les **BOUILLÉ**, les **d'ESTAING**, etc., etc.
Il prodigua des éloges à **BOUDET** et à **LEISSÈGUES**, lequel rend compte, dans ses rapports, de l'énergie dont le commissaire ne cessa de donner des preuves aux moments les plus critiques.
Jervis, ayant évacué la Basse-Terre, débarqua ses troupes au camp de Berville, confia le blocus de l'île au contre-amiral **THOMPSON**, qui commandait une escadre de 3 vaisseaux, 5 frégates, et dirigea sa route vers la Martinique avec le reste de ses forces navales.
Cependant les hostilités n'étaient point terminées : l'artillerie du camp de Berville ne cessait de tirer sur la place ; les batteries du morne Saint-Jean et du morne au Savon tuaient ou blessaient journellement quelques-uns des nôtres.
Aussi, Victor Hughes, qui savait que ses soldats étaient aguerris, disposa tout pour une grande expédition sur laquelle il garda le secret le plus absolu.

(2) Les généraux Cartier, Aubert, Rouyer moururent tous trois de la fièvre jaune. La femme et les enfants du général Aubert périrent quand cette maison sauta.
(1) Ce morne, qui s'appela dès lors le Morne-de-la-Victoire, a été aplani et l'on y a construit une belle église.
(2) Il répandit le bruit de l'arrivée d'un renfort important.

Dans la nuit du 27 septembre 1794, 600 hommes placés sous le commandement du général **PÉLARDY** embarquèrent dans des pirogues rassemblées depuis plusieurs jours. **BOUDET**, de son côté, se rendit par terre au Lamentin, au moment même où les premières troupes débarquaient au Petit-Goyave, et la surprise des Anglais fut extrême, quand ils virent s'avancer toutes ces pirogues chargées de nos soldats qui s'emparèrent du Petit-Bourg, du fort Bacchus, du camp de Paul.
Le général **GRAHAM**, cerné de tous côtés, sommé de se rendre, nous abandonna ses approvisionnements, ses vivres, ses munitions, laissa même entre nos mains 500 prisonniers.
On raconte que Victor Hughes avait menacé de donner un dernier assaut sans quartier ni merci, si la capitulation n'était pas signée.
Le succès était d'autant plus merveilleux, qu'on se trouvait en présence d'une escadre anglaise, et c'est à peine si sir **John JERVIS** et **GREY** voulurent y croire.
Dès lors, le contre-amiral **THOMPSON** appareilla pour se rendre au mouillage de la Basse-Terre.
Victor Hughes triomphait encore ! La fortune le servait à souhait ! Mais, malheureusement, il n'unissait-pas la générosité aux qualités remarquables dont la nature l'avait doué par ailleurs, de sorte qu'il fut implacable dans ses vengeances : **GRAHAM**, n'ayant rien stipulé pour les royalistes qui avaient été ses partisans, ces infortunés montèrent sur l'échafaud ou furent fusillés.
400 blancs ou mulâtres subirent la peine capitale, 400 autres furent condamnés aux travaux forcés.
Le général anglais, qui avait eu des motifs de plainte contre ces malheureux, auxquels il attribuait ses revers, demanda, dit-on, la faveur d'assister à leur exécution, et le commissaire, qui, en qualité d'ancien accusateur public du tribunal révolutionnaire de Brest, avait pourtant le cœur peu accessible aux sentiments de pitié, répondit, dit-on, en ces termes :
« —Mon devoir, monsieur, m'oblige à faire couler le sang des Français ; mais vous, qu'avez-vous à faire ici ? »
Dans ces dernières attaques, suivant James, il y eut 43 Anglais tués, 134 blessés. Victor Hughes renvoya, prisonniers sur parole, 1 400 Anglais qu'il ne pouvait pas nourrir.
Il distribua largement les récompenses : le capitaine de vaisseau **de LEISSÈGUES** fut fait contre-amiral ; il proposa, pour le grade de capitaine de vaisseau, les lieutenants **MERLET, CONSEIL, ESCUBAR, BARDOITZ, DAMEL** ; il promut à des grades supérieurs **BOUDET, PÉLARDY, PARIS, DUMONT**, qui s'étaient particulièrement distingués[1] ; il donna le commandement en chef au général **PÉLARDY**, après avoir, en vain, supplié le vaillant **BOUDET** d'accepter ces fonctions ; ce dernier, modeste autant qu'il était jeune et capable, ne voulut pas consentir à ses propositions.
Avant de terminer les hostilités, Victor Hughes résolut d'expulser complètement les ennemis de l'île, en s'emparant de la Basse-Terre, et le général **PÉLARDY**, qui commença le 11 octobre les opérations, sut les mener avec une activité remarquable.
Le siège du fort Saint-Charles dura 52 jours, après lesquels les Anglais se décidèrent à évacuer. Le capitaine de vaisseau **BOWEN** perdit la vie, au moment où il partait lui-même, emmenant dans son canot les derniers soldats.
Pélardy entra, vers 3 heures du matin, dans le fort, où il trouva 74 canons.
Victor Hughes, qui s'était rendu sur les lieux pour presser les opérations, était présent au moment de l'évacuation, qui eut lieu dans la nuit du 10 au 11 décembre 1794. Il ordonna de jeter à la voirie les restes du général **DUNDAS**, enterré dans le fort, et fit inscrire sur sa tombe la liste des crimes qu'il avait commis. Nous avons déjà dit que ce général anglais exerça sur les patriotes, à l'époque où il gouverna l'île, les plus cruelles vengeances.
Ainsi, une escadrille, une poignée de vaillants soldats dénués de tout, séparés de la mère patrie par l'Océan, sans réserves, sans communications, conquit l'île après une guerre de six mois, battant et chassant 8 000 Anglais appuyés par une escadre de 7 vaisseaux, 4 frégates !

(1) Le capitaine de la Thétis, Frémond, les officiers Despoges, Desroches, Destousses étaient morts.

Un ancien matelot eut la gloire de vaincre l'amiral sir **John JERVIS,** les généraux **GRAHAM** et **GREY**. Ses ennemis en ont dit beaucoup de mal, mais il n'est pas douteux qu'il eut des mérites réels, ceux d'imposer sa volonté, de faire partager son enthousiasme, son patriotisme aux officiers honorables qu'il avait l'honneur de commander, qui ne négligèrent rien pour mener à bonne fin ses entreprises.
Cet homme, devenu maître dans son île, fut un tyran cruel, ombrageux, cynique. Il écarta ceux qui gênaient son ambition personnelle, renvoya en France le général **PÉLARDY**, qui le paya, dit-il, d'une noire ingratitude, et mit tous ses soins à organiser une armée de 10 000 nègres. Il se procura d'autant plus facilement des soldats et des marins, que l'un de ses premiers actes avait été l'abolition de l'esclavage. Afin de nuire au commerce de l'ennemi et jeter au loin la terreur de son nom, il équipa de nombreux corsaires, aux armements desquels il s'intéressa de ses propres deniers, comme il est prouvé d'une manière certaine.
Peu désintéressé par nature, désirant augmenter sa fortune personnelle, il gagna, de cette manière, beaucoup d'argent en qualité d'armateur et d'actionnaire, ce que ses ennemis n'ont pas manqué de lui reprocher.
L'émigration redoubla ; plusieurs nègres libérés suivirent leurs anciens maîtres dans l'exil, et un tribunal révolutionnaire fonctionna régulièrement.
Le pays était à nous, mais il était ruiné. La Basse-Terre avait été livrée aux flammes ; les récoltes sur pied se perdaient ; les Anglais, maîtres de la mer, empêchaient de se procurer des vivres et des approvisionnements au dehors. Il n'y avait à compter que sur soi-même.
Les colons des autres îles accoururent heureusement et comblèrent les vides que l'émigration avait produits. Tous les anciens esclaves furent mis dans l'obligation de travailler les terres qui provenaient des confiscations et appartenaient au domaine.
Sur ces entrefaites, le capitaine de vaisseau, **DUCHESNE-GOHET,** partit de Brest le 3 novembre 1794, avec une division composée de la frégate *l'Astrée*, et de 6 transports qui portaient 1500 hommes de troupe ; les commissaires **Le BAS** et **Le GOYRAND** prirent passage sur la frégate.
Les bâtiments arrivèrent à bon port, sauf une corvette, qui portait 400 soldats dont les ennemis se rendirent maîtres.
Les nouveaux collègues de Victor Hughes débarquèrent le 6 janvier 1795, et ce dernier, non content d'avoir conquis son île, résolut aussitôt de diriger des expéditions sur Sainte-Lucie, Saint-Eustache, Saint-Martin. **Le GOYRAND** s'empara de Sainte-Lucie, et, quant à **Le BAS**, il administra la Guadeloupe, de concert avec Victor Hughes.
Tous deux organisèrent des expéditions maritimes.
Le contre-amiral **de LEISSÈGUES** croisa, pendant 45 jours, à la hauteur des Barbades, avec *l'Hercule, la Concorde, le Brutus, la Thétis*, et ne revint au port qu'après avoir capturé 11 bâtiments marchands, montés par 618 hommes, chargés de marchandises de grande valeur, relativement aux circonstances ; il y avait, entre autres choses, 87 milliers de poudre.
Le lieutenant de vaisseau **SENEZ**, qui croisa, au vent d'Antigoa, avec *le Décius* et la goëlette *la Révolution*, s'empara également de 5 bâtiments.
Enfin les corvettes *Républicaine* et *Sans-Culotte*, la flûte *le Marsouin* remontèrent en latitude sur le parallèle de Saint-Domingue.
Après l'arrivée de la division de **DUCHESNE-GOHET, Victor HUGHES** resta sans nouvelles de France pendant 22 mois. Il dirigea des expéditions sur la Grenade et Saint-Vincent, prit possession de Saint-Eustache, de Saint-Martin, que lui cédèrent les Hollandais, contribua à conserver Curaçao à ces derniers, Porto-Rico à l'Espagne, se vanta même d'avoir fourni des secours en numéraire, en approvisionnements, en hommes, à Saint-Domingue et à la Guyane.

« —Mes cahiers de correspondance, dit-il, sont une preuve authentique de tous les services que j'ai rendus, du ton ferme et digne que je gardais toujours à l'égard des amiraux, généraux, gouverneurs de l'Angleterre. »
Le 1er septembre 1795, la Convention décréta que **Victor HUGHES** avait bien mérité de la patrie.
Le 7 novembre 1794, elle avait déjà décrété que tous les colons qui combattirent pour la République avaient également bien mérité de la patrie.
Au retour de leurs croisières, les marins se plaignirent de ne pas recevoir leurs parts de prises. Victor Hughes les traita sévèrement, sans vouloir écouter leurs plaintes(1).

———————

SAINTE-LUCIE, TABAGO, SAINT-VINCENT, LA GRENADE.

En avril 1794, le vice-amiral **JERVIS** et le général **GREY** prirent possession de Sainte-Lucie, où commandait le général **RICARD**, qui signa une capitulation, après avoir résisté vaillamment aux envahisseurs.
Le commissaire **Le GOYRAND** partit de la Guadeloupe, comme nous l'avons déjà vu, pour reprendre possession de cette colonie.
Ayant opéré le débarquement de ses troupes le 22 avril 1795, il attaqua vigoureusement les Anglais, leur mit 700 hommes hors de combat, et s'empara successivement du Gros-Islet, du Morne-Fortuné, de la Vigie.
Dans la nuit du 18 au 19 juin, nos ennemis, vaincus, abandonnant leurs femmes et leurs enfants, évacuèrent l'île avec précipitation.
Le commissaire, aussi généreux, aussi bon qu'il était brave, renvoya dans leur pays ces femmes et ces enfants, qu'il fit traiter avec les plus grands égards. Il établit une administration intelligente, et se maintint pendant dix mois dans la colonie qu'il avait conquise les armes à la main.
Le contre-amiral **CHRISTIAN**, ayant reçu l'ordre de nous l'enlever de nouveau, s'y rendit avec une escadre et de nombreux transports chargés de troupes que commandait sir **Ralph ABERCROMBY.**
Celles-ci débarquèrent le 27 avril 1786, sur quatre points différents, après avoir canonné les batteries de la côte, enlevèrent à l'assaut le Morne-Fortuné et le Morne-Charles, mais essuyèrent un sanglant échec en voulant chasser nos soldats des batteries situées à la baie de la Montagne. Dans ces diverses rencontres, nos ennemis eurent 173 hommes tués ou blessés, suivant James.
Ils échouèrent une deuxième fois en donnant un assaut de nuit au poste de la Vigie, et laissèrent 190 hommes sur le terrain.
Enfin, **Le GOYRAND,** après avoir fait éprouver ces pertes sanglantes à ses adversaires, se retira sur le Morne-Fortuné, où il consentit à capituler.
Ainsi, 1500 Français résistèrent héroïquement à 10 000 Anglais, dont 556 furent mis hors de combat.
Victor Hughes assure, de son côté, qu'ils perdirent 1200 hommes, et il n'est pas probable qu'il exagère plus que James, dans un sens opposé.
A la paix d'Amiens, l'île de Sainte-Lucie nous fut restituée.

(1) Brenton reconnaît que Victor Hugues montra, dans sa petite sphère, du talent, de l'audace, de la cruauté, de l'insolence, comme on n'en vit jamais dans une guerre barbare. Il avoue qu'il a bien battu les Anglais.

Au début des hostilités, l'île de Tabago fut prise par le major général **CAYLOR** qui, ayant débarqué avec 470 hommes, somma le colonel **de MONTEL** de mettre bas les armes. Ce dernier ayant répondu par un refus, les ennemis marchèrent sur le fort, dont ils se rendirent maîtres, malgré une fusillade bien nourrie qui leur mit 18 hommes hors de combat. L'île nous fut restituée à la paix d'Amiens.
Les îles de Saint-Vincent et de la Grenade tombèrent également au pouvoir des Anglais, peu de temps après la déclaration de la guerre.
Les commissaires les en chassèrent en 1795, mais ils les reprirent de nouveau en 1796, après d'énergiques résistances et de sanglants combats dans lesquels ils n'eurent pas moins de 245 hommes tués ou blessés, suivant James.
L'île de Saint-Martin fut prise par nos ennemis en 1794, puis reprise par **Victor HUGHES.**

LA GUYANE.

Jeannet OUDIN, neveu de **DANTON**, nommé commissaire du gouvernement à la Guyane par la Convention, arriva dans ce pays le 11 avril 1793, et renvoya immédiatement en France le commissaire, son prédécesseur, ainsi que le gouverneur, accusé d'incivisme par les patriotes. Il créa des assignats pour remplacer l'argent qui manquait, proclama l'abolition de l'esclavage le 20 juin 1794, et employa tous les moyens pour républicaniser le pays.
Comme les nègres ne voulurent plus se livrer au travail, l'assemblée coloniale fut obligée de décréter que des peines seraient prononcées contre les paresseux. Elle admit que les travailleurs pourraient contracter des engagements de gré à gré.
La Convention nationale, révisant ultérieurement ces actes, revint sur eux d'une manière terrible, en décrétant que les nègres domestiques, dans les grandes cultures, seraient punis de mort s'ils refusaient de travailler.
En général, ils échappèrent à cette alternative en se faisant petits propriétaires. Le gouverneur **COINTET**, qui remplaça **Jeannet**, rétablit l'esclavage sous un autre nom, et mit en réquisition les travailleurs pour la culture des biens du domaine.

———

LES ILES SAINT-PIERRE ET MIQUELON.

Les Anglais, s'étant rendus maîtres de ces îlots en 1793, transportèrent tous les habitants en France. Ils ne détruisirent pas les établissements de pêche ; mais le contre-amiral **RICHERY**, dans une croisière qu'il fit en 1796, les ruina de fond en comble.

ILE DE SAINT-DOMINGUE.

Nous avons vu que le général **GALBAUD** fut nommé gouverneur de Saint-Domingue, qu'il voulut s'associer le parti de l'assemblée coloniale qui partageait les idées des chefs de Saint-Marc, et se mit en opposition avec les commissaires.

Ceux-ci firent dans l'île deux expéditions, s'attachèrent de plus en plus les mulâtres, et ayant eu des démêlés avec le général, lorsqu'ils revinrent dans le mois de juin 1793, le déclarèrent déchu de son commandement, et l'embarquèrent avec sa famille sur la flûte la Normandie.
A cette époque, le contre-amiral **de SERCEY,** de retour d'une tournée dans les ports du Nord, après avoir réuni sous son escorte 45 bâtiments de commerce, eut de vives discussions avec **SANTHONAX** et **POLVEREL** ; le bruit courut que les officiers de marine seraient destitués comme le gouverneur.
Les matelots qui descendaient à terre étaient journellement insultés par les mulâtres et les nègres. Consignés à leurs bords parles commissaires, furieux des insultes qu'ils avaient reçues, mécontents de ne plus descendre à terre, peu satisfaits de la destitution du général qu'ils estimaient, ils prirent la résolution de s'insurger pour le remettre en possession de son commandement, consignèrent dans leurs chambres les contre-projets.
L'escadre se composait des bâtiments suivants :

L'Éole, 74 ;
Le Jupiter, 74 ;
L'America, 74 ;
La Surveillante,
L'Inconstante,
L'Astrée.

Le 20 juillet 1793, *l'Éole* et *le Jupiter* furent embossés par les équipages devant la ville du Cap ; le général **GALBAUD**, à la tête d'un détachement de partisans, débarqua sur le rivage, aux cris de
« Vive la nation ! »
Les mulâtres, que les commissaires avaient gagnés à leur cause, opposèrent une résistance énergique, et ces derniers, jugeant que le moment était venu de jeter le masque, donnèrent la liberté à tous les esclaves, en demandant des secours aux hordes nègres qui assiégeaient la ville et qui accoururent avec des hurlements affreux.
Le général **GALBAUD**, entièrement défait, perdit, dit-on, la tête et s'enfuit en disant à tous ceux qui l'entouraient : «
Sauvez-moi, sauvez-moi! »
Réfugié à bord du *Jupiter*, il refusa de redescendre à terre, malgré les supplications de ses amis, qui assuraient que tout n'était pas désespéré, que les matelots faisaient encore le coup de fusil dans les rues.
Les nègres incendièrent la ville, qui ne fut bientôt qu'un monceau de ruines et de cendres ; on entendit de la rade des cris horribles ; les assassins, dansant et chantant devant les flammes, semblaient des démons, dans cet enfer de leur composition.
Les infortunés qui ne purent se réfugier à bord des bâtiments ou ne se donnèrent pas la mort furent égorgés ou emprisonnés.
Les commissaires, chargés de nourrir 50 000 mulâtres ou nègres, leurs créatures, refusèrent des vivres à ceux des créoles qui étaient dénués de tout, et l'on raconte qu'aux mères et aux enfants qui demandaient du pain en suppliant, **SANTHONAX** disait :
« Il est donc arrivé le jour de la vengeance divine, où, par leur destruction totale, les blancs payent les iniquités dont ils se sont rendus coupables envers les nègres. »

Ancestrami

Le 29 août 1793, sur les ruines encore fumantes de la ville, les commissaires, sans en avoir reçu l'autorisation officielle, proclamèrent l'abolition de l'esclavage(1).
Les matelots remirent les contre-amiraux **de SERCEY** et **de CAMBIS** en possession de leurs commandements, et les deux divisions reprirent la mer, sauf le vaisseau *l'America* et la goëlette *la Fine.*
Il n'est pas hors de propos de mentionner ici que **VILLENEUVE**, le futur amiral de Trafalgar, était alors enseigne de vaisseau à bord de *l'America*. **SANTHONAX** le promut au grade de capitaine de vaisseau, en rendant compte que c'était un imperturbable républicain, joignant un courage intrépide aux talents et aux connaissances d'un marin consommé.
Plus de 300 navires quittèrent ces bords funestes, emportant des malheureux chassés de leur pays natal. »
Mme de Sercey, femme noble et généreuse, reçut de tous le doux nom d'ange tutélaire, et, quand le convoi relâcha dans la baie de Chesapeake, le gouvernement américain vota des fonds extraordinaires pour venir en aide à tant de victimes ; les villes se disputèrent l'honneur de leur offrir l'hospitalité.
Après cet affreux événement, deux partis divisèrent l'île, et, comme l'un d'eux désirait se mettre sous la protection de l'Angleterre, nos ennemis ne demandèrent pas mieux que de profiter de ces discordes intestines pour prendre possession de notre plus belle colonie.
Le commodore **FORD** vint jeter l'ancre, à l'appel des habitants, devant Cap-St.-Nicolas-Môle, le meilleur port de la mer des Antilles. A la fin de l'année, Jean-Babel, Saint-Marc, Arcahaye, Bougassin, Léogane devinrent également possessions anglaises.
Les Espagnols occupèrent Borgues, Gonaïves, Petite-Rivière, Venette.
Pour seules conditions, les mulâtres ayant désiré être traités comme leurs frères des colonies anglaises, le gouverneur de la Jamaïque consentit à les incorporer dans les troupes.
Dans le mois de janvier 1794, le commodore **FORD** offrit également à Santhonax de livrer Port-au-Prince, mais ces propositions furent rejetées, et la ville fut bloquée par mer et par terre. Nos ennemis ne devinrent maîtres des points importants de Tiburon et de Bissotin qu'après de sanglants combats, et ce ne fut que le 4 juin 1794, après une longue et remarquable défense, que Santhonax consentit à signer une capitulation.
Il partit pour Paris, où il comptait sur ses amis de la Montagne pour le défendre devant la Convention, qui l'avait décrété d'accusation.
Le général **LAVEAUX**, gouverneur général de l'île depuis la destitution de **GALBAUD**, déploya des talents supérieurs dans la défense de Port-au-Prince, digne de l'admiration de la postérité. Les vivres et les munitions manquèrent ; les habitants subirent les plus dures privations avant de se livrer aux Anglais.
Le général, tenant tête à l'orage, sur ce point où les hardis aventuriers de la Tortue avaient dressé leurs premières tentes, maintint courageusement le drapeau de la République, n'ayant d'espoir que dans les hasards du dehors ou les réactions de l'intérieur.

Voici le sombre tableau qui fut fait, à cette époque, dans un message du Directoire :
« Agitée depuis 5 ans, en proie aux horreurs de la guerre civile et de la guerre extérieure, couverte de ruines, arrosée de sang, envahie par les Espagnols et les Anglais, dévastée par des bandes d'émigrés et de nègres révoltés, dépourvue de soldats français, manquant d'argent, de vivres, de munitions, l'île semblait perdue pour la France !

(1) Santhonax garda la conviction que les nègres étaient soulevés par les émigrés et les Espagnols, parce que la guerre continua même après l'abolition de l'esclavage (Placide Justin); Victor Hughes pensait de même.

« Le génie de la révolution la sauva ! De remarquables citoyens tinrent partout l'ennemi en respect. Ce furent : le général **LAVEAUX**, le mulâtre **VILLATE**, commandant du Cap, « **La BATUT**, riche créole, **TOUSSAINT-LOUVERTURE,** les mulâtres « **RIGAUD, BEAUVAIS**, le blanc **PERROUD**, commissaire-ordonnateur. »
La Convention nationale nomma **LAVEAUX** gouverneur et général de division ; les chefs **VILLATE**, **TOUSSAINT, BEAUVAIS, RIGAUD,** généraux de brigade.
Ce décret, était-il dit dans le message, valait une armée, car il rappelait que chacun pouvait encore compter sur la France.
Le 22 juillet 1795, la Convention décréta également que ceux qui avaient combattu pour la République avaient bien mérité de la patrie.
Au début de l'insurrection, les nègres Jean-François et Toussaint s'étaient donnés aux Espagnols ; mais ce dernier les abandonna pour se ranger sous les drapeaux de la République, et, dans cette circonstance, agit avec une ruse qui prouvait qu'il était capable de la plus profonde hypocrisie. Il partit un matin avec tous ses complices, le lendemain d'un jour où il avait communié sous les dehors d'une grande piété.
Nous verrons, dans le livre suivant, par suite de quelles circonstances fatales Saint-Domingue, perdue pour la France, devint l'empire de ce nègre fameux que la nature avait doué des talents les plus rares, et qui fut un des hommes les plus remarquables de cette époque.

_____

DIVERS COMBATS DANS LA MER DES ANTILLES.

L'Embuscade, 36; cap. Bompart.

Ce capitaine, après avoir détruit ou capturé plus de 60 bâtiments marchands, se trouvait en relâche à New-York, lorsqu'il apprit qu'une frégate croisait au large.
Il s'imagina que c'était *la Concorde* qui battait la mer dans ces mêmes parages, et chargea l'un de ses officiers, Américain de naissance, d'aller porter au capitaine des instructions relatives à un corsaire qu'il désirait poursuivre. L'officier soupçonna qu'il se rendait à bord d'un anglais et ne se trompa point, car la frégate en vue n'était autre que *le Boston*, capitaine **COURTENAY**. Malgré ses défiances, il fut fait prisonnier, parce qu'on l'induisit complètement en erreur, par l'intermédiaire d'un pilote qui parlait le français.
COURTENAY, en causant avec lui, dans la journée du lendemain, lui assura, dit-on, qu'il serait enchanté de se mesurer avec *l'Embuscade*, ce à quoi l'officier répondit que **BOMPART** ne demanderait pas mieux. Des lettres furent échangées par la poste de New-York, et le cartel accepté de part et d'autre.
Le 30 juillet 1793, nos marins prirent donc la mer, et dans la journée du lendemain ils aperçurent la frégate ennemie sous le vent, dans le sud-ouest. Vers cinq heures du matin, les préparatifs du combat étaient terminés, les capitaines avaient arboré les pavillons de nation, et *l'Embuscade*, courant à contre-bord, passait à 3 milles au vent de son adversaire *le Boston.*
Le feu commença après diverses manœuvres ; les deux bâtiments cinglant bâbord amures sous les huniers par une belle brise de nord-est, *l'Embuscade* au vent. Plus tard, les deux capitaines prirent la panne, sous les mêmes amures.

Vers 6 heures, les Anglais avaient déjà des avaries majeures. Le mât d'artimon du *Boston* était brisé ; son grand mât de hune tombé sur tribord ; **COURTENAY** et son second blessés mortellement.
Il faut dire que *l'Embuscade* avait aussi beaucoup souffert, de telle sorte que **BOMPART** ne put rejoindre les Anglais, lorsqu'ils s'éloignèrent en forçant de voiles.
D'après son rapport, ces derniers eurent 135 hommes tués ou blessés ; d'après James, il n'y en eut que 50.
Notre capitaine rapporte également que les dames d'Halifax se cotisèrent pour fêter les héros de la frégate anglaise ; que, d'une autre part, les habitants de New-York firent graver une médaille d'or en l'honneur des marins français, et qu'il ne l'accepta qu'à la condition de ne pas la porter, parce que la Convention nationale avait supprimé les décorations.

La Concorde, cap. Vandangen.

Ce capitaine, en se rendant au port de Tiburon, sur la côte de Saint-Domingue, pour remplir une mission que lui avait donnée le contre-amiral **de CAMBIS**, captura la frégate anglaise *la Hyène*.

L'Inconstante, 36; cap. Riouffe.

Ce capitaine faisait route pour revenir à Port-au-Prince, lorsque, le 25 novembre 1793, il eut connaissance de deux grands bâtiments à l'horizon. On dit que, les prenant pour des marchands, il négligea de faire les préparatifs de combat ; aussi quelle ne fut pas sa surprise quand, au milieu de la nuit, deux fortes frégates anglaises, se plaçant de chaque côté de *l'Inconstante*, commencèrent un feu terrible, après les sommations d'usage.
Aux premières volées, tous nos fanaux d'applique tombèrent ; nos marins restèrent plongés dans l'obscurité, si bien qu'il n'y eut qu'une indicible confusion dans les batteries.
Notre infortuné capitaine ne tarda pas à amener son pavillon, après avoir reçu une blessure dont il mourut, peu de jours après, à la Jamaïque.
Nous eûmes 7 hommes tués et 9 blessés, d'après le rapport de l'enseigne **OMNÉS**, qui critique beaucoup son capitaine, et 28 hommes hors de combat, d'après l'historien James, qui exagère souvent.
Les deux frégates anglaises qui combattirent la nôtre se nommaient : *la Pénélope*, 32; *l'Iphigénie*, 32.

La Pique, 36; cap. Conseil.

Ce capitaine fut expédié, par Victor Hughes, au devant d'un convoi qu'il attendait de France, et, le 4 janvier 1795, il rencontra la frégate anglaise *la Blanche*, cap. **John FAULKNOR.**
Les ennemis semblèrent d'abord prendre chasse ; mais ils se ravisèrent, et, vers 8 heures du soir, le feu commença au moment où *la Blanche*, les amures à tribord, passant sous le vent de notre frégate, courait à contre-bord.
Après diverses évolutions, les capitaines se mirent aux amures de bâbord ; pour continuer le combat.

CONSEIL, qui avait l'avantage du vent, voulut doubler son adversaire, laissa porter tout à coup, pour le canonner en enfilades, mais l'Anglais exécuta la même manœuvre, et les deux frégates restèrent bord à bord.
Vers 2 heures 30 minutes, *la Pique* fut démâtée de son grand mât et de son mât d'artimon, et peu après, **CONSEIL** ayant abordé *la Blanche* par bâbord, nos marins firent tous leurs efforts pour sauter à l'abordage. La brise avait cessé de souffler, le temps était beau ; le bruit de la fusillade, des grenades, de l'artillerie troublait, dit James, le calme de la plus belle nuit intertropicale.
Vers 3 heures, **FAULKNOR** reçut un coup mortel, au moment où il donnait des ordres pour lier le beaupré de notre frégate au cabestan de la sienne. L'amarrage ayant manqué, *la Pique* dériva sous la poupe de *la Blanche*, et les Anglais lièrent de nouveau son beaupré au cabestan.
Ils placèrent aussi des caronades en batterie sous la dunette, ouvrirent des sabords en tirant à boulets contre le couronnement, et commencèrent un feu d'enfer qui enfilait notre frégate de l'avant à l'arrière.
CONSEIL, blessé mortellement, n'amena son pavillon que vers 5 heures du matin, après ce combat sanglant pendant lequel, suivant les historiens anglais, les équipages semblèrent animés, de part et d'autre, du courage le plus chevaleresque.
Nous comptions 76 hommes tués, 110 blessés, d'après James, qui dit que ses compatriotes ne perdirent que 28 hommes.
Le rapport de **CONSEIL** n'existe pas aux archives de la marine.
Dans une lettre au ministre, **VILLARET de JOYEUSE** mentionne que l'arrivée d'un vaisseau anglais décida de la victoire des Anglais.
James ne dit mot de ce fait important.

———

LES CORSAIRES DANS LES ANTILLES.

Un rapport du citoyen **THÉRIC**, négociant, à New-York, délégué par les corsaires français dans la mer des Antilles, pour faire valoir leurs services devant la Convention nationale, a été conservé aux archives.
Grâce au zèle de ce mandataire, nous pouvons payer un tribut de reconnaissance à quelques marins français perdus dans ces pays lointains. Le citoyen **THÉRIC** dit que 38 navires furent armés pour la course, qu'ils capturèrent 72 bâtiments anglais d'une valeur approximative de 17 millions de francs.
Le capitaine **Jean BOUTEILLE** arma, dit-il, le premier.
CARRIN de Marseille, **HERVIEUX, LANGLOIS, GAILLARD, BAR, ROLCHOZ** marchèrent sur ses traces.
Il énuméra, devant la Convention, leurs beaux faits d'armes, parla de leur bravoure, de leur patriotisme, de leurs mérites, se vanta de tirer leur nom de l'oubli, assura qu'ils firent souvent passer des secours en vivres et en munitions de guerre aux généraux qui combattaient pour la République à Saint-Domingue, et conclut en demandant que ces corsaires fussent à même d'obtenir des grades dans la marine de l'État. Nous ne savons si la Convention accueillit favorablement cette demande.
L'Atalante rencontra, le 1er décembre 1793, le paquet anglais *l'Antilope*, qu'il poursuivit en forçant de voiles. Le 3 décembre, le vent ayant molli, nos marins se rapprochèrent et engagèrent le combat bord à bord. Ils en vinrent à l'abordage, mais succombèrent après une lutte sanglante dans laquelle 30 hommes furent tués, 17 blessés.
James assure que les passagers de *l'Antilope* firent merveille, que M. **NOLIN**, émigré français, ci-devant aspirant de marine, se distingua particulièrement, et montra un courage de lion pendant la lutte qui s'engagea corps à corps.

Ancestrami

LES ALLIÉS DE LA FRANCE.

Depuis le commencement des hostilités, les Anglais convoitaient la riche colonie du Cap, et le vice-amiral **ELPHINSTONE** s'y rendit avec une escadre, dans le mois d'août 1795, conformément à ses instructions.
Ses troupes, débarquant dans l'est de la ville, se rendirent maîtresses des positions dominantes, à la suite de quelques escarmouches ; puis le général **CLARKE** arriva de l'Inde avec un corps d'armée considérable pour poursuivre les opérations.
En même temps d'immenses approvisionnements furent débarqués.
Les Hollandais, jugeant que toute résistance serait inutile, signèrent une capitulation par laquelle cette belle colonie, qu'ils avaient rendue florissante, devint terre anglaise.
L'île de Ceylan, qui appartenait aussi à la Hollande, devint, à cette même époque, l'objet de la convoitise de nos puissants ennemis.
Le contre-amiral **REYNIERS**, ayant jeté l'ancre dans la baie de Trinquemalé, avec une escadre de 3 vaisseaux et plusieurs transports, le général sir **James STUART** débarqua des troupes et livra plusieurs combats, à la suite desquels une capitulation fut signée. Toutes les places de l'île tombèrent successivement au pouvoir des Anglais, qui ramassèrent un butin considérable, d'une valeur de 8 millions de francs.
Le contre-amiral **REYNIERS** s'empara ultérieurement de l'île d'Amboine, où se trouvèrent des richesses telles que chaque capitaine reçut 300 000 francs de part de prise.
Les Hollandais firent un vain effort pour prendre possession de leurs colonies. Ils armèrent 3 vaisseaux, 4 frégates, 1 corvette ; mais l'amiral anglais **KEITH**, qui commandait dans ces parages une importante escadre de 8 vaisseaux, se rendit au-devant de ces forces et les réduisit.

LIVRE TROISIÈME

LE DIRECTOIRE, DEPUIS SON AVÉNEMENT (26 OCTOBRE 1795) JUSQU'AU CONSULAT 11 NOVEMBRE 1799).

CHAPITRE PREMIER.

LOIS, DÉCRETS, ORDONNANCES. — LES MINISTRES.

Le vice-amiral **TRUGUET**, nommé ministre de la marine à l'avènement du Directoire, remplaça **DALBARADE** le 24 novembre 1795, et l'on peut dire que, sous son ministère, les forces navales de la République rendirent peu de services.

Aussi ne pouvons-nous approuver les éloges que M. **ROUSSIN** a prodigués à **TRUGUET** dans une notice biographique. Il est vrai de dire, pourtant, que les luttes qui ne cessèrent de diviser les membres des pouvoirs exécutif et législatif entravèrent parfois les opérations ; celles qui auraient exigé un secret absolu furent dévoilées ; les préparatifs furent insuffisants, sous prétexte d'économies mal entendues ; les résultats furent, en réalité, nuls, et les esprits se livrèrent au découragement.

Le corps des officiers de marine fut réorganisé à cette époque, mais **TRUGUET** éloigna du service les plus habiles, les plus vaillants amiraux de la Convention nationale, **MARTIN VENCE, NIELLY, VANSTABEL**. Il n'employa point **LATOUCHE-TRÉVILLE**, le plus capable, le plus distingué des hommes de mer de cette époque.

Il rappela, dit M. **ROUSSIN**, les officiers généraux et supérieurs qui avaient été persécutés comme lui, leur confia des commandements importants et appela des hommes d'expérience et de probité aux grands emplois administratifs.

D'abord, ces derniers emplois étaient confiés, antérieurement, à de bons serviteurs qui n'avaient point démérité, que nous sachions, et en ce qui concerne les officiers de vaisseau, il est fort regrettable que ceux-là qui avaient dû leur avancement à leurs mérites personnels aient été mis à l'écart en faveur de ceux qui n'avaient d'autres titres que des persécutions subies pour opinions politiques.

Pour caractériser l'esprit de ce décret, qui modifia si profondément l'organisation des officiers, et qui parut le 24 octobre 1795, nous dirons que l'épée fut de nouveau soumise à la plume.

L'éternelle question d'une marine administrative ou d'une marine militaire était loin d'être résolue.

On établit, dans chacun des arsenaux, un administrateur unique, ordonnateur en chef duquel relevaient l'administration, la comptabilité, les directions des constructions, de l'artillerie, et même la direction des mouvements du port.

Le conseil d'administration fut composé de l'ordonnateur, des trois directeurs et d'un contrôleur.

Quant au commandant des armes, qui ne conserva d'autorité que sur les troupes et les équipages des bâtiments armés, il ne devait pas siéger dans ce conseil.

Rendons à **TRUGUET** la justice qu'il s'opposa de toutes ses forces à ce système, et qu'il agit de son mieux près du Directoire pour modifier ces décrets par lesquels les commissaires allaient avoir la suprématie, non-seulement dans leurs bureaux, mais même dans les arsenaux.

Il échoua dans son entreprise, et, comme pour se venger de son échec, il fit, dans les diverses branches du service, des nominations telles, qu'on l'accusa, au conseil des Cinq-Cents, d'avoir abusé des fonctions de son ministère, de s'être fait un jeu de la loi.

Ainsi, ne voulant point placer des officiers de vaisseau sous la coupe des commissaires, il nomma, en qualité d'ordonnateurs, les ingénieurs **SANÉ, GROIGNARD, CHEVILLARD, SEGONDAT.**

Ce fut à cette époque que les commissaires rentrèrent en possession de leurs uniformes, que **JEAN-BON SAINT-ANDRÉ** leur avait enlevés.

Le corps des officiers de vaisseau, après avoir été dissous, fut réorganisé sur de nouvelles bases[(1)].

On forma, sous la dénomination de troupes d'artillerie de marine, un corps de 5 000 hommes composé de 7 demi-brigades.

(1) On décréta qu'il serait, à l'avenir, composé de la manière suivante :

8 amiraux, 16 contre-amiraux, 50 chefs de division, 100 capitaines de vaisseau, 180 capitaines de frégate, 400 lieutenants de vaisseau, 600 enseignes de vaisseau.

On décida que les officiers du commerce qui avaient commandé des bâtiments de l'État depuis le commencement de la guerre seraient choisis concurremment avec les officiers militaires pour former les nouveaux cadres.

On décréta aussi que les mariniers seraient soumis à l'inscription maritime jusqu'aux lieux où la marée se fait sentir. L'âge maximum de la levée fut fixé à 50 ans.

Lorsque le Directoire signa un traité d'alliance avec le cabinet de Madrid, dans l'été de 1796, les circonstances ne furent jamais plus belles pour poursuivre les Anglais. Alors que l'amiral **JERVIS** évacuait la Corse et laissait libres les eaux de la Méditerranée, alors qu'une armée navale franco-espagnole de 40 vaisseaux se trouvait disponible, on n'essaya même pas d'inquiéter la retraite de nos ennemis, qui n'avaient que 15 vaisseaux de ligne et étaient soucieux de l'immense convoi chargé du matériel qu'il leur fallait transporter d'Ajaccio à Gibraltar.

Dans l'hiver de 1796 à 1797, on imagina de faire la désastreuse expédition de l'Irlande, qui fut aussi mal conçue que mal organisée. On compromit nos vaisseaux, une belle armée, l'illustre général **HOCHE** lui-même auquel avait été confié le commandement en chef des troupes.

Pendant toute l'année 1797, nos escadres restèrent immobiles sur nos rades, alors que les équipages de l'armée navale de lord **BRIDPORT** étaient en pleine insurrection, que les Espagnols qui tenaient la mer combattaient au cap Saint-Vincent contre lord Jervis et que les Hollandais livraient aussi une bataille sanglante à l'escadre des Dunes.

Tels sont les faits. Comment expliquer une telle politique?

N'est-on pas en droit de conclure que ceux qui dirigèrent les affaires de la France, de la marine en particulier, ne surent pas s'élever à la hauteur de la mission qu'ils avaient acceptée?

Du reste, la malveillance atteignit **TRUGUET** dans la confiance du Directoire. Il fut destitué au mois de juillet 1797, et, par dédommagement, nommé ambassadeur près de la cour d'Espagne.

Le contre-amiral **PLÉVILLE le PELLEY**, nommé au ministère le 1er septembre 1797, eut la triste mission de donner des ordres relatifs à l'embarquement des déportés du 18 fructidor.

On fut, dit-on, à cette époque, pris d'un grand découragement à l'égard de la marine, et l'on assure que l'on pensa sérieusement à revenir à une marine d'armateurs corsaires.

Plusieurs frégates, *la Cybèle, la Thétis, la Médée, la Néréide, l'Africaine, la Diligente, la Bayonnaise* et quelques corvettes, *la Princesse-Royale, la Sagesse, la Railleuse*, furent cédées au commerce dans le seul port de Rochefort ; pourtant on décida que les capitaines seraient choisis par les armateurs dans les cadres des officiers de vaisseau.

Fort heureusement, ce décret, signé le 26 septembre 1797, fut annulé trois mois plus tard, et on lit dans le *Moniteur* v universel que **LATOUCHE-TRÉVILLE** offrit ses services aux armateurs.

PLÉVILLE le PELLEY se montra le plus intègre, le plus honnête des hommes à cette époque où les concussions, les dilapidations de toute espèce furent, dit-on, si fréquentes. On raconte qu'une somme de 40 000 francs lui ayant été allouée pour faire une tournée d'inspection dans les ports, il n'en dépensa que 7,000 et désira faire remise de la différence à la trésorerie. Comme le Directoire ne crut pas devoir souscrire à cette intention, l'amiral consacra les fonds disponibles à l'érection d'un télégraphe sur l'hôtel du ministère.

Lorsque les conférences de Lille eurent été rompues, le Directoire, pensant à une invasion de l'Angleterre, donna des ordres pour le rassemblement d'une armée sur les côtes du nord de la France, et Bonaparte en fut nommé général en chef, le 26 mars 1798.

On décida, dans le même but, que toutes les chaloupes et bateaux du littoral seraient réunis au Havre, que l'embargo serait mis sur les corsaires et transports-écuries d'un tonnage inférieur à cent tonneaux, et qu'une commission supérieure placée sous les ordres immédiats du Directoire et de Bonaparte, indépendante du ministre, réunissant tous les pouvoirs civils et militaires, serait chargée de l'organisation et de l'armement de tous ces bateaux.

Les membres de cette commission étaient :

FORFAIT, ingénieur des constructions navales ;

LACROSSE, contre-amiral ;

ANDRÉOSSI, général de division.

Cette commission, qui pouvait dépenser 400 000 francs par mois, exerçait une véritable dictature de Civita-Vecchia à Anvers sur tous les rivages de la France.
C'est à cette même époque qu'on s'occupait de l'expédition d'Egypte, et l'historien James a cru devoir avancer que Bonaparte en suggéra l'idée pour ne pas traverser la Manche[1].
On a dit aussi que les directeurs l'imaginèrent pour éloigner ce jeune héros illustre à tous égards dont la gloire leur portait ombrage et dont ils redoutaient l'ambition.
En tous cas, ce fut, à notre avis, une idée fatale, car notre marine qui avait jusque-là lutté péniblement contre celle des Anglais devait subir à Aboukirun terrible échec.
Pléville le Pelley ne fut pas mis dans le secret de ces deux entreprises, et après neuf mois de fonctions, éprouvant le besoin de prendre du repos, malade depuis longtemps épuisé par le travail, il se démit de son ministère.
On le nomma commandant en chef de l'escadre de Toulon, mais à son arrivée dans cette ville, il supplia qu'on voulût bien lui donner un remplaçant et se retira du service pour se rendre près des siens.
Le vice-amiral **BRUIX** fut nommé ministre le 28 juillet 1798, et l'on verra plus loin les détails des expéditions d'Égypte et d'Irlande, de même que les résultats plus heureux de la belle croisière que fit ce ministre, après avoir laissé le soin de son département à un collègue.
Le commissaire général **BOURDON de VUITRY** fut nommé ministre de la marine le 3 juillet 1799, en remplacement de **BRUIX** qui reçut le commandement en chef de la flottille de Boulogne.
Ce nouveau ministre donna une grande impulsion à la construction des bateaux plats et des péniches.
Enfin, le 11 novembre 1799, à la suite du coup d'Etat du 18 brumaire, Bonaparte fut nommé premier consul et on lui adjoignit comme collègues **CAMBACÉRÈS** et **Le BRUN.**
On dit que **BRUIX** participa au coup d'Etat fameux qui changea encore le gouvernement de la France.

CHAPITRE II.

CHRONIQUES DES PORTS.

Toulon, Brest.

Nous n'avons rien de particulier à signaler dans la chronique de Toulon, et nous donnerons plus loin le récit des expéditions diverses qui en partirent.
Ce furent d'abord les contre-amiraux **RICHERY** et **VILLENEUVE**, dont l'un alla croiser dans l'océan Atlantique, dont l'autre se rendit à Brest.
Dans l'automne de 1796, comme les Anglais terminaient l'évacuation de la Corse, nous nous trouvâmes maîtres de la Méditerranée, par suite de notre alliance avec l'Espagne, et le vice-amiral **LUNGARA** vint jeter l'ancre, pendant quelques jours, sur la rade de Toulon, avec une escadre de 26 vaisseaux.

(1) Bonaparte pensait depuis longtemps à la conquête de l'Egypte ; car on lit, dans le Moniteur, qu'il écrivit à ce sujet à Talleyrand de son quartier général en Italie.

BRUEYS, qui commandait l'armée navale, ayant d'abord fait deux croisières sur les côtes d'Italie et dans l'Adriatique, fut mis par Bonaparte, dont il avait su gagner les bonnes grâces, à la tête de la flotte qui transporta l'expédition d'Egypte.
On sait quelle mort glorieuse il trouva sur son vaisseau *l'Orient*.
Dans le courant de 1799, le vice-amiral **BRUIX**, avec son armée de 25 vaisseaux, vint aussi jeter l'ancre à Toulon, dans le courant de sa croisière.
De Brest partit l'escadre de **MORARD de GALLES,** dans l'hiver de 1796 à 1797, et, si de violentes tempêtes n'avaient pas dispersé les vaisseaux et les transports, on ne peut calculer quel mal auraient pu faire à la puissance britannique les troupes placées sous le commandement de l'illustre général Hoche, que nos marins avaient mission de débarquer en Irlande.
A la fin de 1798, le chef de division **BOMPART** n'obtint pas de meilleurs résultats ; et, enfin, dans l'été de 1799, le ministre **BRUIX**, étant venu de Paris se mettre lui-même à la tête d'une belle armée navale de 25 vaisseaux, promena le pavillon français sur les côtes d'Espagne et d'Italie. Il revint à bon port, suivi d'une armée navale espagnole, et,jusqu'à la fin de la guerre, une imposante armée de 45 vaisseaux français et espagnols couvrit les eaux de la rade.

Rochefort.

Dans ce port, le contre-amiral **MARTIN** commandait la marine, et il est juste de dire qu'il s'acquitta de ces honorables fonctions avec un zèle et une intelligence remarquables.
Les capitaines qu'il expédia en croisière dans l'Océan, ou en mission dans les mers lointaines, soutinrent dignement l'honneur du pavillon de la République.
C'est de Rochefort que partit la division du contre-amiral **de SERCEY**, commandant en chef la station des mers navales de l'Inde; celles des capitaines **MOULTSON, MICHAUD, PAPIN, SAVARY.**
C'est également dans ce port que furent armées *la Charente, la Bayonnaise*, dont nous raconterons, dans tous leurs détails, les mémorables combats, *la Vengeance* et *le Berceau*, dont les équipages ont excité l'admiration des ennemis de la France dans la mer des Antilles.
Dans le courant de 1799, le contre-amiral espagnol **MELGARÉJO** vint jeter l'ancre en rade de l'île d'Aix, avec une division de 5 vaisseaux espagnols, et les Anglais ayant tenté de v les incendier au moyen de brûlots, **MARTIN** se rendit de sa personne à bord du vaisseau amiral *le Réal-Carlos*, fit établir de bonnes estacades, armer convenablement les batteries de l'île. Il prit, par ailleurs, des dispositions si sages, que nos ennemis furent obligés de se retirer après des tentatives infructueuses.
A la fin de septembre 1799, les Espagnols rentrèrent dans leurs ports.
Ce fut à Rochefort que les 65 membres du conseil des Cinq-Cents, accusés d'avoir voulu renverser la République, prirent passage sur la corvette *la Vaillante*, pour être déportés à la Guyane.

Lorient.

Dans la nuit du 30 avril 1798, le vaisseau *le Quatorze-Juillet*, amarré à quatre amarres, chargé de ses vivres, de ses rechanges et de tous ses approvisionnements, prit feu tout à coup, sans qu'on ait jamais connu exactement la cause de ce sinistre.
Le conseil municipal de la ville se plaignit au ministre que le commandant des armes ne l'eût pas fait prévenir officiellement d'un événement qui pouvait compromettre la sécurité des habitants.

L'opinion publique se montra très-sévère à l'égard des autorités, et, à la suite d'une longue enquête, le capitaine de vaisseau **DALBARADE**, commandant des armes, fut déclaré incapable de commander.
Trois capitaines furent déchus de tous commandements pendant quatre années ; les gardiens du vaisseau subirent la peine de plusieurs années de prison.

Cherbourg.

Dans l'été de 1795, les Anglais prirent possession des îles Saint-Marcouf, situées près de Cherbourg, et, de ce point qu'ils fortifièrent de leur mieux, ils gênaient si bien le cabotage, en communiquant avec les royalistes, qu'afin de les en chasser, une expédition partit de la Hougue au commencement du mois de mai 1798.
Elle se composait de 15 chaloupes canonnières, de 4 bombardes, de 33 bateaux plats, sur lesquels 3 000 hommes de troupes prirent passage ; mais cette attaque mal dirigée n'aboutit à aucun résultat.
On assure que les Anglais avaient bordé de canons tous les rivages de l'île et construit un mur d'enceinte continu. Nous eûmes 10 hommes tués, 25 blessés.

———

Boulogne, Ostende.

Nous avons dit qu'une commission supérieure fut chargée d'organiser les moyens de transport dont il était possible de disposer, lorsque le Directoire s'occupa d'un projet de descente en Angleterre.
Boulogne, Dunkerque et autres points voisins furent choisis comme points de rassemblement ; on mit en réquisition les bâtiments grands et petits de ce littoral, et un officier suédois, nommé **MUSKEIN**, fit accueillir à cette époque, par le ministre **TRUGUET**, un projet de bateaux plats dans le genre de ceux dont les Suédois avaient fait usage pour traverser la mer Baltique.
On conçut même l'étrange projet de transporter ainsi 5 000 hommes de troupes en Écosse, et **MUSKEIN** partit pour ce voyage extraordinaire. Assailli par un coup de vent dans la Manche, il se hâta de rentrer au port, et l'on reconnut alors que ces bateaux plats pouvaient servir seulement sur une mer calme, par un beau temps.
On continua d'augmenter la flottille, d'organiser les équipages des canonnières, et nous verrons, au livre suivant, quelle extension elle prit tout à coup.
Comme Ostende était le point de rassemblement de tous ceux de ces bateaux plats que l'on construisait en Hollande et en Belgique, les Anglais préparèrent une grande expédition pour ruiner ce port.
Le 19 mai 1798, le commodore **Home POPHAM** s'y rendit avec 40 bâtiments de guerre, 3 000 hommes de troupes, sous les ordres du général **COOTE**, et à ses sommations on répondit qu'il n'aurait la ville que quand elle serait ruinée de fond en comble.
Nos batteries commencèrent leur feu ; la garnison, forte de 460 hommes, opéra des sorties vigoureuses, attaqua les Anglais dans leurs retranchements, et remporta sur eux des triomphes, tels que 200 furent tués ou blessés, Il 800 faits prisonniers.
On assure que les soldats malades et consignés dans les ambulances violèrent la consigne, prirent les armes et firent aussi le coup de fusil.
Les marins de la canonnière, *le Surveillant*, ne restèrent pas inactifs dans cette circonstance.

Histoire des marins français sous la République (1789-1803) – Auteur Charles Rouvier – Ed. Bertrand Paris – 1868 – sources : www.gallica.bnf.fr - droits : domaine public – saisie 2018.

CHAPITRE III.

CROISIÈRES DANS L'OCÉAN.

LE CONTRE-AMIRAL RICHERY.

Prise du vaisseau le Censeur. — Séjour à Cadix. — Le capitaine Allemand.

RICHERY, chargé de missions importantes dans l'Océan, fut placé à la tête d'une belle escadre composée des meilleurs voiliers de l'armée navale de la Méditerranée. C'étaient :

Le Jupiter,	74, C. A. Richery ;
Le Duquesne,	74, Allemand ;
La Pégase,	74, Moreau ;
La Révolution,	74, Faye ;
La Victoire, 80,	Le Mancq ;
Le Berwick,	74, Dumanoir le Pelley ;
La Friponne,	32 ;
L'Embuscade,	32 ;
La Félicité,	32.

Les instructions du Directoire lui prescrivirent de se diriger sur Saint-Domingue, et de remettre au général **LAVEAUX** des plis dont il fut chargé. Dans le cas où les agents de la République, partis de Brest sur le vaisseau du contre-amiral **THÉVENARD**, l'auraient devancé, il devait leur remettre ces mêmes plis en les prévenant qu'il avait des ordres pour se porter sur Port-au-Prince et le môle Saint-Nicolas, surprendre les bâtiments de guerre anglais qui bloquaient ces deux villes, et contribuer ainsi, d'une manière efficace, à l'attaque générale que les troupes de terre devaient effectuer.
Après ces opérations, **RICHERY** avait ordre de cingler sur la Jamaïque, florissante colonie anglaise, d'y opérer des débarquements, de mettre les habitants à contribution, ou de réduire en cendres les meubles et les immeubles, de les dévaster, de les ruiner.
A cet égard, les instructions **de TRUGUET** ne pouvaient laisser aucun doute dans l'esprit de l'amiral ; elles semblent dictées par le génie du mal et de la haine.
Enfin, en quittant la Jamaïque, nos marins durent faire route pour Terre-Neuve et le Labrador, détruire toutes les pêcheries, brûler les établissements, couler ou brûler les bâtiments de pêche.
A cette époque, on était exaspéré contre les Anglais, par suite des nouvelles navrantes que l'on recevait de Saint-Domingue, parce que l'on pensait, avec quelque raison, en vérité, que la guerre qu'ils nous faisaient, leurs machinations perfides, étaient l'unique cause du drame sanglant de la révolte des nègres dans cette île. On avait formé le projet de se venger en dévastant la Jamaïque.
RICHERY, ayant appareillé de la rade de Toulon le 13 septembre 1795, faisait route pour franchir le détroit de Gibraltar, lorsque, le 13 octobre, les vigies signalèrent de nombreuses voiles qu'on ne tarda pas à reconnaître pour des bâtiments marchands, sous l'escorte de deux vaisseaux de guerre.
Nous avons dit que les nôtres avaient été choisis comme de fins voiliers, et, dans cette circonstance, ils ne restèrent pas au-dessous de leur réputation.
D'après les ordres donnés, chaque capitaine chassa les ennemis en forçant de voiles, si bien qu'au bout de quelques heures on eut amariné 36 bâtiments richement chargés, d'une valeur de 25 millions de francs.

Le vaisseau anglais *le Censeur,* démâté fort à propos de son petit mât de hune, fut rejoint par le Barra ? qui, de plus, lui brisa son mât de perroquet de fougue, celui de grand perroquet, et lui fit amener son pavillon. Ces succès ne coûtèrent pas cher, puisque nous n'eûmes pas un seul homme tué ou blessé.
Ce qui prouve que nos marins, quand ils avaient les chances belles, savaient en profiter fort habilement.
Les occasions ne se présentèrent que rarement, hélas !
RICHERY,s'étant dirigé sur Cadix avec ses prises, fit travailler activement aux réparations du Censeur et de la Victoire.
Il traita de l'échange de ses prisonniers avec le gouverneur de Gibraltar, reçut de ce dernier 500 marins qui formèrent l'équipage du *Censeur*, et renvoya les Anglais, dont il eût été embarrassé.
D'après les règlements adoptés par les puissances maritimes, 3 vaisseaux seulement entrèrent dans le port ; les autres restèrent au mouillage de Rota.
A cette époque, le Directoire traitait avec le cabinet de Madrid, et le séjour de nos marins dans Cadix fut peut-être préjudiciable au cours de ces négociations. Par suite des fautes qui furent commises par les uns comme par les autres, de l'irrésolution du Directoire, de la mauvaise volonté des Espagnols, l'importante mission que notre amiral avait reçue se trouva compromise.
Deux régiments d'émigrés étaient casernés dans la ville, et tout d'abord de violentes altercations s'élevèrent souvent entre nos matelots et leurs compatriotes bannis. Ce ne fut point, il est vrai, une affaire de grande importance, et on y coupa court en ne permettant qu'aux officiers seuls de descendre à terre et en éloignant les émigrés.
Les équipages firent généreusement don du *Censeur* à la République, et l'on s'occupa très-activement de remettre tous les vaisseaux en état, de reprendre la mer ; chaque homme reçut une somme de 10 piastres à valoir sur sa part de prise ; les exercices se firent avec régularité, le meilleur esprit sembla régner dans l'escadre, et **RICHERY** écrivit, à plusieurs reprises, qu'il n'avait qu'à se louer de ses officiers et de ses marins.
Malheureusement, la grande difficulté consista dans l'approvisionnement des vaisseaux, et tous les intérêts en souffrirent.
L'amiral confia la vente des bâtiments capturés au sieur Fourrât, négociant français, qu'il chargea, par la même occasion, de procurer à son escadre les approvisionnements nécessaires. Ce fut une faute grave, car ces deux importantes opérations étaient du ressort du chef civil ou commissaire d'escadre qui, pour des raisons qui semblent peu sérieuses, fut mis à l'écart.
Ce dernier s'en plaignit amèrement au ministre ; il adressa vainement des observations à **RICHERY**, parla inutilement de sa responsabilité, ne put, pendant trois mois, se rendre compte de la situation de l'escadre, et n'entra en fonctions que lorsque le vice-consul de la République eut entièrement déchargé M. **FOURRAT** de ses attributions.
Ni capitaines, ni officiers ne faisaient cas de ses ordres : ils mettaient, au contraire, des obstacles à leur exécution ; ils affectaient de ne lui reconnaître aucun caractère officiel, de sorte que le service en souffrit d'une manière sérieuse.
Comme il n'avait pas été nommé par le ministre, l'amiral et les capitaines se croyaient en droit de le traiter de cette manière.
Un trait peindra, mieux que tout ce que nous pouvons dire à ce sujet, l'état des esprits et les mœurs de ce temps.
Les agents civils venaient d'être remis en possession de leurs uniformes par un décret du Directoire, et d'après les conseils de l'agent **ROUME**, qui séjourna, pendant quelque temps, à Cadix, avant de

se rendre à Saint-Domingue[1], celui dont nous parlons se fit faire un magnifique habit brodé qu'il étrenna pour se présenter devant le roi d'Espagne, quand ce dernier vint à Cadix, au printemps de 1796.
Là, en présence du consul de la République, de l'amiral, de l'agent **ROUME** lui-même, **ALLEMAND**, dont la rudesse et la y brutalité sont restées proverbiales, se permit de demander à **RICHERY** pourquoi le commissaire se permettait de porter un habit brodé quand lui n'en portait pas, quoiqu'il fût capitaine de vaisseau.
RICHERY répondit que cet habit était d'uniforme pour les agents civils, ce à quoi **ALLEMAND** s'emporta en disant au commissaire qu'il le lui arracherait, s'il le portait encore devant lui.
« Je ne craignais pas, écrivit ce dernier à Paris, les effets de la colère du capitaine Allemand, mais pourtant il sut parvenir à ses fins, car, lorsque je dus retourner à terre pour faire une visite au prince de la Paix, l'amiral m'enjoignit de ne plus prendre mon habit brodé. »
On voit de quelle nature furent les relations de l'agent civil avec les capitaines, avec **RICHERY** lui-même et quels graves inconvénients devaient en résulter.

Continuons le récit des faits.
Lorsque nos marins arrivèrent à Cadix, ils ne pouvaient entreprendre immédiatement une autre campagne, puisqu'il ne restait à bord des vaisseaux que pour cinquante jours de vivres. Le sieur **FOURRAT**, comme on doit le penser, vendit fort cher les approvisionnements journaliers et ne retira des prises qu'un prix modique, relativement à leur immense valeur.
D'un autre côté, pendant cinquante jours, l'amiral ne reçut pas une seule lettre du ministre **TRUGUET** en réponse à toutes celles qu'il écrivit, et ce silence, dont nous ne connaissons pas le motif, rendit sa position très-embarrassante.
Il se trouvait sans argent, sans crédit, sans pouvoirs suffisants. L'alliance de la France et de l'Espagne était loin d'être cimentée, et il ne devait compter en rien sur l'obligeance des autorités de la ville qui ne cherchèrent qu'à mettre des entraves à ses projets.
Aussi vivait-on au jour le jour, et le sieur **FOURRAT** se remboursait intégralement sur le produit de ses prises, lesquelles, d'après toutes les lois en vigueur, étaient la propriété des équipages et des états-majors.
A la fin de février 1796, les matelots, fatigués de leur séjour sur rade, las de leur inaction, se croyant dupés par les uns et par les autres, firent entendre de sourds murmures, puis éclatèrent en violentes récriminations contre le fournisseur, le consul, l'amiral lui-même.
Ils réclamèrent leurs parts de prise, et un mot d'ordre trivial mais énergique, résumant leur pensée, fut leur seule réponse à tous les moyens que l'on employa pour les faire rentrer dans l'ordre :
« Des gourdes, des gourdes. »
Ils demandèrent que l'argent fût embarqué sur *le Jupiter,* que des députations des équipages se rendissent chez le consul, et que l'ordre du Directoire qui défendait de répartir les parts de prise fût communiqué sans retard.
Les capitaines et les officiers, se mêlant aux groupes des séditieux, finissaient généralement par calmer leur effervescence, mais bientôt les matelots prétendirent que les états-majors avaient touché leurs parts de prise, qu'ils prenaient, pour ce motif, le parti de l'amiral, et parfois des cris de menace se firent entendre.
Un jour, **RICHERY** fut assailli par des huées à bord de *la Victoire.* Personne ne se présenta pour lui passer sur le bord, et on raconte que quelqu'un lui jeta un soulier au visage, quand il descendit dans son canot.

(1) Roume, agent du Directoire, se rendit eu mission à Saint-Domingue ; pendant la révolte des équipages, il publia des adresses au nom du gouvernement.

Les rebelles s'emparèrent des chaloupes ; leurs chefs se réunirent souvent en ville et les désordres furent portés au comble.
Cependant, après beaucoup de lettres, l'amiral reçut du Directoire une réponse avec des instructions précises traçant la ligne de conduite à suivre, et indiquant des moyens certains de rétablir la discipline.
Les matelots avaient promis de se conformer à ces instructions qui étaient attendues depuis longtemps.
Elles ordonnaient de faire rassembler la garde à bord de chaque vaisseau au même jour et à la même heure, d'en appeler a tous les vrais républicains et d'arrêter, séance tenante, les chefs de la révolte.
« La France, disait **TRUGUET**, aime mieux voir engloutir ses vaisseaux que de les laisser à la disposition de quelques « hommes cupides. »
Les officiers et les sous-officiers furent rendus personnellement responsables de la non-exécution de ces ordres.
En conséquence, au même instant, les équipages eurent connaissance des mesures prescrites ; par le ministre. La lettre de ce dernier, la proclamation du Directoire furent écoutées avec la plus grande attention.
RICHERY n'oublia pas de faire connaître que les Espagnols avaient promis leur concours pour la punition des coupables et devaient arrêter ceux qui séjournaient à terre.
Pour en finir, disons que les matelots reconnurent leurs erreurs, et rentrèrent dans l'ordre.
Le capitaine **MOREAU** fit preuve d'une grande fermeté à bord *du Barra* ; 84 chefs de révolte furent arrêtés et emprisonnés à Cadix ; la discipline reprit son cours, et **RICHERY** put écrire, le 25 mars 1796, qu'il était enchanté de la conduite de ses hommes, qui regrettaient leurs égarements.
Pourtant, quoiqu'il fût urgent d'appareiller, on ne pouvait compléter les approvisionnements.
Les besoins allaient croissant de jour en jour, le fournisseur avait déjà avancé de fortes sommes ; le produit des prises avait été dépensé pour les frais de séjour, et l'on fut obligé d'en finir par où l'on aurait dû commencer, c'est-à-dire qu'on tira des traites sur le trésor.
Le prince de la Paix consentit à prêter 100 000 piastres, et **DUMANOIR** s'étant rendu à Madrid pour négocier cette affaire délicate, les fonds furent versés au consulat.
Je me suis étendu sur les causes qui prolongèrent le séjour de Richery à Cadix, afin qu'on pût se rendre compte des vices de l'organisation de la marine, à cette époque.
Ne serait-il pas injuste de dire que la révolte des matelots fut la seule raison qui mit des entraves à la mission si brillamment commencée?
Ce fut une faute d'avoir mis en mer une escadre qui n'emportait des vivres que pour deux mois, de ne s'être pas assuré des moyens de l'approvisionner, d'avoir laissé le commandant en chef sans instructions, de n'avoir pas réglé, sans retard, la délicate question des parts de prise, propriétés sacrées, incontestées, reconnues telles par tous les règlements en vigueur sur la matière, tant en France qu'en Angleterre et chez, tous les peuples maritimes.
Ce fut aussi une faute grave de ne pas avoir bien défini les attributions, le caractère de l'agent civil de l'escadre, d'avoir méconnu ses droits, de l'avoir mis à l'écart.
Les conséquences en furent le séjour indéfiniment prolongé des vaisseaux à Cadix, la révolte des marins, des dépenses exagérées, la mission manquée, les hommes découragés.
De nouvelles instructions prescrivirent à **RICHERY** de se porter directement sur Terre-Neuve, et les amiraux espagnols furent invités à l'escorter hors de vue des côtes, demande qu'adressa le Directoire afin de mettre nos alliés en demeure de se prononcer ouvertement de notre côté.
Nos marins partirent le 4 août 1796, et nos alliés, en les escortant à quelques lieues au large, prouvèrent que leurs promesses de fidélité étaient sincères.
En arrivant à destination, **RICHERY** apprit que de grandes forces étaient réunies à Saint-Jean, que la garnison de ce port se composait au moins de 800 hommes de troupes, que tous les habitants

avaient pris les armes pour la défense commune, que plus de 200 navires pêcheurs étaient sur rade, et qu'il y avait, en outre, 1 vaisseau, 2 frégates et quelques corvettes de guerre.
L'amiral assembla ses capitaines en conseil de guerre, et comme on décida de passer outre, vu la faiblesse des moyens d'attaque, les vaisseaux cinglèrent vers Bull-Bay, où ils arrivèrent le 6 septembre.
RICHERY regretta, dans cette circonstance, de ne pas avoir quelques avisos à sa disposition, car il eût ruiné les établissements anglais.
Malgré tout, il causa un dommage considérable, puisqu'il détruisit ou captura plus de 60 bâtiments pendant le cours de sa navigation, depuis Cadix jusqu'à Rochefort, sans compter qu'il arrêta la pêche au moment le plus favorable pour l'entreprendre.
En arrivant à Bull-Bay, il chargea **ALLEMAND** de se rendre à la baie du Château, sur la côte du Labrador, dans le but de la ravager, et il plaça sous ses ordres, pour cette expédition, *le Duquesne*, le *Censeur, la Friponne.*
ALLEMAND partit le 8 septembre 1796, et, comme il fut contrarié par des vents d'est, il n'atteignit l'entrée de la baie qu'après une traversée de 8 jours.
Il arbora le pavillon de Saint-Jean au mât de misaine, le yack anglais au grand mât, et s'étant emparé, par cette ruse, de cinq Anglais, il en obtint quelques renseignements, en les interrogeant séparément. Il apprit que dans une saison aussi avancée, au moment de l'équinoxe, on avait eu tort de croire qu'on pouvait nuire au commerce anglais, que les rassemblements du convoi ne se faisaient jamais à la baie du Château, et que les habitants de cette baie se retiraient eux-mêmes à Saint-Jean, sauf une trentaine de malheureux qui gardaient les établissements pendant l'hiver.
Les capitaines, assemblés en conseil, conclurent qu'il serait sage de ne pas persister dans l'entreprise, et Allemand rendit compte de leurs décisions au ministre ; puis, n'en prenant pas moins sur lui de passer outre, dans le seul but de suivre les instructions du commandant en chef, il manœuvra pour entrer dans la baie, malgré la brume et le mauvais temps, qui durèrent plus de huit jours.
Les grains étaient violents, les courants dangereux, le temps menaçant et, pour comble de malheur, *le Censeur* se sépara.
ALLEMAND jurait et maugréait contre ceux qui donnaient l'idée d'envoyer, en de tels parages, des vaisseaux de 74, à la poursuite de convois imaginaires.
Le 18 septembre au soir, le temps s'embellit ; on aperçut la côte du Labrador à 3 milles de distance ; comme les vents repassèrent au sud-ouest, notre capitaine repassa le détroit pour tâcher de rallier le vaisseau égaré. Non-seulement il eut la bonne fortune de le rejoindre, mais il captura 6 bâtiments marchands qui venaient de Québec.
ALLEMAND, reprenant courage et ayant résolu définitivement d'entrer dans la baie du Château, y jeta l'ancre.
Par l'intermédiaire du lieutenant **DURANTO**, qui parlait anglais, il somma le commandant des établissements de se rendre à discrétion. Comme celui-ci désirait faire des conditions, les vaisseaux furent embossés et les forts canonnés pendant deux heures ; puis on attendit au lendemain pour jeter à terre les compagnies de débarquement.
Dans la nuit, les Anglais évacuèrent la place, en livrant toutes les maisons aux flammes, et faisant même sauter un corsaire mouillé dans la baie.
Nos marins, qui restaient possesseurs de piles énormes de morue, complétèrent l'œuvre de destruction. Ils travaillèrent aussi très-activement à renouveler leur eau, brûlèrent trois des bâtiments capturés et mirent les autres en état de suivre.
Enfin, **ALLEMAND** reprit la mer et, jusqu'au 28 septembre 1796, il se maintint en vue de Belle-Ile pour attendre **RICHERY**, suivant ses instructions. Il fit encore deux prises, dont l'une contenait une

somme de 5 500 piastres, et apprit qu'à la Conception se trouvaient de riches magasins et non moins de 150 bâtiments richement chargés.
Comme il avait rempli sa mission, il jugea prudent de continuer sa route pour France[1].
Le 15 octobre 1796, il eut le bonheur d'atteindre Brest sans avoir été obligé de se battre, mais non sans avoir essuyé de forts coups de vent.
RICHERY, ayant également opéré une heureuse traversée de retour, atteignit la rade de l'île d'Aix le 15 novembre.
Il reçut ultérieurement l'ordre de se rendre à Brest pour se ranger sous le commandement de **MORARD de GALLES,** en y partance pour l'Irlande, et il arriva à cette nouvelle destination le 5 novembre.
Ainsi se termina cette croisière brillamment commencée, comme nous l'avons vu, très-heureusement terminée également, et qui ne fut entravée que par la faute de ceux qui dirigeaient, à cette époque, le département de la marine.
RICHERY, un des meilleurs officiers de la République, auquel on songea, dit-on, pour lui confier le commandement de la flotte qui transporta l'armée d'Égypte, mourut d'une maladie de langueur, dans son pays, à Alons, département des Basses-Alpes.

LE CONTRE-AMIRAL DE VILLENEUVE.

Traversée de Toulon à Brest. — La frégate la Vestale.

VILLENEUVE, ayant reçu le commandement d'une escadre, fut chargé de la conduire dans l'Océan, afin que ces bâtiments pussent renforcer l'armée navale de Morard de Galles, qui devait transporter en Irlande le corps d'armée du général Hoche.
Il partit de Toulon dans la journée du 2 décembre 1796.
Après douze jours de mer, nos marins franchirent le détroit sous l'impulsion d'un violent coup de vent d'est, et par un temps si mauvais, que les Anglais, les ayant aperçus, ne mirent point sous voiles pour leur donner la chasse.
Plus tard, sir John Jervis, craignant pour les Antilles, se contenta d'y dépêcher un aviso pour donner avis au gouverneur de la Jamaïque du passage de ces forces.
Cet ouragan, qui poussa notre escadre hors de la Méditerranée, fut fatal à nos ennemis.
Le Courageous, de 74, chassant et déradant, alla se briser, par suite de malheureuses circonstances, sur les récifs qui bordent la côte d'Afrique, sinistre horrible comme il en arrive de loin en loin, et que l'on consigne avec tristesse dans l'histoire des marins. James raconte que 400 hommes perdirent la vie.
Le Culloden et *le Gibraltar* chassèrent également sur leurs ancres, s'échouèrent, mais purent être renfloués, sans qu'on eût à déplorer la mort de personne.
Peu après le passage du détroit, **VILLENEUVE** autorisa le capitaine de la *Vestale* à se diriger sur Cadix, parce que le beaupré de cette frégate, craqué depuis plusieurs jours, et jumelé au moyen de barres de cabestan, était brisé.

(1) En opérant son retour, Richery signala de lui signaler la longitude, et voici les résultats curieux donnés par chaque capitaine :
1er vaisseau. 6° 0' 0" ; 2e vaisseau. 9° 3' 0" ; 3e vaisseau. 9° 30' 0" ; 4e vaisseau. 11° 45' 0"; 5e vaisseau. 13° 30' 0".
(Journée du 9 brumaire an V.)

Avant de faire route sur ce port, **FOUCAULT** courut au nord-ouest, afin de doubler un bâtiment suspect qu'il apercevait dans le nord ; puis, pendant la nuit, il garda la panne par une mer très-grosse, une fraîche brise de sud-est.
Le 11 décembre, dans une éclaircie, les vigies aperçurent sous le vent une frégate ennemie qui vira de bord et se mit dans les eaux de la nôtre. Dans l'après-midi, **FOUCAULT** fut obligé de courir tribord amures en prenant des ris, parce que son grand mât de hune, craqué depuis le matin, donnait de sérieuses inquiétudes, et dut être jumelé.
Le 13 décembre, la frégate anglaise *la Terpsichore*, qui chassait toujours, rejoignit *la Vestale*, s'entretint au vent et commença le feu. Aux premières volées, les écoutes, les bras furent coupés ; la manœuvre devint d'autant plus difficile que les hommes de l'équipage qui, pour la plupart, en étaient à leur première sortie, n'avaient pas eu le temps de s'amariner.
Pour comble de malheur, comme on n'avait pas embarqué un armurier, les fusils se trouvaient, au moment du feu, hors d'état de servir. Presque tous les coups ratèrent, et cet état de choses fut d'autant plus fâcheux qu'on se battait de fort près ; en effet, les Anglais blessèrent presque tous nos chargeurs, sans qu'on pût leur rendre la pareille.
FOUCAULT fut tué. Le lieutenant **GASPARD**, qui prit le commandement, fut blessé lui-même, et, après deux heures d'un combat inégal, le mât d'artimon tomba. Les autres tenaient à peine ; les haubans et galhaubans étaient hachés, la barre brisée, 18 hommes tués, 39 autres blessés grièvement.
Dans cette situation désespérée, **GASPARD**, jugeant qu'une plus longue résistance ne servirait qu'à faire couler inutilement le sang de ses marins, ordonna d'amener le pavillon[(1)].
Peu après, le grand mât tomba comme le mât d'artimon.
On n'était pas loin des côtes de l'Espagne, et l'officier anglais qui vint faire l'amarinage ordonna de mouiller trois ancres pour passer la nuit.
Le 14 décembre, *la Terpsichore* étant venue se poster à petite distance, nos ennemis s'occupèrent de réparer leurs avaries ; puis, vers 5 heures du soir, ils envoyèrent un bout de grelin à bord de *la Vestale*, commandèrent de couper les trois câbles qui la tenaient, et, mettant sous voiles, l'entraînèrent à leur suite. On fit ainsi route à l'est, les amures à tribord, et, comme les vents et les courants donnaient une grande dérive, les Anglais, soucieux de leur propre salut, coupèrent les remorques ; en ce moment, l'officier qui se trouvait à bord de *la Vestale* fit mouiller la dernière grosse ancre qui restait et deux autres petites.
Le 15 décembre 1796, le lieutenant **JACQUES**, qui commandait les Français en remplacement de son collègue **GASPARD** grièvement blessé, s'assura de ses officiers et des matelots, leur fit part de ses projets, et tous étant bien résolus à reconquérir leur liberté, il reprit possession de la frégate, à bord de laquelle ils arborèrent de nouveau le pavillon de la République, tout en s'occupant des moyens de la sauver.
Ils mâtèrent des espars, établirent quelques voiles et, après mille péripéties, eurent le bonheur d'atteindre Cadix, aidés de quelques chaloupes espagnoles.
Chemin faisant, d'après le rapport de **JACQUES**, *la Terpsichore*, qui forçait de voiles, se rapprocha d'une façon inquiétante ; plusieurs des matelots craignant de redevenir prisonniers s'emparèrent même d'un canot et s'évadèrent. Malgré tout, *la Vestale* entra dans le port, et nos marins s'y trouvèrent en sûreté.
James raconte que ses compatriotes ne purent rien tirer de ces derniers, couchés sur les ponts, exténués, anéantis, paraissant incapables de quoi que ce fût. Mais ceci n'est-il pas un trait particulier du caractère français ? Ils auraient volontiers laissé sombrer la frégate avec les ennemis qui la

(1) La Vestale portait 26 canons de 12, 6 de 6, 4 caronades; La Terpsichore portait 26 canons de 18, 6 de 9, 6 caronades de 32. Les Anglais eurent 23 hommes tués ou blessés.

montaient, plutôt que de leur prêter main-forte ; au contraire, ils déployèrent une merveilleuse activité dès qu'ils eurent l'espoir d'atteindre un rivage ami.

On dit que le capitaine de *la Terpsichore* eut la naïveté de réclamer à Jacques *la Vestale.* Il est à peu près inutile de dire que ce dernier ne daigna même pas lui répondre.
VILLENEUVE rencontra dans l'Iroise les vaisseaux du vice-amiral **COLPOYS** et mouilla d'abord sous l'île de Groix : ce ne fut qu'à la fin de décembre 1796 qu'il atteignit Brest, où il devait renforcer l'armée navale de **MORARD de GALLES,** mais ce dernier était déjà parti pour l'expédition d'Irlande.

———

EXPÉDITION D'IRLANDE.

Le vice-amiral Morard de Galles. — Combat du vaisseau les Droits-de-l'Homme.

Pendant l'été de 1796, l'armée navale de Brest resta dans l'inaction, et on eut le tort de la faire sortir dans la saison des tempêtes, car il en résulta de grands désastres, ainsi qu'on le verra par le détail des événements qui vont suivre.
Le Directoire ayant conçu le projet d'une descente en Irlande, et deux agents de ce pays s'étant, à cet effet, rendus à Paris, on y convint d'une expédition de 15 000 hommes à la tête desquels serait placé le général **HOCHE**. Ce dernier, qui résidait, à cette époque, à Bâle, eut, dit-on, plusieurs entrevues avec ces mêmes agents qui se rendirent près de lui.
Le commandant de notre armée navale, d'après une première combinaison, ne devait point revenir à Brest après le débarquement des troupes sur les rivages de l'Irlande, mais il devait cingler vers l'île de France avec les meilleurs voiliers, y prendre des soldats, les transporter dans l'Inde aux ordres de **TIPPOO-SAHEB,** se joindre ensuite aux Hollandais, et se concerter avec ceux-ci pour reconquérir les colonies qu'ils avaient déjà perdues.
Quant aux réserves et aux approvisionnements du corps expéditionnaire d'Irlande, on devait les placer à bord des vaisseaux de Villeneuve et de Richery.
Tels furent les plans conçus à Paris, mais Villaret de Joyeuse les ayant jugés inexécutables, Morard de Galles le remplaça dans son commandement le 5 novembre 1796.
A cette époque, les Anglais, se tenant prêts à tous les événements, partagèrent en trois escadres leur armée navale de la Manche.
L'une sous les ordres de sir **Roger CURTIS** croisait à l'ouest d'Ouessant ; L'autre que commandait **THOMPSON** se tenait devant Brest, et la troisième, sous les ordres de **BRIDPORT**, ne quitta point la baie de Spithead pour se tenir a la disposition de l'amirauté.
Cependant dans l'arsenal de Brest on déploya, pendant quelques mois, une merveilleuse activité, on sacrifia tout pour l'armement des vaisseaux et frégates destinés à l'expédition. **BRUIX**, major général et ami de **HOCHE**, pressait les travaux ; le ministre **TRUGUET** veillait de Paris que rien ne vînt les entraver, et il y mettait d'autant plus de soin qu'il eût voulu que le départ eût lieu en octobre.
De son côté, **HOCHE**, désirant que tous ses soldats pussent embarquer en même temps, voulut attendre les escadres de Villeneuve et de Richery ; or, comme ce dernier ne rallia Brest que le 11 décembre, ainsi que nous l'avons vu précédemment, le départ eut lieu fort tard, dans la plus mauvaise saison de l'année.

A l'arrivée de Richery, le général en chef consentit à ne plus attendre Villeneuve, de sorte que l'on termina les derniers préparatifs.
L'escadre se composait de 17 vaisseaux, 14 frégates, 6 corvettes, 7 transports, et fut partagée en 3 divisions principales, et une division légère.

Le Nestor,	74; cap. Durand de Linois.
Le Cassard,	74; cap. Dufay.
Les Droits-de-l'Homme,	74; cap. Lacrosse.
Le Tourville,	74; cap. Henri.
L'Éole,	74; cap. Malin.
L'Immortalité,	44; cap. Siméon, c. Bouvet.
La Cocarde,	36; cap. Daugier.
La Bravoure,	36; cap. Faure.
La Bellone,	36; cap. Dupuis.
Le Fougueux,	74 ; cap. Maistral.
Le Mucius,	74; cap. Quérangal.
L'Indomptable,	74; cap. Bedout.
Le Redoutable,	74 ; cap. Moncousu.
Le Patriote,	74; cap. Lafargue.
Le Séduisant,	74, cap. Dufossey.
Le Platon, 74 ;	cap. Le Brun.
La Constitution,	74; cap. L'Héritier.
LeTrajan,	74; cap. Julien le Roy.
Le Wattigny,	74; cap. Thévenard.
Le Pégase,	74 ; cap. La Roncière.
La Révolution,	74; cap. Dumanoir le Pelley.
La Fraternité,	36; cap. Fustel, v. a. Morard de Galles.
La Coquille,	36; cap. Courrége.
La Romaine,	44; cap. Chambon.
La Sirène,	36; cap. Béranger.
L'Atalante.	
La Résolue,	36; cap. Montalan, c. a. Nielly.
L'Impatiente,	44; cap. Deniau.
La Surveillante,	36; cap. Bernard.
La Charente,	36; cap. Bruilhac.
La Tartu,	36; cap. Magendie.
Le Scévola,	42; cap. Obet.

Chaque vaisseau prit 600 soldats; chaque frégate 250, chaque corvette 50, *le Scévola* en prit 400. Trois transports en reçurent 450 chacun, les trois autres 300, un septième 50.
Ce qui formait un total de 16 200 hommes.
Les généraux **GROUCHY, HUMBERT, BOVIN** servaient en sous-ordre.
Nous verrons par quelles fatalités cet armement considérable n'aboutit qu'à des désastres. On pouvait supposer que le vice-amiral commandant en chef, en sa qualité d'ancien officier de la marine de Louis XVI, se montrerait habile et sage, mais il n'en fut rien ; le respectable Morard de Galles commit, dès le départ, des fautes graves dont les suites devinrent funestes.
Le 15 décembre, les bâtiments ayant vidé la rade de Brest, allèrent jeter l'ancre en baie de Camaret, et le premier départ se fit avec une telle promptitude, que plusieurs capitaines n'eurent que 48

Ancestrami

heures pour l'embarquement des troupes et des vivres ; *le Pégase* et *la Révolution*, qui arrivaient de Rochefort, ne rallièrent l'armée que dans le goulet.
Comme l'amiral supposa devoir être obligé de livrer bataille à sa sortie des passes, il quitta son vaisseau pour la frégate la Fraternité à bord de laquelle prit également passage le général Hoche, et de même les contre-amiraux Bouvet et Nielly passèrent sur *l'Immortalité, la Résolue.* Malgré cela, les pavillons de commandement continuèrent à flotter à bord des vaisseaux *les Droits-de-l'Homme, l'Indomptable, la Constitution.*
L'appareillage définitif eut lieu dans l'après-midi du 16 décembre, vers 1 heure, par une jolie brise d'est-nord-est, un temps sombre.
Voici par suite de quelles circonstances imprévues l'armée se dispersa. Morard de Galles avait prévenu ses capitaines qu'il désirait sortir par le passage du Raz, et il avait recommandé à **LINOIS**, capitaine du *Nestor*, chef de file, de suivre cette route.
Or il le laissa libre en même temps de prendre le passage de l'Iroise, si les vents devaient le contrarier, et il n'avait pas donné connaissance de ces instructions particulières aux autres capitaines.
Après le départ, d'autres difficultés jetèrent encore le trouble dans l'esprit de ces derniers.
L'amiral signala de former une ligne de convoi, ordre qui ne reçut point d'exécution avant la nuit ; puis il donna la route à l'O. 1/4 S. O. Or nous avons lu, dans son propre journal, que cette route signalée ne devait être suivie que plus tard, quand tous les dangers du goulet eussent été doublés. Il s'en fallut de beaucoup que ce signal fût clair pour tous les capitaines.
BOUVET, pensant avec raison que la route donnée ne devait être suivie qu'au large, puis se conformant aux premières instructions, gouverna de manière à passer par le Raz, où le suivirent une vingtaine de bâtiments.
LINOIS s'imaginant, au contraire, qu'on lui ordonnait de prendre le passage de l'Iroise, et cédant, en ce moment, aux suggestions de son pilote, qui assurait qu'il était impossible, sans louvoyer, de donner dans le Raz, gouverna immédiatement à l'O. 1/4 S. 0.
Nous avons vu qu'il avait l'autorisation verbale d'agir ainsi.
Enfin Morard de Galles, voyant ses capitaines indécis sur la route qu'ils devaient suivre, craignant de voir ses vaisseaux dispersés avant la nuit, ne voulant point, à cette heure tardive, tenter le passage redouté que suivait **BOUVET**, prit le parti de suivre la manœuvre de Linois, et signala de courir vent arrière. Il était alors 5 heures ; le soleil était déjà couché, l'ordre ne parvint pas à la connaissance de tous les capitaines, et il n'y eut que confusion.
La nuit vint. Les frégates tirèrent du canon pour transmettre la volonté du chef.
Le Séduisant, échoué dangereusement sur une roche, se couvrit de feux et tira également le canon pour demander des secours.
Une frégate anglaise, *l'Indéfatigable*, voyant la flotte entière débouquer du goulet, hissa ses fanaux, lança des fusées, tira pareillement du canon pour répandre au loin l'importante nouvelle.
Bref, ce fut une indicible confusion. Nos vaisseaux se dispersèrent, les uns passant par une route, les autres par une autre.
Le Séduisant se perdit totalement[1]. Le capitaine **DUFOSSEY**, tous ses officiers, n'ayant voulu quitter leur vaisseau que les derniers, et payant de leur vie, dans cette fatale circonstance, leur dévouement, se noyèrent quand la mer envahit le pont. On raconte que les pêcheurs de l'île de Sein sauvèrent quelques centaines d'hommes dans leurs barques ; mais, en réalité, plus de la moitié de l'équipage périt. Nous n'avons pas trouvé le rapport de ce sinistre aux archives de la marine.
Il n'est rien de plus important, pour un amiral, qu'un système de signaux de nuit ou de brume qui lui assure la communication de ses ordres, dans les circonstances graves, et pourtant il est vrai de dire

(1) Sur le Stévennec.

qu'il y a là un problème qui n'a jamais été résolu, dont on s'est souvent préoccupé avec raison tant en Angleterre qu'en France, et dont on cherche encore la solution.
Nous avons vu comment se dispersa l'armée navale de **MORARD DE GALLES,** à sa sortie des passes du goulet, au milieu d'une indicible confusion.
Qu'on lise l'épouvantable tragédie de ce combat de nuit qui suivit la brillante victoire d'Algésiras ; ces deux trois ponts espagnols se prenant pour ennemis, se canonnant, s'embrasant, puis sautant dans les airs; des milliers d'hommes disparaissant dans l'abîme ; les amiraux français et espagnols s'éloignant à toute vitesse, en dissimulant leurs feux ; nos habiles capitaines prenant les signes de ralliement des Anglais, afin d'échapper à un désastre.
N'est-ce point là un triste spectacle provenant de ce que nos signaux étaient insuffisants, tels qu'ils le sont aujourd'hui encore, tandis que les Anglais eurent l'inappréciable avantage de se connaître, de se soutenir, de porter avec certitude des coups terribles ?
On a vu bien souvent, non point pendant la tempête, mais pendant un temps plus mauvais que d'habitude, des escadres, des divisions dispersées à jamais, et de là la mission manquée, l'honneur des capitaines compromis, le soupçon entrant dans le cœur du commandant en chef, les sentiments de la discipline parfois affaiblis dans l'esprit des inférieurs.
Ainsi il en a été de d'Estaing, devant la Delaware, de Villaumez à la fin de sa croisière, et de tant d'autres amiraux ou capitaines.
Il ne nous appartient pas de trancher toutes les difficultés du problème ; nous indiquerons, pourtant, une idée qui nous est venue à ce sujet, et peut-être sera-t-elle jugée bonne, parce qu'elle est de toute simplicité, quoique neuve.
Premièrement, par une nuit sombre ou pendant une tempête, nous admettrons que le commandant en chef, soucieux de conserver son escadre compacte et de la diriger sûrement, ne fasse qu'un petit nombre de signaux de première importance, signaux s'adressant à tous et qui seraient précédés et suivis de coups de canon d'avertissement.
Dans la grande hune du vaisseau amiral serait placé un phare d'une puissance de réflexion telle qu'il serait visible à une distance de 10 milles environ, phare qui serait consacré aux signaux de nuit.
Suivant le temps, un coup de canon ou quelques fusées serviraient de signal d'attention.
Chaque capitaine ferait noter exactement, à une seconde près, le moment où brillerait le phare, puis celui de son éclipse. Le nombre de secondes ainsi trouvé, divisé par 5, donnerait le numéro du signal effectué. Ainsi, si l'éclat a duré 80 secondes, le signal serait le numéro 16.
On comprend qu'il faut peu de signaux, et qu'il les faut importants et surtout bien clairs.
Ainsi, gouverner debout au vent, prendre la cape bâbord ou tribord amures, faire route pour la destination, revenir au point de départ, stopper droit, rapprocher ou augmenter les distances, il ne faut pas plus de trente ordres semblables pour suffire à tous les cas principaux, d'autant que le commandant, en chef doit, avant toutes choses, n'avoir qu'un souci : conserver son escadre compacte, la diriger sûrement.
Devant l'ennemi, il n'y aurait aucun signal d'avertissement.
Chaque capitaine ferait veiller attentivement et constamment l'apparition de l'éclat du phare, pour en apprécier la durée.
A ces mêmes numéros ayant une certaine signification, quand on lutte contre une tempête, seraient données d'autres significations relatives à la lutte contre une escadre ennemie, de telle sorte qu'il n'y ait aucune confusion.
En tous cas, les coups de canon d'avertissement signifieraient toujours qu'il s'agit de manœuvres en vue du temps.
Dans les autres circonstances, c'est-à-dire au mouillage en temps de paix, au moyen de la durée d'éclat d'un simple fanal, avec accompagnement de fusées ou de moines, ou aurait autant de combinaisons qu'on en peut désirer.

Ainsi le fanal seul donnerait une série ; des fusées brûlées pendant la durée de son éclat donneraient une autre série ; des moines brûlés également pendant la durée de l'éclat, une troisième série.
Nous n'avons fait qu'indiquer succinctement le plan de ce système de signaux. Mais nous tenons à faire ressortir l'importance de trois conditions essentielles ;
1°La puissance de réflexion du phare ;
2° La durée de l'éclat comme indice du signal ;
3° La simplicité, la clarté des ordres transmis par le commandant en chef.

Suivons, d'abord, la Fraternité, que montaient, comme on sait, les deux commandants en chef, et dont le ralliement avec les autres bâtiments fut d'autant moins possible que les vents soufflèrent avec une grande violence le lendemain du départ.
Les instructions du Directoire prescrivaient de cingler d'abord à l'ouest jusqu'au méridien des îles Silly, de se diriger ensuite sur le cap Clear, afin de le reconnaître ; puis de donner dans la baie de Galloway, lieu de destination, ou, si les vents et les courants étaient contraires, de se diriger dans les baies de Shannon et de Bantry.
Morard de Galles n'aperçut auprès de lui, quand le soleil se leva, que *la Romaine* et *la Cocarde*. Il entra dans la Manche, et comme le temps fut très-mauvais, la mer grosse, il ne s'occupa, pendant plusieurs jours, que du salut de son bâtiment.
Le 21 décembre, on rencontra *le Nestor,* mais, à la suite de bourrasques, ce vaisseau, ainsi que *la Romaine* et *la Cocarde*, se séparèrent de la Fraternité ; une autre fois, ce fut un vaisseau anglais qui parut à l'horizon, et, pour lui échapper, non-seulement il fallut forcer de voiles de manière à compromettre gravement la mâture, mais encore manœuvrer avec habileté en profitant des ombres de la nuit.
Le 30 décembre, au point du jour, les vigies ayant signalé deux grands navires avec le pavillon en berne, on ne tarda pas à reconnaître *la Révolution* et *le Scévola* ; ce dernier coulait bas d'eau.
DUMANOIR le PELLEY, les officiers et marins de *la Révolution*, faisaient preuve, dans cette circonstance, d'un grand dévouement ; il fallut que chacun déployât les plus louables efforts, car on eut le bonheur de sauver tous les hommes du *Scévola*, qui disparut, peu de temps après, dans l'abîme.
Les commandants en chef apprirent de **DUMANOIR** que plusieurs bâtiments de l'escadre avaient jeté l'ancre en baie de Bantry, mais qu'une violente tempête les ayant assaillis le 25 décembre, ils avaient été jetés loin des côtes de l'Irlande.
Quoique consternés de ces nouvelles, **MORARD DE GALLES** et **HOCHE**, pensant que les vaisseaux se rallieraient, mirent le cap de ce côté.
On faisait donc bonne route, quand, le lendemain, **DUMANOIR** envoya rendre compte qu'il se trouvait dans une situation critique, n'ayant que huit jours de vivres pour les 2 200 hommes qui encombraient son vaisseau, et demander instamment à regagner un port de France. En même temps il assura que Bouvet avait dû quitter la baie de Bantry.
En ceci ce capitaine se trompait, et il est très-regrettable que les commandants en chef, ajoutant foi à ses rapports, aient adopté le parti de revenir vers la France.
Le 8 janvier, comme les deux bâtiments cinglaient paisiblement, les vigies signalèrent deux frégates ennemies devant lesquelles Morard de Galles ordonna de prendre chasse.
Le lendemain, nos marins coururent un danger autrement sérieux, car,s'étant trouvés sur le passage de l'armée navale de lord Bridport, ils n'échappèrent qu'à la faveur de la brume et du mauvais temps.
Enfin, le 14 janvier, *la Fraternité, la Révolution* atteignirent le mouillage de l'île d'Aix, et il était temps, car **DUMANOIR** n'avait plus que pour quatre jours de vivres ; le mât de misaine de *la Révolution* était craqué, le beaupré cassé, le gréement, les voiles hors de service.

Ainsi, dès le jour même du départ, par suite d'imprévoyances, de malentendus, de mauvais temps, par défaut d'instructions précises, surtout, les vaisseaux furent dispersés, et cette belle expédition fut manquée, alors qu'elle était mise sous les ordres d'un glorieux jeune homme auquel la fortune avait toujours souri, et qui avait les talents nécessaires pour porter un coup sérieux aux redoutables maîtres de l'Océan.

Ne serait-il pas injuste de dire que la cause des désastres fut dans la mauvaise organisation des équipages, la discipline, l'impéritie des officiers et marins ? Ce sont pourtant ces insinuations que se plaisent à prodiguer, dans leurs écrits, ceux qui ne sont point partisans de la marine de la République.

NIELLY, qui montait *la Résolue,* ayant rallié le pavillon de **BOUVET**, se rangea sous ses ordres ; mais, dans la nuit du 22 au 23 décembre, au mouillage de Bantry, *le Redoutable* aborda sa frégate, l'élongea par tribord, et la démâta si bien, que le grand mât resta seul debout ; le beaupré même avait v été brisé. **NIELLY**, raconte son biographe **LEVOT**, révéla, dans cette circonstance grave, sa présence d'esprit, son habileté pratique. Réveillé en sursaut par le choc effrayant de l'abordage, et s'étant hâté de monter pour donner ses premiers ordres, il fit mouiller d'abord les deux ancres de bossoir par 45 brasses de fond, puis en mouilla trois autres avant que *la Résolue* ne parvînt à faire tête ; officiers et matelots qui mirent tous la main à l'œuvre montrèrent plus tard, par l'animation du récit de l'événement, quelle avait été leur admiration pour leur chef.

Quant aux hommes qui naviguaient pour la première fois, il paraît qu'ils étaient morts de peur, qu'on n'en put rien tirer, et que les officiers, assistés des gabiers, durent se donner une peine incroyable pour dégager la grande ancre et la jeter au fond.

Plus tard, *le Pégase* ayant pris *la Résolue* à la remorque, **NIELLY** arriva à bon port à Brest, dans la journée du 30 décembre.

BOUVET, qui montait *l'Immortalité*, gagna le large en passant par le Raz, comme nous l'avons vu, et fut rejoint, le 11 décembre, par une quinzaine de bâtiments, sous les ordres de **NIELLY**.

Ayant ouvert les plis cachetés qu'on lui avait donnés en cas de séparation, il vit qu'il fallait aller reconnaître Mizen-Head et croiser pendant cinq jours dans ces parages pour attendre de nouvelles instructions. En conséquence, il donna la route à l'ouest. En ce moment, après le ralliement de **NIELLY**, nos forces ne comprenaient pas moins de 14 vaisseaux, 9 frégates, 3 corvettes et 5 transports.

Le 21 décembre, les vigies signalèrent Mizen-Head, et par le travers de la baie de Bantry, **BOUVET** signala de tout disposer pour mouiller les ancres. On apprit par des pilotes qu'il y avait 6 frégates anglaises en baie de Cork.

Le 22 décembre, le vent ayant fraîchi et la mer étant devenue grosse, l'amiral, suivant les conseils de son pilote, mouilla les ancres de l'Immortalité.

Les bâtiments se dispersèrent peu de temps après, parce que, ayant rendu sa manœuvre indépendante, quelques capitaines mouillèrent au vent de la pointe de Great-Bear, tandis que d'autres restèrent sous voiles.

Le 23 décembre, on comptait, aux alentours de la frégate amirale, 8 vaisseaux, 2 frégates, 4 corvettes. La mer fut encore si grosse qu'on ne put rien tenter.

Le lendemain, l'amiral consulta le général **GROUCHY**, et lui demanda ce qu'il convenait de faire.

Il y avait là 6 000 hommes, des canons, des vivres, des munitions ; il n'était pas impossible de tenter un débarquement, et pourtant l'embarras de **GROUCHY** fut grand, parce que les instructions n'avaient point prévu l'absence de Hoche.

Cependant, ayant passé outre, il prit la résolution de débarquer, et même il en formula la réquisition par écrit, afin de mettre à couvert la responsabilité de **BOUVET**.

Ce dernier chargea un de ses capitaines de chercher un lieu commode de débarquement, et signala, dans l'après-midi, que cette opération se ferait dans le nord de la pointe de Great-Bear.

Malheureusement, le vent, fraîchissant au coucher du soleil, souffla pendant la nuit avec la violence d'une tempête ; la mer devint si mauvaise, que souvent elle passait, en déferlant, pardessus les gaillards des bâtiments qui restèrent au mouillage.
Le 25 décembre, le mauvais temps continua, la mer devint si grosse, les vents d'est si violents, que plusieurs vaisseaux chassèrent. Plusieurs capitaines laissèrent tomber des ancres supplémentaires ; *les Droits-de-l' Homme*, ayant rompu ses câbles, dérada.
Quant à **BOUVET**, il fit mouiller, vers 5 heures du soir, l'ancre de bâbord de *l'Immortalité*, quoiqu'on eût filé déjà 130 brasses de câble à tribord. Ce dernier ne tarda pas à casser ; l'ancre de bâbord, mouillée depuis peu, ne tint pas, et, comme les vents et la mer jetaient la frégate sur l'île de Bear située à peu de distance, la position devint critique. L'amiral, pour en sortir, ordonna de couper le câble, fit hisser un foc, et, manœuvrant pour sortir de la baie, il héla, aux capitaines près desquels il passa, d'appareiller comme lui ; il appuya le signal de faire cette manœuvre de coups de canon, et prit la cape bâbord-amures.
Il s'estimait à 20 lieues au large, lorsque le temps s'embellit, et alors réfléchissant qu'il ne possédait plus un seul câble, que les fours étaient démolis, qu'il ne lui restait plus que pour dix-huit jours de biscuit, **BOUVET** prit la résolution de cingler vers Brest, où il jeta l'ancre le 1er janvier 1797.
Destitué par ordre du Directoire, détenu aux arrêts pendant plusieurs mois, cet amiral n'obtint jamais de pouvoir se justifier, devant un conseil de guerre, de toutes les fautes que les uns et les autres lui reprochèrent avec acharnement.
Cependant **LINOIS** se trouvant le plus ancien des chefs de division présents dans la baie de Bantry,où l'on comptait encore 4 vaisseaux, 4 frégates, 2 corvettes, 1 transport, convoqua, à bord du *Nestor*, tous les capitaines pour les consulter sur ce qu'il convenait de faire dans les circonstances actuelles, avec les troupes disponibles dont l'effectif ne montait pas à moins de 4000 hommes.
On fit observer l'improbabilité d'une plus grande réunion de forces, le danger d'être bloqué par des escadres ennemies ou réduit à l'inaction par le mauvais temps, le manque de vivres ; la nouvelle alarmante que des forces supérieures se rassemblaient en baie de Cork, qu'un camp de 13 000 hommes se formait à terre, et l'on décida qu'il était sage de retourner au plus vite vers les ports de France.
On remit donc sous voiles par un vent frais, un temps pluvieux, à grains, et nos marins arrivèrent de nuit en vue de l'île d'Ouessant, après six jours de navigation. On aperçut à l'horizon une infinité de feux qui indiquaient la présence de l'armée navale anglaise, mais **LINOIS** donnant une route sûre, ordonnant de cacher toutes les lumières, passa très-audacieusement près des vaisseaux ennemis, et jeta l'ancre en rade de Brest, sans avoir été inquiété.

Racontons maintenant par quelles péripéties passèrent ceux qui n'eurent pas la bonne fortune de revenir au port.
LACROSSE, dont le vaisseau *les Droits-de-l'Homme* avait déradé pendant la tempête du 25 décembre, était revenu à la baie de Bantry, où il ne vit plus un seul bâtiment ; puis ne supposant point qu'on eût renoncé à l'expédition, il se rendit à l'embouchure de la rivière Shannon, deuxième point de rendez-vous. Là, ralliant *la Charente* et *le Trajan*, il parcourut les côtes de l'Irlande et ne s'en éloigna qu'après huit jours d'inutiles recherches.
Le 13 janvier 1797, **LACROSSE**, qui avait perdu de vue ses conserves, se trouvait à 25 lieues des côtes de France, par le travers des Penmarks, et courait sous petite voilure au sud, les amures à tribord, parce qu'il ne voulait pas approcher des terres par cette brise fraîche et cette mer houleuse, lorsque les vigies eurent connaissance, dans l'après-midi, de deux grands navires au vent.
On courut au sud-est pour les éviter, mais par malheur, comme les vigies signalèrent deux autres bâtiments sous le vent, **LACROSSE**, forçant de voiles pour s'en éloigner, ordonna, en outre, de donner tous les élans sur tribord.

Ce fut un hasard fâcheux, parce que l'on se rapprocha peu à peu des premiers qui étaient anglais, *l'Indefatigable*, capitaine sir **Édouard PELLEW**, et *l'Amazon*, en même temps qu'on s'éloignait des autres qui étaient, dit-on, *la Révolution* et *la Fraternité.*
Pour comble de malheur, notre vaisseau ayant démâté de ses deux mâts de hune, vers 4 heures 30, les ennemis s'en rapprochèrent rapidement.
PELLEW, diminuant de voiles et se maintenant par la hanche du vent, commença un feu sûr auquel se joignit bientôt celui de *l'Amazon*. James fait remarquer que le capitaine anglais eût mieux fait de se placer sous le vent de notre vaisseau, dont les batteries étaient masquées de ce côté par le gréement des deux mâts de hune rompus.
Quoi qu'il en soit, nos marins devaient soutenir une lutte héroïque, d'autant plus désavantageuse que l'état de la mer, le roulis, le peu de hauteur de la batterie obligèrent de fermer beaucoup de sabords ; de plus, ils étaient un contre deux et le vaisseau était déjà fortement avarié.
Les Anglais, manœuvrant habilement pour ne pas être abordés, se maintenaient par les hanches de chaque bord et n'en continuaient pas moins un feu meurtrier.
Vers 10 heures, le mât d'artimon des *Droits-de-l'Homme* s'abattit avec un grand fracas et couvrit de ses débris le gaillard d'arrière. Le combat continua pendant toute la nuit, et à peine y eut-il quelques moments de répit pour réparer les avaries.
Il faut remarquer que l'avantage de nos ennemis était d'autant plus notable que l'armement du vaisseau l' *Indefatigable*[(1)]consistait en puissantes caronades.
On dit pourtant que **LACROSSE** faillit faire payer cher à **Édouard PELLEW** l'intention que ce dernier manifesta de doubler son vaisseau par l'avant. Il manœuvra si bien pour l'aborder, que l'Anglais, voulant éviter à tout prix un combat corps à corps, fut obligé de s'éloigner vent arrière, ce qui permit à nos canonniers de l'enfiler, à longueur de refouloir.
A deux reprises différentes, sir Édouard Pellew cessa le feu, afin de pouvoir réparer des avaries sérieuses, et l'on assure que, dans ces moments, l'enthousiasme des marins et soldats était au comble.
Les généraux **HUMBERT, CORBINEAU** descendaient dans les batteries, encourageaient les combattants, puis tous, animés des plus généreux sentiments, juraient de se défendre jusqu'à la mort.
L'intrépide **LACROSSE**, ayant été blessé lui-même par un boulet qui le frappa aux genoux, pendant qu'il causait avec son maître d'équipage, fut obligé de remettre le commandement à son second, **PRÉVOST-LACROIX.**
Les lieutenants **CHATELAIN, DESCORMIERS** furent blessés grièvement pendant qu'ils commandaient la manœuvre ; il y avait d'autres pertes cruelles à déplorer, et pourtant la lutte n'en continuait pas moins acharnée, car **PRÉVOST-LACROIX** avait promis de ne point amener le pavillon.
Sur ces entrefaites, les mâts de misaine et de beaupré tombèrent l'un après l'autre ; puis les Anglais finirent par abandonner nos marins, en raison sans doute de la gravité de la situation.
En effet, les vents soufflaient du sud, le temps était brumeux, menaçant ; il était difficile de savoir où l'on se trouvait, et il y avait urgence à gagner le large ; les bâtiments s'étaient tellement rapprochés des brisants de Penmarks, que les hommes en vigie auraient pu voir les vagues briser, blanches d'écume, à peu de distance.
Dès que **LACROSSE** eut fait poser un premier appareil sur sa blessure, il se fit porter sur le pont pour juger lui-même du péril.
C'était vers 4 heures du matin, le 14 janvier ; la lune se levait, et l'on apercevait des brisants dans le nord-est, à moins de 2 milles.

(1) L'Indefatigable portait 26 pièces de 24, 2 de 12, 18 caronades de 42.

Le combat, avons-nous dit, avait cessé de part et d'autre, mais un autre était imminent, plus solennel, cette fois, non point contre des hommes, mais contre la souffrance et contre les éléments déchaînés. On sait que Lacrosse avait perdu deux ancres dans la baie de Bantry. Les câbles de celles qui restaient avaient été coupés par des boulets, de sorte qu'on ne put rien faire de mieux que de mouiller une simple ancre à jet. On la laissa tomber par un fond de douze brasses ; le vaisseau chassa ; il ne tarda pas à talonner, et notre capitaine ayant ordonné de couper le grelin, il évita l'avant à terre, en s'échouant sur un banc de sable. On jeta par-dessus le bord les canons des gaillards et ceux de la batterie basse ; à un deuxième coup de talon, le grand mât s'abattit ; puis, enfin, le vaisseau, après plusieurs secousses affreuses, resta dans une position fixe, sans mâts, sans canons, et la cale tellement pleine d'eau, que les vivres furent avariés en grande partie.
Quant à nos ennemis, ils ne s'en tirèrent pas non plus sains et saufs. *L'Amazon* était échouée non loin des *Droits-de-l'Homme,* et sir Edouard Peliew ne sauva *l'Indefatigable* qu'en manœuvrant très-habilement.
Pendant le combat qui avait duré 13 heures, nous avions tiré 1 700 coups de canon, 200 hommes avaient été tués ou blessés.
Le 14 janvier, la mer fut si grosse, qu'on ne put rien faire ; deux canots furent brisés par les lames, il fut impossible d'établir un va-et-vient, et l'on réussit seulement à lancer un radeau sur lequel quelques hommes de bonne volonté essayèrent de gagner le rivage. Ils y arrivèrent sains et saufs, après avoir coupé le grelin qui les tenait au vaisseau, parce qu'ils craignirent de sombrer.
Le maître-voilier **Le MANDÉ**, excellent nageur, ayant essayé de porter à terre une ligne de loch, fut obligé de renoncer à sa noble entreprise.
La cale se remplit d'eau, les vivres manquèrent.
Le 15 janvier, plusieurs radeaux furent encore lancés, chacun fut libre de gagner le rivage de son mieux ; mais, si quelques hommes réussirent, plusieurs autres se noyèrent dans le trajet périlleux. Le grand canot ayant été mis à la mer, tous ceux qui s'y embarquèrent furent assez heureux pour arriver sains et saufs. On réussit même à débarquer la chaloupe dans laquelle furent placés les blessés, deux hommes et six enfants. Malheureusement, malgré les ordres des officiers présents, 80 hommes s'élancèrent, une houle remplit la chaloupe beaucoup trop encombrée, tout fut englouti.
Ce fut dans cette malheureuse circonstance que les officiers **CHATELAIN, JOUBERT, MULLER**, le maître d'équipage **TONNERRE** perdirent la vie.
Le 16 janvier, le vent soufflait encore avec une grande violence. **Le MANDÉ** finit par se noyer en tentant une deuxième fois de porter une ligne de loch à terre, et le chef de bataillon **REYNIERS**, jeune héros qui s'était distingué pendant le siège de Granville, ayant tenté la même aventure, mourut de même, glorieusement, en se dévouant pour ses camarades.
Belle mort, en vérité, dont le récit doit trouver place dans L'Histoire des marins français.
La nuit fut affreuse ; on souffrit du froid, de la fièvre, de la faim, de la soif, et pourtant la discipline se maintenait si parfaite, que quelques-uns ayant osé dire, dans un moment de découragement, qu'ils regrettaient de ne pas être prisonniers des Anglais, mille cris de dénégation se firent entendre, **LACROSSE** fut acclamé ; heureusement, il y eut, pendant la nuit, une variation sensible dans la direction du vent, et la mer s'embellit.
Le 17 janvier, le cotre *l'Aiguille* et cinq chaloupes d'Audierne, ayant pu s'approcher, 300 hommes purent être débarqués du vaisseau, mais 400 autres infortunés eurent à lutter, pendant une cinquième nuit, contre des souffrances de toute espèce. On distinguait, dans leur nombre, **LACROSSE, PRÉVOST-LACROIX**, l'enseigne **HÉLOUIN**, le capitaine d'artillerie **BOURBOT**.
Chacun était si épuisé de fatigue, de faim, de soif, qùe l'on s'en fera une idée quand on apprendra que 60 hommes succombèrent pendant cette dernière nuit.
Enfin, le 18 janvier, *l'Aiguille*, la chaloupe de *l'Arrogante*, d'autres canots du pays sauvèrent les derniers naufragés.

On raconte que **PRÉVOST-LACROIX** ne quitta les *Droits-de-l'Homme* qu'après avoir fait rendre les derniers devoirs aux victimes des jours précédents, et s'être assuré par lui-même que personne n'avait été abandonné.

LACROSSE, dans son rapport, fait les plus grands éloges de l'enseigne **LAHALLE**, capitaine de l'Aiguille, qui rendit des services signalés. Cet officier, parti de Brest, d'après les ordres du commandant des armes, ayant fait la plus grande diligence pour porter des secours, commença l'embarquement des uns, donna des vivres et de l'eau à ceux qu'il ne put sauver le 17 janvier, prit le plus grand soin de ceux qu'il avait recueillis, et les mit à terre à Audierne, dans la soirée du même jour. **LAHALLE**, déployant la plus grande activité, appareilla de nouveau pendant la nuit, revint près du vaisseau, suivi de plusieurs barques du pays et des canots de la corvette *l'Arrogante*, et sauva, cette fois, le reste de l'équipage.

300 hommes furent encore débarqués à Audierne ; les autres gagnèrent Brest à bord de l'Aiguille.

Par l'intelligence avec laquelle **LAHALLE** remplit cette mission, il eut le bonheur de sauver 950 Français, qui seraient infailliblement morts de misère, si le mauvais temps avait repris, et s'il y avait eu le moindre retard à leur sauvetage.

LACROSSE recommanda très-instamment au ministre de la marine son second, **PRÉVOST-LACROIX** ; les lieutenants **DESCORMIERS, SÉGUIN ;** les enseignes **DELCAMBRE, HÉLOUIN, GOUIN, PANISSON, LÉONCE** ; l'aspirant **La BASTIDE**. Ce dernier remplaça plusieurs fois le pavillon pendant le combat, et donna jusqu'au dernier moment des preuves de courage.

Aussi le Directoire décréta que sa vieille mère, qui n'avait pas de fortune, recevrait une gratification de 300 francs. En même temps on décréta que tous les marins sauvés recevraient un habillement complet et deux mois de solde extraordinaire.

Enfin **LACROSSE** se loua, particulièrement, de ses prisonniers anglais, notamment de deux capitaines marchands. L'un, nommé **Philippe BEARD**, s'étant jeté quatorze fois à la mer, eut le bonheur d'aborder chaque fois avec des radeaux ; le second, faisant construire des radeaux par ses matelots, ne voulut point qu'ils en profitassent avant les Français.

Chacun de ces capitaines reçut une gratification extraordinaire ; tous les prisonniers furent mis en liberté.

Quant au brave **LACROSSE**, recevant aussi la récompense de sa belle conduite, il fut promu au grade de contre-amiral.

« — Enfin, mon cher commandant, j'apprends que vous « vivez, » lui écrivit le général Hoche, quand il lui fit compliment sur la bravoure, l'énergie, toutes les vertus dont il avait donné l'éclatant témoignage.

On a calculé que 400 hommes périrent à bord des *Droits-de-l'Homme*, soit pendant le combat, soit pendant le naufrage, et ce chiffre est exact, puisque, sur un effectif de 1 350 hommes, on en sauva 950.

Dans le cours de cette expédition d'Irlande, si mal conduite, si fatalement terminée, il y eut encore d'autres malheurs à déplorer.

L'Impatiente se perdit corps et biens sur les côtes d'Angleterre, de telle façon que six matelots échappèrent seuls à la mort par un bonheur providentiel.

La Surveillante se jeta aussi sur une roche ; mais ses marins, plus heureux que ceux de *l'Impatiente*, ayant gagné le rivage, sauvèrent du moins leur vie, sans pourtant échapper à l'affreuse captivité des pontons.

La Tartu fut capturée par l*e Polyphémus*, de 74, après un court combat dans lequel nous eûmes 11 hommes tués ou blessés.

L'Atalante, les transports *le Suffren, l'Allègre, la Justine, la Ville-de-Lorient*, tombèrent également au pouvoir de l'ennemi.

Le brick *la Fille-Unique* sombra.
En ajoutant à ces pertes les naufrages du *Séduisant*, de 74, des *Droits-de-l'Homme*, de 74, du *Scévola* racé, on voit que la liste des bâtiments perdus est longue.
Telle fut cette désastreuse expédition qui n'aboutit qu'à des revers, parce qu'on l'entreprit en plein hiver, dans la saison des tempêtes, qu'on précipita le départ, qu'on formula très incomplétement les instructions, que le vice-amiral **MORARD de GALLES** montra de l'irrésolution au moment du départ, mais non point, comme l'on dit et redit si souvent sans approfondir les faits, parce que les capitaines et officiers de la marine furent ou inhabiles ou indisciplinés.
Voici quels furent, pendant le cours de cette expédition d'Irlande, les mouvements de nos ennemis.
Le vice-amiral **COLPOYS**, qui croisait au large de l'île d'Ouessant avec 13 vaisseaux, donna la chasse à **VILLENEUVE**, quand ce dernier atterrit sur Brest, à son retour de Toulon.
Ensuite, pour se mettre à l'abri des coups de vent qui nous furent si funestes dans les derniers jours de décembre, il alla jeter l'ancre à Spithead.
Lorsque la nouvelle du départ de notre escadre parvint à Londres, l'amiral **BRIDPORT** reçut l'ordre de gagner le large, ce qu'il fit le 3 janvier 1797, si tardivement, qu'il ne put s'opposer au retour de nos bâtiments.
Il regagna la côte d'Angleterre, après avoir expédié le contre-amiral **PARKER** à Gibraltar, avec une division de 5 vaisseaux.

———

LES ALLIÉS DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Les Espagnols. - Combat du cap Saint-Vincent.

Nous avons vu que le Directoire signa avec l'Espagne un traité d'alliance, par lequel les deux États se donnaient mutuellement un secours de 24 000 hommes et de 40 vaisseaux.
Nos alliés, bien dégénérés à cette époque, sous le gouvernement du faible Charles IV, et de son favori **GODOI**, surnommé le prince de la paix, ne gagnèrent à notre amitié que de se voir enlever, au bout de peu de temps, l'île de la Trinité, l'une de leurs colonies, et de livrer la malheureuse bataille du cap Saint-Vincent, où ils perdirent plusieurs vaisseaux.
Le Directoire avait aussi signé un traité d'alliance avec la Hollande, divisée alors en plusieurs partis acharnés qui retardèrent l'achèvement de la Constitution, et dont les discordes ruinèrent les ressources du pays.
Par suite de leur alliance, les Hollandais perdirent trois de leurs plus belles colonies, l'île de Ceylan, le Cap, les Moluques, et, comme nous le raconterons plus loin, ils livrèrent à nos ennemis une bataille sanglante qui fut vivement soutenue par le contre-amiral **de WINTER.**
Dans le courant de 1797, par des raisons qu'il est difficile d'apprécier, nos escadres ne se réunirent pas à celles de l'Espagne et de la Hollande. Elles restèrent immobiles sur les rades de Toulon et de Brest, alors que les marins des deux nations amies, prenant le large, se portant au-devant de nos ennemis, succombèrent en défendant le grand principe de la liberté des mers.
L'amiral lord Jervis commandait, devant l'embouchure du Tage, à la fin de 1796, une escadre de 11 vaisseaux. Deux autres se trouvaient à la veille de partir pour l'Angleterre ; un troisième était en réparation dans le port.
Cet amiral prit la mer le 18 janvier de l'année suivante, escorta, pendant quelques jours, un important convoi de bâtiments marchands, puis se dirigea sur le cap Saint-Vincent, où il fut rejoint par le contre-amiral **PARKER**, qui commandait une division navale de 5 vaisseaux.

Comme *le Saint-Georges* fut dirigé sur Gibraltar pour y être radoubé, lord Jervis n'eut plus à sa disposition qu'une force de 15 vaisseaux, 4 frégates, 3 corvettes.
A peu près à la même époque, l'amiral espagnol don **Joseph de CORDOVA** partit de Carthagène à la tête d'une imposante armée navale de 27 vaisseaux, 12 frégates, 1 corvette. Il passa le détroit, mit à terre, à Algésiras, les troupes qui avaient pris passage sur 70 transports, à la suite de son armée, puis se dirigea sur Cadix. Malheureusement, il fut jeté sous le vent par de fortes brises d'est, et le bruit se répandit tout d'abord qu'il se rendait à Brest pour rallier l'armée navale de la République, et de là se porter au devant de l'escadre de la Hollande.
Nous verrons qu'il n'en fut pas ainsi.

Don **Joseph de CORDOVA** rencontra lord **JERVIS** le 13 février 1797, à 3 lieues environ dans l'ouest du cap Saint-Vincent.
Le vent soufflait du sud-ouest, et les vaisseaux espagnols naviguant tribord amures, le cap au sud-est, formaient deux groupes sans ordre, quand les vigies signalèrent les ennemis dans le nord-est, faisant route, sur deux colonnes, vers le nord.
Lord Jervis n'hésita pas un instant à attaquer cette armée navale, si supérieure à la sienne par le nombre des bâtiments, parce qu'il avait la conviction qu'un vaisseau anglais valait, à lui seul, trois vaisseaux espagnols, et qu'il ne doutait nullement, dit-il, de l'habileté, du courage et de l'audace de ses capitaines.
Changeant d'amures, il gouverna vers le sud-est, signala de former rapidement une ligne de bataille, et manœuvra de manière à passer entre les deux groupes que formaient-les Espagnols.
Don Joseph de Cordova, plein de confiance dans le succès, voulait envelopper ses ennemis qu'il ne croyait pas devoir être si redoutables, et ayant hissé le signal, pour ceux de ses vaisseaux placés dans l'est, de continuer à courir tribord amures, il fit virer de bord à l'autre groupe pour courir au nord avec l'intention apparente de doubler l'escadre de lord Jervis, de la contourner et de rallier le premier groupe.
Malheureusement, cette jonction ne put être effectuée :
« — Confiant, dit lord Jervis, dans l'habileté, la valeur, la discipline des officiers que j'avais l'honneur de commander, jugeant que l'honneur des armes de Sa Majesté, et les circonstances de la guerre dans ces mers, nécessitaient un degré considérable d'entreprise, je me sentais justifié en me départissant de l'ancien système d'attaque, et passai à travers la flotte ennemie en une ligne formée avec rapidité.
Je virai ensuite de bord et séparai un tiers des vaisseaux ennemis du corps de bataille, après une canonnade partielle qui empêcha leur jonction jusqu'au soir. »
C
e fut en ce jour que Nelson, qui commandait *le Captain*, de 74, se porta au milieu des vaisseaux espagnols massés sans ordre, en coupa six et continua jusqu'à la nuit une lutte acharnée. Les Anglais, qui tiraient à coups sûrs sur ces groupes, réduisirent en peu de temps *le San-Salvador, le San-Isidor, le San-Joseph, le San-Nicholas.*
James ne considère pas cette victoire comme un haut fait d'armes, et **BRENTON** trouve également qu'il n'y eut pas un grand mérite à battre de semblables adversaires.
D'après les chroniques du temps, on eût à peine trouvé 60 matelots d'élite à bord de chacun des vaisseaux espagnols, et l'on dit que certains hommes, plutôt que de monter dans la mâture, se jetaient à genoux devant les officiers, assurant qu'ils préféraient la mort à un pareil métier.
Pourtant, comme les officiers espagnols sont braves, ajoute James, comme nul ne peut amener le pavillon à moins de se mettre en révolte ouverte, les pertes furent cruelles.
Les Espagnols perdirent plus de 1 000 hommes, et à bord des seuls vaisseaux capturés, il y eut 261 hommes tués, 342 blessés.

De leur côté, les Anglais comptèrent 300 des leurs tués ou blessés.
Lord Jervis, en cinglant au nord bâbord amures, chauffa jusqu'à la nuit les vaisseaux espagnols.
Les vainqueurs allèrent jeter l'ancre dans la baie de Lagos, en Portugal, et don Joseph de Cordova se réfugia dans celle de Cadix.
Nos ennemis firent grand bruit de leur victoire, et les chefs de leur escadre furent, à l'envi, comblés d'honneurs.
Lord **JERVIS**, nommé pair, baron, comte de **SAINT-VINCENT,** reçut, en outre, une pension de 3 000 livres par an (75000 francs).
NELSON, qui avait fait preuve de ce courage de lion dont il devait donner plus tard les plus éclatants témoignages, fut nommé chevalier **du BAIN**. On raconte qu'il sauta, le premier, à bord du *San-Joseph* par une des fenêtres de la galerie, et qu'il se rendit maître de ce vaisseau, à la tête de quelques matelots dévoués.
En Espagne, l'opinion publique fut très-sévère à l'égard des amiraux et commandants. On leur fit payer cher la honte de leur défaite dans cette rencontre, où la supériorité fut plus apparente que réelle.
Ainsi, don **Joseph de CORDOVA** fut destitué, déclaré incapable de servir, condamné à séjourner loin de la cour et des grandes villes du littoral. D'autres amiraux et commandants furent également suspendus de leurs fonctions, ou renvoyés du service.
Quant aux forces navales espagnoles, elles furent ultérieurement bloquées, dans le port de Cadix, par lord Jervis, qui reçut des renforts importants.

———

NELSON A SAINTE-CROIX DE TÉNÉRIFFE.

NELSON nommé au commandement d'une division de 4 vaisseaux et de 3 frégates, ayant reçu la mission de s'emparer des îles Canaries, arriva devant Sainte-Croix, capitale de l'île de Ténériffe, le 18 juillet 1797, après une courte traversée.
Il se trouvait toujours sous les ordres supérieurs de lord Jervis et n'était que détaché pour cette mission particulière.
Les Espagnols repoussèrent les sommations qui leur furent adressées, de sorte que, dès le 20 juillet 1797, Nelson tenta un premier débarquement ; un vent contraire ; un courant violent empêchèrent la jonction des canots et la partie dut être remise au lendemain.
Ce ne fut pourtant que le 24 juillet, par une nuit obscure, un temps pluvieux, qu'il renouvela son attaque.
Vers minuit 700 hommes embarquèrent dans les chaloupes et canots armés en guerre, 180 montèrent le cutter *le Fox*, 70 un autre bateau, et les précautions les plus minutieuses furent prises pour un débarquement simultané. On allait atteindre le rivage, et Nelson se trouvait lui-même à la tête des envahisseurs, quand, tout à coup, le feu brilla, une grêle de boulets, de mitrailles, d'obus mirent dans les deux divisions un désordre indicible.
Le cutter *le Fox* coula si bien, que 97 hommes se noyèrent ; un autre bateau coula de même ; d'autres furent chavirés par les vagues au moment d'atterrir ; enfin Nelson, ayant reçu lui-même une cruelle blessure au bras, dut résigner le commandement.
Malgré tout, nos ennemis mettant pied à terre enlevèrent le môle, quoiqu'il fût défendu vaillamment par 300 miliciens ou soldats, puis le capitaine **TROUBRIDGE**, ayant voulu pénétrer dans la ville, essuya un tel feu de mousqueterie, qu'il fut réduit à mettre bas les armes, avec 340 hommes.
On assure que dans cette affaire il n'y eut pas moins de 140 Anglais tués ou noyés et 109 autres blessés.

James raconte qu'une centaine de Français combattirent dans les rangs des Espagnols. Il aurait pu ajouter que ce furent ceux-là surtout, qui firent payer cher aux Anglais leur tentative audacieuse, car on assure qu'ils organisèrent la défense, se firent donner les clefs de la citadelle et communiquèrent aux miliciens toute l'ardeur dont ils étaient animés.
Ces Français n'étaient autres que les marins de *la Mutine* et ceux de deux corsaires malouins qui se trouvaient au mouillage.
La Mutine de la division du contre-amiral **de SERCEY** se rendait dans les mers de l'Inde et s'était réfugiée à Ténériffe après avoir perdu ses mâts de hune dans un grain.
Là, pendant que beaucoup de matelots étaient absents du bord, elle fut attaquée de nuit, contre le droit des gens, et réduite par une frégate anglaise.
Nos marins gagnèrent en partie le rivage et se trouvaient encore dans l'île quand Nelson essaya d'en faire la conquête.

———

LES HOLLANDAIS.

Combat naval de Camper-Down.

A la fin de cette même année 1797, les Hollandais ne furent pas plus heureux sur mer que les Espagnols.
Le contre-amiral **de WINTER**, après avoir débarqué les troupes dont ses bâtiments étaient encombrés, appareilla de l'embouchure du Texel, sans autre but que de joindre l'escadre anglaise des dunes et de lui livrer bataille.
On dit que la faction qui dominait à cette époque dans les conseils du gouvernement de la Hollande, espérant affermir son influence par le prestige de gloire dont l'environnerait un combat naval, sacrifia, par le fait, les vaisseaux qu'il aurait fallu ménager pour une occasion meilleure.
L'escadre se composait de 4 vaisseaux de 74, 7 vaisseaux de 64, 4 vaisseaux de 50, 4 frégates, 8 corvettes ou avisos.
De Winter mit sous voiles le 8 octobre 1797, par une jolie brise d'est, et le bruit courut, pendant quelques jours, qu'il allait renforcer notre armée navale en rade de Brest.
Dans l'après-midi, les vents passèrent au sud-ouest et les vigies aperçurent, dans cette direction, l'escadre légère du capitaine anglais **TROLLOPE** que nos alliés chassèrent toutes voiles dehors. Ne pouvant le rejoindre, ils se dirigèrent vers l'embouchure de la Meuse.
Le 11 octobre 1797, dès l'aube, ils se trouvaient à 9 lieues du village de Schewenningen, les vaisseaux un peu dispersés quand les frégates en reconnaissance furent aperçues, arrivant toutes voiles dehors, avec le signal que l'ennemi était en vue.
C'était l'escadre de l'amiral **DUNCAN**, lequel, renseigné par **TROLLOPE**, était sorti de Yarmouth et recherchait son adversaire.
L'amiral hollandais signala de former, sans retard, la ligne de bataille sur les vaisseaux les plus souventés, et ses capitaines se mirent bâbord amures, suivant une ligne qui allait du nord-est au sud-ouest.
Il fit mettre en panne pour attendre les Anglais que l'on apercevait déjà distinctement dans le nord-ouest au vent.
Duncan s'aperçut que les vaisseaux hollandais s'en allaient en dérive du côté de la terre, et prescrivant à ses capitaines de choisir chacun un adversaire dans la ligne, leur donna l'ordre de courir largue, d'engager la bataille sans perdre un instant, de traverser la ligne de l'ennemi et d'attaquer sous le vent.

C'était la tactique que **HOWE** avait employée au combat du 13 prairial, celle que **NELSON** employa contre **VILLENEUVE** à Trafalgar, tactique qui fut toujours familière aux hommes d'audace et qui consistait à tomber sur les ennemis vent arrière ou largue, à les ranger, à l'honneur, à portée de pistolet, à plus faible distance encore, à couper la ligne, à se placer sous le vent tout en servant un feu d'enfer.
A midi et demi, le vice-amiral anglais **ONSLOW** passait le premier, en envoyant deux bordées aux deux vaisseaux entre lesquels il défila. **DUNCAN** ne réussit pas, comme il l'aurait désiré, à passer à poupe du vaisseau de **de WINTER,** parce que le matelot de ce dernier gouverna beaupré sur poupe, mais il traversa la ligne sur l'arrière de ce matelot, puis, serrant le vent, parvint à engager le vaisseau amiral hollandais. L'héroïque de Winter, entouré de toutes parts, opposa une défense héroïque, mais vit son vaisseau démâté de tous ses mâts, et fut réduit à amener son pavillon.
9 autres vaisseaux et 2 frégates furent amarinés successivement par nos ennemis, et Duncan remporta une victoire complète, ce qu'il était facile de prévoir, car il avait une grande supériorité de forces.
James dit que les Hollandais tirèrent du canon autrement que nous ne le tirions, c'est-à-dire qu'ils négligèrent la mâture pour tirer en plein bois.
Aussi les pertes des Anglais furent-elles très-sérieuses.
Ils ne comptèrent pas moins de 218 tués, 812 blessés.
Ce sont les chiffres officiels.
Nos alliés, de leur côté, eurent 540 tués, 620 blessés.
De Winter, blessé grièvement, mourut, peu de jours après, à Londres, des suites de ses blessures. On dit qu'il énuméra lui-même les causes de sa défaite :

1° La supériorité numérique des Anglais ;
2° L'avantage qu'ils avaient de tenir la mer depuis cinq mois, d'avoir des capitaines et des officiers qui s'accordaient parfaitement, d'être venus attaquer son escadre ;
3° La retraite prématurée de 6 vaisseaux hollandais, la marche inférieure des autres.

Cet amiral ajouta que, si l'on avait bien exécuté ses ordres, plusieurs vaisseaux anglais auraient été conduits dans les eaux du Texel.

CROISIÈRE DANS L'ADRIATIQUE.

Le contre-amiral Brueys.

BRUEYS prit le commandement de l'escadre de Toulon lorsque **MARTIN** fut nommé chef de la marine à Rochefort, et, dans le printemps de 1797, il promena le pavillon de la République sur les côtes d'Italie.
Ayant pris de nouveau la mer, le 27 juin 1798, il alla jeter l'ancre à Corfou, après une heureuse traversée.
Déjà, dans la mer Adriatique, le capitaine **BOURDÉ** avait pris possession de la marine vénitienne, composée de 6 vaisseaux et 3 frégates, de sorte que Brueys se trouva commandant d'une force respectable.
A son arrivée-à Venise, il se mit en rapport avec le général Bonaparte, et l'on assure que ce dernier l'apprécia beaucoup, lui fit des éloges mérités sur la belle tenue des vaisseaux et adressa aux marins une proclamation dans laquelle on peut voir qu'il projetait une grande expédition d'outremer.

Ancestrami

« — Camarades, » disait-il, « dès que nous aurons pacifié le continent, nous nous réunirons à vous pour conquérir la liberté des mers ! Chacun de vous aura présent à la pensée le spectacle horrible de Toulon en cendres, de notre arsenal, «de treize vaisseaux de guerre en feu, et la victoire secondera vos efforts. Sans vous, nous ne pouvons porter la gloire du nom français que dans un petit coin du continent. Avec vous, nous traverserons les mers, et la gloire du nom français verra les nations les plus éloignées ! — »
Brueys se rendit à Raguse pour assurer le président de cette République de l'intérêt que la France portait à son indépendance.
Bonaparte écrivit au Directoire qu'il n'avait jamais vu plus belle escadre, fit distribuer aux marins de l'argent et des effets, et donna en cadeau à Brueys une longue-vue de prix.
Cet amiral regagna le port de Toulon le 31 mai 1798, ramenant de Venise 5 vaisseaux et 5 frégates, et ce fut à la suite de cette campagne que Bonaparte jeta les yeux sur lui pour lui donner le commandement de la flotte qui devait transporter l'armée d'Egypte.
A la même époque, le capitaine **PERRÉE** apporta les fameux chevaux de Saint-Marc.

———————

EXPÉDITION D'EGYPTE.

Aboukir. — Le vice-amiral Brueys.

On s'est demandé souvent, on ignorera toujours peut-être quel fut le vrai but de l'expédition d'Égypte. Le secret n'est-il pas descendu dans la tombe avec ceux qui en conçurent le projet ?
Nous ne chercherons pas à le pénétrer. Nous resterons dans le domaine des faits et ne ferons aucune hypothèse sur ce fait important de l'histoire de la France.
James raconte que Bonaparte se trouvant à Milan dans l'été de 1797, pendant les négociations du traité de Campo-Formio, prit, dans une bibliothèque publique, tous les livres qui traitaient sur l'Orient, et mit en marge plusieurs notes sur l'Égypte.
En janvier 1798, des négociations ayant été entamées avec le grand maître de l'ordre de Malte, on s'informa si des vaisseaux pourraient relâcher dans le port de cette île, et quand Brueys, revenant de l'Adriatique à Toulon avec son escadre, y jeta l'ancre, il prolongea son séjour assez longtemps pour opérer des sondes et reconnaître les lieux.
Dans le courant de mai 1798, Bonaparte fut investi du commandement d'une armée que l'on destinait à l'invasion de l'Angleterre ; puis, peu de temps après, les chefs du gouvernement ordonnèrent les préparatifs de l'expédition d'Egypte, dont le secret fut gardé d'une façon absolue.
On peut donc penser que cette expédition était résolue depuis longtemps ou qu'on s'y décida soudainement. Il est certain qu'on en poussa les préparatifs avec une activité extraordinaire.
L'armée navale qui se réunit à Toulon comprenait, suivant le *Moniteur universel* :

13 vaisseaux, 7 frégates, 8 brigs ou avisos, 12 felouques, 4 bombardes, 2 frégates et 2 vaisseaux armés en flûte et 141 transports.
Et, d'après le commissaire **NAJAC** :
13 vaisseaux, 7 frégates, 6 brigs, 4 bombardes, 12 felouques, 7 frégates et 2 vaisseaux armés en flûte et 119 transports.
D'après le *Moniteur*, c'était 194 voiles devant porter 19 000 hommes et 2 000 non combattants.
D'après **NAJAC**, c'était 170 voiles portant 20 080 hommes de troupe, 12 907 d'équipage, 952 chevaux.

On voit que ces états ne diffèrent pas beaucoup, et nous pensons que le général **BERTRAND**, dans ses mémoires sur l'expédition d'Égypte, doit faire erreur quand il dit que le nombre des transports était de 232, que l'effectif du corps expéditionnaire se montait à 32 200 hommes[(1)].
Acceptons le chiffre de Najac et payons un juste tribut de reconnaissance à cet administrateur distingué comme à tous ceux qui l'aidèrent pour mener à bonne fin cet immense armement.
Il dit, dans ses lettres au ministre, que les levées de marins se firent avec quelques difficultés et ne craignit pas de demander l'embarquement de beaucoup de soldats en complément d'équipage. Il rappela que le *Ça-ira*, qui fit une magnifique défense, avait à bord 187 matelots et 496 soldats.
On suivit ce funeste conseil, et ce fut le motif principal pour lequel nos marins se battirent au mouillage d'Aboukir et non sous voiles.

Brueys, choisi pour commander la flotte, montait, avec Bonaparte, le vaisseau *l'Orient*, de 120 canons (ci-devant le Sans-culotte).
Le chef de division **GANTEAUME[(1)]** était chef d'état-major ; les contre-amiraux **VILLENEUVE**, **BLANQUEY-DUCHAYLA, DECRÉS** servaient en sous-ordre. Ce dernier avait le commandement .de l'escadre légère, et le chef de division **DUMANOIR le PELLEY** la conduite du convoi. Mais, chose bizarre entre toutes, l'ingénieur-constructeur **JOUBERT** remplissait les fonctions de commissaire-ordonnateur.
Des savants, des littérateurs, des artistes suivirent l'armée, et dans l'entourage du jeune général en chef on distinguait les généraux qui s'étaient rendus fameux dans les guerres de la République : **KLEBER, DESAIX, BERTHIER, LANNES, MURÂT, JUNOT, CAFARELLI, BEAUHARNAIS, DAVOUST, LEFEBVRE.**
Bonaparte se rendit à Toulon peu de temps après sa nomination, et le 19 mai 1798, à la faveur d'une belle brise de nord-ouest, tous les bâtiments gagnèrent le large.
L'appareillage se fit en temps opportun, car un coup de vent ayant dispersé la flotte anglaise et rendu la mer libre, **NELSON**, qui surveillait les mouvements de notre rade avec 3 vaisseaux, n'eut pas le moindre renseignement sur la route que notre flotte suivit.
On mit le cap sur Gênes pour rallier les transports partis de cette ville, et le 23 mai les vigies reconnurent le cap Corse. Pendant une semaine, l'amiral se tint en vue des côtes orientales de la Sardaigne, afin d'attendre un important convoi qu'on savait être parti de Civita-Vecchia.
Nous peindrons par un trait peu connu le caractère du jeune et illustre général en chef de l'expédition.
Un capitaine de bâtiment génois, qui s'était fait attendre, donnait des explications à Brueys et prétextait le vent ou disverses circonstances de mer pour excuser son retard ; Brueys, l'ayant écouté patiemment, se contenta de lui donner une sévère admonition ; mais Bonaparte, qui entendait tout de sa cabine située dans la grande chambre du vaisseau *l'Orient*, en sortit précipitamment, et s'adressant au capitaine avec l'accent de la colère :
« - Vous êtes heureux, monsieur, de ne pas avoir affaire « à moi, car je vous aurais fait fusiller. — »

A cette violence de caractère, il joignait, comme chacun sait, une vraie grandeur d'âme et un sentiment profond de justice.
On lit, dans le *Moniteur*, qu'un matelot de *l'Orient* se jeta à la mer et sauva d'une mort certaine, au péril de ses jours, un de ses camarades ; Bonaparte lui donna un brevet d'officier, le mit à l'ordre du jour de l'armée et lui fit don d'une somme de 60 louis.

(1) Il paraît, cependant, que des ports de l'Italie et de la Corse partirent d'autres troupes qui formaient le total donné par le général Bertrand, savoir :
Toulon, 132 voiles. 20,500 Marseille, 32 voiles. 3,200 Corse, 21 voiles. 1,200 Italie, 80 voiles. 7,400 Total. 32,300
(1) Ganteaume fut nommé contre-amiral après la journée d'Aboukir.

C'est ainsi que le héros jetait les fondements de cette popularité à laquelle il a dû d'être élevé sur le pavois de 60 millions d'hommes.
Le 3 juin, les vigies eurent connaissance des vaisseaux de **NELSON**, qu'on aperçut au large de Cagliari.
Le 7 juin, au point du jour, la flotte arriva devant Malte.
Bonaparte fit demander au grand maître l'entrée du port.
Comme on lui répondit que, d'après les statuts de l'ordre, quatre vaisseaux seulement pouvaient entrer pour faire de l'eau et des vivres, la conquête de l'île fut résolue.
Malte ne renfermait que quelques centaines de chevaliers et 5 000 miliciens, de sorte que la résistance ne pouvait être sérieuse.
Les vaisseaux se formèrent en ligne de bataille et **ÉMÉRIAU** entra le premier avec *le Spartiate,* chef de file, en canonnant les forts.
Les troupes débarquèrent sur quatre point différents(1) :
Le général **REYNIERS** au Goye, **DESAIX** à l'ouest, **BARAGUAY D'HILLIERS** au sud, **LANNES** à l'est, **BONAPARTE** au centre.
Le 10 juin, nos soldats s'emparèrent des deux îlots, envahirent le territoire, et s'avancèrent jusqu'aux portes de la cité Lavalette.
Le grand maître, ayant capitulé, nous rendit le pays sous diverses conditions, dont quelques-unes ne furent pas tenues, savoir :
Une pension annuelle de 300 000 fr. sur le trésor de la République ;
Une somme de 600 000 fr. pour le mobilier ; Une principauté en Allemagne.
On trouva 1 200 canons, 30 000 fusils, 15000 livres de poudre, 200 000 fr. en espèces et une valeur de 3 millions en lingots.
La flotte s'augmenta de 4 vaisseaux, de 4 galères, et même quelques chevaliers, se sentant pris d'une belle passion pour les aventures, entrèrent dans les rangs de l'armée de la République. Le général **VAUBOIS** fut nommé gouverneur de l'île, et on lui laissa 4 000 hommes.
D'autre part, le général **BARAGUAY D'HILLIERS** reçut l'ordre de partir pour la France, et prit passage sur *la Sensible* avec les drapeaux, l'argent et les trésors conquis.

Racontons immédiatement la triste histoire de cette frégate qui portait le plus clair des bénéfices de la conquête : une valeur de plusieurs millions.
Le 27 juin 1798, vers 4 heures de l'après-midi, les vigies signalèrent dans l'ouest un grand bâtiment qu'on reconnut être une frégate anglaise allant vent arrière par une belle brise de nord-ouest.
Le capitaine **BOURDÉ** prit bâbord amures,et l'ennemi, exécutant la même manœuvre, conserva l'avantage du vent. Dans la nuit, la brise varia du nord à l'est, la frégate ennemie ne se trouvait qu'à 2 portées de canon.
Le 26 juin 1798, à 4 heures du matin, la brise souffla dn nord, et comme les Anglais la sentirent avant nous, *la Sea-Horse (*ainsi s'appelait leur frégate) se rapprocha d'autant plus vite que *la Sensible* était au calme.
BOURDÉ, pour éviter un engagement désavantageux, se hâta de virer de bord lof pour lof, en prenant tribord amures, manœuvre que les Anglais exécutèrent également. Les hommes se rendirent à leurs postes de combat ; notre capitaine fit distribuer de l'eau-de-vie, descendit dans les batteries avec le général **BARAGUAY D'HILLIERS**, adressa quelques bonnes paroles aux marins, pour les engager à bien défendre le pavillon de la République.

(1) Le Directoire décréta que les troupes victorieuses à Malte avaient bien mérité de la patrie.

Cependant les Anglais manœuvrèrent pour doubler *la Sensible* de l'avant, et, comme leur frégate ne portait encore aucun pavillon, **BOURDÉ** les héla, ce à quoi ils répondirent en envoyant une bordée terrible de toutes leurs pièces chargées à doubles projectiles.
Il faisait à peine jour, et on assure que des forçats libérés nommés **BONNAVOGLIA**, embarqués en complément d'équipage à Malte, abandonnèrent, en ce moment, leurs postes de combat en vociférant.
BOURDÉ, ne voyant pas d'autre parti à prendre, donna l'ordre de sauter à l'abordage ; les marins se présentèrent sur le pont ; quelques-uns firent vaillamment leurs devoirs. **BARAGUAY D'HILLIERS,** l'officier en second **THANARON**, les officiers **BARRET, FERRAUD** se battirent avec intrépidité, tinrent même tête à l'ennemi quand il envahit le pont de la frégate. Des maîtres, des chefs de pièce, plusieurs passagers se joignirent à eux. Mais il est certain que nulle disposition n'avait été ordonnée. Il n'y avait à bord que 10 fusils, 10 pistolets qui étaient au râtelier non chargés, sans gibernes. Ceux qui montèrent cherchèrent en vain des armes. Les grenades n'avaient pas été distribuées aux gabiers ; bref, nos ennemis eurent un triomphe relativement facile.
L'opinion publique se montra sévère envers **BOURDÉ** qu'un conseil de guerre déclara coupable de négligence pour ne pas avoir tenté de battre en retraite, avoir négligé les préparatifs de l'abordage, n'avoir pas prévenu les hommes, distribué des armes, etc., etc.
Plus tard, un deuxième conseil de guerre l'acquitta, parce que l'instruction prouva que les **BONNAVOGLIA**, en lâchant pied, avaient mis le trouble à bord [(1)].
Ce capitaine fut chaleureusement défendu par **BARAGUAY d'HILLIERS**[(2)].
Notre flotte ayant repris la mer fut poussée, pendant sept Jours, par une bonne brise.
D'après les Anglais, Bonaparte, afin de ne pas laisser de traces de son passage, aurait ordonné de brûler tous les marchands qu'il rencontra ; mais cette assertion est fausse et nous pouvons certifier, au contraire, qu'il rencontra trois bâtiments suédois, qu'il fit donner aux capitaines leur parole d'honneur de se rendre à Cagliari et qu'il les laissa poursuivre leur route, avec la promesse de ne donner aucun renseignement sur ce qu'ils savaient !
Ces capitaines ne faillirent pas à leurs engagements et publièrent le fait à la bourse de Stockholm.
Près de Candie, une frégate qui s'était séparée rallia.
Brueys fit gouverner sur le cap d'Arros pour atterrir, et, tout en suivant le rivage, on découvrit les points principaux de la côte et la ville d'Alexandrie.
C'était le 1er juillet. Le consul de France annonça que **NELSON** avait paru il y avait trois jours, qu'il était reparti sans retard et que les habitants de la ville étant hostiles, on serait obligé d'entrer les armes à la main.
L'Orient ne prit son mouillage qu'en abordant deux autres bâtiments et brisant son mât de beaupré.
Les vents étaient frais, la mer grosse, le rivage bordé de brisants ; mais Bonaparte avait une science trop profonde de la guerre pour négliger l'avantage que lui donnerait son arrivée imprévue, et décida que le débarquement commencerait le soir même.
En conséquence, les navires du convoi s'approchèrent de terre à la hauteur de la tour Marabout.
Au moment où se donnaient les derniers ordres, sur la dunette du vaisseau amiral, une frégate parut à l'horizon, et on assure que chacun dirigeant sa lunette de ce côté et pensant que c'était une voile ennemie, on n'eut qu'une pensée d'inquiétude et l'on s'écria :
« Voilà Nelson, voilà Nelson !
Bonaparte, peu rassuré lui-même, prononça ces paroles :
« Quoi ? pas seulement cinq jours ! »
C'était une fausse alerte, on ne tarda pas à reconnaître *la Justice*, frégate française qui ralliait.

(1) C'étaient des volontaires, anciens forçats libérés.
(2) La Sensible, de 36, portait 4 caronades de 36. Le Sea-Horse, de 38, portait 46 pièces dont 14 caronades de 32. Nous eûmes 12 hommes tués, 40 blessés.

Dans cette soirée, 1 500 hommes débarquèrent, et, comme la mer était mauvaise, l'accès du rivage difficile, quelques soldats périrent.
Lorsque le général en chef, quittant le vaisseau *l'Orient*, descendit dans son canot, on dit que Brueys, le conduisant jusqu'à l'échelle et cédant à de sinistres pressentiments, lui dit ces paroles qui ne se réalisèrent, hélas, que trop tôt :
« Général, ma fortune m'abandonne. »
Le 2 juillet, Alexandrie fut enlevée d'assaut ; les bâtiments entrèrent dans le vieux port, et Dumanoir le Pelley y fut nommé commandant de la marine. Bonaparte exprima, en même temps, le désir que sa flotte de guerre se rendît en baie d'Aboukir ou dans le port de Corfou, à l'exception des transports qui devaient rester a Alexandrie.
Pendant le séjour de nos marins au large de cette ville, un conseil de guerre se réunit, à bord de *l'Orient*, pour s'entendre sur les meilleures dispositions à prendre, dans le cas où des forces ennemies se présenteraient.
BLANQUEY-DUCHEYLA fut seul d'avis, dit-on, de combattre à la voile. **BRUEYS** aurait voulu faire entrer ses vaisseaux dans le port ; mais les sondes faites dans les premiers jours ne donnèrent que cinq brasses d'eau, et comme *l'Orient*, de même que les autres vaisseaux de premier rang, calait davantage, l'amiral prit la résolution de se rendre en baie d'Aboukir, ce dont il donna connaissance à Bonaparte.
Brenton faisant, à ce sujet, une remarque judicieuse, dit, avec raison, qu'on aurait pu renvoyer à Toulon ou à Corfou les vaisseaux de premier rang, *l'Orient* en particulier, afin de mettre les autres à l'abri d'une attaque, dans le port d'Alexandrie.
Dans ses lettres à Bonaparte, Brueys rendit compte que, d'après l'avis de tous les pilotes, il eût fallu, pour franchir les passes, mettre les vaisseaux à quatre brasses et demie de tirant d'eau. **VILLENEUVE** et **CASABIANCA** trouvaient ces passes dangereuses, impraticables même, et les lieutenants **BARRÉ, VIDAL** donnèrent, d'un autre côté, l'espérance de trouver un chenal praticable. Brueys annonça qu'il préférait le mouillage d'Aboukir, parce que les vaisseaux pourraient mettre sous voiles, tandis qu'ils seraient bloqués à Alexandrie. Il demandait, avec les plus vives instances, des vivres, ajoutant qu'il ne lui restait que pour quinze jours de biscuit ; les farines, à la vérité, ne manquaient pas, mais les fours à pain se trouvant trop petits, le riz et le biscuit devenaient des denrées de première nécessité.
Le 5 juillet, les vaisseaux appareillèrent et se rendirent en baie d'Aboukir, où la ligne de bataille fut formée provisoirement, en attendant les renseignements certains que Barré et Vidal chargés de sonder les passes devaient donner.
Voici ce que le rapport de ces deux officiers disait, en substance :
« La passe du milieu avait 200 toises de large a la partie la plus resserrée : on trouvait 6 brasses de profondeur partout, sauf sur deux points, le premier situé à l'entrée où la sonde donnait 5 brasses, le second situé au milieu, où elle donnait 5 brasses et demie. Il y avait passage à droite et à gauche du premier point, de sorte que le second seul restait comme point difficile. Or les marées rapportent journellement 2 pieds 6 pouces. Donc, en ce lieu, la sonde donnait, au plein de l'eau, 6 brasses. »
BARRÉ concluait en disant que tous les vaisseaux pourraient entrer, pourvu que l'on prit les précautions nécessaires.
Brueys le remercia d'avoir balisé cette passe, mais il trouva que le résultat des recherches laissait encore à désirer, parce que les vaisseaux de 74 calaient 22 pieds, qu'il faudrait, pour franchir, un vent frais, et que le gouvernail fonctionne mal avec si peu d'eau sous la quille.
On voit qu'à la rigueur tous les vaisseaux pouvaient entrer dans le port.
Cependant, dit **GANTEAUME**, on adopta le parti extrême de rester en baie d'Aboukir. Nul pilote ne voulut prendre la responsabilité de faire entrer les vaisseaux, nul capitaine n'osa le tenter. Il eût

fallu les alléger, et sur cette rade foraine, devant ce rivage ennemi, le temps et les moyens firent défaut. On savait que le fond était de roche ; on craignait des échouages.
D'autre part, **BRUEYS** prit la résolution de combattre à l'ancre plutôt qu'à la voile, en considération de la vétusté de quelques vaisseaux, de la faiblesse des équipages, de la supériorité probable des forces ennemies qui pouvaient être signalées de jour en jour.
La raison majeure de faire de l'eau et des vivres, de rester en relations avec l'armée, fit une loi de ne pas s'écarter du rivage, de sorte que, cédant à toutes ces raisons, notre amiral embossa ses vaisseaux dans la baie. Il accepta d'autant mieux ce parti qu'il avait appris, par des neutres, que Nelson avait fait route à l'ouest, et garda la conviction que ce dernier n'avait pas reçu les ordres nécessaires pour l'attaquer.
Hélas! il se trompait. Il eut fallu, sans retard, se mettre a l'abri d'une attaque, soit à Corfou, soit dans tout autre port fermé. Pour comble de malheur, cédant à cette idée funeste qu'il n'avait rien à craindre, notre amiral négligea les plus simples précautions que l'on doit prendre en pareil cas.
Des centaines de marins travaillaient, comme portefaix, sur les quais d'Alexandrie, débarquant le matériel, les vivres, les approvisionnements. **PERRÉE**, nommé capitaine d'une flottille de 15 navires et chargé de remonter le Nil, prit avec lui 1 500 matelots détachés des vaisseaux.
A bord de *l'Orient*, les cabines des passagers ne furent même pas démolies, le côté de bâbord des batteries fut engagé, parce qu'on supposait qu'on n'aurait point à combattre de ce côté.
La baie d'Aboukir, située dans l'est-nord-est d'Alexandrie, à 20 milles environ, s'étend du château du même nom jusqu'à l'embouchure du Nil à Rosette, dans une direction circulaire. Les vaisseaux mouillèrent à 3 milles du rivage à cause du peu de profondeur de l'eau, et la flotte fut disposée suivant une ligne en fer à cheval dont la concavité était celle de la baie.
La gauche s'appuyait à l'ilot d'El-Réquiers ; la droite, du côté de la haute mer ; une batterie de 4 canons de 12, 2 mortiers de 13 pouces, quelques petites pièces furent établis sur cet ilot, où 50 soldats s'apostèrent.
Nos deux plus faibles vaisseaux formèrent l'extrême gauche que Brueys jugea inattaquable, en pensant que les ennemis se porteraient sur la droite. Dans ce cas, comme les vents soufflent toujours du nord-ouest dans cette localité, il donna des ordres pour que les vaisseaux de la gauche, appareillant leurs voiles, vinssent prendre part à la bataille.
Malheureusement, comme nous le verrons, un changement inusité de vent favorisa Nelson ; chose extraordinaire dans cette saison et dans ces lieux, la brise varia de quatre quarts, et notre redoutable ennemi attaqua cette gauche que Brueys croyait en sûreté, sans que les autres divisions pussent appareiller pour accourir à son aide.
Les vaisseaux furent affourchés nord-ouest et sud-est, au moyen de faibles ancres, et l'amiral donna des ordres pour les lier, au moment du combat, par un grelin, ce que plusieurs capitaines négligèrent de faire. Un second grelin dut lier l'arrière au câble ; un troisième dut être frappé sur ce câble, à 15 pieds au-dessous de la flottaison, pour obvier à sa rupture.
Le Guerrier mouilla, par cinq brasses, à un mille de l'îlot, les autres vaisseaux à 144 mètres l'un de l'autre. Les frégates se placèrent en dehors de la ligne de bataille, et tels furent les préparatifs faits, quand un événement inattendu vint enlever l'espérance illusoire que l'on ne serait pas attaqué.
Le 21 juillet, les vigies signalèrent deux frégates anglaises, le *Sea-Horse* et *le Terpsichore*, qui se présentèrent avec pavillons français, couvertes de nos propres signaux.
Lorsque l'amiral écrivit à Bonaparte pour lui donner connaissance de cette grave nouvelle, il disait qu'il était si dénué de vivres, qu'il ne pouvait même pas en fournir aux frégates pour croiser au large, que depuis un mois les matelots n'avaient pour ration que 6 onces de pain et de riz[(1)].

(1) Guérin dit que Bonaparte, n'ayant pas confiance dans la missive de Brueys, envoya un de ses aides de camp lui donner l'ordre de taire entrer les vaisseaux à Alexandrie et de ne revenir qu'après s'être assuré par lui-même que cet

Le 30 juillet, ne se trouvant pas en sûreté dans la baie d'Aboukir, il donna des ordres pour baliser la passe que **BARRÉ** avait sondée et rendit compte à Bonaparte de l'intention qu'il avait de faire entrer les vaisseaux, après quoi il devait partir pour le Caire.

Mais revenons en arrière et voyons ce qu'avait fait **NELSON** depuis le départ de notre flotte de Toulon.
En mai 1798, cet amiral avait reçu de lord **JERVIS** la mission de surveiller, avec trois vaisseaux, les armements qui se faisaient dans les ports du Midi, et, peu de temps après, l'amirauté enjoignit au commandant en chef des forces navales dans la Méditerranée de mettre à sa disposition, dans ce même but de surveillance, douze vaisseaux, les meilleurs voiliers de l'armée.
Des ordres particuliers prescrivirent de considérer comme hostiles tous les ports où les officiers anglais n'auraient pu trouver de l'eau, des vivres ou autres approvisionnements.
Le 31 mai 1798, Nelson revenait devant Toulon, avec sa division, dont il avait fait réparer les avaries avec une incroyable activité. Nous avons dit que ce même coup de vent qui favorisa le départ de nos marins avait éloigné la division anglaise, même que le vaisseau *le Vanguard*, que montait Nelson, démâta de ses trois mâts de hune.
Cet amiral, en revenant de Saint-Florent, où il s'était rendu pour réparer ses avaries, put s'assurer que notre flotte avait pris la mer. Du reste, à la date du 5 juin, le capitaine **HARDY** communiquait la bonne nouvelle de l'arrivée des 11 vaisseaux détachés de l'armée navale de lord Jervis, et ces bâtiments ayant rallié le lendemain, Nelson se montra si pressé de remplir sa mission, en se lançant à la poursuite de Bonaparte, qu'il dédaigna d'inquiéter un convoi de 15 bâtiments espagnols richement chargés, qui traversèrent sa route.
Il partagea, dit-on, son escadre en trois divisions, puis, prévoyant le cas où il rencontrerait la flotte de la République, il décida que les deux premières attaqueraient nos vaisseaux de guerre, que la troisième se jetterait au milieu du convoi et coulerait ou détruirait les transports.
Le 12 juin, il était à la hauteur du cap Corse, d'où il gagna l'île d'Elbe, après avoir dépêché **HARDY** sur Messine pour prendre des renseignements. Il longea la côte de Toscane, aperçut l'île de Gonetti et rencontra un bâtiment neutre qui lui apprit que notre flotte avait été vue devant Syracuse.
Comme Hardy revint sans apporter de nouvelles, Nelson fit route pour Naples. On lui assura, dans cette ville, que nos vaisseaux avaient été vus faisant route au sud, et plus tard, à Messine, il apprit que nous avions pris Malte, que nous devions y être encore.
Le 22 juin, à 12 lieues au sud du cap Passéro, Hardy apprit d'un capitaine génois que notre armée navale avait appareillé à la faveur d'une belle brise de nord-ouest. Nelson mit immédiatement le cap au sud-est, et, se couvrant de voiles, fit route vers l'Égypte.
Il savait bien dit James, que l'expédition ne devait pas se rendre dans l'Océan, parce qu'on avait embarqué beaucoup de chevaux à Toulon et à Marseille, remarque très-judicieuse qui prouve que nos ennemis étaient parfaitement renseignés par les espions qu'ils entretenaient sur notre territoire.
On a dit que, dans l'après-midi du 22 juin, les deux flottes de France et d'Angleterre passèrent à petite distance l'une de l'autre ; chose extraordinaire dans ces parages où le ciel est ordinairement d'une grande sérénité, un brouillard épais couvrait la mer, de sorte que les gabiers en vigie ne purent rien voir à l'horizon.
Bonaparte, heureux comme il l'a été si souvent, passait inaperçu, comme protégé par la Providence.
On s'est demandé ce qui serait advenu des destinées de la France, si la rencontre avait eu lieu ; voici ce qu'on lit, à ce sujet, dans le *Mémorial de Sainte-Hélène*, et ce qui prouve que notre illustre général en chef avait tout prévu, tout combiné à l'avance.

ordre important était exécuté. Malheureusement, cet officier l'ut, dit-on, assassiné en route.

« L'escadre française, est-il dit, profitant du grand nombre de bâtiments légers qui suivaient, s'éclairait très au loin, de sorte que le convoi n'avait rien à craindre et pouvait, aussitôt qu'on aurait reconnu l'ennemi, prendre la position la plus convenable pour rester éloigné du combat. Chaque vaisseau français avait à bord 500 vieux soldats, parmi lesquels une compagnie d'artillerie de terre. Depuis un mois qu'on était embarqué, on avait, deux fois par jour, exercé les troupes de passage à la manœuvre du canon.
« Sur chaque vaisseau il y avait des généraux qui avaient du caractère, l'habitude du feu, et étaient accoutumés aux chances de la guerre. L'hypothèse d'une rencontre avec les Anglais était l'objet de toutes les conversations. Les capitaines des vaisseaux avaient l'ordre, en ce cas, de considérer, comme signal permanent et constant, celui de prendre part au combat et de soutenir ses voisins. »
Voilà, semble-t-il, quels furent les plans de Bonaparte, et si beaux qu'ils paraissent de prime abord, le résultat n'en restait pas moins fort problématique.
Qui ne connaît la supériorité des marins anglais pour manœuvrer, et particulièrement pour réparer leurs avaries.
Nelson avait des capitaines consommés dans l'art de diriger leurs vaisseaux, et là fut toujours la plus belle chance de nos ennemis.
Il y avait 500 soldats sur chaque vaisseau, dit le *Mémorial* ; il y avait des généraux qui avaient du caractère et l'habitude du feu, ajoute-t-il. Ce n'est rien pourtant si l'on n'en peut venir à l'abordage, et si, ce qui est probable, les marins anglais avaient primé les nôtres par leurs manœuvres, même seulement dans les réparations des premières avaries toujours inévitables, le combat pouvait se transformer en une affreuse boucherie, en un désastre tel qu'on peut se l'imaginer en lisant le combat de *l'Africaine* contre la *Phœbé*[1].
Nous revenons ici sur une idée que nous avons déjà émise, à propos du combat du *Ça-ira* en 1795. Il y avait, à bord des vaisseaux de la République, en 1795, et à bord de ceux de l'escadre d'Egypte, beaucoup trop de soldats, et pas assez de bons matelots, errement funeste que suivit l'ordonnateur **NAJAC**, qu'il préconisa, dit-on, et que nous avons sincèrement blâmé.
Le 28 juin, **NELSON** arriva devant Alexandrie, devançant notre flotte, qui marchait lentement en raison de l'immense convoi qui la suivait. On ne put lui donner la moindre nouvelle de Bonaparte, de sorte que, remettant le cap au large, il s'éleva jusqu'à la côte de Natolie.
Le 19 juillet, il entra dans le port étroit de Syracuse, en manœuvrant avec audace et habileté, dans l'impérieuse nécessité de renouveler son eau et ses vivres.
Il déploya la plus grande activité[2], put reprendre le large après six jours de travaux incessants, et cingler, toutes voiles au vent, vers la Morée, où un gouverneur turc lui rendit compte qu'on avait vu nos vaisseaux près de Candie, gouvernant au sud-est, ce qui lui fit supposer qu'ils devaient décidément se trouver en Égypte.
Il força de voiles sur Alexandrie, et le 1er août 1798, à 2 heures 30 minutes de l'après-midi, les gabiers en vigie, à bord du vaisseau *l'Heureux*, signalèrent son escadre à l'horizon.

Revenons à nos marins.
Dans la journée, des détachements s'étaient rendus à terre suivant la coutume. Des matelots déployés en tirailleurs sur les falaises maintenaient les Arabes à distance, tandis que d'autres s'occupaient de recueillir une eau saumâtre dans des trous creusés dans le sable[3].

(1) Nous eûmes 127 tués, 176 blessés, et l'Africaine fut prise.
(2) Quoique le roi de Naples fût en paix avec la France, il laissa Nelson faire, en Sicile, des vivres et de l'eau dont il avait le plus grand besoin; le secours fut dû particulièrement aux intrigues de lady Hamilton, femme de l'ambassadeur d'Angleterre. Aussi Nelson, l'amant de lady Hamilton, a-t-il insisté, même sur son lit de mort, sur les services que cette femme rendit dans cette circonstance, et sans lesquels il n'eût pas pu mener à bonne fin sa mission.
(3)Peu de jours auparavant, onze matelots avaient été massacrés par les Arabes.

Dès que **NELSON** eut été signalé, **BRUEYS** ordonna de rappeler les chaloupes. Les capitaines des frégates reçurent l'ordre de verser une partie de leurs équipages à bord des vaisseaux.
A 3 heures on fit le branle-bas de combat, et bien incomplètement, comme je l'ai dit.
Sur ces entrefaites, les vaisseaux de Nelson s'approchaient rapidement, toutes voiles dehors.
Vers 5 heures du soir, notre amiral, ayant la certitude d'être attaqué sans tarder, fit le signal à chaque capitaine d'élonger une ancre dans le sud-est, et de faire passer, d'un vaisseau à l'autre, un grelin d'embossage.
En même temps, les brigs *l'Alerte* et *le Railleur* appareillèrent pour aller en reconnaissance ; ils s'approchèrent à portée de canon des Anglais, puis, se couvrant de voiles, firent route sur les hauts fonds qui entourent l'îlot d'Aboukir.
Mais un seul bâtiment leur donna la chasse, puis, dédaignant de les prendre, les abandonna.
On vit une barque du pays se diriger vers le vaisseau de **NELSON**.
Enfin ce dernier, parvenu à la hauteur de l'embouchure occidentale du Nil, par le travers des ruines de Canope, forma ses vaisseaux en ligne de bataille, et s'avança sur notre gauche.
On dit qu'il n'avait aucun plan formé à l'avance, qu'il recommanda à ses capitaines de se soutenir les uns les autres, de se tenir prêts à mouiller une ancre de l'arrière, afin qu'elle pût servir à l'embossage, si les vaisseaux n'évitaient pas.
Lorsqu'il reconnut notre position, il signala de serrer le vent tribord amures, d'attaquer la gauche et de mouiller de telle façon que chacun de nos vaisseaux serait attaqué par deux des siens, l'un battant en hanche, l'autre battant en joue.
Ce fut alors que les vents, adonnant de quatre quarts, par un hasard étrange, permirent aux vaisseaux anglais de passer au vent de notre ligne.
Le Goliath, doublant notre chef de file vers 5 heures 30 ; jeta l'ancre à terre de lui. Elle chassa, il dériva par le travers du *Conquérant*. On assure que le capitaine **FOLLEY** avait suivi, pour exécuter cette belle manœuvre, sa propre inspiration, et, dans ce cas, **NELSON** serait redevable, à ce hasard heureux, du commencement de sa gloire. *L'Annual Register* de 1798 raconte le fait de la même manière ; et, si telle est la vérité, il faut la redire encore. Elle n'amoindrit pas la célébrité du héros populaire des marins anglais, et prouve qu'il avait l'honneur de commander à des officiers consommés dans l'art de leur profession.
Nos vaisseaux hissèrent le pavillon de la République vers 5 heures 30, les batteries trop faibles de l'îlot ouvrirent leur feu, et malheureusement les vaisseaux de notre gauche n'en firent pas autant, quand la tête de l'escadre ennemie s'approcha. En effet, ils auraient pu canonner en enfilade les premiers vaisseaux, en désemparer quelques-uns, jeter la confusion dans leur ligne.
D'après plusieurs relations françaises *le Culloden*, chef de file des Anglais, se jeta sur des hauts-fonds en contournant l'îlot d'Aboukir ; son matelot d'arrière laissa porter, puis revint sur tribord suivi de toute l'escadre, sur l'assurance donnée par le pilote que l'eau ne manquait pas.
James raconte ce fait autrement. Il dit que *le Culloden* était le douzième vaisseau de la ligne, et non le chef de file, qu'il ne s'échoua qu'après le commencement du combat, et que les deux vaisseaux qui le suivaient laissèrent seuls porter pour ne pas s'échouer également.
Cette divergence d'opinions, sur un fait insignifiant à tout prendre, a suscité une polémique acerbe entre les auteurs du fameux ouvrage *Histoires et Conquêtes*, et des historiens anglais.
Le Goliath, en doublant *le Guerrier*, lui envoya de terribles bordées, ainsi qu'à *la Sérieuse*, et à la bombarde *l'Hercule*.
Le Zealous, doublant également, mouilla par la hanche de bâbord du *Guerrier*.
En ce moment, le soleil était sur le point de disparaître à l'horizon ; les deux vaisseaux *le Zealous* et *le Guerrier* se battaient seuls, et ce dernier ayant été démâté de son mât d'artimon, les Anglais poussèrent des hourras de joie.

L'Orion doubla comme les deux premiers, canonna *la Sérieuse* mouillée sur les hauts-fonds, et s'embossa sous la hanche de bâbord du *Peuple-Souverain.*
Le Theseus, suivant la même route, mouilla par bâbord du *Spartiate*. *L'Audacious*, passant entre le *Guerrier* et le *Conquérant*, jeta l'ancre à 45 mètres de ce dernier, par bâbord.
Le Vanguard, qui portait le pavillon de **NELSON**, s'embossa par tribord du *Spartiate*, à 72 mètres environ.
Le Minotaur se plaça par le travers de *l'Aquilon* ; la *Defoncé* par le travers du *Peuple-Souverain* ; du côté du large le *Bellerophon*, le *Majestic* manœuvrèrent pour combattre le centre de notre ligne.
Pour éviter la confusion, chaque capitaine anglais fit hisser à la corne quatre fanaux horizontaux, et l'enseigne blanche de Saint-Georges, avec la croix rouge au milieu.
Nos vaisseaux de l'avant-garde et du centre gauche étaient donc canonnés des deux bords, et à portée de fusil ou de pistolet.
Qu'on réfléchisse que les batteries n'étaient pas dégagées du côté de la terre, que les équipages étaient loin d'être au complet, que les vaisseaux de la droite ne donnèrent pas, et l'on comprendra qu'un désastre était imminent.
Ce fut une horrible scène que cette canonnade acharnée commençant à la tombée de la nuit et durant, sans interruption, jusqu'au jour, dans des circonstances si fâcheuses.
Nos marins furent mitraillés de tous côtés, à bout portant, sans pouvoir riposter d'une manière efficace.
Les deux derniers vaisseaux anglais arrivèrent sur le champ de bataille, et prirent poste, vers 7 h. 30 min., au centre de notre ligne.

Voici la composition des deux escadres :

Escadre française.

Le Guerrier,	74; cap. Trullet-Timothée.
Le Conquérant,	74; cap. Dalbarade jeune.
Le Spartiate,	74 ; cap. Émériau, chef de div.
L'Aquilon,	74 ; cap. Thévenard.
Le Peuple-Souverain,	74; cap. Raccord.
Le Franklin,	80; cap. Gilet, c. a. Blanquey-Ducheyla.
L'Orient,	120; cap. Casabianca, v. a. Brueys.
Le Tonnant,	80; cap. Dupetit-Thouars, chef de div.
L'Heureux,	74; cap. Étienne, chef de div.
Le Mercure,	74; cap. Cambon.
Le Guillaume-Tell,	80; cap. Saulnier, c. a. Villeneuve.
Le Généreux,	74; cap. Le Joille, chef de div.
Le Timoléon,	74; cap. Trullet jeune.
La Sérieuse,	36; cap. Martin.
L'Artémise,	40; cap. Steindelet.
La Justice,	40; cap. Villeneuve.
La Diane,	40; cap. Soleil, c. a. Decrés.

Le vice-amiral **BRUEYS**, les capitaines **CASABIANCA, THÉVENARD, GILET, DUPETIT-THOUARS** perdirent la vie. Le contre-amiral **BLANQUEY-DUCHEYLA,** les capitaines **ÉTIENNE, DALBARADE, EMÉRIAU, RACCORD, CAMBON** furent blessés ; 3 000 Français furent tués, noyés ou blessés.

11 vaisseaux, 2 frégates furent pris, coulés ou brûlés !

Escadre anglaise.

Le Goliath,	74 ; cap. Georges Jardine.
Le Zealous,	74 ; cap. Henry Wilbey.
L'Orion,	74; cap. James Barker.
L'Audacious,	74; cap. Thomas White.
Le Theseus,	74 ; cap. Richard Hawkins.
Le Vanguard,	74; cap. Édouard Galway, c. a. Nelson.
Le Minotaur,	74; cap. Mars Schomberg.
La Defence,	74 ; cap. Richard Jones.
Le Bellerophon,	74; cap. Robert Cathcart.
Le Majestic,	74; cap. Robert Cathbert.
Le Leander,	50; cap. William Richardson.
Le Culloden,	74; cap. Thomas Troubridge.
L'Alexander,	74; cap. John Yale.
Le Swiftsure,	74 ; cap. John Waters.

James dit que les Anglais eurent 218 hommes tués, 678 blessés, ce qui fait un total de 896. Le capitaine **BARRÉ**, qui se rendit, en parlementaire, à bord du *Vanguard*, apprit, de son côté, qu'il y avait 1 600 hommes tués ou blessés. Ainsi, la vérité est difficile à démêler sur ce triste sujet des pertes.
James dit aussi qu'en 1797 des ordres de l'amirauté prescrivirent d'embarquer beaucoup de caronades à bord des vaisseaux, de sorte qu'il n'est pas possible d'apprécier la force en artillerie des ennemis.
Il ne nous reste plus qu'à raconter les émouvants épisodes relatifs à chaque vaisseau, et comment ils furent capturés, naufragés, consumés par les flammes ou sauvés à grande peine.
GANTEAUME, écrivant au ministre, rendit, en termes éloquents, la grandeur du désastre :
« — Obligé, dit-il, de vous rendre compte du plus sinistre des événements, c'est avec une douleur amère que je m'acquitte de ce triste devoir. 11 vaisseaux pris, brûlés et perdus pour la France, nos bons officiers tués ou blessés, les côtes de notre nouvelle colonie exposées aux invasions de l'ennemi. Tels sont les affreux résultats d'un combat naval qui a eu lieu dans la nuit du 14 du mois dernier, entre l'escadre de Nelson et les vaisseaux de la République.

Quel Français n'est point navré, comme Ganteaume, en pensant à un tel désastre ? Le chef d'état-major ajoutait qu'on ne pouvait guère espérer, dans une escadre formée si précipitamment, une bonne organisation d'équipage, ni trouver, parmi ces hommes rassemblés au hasard, des matelots, des canonniers habiles, expérimentés !
Le Guerrier combattit le *Zealous, l'Orion, le Theseus*. Après une heure de canonnade, tous les mâts tombèrent brisés à 2 pieds au-dessus du pont ; dans la deuxième batterie, trois sabords n'en faisaient plus qu'un ; presque tous les canons étaient démontés ; enfin nos ennemis, ayant lancé des artifices, réussirent à mettre le feu trois fois à bord.
Malgré tout, **TRULLET-TIMOTHÉE** ne consentit à se rendre qu'après plusieurs sommations, et quand il n'eut plus les moyens de se défendre. Il était alors 9 heures du soir ; 350 hommes étaient hors de combat.

Ancestrami

Le Conquérant eut à lutter contre 5 vaisseaux anglais. On abandonna successivement la batterie des gaillards et la deuxième batterie, pour compléter les pièces de la batterie basse.
Vers 7 h. 15 min., **DALBARADE**, traversé par une balle et perdant beaucoup de sang, alla se coucher sous la dunette, après avoir remis le commandement au lieutenant **ROUX**. On lui demanda, vers 7 h. 30 min., si l'on pouvait cesser le feu.
« — Ralliez vos gens, dit-il, je n'amène pas.
Le feu continua ; le grand mât, le mât d'artimon tombèrent ; des incendies se déclarèrent en plusieurs lieux, et purent, à grande peine, être éteints. Un brave second maître canonnier nommé **LAUGIER** se brûla le bras et la figure en jetant à la mer des caisses de grenades qui avaient pris feu dans la carmagnole(1).
ROUX fut tué. Le lieutenant **NÉRET**, qui le remplaça, vint de nouveau consulter **DALBARADE**, à moitié mort dans la cabine de la timonerie, pour lui dire que presque tous les hommes étaient hors de combat, et le brave capitaine, ayant permis d'amener le pavillon, ne descendit qu'en ce moment pour faire panser sa blessure. Vers 10 heures, le chirurgien s'était rendu près de lui pour poser le premier appareil.
A bord de ce vaisseau, il y eut 130 hommes tués, 90 blessés !
Le Spartiate combattit *le Goliath, le Theseus, le Minotaur, le Vanguard*, à bord duquel flottait le pavillon de **NELSON**.
Avant de commencer le feu, **EMÉRIAU**, d'après les ordres de **BRUEYS**, avait détaché de son vaisseau un capitaine d'artillerie pour aller prendre le commandement de l'îlot dEl-Béquiers, et nonobstant qu'il avait reçu 150 hommes de *la Sérieuse*, son effectif n'était, en tout, que de 500. **EMÉRIAU** fit évacuer la batterie des gaillards pour mieux armer les deux autres, et adressa une courte harangue à ses marins pour leur rappeler leurs devoirs envers la patrie.
Vers 6 h. 30 min., le lieutenant **PERIDIER** fut blessé ; un autre qui commandait la batterie basse fut tué ; quatre aspirants eurent le même sort.
A 7 h. 15 min., **EMÉRIAU** reçut un coup de feu qui le contusionna fortement en brisant sa longue-vue; puis, peu de temps après, il eut le bras droit emporté, ce qui lui fit perdre beaucoup de sang. Malgré tout, en traversant les batteries pour aller se faire panser, il ne cessa d'adresser des paroles d'encouragement à son équipage.
Il leur promit même de remonter sur le pont, lorsque ses forces trahissant son courage, il dut résigner le commandement au lieutenant **SIMON**, par l'intermédiaire du commissaire **CAUDRY**. Ce dernier, en revenant d'accomplir sa mission, annonça que **SIMON**, pénétré de ses devoirs, faisant preuve y d'une fermeté, d'un courage dignes des plus grands éloges, avait assuré qu'il ne négligerait rien pour sauver le vaisseau.
L'acharnement de l'ennemi était au comble. Le grand mât et le mât d'artimon tombèrent ; la moitié des canons étaient démontés ; la cale se remplissait d'eau. Vers 8 heures du soir, **CAUDRY**, étant remonté sur le pont, rendit compte de nouveau que tout allait bien.
A 10 heures, le feu prit à la cambuse, mais fut éteint.
A 10 h. 30 min., **SIMON**, grièvement blessé après avoir si bien fait son devoir, remit le commandement au lieutenant **LAFON**, lequel reçut lui-même une blessure, et ne put, malgré tous ses efforts, faire armer plus de deux pièces ; l'une d'elles fut encore démontée, de sorte qu'il fallut cesser le feu.
Il y avait 64 morts, 150 blessés. Le vaisseau était dans un état affreux ; la cale pleine de 9 pieds d'eau. Heureusement qu'à ce mouillage la sonde ne donnait que 7 brasses d'eau.

(1) Sainte-Barbe ou soute aux poudres.

L'Aquilon combattit *le Minotaur* et *la Defence*. Vers 7 h. 30 min., on évacua les gaillards et la batterie de 12 pour compléter celle de 18, et **THÉVENARD** eut les deux cuisses emportées par un boulet, peu de temps après avoir donné cet ordre.
Le capitaine de frégate **CONFOULEU**, qui le remplaça, fut blessé à la tête, à la poitrine, à l'épaule, et laissa le commandement au lieutenant **KERSEAUX**.
A partir de 9 heures, tous les mâts s'étant abattus, le vaisseau resta ras comme un ponton ; 22 canons étaient démontés, 87 hommes tués, 213 blessés, quand le feu cessa vers 9 h. 30 min.
Le Peuple-Souverain combattit *l'Orion* et *la Defence.*
Vers 8 h. 30 min., le grand mât et le mât d'artimon tombèrent. **RACCORD**, grièvement blessé, fut porté au poste. A 9 heures, le mât de misaine tomba également, et, au même moment, un boulet coupa le câble.
Lorsqu'on mouilla, peu de temps après, la grosse ancre de bâbord, le vaisseau s'arrêta par le travers de *l'Orient*, à terre de ce dernier. Jusqu'à 11 heures, quelques pièces de la batterie basse qui pouvaient encore servir firent feu, mais on amena le pavillon vers 4 h. 30 min. du matin ; 96 hommes étaient tués, 150 blessés : plusieurs gagnèrent le rivage dans les canots.
Le Franklin fut assailli par quatre vaisseaux qui passèrent dans le vide laissé par le *Peuple-Souverain*, lorsque ce dernier dériva.
A 8 heures, **BLANQUEY-DUCHEYLA,** atteint au visage par un paquet de mitraille, fut renversé sans connaissance.Cet amiral resta défiguré d'une façon fâcheuse, et perdit même le sens de la vue pendant plusieurs jours. Il dut remettre le commandement au capitaine **GILET**, qui, peu de temps après, reçut lui-même une blessure mortelle. Le capitaine de frégate **MARTINET** prit le commandement. A 10 heures, le grand mât et le mât d'artimon tombèrent ; puis, peu après, **MARTINET** ordonna de couper le câble, lorsque *l'Orient*, tout en flammes et menaçant de sauter, lui parut devoir, comme un brasier immense, s'effondrer sur *le Franklin.*
Au milieu de l'obscurité, dit James, *le Swiftsure* venant se placer à petite distance par son travers de tribord, commença un feu d'enfer. *Le Leander* se plaça de même au poste du *Peuple-Souverain*, de sorte que notre vaisseau se trouvait cerné de toutes parts. Les deux tiers des hommes étaient hors de combat ; tous les canons démontés, à l'exception de trois. **MARTINET**, réduit ainsi aux dernières extrémités, cessa le feu peu de temps après l'explosion du vaisseau amiral.
L'Orient canonna vigoureusement *le Bellerophon* et *le Majestic*, puis il eut à lutter contre quatre autres vaisseaux.
En effet, les nôtres de l'avant-garde ayant amené leurs pavillons, ceux de l'ennemi traînant une ancre à jet de l'arrière et dérivant avec les huniers hauts, se laissèrent affaler vers le centre.
Ce fut le présage certain d'un désastre complet.
A bord de notre vaisseau amiral, les pertes furent cruelles.
On désarma la batterie des gaillards pour compléter les autres, et **BRUEYS**, entouré d'un nombreux état-major, ne garda sur le pont avec lui qu'une vingtaine de tirailleurs.
Blessé une première fois, il refusa de descendre et, frappé de nouveau, on assure qu'il dit à ses amis qui insistaient pour qu'il allât se faire soigner :
« — Non, non, laissez-moi ; un amiral français doit mourir sur son banc de quart[1]. »
Il y mourut en effet, et cette fin héroïque a fait pardonner toutes les fautes qu'il avait commises.
Tout à coup, un événement sinistre, dont nous raconterons les faits en détail, compliqua la situation.
Depuis le commencement du combat, 3 canots amarrés le long du bord avaient pris feu et furent largués. Vers 9 h. 30 min., un incendie se déclara de nouveau sur la dunette, et on jeta par-dessus le bord quelques débris enflammés. Peu après, le feu prit une troisième fois dans les porte-haubans

(1) L'amiral fut blessé d'abord au cou et à la jambe. (Bertin.)

d'artimon, et, dès ce moment, il augmenta vite. Les haches, les seaux manquèrent ; les pompes étaient brisées ; 5 vaisseaux anglais tirèrent sans cesse.
L'incendie s'étendit rapidement. Le grand mât et le mât d'artimon tombèrent embrasés. Il gagna la deuxième batterie, et alors seulement, par suite d'ordres réitérés, on cessa de tirer du canon dans la première.
Bientôt la peinture fraîche des parois donnant un aliment aux flammes, celles-ci devinrent immenses. Nos marins firent de leur mieux pour sauver la vie des malheureux blessés, et ceux qui furent acteurs dans ce drame durent assister, comme on pense, à des scènes déchirantes.
Le jeune **CASABIANCA**, âgé de 10 ans, courut à la cale où gisait son père blessé. Comme il ne restait pas une chance de salut pour le malheureux commandant, un matelot voulut emmener l'enfant.
« — Non, non, dit-il, ma place est ici ; mon père, je veux « mourir avec toi. »
Le matelot s'enfuit, et, quelques minutes après, *l'Orient* sautait dans les airs avec un bruit épouvantable, couvrant la mer de débris embrasés ! !
CASABIANCA père et fils, l'ordonnateur **JOUBERT** disparurent au même moment, tandis que, plus heureux, le chef d'état-major **GANTEAUME**, s'embarquant dans un canot par un sabord de l'arrière, put gagner le rivage[(2)]. James dit que les Anglais sauvèrent 70 hommes et que tous les autres périrent.
NELSON grièvement blessé, s'étant fait porter sur le pont de son vaisseau pour contempler le lugubre spectacle, fit redoubler la canonnade, alors que, guidés par les lueurs de l'incendie, les canonniers du *Swiftsure*, de *l'Alexander*, du *Vanguard* pouvaient mettre dans leur tir une plus grande précision.
A l'explosion succéda le plus grand silence, et le combat cessa pendant plus d'un quart d'heure.
Ainsi finit *l'Orient*, ci-devant *le Sans-Culotte*. Celui-là, du moins, ne tomba pas au pouvoir des Anglais, non plus que *le Vengeur, l'Alcide, les Droits-de-l'Homme*, non plus qu'aucun autre vaisseau amiral de la République.
En ce moment, il était 10 heures 10 minutes. Après un temps d'arrêt d'un quart d'heure, le vent fraîchit un peu, l'ardeur de tous se ranima, et l'on dit que *le Francklin r*ecommença le feu.
Le Tonnant combattit *le Bellerophon*, l'accablant si bien de ses bordées meurtrières, qu'il y eut bientôt 200 hommes hors de combat, à bord de ce vaisseau anglais, dont tous les mâts tombèrent. Le capitaine amena son pavillon et coupa ses câbles pour ne pas être détruit. Nos bâtiments de la droite le canonnèrent encore, à mesure qu'il passa devant eux en dérivant, jusqu'au moment où **VILLENEUVE** fit cesser le feu. Malheureusement cet amiral ne l'amarina pas.
Le Majestic engagea son bout-dehors de foc dans les grands haubans du *Tonnant* dont les coups en enfilade mirent encore 200 hommes hors de combat à bord de ce dernier vaisseau anglais et tuèrent le capitaine.
Ainsi, n'eût été l'incendie de *l'Orient*, la victoire se déclarait pour nous, au centre de la ligne.
Après deux heures de combat, **DUPETIT-THOUARS**, ayant eu un pied emporté, la deuxième jambe fracturée, remit le commandement au lieutenant **BRÉARD**. Le feu continua de si près que les boulets enflammés des Anglais allumèrent des incendies.
On avait abandonné successivement la batterie des gaillards et celle de 24 ; on se battit avec acharnement, dans la seule batterie basse, contre de nouveaux vaisseaux, jusqu'à 3 heures 30 minutes du matin.
Le Tonnant, démâté de tous ses mâts, restait ras comme un ponton, mais non réduit. **BRÉARD**, au moment où *l'Orient* menaçait de sombrer, ordonna de couper les câbles.

(2)On dit que l'ordonnateur Joubert essaya de se sauver à la nage, mais qu'il se noya.

L'Heureux, son matelot de l'arrière, combattit un vaisseau anglais qui vint engager son bout-dehors de foc dans les haubans de misaine à bâbord. Les hommes d'abordage montèrent et firent plusieurs décharges de mousqueterie.
Vers 10 heures 30 minutes, **ÉTIENNE**, grièvement blessé, y remit le commandement au lieutenant **FOUCAULD**, qui ordonna de couper le câble, parce que *le Tonnant* dérivait en travers sur eux. Ayant appareillé les voiles, il alla échouer le vaisseau assez loin du champ de bataille.
Le Mercure combattit ce même vaisseau anglais qui, dérivant le long de la ligne, n'était autre, probablement, que le *Bellerophon*. Le lieutenant **CAMBON** appela ses hommes d'abordage parce qu'il s'approcha fort près. Les enseignes **LONG, MURAT,** le capitaine d'armes **COULOMB** firent bien leur devoir dans cette circonstance. **CAMBON** lui-même reçut une balle à la cuisse, mais ne quitta point son poste. Pour ne pas recevoir l'abordage de *l'Heureux* qui dérivait, il fit couper le câble et orienter quelques voiles.
Ensuite il se fit porter au poste des blessés, en laissant le commandement au lieutenant **GUICHARD**, avec ordre d'aller jeter l'ancre auprès du *Guillaume-Tell*. *Le Mercure* s'échoua sur l'avant de *l'Heureux*.
Les autres vaisseaux de la droite ne participèrent pas au combat !
« Enfin, dit **VILLENEUVE**, le jour parut et nous eûmes le spectacle horrible des pertes de la nuit. Le vaisseau incendié était *l'Orient*. Tous les vaisseaux de l'avant à lui étaient démâtés de tous mâts et au pouvoir de l'ennemi.
« *Le Guerrier* et *le Peuple-Souverain* paraissaient entre deux eaux. *Le Tonnant*, démâté de tous mâts et coulant bas d'eau, était au milieu de nous. *L'Heureux* et le *Mercure* étaient échoués dans le nord-ouest. La frégate *l'Artémise* s'était échouée, *la Sérieuse* coulée bas ! » On voit, par cette description, que le désastre était effectivement considérable.

Mais allons plus loin. Remplissons ce dernier devoir à l'égard de.ceux qui succombèrent et dont plusieurs se sont immortalisés dans cette nuit funeste.
Vers 3 heures du matin, le feu avait cessé. Nos ennemis, maîtres de l'avant-garde et du centre, profitèrent d'un moment de répit pour se reposer et faire un repas léger.
Le lendemain, 2 août 1798, au point du jour, six vaisseaux portaient encore le pavillon de la République. C'étaient *le Guillaume-Tell, le Généreux, le Timoléon*, tous trois en ligne, *l'Heureux, le Mercure, le Tonnant.*, tous trois échoués.
Vers 5 heures, le feu reprit. A bord de *l'Heureux*, on fit en vain les plus grands efforts pour remettre ce vaisseau à flot.
DECRÉS s'y rendit de sa personne pour diriger les travaux, et la chaloupe de *la Diane* élongea une ancre, mais il fallut y renoncer. Les officiers, jugeant qu'une plus longue résistance serait inutile, amenèrent le pavillon, vers 7 heures du matin.
Il y avait 19 hommes tués, 53 blessés, sur un effectif qui avait été réduit, depuis l'arrivée, au chiffre de 498 hommes.
A bord du *Mercure*, le pavillon fut amené peu de temps après, quand on eut de même reconnu l'impossibilité de renflouer.
Des barques égyptiennes avaient apporté des matelots du convoi d'Alexandrie, et **VILLENEUVE** les avait répartis sur les vaisseaux qui luttaient encore.
Ce contre-amiral jugea la lutte désormais impossible.
Ayant appris, d'une manière certaine, qu'à bord du *Tonnant* 300 hommes étaient tués ou blessés, que **DUPETIT-THOUARS** avait perdu la vie, et prenant la résolution de gagner le large, en laissant chaque capitaine libre de faire ce qu'il jugerait convenable pour le salut de son vaisseau, il fit le signal d'appareiller les voiles, de couper les câbles et d'abattre sur tribord, afin que les Anglais ne vinssent pas couper sa route avec cinq de leurs vaisseaux qui semblaient peu avariés.

« Il craignit, dit-il, sans ce parti extrême, d'être obligé de se rendre ou de se jeter à la côte sur cette plage où les hommes n'auraient pu sauver leur vie, parce que, en continuant la lutte, ses vaisseaux, bientôt démâtés ou désemparés, seraient devenus inévitablement la proie des « Anglais. »
En conséquence, vers 11 heures 50 minutes du matin, *le Guillaume-Tell*, *le Généreux*, *la Diane*, *la Justice*, mettant sous voiles, gagnèrent le large. Trois vaisseaux anglais les poursuivirent pendant quelque temps, puis les abandonnèrent.
» On raconte que **VILLENEUVE** ayant fait demander à **TRULLET**, en lui communiquant son plan de retraite, quelles étaient ses intentions, ce dernier lui répondit qu'il se battrait tant qu'il en aurait les moyens, puis qu'il irait debout au rivage avec son vaisseau *le Timoléon*, le ferait évacuer, le livrerait aux flammes.
L'amiral se contenta de répondre - « bravo »— puis, peu après, l'ayant appelé, par signal, à bord du *Guillaume-Tell*, **TRULLET** fit expliquer, par un de ses officiers qu'il ne pouvait en réalité prendre la mer, parce que son mât de misaine ne tenait plus. A midi, il coupa son câble, échoua le vaisseau, puis y mit le feu, après avoir débarqué ses hommes avec armes et bagages. L'évacuation se fit le lendemain, et il n'est pas vrai, suivant le témoignage de **FRÉGIER**, que ce capitaine ait parlementé avec les ennemis, comme on l'a prétendu.
L'Artémise eut le même sort que *le Timoléon.*
Enfin *le Tonnant* restait seul sur ce champ de bataille où la victoire avait si bien trahi le courage de nos marins. Nous n'en avons pas parlé depuis ce moment où le feu reprit avec fureur vers 5 heures du matin.

Le lieutenant **BRÉARD**, qui avait remplacé **DUPETIT-THOUARS** grièvement blessé, s'étant laissé dériver pour parer à l'explosion de *l'Orient*, avait mouillé une autre ancre à côté du *Guillaume-Tell.* Il eut une conférence avec **VILLENEUVE**, qui lui promit de lui faire passer 200 hommes de renfort. Mais quelle ne fut pas la douleur de ce brave officier, de ses compagnons d'armes quand ils virent tous les vaisseaux mettre sous voiles pour gagner le large, ou pour se jeter à la côte.
Ils restèrent seuls, faisant flotter encore le pavillon de la France, ne pouvant même évacuer le vaisseau pour le livrer aux flammes, puisqu'il ne restait pas un canot en état d'être mis à la mer.
Le 3 août, un parlementaire de **NELSON** étant venu leur demander s'ils voulaient se rendre, ils répondirent non, parce que l'on refusa de les rapatrier. Le même canot revint, et cette fois ils furent sommés de se rendre à discrétion. Comme deux vaisseaux vinrent s'embosser à petite distance et qu'il ne restait plus une seule chance de salut, **BRÉARD** fit amener le pavillon. Il y avait 110 hommes tués, 150 blessés, et l'on raconte que les officiers refusèrent de jurer ou même de promettre qu'ils ne serviraient plus contre l'Angleterre.
On dit que **DUPETIT-THOUARS,** au moment où un boulet lui fractura la jambe gauche, avait crié - Vive la République. — On ajoute que, pour pouvoir conserver le commandement sur le pont, il se serait fait placer dans un baquet rempli de son, et qu'avant de rendre sa belle âme à Dieu, ayant mandé près de lui son lieutenant, il aurait dit à ce brave officier, comme aux marins qui l'entouraient :
« — Braves amis, jurez de ne pas amener mon pavillon, de couler plutôt que de vous rendre, de jeter mon corps à la mer si les Anglais se rendent maîtres du vaisseau. - » Il mourut en criant :

« Vive la France ! »

Dans le rapport du lieutenant **MARETTE**, ces faits ne sont point consignés, mais ils sont vraisemblables, et nous les reproduisons pour honorer la mémoire du brave **DUPETIT-THOUARS** dont le nom est devenu et restera légendaire.

On a fait des reproches à **VILLENEUVE** pour n'avoir pas appareillé dès le commencement du combat [(1)].
Il a voulu, dans ses rapports, prouver que la chose était impossible, qu'il n'en eut même pas l'idée.
Cependant les vaisseaux de droite auraient gagné quelques encablures dans le vent s'ils avaient louvoyé dès 6 ou 7 heures du soir. La nuit n'était pas faite, nul ennemi n'inquiétait cette partie de l'escadre. Il fallait couper ou filer les câbles (opération très-simple), appareiller les voiles, courir du côté du large, les amures à bâbord, revenir se jeter au milieu de la mêlée.
Il fallait au moins le tenter, et qui peut en calculer les conséquences ? Par quelle inconcevable fatalité **BRUEYS** lui-même n'avait-il pas prévu le cas où **NELSON** aurait attaqué sa gauche et donné des ordres au commandant de son arrière- garde ?
Dans cette hypothèse, les capitaines auraient tout disposé pour mettre sous voiles ; ils auraient été prêts en quelques minutes, et se seraient portés sur les ennemis massés sans ordre, au centre et à la gauche.
BRUEYS commit une faute en n'ayant pas une telle prévoyance. Un pareil oubli est grave ; mais **VILLENEUVE** eut de plus grands torts. Tout valait mieux que son inaction, comme le dit **JURIEN de la GRAVIÈRE**, lequel cherche pourtant à l'excuser en faisant remarquer que les courants étaient contraires et les brises faibles.
Bonaparte ne jugea pas sévèrement ce contre-amiral, puisqu'il lui donna plus tard le commandement de son armée navale impériale ; mais ce grand capitaine ne connaissait pas le métier de marin ; il ne savait pas qu'un vaisseau de guerre, en filant ses câbles, peut être sous voiles en 5 minutes. Autrement, il eût été plus sévère.
Plus tard, à tort cette fois, il a dit :
« — Ce n'est pas la peine d'avoir une marine. — »
En effet, ce ne serait pas la peine d'avoir des vaisseaux, si nos amiraux jugeaient un appareillage impossible en pareil cas ; si, louvoyant en mer libre pendant 2 heures, on ne pouvait s'élever de quelques encablures au vent.
Grâce à Dieu, il n'en est pas ainsi ! De Dunkerque à Bayonne, il n'est pas un marin qui ne sache qu'un vaisseau armé pour la guerre peut, en quelques minutes, être sous voiles. Quelles merveilles n'a-t-on pas vu faire en ce genre ? Que ne doit-on pas entreprendre, quand il s'agit d'aller au secours de ses frères d'armes, quand la voix du canon parle, quand l'honneur du pavillon est engagé, quand un devoir impérieux commande d'agir, quand on a l'espérance d'arriver à temps pour fixer la victoire, quand on a l'honneur de commander une division de vaisseaux français ?
JEAN-BON SAINT-ANDRÉ, au combat du 1er juin 1794, a été accusé d'avoir perdu la bataille pour n'être pas allé porter secours aux vaisseaux désemparés. On dit, en effet, qu'il assuma cette responsabilité. Mais il eut un but : celui de sauver le convoi, de le couvrir de son armée navale, imposante encore, et, pour cela, il sacrifia 6 vaisseaux.
Lui, le conventionnel, il ne combattait pas pour l'honneur de gagner une bataille, mais pour tenir les ennemis en respect. A tout prendre, il réussit à remplir sa mission.
A Aboukir, rien de semblable. Là nous n'avions ni vaisseaux à conserver pour le lendemain, ni convoi à protéger.
La victoire du moment était une impérieuse nécessité ; chacun devait donner ce qu'il pouvait.
JEAN-BON SAINT-ANDRÉ sacrifia 6 vaisseaux dans l'intérêt de la France ; **VILLENEUVE** en sauva 2 qu'il aurait mieux fait de sacrifier la veille.
BRUEYS mourut en héros sur le banc de quart de *l'Orient*, dont les ruines fumantes emportèrent ses restes. Respectons sa mémoire ! Avouons qu'il fut plus malheureux qu'inhabile.

(1) Le capitaine du Timoléon, mécontent de cette inaction, hissa ses huniers vers 8 heures 15 minutes, pour indiquer qu'il désirait combattre.

On a dit qu'il aurait dû faire couler des carcasses entre l'îlot et le chef de file, qu'il aurait pu mettre son pavillon sur une frégate pour mieux juger de la position critique et donner des ordres en temps opportun à ses capitaines.
Ajoutons que l'incendie de *l'Orient* fut une des causes principales des malheurs de cette affreuse nuit. Les Anglais souffrirent tellement eux-mêmes, que la fortune aurait pu leur être contraire, si notre vaisseau amiral n'avait pas brûlé(1).
Rendons hommage aux vainqueurs! Admirons leur belle manœuvre : ces vaisseaux placés sur deux colonnes, les huniers à mi-mât, se laissant dériver, draguant deux ancres à jet qui chassaient sur le fond, écrasant de leur supériorité numérique chacun des bâtiments de notre avant-garde !
Le chef d'état-major **GANTEAUME**, après avoir quitté *l'Orient*, commit une faute en ne prévenant pas immédiatement les autres amiraux de la mort de **BRUEYS**.
Lorsque la nouvelle du combat d'Aboukir parvint à Bonaparte, on dit qu'il fit entendre ces belles paroles, qui resteront consignées dans l'histoire de la France :
« — Nous n'avons plus de flotte ? Eh bien, il faut rester dans ces contrées, ou en sortir grands comme les anciens ! — »

Mal renseigné sur la conduite de **BLANQUEY-DUCHEYLA**, il publia contre cet amiral un ordre du jour très-sévère. **GANTEAUME** écrivit au ministre de la marine pour le justifier. Le capitaine **PERRÉE**, le plus honorable des hommes, rendit compte également que le général en chef avait eu sous les yeux un rapport infidèle, de sorte que **BLANQUEY-DUCHEYLA** obtint ultérieurement une réhabilitation.
Quant à **NELSON**, il fut comblé d'honneurs dans sa patrie.
L'empereur de Russie, le sultan, les rois de Sardaigne et de Naples, les insulaires des îles Ioniennes, la cité de Londres, la compagnie des Indes, celle de Turquie, la société patriotique le comblèrent à l'envi de décorations, d'honneurs, de cadeaux. Il fut nommé pair, baron du Nil, avec une pension de 50 000 livres sterling réversible sur la tête de ses deux enfants mâles.
Ajoutons aussi que, dès cette époque, les escadres de la Russie et de la Turquie envahirent la Méditerranée. Des troupes débarquèrent sur les côtes d'Italie. L'Espagne, unique alliée de la République, perdit l'île de Minorque, que les Anglais lui enlevèrent **NELSON** offrit à **GANTEAUME** de faire la remise des prisonniers parce qu'il était à court de vivres, et, le chef d'état-major ayant agréé cette proposition, 2 300 prisonniers et 800 blessés furent débarqués.
Nos ennemis, par des travaux incroyables, remirent à flot et réparèrent *le Tonnant*, *le Franklin*, *l'Aquilon*, *le Conquérant*, *le Peuple-Souverain* et *le Spartiate* ; ils incendièrent les autres vaisseaux.
Sir **James SAUMAREZ** appareilla pour Malte et Gibraltar avec ces prises et 7 vaisseaux anglais.
NELSON partit pour Naples avec *le Vanguard*, *le Culloden*, *l'Alexander*, et le capitaine **HOOD** resta sur les côtes de l'Égypte avec 3 vaisseaux, 4 frégates et quelques avisos.

Les contre-amiraux Decrés et Villeneuve. — Le chef de division Le Joille.

Nous avons vu que les contre-amiraux **VILLENEUVE, DECRÉS,** le chef de division **Le JOILLE** prirent le large, dans la journée du 2 août, vers midi, avec les seuls bâtiments de guerre qui échappèrent au désastre d'Aboukir.

(1) On dit que Nelson dirigea sous la poupe de l'Orient une barque turque chargée de matières incendiaires.

Les deux premiers gagnèrent l'île de Malte avec *le Guillaume-Tell, la Diane, la Justice* ; mais **Le JOILLE**, qui commandait *le Généreux*, ayant perdu de vue les autres bâtiments, eut l'heureuse chance de rencontrer *le Leander*, capitaine **THOMPSON**, qui cinglait vers l'Angleterre pour y porter la nouvelle du triomphe de **NELSON**.
Le 18 août 1798, s'en allant bâbord amures, il se trouvait près de Candie, quand les vigies signalèrent un grand bâtiment dans le nord-ouest.
Le JOILLE, se couvrant de voiles et s'en rapprochant sensiblement, ne tarda pas à reconnaître un vaisseau anglais. Vers 9 heures du matin, *le Généreux*, les amures à bâbord, se rangeait au vent, et le feu commença.
James raconte que notre capitaine, ayant essayé d'aborder, en fut empêché par un violent feu de mousqueterie ; la brise mollit, la mer était unie comme une glace ; la canonnade continua, sans interruption, jusqu'à 3 heures de l'après-midi.
Le Leander perdit successivement son mât d'artimon, ses deux mâts de hune, ses deux basses vergues; les deux vaisseaux, gouvernant à peine, prirent diverses positions, et enfin *le Généreux* dériva en travers sur l'avant du *Leander*[(1)].
Ce fut alors que le capitaine anglais consentit à se rendre, sur la sommation de **Le JOILLE**, et, comme il ne nous restait pas un seul canot en état, un aspirant, se jetant à la nage en compagnie d'un maître, opéra l'amarinage.
Nos ennemis, suivant James, eurent 35 hommes tués, 57 blessés ; mais nous n'osons reproduire le chiffre de nos pertes d'après le même historien, tant l'exagération semble grande.
Le brave **Le JOILLE** était heureux dans sa carrière. Capitaine du commerce, chaudement recommandé par la municipalité de Saint-Vast, véritable officier républicain, il avait, prouvé brillamment ce dont il était capable. Il était second du *Tonnant*, quand ce vaisseau fit amener *l'Alceste*. Plus tard, capitaine de cette frégate, il réduisit *le Berwick*, de 74, en l'attaquant seul, audacieusement, avant l'arrivée des autres vaisseaux. Enfin il captura *le Leander.* Combien de célèbres amiraux n'en firent pas autant ! Les victoires sur les vaisseaux anglais sont rares dans notre histoire maritime. On peut facilement les énumérer.
Plus tard, après d'autres services éminents, ce capitaine mourra sur son banc de quart, emporté par un boulet anglais, et la France perdra un de ses meilleurs officiers, dont le nom est à peine connu.
Même on a voulu ternir sa gloire. Nos ennemis, à propos de la prise du *Leander*, formulèrent contre lui les récriminations les plus violentes. Ils dirent qu'il déshonorait son corps, sa patrie ; qu'il était digne de servir dans les rangs des barbaresques.
Disons vite qu'il fut coupable, semble-t-il, de laisser ses marins prendre, après l'amarinage, les effets particuliers des officiers anglais ; de façon, dit James, que le capitaine **THOMPSON** ne conserva que trois chemises qu'il ramassa dans un mouchoir. Il s'appropria les pistolets de ce capitaine, auquel il dit, en les prenant :
« — Je vous en donnerai d'autres pour voyager en Allemagne. — »
Il obligea les marins anglais à réparer les avaries des deux vaisseaux après le combat, ne leur donnant de vivres qu'à cette seule condition.
Tels sont les griefs : ne pallions rien, ne cherchons même pas à les excuser.
On ne comprendra plus désormais de quelle haine implacable un **Le JOILLE** devait détester les Anglais, qu'il avait vus, pendant sa jeunesse, incendiant l'arsenal de Toulon, assassinant nos marins à Gênes, à la Spezzia, tirant sur le vaisseau amiral en flammes pendant l'horrible nuit d'Aboukir !
Qu'on lise les Mémoires d'un amiral, par **JURIEN la GRAVIÈRE** ; on verra comment les ennemis traitèrent son père, qui fut attaqué, fait prisonnier avant la déclaration de la guerre.

(1) Nous n'avons pas trouvé le rapport de Le Joille aux archives de la marine. D'après James, le Leander était armé de 22 canons de 24; 22 canons de 12, 6 de G, 2 caronades de 12 ; total, 52 pièces.

Qu'on se rappelle les cruautés déloyales de **NELSON** à Naples, et l'on sera confondu de la passion avec laquelle James insulte un de nos braves officiers.

« — Il est inutile, dit-il, d'ajouter que Le Joille ne donna pas au capitaine Thompson les pistolets qu'il lui avait promis. »

Ajoutons qu'il eut des devoirs autrement sérieux à remplir, des soucis d'une autre importance, avant d'être tué sur son vaisseau *le Généreux* !
Cependant, il eut un noble sentiment, car il donna la liberté, sur parole, au commandant anglais, et lui permit de continuer immédiatement sa route à travers l'Allemagne.
Le consul de Trieste démentit énergiquement les calomnies publiées dans la *Gazette aulique* de Vienne contre **Le JOILLE** et ses officiers ; il assura même qu 'ils se conduisirent très bien à l'égard de leurs prisonniers.
Dans ce combat, nos marins eurent une supériorité d'artillerie qui n'est pas contestable.
Le Joille, ayant atteint Corfou, rendit de grands services au général **CHABOT**, qui commandait les iles Ioniennes.

Nous avons terminé le récit des événements qui précédèrent et suivirent le combat d'Aboukir ; mais nous devons à la vérité de l'histoire de dire aussi ce qui concerne le vainqueur.
NELSON se rendit à Naples avec 3 vaisseaux, et là, se délassant de ses fatigues, jouissant de son triomphe, il se jeta dans les bras d'une indigne maîtresse qu'il adorait, lady Hamilton.
Hélas! il oublia ses principes d'honneur, se montra le plus cruel, le plus injuste, le plus sanguinaire des hommes.
Nos soldats avaient pris Naples et le Piémont. Le Directoire créa les Républiques cisalpine et parthénopéenne ; le contre-amiral **CARACCIOLI** ne refusa pas le commandement de la marine de cette dernière.
Or nous fûmes obligés de céder à des forces supérieures, en évacuant précipitamment le territoire de Naples, de sorte que la République eut une existence éphémère. Le commodore **FORD**, qui représentait l'Angleterre, signa un armistice d'après lequel les personnes compromises obtenaient leur pardon.
Mais **NELSON** arriva peu de temps après. Il déclara que cet armistice était nul, que lui seul avait les pouvoirs nécessaires pour résoudre la question pendante. Il fit arrêter, condamner à mort et pendre à la grande vergue de son vaisseau le vieux **CARACCIOLI**, âgé de 70 ans, son ancien compagnon d'armes dans l'armée de l'amiral **HOOD**, et dont le seul crime était d'avoir commandé la marine parthénopéenne.
En vain, l'infortuné vieillard supplia, non point de lui faire grâce, mais de le fusiller comme un honnête homme.
L'Anglais barbare fut insensible : il le fit pendre.
D'autres personnes, graciées par le commodore **FORD**, partagèrent le même sort, et désormais **NELSON**, le glorieux amiral, l'implacable ennemi des marins français, connu seulement par sa bravoure, son audace, sa haine contre nos officiers, sa cruauté dans les péripéties sanglantes des combats, portera cette tache ineffaçable jusqu'au moment où un matelot français l'étendra mort sur la dunette du *Victory*, à Trafalgar !

———

Ancestram

EXPÉDITIONS EN IRLANDE.

Le capitaine de vaisseau Savary.

Dans l'été de 1798, à cette même époque où Bonaparte soumettait l'Égypte à nos armes, le Directoire essaya de faire passer des troupes en Irlande, pour soutenir l'insurrection des catholiques de ce pays. **SAVARY** prit la mer avec une division de frégates portant un corps de 1 500 hommes sous les ordres du général Humbert.

La Concorde,	40 canons; cap. Savary.
La Franchise,	36 canons; cap. Guillotin.
La Médée,	36 canons; cap. Coudein.
La Vénus,	38 canons; cap. Senez.

Nos bâtiments se présentèrent devant la baie de Killala, le pavillon anglais en tête de mât, et jetèrent l'ancre, le 22 août, à la pointe ouest de cette baie. Toutes les troupes, 4 pièces de campagne, les munitions, les effets d'équipement, furent mis à terre sans tarder.
SAVARY, ayant repris le large, atteignit heureusement le port de Rochefort.
Le 10 octobre 1798, le capitaine appareilla une deuxième fois avec ses quatre frégates sur lesquelles de nouvelles troupes prirent passage, Le 26 octobre, il jeta l'ancre devant la baie de Killala.
Conformément à ses instructions, il prit des renseignements sur le général **HUMBERT**, qu'il avait mis à terre à son premier voyage, et sur le chef de division **BOMPART**, qui avait dû partir de Brest.
Il apprit d'un officier anglais que l'on fit prisonnier dans un canot de plaisance, que le général avait été défait, dans plusieurs rencontres, par le lieutenant général **LAKE**. puis réduit à mettre bas les armes ; que, d'autre part, **BOMPART** avait soutenu un combat désastreux, de sorte que, ces avis, conformes à la vérité, le décidèrent à reprendre la mer sans débarquer ses troupes. Il mit sous voiles le soir même de son arrivée.
Le 27 octobre, la division se trouvait près de l'île Mutel, et faisait route, tribord amures, par des vents de sud-sud-ouest : la Vénus marchait mal à la remorque de la Franchise, lorsque les vigies aperçurent trois voiles dans le nord-ouest.
Il était 6 heures du soir et, comme on se rapprochait de la terre, **SAVARY** ordonna de prendre les amures à bâbord pour courir au large. En ce moment, la remorque de *la Vénus* vint à rompre.

Les bâtiments ennemis que l'on avait aperçus furent reconnus pour être deux vaisseaux anglais et une frégate :

Le César,	80 canons; cap. sir James Saumarez ;
Le Terrible,	74 canons; cap. sir Richard Bickerton ;
Le Melpomène,	38 canons; cap. sir Charles Hamilton.

On voit que la position de nos marins était critique, et qu'ils devaient manœuvrer avec habileté pour échapper à d'aussi redoutables adversaires.
Dans la nuit, comme les frégates couraient bâbord amures, les Anglais les canonnèrent en défilant à contre-bord.
Heureusement que vers 11 heures du soir, *le Cesar* démâta de son petit mât de hune, parce que le vent était frais et la mer grosse.

SAVARY n'eut d'autre souci que de s'éloigner des vaisseaux anglais, et, pendant les jours suivants, chaque capitaine manœuvra de son mieux pour éviter un combat qui aurait été fatal.
SAVARY jeta, par-dessus le bord, deux pièces de canon des gaillards, afin d'augmenter la marche de sa frégate poursuivie par *le Terrible.* Il changea plusieurs fois de route, et parvint ainsi à se faire abandonner de son ennemi. Le 16 octobre, il atteignit l'île d'Aix.
COUDEIN, pour alléger *la Médée*, sacrifia deux ancres de bossoir, des caisses de fusil, des canots, des cages à volaille.
Le 6 novembre, **GUILLOTIN** jeta l'ancre en rade de l'Éguillon, et, dans la nuit suivante, une tempête de sud-ouest ayant fait chasser rapidement *la Franchise* sur la pointe de Plomb, quoiqu'on eût filé 220 brasses de chaînes sur la grande ancre, le capitaine ordonna de couper sa mâture. Comme la frégate chassait toujours, il coupa son câble et manœuvra pour se jeter sur les vases de la côte.
James raconte que, le 30 octobre, de violentes rafales causèrent de sérieuses avaries au *Terrible*, ce qui força ce vaisseau à lever la chasse qu'il donnait à nos frégates.
Dans cette deuxième sortie, **SAVARY** amarina trois bâtiments.

Le chef de division Bompart.

BOMPART, nommé au commandement d'une escadre de 8 frégates et 1 vaisseau, reçut la mission de débarquer, en Irlande, un corps de 3 000 hommes, dans ce même dessein dont nous avons déjà parlé, de porter secours aux catholiques de ce pays, révoltés contre le gouvernement anglais.
Les bâtiments furent chargés de munitions, de vivres et d'approvisionnements de toute espèce. C'étaient :

Le Hoche,	74 canons; cap. Bompart, chef de division.
L'Immortalité,	40 canons; cap. Legrand.
La Romaine,	40 canons; cap. Bergevin.
La Loire,	40 canons; cap. Segond.
La Bellone,	36 canons; cap. Jacob.
La Coquille,	36 canons; cap. Déperonne.
L'Embuscade,	36 canons; cap. Clément la Roncière.
La Résolue,	36 canons; cap. Bargeau.
La Sémillante,	36 canons; cap. Lacouture.

Les troupes étaient placées sous le commandement des généraux **MÉNAGE** et **HARDY**.
BOMPART partit de Brest le 14 septembre 1798, au point du jour, mais ayant jeté l'ancre à Bertheaume, avant le coucher du soleil, il ne put gagner le large que le lendemain, en passant par le Raz, pour dérouter l'ennemi.
Le 17 septembre, les vigies aperçurent deux frégates dans l'ouest, et, comme en ce moment, la brise prit faveur, en soufflant du nord-est, **BOMPART** ordonna de gouverner au sud-sud-ouest, pour perdre de vue ces frégates, dont les capitaines manœuvrèrent dans le double but de suivre et de donner avis du départ à l'amiral **BRIDPORT**, chargé du blocus des côtes de Bretagne.
Malgré tout ce que nos marins tentèrent pour les dérouter, ils se maintinrent à distance. On apercevait encore les côtes de France, tellement la brise avait été faible.
Le 18 septembre, cinq de nos frégates poursuivirent en vain les ennemis, et **BOMPART** donna la route au sud-ouest 1/4 sud, afin de laisser croire qu'il se rendait aux Antilles.

Le 20 septembre, une troisième frégate anglaise parut à l'horizon.
Les ennemis, voyant que nous gouvernions principalement à l'ouest, eurent la conviction que l'Irlande était le but de l'expédition, et en donnèrent avis à l'amiral **BRIDPORT**.
Le 25 septembre, nos vigies aperçurent un immense convoi de bâtiments marchands, et l'occasion se trouva belle pour porter un coup sensible au commerce de l'ennemi, mais **BOMPART** ne voulut pas poursuivre le convoi, soit qu'il en fût empêché par ses instructions, soit qu'il craignît, en perdant un temps précieux, de compromettre sa mission.
Le 26 septembre, la division tout entière chassa les trois frégates qui suivaient, avec une persistance fâcheuse, mais dut les abandonner vers midi, parce qu'elles avaient une marche supérieure, ce qui prouve que nos ennemis détachaient, pour les reconnaissances, leurs plus fins voiliers.
Le 29 septembre, la chasse fut reprise : *la Loire, l'Immortalité, la Romaine*, s'approchant cette fois, purent commencer le feu.
Malheureusement, peu de temps après, *le Hoche* ayant démâté de son grand mât de hune, **BOMPART** signala de cesser le combat, parce que les instructions lui défendaient expressément d'attaquer, et ce fut dans cette circonstance que **SEGOND** brisa, dit-on, son porte-voix dans un accès de colère, quand on le prévint du signal qui flottait à bord du commandant en chef.
Comme il était impossible de se débarrasser de ces frégates qui auraient suivi jusqu'aux Antilles, **BOMPART** prit enfin la résolution de gouverner au nord-ouest sur l'Irlande, et donna des ordres dans ce sens.
Malheureusement, à bord du *Hoche*, on ne put guinder un mât de hune de rechange d'une façon convenable, parce que les élongis et le côté de tribord de la hune avaient été brisés la veille.
Dans les premiers jours d'octobre, il y eut des calmes et des brumes épaisses, et le 11 octobre on était encore en mer, quand, vers midi, les vigies signalèrent une forte escadre anglaise.
On cinglait, en ce moment, au sud-sud-est, par une jolie brise de nord-nord-ouest, et **BOMPART** ayant donné l'ordre de serrer le vent, on fit route à l'est-nord-ouest, toutes voiles dessus, les amures à bâbord.
Depuis peu de jours, on avait perdu de vue les frégates dont il a été déjà question, mais maintenant on avait devant soi l'escadre entière de sir **John Borlace WARREN** :

Le Canada, 74.
Le Foudroyant, 80.
Le Robust, 74.
Le Magnanime.
L'Ethalion, 38.
L'Anson, 44.
Le Melampus, 36.
L'Amelia, 38.

Pour comble de malheur, le *Hoche* démâta encore de son grand mât de hune et de son mât de perruche, vers 3 heures de l'après-midi, ce qui retarda la marche de toute la division.
Au coucher du soleil, par ordre de **BOMPART**, *la Biche* transmit l'ordre à la Résolue de brûler des moines et des fusées, en courant vers la terre, afin de dérouter les Anglais, puis les autres bâtiments cinglèrent au sud-ouest vers un point de la côte où l'on aurait pu débarquer les troupes.
Le 12 octobre, dès l'aube, le vent soufflait faiblement du nord-nord-ouest, la mer était houleuse, et l'on était à 6 lieues au nord de l'île de Torry, lorsque **BOMPART** signala de former l'ordre de front, en disposant les ancres pour le mouillage.
Comme les vaisseaux anglais, qu'on voyait dans le vent, arrivaient vent arrière sur les nôtres, et que la mer n'était libre que dans le sud-ouest, on cingla dans cette direction, les amures à tribord.

Ancestram

L'ordre de front ne dura que peu de temps, car, vers 7 h. 45 min., **BOMPART** ayant signalé de se mettre en ligne de bataille, sans avoir égard aux postes, *l'Immortalité*, forçant de voiles, doubla le *Hoche* par tribord, fit feu sans en avoir reçu l'ordre, et se plaça devant le vaisseau. *La Coquille*, la *Loire*, *l'Embuscade* se placèrent d'abord en ligne derrière ce dernier, mais n'y restèrent pas longtemps. **SEGOND** dit que **BOMPART** lui ayant hélé de sa galerie de laisser porter, il passa sous le vent du *Hoche*, où il se trouva mêlé à un peloton de frégates qui recevaient les boulets sans pouvoir les rendre. Il se mit en ligne derrière *l'Immortalité*, et fut suivi de *l'Embuscade* et de *la Coquille*, tandis que les autres frégates restèrent pêle-mêle, tirant de temps en temps des coups de canon à peu près inutiles.
Vers 10 h. 45 min., **BOMPART**, cerné par des forces écrasantes, signala de serrer au feu.
SEGOND força de voiles, prit les amures à bâbord, se plaça sur l'avant et tout près du chef de file ennemi, diminua la vitesse de sa frégate, et se battit jusqu'au moment de la reddition de son commandant en chef. Alors il prit chasse, conformément au signal de sauve-qui-peut, qui flottait à bord de *la Romaine*.
CLÉMENT la RONCIÈRE se porta, comme **SEGOND**, au secours de **BOMPART** ; puis, peu de temps après, serrant le vent tribord amures, il força de voiles pour s'éloigner, quand *la Romaine* donna le signal de la retraite.
« — La division, dit ce capitaine, cherchait à se former et s'éloignait du vaisseau qui ne marchait pas, parce qu'il était démâté de sen grand mât de hune. »

Voici ce qui s'était passé du côté des ennemis.
Lorsque sir **John WARREN** avait fait le signal de commencer le feu vers 7 heures du matin, le *Robust* et *le Magnanime*, se dirigeant sur notre arrière-garde, canonnèrent les frégates qui s'y trouvaient, puis se rangeant au plus près du vent, se placèrent à bâbord du Hoche par son travers.
BOMPART voulait aborder *le Magnanime* qui, pour éviter le choc, vint sur bâbord, et passa sous le vent du *Robust*.
Après que nos frégates eurent cessé le feu, ce vaisseau se mit de nouveau dans une bonne position sur l'avant du nôtre *Le Melampus*, *l'Ethalion*, *l'Amelia* se portèrent également à petite distance, pour l'écraser de leurs volées, tandis que nos bâtiments s'éloignaient, en forçant de voiles, du théâtre du combat.
La défense de **BOMPART** fut héroïque, et l'on ne vit jamais plus effroyable scène de carnage. La lutte dura plus de quatre heures contre deux vaisseaux et trois frégates ennemies. Les manœuvres furent hachées, les mâts criblés, les vergues brisées, 25 canons démontés ! le faux pont encombré de morts et de mourants, la cale pleine d'eau. A trois reprises différentes, les boulets anglais balayèrent les gaillards ; les sabords de la deuxième batterie se rejoignaient çà et là formant d'immenses ouvertures; la manœuvre du gouvernail devint impossible, par suite de la chute d'un canon, dont la brague rompit. Le brave **MAISTRAL**, second du *Hoche*, ayant été blessé à l'épaule, n'en continua pas moins d'animer les marins de son poste qu'il ne voulut pas quitter ; 300 hommes furent tués ou blessés, et enfin le pavillon de la République fut amené à 10 h. 50 min.
Les détracteurs n'ont pas manqué à la marine de la révolution, et, quand nous avons entrepris d'écrire cette histoire dramatique, on nous a dit que nous avions une tâche ingrate.
N'est-il pas vrai pourtant que jamais on ne vit plus beaux faits d'armes, et, si l'on ne sait que trop que nos divisions et nos bâtiments isolés ont été vaincus, ne faut-il pas savoir aussi dans quelles circonstances graves, après quelles héroïques luttes qui, suivant l'expression du capitaine **CONDÉ**, rendant compte de son combat à bord du *Ça-ira*, ne dépareront jamais les annales de la marine ?
Nous avons raconté la vérité tout entière et nous ne trouvons pas que notre tâche soit ingrate.

Ancestrami

On a beaucoup discuté sur la position des bâtiments dans ce combat. Cependant il est certain que les nôtres étaient tribord amures, les vents au nord-ouest, et que les ennemis, le doublant sous le vent, attaquèrent *le Hoche* par bâbord.
« Nous avons déjà vu que **BERGEVIN**, qui prit le commandement après la reddition du *Hoche*, signala de battre en retraite, de sorte que chaque capitaine forçant de voiles prit chasse devant les forces écrasantes des Anglais.
L'Embuscade, rejointe par *le Magnanime*, *le Foudroyant*, *le Melampus*, reçut, en pleine carène, une volée par suite de laquelle la cale se remplit tellement d'eau, que le capitaine dut amener son pavillon vers midi et quart. Il fut acquitté honorablement par le conseil de guerre qui le jugea. A bord de cette frégate, il y eut 4 hommes tués, 16 blessés.
La Bellone combattit *le Foudroyant* que **JACOB** trouva sur son passage et qu'il lui fallut doubler au vent. Il reçut également la poursuite du *Melampus* et de *l'Ethalion*, lequel le canonna de ses pièces de chasse, et le gagna si bien, qu'il se trouva par son travers, vers 2 heures de l'après-midi. **JACOB** se battit vaillamment pendant deux heures ; un boulet qui passa dans la hune d'artimon de *la Bellone* enflamma les grenades et mit le feu aux voiles ; on parvint à éteindre cet incendie. 30 hommes étaient tués ou blessés au moment où le pavillon fut amené. Le lendemain, la frégate démâta de tous ses mâts qui tenaient à peine. Le capitaine **JACOB** fut acquitté honorablement par le conseil de guerre qui le jugea.
La Coquille ayant été entourée par quatre vaisseaux à y portée de pistolet, **DÉPERONNE** ne cessa son feu que vers 1 1 heures, et fut honorablement acquitté comme les autres capitaines : 11 hommes furent tués, 27 blessés. Le lieutenant **BIENVENUE**, second de la frégate, mourut de ses blessures.
Telle fut, comme action générale, la rencontre du 12 octobre 1798, pendant laquelle *le Hoche*, *l'Embuscade*, *la Bellone*, *la Coquille* tombèrent au pouvoir de l'ennemi.
Il est superflu de parler de la supériorité de ces derniers.
Pourtant, mentionnons que *l'Ethalion*, que James appelle une frégate de 38, portait réellement 50 pièces, dont 10 caronades de 34.
Le Robust prit *le Hoche* à la remorque, et ces deux vaisseaux furent assaillis, pendant la nuit, par une violente tempête. La remorque cassa ; les mâts du *Hoche* tombèrent ; deux d'entre eux, en frappant, par suite du roulis, contre les murailles du vaisseau, faisaient craindre de le voir sombrer ; le troisième s'abattit sur le pont, mettant les canots en pièces.
Le feu prit à bord, les pompes ne franchirent plus ; enfin l'on raconte que les Anglais s'enivrèrent, pour noyer leurs chagrins.
Dans cette position critique, **MAISTRAL** ayant ranimé le courage de ses matelots, ces derniers travaillèrent de leur mieux et sauvèrent d'une perte imminente le vaisseau qu'ils avaient si vaillamment défendu.
C'est avec tristesse que nous mentionnerons que les deux envoyés irlandais embarqués sur *le Hoche* furent fusillés par les Anglais, qui ne voulurent pas les considérer comme prisonniers de guerre et restèrent sourds à la voix de la pitié.
Sans doute que le noble **BOMPART**, en prolongeant une lutte héroïque st désespérée, avait eu une pensée pour eux.

Continuons à raconter les péripéties par lesquelles passèrent ceux de nos marins qui échappèrent à cette fatale rencontre[1].
Le capitaine **SEGOND** rencontra, dans l'après-midi du 12 octobre, le vaisseau rasé *l'Anson* près duquel il était obligé de passer. Il diminua sa voilure pour laisser approcher les frégates qui le suivaient et par ruse de guerre arbora le pavillon anglais au-dessus du pavillon français, puis,

(1) Les officiers du Hoche reçurent deux mois de solde comme indemnité.

lorsque les ennemis le hélèrent pour savoir le nom de sa frégate, il rehissa pour toutes réponses les couleurs nationales, en les saluant d'une volée entière. Il eut le bonheur de s'éloigner ensuite de son redoutable adversaire et s'occupa très-activement de réparer les avaries de son bâtiment.
Le 13 octobre, ce même capitaine, ayant rencontré *la Sémillante*, se rangea sous les ordres de **LACOUTURE**, son ancien de grade. Le vent de sud-ouest soufflait avec force, et les deux frégates cinglèrent, pendant la nuit, les amures à bâbord.
Le lendemain, les vigies aperçurent, à l'horizon, deux vaisseaux et deux frégates.
Le 15 octobre, les capitaines formèrent le projet de débarquer les soldats passagers dans la baie de Gallowaye, mais ces derniers se récrièrent contre cette proposition ; des cris de révolte se firent entendre et l'on adopta le parti de gagner au plus tôt un port de France(2).
Dans l'après-midi, les vigies ayant signalé deux frégates et une corvette anglaises, nos bâtiments prirent chasse en forçant de voiles dans différentes directions.
La Révolutionnaire, frégate anglaise, poursuivit *la Sémillante* ; *la Mermaid* et *le Kangouroo* chassèrent *la Loire.*
Le 16 octobre, dès l'aube, pendant qu'il courait tribord amures par une jolie brise d'ouest-nord-ouest, **SEGOND** aperçut encore dans ses eaux ces deux bâtiments ennemis. Même, dans l'après-midi, le *Kangouroo* se rapprocha si bien, qu'il commença le feu, auquel on répondit vivement. *La Mermaid* ne cessa de se maintenir également à petite distance, suivant toujours avec une si grande habileté la Loire, qu'il fut impossible de la dérouter.
Le 17 octobre, cette frégate ennemie, que nos marins prenaient pour un vaisseau, se trouvait encore sur l'arrière, cinglant toutes voiles dehors et gagnant sensiblement.
Le brave **SEGOND**, obligé de combattre, disposa tout pour une lutte sanglante, entoura le mât d'artimon du pavillon de la République, l'y fit clouer, encouragea ses marins et ses soldats. Les Anglais commencèrent le feu dès qu'ils furent à portée et manœuvrèrent de façon à se rapprocher de plus en plus.
SEGOND reçut plusieurs volées sans riposter, puis, à son tour, les salua d'une volée meurtrière à petite distance.
Après plus d'une heure de combat, *la Loire* fut démâtée de son petit mât de hune ; les autres étaient fort endommagés, sans que la *Mermaid*, que depuis longtemps on reconnaissait bien pour une frégate, eût éprouvé des avaries sérieuses. En ce moment, notre capitaine, donnant l'ordre de charger les canons jusqu'à la bouche, laissa porter pour faire croire qu'il pliait, puis les Anglais ayant serré au feu, il revint au vent en les menaçant d'un abordage ; l'Anglais manœuvra de même pour l'éviter, mais **SEGOND** laissa porter plat et put envoyer une telle volée dans la poupe de la frégate anglaise, que, dans le même moment, le mât d'artimon et le grand mât de hune tombèrent.
Les ennemis s'éloignèrent en forçant de voiles, et les nôtres, leur donnant la chasse, les chauffèrent aussi longtemps qu'ils le purent, jusqu'à 2 heures de l'après-midi.
Alors ils les abandonnèrent parce que la *Loire* était suivant le rapport de **SEGOND**, dans un état affreux, n'ayant que sa misaine et sa grande voile criblée par la mitraille.
James s'étonne que nos marins n'aient pas amariné la *Mermaid*, mais cette frégate se sauva vent arrière d'autant plus facilement que *la Loire* avait ses mâts de hune brisés ou hors de service.
Peu après, *la Mermaid* démâta de son mât de misaine, et ce fut à grande peine qu'elle atteignit le port de Longhswilly.

SEGOND n'était pas à la fin de ses aventures.

(2) Journal de Segond.

Le 18 octobre, au point du jour, il aperçut, dans le vent, le vaisseau rasé *l'Anson* et la corvette le *Kangouroo* de 16 caronades de 32. Il fallait accepter un cinquième combat et il ne pouvait ne point se terminer fatalement, en raison de la supériorité de l'ennemi.
Pourtant, après une canonnade de deux heures, *la Loire* et *l'Anson* se trouvaient hors d'état de manœuvrer, sans que rien ne fût fait encore.
Malheureusement, *le Kangouroo*, s'approchant du théâtre du combat, rendit la position de nos marins extrêmement critique. Ils l'accueillirent pourtant par une bonne volée ; puis, peu de temps après, *la Loire* démâtant de son mât d'artimon, le pavillon de la République tomba du même coup.
Nous comptions 46 hommes tués, 71 blessés.

C'en était fait de la pauvre frégate !

On raconte que **SEGOND** avait attendu *l'Anson* sans tirer un seul coup de canon, qu'il avait tenté de l'aborder par l'avant et que, ne pouvant réussir dans cette entreprise, il lui avait envoyé trois volées en enfilade.
Plus tard, cette frégate ennemie s'était mise au vent par le travers, et en même temps la corvette avait pris position par la hanche, canonnant si bien que *la Loire* fut démâtée successivement de son grand mât et de son mât d'artimon.
Aux sommations des Anglais, notre brave capitaine n'avait répondu qu'à coups de canon et de fusil.
On dit aussi qu'un officier de troupe, qui avait bien combattu depuis le commencement, étant venu près de lui le sabre à la main, le menaçant de le tuer, s'il n'amenait pas le pavillon, reçut cette réponse de **SEGOND** qui lui mit le pistolet sur la gorge.
« — Retourne à ton poste, ou tu es mort! — »

Notre capitaine avait pris dans les mains d'un artilleur un bout de mèche allumée. Il avait voulu descendre avec l'intention de mettre le feu aux poudres, et on ne l'en avait dissuadé qu'en lui donnant l'assurance que *la Loire* allait couler bas.
Ainsi se termina cette odyssée de combats héroïques que les marins de *la Loire* soutinrent pendant sept jours.
Les historiens anglais eux-mêmes ont attesté la bravoure et l'habileté du capitaine **SEGOND**, qui se couvrit d'une gloire éclatante.
L'Immortalité, *la Résolue*, *la Sémillante* se réfugièrent dans une baie d'Irlande, où les capitaines apprirent, par l'intermédiaire de pêcheurs, que le général **HUMBERT** était prisonnier des Anglais, que ses troupes étaient mises en déroute ; nouvelles importantes, à la réception desquelles le général **MÉNAGE** décida que le parti le plus sage était de renoncer au débarquement et de faire route pour la France.
Dans la soirée, les vigies ayant aperçu un vaisseau à l'horizon, chaque capitaine gagna le large avec tant de précipitation, que les câbles furent coupés et les canots des pêcheurs anglais coulés. Nos frégates arborèrent le pavillon anglais.
Le capitaine de *la Résolue* fit condamner les sabords de la batterie pour ne pas recevoir des coups de mer, ce qu'il craignait d'autant plus que sa frégate était très-vieille.
Il naviguait, de nuit, par un temps couvert, lorsqu'on aperçut, à l'arrière, un grand bâtiment qu'on crut tout d'abord être français. Malheureusement, c'était une frégate anglaise, qui s'approcha rapidement en filant au moins 10 nœuds à l'heure.
Rien n'était disposé pour le combat, et le capitaine amena son pavillon après avoir tiré quelques coups de canon.

Ancestram

L'Immortalité rencontra, le 20 octobre, *le Fisgard*, de 38 canons, qu'on aperçut sous le vent et qui se rapprocha rapidement ; on lui tira plus de 50 coups de canon avec les pièces de retraite sans lui faire des avaries.
Plus tard, les Anglais envoyèrent leurs bordées en passant de l'avant, masquèrent leur grand hunier, et manœuvrèrent si bien, qu'ils se maintinrent toujours par la hanche. Nos pertes furent cruelles. Le capitaine **LEGRAND** perdit la vie ; le général **MÉNAGE** fut blessé.
Déplus, beaucoup de manœuvres furent coupées parles projectiles, ce qui rendit la position d'autant plus critique que le lieutenant **ANDOUARD** dit qu'il n'y avait pas une corde de rechange pour remplacer celles qui faisaient défaut.
Nos ennemis, cessant leur feu de temps en temps, réparaient, au contraire, leurs avaries, revenaient se poster par la hanche, lofaient ou arrivaient en temps opportun pour continuer leur feu.
Deux boulets ayant atteint la mèche du gouvernail, notre frégate se trouva désemparée ; la cale se remplissait d'eau ; les boulets, frappant en poupe, démolissaient l'arcasse ; 100 hommes étaient tués ou blessés, et la position devint si désespérée, qu'**ANDOUARD** amena le pavillon vers 3 heures 30 minutes.
Le général **MÉNAGE** mourut de ses blessures ; les Anglais, suivant James, comptèrent 10 hommes tués, 26 blessés.
Déjà, dans la journée du 12 octobre, *l'Immortalité* avait soutenu *le Hoche* en compagnie de *la Loire ;* puis, dans la soirée, livré un deuxième combat contre le vaisseau *l'Anson*.
Il n'est pas hors de propos de signaler ici l'importance de réparer promptement des avaries, même légères, lorsqu'on se trouve en présence de l'ennemi. Un capitaine habile ne doit rien négliger pour arriver à ce but important.
Il faut rendre cette justice aux marins anglais, qu'ils ont excellé dans ce genre si bien, que, dans presque tous les combats qu'ils nous ont livrés, on a vu qu'ils n'ont dû la victoire, ou leur salut dans une position critique, qu'à la promptitude avec laquelle ils se mirent en état de poursuivre la lutte.
Il n'est point, quand on en est là, de détails insignifiants.
Une manœuvre que passera rapidement un bon gabier, une épissure qu'il fera dans la mâture, avec d'autant plus d'adresse et de sang-froid qu'il sera sur une vergue en équilibre et exposé à mille projectiles ; tout travail de ce genre est du ressort d'un fin matelot, et peut avoir pour résultat de sauver le vaisseau, en assurant la gloire des armes, puisque le commandant pourra tenir le vent, manœuvrer suivant ses désirs, augmenter de voilure, etc., etc.
Les exemples en sont innombrables, et, si j'ai dit que nous avions eu tant de mâts de hune rompus, je pourrais ajouter que, bien souvent, nos marins ont été primés par leurs camarades d'outre-Manche en fait de réparations dans le gréement.
Mais le temps a marché. Aujourd'hui la vapeur a tout changé ! Il ne s'agira plus de la brise, du courant, de la houle ! Le noble métier de marin ne consistera plus à lutter contre les éléments, à diriger avec un admirable instinct, ou suivant des lois savantes, l'imposant vaisseau qu'il monte, à tirer le meilleur parti des forces mystérieuses de la nature!
Autre chose sera de manœuvrer un bâtiment à vapeur.
Là aussi des avaries se présenteront. Il faudra les prévoir, les prévenir, les diminuer avant qu'elles ne deviennent graves ; les réparer vite, s'il le faut.
Plaise à Dieu que des mécaniciens nombreux, habiles, dévoués, infatigables ne fassent jamais défaut à bord de nos bâtiments de guerre quand arrivera le jour du combat ; qu'ils aient, depuis longtemps, une connaissance parfaite de toutes les parties de leur machine, qu'ils soient familiers avec tous les détails de sa conduite, et que tout soit prévu pour parer, sans retard aucun, à toutes les éventualités.
Nous avons raconté les tristes et parfois glorieuses destinées des bâtiments de l'expédition qui tombèrent au pouvoir des ennemis.
La Romaine jeta l'ancre à Brest, le 21 octobre ;

La Sémillante atteignit Lorient, le 26 du même mois ; la Biche parvint également à s'échapper.
Ainsi, à l'exception de 2 frégates et de 1 aviso, la division de **BOMPART** devint la proie des Anglais !
Nous perdîmes, en définitive, 1 vaisseau, 6 frégates.
En recherchant les causes de ce désastre, on reconnaîtra que nos marins furent obligés de lutter dans les circonstances les plus fâcheuses : **BOMPART** n'amena son pavillon sur *le Hoche* qu'après avoir opposé la défense la plus héroïque à des forces quadruples. Les capitaines **JACOB**, **CLÉMENT la RONCIÈRE** se trouvèrent dans des positions semblables.
Le capitaine **SEGOND**, après avoir combattu à trois reprises différentes, eut la gloire de poursuivre en vainqueur une frégate anglaise de force égale, sinon supérieure, et enfin succomba lui-même dans un cinquième combat, amenant le pavillon national dans le sang de ses braves marins !
La Résolue, frégate vieille et déliée, ne pouvait luttera chances égales contre un adversaire qui l'approcha de nuit par une brise fraîche et une mer si grosse, que le capitaine avait dû faire condamner les sabords de la batterie, de peur de sombrer.
Nous ayons vu également que *le Hoche* démâta de son grand mât de hune à deux reprises différentes, ce qui mit tous les bâtiments de la division dans la nécessité d'accepter une lutte qui devait nécessairement être fatale.
Ainsi les causes du désastre sont faciles à spécifier : les bâtiments étaient mal gréés, mal approvisionnés ; le matériel de médiocre qualité, insuffisant. Nos ennemis, outre qu'à ce point de vue ils eurent un avantage notable, purent combattre avec une écrasante supériorité.
Pourtant l'histoire gardera le souvenir des héroïques résistances de nos marins vaincus, notamment à bord du *Hoche*, et celui du mémorable combat de *la Loire* contre la *Mermaid*.
Là, du moins, l'habile et valeureux **SEGOND** chassa devant lui un ennemi vaincu !

Le vice-amiral Bruix.

BRUIX, ministre de la marine, laissant le soin de son département à l'un de ses collègues, se rendit à Brest pour prendre le commandement d'une belle armée navale qu'il fit armer et équiper avec un grand soin. Il prodigua l'argent, les grades, les faveurs ; fit valoir les beaux faits d'armes de la *Charente* et de *la Bayonnaise*. Le Directoire promit de payer les familles des marins pendant l'absence de ces derniers, et de partager entre les ayants droit le tiers de la valeur des prises, sans aucun retard.
Ces divers moyens eurent pour résultat d'attirer au service les bons matelots, qui préféraient, en général, embarquer à bord des navires armés pour la course.
On arma donc avec une grande activité. Des capitaines de vaisseau demandèrent à servir comme seconds ; tous les canonniers des demi-brigades de marine s'offrirent comme volontaires ; on embarqua 1 600 hommes de troupe, des vivres pour six mois ; les équipages reçurent trois mois de solde, et bientôt l'armée navale fut prête à prendre la mer.

L'Océan,	120; cap. Bruilhac, v. a. Bruix.
L'Invincible,	110; cap. L'Héritier.
Le Terrible,	110; cap. Saint-Aouen.
Le Républicain,	110; cap. Béranger.
Le Formidable,	80; cap. Tréhouart.
L'Indomptable,	80; cap. Chambon.
Le Jemmapes,	74; cap. Cosmao-Kerjulien.
Le Mont-Blanc,	74; cap. Maistral.

Le Tyrannicide,	74; cap. Allemand.
Le Batave,	74; cap. Daugier.
La Constitution,	74; cap. Le Ray.
Le Duquesne,	74; cap. Kérangal.
Le Fougueux,	74; cap. Bescond.
Le Censeur,	74; cap. Faye.
Le Zélé,	74; cap. Dufoy.
Le Redoutable,	74; cap. Moncousu.
Le Wattigny,	74; cap. Gourdon.
Le Tourville,	74; cap. Henry.
Le Cisalpin,	74; cap. Bergevin.
Le Jean-Bart,	74; cap.
Le Gaulois,	74; cap. Siméon.
La Convention,	74; cap. Le Bozec.
La Révolution,	74; cap. Rolland.
Le Jean-Jacques-Rousseau,	74; cap. Bigot.
Le Dix-Août,	74; cap. Bergeret.
La Romaine,	44.
La Circé,	40.
La Bravoure,	36.
La Cocarde,	36.
La Fraternité,	36.

Le contre-amiral **LINOIS** était chef d'état-major. Les contre-amiraux **DELMOTTE, BEDOUT, COURAND, DORDELIN** servaient en sous-ordre.
On n'a jamais connu exactement quel fut le vrai but de l'expédition. Comme Bonaparte était en Égypte et qu'on avait intérêt à lui faire passer des renforts, on pourrait croire que **BRUIX** eut cette mission à remplir. Pourtant ni les instructions qu'on lui donna, ni la ligne de conduite qu'il suivit n'en donnent aucune preuve.
Le capitaine de vaisseau **MORAS**, son adjudant particulier dit que le but de l'expédition fut de rallier à notre armée navale celle des Espagnols, tout en secondant les opérations de nos généraux en Italie.
Il faut se rappeler qu'à cette époque le gouvernement avait d'autres soucis que d'envoyer des renforts à l'armée d'Egypte ; cette dernière avait une importance peut-être moins grande que nous ne le pensons aujourd'hui, et nous verrons que, pendant sa longue croisière, **BRUIX** s'en préoccupa fort peu, qu'il est à peine fait mention de Bonaparte dans les lettres adressées de Paris à l'amiral.
A cette époque, nous n'avions que peu de vaisseaux dans les eaux de la Méditerranée : A Malte, le *Guillaume-Tell* et 2 vaisseaux vénitiens ; A Toulon, 3 vaisseaux de 64; A Ancône, 4 de 64.

Au contraire, de grandes forces anglaises tenaient la mer.
9 vaisseaux bloquaient Brest, sous les ordres **de BERKELEY,** et une armée navale de 26 vaisseaux, sous les ordres de lord **BRIDPORT**, se mit en croisière au large du cap Clear, dès que le départ de nos marins fut ébruité. A la même époque, une escadre de 15 vaisseaux bloquait Cadix sous les ordres de lord **KEITH**, successeur de lord **JERVIS**.
Notre armée navale, en quittant Brest, le 26 avril 1799, ne fut ralliée dans le goulet qu'au dernier moment par *la Convention,* dont le capitaine **Le BOZEC** déploya, dans cette circonstance, une merveilleuse activité.

Ancestrami

Avant de gagner le large, **BRUIX** employa, pour tromper les Anglais, une ruse de guerre qui réussit, et qui consista simplement à laisser prendre un chasse-marée que montait un officier porteur de dépêches pour l'Irlande.
Comme tous les journaux de la République avaient accrédité le bruit que 25 000 hommes étaient embarqués sur les vaisseaux, lord **BRIDPORT** fut induit en erreur et se porta sur l'Irlande. Aussi nos marins, trouvant la mer libre, purent-ils gagner le large sans en être inquiétés.
Le contre-amiral **LACROSSE** avait été envoyé en mission à Cadix pour prévenir **MAZARÉDO** de se tenir prêt à sortir, quand nos vaisseaux paraîtraient devant la côte.
Nous n'avons pu découvrir, aux archives de la marine, les instructions données à **BRUIX** avant son départ de Brest, mais cet amiral rappelle que, lorsqu'on discuta le plan de la croisière au sein du Directoire, on lui recommanda de ne pas relâcher, autant que possible, dans un port espagnol.
Il est certain aussi que nos vaisseaux devaient gagner Toulon, car ce port dut être approvisionné de vivres et de rechanges.
BRUIX, dans les nombreuses lettres qu'il écrivit de Brest avant son départ, ne dit pas un mot de l'Égypte ou de nos soldats.
Le 4 mai, à 8 heures du matin, les vigies signalèrent 14 vaisseaux et 4 frégates ennemis, et l'on reconnut l'escadre de lord **KEITH** chargée du blocus de Cadix. Les vents étaient très-frais du sud-ouest, et nos ennemis, acculés au fond de la baie de Cadix, forçaient de voiles pour s'élever de la côte.
BRUIX leur donna la chasse, puis, le temps devenant de plus en plus mauvais, en trompant ses espérances, le mit dans l'obligation, non-seulement de différer le moment du combat, mais encore de manœuvrer pour s'éloigner des côtes. Pourtant on ne s'écarta point de cette proie, que chacun considéra comme certaine. Les équipages étaient pleins d'ardeur, et l'amiral, prolongeant, à bord d'une frégate, les deux lignes de sa belle armée navale, ordonna de faire les préparatifs du combat et de prendre deux ris aux huniers.
Malheureusement le temps devint, dans la nuit, tout à fait mauvais ; plusieurs vaisseaux eurent leurs voiles emportées ; on ne put exécuter avec ensemble les diverses évolutions ; les fanaux de signaux s'éteignirent constamment ; la voix du canon fut même impuissante et plusieurs vaisseaux se dispersèrent.
Nos ennemis pratiques de ces parages, habitués à s'observer au milieu des bourrasques, éprouvèrent moins de contrariétés.
Le lendemain matin, *le Tourville*, *le Wattigny*, *le Jean-Bart* se trouvèrent absents, et **BRUIX**, ralliant les autres vaisseaux, faisant prendre les amures à tribord, en ligne de bataille pour les rechercher, ne tarda pas à les retrouver, chassés par ceux de l'ennemi et cinglant vers le détroit de Gibraltar.
On ne pouvait, par ce temps forcé, songer à livrer bataille, et l'amiral, formant son armée en ligne de convoi, passa le détroit de Gibraltar, et jeta l'ancre en rade de Toulon, le 13 mai.
Il se loua particulièrement des capitaines **Le BOZEC** et **SIMÉON** officiers pleins de modestie, mais très-capables, dit-il dans son rapport. Il se plaignit du capitaine **du WATTIGNY**, qui faillit aborder son vaisseau amiral, pendant la nuit, en traversant les trois colonnes de l'armée.
Ce fut dans cette circonstance que, sortant précipitamment de sa chambre pour le héler, **BRUIX** contracta un mauvais rhume qui le conduisit, peu de temps après, au tombeau.
Lorsque la nouvelle de l’arrivée de notre armée navale se répandit, les Anglais déployèrent une grande activité.
Lord JERVIS, sortant de Port-Mahon avec 20 vaisseaux, se porta sur les côtes de la Provence.
Lord **KEITH** leva le blocus de Cadix, prit activement de l'eau et des vivres à Gibraltar, et entra dans la Méditerranée.
NELSON, qui se trouvait à Palerme, sortit de sa torpeur et prouva, dit James, qu'il était bien encore le lion du Nil, par l'activité dont il donna des preuves. Il reçut de lord **JERVIS** un renfort de 5

vaisseaux, en réunit 16 en tout sous ses ordres, et s'établit en croisière au large des côtes de la Sicile, pour attendre les événements.
Enfin lord **KEITH** fut joint par 12 autres vaisseaux de l'armée navale de la Manche, de sorte qu'à cette époque nos ennemis n'avaient pas moins de 45 vaisseaux dans les eaux de la Méditerranée.
Le 3 juin, lord **JERVIS**, malade, résigna son commandement entre les mains de lord **KEITH**, et partit pour Port-Mahon.
BRUIX, en annonçant au Directoire son arrivée à Toulon, rendit compte que 3 de ses vaisseaux avaient éprouvé de fortes avaries par suite des abordages de la nuit (du 6 au 7 mai), et qu'il était prêt à exécuter les ordres qu'on voudrait lui donner.
Le ministre des affaires étrangères chargé de l'intérim de la marine lui fit passer ses instructions.
« On regrettait, y dit-on, que nos vaisseaux n'aient pas combattu ceux de lord Jervis, et en effet, si une victoire eût été remportée sur cet amiral anglais, nous eussions été maîtres de la Méditerranée nôtre armée navale aurait écrasé plus tard les flottés de la Russie et de la Turquie.
« Il eût été même possible de prendre Constantinople et de délivrer ensuite le général Bonaparte. Tel fut, sans doute, ajoutait le ministre intérimaire, le plan sublime conçu par l'amiral et l'on devait regretter qu'il n'ait pu être mis à exécution. »

En attendant, **BRUIX** reçut l'ordre de se rendre sur les côtes d'Italie, d'appuyer les opérations du général **MOREAU**, qui assiégeait Gênes, puis ultérieurement celles de **MACDONALD** dans le royaume de Naples.
On le prévint que Civitta-Vecchia, Livourne, Naples, An cône devaient être évacuées, et de veiller à ne pas se laisser tromper par les coalisés, qui, peut-être, auraient remplacé nos soldats.
En conséquence, **BRUIX**, ayant quitté Toulon le 26 mai, débarqua près de Gênes 1 000 hommes de troupe qu'il avait sur ses vaisseaux ; en même temps, arriva devant ce port un important convoi de bâtiments marchands chargés de vivres et de munitions pour l'armée de **MOREAU**.
Notre amiral eut une entrevue avec ce général, puis il regagna tout à coup la pleine mer, déjoua fort habilement les grandes forces de lord Keith, et regagna le port de Toulon.
D'après le rapport de **MORAS, BRUIX** n'opéra si précipitamment son retour que parce qu'il craignait d'être attaqué dans la baie ouverte où il était au mouillage, et de subir un désastre dans le genre de celui d'Aboukir.
Ici doit trouver place une lettre importante où l'on devine le plan de la campagne.
L'amiral écrivit, le 10 juin, au président du Directoire

« J'étais au mouillage de Vado près de Savone, lorsque je reçus la dépêche par laquelle le Directoire m'ordonnait d'opérer d'abord ma jonction avec les Espagnols, de battre l'ennemi et d'aller prendre B... après ? »

Il est évident qu'il s'agit, dans cette lettre, du général en chef de l'armée d'Egypte.
Après quelques jours de relâche à Toulon, **BRUIX** se rendit à Carthagène, où il rallia **MAZARÉDO** qui, sorti de Cadix, avait été obligé de relâcher, à cause des vents contraires.
L'armée navale espagnole se composait de 17 vaisseaux qui se joignirent aux nôtres. Les deux amiraux se concertèrent.
BRUIX proposa de se diriger vers la Toscane, d'expédier des avisos en reconnaissance sur Toulon, Gênes, Livourne, la Sicile, afin de reconnaître exactement les forces anglaises ; il voulait tomber sur elles, les écraser ou les chasser de la Méditerranée, si elles étaient dispersées, ou bien il consentait à faire repasser dans l'Océan les armées alliées, si les Anglais étaient sur leurs gardes.
MAZARÉDO fit valoir les incertitudes et les dangers d'un pareil plan. Il ne voulut jamais consentir à suivre nos marins sans des ordres précis du cabinet de Madrid ; or, comme on lui laissa la liberté

pleine et entière de ses actes, il désira renoncer à toute entreprise dans les eaux de la Méditerranée. Mais ce qui est particulièrement bizarre, c'est que **BRUIX** quitta Carthagène inopinément, comme il avait quitté Savone.
Il craignait la trahison de nos alliés, mit à la voile le 30 juin, au milieu des apprêts d'une fête, passa le détroit et jeta l'ancre a Cadix, le 12 juillet.
Là, il lui fallut encore insister fortement pour décider les Espagnols à sortir. Il leur proposa d'aller croiser près de Madère, afin d'attirer les Anglais hors de la Méditerranée, d'y rentrer, de prendre Mahon ou de faire une tentative sur la Sicile.
Par ses habiles intrigues, voulant surtout assurer l'alliance de l'Espagne à la République, il obtint finalement que les vaisseaux de cette nation le suivraient à Brest.
On dit que **MAZARÉDO** le fit seul réussir dans cette importante démarche, parce que les autres officiers espagnols suscitèrent mille difficultés.
Ce fut à tel point qu'un capitaine manœuvra de manière à échouer son vaisseau, au moment de l'appareillage ; un autre prétexta des avaries, et **MAZARÉDO** seul, obéissant aux instructions du prince de la Paix, sembla partir volontiers pour Brest, sans pourtant vouloir ni débloquer le Ferrol ou Rochefort, ni se diriger sur Plymouth dégarni de forces navales.
Notre amiral, ne voulant point se séparer de lui, cingla sur Brest, où il opéra son entrée, le 9 août, avec cette imposante Hotte franco-espagnole de 41 vaisseaux.
Lord **KEITH**, ayant appris ces faits, se lança dans l'Océan à la poursuite de nos marins, et se présenta bientôt aussi devant Brest, avec une armée de 31 vaisseaux.
Telle fut cette croisière, qui n'eut d'autre résultat apparent que de promener sur la mer 41 vaisseaux français et espagnols.
Nous avons en vain cherché quelle fut la pensée de ceux qui gouvernaient alors la République, quel but on poursuivit.
Il est certain qu'on ne s'occupa point particulièrement de Bonaparte, quoique l'occasion fût belle pour lui donner des renforts.
La flotte franco-espagnole ne sortit point de Brest avant la fin de la guerre, et nos alliés ne rentrèrent dans leurs ports qu'après la signature de la paix.
S'il est vrai que **BRUIX** eut pour mission d'attirer leurs vaisseaux chez nous, comme gages certains d'une alliance douteuse, il faut avouer qu'il réussit admirablement, et rendit le plus éminent service.
Un trait prouvera que nul ne comprit, à cette époque, la mission de notre amiral-ministre. A son arrivée à Toulon, comme ce dernier causait avec **VENCE**, commandant des armes celui-ci, loyal et franc républicain, ne déguisant point sa pensée, se permit de dire qu'il ne concevait pas que nos vaisseaux n'eussent pas écrasé ceux de lord **JERVIS**, que c'était une armée navale qui allait fondre, etc., etc.
BRUIX, blessé dans son amour-propre, écrivit au Directoire que **VENCE** tenait des propos inconsidérés sans connaître les faits dont il s'agissait, et, peu de jours après, celui qui avait parlé si légèrement était remplacé dans ses fonctions par le contre-amiral **RENAUDIN**.

Le capitaine de vaisseau Landolphe.

Ce capitaine partit de Rochefort dans le mois d'avril 1799, avec une division de frégate :

La Concorde,	cap. Landolphe ;
La Médée,	cap. Coudein ;
La Franchise,	cap. Jurien.

Il suivit la côte occidentale de l'Afrique, s'empara de plusieurs bâtiments marchands, reconnut l'île du Prince, et se rendit dans la Plata, où il séjourna pendant trois mois.
Le 7 juillet 1800, ayant repris la mer, il captura 3 bâtiments américains et 2 portugais.
Le 3 août, au matin, les frégates couraient tribord amures par une belle brise d'est, quand les vigies signalèrent 8-voiles dans le vent. **LANDOLPHE** vira de bord pour les reconnaître et leur donner la chasse, quand il soupçonna qu'il avait devant lui des forces très-supérieures. Aussi ne tarda-t-il pas à reprendre les amures à tribord pour forcer de voiles et s'éloigner. A 2 heures, il hissa le signal de sauve-qui-peut.
Les bâtiments en vue étaient *le Belliqueux*, de 74, 5 vaisseaux de compagnie armés chacun de 30 canons de 12 et de 150 hommes d'équipage, et deux autres dont l'un portait 14 caronades de 18.
La croisière se termina d'une façon désastreuse.
LANDOLPHE amena son pavillon pour *le Belliqueux*, après avoir échangé quelques coups de canon et tenté tous les moyens connus pour ne pas être rejoint. Il jeta à la mer les canons des gaillards, la drome, les canots.
COUDEIN amena pour deux vaisseaux de compagnie.
JURIEN seul eut le bonheur de s'échapper, grâce à la marche supérieure de sa frégate.
LANDOLPHE, pendant cette croisière, avait amariné 19 bâtiments, portait 243 canons et 14 obusiers.

Le contre-amiral Villeneuve à Malte.

Nous avons vu que Bonaparte donna le commandement de l'île de Malte au général **VAUBOIS**, qui avait sous ses ordres un corps de 4 000 hommes, et que **VILLENEUVE** et **DECRÉS** s'y rendirent avec *le Guillaume-Tell* et *la Diane*, après la désastreuse journée d'Aboukir.
Les Anglais ne tardèrent pas à convoiter la possession de cette île. **SAUMAREZ**, parti d'Aboukir avec une division de 7 vaisseaux anglais et 6 des nôtres, s'arrêta devant l'île pendant quelques jours, et somma le général de mettre bas les armes, mais ce dernier ayant répondu dédaigneusement à ces ouvertures, le contre-amiral continua paisiblement sa route sur Gibraltar, après avoir donné des armes et des munitions aux Maltais qui nous faisaient la guerre.
Plus tard, une division de 5 vaisseaux portugais vint bloquer la place ; mais, malgré leur présence, **VILLENEUVE** et **DECRÉS** se réfugièrent dans le port, et donnèrent au général leurs équipages comme renforts.
Lorsque **NELSON** jeta l'ancre à Naples, il chargea le capitaine **TROUBRIDGE** de croiser au large de l'île avec une division de 3 vaisseaux ; puis, s'y étant rendu de sa personne, le 12 octobre 1798, il maintint, à dater de ce jour, un blocus si serré, que les communications avec la France devinrent tout à fait impossibles.
Les Maltais, nos ennemis, étaient maîtres de la cité Lavalette, et nous verrons, dans le livre suivant, quelle héroïque défense opposa le général **VAUBOIS**.
Quant à Villeneuve, il écrivait, le 20 avril 1799, qu'il lui restait des vivres jusqu'au 20 décembre 1799, que ses marins étaient tous animés du meilleur esprit, et que des felouques armées en course sortaient de temps en temps et faisaient de bonnes prises sur les ennemis.

Le chef de division Le Joille à Corfou.

Il est nécessaire de donner en peu de mots l'histoire de nos établissements maritimes dans la mer Adriatique, avant de dire quels services rendit l'intrépide **Le JOILLE** à Corfou et comment il finit par succomber sur le pont du *Généreux*.
Le 16 mai 1797, **AUGEREAU** s'étant emparé de Venise, l'ingénieur **FORFAIT** reçut l'ordre de s'y rendre pour prendre possession de la marine de cette ancienne République.
Il y avait en tout neuf vaisseaux et huit frégates auxquels Bonaparte donna les noms des généraux ou colonels qui s'étaient distingués pendant la campagne d'Italie ou des noms de victoire.

Le Dubois,
Le Causse,
Le Robert,
Le Banel,
La Mantoue,
La Léoben,
La Tonato,
La Montenotte,
Le Sandos,
Le Frontin,
Le Leharpe,
Le Stengel,
Le Berrand,
La Lodi,
La Rivoli,
La Muiron,
La Carrère.

BRUEYS, prenant possession des îles Ioniennes, Corfou, Zante, Céphalonie, Cérigo, le 17 octobre 1797, y transporta sur les vaisseaux de son escadre les troupes, le matériel, les autorités civiles et militaires.
Après le désastre d'Aboukir, les flottes de la Turquie, de la Russie, de l'Angleterre se répandirent dans la Méditerranée.
ALI-PACHA chassa nos soldats des dépendances Ioniennes, et le général **CHABOT** ne conserva que l'île de Corfou, où il prit toutes les dispositions d'usage pour se défendre énergiquement.

Le JOILLE, qui s'y rendit après le combat d'Aboukir, commandait *le Généreux, le Leander* qu'il avait capturé, la frégate *la Brave,* une bombarde, un brig, quatre galères, et ne manqua pas de prêter au général son concours le plus dévoué.
Le 4 octobre 1798, les vaisseaux turcs et russes vinrent prendre position dans le chenal de l'île, et les soldats ennemis, ayant mis pied à terre, établirent des batteries qui ne tardèrent pas à ouvrir le feu. auquel on riposta très-énergiquement.
Dans les sorties, **Le JOILLE** se mettait toujours à la tête de ses marins et marchait avec les troupes de la garnison.
Il prit aussi la mer avec ses vaisseaux et quelques autres bâtiments, se rendit à Ancône, puis regagna Corfou avec un renfort de 3 000 hommes qu'il avait répartis sur les vaisseaux vénitiens.

Ancestrami

Un jour, les nobles ayant fomenté une sérieuse insurrection, les habitants de la campagne et des faubourgs se portèrent en masse sur les hauteurs du fort Abraham.
Pour les en débusquer, le général **CHABOT** demanda l'appui de nos marins, et **Le JOILLE**, ayant mis sous voiles, embossa son vaisseau de manière à canonner le fort Neuf. Il aida ainsi les troupes à s'emparer de la position, et l'insurrection fut vaincue.
Peu de temps après, les vaisseaux ennemis vinrent jeter l'ancre dans le chenal même : il mit en fuite deux frégates russes qui croisaient au large, contraignit à la retraite un vaisseau et trois corvettes, puis combattit ultérieurement, à leur mouillage, le vaisseau amiral russe et deux frégates.
Comme les vivres et les munitions faisaient défaut, **CHABOT**, voulant prolonger sa résistance, expédia une deuxième fuis les bâtiments à Ancône pour y prendre ce qui lui manquait.
Le JOILLE traversa heureusement la mer, embarqua 1 000 hommes et se mit en route pour revenir, mais il voulut d'abord s'assurer que le général tenait encore et chargea le capitaine d'un bâtiment neutre de lui donner des nouvelles certaines ; puis, en attendant que son émissaire fût de re tour, il résolut d'entrer, de vive force, dans le port de Brindisi, pour y mouiller en sûreté les bâtiments de la petite division qu'il commandait.
Ce fut alors qu'un pilote maladroit échoua *le Généreux* sous les murs d'une forteresse que **Le JOILLE** canonna de front : et dont il se rendit maître, après 2 heures de combat.
Par une triste fatalité un des derniers boulets le frappa mortellement, en lui enlevant les deux cuisses, et l'on raconte que le noble capitaine tomba en disant à ceux qui voulaient le relever.

— « Laissez-moi, mes enfants, courage. »

Ses dernières paroles furent des vœux pour la République, des encouragements à son équipage.
Ainsi mourut, à la fleur de l'âge, le 9 avril 1799, le chef de division **Le JOILLE,** un des meilleurs officiers de la révolution, celui qui fit le plus de mal aux Anglais, puisqu'il leur enleva, personnellement, deux vaisseaux, une frégate, un brig(1).
Sa bravoure, ses talents militaires étaient rehaussés, d'après les rapports du temps, par une extrême modestie.
A l'attaque, du fort de Brindisi, nous eûmes 8 tués, 15 blessés : Le général **CHABOT**, réduit aux dernières extrémités, capitula le 3 mars 1799, et obtint le rapatriement des troupes.
Dans le mois de mai de cette même année, l'escadre russo-turque vint prendre position devant Ancône que défendaient 3 000 hommes sous les ordres du général **MOUNIER**.
Le 13 novembre 1799, ce dernier capitula, après avoir épuisé ses dernières ressources, cerné d'une part par les troupes autrichiennes et de l'autre par les Russes et les Turcs.
Le Laharpeet le Stengel, bien embossés, défendirent le port ; *le Berrand* sombra sous le feu de l'ennemi. *La Cisalpine, le Hoche, l'Isis, l'Osiris* et d'autres bâtiments armés formèrent une ligne d'embossage jusqu'au Lazaret.

Le capitaine de vaisseau Sybille à l'armée d'Italie.

Ce capitaine servait sous les ordres du général en chef de l'armée d'Italie, auquel il rendit les services les plus signalés, comme directeur de tout ce qui était relatif à la marine.

(1) La veuve Le Joille reçut un secours de 1 000 francs.

Dans de longs rapports au ministre, il raconta la retraite de nos marins au milieu des insurgés de la Suisse, du Piémont, de l'Italie. De 500 hommes placés sous ses ordres, il ne put en ramener que 260 à Gênes, car tous les autres furent massacrés en chemin, ou périrent dans les souffrances.
Le capitaine **SYBILLE** reçut un sabre d'honneur.

———

EXPÉDITION D'ÉGYPTE (Suite)

Reportons-nous aux plages de l'Égypte, à ceux de nos marins qui y rendaient des services, en souffrant les plus grandes privations.
On n'apprendra pas sans étonnement que, depuis le départ de Toulon, aucun matelot ne reçut un sou de solde, que la ration ne se composait que de 15 onces de riz, et que les boissons firent toujours défaut. Ce ne fut qu'après beaucoup de réclamations, que l'on parvint à obtenir de l'administration 1 livre de pain. Les maladies de toutes sortes éclaircirent si bien les rangs des officiers et marins, qu'on s'en fera une idée en apprenant qu'en moins d'un an 22 médecins moururent à Alexandrie, victimes de leur dévouement.
L'honorable **PERRÉE**, quand il revint en France après sa captivité chez les Anglais, écrivit lui-même que ses marins ne reçurent qu'un mois et demi de solde après dix-huit mois, que ce fut la seule récompense de tant de maux et de privations ; que la misère et le découragement furent au comble, que les matelots avaient été si souvent trompés, qu'ils étaient dorénavant sourds à la voix de la patrie.
Nous avons dit que cet officier fut chargé du commandement d'une flottille qui remonta le Nil, à la même époque où Bonaparte marchait sur le Caire, à travers le désert. Il arriva devant Rosette, le 6 juillet 1798, en même temps que le général **DUGUA**, qui avait suivi le rivage, rassembla toutes les barques disponibles, embarqua deux brigades de cavaliers, avec vivres, armes et bagages, et suivit sa destination.
Le lendemain de son arrivée à Ramaniez, où se trouvait déjà l'armée, nos marins rencontrèrent 60 bateaux, dont 25 armés en guerre. C'était la flottille de **MOURAD-BEY,** qui descendait au devant de la nôtre. Des fellahs embusqués sur les berges parvinrent à capturer deux de nos bateaux, et chacun put voir les Égyptiens décapiter les prisonniers.
PERRÉE, qui montait le chebeck *le Cerf*, donna dans le plus fort de la mêlée, et les passagers, les membres de la commission scientifique bataillèrent tous, sans exception, comme de simples soldats.
Le général **ANDRÉOSSY** débarqua ses troupes qui se formèrent en carrés, et pendant ce temps Bonaparte combattait dans la plaine. Bientôt nos soldats, se déployant en tirailleurs sur les bords du Nil, firent un feu si efficace, que Mourad-Bey se hâta de fuir.
Nous eûmes 400 hommes hors de combat, dont l'intendant en chef, **SACY**, qui eut la main droite emportée.
Le 15 juillet, **PERRÉE** atteignait Koumchérick, et, six jours après, nos soldats remportaient la fameuse bataille des Pyramides.
Notre capitaine, profitant d'une crue des eaux, ayant remonté ultérieurement, malgré des nuées d'Arabes, jusqu'à Boulak, les bateaux servirent aux soldats de l'armée pour franchir le Nil.

Mentionnons un triste épisode : l'enseigne **GARIBON**, capitaine de l'aviso *l'Anémone*, fit côte à 3 lieues d'Alexandrie, le '2 septembre 1798, pour échapper aux poursuites d'une frégate anglaise. Le général **CAMIN**, passager, d'autres officiers, des marins, voulurent gagner la ville à pied ; mais, tout à coup, des Arabes coururent en jetant des cris de mort. Malheureusement, les fusils mouillés

ne purent servir ; nos pauvres compatriotes, cernés de toutes parts, furent mis à nu, massacrés sans pitié ! A peine si quelques-uns, seulement, gagnèrent, à la nage, les canots de la frégate anglaise, à l'aide de barils de galère que nos ennemis filèrent dans les récifs.
Le général **CAMIN** fut tué en se défendant vaillamment.
PERRÉE partit d'Alexandrie le 8 avril 1799, avec une division qui se composait de deux frégates, d'une corvette et d'un brig.

La Junon,	cap. Pourquier.
L'Alceste,	cap. Barré.
La Courageuse,	cap. Trullet.
La Salamme.	

Il eut le bonheur de tromper les croiseurs ennemis, mit à terre le matériel d'artillerie embarqué sur ses bâtiments, en un point convenu, non loin de Jaffa, et captura 5 bâtiments chargés de munitions.
Les instructions qu'il avait reçues en partant d'Alexandrie lui permettaient de faire route pour la France, après avoir accompli sa mission, de sorte qu'il cingla vers Toulon, après une longue et pénible croisière au fond du golfe de Syrie.
Malheureusement, la petite division fut enveloppée par les vaisseaux de l'armée navale de lord **KEITH**, et **PERRÉE** tenta vainement de battre en retraite devant ces forces, en forçant de voiles.
Comme on doit le présumer, il fut acquitté par le conseil de guerre qui le jugea.
Bonaparte prit la résolution de rentrer en France à la fin de 1799, et, dans ce but, il donna des ordres pour doubler en cuivre une frégate vénitienne qui marchait fort bien, *la Muiron.*
GANTEAUME en prit lui-même le commandement ; les généraux **BERTHIER, ANDRÉOSSY** ; les savants **MONGE, BERTHOLLET**, embarquèrent comme passagers.
En même temps, **DUMANOIR le PELLEY** équipa *la Carrère,* autre frégate vénitienne sur laquelle passèrent **LANNES, MURAT, MARMONT.** Deux flûtes, *la Revanche, l'Indépendante,* suivirent.
L'appareillage eut lieu le 9 octobre 1799, et **GANTEAUME**, longeant les côtes de l'Afrique, louvoyant contre des vents de nord-est, atteignit Ajaccio sans mésaventure.
Là Bonaparte, aussi prudent qu'il était audacieux et intelligent, prit à la remorque une felouque armée des plus robustes rameurs de la ville, et s'assura ainsi un moyen de salut, dans le cas où la *Muiron* eût été arrêtée par le calme.
Chacun sait qu'il débarqua, peu après, à Cannes.

CHAPITRE V

DIVISIONS LÉGÈRE. — CROISIÈRES. - COMBATS PARTICULIERS.

La Variante, 36 ; cap. Durand.

Ce capitaine, parti de Lorient le 15 avril 1796, rencontra, dans la journée du lendemain, la frégate anglaise *la Révolutionnaire.* Il courut au sud toutes voiles dehors, par une belle brise d'est, mais n'en fut pas moins rejoint par les ennemis, vers 11 heures 30 minutes du soir ; quatre autres frégates de la

division de sir **Édouard PELLEW** se trouvaient également en vue, et, après quelques bordées qui tuèrent ou blessèrent 30 hommes, **DURAND** amena son pavillon. Il dit, dans son rapport, que ses meilleurs hommes avaient été débarqués à Lorient, que son équipage ne se composait que de recrues qu'on n'avait même pas eu le temps d'habiller.
Traduit devant un conseil de guerre, il fut déclaré coupable pour avoir amené son pavillon avant l'arrivée d'une deuxième frégate, mais excusable, en considération de la faiblesse de l'équipage.

Les chaloupes canonnières de Muskein.

Le commodore **SIDNEY-SMITH** avait jeté l'ancre devant le Havre avec sa frégate *le Diamant,* et capturé, par le moyen ce ses canots, *le Corsaire*, *le Vengeur,* dont le capitaine avait une grande réputation d'habileté, et qu'il avait en vain chassé plusieurs fois.
Comme les marins du *Vengeur* avaient filé leur câble avant de se laisser amariner, la prise dérivait du côté de la terre, et ce fut inutilement que nos ennemis cherchèrent de quoi mouiller de nouveau ; ce fut même inutilement qu'ils tentèrent de remorquer au large leur prise, que le courant du flot portait rapidement vers Honfleur. Du reste, des chaloupes canonnières sortirent bientôt de la rivière pour les attaquer.
Déjà **SIDNEY-SMITH** était reparti dans son canot pour s'en retourner à bord de sa frégate, quand, s'apercevant de la position critique des marins de son équipage restés à bord du *Vengeur,* il n'hésita pas à revenir pour organiser la défense.
Bientôt les nôtres s'étant approchés dans leurs chaloupes commencèrent un terrible feu de mousqueterie, si efficace que les Anglais, dont 11 furent tués ou blessés, se rendirent à discrétion.
C'était une capture importante, car on n'ignore pas que le commodore était tristement célèbre pour avoir incendié notre arsenal de Toulon en 1793 ; en raison de ce fait, le Directoire, ne voulant pas le considérer comme prisonnier de guerre, donna des ordres pour qu'il fût détenu au Temple.
Nous verrons plus bas par quelle ruse machiavélique il reconquit sa liberté, après une captivité de deux années.

La Virginie, 40 ; cap. Bergeret.

Ce capitaine, parti de Brest le 17 avril 1796 pour croiser dans la Manche, se trouvait, le 20 avril, sur les côtes de la Cornouaille, courant tribord amures par une belle brise de sud-est, lorsque les vigies signalèrent plusieurs voiles dans l'est.
Ayant pris chasse vent arrière, il fut poursuivi de près par un vaisseau et une frégate. Dans la soirée, le vent mollit, un combat devint inévitable, et, effectivement, les premiers coups furent tirés vers minuit un quart.
Sir **Édouard PELLEW,** qui montait le vaisseau rasé *l'Indefatigable*, essaya constamment de se placer par la hanche de notre frégate ; mais **BERGERET**, le maintenant par son travers, le força de combattre bord à bord.
Le feu fut d'autant plus terrible, que parfois les vergues des deux bâtiments se touchaient. Après quelques volées, le vaisseau anglais ayant été démâté de son mât de perroquet de fougue, nos ennemis se couvrirent de voiles et manœuvrèrent pour s'éloigner.
En ce moment notre capitaine voulut venir au lof pour le ranger à poupe et le canonner en enfilade. Malheureusement le grand mât de *la Virginie* tomba, et les deux bâtiments s'éloignèrent.

La position devenait d'autant plus critique, que deux frégates anglaises recommencèrent la lutte, sans compter que d'autres bâtiments se rapprochaient rapidement.
Vers 3 heures 30 minutes, **BERGERET**, sommé de se rendre, comprit qu'il n'avait aucune chance d'échapper à des ennemis si supérieurs en force. Il y avait 5 pieds d'eau dans la cale, 11 hommes étaient tués, 25 blessés, le grand mât de hune et le mât d'artimon avaient été coupés.
En conséquence, ayant réuni ses officiers(1) sur le gaillard d'arrière, il prit avec douleur le parti d'amener.
Lorsque sir **Édouard PELLEW** le somma de se rendre, il lui dit :
« — Combien êtes-vous ?
« — Cinq, répondit l'Anglais.
« — Vous êtes cinq contre un, j'amène. »

Nos ennemis rendirent pleine justice à la bravoure de **BERGERET**. Lui ayant donné la liberté sur parole, ils l'envoyèrent à Paris demander qu'on voulût l'échanger contre **SIDNEY-SMITH,** mais le Directoire n'y consentit point, et **BERGERET**, revenant en Angleterre, se constitua de nouveau prisonnier.

Le commodore fut détenu pendant deux ans, comme nous l'avons dit. Un jour, des gens armés, s'étant présentés à la conciergerie du Temple, le réclamèrent sous le prétexte de le transférer à la prison de Melun. Ils montraient un arrêté du Directoire, une lettre du ministre de la marine. Le trop crédule concierge donna dans ce piège nouveau, et remit **SIDNEY-SMITH** à des amis, car on apprit plus tard que tous les papiers qui avaient été exhibés étaient faux.
Le commodore gagna Londres, où le peuple le reçut avec des hourras de joie.
A la même époque, **BERGERET** fut remis en liberté, et nous ne savons quelle confiance attacher à ce bruit, d'après lequel le cabinet de Londres aurait payé 2 millions de francs pour la réussite du coup de maître dont nous avons parlé.

La Dangereuse, cap. Alibert.

Ce capitaine, qui protégeait des convois sur les côtes d'Italie, fut poursuivi par *l'Agamemnon* et 3 frégates. Il se retira au port de Lano, demanda des troupes au commandant de cette place, et les répartit sur ses bâtiments. Attaqué par les Anglais, il les repoussa, en leur faisant éprouver des pertes considérables.
Ce brave officier s'était déjà distingué, dans une occasion semblable, de même que les enseignes **SAUNIER, SUPPLY.**

Le capitaine de vaisseau Moultson.

Ce capitaine croisait en Manche avec une division de 3 frégates, 1 corvette.

La Tamise, 36 ; cap. Fradin.

(1) Les officiers Henry, Labarde, Linant, Gallois, Duperré formaient l'état-major de la Virginie ; le capitaine Bisson commandait l'artillerie. (France maritime, IIIe vol.)

La Tribune, 36 ; cap. Moultson.
La Proserpine, 40 ; cap. Pévrieux.
La Légère, 18 ; cap. Carpentier.

Après avoir capturé quelques bâtiments, il termina la croisière d'une façon désastreuse.
Le 4 juin 1776, peu de temps après s'être séparé de *la Proserpine*, il rencontra deux frégates anglaises : *l'Unicorn*, de 32, capitaine **Thomas WILLIAM** ; *la Santa-Margarita*, de 36, capitaine **Byam MARTIN**. Les vents de l'ouest étaient frais, et ces ennemis furent aperçus dans le vent vers 8 heures 30 minutes du matin, à 17 lieues des îles Sorlingues. **MOULTSON**, qui ne désirait pas se mesurer contre ces frégates, qu'il jugeait devoir être supérieures en forces, donna l'ordre de prendre chasse bâbord amures, toutes voiles dehors. Mais, malgré tout ce que tentèrent nos capitaines laissés libres dans leurs manœuvres, il leur fallut accepter une lutte qui se termina mal.
La Tamise amena la première avec son gréement haché, 32 hommes tués, 17 blessés, la cale pleine d'eau [(1)].
La Tribune fut rejointe, vers 10 heures 30 minutes du soir, par *l'Unicorn*, et les marins anglais, dit James, commencèrent le feu avec des hourras. **MOULTSON** amena son pavillon après un combat d'une heure ; 37 hommes étaient tués, 15 blessés ; la frégate coulait bas d'eau ; les trois-mâts de hune étaient brisés [(2)].
Ce n'était encore que la moitié de nos malheurs :
La Légère amena pour deux frégates, dans la journée du 22 juin.
Peu après, le capitaine **PÉVRIEUX**, à la recherche de ses conserves, fut obligé d'accepter également, contre *la Dryade*, de 36, capitaine **Amelius BEAUCLERCK**, un combat qu'il aurait désiré ne pas livrer. Par une belle brise de nord-ouest, il prit chasse les amures à bâbord, mais rejoint vers 8 heures du matin, le 13 juin 1796, il commença le feu contre son adversaire, placé sous le vent. On se battit à portée de pistolet. Notre brave capitaine, blessé par une balle qui l'atteignit au cou, dut remettre le commandement au lieutenant **LEGROS**, qui, ranimant l'ardeur de ses marins, continua, vergue à vergue, une lutte acharnée.
Il ordonna d'évacuer la batterie des gaillards pour compléter l'armement de l'autre, et n'amena son pavillon qu'après des pertes sanglantes, puisque 40 hommes furent tués, 53 blessés.
Les Anglais, dit James, n'eurent que 15 hommes hors de combat. Tout ceci prouve que les frégates anglaises étaient bien supérieures aux nôtres sous tous les rapports. Non-seulement nos capitaines n'avaient pas la satisfaction d'éviter des luttes inégales en forçant de voiles, mais ils étaient écrasés par un feu admirablement servi, bien dirigé, plus efficace que le nôtre, en raison de la supériorité du calibre[(3)].

Le capitaine Michaud.

Cet officier reçut le commandement d'une division de 3 frégates, 2 corvettes, et partit de la rade de l'île d'Aix.

La Néréide cap. Papin.
La Décade, cap. Michaud.
L'Andromaque, cap. Morel.

(1) La Tamise portait 26 canons de 12, 10 de 6, 4 caronades ; La Santa-Margarita, 26 canons de 18, 10 de 9, 4 caronades de 32.
(2) La Tribune portait 26 canons de 12, 10 de 6, 4 caronades ; L Unicom, 26 de 18, 6 de 6, 4 caronades de 32.
(3) La Proserpine portait 28 canons de 18, 12 de 8, 4 caronades de 24.
La Dryade portait 26 canons de 18, 10 de 9, G caronades de 32.

La Bayonnaise, cap. Fradin.
La Princesse-Royale, cap. Samson.

Après avoir battu la mer pendant plus de quatre mois, il amarina 14 bâtiments marchands.
La Néréide et *la Décade* revinrent au port le 25 septembre 1796, les corvettes un peu plus tard ; mais le capitaine **MOREL**, qui perdit de vue ses collègues, fut poursuivi par y la division de sir **John Borlase WARREN**, et ne vit pas de meilleur parti à prendre que de jeter sa frégate à la côte pour sauver les hommes de son équipage.
La Naïade, capitaine **LÉOPARD**, et *le Festin,* capitaine **DEHIN** croisèrent dans la mer du Nord dans le courant de 1796. Elles rentrèrent chacune avec 52 prisonniers. *La Naïade* soutint les 21 et 27 février, près des côtes d'Écosse, plusieurs engagements très-vifs contre une forte corvette qui fut démâtée de ses mâts de hune. Ces deux capitaines prirent 11 bâtiments.
Le Courageux, cap. Defraye.

Ce brave officier, enseigne de vaisseau, fit des croisières merveilleuses.
Depuis le commencement de la guerre jusqu'à 1796, il ne captura pas moins de 50 bâtiments ennemis et soutint plusieurs combats. Ayant pris la mer une dernière fois, il s'empara encore de 9 bâtiments, mais mourut glorieusement parce que son lougre *le Courageux* prit feu et sauta dans les airs, après un combat remarquable. Tout périt sauf 3 trois matelots, et l'enseigne **AUDIBERT**, officier en second.
DEFRAYE, que le contre-amiral **VANSTABEL** avait chaudement recommandé, joignait une modestie rare au courage le plus brillant. Il croisait ordinairement dans les mers du nord et dans la Baltique.

Le capitaine de vaisseau Papin.

Cet officier commandait une division légère de deux frégates, une corvette.

La Concorde, cap. Papin.
La Néréide, cap. Canon.
La Légère.

Après une croisière de 73 jours il regagna le mouillage de l'île d'Aix, n'ayant capturé que 4 bâtiments.
CANON, étant parti de nouveau le 7 décembre 1797, fut assailli par des tempêtes.
Le 21 décembre, il cinglait à l'ouest-sud-ouest, vent arrière, quand les vigies signalèrent, sur l'avant, un grand bâtiment qui n'était autre que la frégate ennemie la Phœbé.
Cette dernière, aux amures de bâbord comme *la Néréide,* la gagna si bien, que **CANON** ordonna de décoincer les mâts, de lever les épontilles, de jeter les canots à la mer, de lâcher les rides des haubans, de pomper 25 tonneaux d'eau.
Malgré tout, vers 8 heures du soir, les ennemis étaient à portée et le combat fut bientôt chaudement engagé, les Anglais sous le vent, bâbord amures, le vent frais. Nos pertes furent bientôt sensibles ; *la Néréide* fit de grandes avaries, et **CANON** amena son pavillon vers 11 heures, après avoir eu 20

hommes tués ; 45 blessés, ne pouvant plus ni combattre ni manœuvrer de manière à s'éloigner de son adversaire(1).

La Charente, cap. Bruilhac.

Ce capitaine mit à la voile, de la rade de l'île d'Aix, dans la soirée du 21 mars 1798, pour se rendre à Cayenne, où il avait à transporter des bannis.
Le lendemain, comme il cinglait sous l'impulsion d'une jolie brise de nord-nord est, les vigies aperçurent dans le sud-ouest, trois grands bâtiments qui couraient tribord amures, et prenant le plus sage parti, se mettant aux amures de bâbord, il prit chasse vers l'embouchure de la Gironde.
Le vent qui faiblit varia de façon que les Anglais en tirèrent avantage, et, vers 6 heures 30 minutes du soir, un vaisseau rasé se trouvait déjà près de la corvette.
BRUILHAC, se faisant remorquer par tous ses canots, jeta l'ancre près de terre, à 9 heures. Chacun se croyait sauvé, lorsque l'on aperçut les bâtiments ennemis qui longeaient la côte à la faveur d'une légère brise d'ouest ; on s'empressa de couper le câble, d'appareiller les voiles et de faire route, de nouveau, pour gagner au plus vite la Gironde.
A minuit, notre capitaine ouvrit son feu contre une frégate qui s'éloigna en forçant de voiles, parce qu'elle était menacée d'un incendie. Peu de temps après, il se battait, à portée de pistolet, contre le *Canada*, de 74 canons ; le vaisseau rasé *l'Anson*, qui tenta de couper la route par tribord, prit également une part effective à la bataille, puisque ses boulets coulèrent le grand canot de *la Charente*, amarré le long du bord.
Malgré tout, nos marins, ne cessant d'opposer une défense héroïque, finirent par se faire abandonner, après avoir tiré 312 coups de canon pendant plus de 2 heures.
Le brave capitaine **BRUILHAC** jeta l'ancre à Verdon, dans la journée du 23 mars, et le contre-amiral sir **John Borlase WARREN** put à grande peine renflouer son vaisseau *le Canada* qui s'était échoué dans le chenal de Graves.
La Charente ne débarqua plus tard à Cayenne que 20 passagers sur 194.

L'Hercule, de 74 ; cap. L'Héritier.

Ce capitaine partit de Lorient le 20 avril 1798, pour se rendre à Brest, et le lendemain, après avoir doublé les Penmarcks, il luttait contre des vents nord-est pour donner dans le Raz, lorsque les vigies signalèrent plusieurs vaisseaux anglais.
Son intention fut d'abord de courir vent arrière pour leur échapper, mais, prenant ultérieurement le parti de suivre sa destination, il manœuvra de manière à donner dans les passes du Raz.
Dans la soirée, le vent mollit beaucoup en variant ; le courant de jusant s'établit avec tant de force, que, ne pouvant le refouler, il jeta l'ancre, toutes voiles dehors, vers 9 heures du soir. Le temps était couvert ; la lune paraissait à peine et l'on avait perdu de vue les ennemis. **L'HÉRITIER**, se tenant prêt à appareiller, dès que la brise reprendrait faveur, donna l'ordre d'éteindre tous les feux.
Tout à coup, vers 10. heures, on vit un vaisseau anglais, *le Mars*, de 74, capitaine **HOOD**, qui, s'approchant toutes voiles dehors, vint audacieusement mouiller une ancre à petite distance, cette

(1) La Néréide portait 26 canons du 12, 6 de 6 : La Phaebé, 20 canons de 18, 8 de 9, 10 caronades de 32.

ancre chassa, le vaisseau dériva si bien, qu'il aborda *l'Hercule* de long en long. **L'HÉRITIER** commanda de sauter à l'abordage, mais ses ordres, dit-il, ne furent pas exécutés. Le feu commença.
On dit que par une chance fatale, lorsque l'on tira les premiers coups de canon, tous les fanaux de combat s'éteignirent à bord de notre vaisseau. On les remplaça par des fanaux de signaux, mais ceux-ci s'éteignirent également, et par cette nuit obscure il n'y eut dans les batteries qu'une épouvantable confusion !!
En vain **L'HÉRITIER** criait-il de monter à l'abordage, ce fut à peine si 40 hommes se présentèrent sur les gaillards. Les Anglais, qui étaient munis de fanaux suspendus pour l'éclairage des batteries, continuaient avec régularité une meurtrière canonnade, à bout portant. Des incendies s'allumèrent dans les porte-haubans du grand mât et du mât d'artimon, et à grande peine parvint-on à les éteindre.
Vers 11 heures 30 minutes notre capitaine se disposait à faire couper son câble afin de s'éloigner du *Mars*[(1)], lorsqu'un second vaisseau ennemi parut par la hanche de bâbord. On riposta immédiatement à ses coups, mais un troisième ne se trouvait pas loin, de sorte que nos marins n'avaient pas la moindre chance de sortir à leur avantage de cette lutte inégale.
Tout le gréement de *l'Hercule* était haché ; 90 hommes étaient tués, 225 blessés! Le côté de tribord, par lequel on s'était battu, offrait aux regards un aspect indescriptible : 16 canons étaient démontés !
Ce fut dans cette affreuse position que **L'HÉRITIER** cria qu'il se rendait, ce que nos ennemis ne comprirent que tardivement.
Le conseil de guerre qui jugea notre capitaine l'acquitta honorablement, parce qu'on prouva qu'il avait essayé lui-même de monter à l'abordage et reçu deux coups de pique qui trahirent son intrépidité ; mais l'opinion publique se montra sévère à son égard, parce qu'on assurait que nulle disposition n'avait été prise pour le combat. Les canons de la batterie basse étaient amarrés à la serre, et ce ne fut qu'au dernier moment qu'on pensa qu'une lutte sanglante était inévitable.
Le capitaine **HOOD**, fils de l'amiral anglais de ce nom, fut tué à bord du *Mars*, qu'il commandait.
Les autres vaisseaux ennemis qui combattirent *l'Hercule* s'appelaient *le Ramilies*, 74, et *la Jason.*

La Seine, 38 ; cap. Bigot.

Ce capitaine, opérant son retour de l'île de France avec des troupes qu'il avait mission de rapatrier, se trouvait le 9 juillet 1798, au matin, à environ 20 lieues dans l'ouest des Penmarcks et courait à l'est-sud-est sous toutes voiles, par une belle brise de sud-ouest, un temps à grains, pour reconnaître la terre avant de se diriger sur Rochefort, quand les vigies signalèrent 4 grands bâtiments par bâbord.
BIGOT serra immédiatement le vent, tribord amures, en prenant l'allure la plus favorable pour sa frégate.
Vers 7 heures du matin, les Anglais, courant le même bord, lui donnèrent la chasse tout en répondant à ses signaux de reconnaissance et arborant le pavillon français.
Vers 5 heures 30 minutes du soir, on aperçut l'île Dieu où trois bâtiments de guerre se trouvaient à l'ancre. Ces derniers mirent sous voiles d'après les signaux des chasseurs ennemis et cherchèrent à couper à nos marins la route du Pertuis-Breton.
Le feu commença peu de temps après le coucher du soleil, et les nôtres y répondirent avec entrain.
BIGOT, parvenu vers 10 heures 30 minutes en dedans des barges d'Olonne sans avoir éprouvé de sérieuses avaries, cingla vers le sud-est pour donner dans le Pertuis-Breton.

(1) Le Mars portait 28 canons de 32, 30 de 24, 16 de 9, 8 caronades do 24 et de 32 ; L'Hercule, 28 canons de 36, 32 de 24, 16 de 8, 4 caronades.
L'Héritier et M. Caboureau, capitaine de frégate, second, reçurent tous deux une indemnité de 4 mois de solde.

Peu de temps après, il était joint par la Pique, qu'il salua de bordées meurtrières ; il l'obligea même de s'éloigner après l'avoir démâtée de son grand mât de hune.
Vers minuit, il eut à combattre *la Jason* et *la Mermaid*, auxquelles il ne cessa d'opposer une énergique résistance.
Cerné par des ennemis si supérieurs, notre vaillant capitaine, ne voulant pas amener son pavillon, prenant le parti de jeter sa frégate à la côte, l'échoua sur la pointe de la Tranche, vers 1 heure du matin, après avoir perdu tous ses mâts. Le combat dura encore jusqu'à 2 heures 30 minutes, parce que les frégates anglaises elles-mêmes étaient échouées.
Nos pertes furent cruelles, puisque nous eûmes 180 hommes tués ou blessés. Les ennemis, suivant **William James**, n'eurent que 25 hommes hors de combat, et, si ces chiffres ne sont pas mensongers, la disproportion est affligeante.
Les vainqueurs renflouèrent *la Seine*, qu'ils remorquèrent à Plymouth, mais ils abandonnèrent *la Pique* en la livrant aux flammes.
Plus de 300 Français, qui gagnèrent le rivage, ne furent pas faits prisonniers, et le brave **BIGOT**, qui n'avait que le grade de lieutenant de vaisseau, fut promu, par une faveur spéciale, au grade de capitaine de vaisseau.

L'Aventurier, cap. Raffi.

Ce capitaine se trouvait au mouillage dans la baie de Carréjou, près de Pontusval, et, d'après ses ordres, l'équipage courait la grande bordée comme à la mer, lorsque dans la nuit du 3 août 1798, vers 11 heures du soir, par une nuit obscure, une pluie battante, un temps d'orage, six canots, montés par une centaine de marins, accostèrent son brig par l'avant et par les deux bossoirs.
L'enseigne **FEUILLET**, qui était de quart, ne s'en aperçut qu'au dernier moment ; mais, malgré cela, nos marins se défendirent si bien, qu'ils luttaient encore à 2 heures 30 minutes du matin.
RAFFI, réveillé en sursaut, ayant voulu monter sur le pont, reçut, en s'y présentant, un coup de sabre sur la tête, puis fut renversé par un matelot qu'on jeta sur lui. Lorsqu'il essaya de nouveau de prendre part au combat, il trouva tous les panneaux condamnés.
Les Anglais, suivant James, eurent 3 tués, 13 blessés ; nous eûmes de notre côté 12 hommes tués ou blessés sur 25 hommes de quart.
RAFFI fut acquitté par le conseil de guerre qui le jugea, parce que l'instruction prouva qu'il avait donné des ordres précis à ses maîtres et officiers.

La Bayonnaise, 22 ; cap. Richer.

Ce capitaine revenait de Cayenne à Rochefort quand, se trouvant près des côtes de France, dans la matinée du 14 décembre 1798, les vigies signalèrent un fort bâtiment dans l'est. Pensant que c'était une frégate française ou un bâtiment de la force de sa corvette, il manœuvra pour s'en rapprocher.
Or c'était la frégate anglaise *l'Embuscade*, dont le capitaine, prenant lui-même *la Bayonnaise* pour un navire de sa nation, avait gouverné sur elle.
Lorsque **RICHER** eut apprécié avec certitude quel ennemi redoutable il avait devant lui, il se couvrit de voiles, serra le vent, bâbord amures, et prit chasse vers le nord-ouest. Il jeta même à la mer ses ancres de bossoir et un canot.
L'Embuscade, qui faisait la même route et marchait mieux, se rapprocha rapidement.

Nos marins, auxquels **RICHER** adressa un discours énergique pour les engager à soutenir dignement l'honneur du pavillon, disposèrent tout pour une lutte sanglante qu'ils ne pouvaient éviter; et le combat, ayant été engagé vers 11 heures du matin, se continua pendant deux heures avec un grand acharnement. On se canonnait à petite portée, *l'Embuscade* sous le vent, les amures à tribord.

Bientôt nos hommes, prévoyant qu'ils succomberaient inévitablement dans un combat d'artillerie parce que les Anglais avaient une grande supériorité, demandèrent, à grands cris, l'abordage, et **RICHER** prit résolûment son parti.

Il ordonna de mettre la barre à tribord, arriva sur la frégate anglaise et l'aborda par son travers avec une telle violence, que le mât de misaine de la corvette tomba en travers sur son pont ; le beaupré, s'engageant dans les haubans d'artimon, se brisa de même ; le grand mât et le mât d'artimon ne tardèrent pas à tomber également. En ce moment, nos ennemis, lâchant une bordée à mitraille, tuèrent ou blessèrent plusieurs des nôtres.

RICHER, blessé lui-même, exhorta ses hommes à monter à l'abordage.

Le citoyen **Le DANSEUR,** enseigne de vaisseau, passager, se présenta, dit-on, le premier sur le pont de *l'Embuscade*, où il tomba frappé mortellement, après une résistance héroïque ; un mousse, en le voyant blessé, saisit un pistolet et le vengea en brûlant la cervelle au matelot qui l'avait ajusté.

Le chef de bataillon **LERCH**, du 53e de ligne, passager comme ce dernier, passa l'un des premiers, tua cinq Anglais de sa main, revint à bord de *la Bayonnaise*, y recruta plusieurs de nos marins et, sautant de nouveau sur la frégate, continua de se battre comme un vaillant soldat.

Les enseignes de vaisseau **FROUIN** et **LAHOUSSAYE**, seuls officiers de *la Bayonnaise* qui ne fussent pas blessés, passèrent également à bord de *l'Embuscade* pour prendre part à la lutte. Le chef de batterie **GANTOIS** fit tirer dans la poupe deux coups de canon chargés à mitraille, qui décidèrent, dit-on, du succès.

Enfin la victoire nous resta ! *La Bayonnaise*, remorquée par la frégate anglaise, entra triomphalement dans le port de Rochefort.

Nous eûmes 30 hommes tués, 36 blessés, dont les enseignes de vaisseau **CORBIE, GUIGNET.**

Nos ennemis eurent.

10 tués, 36 blessés.

RICHER avait reçu un coup de feu à la tête, un deuxième au bras gauche, un troisième à la jambe.

Le capitaine **JECKINS** et plusieurs de ses officiers furent blessés dès le commencement du combat.

James raconte qu'une pièce éclata sur le pont de *l'Embuscade*, que cet accident tua ou blessa 13 hommes, que le feu prit dans le faux pont, et que le maître-canonnier ayant appelé des hommes pour l'éteindre, les gaillards furent abandonnés.

Quoi qu'il en soit, une corvette française enleva la frégate *l'Embuscade*. Nos marins et soldats, obéissant à la voix de quelques braves officiers, se montrèrent héroïques.

Les Anglais nous ont causé des dommages considérables ; mais combien de fois n'eurent-ils pas les plus belles chances de vaincre. Jamais ils ne nous ont vaincus avec une incontestable infériorité de forces.

Dans cette histoire des marins français, on lit avec douleur une longue nomenclature de défaites, naufrages, captures, incendies ; mais on trouve aussi, de loin en loin, un beau fait d'armes, une éclatante victoire, une héroïque défense, une admirable abnégation, un courage tel que nos ennemis, habitués à vaincre, ont eu rarement occasion de déployer.

Le Directoire décida que tous les officiers et marins de *la Bayonnaise* auraient de l'avancement. Ils reçurent une somme de 147 000 francs pour parts de prise (soit 3 500 francs par canon), et, sur la demande générale des officiers, le chef de bataillon **LERCH** reçut sa part, à laquelle, suivant les règlements en vigueur, il n'avait aucun droit en qualité de passager.

On assure que le caporal **TOUVENIN** et le mousse **GUICHON** rendirent le dernier soupir en criant : « Vive la République! » et, en raison de leur bravoure, leurs familles reçurent une gratification de 300 francs.
Le mousse qui avait si bien vengé la mort de **Le DANSEUR** fut fait aspirant de deuxième classe.
On raconte que **LERCH** et **Le DANSEUR** avaient tous deux juré de se distinguer à l'occasion, si on rencontrait l'ennemi. Ils se mêlèrent souvent aux groupes des matelots, leur communiquèrent leur ardeur, leur firent promettre de seconder leur résolution de vaincre ou de mourir.

Voici quel était l'état-major de la Bayonnaise[1] :
RICHER (Édouard), lieutenant de vaisseau, capitaine.
CORBIE (François), enseigne, second.
FROUIN, enseigne.
POTIER-LAHOUSSAYE, enseigne.
GUIGNET, enseigne.
Le DANSEUR, enseigne, passager.
Aimé-MARTIN, lieutenant d'infanterie, passager.
LERCH, chef de bataillon, passager.
GANTOIS, lieutenant d'artillerie, passager.
VIAUD, sergent, passager.
KINSELBEC, sergent-major, passager.
MAILLARD, armurier, passager.

Presque tous les marins étaient de Rochefort et des districts environnants, d'après une lettre de l'amiral **MARTIN**.

Le capitaine de vaisseau Caro.

Ce capitaine commandait une division composée des frégates *la Cornélie, la Sémillante, la Vengeance*, à bord de laquelle flottait son pavillon de commandement.
Le 18 avril 1799, il se trouvait au mouillage du Palais, devant Belle Ile, quand les vigies signalèrent, dans le nord, 2 grands navires, dont l'un était démâté de son grand mât de hune.
CARO signala à ses capitaines d'appareiller en filant les câbles, et de courir au nord, les amures à bâbord, ce qui fut exécuté rapidement. Plus tard, changeant d'amures, tenant le plus près du vent, il manœuvra de manière à rejoindre les ennemis.
Le feu commença vers 9 heures 30 minutes du matin, à toute volée, et, peu après, *la Cornélie* présentait le travers à la frégate anglaise *l'Amelia*, en même temps que *la Vengeance* combattait le *San-Fiorenzo.*
Le brave **CARO** ayant été frappé mortellement, ce fut à Villemandrin, capitaine de la *Cornélie*, que revint le commandement. Il jugea qu'il ne pouvait serrer au feu ses adversaires, excellents voiliers, et, de plus, apercevant d'autres bâtiments en vue, il ordonna de cesser le feu vers midi et demi.
A bord de *la Vengeance* 60 hommes furent tués ou blessés ; à bord de *la Cornélie* il n'y en eut que 40, et sur la troisième frégate il n'y en eut que 20.

(1) L'Embuscade portait 25 canons de 12, 6 de 6, 7 caronades de 24 ; La Bayonnaise, 20 canons de 8. (James.) L'Embuscade, 26 canons de 16, 8 de 8, 6 obusiers de 36 ; La Bayonnaise, 20 canons de 8. (Moniteur.)

Nos ennemis, suivant James, eurent 38 hommes hors de combat. Le fils du contre-amiral **NIELLY**, embarqué sur *la Cornélie*, eut une jambe emportée par un boulet.
Les frégates se retirèrent, après cette affaire, à l'embouchure de la Loire.

La Vestale, 36 ; cap. Gaspard.

Cet officier revenait des Antilles et, après avoir relâché au port du Passage, sur la côte d'Espagne, faisait de nouveau route vers la France, lorsque, le 18 août 1799, il rencontra la frégate anglaise de premier rang, *la Clyde*, 38, capitaine **Charles CUNNINGHAM**, à laquelle il se rendit, après un combat de deux heures, dans lequel nous eûmes 32 hommes tués ou blessés.
Nos ennemis eurent, dans cette circonstance, une supériorité d'artillerie incontestable(1).
C'est cette même *Vestale* qui s'était battue contre *la Terpsichore* en 1796, avait succombé, fut enlevée par son équipage, puis expédiée de Cadix dans la mer des Antilles, sous le commandement du capitaine **TRÉHOUART**.

———

Quelques autres bâtiments furent capturés par les Anglais, qui se trouvèrent très-supérieurs en force. Ce furent les frégates *l'Aréthuse*, *la Décade*, *la Résistance*, *la Confiante*, et 12 corvettes, brigs ou transports.

———

CHAPITRE V.

LES CORSAIRES.

Le capitaine **LÉVEILLÉ**, parti de Dunkerque sur *le Vengeur*, amarina 3 bâtiments anglais, sur lesquels il fit prisonniers 75 soldats et 55 marins. Poursuivi, peu de jours après, par un corsaire de 18 canons et 1 cutter de 16, il s'en fit abandonner en se défendant vaillamment, et combattit ultérieurement encore 3 autres cutters. Il prit, dans cette première croisière, 21 bâtiments dont il coula quelques-uns. Dans une seconde sortie, il en captura encore 14.
Le Vengeur fut commandé plus tard par le capitaine **DENIS** qui fit merveilles, au dire des ennemis eux-mêmes. Ces derniers louèrent son humanité, parce qu'il traita fort bien ses nombreux prisonniers.
Le corsaire *l'Entreprise* croisait sur les côtes d'Espagne, quand une corvette anglaise mouillée à la Corogne sortit pour l'attaquer. Les nôtres se jugeant perdus s'en allèrent debout au rivage et se sauvèrent, après avoir allumé une mèche au-dessus des poudres.
Les Anglais sautèrent avec le bâtiment pendant qu'ils pillaient les cabines, et 13 d'entre eux furent tués. Ils avaient, dans cette circonstance, agi contre le droit des gens, car une cédule du roi d'Espagne portait que leurs bâtiments de guerre ne devaient pas sortir des ports pour attaquer les nôtres.

(1) La Vestale portait 26 canons de 12, 10 de 6, 4 caronades de 36. La Clyde portait 28 canons de 18, 4 de 9, 14 caronades de 32.

CARRY, qui commandait l'Unité de 6 canons de 4, après avoir capturé plusieurs bâtiments sur les côtes d'Angleterre, s'en revenait à Boulogne, en remorquant un sloop, quand les vigies signalèrent une voile suspecte. C'était l*e Swan*, grand cutter de 14 caronades, devant lequel nos marins prirent chasse en larguant leur remorque et forçant de voiles. Les Anglais gagnaient.
CARRY, calculant que sa seule chance de salut était de leur faire éprouver des avaries, vint en travers et commença un feu nourri qui dura plus de trois heures ; mais *l'Unité* fut réduit à un tel état qu'il ne restait qu'un dernier espoir « l'abordage et la victoire. »
« Abordons, dit **CARRY** à ses marins ; nous laisserons-nous prendre pour aller pourrir sur les pontons anglais ? »
« Abordons, abordons! » répétèrent les hommes de l'équipage.

Un coup de barre porta *l'Unité* sur *le Swan*, et nos marins, sautant sur son pont, s'en rendirent maîtres après une lutte sanglante.
Ils entrèrent triomphalement au Havre avec leur prise, et le Directoire fit décerner une hache d'honneur à leur capitaine(1).
FROMENTIN qui commandait *le Rusé* de 8 canons, et **DUCHESNE** qui commandait *l'Espiègle* de 10 canons, ayant pris la mer, au commencement de décembre 1797 ; eurent connaissance d'un grand convoi qui naviguait sous l'escorte de 2 corvettes. Ils s'y mêlèrent dans l'espoir qu'un vent contraire ou violent en séparerait quelque navire.
Dans la nuit du 21 au 22 décembre, **DUCHESNE**, ayant aperçu l'un d'eux assez éloigné des autres, se dirigea de son côté. C'était un fort brig armé de caronades de 18 et de 32. Lorsqu'il eut reconnu la force de son ennemi, notre capitaine jugea qu'il n'avait que deux çhance, celle de succomber en résistant vaillamment, ou celle de l'enlever à l'abordage. Il adopta ce dernier parti, et le combat commença par des coups de fusil.
Peu après, **FROMENTIN** s'étant dirigé de ce côté, son confrère **DUCHESNE** aborda le brig anglais.
On raconte que le lieutenant **TACK**, suivi de 14 braves, se précipita sur son pont, où il fut mortellement frappé.
Ses camarades offrirent à ses mânes une vengeance éclatante, car le capitaine anglais et son second tombèrent sur des monceaux de cadavres.
Ce brig enlevé si audacieusement à l'abordage dans les eaux des 2 corvettes était *le Growler* de 10 caronades de 18 et 2 canons, capitaine **John HOLLINGWORTH,** monté par 68 hommes d'équipage.
Les vainqueurs furent reçus à Dunkerque avec mille acclamations, et le Directoire écrivit une lettre de félicitations aux braves marins des deux corsaires(1).
Les marins du corsaire *le Chéri*, de 28 canons, combattirent avec acharnement la frégate *la Pomone*, et sombrèrent peu de temps après avoir amené leur pavillon.
Le capitaine de *la Betsey*, de 16 canons de 6, rencontra le sloop ennemi *le Kinngfisher*, vers lequel il se dirigea en laissant porter et contre lequel il se battit depuis 9 heures du matin jusqu'à 10 heures 30 minutes. Les Anglais s'éloignèrent parce que leur bout-dehors de foc était brisé ; mais, après avoir réparé cette avarie, ils revinrent à la charge dans la soirée, et, après un nouveau combat qui

(1) L'Unité portait 7 canons de 3, 4 pierriers, 6 espingoles ; il y avait 45 hommes d'équipage. — Le Swrm portait H canons de 1'2, 2 de 9, et 16 hommes d'équipage.
(1) Fromentin, pour aller au secours de son camarade, abandonna un bâtiment qu'il avait déjà capturé. Nous eûmes 6 hommes tués ou blessés. Les ennemis en eurent 11.
Le Growler était armé de 2 canons de 36, 10 de 18, 10 petits canons.
Il était monté par 52 hommes. Le Rusé portait 8 canons de 2, .et avait un équipage de 52 hommes. L'Espiègle était armé de la même manière.

dura plus d'une heure, les nôtres durent se rendre, écrasés par leurs adversaires bien supérieurs en forces.
Le corsaire *la Revanche*, de 16 canons, fut réduit, après un combat acharné, par le cutter anglais le *Marquis-de-Cobourg*, mais il coula peu de temps après, sous les pieds de nos marins, lesquels purent à peine sauver leur vie.

Le capitaine *du Vautour* captura un navire portugais qu'il conduisit à Ténériffe et qu'il vendit pour la somme de 45 000 piastres. Cette prise ne fut amarinée qu'après deux combats acharnés, dont l'un dura une heure et demie et l'autre trois heures. Il y avait à bord 5 moines passagers qui se battirent comme des lions, si bien qu'il y en eut trois tués, deux blessés.
ROUX, qui commandait *l'Heureux-Marius*, se trouvant dans le port d'Alicante, se porta un jour au secours d'un brig espagnol que deux corsaires anglais avaient réduit en vue de la côte. Ayant mis en fuite ces derniers et sauvé le brig espagnol, il fut acclamé, à son retour, par les habitants qui avaient été témoins de sa brillante action.
VANDEZANDE, qui commandait *le Prodigue*, de 14 canons, fut très-heureux dans une première croisière.
Le 28 juin, se trouvant, pour la deuxième fois, en mer, il aperçut dans le nord-ouest une flottille de 9 bâtiments sur lesquels il mit le cap. Ces derniers, au lieu de prendre la fuite, mirent en panne et formèrent une ligne de bataille présentant plusieurs caronades de 18 et 44 canons de 4 ou de 6.
Il y avait même comme un pavillon d'amiral à bord d'un trois-mâts.
VANDEZANDE, s'étant placé un peu au vent, vers 1 heure 30 minutes, commença un feu violent, qui fut si bien servi que deux des bâtiments furent amarinés après une canonnade de 6 heures. Comme le vent mollit pendant la nuit: tous les autres se trouvaient encore massés en peloton, au point du jour.
Nos corsaires armèrent leurs avirons de galère, rejoignirent leurs ennemis et recommencèrent la canonnade.
Après un combat acharné, plus sanglant que celui de la veille, trois autres bâtiments furent encore capturés, quoique le Prodigue eût été entouré. Le brave et heureux **VANDEZANDE** revint au port de Dunkerque avec ses 5 prises et fut acclamé comme il le méritait par ses compatriotes.
Les capitaines **AUDIBERT**, du *Rusé*, et **FROMENTIN**, du *Furet*, croisaient au large de Boulogne, le 4 juillet 1799, quand ils rencontrèrent le sloop anglais *le Wolverine*, contre lequel ils engagèrent un combat sanglant et qu'ils voulurent enlever à l'abordage. Ils furent repoussés parce que leurs ennemis étaient nombreux et avaient à leur disposition une artillerie formidable.
FROMENTIN perdit la vie, et le Directoire en exprima officiellement ses regrets à sa famille.
Quant à **AUDIBERT**, il fut promu au grade de lieutenant de vaisseau.
Le Wolverine, comme les autres sloops anglais, était une espèce de corvette armée de 18 canons de 18 et de 4 caronades de 36.
POUPEVILLE, qui commandait *la Rancune*, enleva à l'abordage un brig de guerre anglais de 10 canons et reçut du Directoire un sabre d'honneur.
Le capitaine du corsaire *la Mouche*, de Bordeaux, captura un corsaire anglais de 16 canons de 12, après un combat remarquable qui dura plus de trois heures.
LIMOUSIN, qui commandait *la Vengeance*, enleva à l'abordage le brig de guerre anglais *l'Argus*, de 14 canons.
Avant de faire cette capture importante, il avait déjà amariné 6 bâtiments marchands. Le brig de guerre était commandé par le lieutenant **CLARKE**.

BEEK croisait sur les côtes de l'Irlande avec *le Courageux* et y captura 6 bâtiments. Il enleva ensuite, à l'abordage, une corvette de guerre, et les ventes de toutes ces prises rapportèrent, dit-on, trois millions de francs.
Peu après, *le Courageux*, commandé par un autre capitaine, fut amariné par la frégate *Alcmène*, capitaine **Henry DIGBY.**
Ce corsaire était armé de 28 canons de 12 et de 9.

Dans une première sortie, le Magnifique, corsaire bordelais, portant 16 canons de 12, 8 caronades de 36, monté par 202 hommes d'équipage, s'empara de 29 bâtiments.
Mais, le 1er octobre 1799, il fut réduit par la frégate *la Révolutionnaire*, capitaine **Thomas TAYSDEN**.

DAMBOUYER, qui commandait *la Victoire*, s'empara du corsaire anglais *l'Amiral-Hawke*, de 14 canons de 24 et de 12.

Les habitants de la Ciota aperçurent, dans la journée du 15 juin 1799, un corsaire anglais en train d'amariner 3 bâtiments français. La chaloupe canonnière en station dans le port se porta immédiatement à leur secours. Deux patrons de bateaux se joignirent à elle, et le prud'homme des pêcheurs **CUZIN**, ayant également pris la mer avec sa chaloupe, se dirigea sur l'ennemi. Mais la mer était si grosse, que **CUZIN** seul poursuivit son entreprise et la mena du reste à bonne fin, puisque non-seulement il sauva les bâtiments compromis, mais même amarina l'anglais.

———

CHAPITRE VI.

CHRONIQUES DES COLONIES.

———

LE CONTRE-AMIRAL DE SERCEY DANS LES MERS DE L'INDE.

Ce contre-amiral, nommé commandant en chef de la station des mers de l'Inde, partit de Rochefort le 4 mars 1796, avec une division de 4 frégates et 3 corvettes.

La Forte,	40 ; cap. Beaulieu le Loup.
La Régénérée,	36 ; cap.
La Seine, 38;	cap. La Tour.
La Vertu,	38 ; cap. L'Hermitte.
La Bonne-Citoyenne,	cap. Labourdonnaye.
La Mutine,	cap. Pomiés.

Les instructions du Directoire lui prescrivirent de renvoyer en France les bâtiments de l'ancienne station en se conformant aux ordres du gouverneur de l'île de France, de se rendre directement à destination, sans poursuivre des bâtiments qui l'auraient écarté de sa route, de ruiner le commerce

de l'Angleterre autant qu'il serait en son pouvoir de le faire, et d'éviter les rencontres des bâtiments de guerre de cette nation.
Deux agents du Directoire, le général **MAGALLON**, 1 200 hommes de troupes embarquèrent sur les frégates.
La Mutine, qui devait rallier la Division, partit de Brest le 7 avril 1796, et un agent de la République batave, chargé d'une importante mission, y prit passage pour se rendre à Java.
Nos marins furent assaillis par des coups de vent dans le golfe de Gascogne, où *la Citoyenne* fut amarinée par le contre-amiral **STOPFORD**.
La Mutine démâta de ses deux mâts de hune, dans une violente rafale de sud-est, et **POMIÉS** se trouva dans l'obligation de se réfugier au Ferrol, puis à Sainte-Croix de Ténérine, port neutre, où, contre les lois de l'honneur, il fut attaqué au milieu d'une nuit obscure par les canots armés en guerre de deux frégates anglaises.
Nos ennemis, suivant leur coutume, débutèrent par une décharge de mousqueterie, assaillirent le bâtiment, coupèrent le câble, larguèrent les voiles et cinglèrent vers le large.
POMIÉS se trouvait à terre sur le môle, en compagnie de l'agent batave son passager, et ne put obtenir des Espagnols une chaloupe pour regagner son bord. 30 hommes de l'équipage étaient également absents, et ce furent ces marins qui, l'année suivante, contribuèrent d'une façon efficace à la défense de la ville, quand **NELSON** vint l'attaquer et reçut un sanglant échec. Des équipages de corsaires prêtèrent aussi main-forte, et ces braves offrirent ainsi la vengeance la plus éclatante aux mânes de leurs infortunés camarades surpris et massacrés sur une rade neutre, où ils se croyaient en sûreté.
De SERCEY relâcha dans ce même port de Sainte-Croix pour attendre la *Vénus*, dont le départ avait eu lieu après celui des autres frégates. La Division, après une heureuse traversée, atteignit Port-Louis avec trois bâtiments marchands capturés sur le banc des Aiguilles.
Ce fut à grande peine que la corvette anglaise *le Sphinx* put échapper, dans ces parages, à nos bons voiliers, et nos ennemis durent jeter par-dessus le bord leurs ancres, leurs chaînes, leurs canons, leurs chaloupes.
De SERCEY trouva, dans le port, à son arrivée, les frégates la Prudente, capitaine **MAGON** ; la *Cybèle*, capitaine **TRÉHOUART**.y Il s'occupa de réparer, d'approvisionner ses bâtiments, afin d'être en mesure de commencer ses croisières dans le plus bref délai.
Les agents du Directoire **BACO** et **BURNEL**, embarqués sur *la Forte*, étant descendus à terre avec une escorte d'honneur de 500 hommes, reçurent d'abord un très-bon accueil. On tira pour eux un salut de 21 coups de canon ; ils se rendirent, en grande pompe, dans la salle des séances de l'assemblée coloniale. Mais, dès qu'on apprit qu'ils avaient mission de proclamer l'abolition de l'esclavage, d'orageux débats s'élevèrent, et, par crainte des guerres civiles qui avaient fait de Saint-Domingue un théâtre d'horreur, on prit la grave résolution de les éloigner de l'île. La milice força la garde de leur hôtel, on s'empara de leurs personnes, on les conduisit sous bonne escorte à bord de la corvette *le Moineau*, dont le capitaine fut sommé de les conduire à Batavia.
C'est ainsi que **BACO** et **BURNEL** furent éconduits.
On raconte qu'en mer ils montèrent sur le pont en grande tenue, donnèrent l'ordre au capitaine de les rapatrier, et ce dernier, accédant à leurs désirs, les conduisit à bon port à Rochefort.
Le Directoire félicita les marins du *Moineau* de leur belle conduite à l'égard de ses agents.
Quant à l'amiral, il garda une stricte neutralité dans cette affaire.

———

PREMIÈRE CROISIÈRE DE LA DIVISION.

De SERCEY ayant repris la mer le 15 juillet 1796, avec sa division composée de 6 frégates, se rendit à la Réunion pour y prendre des vivres frais, avant d'aller croiser dans le golfe du Bengale.
Il commit la faute d'expédier en connaissance un corsaire, car la frégate *la Carysfort* l'amarina, et ce fait donna l'éveil aux Anglais.
Dans la journée du 14 août, en vue de l'île de Ceylan, nos marins s'emparèrent de 4 bâtiments marchands. **De SERCEY** passa devant Pondichéry, traversa le golfe du Bengale, et se rendit à Achem, d'où il détacha *la Prudente* et *la Régénérée* pour explorer les côtes de l'île de Sumatra.
Pendant ces diverses croisières, on captura plusieurs bâtiments, dont un vaisseau de compagnie chargé d'une quantité considérable de riz et de 60 pipes de rhum.
Les frégates détachées rallièrent sans tarder.
Le 9 septembre 1796 on se trouvait à 8 lieues dans l'est de l'île Pedro, les vents variables de l'ouest, quand, dès l'aube, les vigies signalèrent, dans le nord-est, 2 vaisseaux de haut bord[1].
L'amiral ordonna d'abord à ses capitaines de chasser en ligne de convoi ; mais, quand il eut acquis l'assurance qu'il avait devant lui des vaisseaux de ligne, il prit chasse, en forçant de voiles, vers la pointe Pedro.
Nous avons vu que ses instructions lui enjoignaient d'éviter la rencontre des bâtiments de guerre, à moins que la supériorité de ses forces ne fût évidente, pour que les frégates conservées en bon état pussent courir sus aux vaisseaux de la compagnie. Il faut déplorer l'effet moral, sur les équipages, d'instructions conçues dans un tel esprit. C'était jeter d'avance le découragement dans les cœurs, et, dans cette circonstance en particulier, nos 6 frégates auraient dû prendre l'offensive contre 2 vaisseaux. Les chances eussent été belles, et, si la victoire eût couronné nos efforts, sous quels brillants auspices se fût ouverte la campagne! Il en fut autrement.
Pour débuter dans leurs longues croisières, les derniers des matelots virent sans doute avec étonnement que l'amiral prenait chasse devant des forces peu redoutables.
Les capitaines anglais, dit James, se concertèrent, et prenant la résolution de combattre, ils forcèrent de voiles pour se rapprocher de nos frégates qui fuyaient en ligne de bataille. Vers 8 heures du soir, ils étaient près de notre serre-file, les feux allumés, les pavillons haut. On changea d'amures parce que la terre n'était pas éloignée ; la nuit se passa en observations.

———

COMBAT DE MADRAS.

Dans la matinée du 10 septembre 1796, nos frégates coururent bâbord amures en ligne de bataille, et les vaisseaux anglais sur le même bord se trouvaient un peu au vent.
De SERCEY donna l'ordre de virer de bord, vent devant, par un mouvement successif, de sorte que, lorsque chacun se fut conformé au signal, nos frégates, en ordre renversé, défilèrent à contre-bord des vaisseaux ennemis, qui continuèrent pendant quelque temps leurs bordées. Lorsque ces derniers eurent viré à leur tour, voici quelle fut la position de chaque bâtiment[1] :

(1) Nos ennemis avaient à cette époque, dans ces mers, 3 vaisseaux de 74, 2 de 50, 2 frégates, 5 corvettes : de plus, la station du cap de Bonne-Espérance se composait d'un vaisseau de 74, de 4 vaisseaux de 64, d'un vaisseau de 50, de 3 frégates ou corvettes. (William James.)
(1) Les Anglais étaient au vent, les amures à bâbord; la Vertu était en serre-file.

La Vertu,	38; cap. L'Hermitte.
La Seine,	38; cap. La Tour.
La Forte,	40; cap. Beaulieu le Loup.
La Cybèle,	32; cap. Tréhouart.
La Prudente,	32; cap. Magon.
La Régénérée,	32; cap. Willaumez.
Le Victorious,	80; c. William Clarkes.
L'Arrogant,	74; cap. Richard Lucas.

Dès que les Anglais eurent dépassé *la Vertu, l'Arrogant,* laissant porter, passa sur son avant et lui envoya une volée d'enfilade ; en même temps *le Victorious*, se maintenant au vent, foudroya notre frégate de très-près.
GARNERAY raconte que la ligne fut rompue en ce moment, mais que le contre-amiral ayant signalé à tous ses capitaines de virer vent devant, pour aller au secours de son arrière-garde, l'action ne tarda pas à devenir générale.
Elle dura pendant toute la matinée, et ce ne fut même que vers deux heures de l'après-midi que le feu des Anglais faiblit sensiblement. Dès lors, nos matelots commencèrent à pousser des cris de victoire, et rien n'avait été beau, dit-on, comme la résistance de *la Vertu* qui, réduite à un déplorable état, n'en avait pas moins continué son feu avec autant de vigueur qu'au début de l'action.
Vers 3 heures, le vent faiblit tellement, que, pour se maintenir en bonne position, les capitaines durent faire jouer les avirons de galère. Malheureusement *la Prudente* et *la Régénérée* ne purent donner d'une manière efficace, en sorte que les Anglais, après avoir échangé des signaux, laissèrent arriver, se couvrirent de voiles et s'éloignèrent.
Un immense hourra de joie retentit dans nos batteries, dit **GARNERAY**, et nous pûmes croire que fes 2 vaisseaux étaient à nous.
Ce fut *L'Hermitte* qui signala la joyeuse nouvelle en faisant connaître qu'il était prêt à poursuivre l'ennemi ; les autres capitaines hissèrent les mêmes signaux, et l'on n'attendait plus que l'ordre du commandant en chef, lorsqu'à la consternation générale il donna l'ordre de ralliement.
GARNERAY ajoute qu'il fallut aux matelots tout le respect que leur inspirait M. **de SERCEY**, toute la force de la discipline, pour les empêcher de manifester hautement, énergiquement le profond et douloureux désappointement que leur causa la mesure qu'il prenait.
Le Victorious, canonné en poupe et prenant beaucoup d'eau, ne sortit qu'avec peine d'une position très-critique, grâce à un léger souffle de vent qui se leva vers midi.
De SERCEY assure, dans son rapport, que ce vaisseau eût été amariné, si *la Prudente* et la *Régénérée* avaient pu donner.
Il ne voulut pas poursuivre les ennemis, parce que ces derniers pouvaient gagner le port de Poulo-Pinang dans la journée, tandis que lui n'avait pas un seul point de relâche.
En donnant des éloges à ses officiers et marins, il cita particulièrement l'enseigne de vaisseau **FOURRÉ**, qui perdit un bras en commandant la manœuvre. Nos pertes, assez sensibles, se répartirent ainsi :

La Vertu, 24 hommes hors de combat ; *la Seine*, 63 ; *la Forte*, 23 ; *la Cybèle*, 17 ; *la Prudente*, 12 ; total, 42 tués, 104 blessés.
Nos ennemis, d'après James, eurent 24 tués, 82 blessés.
Le capitaine **La TOUR** fut tué sur son banc de quart.

Les chiffres précédents sont donnés par James ; nous les reproduisons, parce que nous n'avons pu nous procurer d'autres renseignements, mais nous pensons qu'ils sont très exagérés dans un sens comme dans l'autre.
Après ce combat, **de SERCEY** relâcha pendant quinze jours à l'île du Roy, près de Merguy, puis il traversa de nouveau le golfe du Bengale, passa devant Tringuemale et jeta l'ancre à Batavia, dans la journée du 15 décembre 1796[1].
Il y prit des vivres, de l'eau, des rechanges de toutes sortes, obtint de la Régence une somme d'un million de francs, en échange des bâtiments qu'il avait amarinés, et se servit de cet argent pour expédier dans nos colonies, par des bâtiments neutres, du riz, des agrès, des approvisionnements.
Enfin, après un séjour de deux mois devant Batavia, il reprit la mer et fit une heureuse entrée à Port-Louis, le 7 mars 1797.
Il y trouva *la Preneuse* de 36, et la corvette *la Brûlegueule* qui revenait de croiser sur les côtes de Mozambique.
Le capitaine **MARQUÉS**, qui commandait la première et avait capturé un navire chargé de vin de Madère et de 180 000 piastres, s'était permis de partager immédiatement ces fonds entre tous ses marins ; **de SERCEY** le destitua pour cet acte illégal, puis ultérieurement, prenant en considération que cet officier n'avait pas eu connaissance d'une convention en vertu de laquelle la moitié de la valeur des prises devait revenir à l'administration de la colonie, il le remit en possession de son commandement, parce qu'il le savait très bon officier.
Il recommanda particulièrement au ministre le capitaine **TRÉHOUART**.

DIVERSES AUTRES CROISIÈRES.

Événements divers.

A cette époque, les habitants de la colonie étaient très-divisés. Un parti puissant, appuyé par les militaires et marins, reprochait à l'assemblée coloniale le renvoi des agents du Directoire ; si bien qu'on chercha, par tous les moyens possibles, à se débarrasser des turbulents.
La Cybèle fut expédiée en France ; deux autres frégates prirent le large pour croiser et poursuivre les bâtiments de l'ennemi.
Le contre-amiral lui-même fut pressé de partir, et, comme il craignait une tentative des Anglais sur I'île, il se rendit, avec les frégates *la Forte* et *la Vertu* [1], au mouillage des Seychelles, d'où il expédia *la Seine* et *la Vertu* à Batavia avec 300 hommes de troupe que le gouverneur général de cette colonie avait demandés.
La Régénérée se rendit sur les côtes de Malabar pour sauver l'équipage d'un corsaire français naufragé, et *la Brûle-Gueule* fit route pour le golfe de Bengale, afin de connaître les mouvements des ennemis.
Lorsque l'amiral opéra son retour à Port-Louis le 20 septembre 1797, avec *la Forte*, qui battait son pavillon, *la Preneuse*, *la Brûle-Gueule*, il retrouva sur rade *la Prudente* et *la Régénérée*.
Quant aux deux frégates qui avaient fait le voyage de Batavia, elles apportèrent de cette ville beaucoup de vivres, mais point de prises, parce qu'elles n'avaient pas croisé en raison de leurs malades.

---

(1) De Sercey, dans ses rapports, prodigua les éloges les plus mérités à son chirurgien-major Rivaud.

(1) Les deux frégates parties en croisière devaient rejoindre l'amiral aux îles Seychelles qu'il donna comme point de rendez-vous.

Les marins et soldats devenant le prétexte de nouvelles plaintes, l'assemblée coloniale insista de nouveau sur le renvoi de ceux qui inquiétaient les colons par leurs menées. En vain l'amiral représenta que l'île ne pouvait rester sans troupes à la disposition des Anglais ; le gouverneur, qui n'était que l'instrument des volontés de l'assemblée, lui donna l'ordre d'éloigner les frégates.
Quant à **de SERCEY,** il prit la résolution de rester dans l'île, parce que le bruit courut que son remplaçant ne devait pas tarder à arriver de France.
Confiant le commandement de *la Forte* au capitaine **RAVENEL**, il l'expédia en croisière sur les côtes de Malabar, et il donna une mission pareille à la Prudente, avec ordre de se ravitailler à Batavia. En même temps il renvoya en France *la Régénérée*, capitaine **WILLAUMEZ**, et *la Vertu*, capitaine **MAGON**, avec ordre d'escorter deux galions des îles Philippines. Ces capitaines arrivèrent à bon port à Rochefort avec les galions, n'ayant eu qu'un engagement de courte durée contre une frégate anglaise dans la baie de Loss, sur la côte occidentale de l'Afrique.
Si **MAGON**, accusé d'avoir activement participé au renvoi des agents du Directoire, ne fut pas destitué, ce ne fut que grâce à ses talents reconnus, à sa bravoure, à la faveur dont le vice-amiral **BRUIX** le couvrit.
Enfin **de SERCEY** expédia le capitaine de *la Brûle-Gueule* pour changer les missions de *la Prudente* et de *la Forte*, et il chargea **L'HERMITTE**, qui commandait *la Preneuse*, de rapatrier les ambassadeurs de Tippoo-Saheb, qui étaient venus demander du secours contre les Anglais.
Restait à Port-Louis la seule frégate *la Seine*, à bord de laquelle le gouverneur ordonna d'embarquer encore 300 soldats, dont il voulait débarrasser la colonie, et qu'il renvoya en France sous le commandement du capitaine **BIGOT**. Nous avons raconté le brillant combat que ces militaires, en compagnie des marins, soutinrent contre 3 frégates anglaises.
De SERCEY, après ces départs successifs, n'avait plus même un aviso sur lequel il pût faire flotter son pavillon de commandement. Il resta à Port-Louis, attendant toujours son successeur.
Dans ses lettres au ministre, il se plaignit amèrement de la façon dont les affaires de la marine étaient dirigées. Les bâtiments capturés se vendaient généralement fort cher, sans que les marins en eussent jamais profité, alors que l'administration trouvait le moyen de remplir les caisses de la colonie. On les mettait aux enchères en l'absence des capteurs quand la piastre valait 500 francs en assignats, puis on ne soldait les hommes que quand cette même piastre valait 3 000 francs en papier-monnaie, de sorte que nos pauvres matelots recevaient ainsi six fois moins que ce qui leur était dû. De plus, on ne leur paya jamais un mois de solde. Aussi, **de SERCEY** trouvait-il que c'était miracle qu'ils eussent encore bien servi[(2)].
Il demandait que tous les bâtiments eussent le droit de participer également aux parts de prise, afin d'éviter des discussions fâcheuses ; il rendait compte que les soldats étaient payés régulièrement, alors que les marins ne l'étaient jamais.
Les plaintes légitimes de l'honorable contre-amiral trouvèrent de l'écho à la tribune des assemblées qui représentaient la France.
« — L'entretien des troupes en garnison dans l'île de France avait coûté, disait-on, des sommes énormes, qui se soldaient en traites sur le trésor ; on fit ressortir avec éloquence les impudentes présomptions de ces colons d'outre-mer, qui, redevables de tout à la mère patrie, n'avaient pas même le mérite de mettre à exécution les lois votées. Les habitants de l'île de France avaient armé 12 corsaires. Ces derniers causèrent un tort de 150 millions au commerce anglais dans les mers de l'Inde. Comment donc la colonie réclamait-elle encore des sommes énormes à Paris ? Les administrateurs auraient dû payer les dettes avec le produit des prises. Mais non ! chacun n'avait pensé qu'à s'enrichir, tout en continuant d'obérer le trésor de la République. - »

(2) Le capitaine de vaisseau Perrée eut les mêmes réflexions quand il revint d'Égypte.

Le Directoire décréta que les décrets de l'assemblée coloniale de l'île de France seraient nuls et non avenus.
Revenons à nos marins ; suivons dans leurs pérégrinations ceux d'entre eux qui partirent pour de nouvelles croisières.

L'HERMITTE partit, en avril 1798, avec *la Preneuse*, pour rapatrier les ambassadeurs de Tippoo-Saheb.
A la hauteur de Tellit-Chery, en vue de deux vaisseaux de compagnie, survint tout à coup un orage violent. Le tonnerre brisa le grand mât de hune, 25 matelots furent grièvement blessés, et même un incendie se déclara par suite du coup de tonnerre.
Après cet accident, notre capitaine ayant attaqué les deux vaisseaux de compagnie, qui étaient armés de 26 canons de 12 chacun, les réduisit et s'en rendit maître.
Ce fut un début brillant et de grande importance, car il y avait là 400 matelots et 500 soldats passagers. **L'HERMITTE** expédia ses deux prises à l'île de France, se débarrassa de ses nombreux prisonniers en les envoyant sur cartel d'échange à Tellit-Chery, puis, poursuivant sa mission, il débarqua près de Mangalore les ambassadeurs de Tippoo-Saheb et une centaine de soldats volontaires qui désiraient s'engager au service du nabah. Enfin, se dirigeant sur Batavia, il y jeta l'ancre en juin 1798.
La Forte et *la Prudente* ne firent rien de remarquable dans le cours de leurs croisières. A bord de la première, une violente insurrection éclata parmi les soldats, qui demandèrent, à grands cris, qu'on les renvoyât en France ; et le capitaine **RAVENEL** ne rétablit l'ordre qu'en donnant les preuves d'une grande énergie. Il rendit compte à **de SERCEY** que l'état de sa santé ne lui permettait pas de continuer ses fonctions, et qu'il avait capturé une dizaine de bâtiments marchands.
L'amiral, à la réception de ces nouvelles, se hâta de prendre la mer avec la corvette *la Brûle-Gueule*, qui était revenue de sa croisière et cinglant vers Batavia, dans l'espérance d'y rallier toutes ses frégates, il jeta l'ancre devant cette ville en juin 1798.
Il y trouva *la Preneuse* et apprit, avec une grande contrariété, que *la Forte* et *la Prudente* étaient reparties pour l'île de France.

Pendant le séjour de nos marins, à Batavia, une triste affaire les mit en émoi. **L'HERMITTE** ayant donné ordre de porter, à bord de *la Brûle-Gueule*, les drapeaux anglais dont il était possesseur, depuis son dernier combat, ce transbordement des emblèmes qui témoignaient de leur victoire insurrectionna les hommes de l'équipage. Les officiers ne rétablirent l'ordre qu'en tombant à coups de sabre sur les mutins, et à la suite de scènes de désordre, un conseil de guerre s'étant rassemblé, cinq matelots de la Preneuse, déclarés coupables, furent condamnés à mort et fusillés.
De SERCEY fit croiser ses deux bâtiments pendant un mois, sur les côtes de Bornéo, afin de ne pas laisser les hommes dans l'inaction ; puis il donna l'ordre au capitaine **L'HERMITTE** de se rendre à Manille pour réparer sa frégate, se ravitailler, tâcher de se joindre aux Espagnols, et courir sus au convoi de Chine, lors de son passage ; quant à lui, il s'établit de sa personne à Soura-baya.
Nos marins trouvèrent, dans le port de Manille, le repos dont ils avaient besoin, après tant de pénibles croisières.
Lorsqu'ils revinrent, **de SERCEY,** qui avait en vain compté sur le retour de *la Forte* et de *la Prudente*, arbora son pavillon à bord de *la Preneuse*, et mit en route pour l'île de France.
A son arrivée devant cette île, il trouva des forces ennemies très-supérieures auxquelles il eut le bonheur d'échapper en se réfugiant dans la baie de la rivière Noire, à l'aide de chaloupes qui lui donnèrent la remorque.

Il embossa ses bâtiments dans une bonne position, débarqua 7 canons de 18, dont il forma une batterie, et tint les Anglais en respect pendant vingt jours. Lorsqu'ils s'éloignèrent, il gagna le large et jeta l'ancre à Port-Louis, aux acclamations des habitants.
De graves événements s'étaient passés en son absence.
L'assemblée coloniale avait été dissoute ; M. le gouverneur **de MALARCTIC** avait pris sous sa responsabilité le parti d'expédier en croisière *la Forte* et *la Prudente*, dont les ennemis s'étaient emparés.
L'amiral écrivit au ministre que, s'il avait été présent au moment de leur départ, il n'eût pas laissé le commandement de *la Forte* au brave **BEAULIEU le LOUP,** parce que l'âge, les fatigues, les infirmités avaient affaibli ses facultés.
Malheureusement, **MARQUÉS**, capitaine de *la Prudente*, était mort, et M. **de MALARCTIC** l'avait remplacé par un simple capitaine au long cours, incapable d'exercer de telles fonctions.
Nous devons dire que *la Prudente* fut cédée au commerce pour être armée en corsaire.
On aura une idée du désordre avec lequel étaient dirigées les diverses branches du service maritime, quand on saura que, d'après le rôle du bureau de la colonie, cette frégate n'avait que 155 hommes d'équipage, tandis que 322 personnes, blancs, mulâtres ou nègres, embarquèrent réellement à bord.
Elle fut prise après un combat peu sérieux dans les parages du cap de Bonne-Espérance, par le *Dédalus*, de 32, capitaine **Henri DOLL**, et James assure que nous eûmes 27 hommes tués, 22 blessés.
La Forte, avant de tomber au pouvoir des Anglais, opposa, au moins, une résistance qui mérite d'être mentionnée.
Le capitaine **BEAULIEU le LOUP** avait déjà capturé deux bâtiments richement chargés, dans le golfe du Bengale, lorsque, dans la soirée du 28 juin 1799, les vigies signalèrent une troisième voile qui sembla suspecte. Plusieurs officiers le firent remarquer au capitaine, mais il ne voulut pas y croire; les feux furent éteints dans les batteries, les hommes se couchèrent.
Cependant le navire s'approchait : on orienta bâbord amures au plus près, par une faible brise de sud-est, et pendant ce temps l'ennemi vint s'établir apportée de fusil, par la hanche du vent.
BEAULIEU le LOUP ordonna de commencer le feu, puis le fit cesser, parce que les coups ne furent pas rendus : Tout à coup les Anglais envoyèrent une volée entière à doubles projectiles, et le combat s'engagea chaudement. La frégate ennemie, qui n'était autre que *la Sibylle*, de 38, doublant la nôtre par l'avant, puis s'arrêtant par la hanche de tribord, sous le vent, s'y maintint si bien, que nos canonniers purent rarement la découvrir.
Notre batterie des gaillards était incomplètement armée ; dans la batterie basse, 13 pièces seules pouvaient faire feu, parce que le câble, dont la bitture était coupée par un boulet, gêna le service des pièces de l'avant. Aussi un désastre était-il imminent.
BEAULIEU le LOUP, ayant été frappé mortellement sur son banc de quart, fut remplacé, vers 2 heures 40 minutes du matin, par le lieutenant **VIGOUREUX**, qui encouragea les hommes, mais fut tué lui-même.
Le lieutenant **LUCO**, qui prit sa place, ne vit pas de meilleur parti à prendre que de faire monter tout le monde sur le pont, pour manœuvrer de manière à s'éloigner.
Malheureusement, tous les mâts tombèrent en ce moment ; la frégate, rase comme un ponton, devint inévitablement la proie de nos ennemis, après un combat dans lequel 60 de nos hommes furent tués, 75 blessés, et qui avait duré plus de quatre heures. Les capitaines des prises, qui n'avaient cessé d'observer les deux adversaires, forcèrent de voiles pour s'éloigner, quand ils se doutèrent du dénoûment, et arrivèrent tous deux à bon port[1].

(1) La Forte portait 28 canons de 24, 14 de 8, 4 caronades de 30.
La Sibylle portait 26 canons de 18, 0 de 9, 14 caronades de 32. Le capitaine Cork, qui commandait la Sibille, fut tué.

Plusieurs causes, les unes futiles, les autres sérieuses, sont énumérées dans le procès-verbal du combat, pour expliquer la défaite.
Il parait que **BEAULIEU le LOUP** avait ordonné, peu de jours avant le combat, à ses canonniers, de diminuer les coussins, parce qu'on lui avait assuré que tous les coups portaient trop bas, et on les diminua peut-être trop sans les essayer avant le combat. En effet, nos coups portèrent si haut, que la frégate anglaise ne reçut que 4 boulets, dans sa coque, tandis qu'en revanche son gréement fut haché.
On assure aussi que des altercations vives s'élevaient souvent entre **BEAULIEU le LOUP** et son second, lequel quitta ses y arrêts, le jour même du combat.
Enfin le rôle de combat n'avait pas été mis à jour, depuis l'amarinage des prises ; les fanaux s'éteignirent ; la poudre se trouva très-humide ; la boisson manqua pour les hommes qui se battirent pendant quatre heures.
Il parait que **RAVENEL**, l'ancien commandant de *la Forte*, qui quitta la frégate pour des raisons de santé, recommanda chaleureusement, à M. **de MALARCTIC**, d'expédier les deux frégates à Batavia, aux ordres de l'amiral ; que le gouverneur avait donné sa parole d'honneur à ce dernier qu'il les lui expédierait ; que même il avait pris des engagements avec la Régence de Java, de sorte qu'il eut incontestablement le plus grand tort, en les envoyant en croisière, et que même on peut lui reprocher la perte des deux meilleures frégates de la station.
De SERCEY rendit compte au ministre qu'il ne lui restait plus que *la Brûle-Gueule* et la *Preneuse ;* qu'il était enchanté de leurs équipages, et qu'il avait à se louer, tout particulièrement, des capitaines **L'HERMITTE, BRUNEAU la JONCHAI** et **MAUSIN**, auquel il devait donner le commandement de *la Forte* s'il l'eût trouvée à son retour.

L'HERMITTE reprit la mer, le 2 septembre 1797, avec la mission de porter des secours aux colons hollandais de Graap-Reynet, et de croiser au cap de Bonne-Espérance.
Un soir, ayant mis en panne devant la baie d'Algoa, où les Anglais possédaient des établissements, et qu'il savait être un lieu de relâche pour les baleiniers, il aperçut 5 bâtiments au mouillage.
Nos marins, surpris par le calme devant cette baie d'Algoa, se trouvaient dans une situation critique, et l'on raconte que, dans cette circonstance, **L'HERMITTE**, croyant devoir tenir un conseil, appela, sur le gaillard d'arrière, les hommes de tous les grades désignés par le règlement. Ils se réunirent dans la salle de la dunette, dite salle du conseil, et là, après une délibération longue et animée dans laquelle les avis furent longtemps partagés, on décida qu'on continuerait à se diriger vers le mouillage en se déguisant, autant que possible, on bâtiment marchand.
A cet effet, les canons furent halés en dedans, les sabords fermés, le pavillon suédois hissé à la poupe.
Le capitaine **ALLEMAND** consulta également ses officiers réunis en conseil avant de donner dans la baie de Bull, sur les côtes du Labrador ; on sait que les capitaines de commerce consultent également les principaux de l'équipage, conformément aux prescriptions du code Napoléon. Il nous souvient que, dans notre jeune temps, nous trouvant sous les ordres d'un vieil officier, nous avons vu suivre les mêmes errements, mais nous tenons à constater que cette coutume, bonne ou mauvaise peut-être, mais respectable parce qu'elle vient de nos pères, tend à disparaître. N'est-il pas vrai, pourtant, qu'il peut en résulter un grand bien, que la confiance s'établit ; que les moins expérimentés trouvent ainsi une occasion de s'instruire, que le sentiment de la discipline ne peut que s'affermir, et que les résolutions, une fois prises, suivant une volonté souveraine, le commandant peut communiquer à ses officiers ses ordres les plus minutieux ?
NAPOLÉON et **NELSON**, qui trouvèrent chez leurs subordonnés un aveugle dévouement, manquaient rarement de réunir en conseil de guerre leurs lieutenants.
L'HERMITTE, ayant pris la résolution d'entrer en baie, y jeta l'ancre vers 7 heures du soir.

Une goëlette passa près de *la Preneuse* un peu plus tard, en se dirigeant vers le fond de la baie, et bientôt l'on pensa qu'elle avait donné l'éveil à nos ennemis. En effet, vers 9 heures, un canot accosta la frégate, puis s'éloigna rapidement quand ceux qui le montaient reconnurent qu'ils avaient affaire à des Français.
Nos marins firent le branle-bas de combat et se couchèrent à leurs postes. Bientôt le fond de la baie s'illumina de feux, un éclair brilla, puis un boulet passa au-dessus de *la Preneuse.*
L'HERMITTE bondit sur son banc de quart, et le combat s'engagea chaudement.
Les Anglais remplacèrent leur pavillon par des fanaux suspendus la corne.
Vers minuit, un des bâtiments mouillés près de *la Preneuse* amena, et **L'HERMITTE** donnait des ordres pour l'amariner, quand une corvette anglaise qui se trouvait à petite distance lui envoya des boulets pour le forcer à combattre encore. Peu après, par l'effet d'une saute de vent, cette corvette tomba en travers sur l'avant de notre frégate, qu'elle put canonner en enfilade.
L'HERMITTE pensa que le combat pouvait avoir des suites funestes contre un ennemi dont il ne pouvait apprécier la force ; un boulet avait déjà coupé l'embossure, le gréement était haché ; 40 hommes étaient tués ou blessés, et il jugea prudent d'appareiller ses voiles pour s'éloigner et gagner le large. Le combat avait duré six heures sans interruption, on avait tiré 1 200 coups de canon.
Il y avait dans la baie, d'après James :

La frégate Carmel, cap. John-Lee ;
La corvette Rattle-Snake, cap. Samuel-Gooch ;
Plusieurs baleiniers, tous armés de plusieurs canons.

Notre capitaine, en sortant de la baie d'Algoa, alla croiser sur le banc des Aiguilles, où il éprouva de violents courants qui drossèrent la frégate de 25 lieues par jour.
Le 9 septembre 1799, vers 5 heures du soir, par une belle brise d'ouest, une mer grosse, on tenait la cape bâbord amures, quand les vigies signalèrent, dans le sud-ouest, un grand bâtiment, qu'on reconnut bientôt pour un vaisseau anglais, qui n'était autre que *le Jupiter,* de 74.
L'HERMITTE prit chasse à l'est-nord-est, en se couvrant de voiles, et malgré tout, vers 11 heures du soir, l'ennemi se posta par la hanche de tribord, à portée de canon.
La Preneuse fatiguait beaucoup, les canons des gaillards labouraient parfois la mer, la cale était pleine d'eau, et toutes les pompes étaient en jeu.
Le lendemain, vers 2 heures 35 minutes de l'après-midi, les ennemis, se maintenant à demi-portée par la hanche de tribord, commencèrent le feu en venant de temps en temps en travers pour envoyer leurs volées.
L'HERMITTE, obligé d'accepter la lutte, s'y résolut courageusement, cargua les basses voiles vers 3 heures 50 minutes, vint sur bâbord, et mit en panne, ce que les Anglais firent de leur côté.
Après une canonnade bord à bord, notre capitaine laissa porter, passa à poupe du *Jupiter* et le salua d'une volée entière en enfilade. Il exécuta ce mouvement une deuxième fois en passant si près du vaisseau, que le bout-dehors du foc de *la Preneuse* toucha le couronnement.
Nos ennemis, se couvrant de voiles, s'éloignèrent vent arrière, si bien qu'on leur donna la chasse jusqu'à 5 heures.
Dans son rapport, **L'HERMITTE** cita l'enseigne **RAUBY** qui commanda la manœuvre en remplacement du lieutenant de vaisseau **RAYMOND** blessé, et s'en acquitta fort bien.

— « Tel fut, dit notre capitaine, le résultat d'une chasse d'un jour donnée par ce vaisseau, d'un combat bord à bord qui dura plus de 2 heures, d'une poursuite qui ne cessa qu'à la nuit. » —

L'HERMITTE fit aussi de grands éloges de son chirurgien-major **BESNARD**, qui se montra plein de dévouement pour les marins en proie au scorbut et à la dyssenterie, dans ces longues croisières[1] .
Hélas ! ils n'étaient pas au terme de leurs épreuves 1 Le 9 décembre 1799, dès l'aube, les vigies signalèrent l'île de France, puis le lendemain, vers 10 heures 15 minutes, *la Preneuse* doublait la Pointe-aux-canonniers.
Depuis la veille, on avait aperçu un vaisseau qui forçait de voiles pour s'approcher, puis on en découvrit encore deux autres dans le nord-ouest. **L'HERMITTE**, continuant de ranger de près la terre, à l'aide d'une jolie brise d'est qui soufflait à rafales, doubla le chenal de la baie du Tombeau, vers 10 heures 30 minutes. Il touchait au port, quand malheureusement le vent mollit, souffla de l'ouest, masqua les voiles.
Peu après, *la Preneus*e toucha sur l'accore du banc.
On déploya la plus grande activité pour la remettre à flot.
On débarqua des canots, on élongea des ancres. Le citoyen **DUCHÉ**, capitaine de port, mit toutes ses ressources à la disposition de nos marins. Mais ce fut en vain qu'on jeta tout à la mer, qu'on abattit les mâts, qu'on vira sur les grelins.
Les vaisseaux, s'étant rapprochés vers 6 heures du soir, commencèrent le feu en enfilade, et **L'HERMITTE** donna des ordres pour l'évacuation des malades, recommanda à ses marins de se sauver, saborda la frégate, disposa tout pour l'incendier.
Pourtant, afin de ne pas gêner l'évacuation, il amena son pavillon, et resta prisonnier avec son état-major.
Les citoyens **DUCHÉ, MORIN, MESNARD** firent évacuer rapidement l'équipage.
L'HERMITTE et ses officiers, transportés à bord de *l'Adamant*, furent traités avec les plus grands égards par le commandant, et remis en liberté. Quant à *la Preneuse*, elle fut livrée aux flammes par nos ennemis qui ne purent la renflouer.
Ainsi fut ruinée cette belle division du contre-amiral **de SERCEY,** qui aurait certainement fait plus de mal aux Anglais, si l'assemblée coloniale n'avait pas toujours agi contrairement aux intérêts de la Métropole.
Il eût fallu approvisionner, armer, équiper convenablement ces huit frégates, et non point les renvoyer en France, les disperser.

Repassons en revue ce qu'il advint de chacune d'elles, pendant les quatre années qui venaient de s'écouler :

La Bonne-Citoyenne, la Mutine furent capturées peu de temps après le départ des ports de France.
La Cybèle, la Vertu, la Régénérée furent renvoyées en France.
La Seine, renvoyée de même, se perdit après un combat fameux.
La Prudente, la Forte tombèrent au pouvoir des ennemis.
La Preneuse, échouée sur les récifs de l'île, fut incendiée par les Anglais qui s'en étaient rendus maîtres.

A la fin de 1799, le contre-amiral **de SERCEY** n'avait plus sous ses ordres que *la Brûle-Gueule.*

(1) Dalbarade était second de la Preneuse. L'enseigne Rivière, l'aspirant Le Breton faisaient partie de l'état-major.

CORSAIRES

Le capitaine **SURCOUFF** prit le commandement de la Clarissce, à la fin de l'année 1798, et partit de Nantes pour retourner dans les mers de l'Inde, le théâtre de ses anciens exploits. Le navire était monté par 120 hommes d'équipage et son armement consistait en 4 canons de 12 et 10 de 8.
Chemin faisant, le lendemain du passage de l'équateur, ayant rencontré un grand bâtiment qui faisait route au nord par une jolie brise de sud-sud-est, il manœuvra pour se mettre aux mêmes amures, et gouverna sur lui.
C'étaient des Anglais et, comme ils rentrèrent leurs bonnettes en carguant leurs basses voiles, **SURCOUFF** s'en rapprocha vite pour engager le combat immédiatement.
Nos marins se disposaient à aborder, quand, malheureusement, *la Clarisse* fut démâtée de son petit mât de hune, ce qui permit aux adversaires de s'éloigner en forçant de voiles.
SURCOUFF, continuant son voyage, jeta l'ancre à la Réunion le 5 décembre, après avoir amariné un seul bâtiment au sud du cap de Bonne-Espérance.
Notre corsaire reprit la mer en 1799, et se rendit devant la petite ville de Sussoa, du royaume d'Achem, sur la côte de Sumatra.
Là, deux grands navires anglais, armés chacun de 20 pièces de canon, se trouvaient au mouillage en train de charger des poivres, et lui, venant mouiller son ancre à petite distance, ouvrit sur eux le feu de sa batterie. Il le fit cesser, après quelques minutes, préférant employer le mode expéditif de l'abordage, et chargea son frère Nicholas de faire le hardi coup de main, avec tous les canots de la *Clarisse*, armés en guerre.
Après une lutte sanglante, 40 de nos marins escaladèrent, en effet, les deux bâtiments, l'un après l'autre, et s'en rendirent maîtres.
SURCOUFF, après cette belle capture, reprit la mer et revint à l'île de France en juin 1799.
Il partit de nouveau, le 16 août, avec cette même *Clarisse*, se rendit d'abord à la Réunion, pour remettre au commandant de cette île des dépêches importantes de M. **de MALARCTIC**, puis se dirigea sur Java, afin de renouveler sa provision d'eau.
Un jour que ses marins se livraient, sans défiance, à cette opération dans une des baies de cette île, ils furent cernés tout à coup par des sauvages armés, qui semblaient animés d'intentions très-hostiles. On raconte que **SURCOUFF**, par son sang-froid, sa présence d'esprit, en imposa si bien à celui qui semblait être leur chef, que celui-ci donna des ordres pour laisser en paix les marins, qui déjà se croyaient perdus.
Peu de temps après avoir quitté cette baie, nos corsaires prirent un grand bâtiment à bord duquel se trouvait une somme de 116 000 piastres. Dans la journée du 5 novembre, sur les bords du Gange, ils en amarinèrent un autre chargé de sel. Puis enfin, à quelques jours de là, ils eurent la, bonne fortune, après une canonnade de nuit, de faire amener un vaisseau de la compagnie des Indes, armé de 20 canons et chargé richement.
L'heureux Malouin, après ces exploits, relâcha dans le port de Merguy, se débarrassa des nombreux prisonniers qui encombraient son bâtiment et acheta des ravitaillements.
Ayant repris le large le 10 décembre, il se dirigeait sur la côte d'Orisca, quand il rencontra le Malarctic, que commandait **Jean DUTERTRE,** un des corsaires les plus renommés de Saint-Malo. Tous deux naviguaient de conserve, quand, peu de jours après, ils furent poursuivis par une frégate anglaise, à laquelle ils n'échappèrent qu'à grand'peine, en manœuvrant avec bonheur et habileté. **SURCOUFF** jeta par-dessus le bord, pour alléger sa *Clarisse*, 8 canons, vida l'eau de sa cale, fit décoincer les mâts et lever les épontilles.
Le 1er janvier 1800, il amarina un grand bâtiment chargé de riz, et, deux jours plus tard, les gabiers en vigie signalèrent deux navires armés chacun de 16 caronades, qui naviguaient en ligne, beaupré sur poupe, les basses voiles carguées, tout prêts à combattre.

Nous avons déjà dit qu'à bord de la *Clarisse* 8 canons avaient été jetés à la mer ; de plus, 60 hommes, qui avaient été répartis sur les prises pour leur amarinage, manquaient aux effectifs de l'équipage. Mais le fier Malouin n'était pas homme à refuser la lutte sanglante qui lui était offerte, et manœuvra pour se rapprocher de ses terribles adversaires, en arborant le pavillon rouge, signal d'un combat à outrance, sans quartier pour le vaincu.
Bientôt la canonnade fut engagée entre le serre-file, qui tirait de ses pièces de poupe, et *la Clarisse*, que **SURCOUFF** tâchait de maintenir habilement dans la hanche du vent.
Profitant de sa marche supérieure, il doubla son adversaire, puis cargua ses basses voiles, afin d'en venir à un abordage.
En ce moment, le bâtiment de tête, ayant essayé de virer de bord pour mettre nos marins entre deux feux, reçut une volée entière de la batterie de bâbord.
Bientôt **SURCOUFF** aborda le serre-file *la Lonisa*, le beaupré de *la Clarisse* s'engagea dans ses haubans de bâbord, mais il se rompit, parce que les ennemis laissaient arriver vent arrière.
Déjà ces derniers, se croyant sauvés, jetaient des cris de joie, quand **Nicolas SURCOUFF**, sautant à l'abordage avec trente hommes résolus, en se servant du tronçon du mât, leur fit mettre bas les armes.
Quant au second bâtiment, il ne put être rejoint.
SURCOUFF donna le commandement de la prise à son valeureux frère et, se dirigeant sur l'île de France, y jeta l'ancre après une heureuse traversée.
Peu après, il laissa *la Clarisse*, qui avait besoin d'un radoub complet, et prit le commandement de *la Confiance.*
Dans le livre suivant, nous continuerons le récit des exploits qui l'ont rendu célèbre dans les mers de l'Inde.

———

MALLEROUSSE, qui commandait *l'Amphytrite*, corsaire de 18 canons, partit de l'île de France à la fin de 1798, et alla croiser dans la mer Rouge pour courir sus aux navires anglais qui transportaient, chaque année, les pèlerins de la Mecque.
Il captura l'un d'eux, *la Perle*, de 24 canons, débarqua les Arabes pour qu'ils pussent continuer leur voyage, et prit à son bord les objets les plus précieux.
Peu après, il fut obligé d'accepter une lutte inégale contre a corvette anglaise *le Trinquemalé*, à laquelle il ne put échapper en forçant de voiles. La canonnade dura pendant toute la journée, sans donner de résultats décisifs. La corvette était accompagnée d'une goëlette qui se battit contre *la Perle*.
Le soir, **MALLEROUSSE**, ayant vu tomber le mât d'artimon de son adversaire, essaya de s'éloigner à la faveur de l'obscurité, lorsque, malheureusement, le mât de misaine de *l'Amphitrite* étant également tombé peu de temps après, nos marins se trouvèrent obligés de continuer la lutte.
Vers minuit, *le Trinquemalé* perdit son grand mât de hune, et les deux bâtiments, dérivant l'un sur l'autre, s'abordèrent de long en long.
Alors sur le gaillard d'avant de la corvette anglaise commença une lutte corps à corps, sanglante, acharnée, à la suite de laquelle les nôtres, vainqueurs, refoulèrent les Anglais dans leurs batteries.
Ces derniers n'en continuaient pas moins une vive fusillade, et tiraient même des coups de canon, quoique nos marins eussent coupé les itaques des sabords pour les fermer.
Tout à coup on entendit des cris d'épouvante, une immense clarté illumina le pont du *Trinquemalé*. Nos hommes effrayés retournèrent à leur bord, une effroyable détonation se fit entendre, le *Trinquemalé* sauta, et tous ceux qui se trouvaient à bord furent ensevelis sous ses ruines fumantes.

Peu après, notre corsaire sombra par suite de la commotion, et à peine si quelques-uns de nos braves corsaires purent sauver leur vie, en gagnant, dans une chaloupe, la prise *la Perle*, avec laquelle ils revinrent à l'île de France.
Quant à **MALLEROUSSE**, il se noya pour avoir voulu, dit-on, retourner à bord de son navire chercher des papiers qu'il y avait oubliés.

LA GUADELOUPE.

Nous avons donné le récit des exploits à la suite desquels **Victor HUGHES** conquit la Guadeloupe et la régit en maître. Nous avons dit que ce tyran ombrageux se débarrassa de tous ceux qui gênaient son autorité personnelle, qu'il fit partir pour la France beaucoup de braves officiers qui l'avaient aidé dans sa conquête, entre autres le général **PÉLARDY**.
Comme par sa manière de faire il avait soulevé contre lui l'indignation générale, ses ennemis ne manquèrent pas de l'accuser près du Directoire. Ne tenant nul compte du bien qu'il avait fait, ils le représentèrent comme un forban heureux, dans une île où l'on ne voyait plus ni planteurs, ni cultivateurs, ni usines, ni bâtiments, où tout allait de mal en pis.
Le général **PÉLARDY**, à son arrivée à Paris, ne manqua pas de surenchérir sur tout ce qui se disait de son ancien gouverneur, et le fit d'autant plus volontiers qu'il savait bien que c'était lui, **PÉLARDY**, qui, en vaillant capitaine, avait conquis l'île de laquelle **Victor Hughes** l'avait renvoyé pour se trouver plus à son aise.
M. **LACOUR** rapporte qu'en 1795 la population de la Guadeloupe ne se composait que de 5 223 habitants, dont 1 092 blancs. En 1790, cette même population était de 9 731 habitants, dont 1 645 blancs, d'où on peut conclure que, depuis le commencement des hostilités, 4 508 habitants avaient disparu, se trouvaient émigrés, bannis, ou étaient tombés sous les balles des ennemis, ou avaient péri sur les échafauds.
La Terreur avait donc régné véritablement dans l'île, par suite des révolutions et contre-révolutions qui s'étaient succédé.
Dans le mois de mai 1797, lorsque son collègue **Le BAS** partit pour la France, **Victor Hughes** resta seul de nouveau pour gouverner, et le Directoire ayant désigné, pour lui succéder, le général **DESFOURNEAUX**, celui-ci partit de Lorient sur *la Volontaire*, en compagnie de **PÉLARDY**. Une seconde frégate, *l'Insurgente*, faisait partie du convoi.
Le nouveau gouverneur arriva le 22 novembre 1798, et, avant qu'il ne descendit sur le rivage, il apprit, à tort ou à raison, qu'il existait un complot pour s'opposer à son débarquement.
Il pria Victor Hughes de venir le voir à bord de sa frégate, ne dissimula point ses craintes, et le mit dans l'obligation de descendre immédiatement à terre pour lui rendre ses pouvoirs.
Ne voulant même pas qu'il allât revêtir son costume de gouverneur, il le fit prendre par un de ses domestiques.
Malgré ces procédés singuliers, **DESFOURNEAUX** et **Victor HUGHES** vécurent en bonne intelligence pendant un mois. Ce dernier, en raison de l'état de grossesse de sa femme, continuait de résider dans l'île comme un simple citoyen.
Malheureusement, **DESFOURNEAUX** s'imagina de nouveau que celui qu'il avait supplanté était l'âme des complots qui, disait-on, se tramaient contre lui, et il résolut de le faire partir, parce qu'il lui devint insupportable de penser à un tel voisinage. Il eut le tort d'employer encore, dans cette circonstance, un procédé déloyal. Ayant, un jour, invité **Victor HUGHES** à diner, à bord de la

frégate *la Pensée*, qui était prête à partir, il lui déclara au moment où il embarquait dans son canot, pour revenir à terre, qu'il ne voulait plus qu'il habite la Guadeloupe, et que la frégate allait prendre immédiatement le large pour se diriger vers la France.
Le tigre, pris au piège, n'est pas plus furieux que ne le fut, en ce moment, Victor Hughes. Il trépigna de colère, et, passant sa tête entre deux des haubans du grand mât, il vomit contre son hôte déloyal tout le vocabulaire des injures provençales qu'il avait apprises dans sa jeunesse.
Ajoutons qu'il aborda heureusement en France ; qu'à son arrivée à Paris, ayant répondu victorieusement à tous ses ennemis, il détruisit toutes les accusations qu'on avait formulées contre lui.
On avait dit qu'il n'avait pas mis la Constitution en vigueur dans son île, et, à ce sujet, il émit les opinions les plus sensées :

« — Dans ces pays, dit-il, la terre n'est rien, le travail de l'homme est tout. Le nègre ne travaillera jamais que par la contrainte, parce que ses besoins sont très-bornés. La paresse est son suprême bonheur; il sait qu'en travaillant seulement pendant dix jours chaque année il peut se procurer des vivres en quantité suffisante. »
Il concluait qu'il ne lui avait pas été possible d'appliquer la Constitution, et qu'il avait dû forcer ses administrés à travailler.
Le Directoire, par un arrêté du 28 floréal, approuva sa conduite pendant le temps de son administration.

Revenons maintenant au général **DESFOURNEAUX**, qui ne tarda pas à se trouver en présence des plus grandes difficultés : Contrairement au système de son prédécesseur, qui n'avait pas affermé les domaines nationaux, mais avait forcé les nègres soldats à les cultiver, sous la condition qu'ils auraient droit à une solde fixe et à une quote-part dans les revenus, le général donna ces domaines à bail, établit des inspecteurs de culture, et décida que les nègres travailleurs auraient le quart du revenu net des récoltes.
Du temps de Victor Hughes, les corsaires de l'île avaient capturé un grand nombre de bâtiments marchands, mais ils attaquèrent aussi les Américains, avec lesquels, du reste, la République s'était trouvée en guerre pendant quelque temps, et le président des États-Unis ayant donné des ordres sévères pour bloquer notre colonie, celle-ci se trouva privée de toutes relations extérieures.
DESFOURNEAUX, pour mettre fin à cette situation regrettable, supprima les lettres de marque, rapatria 900 matelots prisonniers dans l'île, restitua plusieurs bâtiments capturés, et se mettant en relation avec le gouvernement américain, parce que la guerre était finie, pensait-il, demanda que les bâtiments de cette République vinssent approvisionner l'île.
Malheureusement, le premier arrêté qui obligeait les propriétaires à payer aux nègres travailleurs un quart de leur revenu aliéna au général les blancs de la colonie.
Les mesures prises à l'égard des corsaires ne donnèrent pas un meilleur résultat.
Un jour que *l'Insurgente* croisait au large, son capitaine, qui avait des ordres formels pour ne pas attaquer les Américains, rencontra tout à coup une frégate de cette nation bien supérieure en force.
De notre côté, aucune disposition de combat n'était faite, soit pour attaquer, soit pour se défendre.
Le capitaine se conduisit avec une bonhomie qui le fit accuser de lâcheté par ses officiers. Il ne voulut point croire qu'on l'attaquerait en pleine connaissance de cause, et amena son pavillon pour cette frégate *la Constellation*, après quelques bordées terribles reçues par le travers, à petite portée.
Après cette dure leçon, **DESFOURNEAUX** ordonna de courir sus aux bâtiments américains.
Malgré cela, tout alla bien pendant quelque temps. Le gouverneur était jeune encore ; il avait conquis tous ses grades sur le champ de bataille ; on le savait probe et intègre ; en un mot, il plaisait

aux habitants, malgré sa vanité, sa fatuité, ses prétentions exagérées, ses allures de muscadin, et l'on ne pouvait prévoir qu'il était à la veille de subir une mésaventure.
Il paraît qu'il ne sut ou ne voulut pas plaire aux soldats et officiers des corps qui formaient la garnison.
Toujours est-il que les républicains, anciens partisans de Victor Hughes, tramèrent un complot pour le destituer et le renvoyer en France. Il est à peu près certain que le général **PARIS**, beau-frère de ce dernier, fut l'instigateur de ce mouvement séditieux, et on a rendu par un mot expressif la situation difficile de **DESFOURNEAUX**, en disant qu'il fut écrasé par la queue de Victor Hughes.
On savait, dans l'île, que des agents du Directoire devaient arriver de France, et cinq officiers accusèrent le gouverneur d'avoir dit qu'il s'opposerait à leur débarquement. Sous ce prétexte, on monta contre lui les têtes faibles et faciles à exalter des nègres et des mulâtres ; on lui tendit un piège comme celui qu'il avait tendu lui-même à son prédécesseur, l'année précédente, et on l'expédia en Europe sur un navire danois[1].
Ce qu'il y eut de singulier, ce fut de voir les généraux **PARIS** et **PÉLARDY** se concerter pour faire le coup. Cette conduite naturelle au premier, beau-frère de l'ancien gouverneur, s'explique moins facilement pour **PÉLARDY**. Au reste, celui-ci, ayant eu la bonne idée de ne pas prendre le titre de gouverneur, se contenta de conserver ses fonctions de commandant militaire.
Un gouvernement provisoire administra les affaires de la colonie. A Paris, une commission d'enquête s'étant réunie sur l'ordre du Directoire, après l'arrivée de **DESFOURNEAUX**, on rechercha en vain la preuve certaine de la culpabilité des généraux. Ils se défendirent en disant qu'ils avaient pris la direction du mouvement insurrectionnel dans le seul but de le maîtriser, et d'empêcher que la colonie ne retombât dans les horreurs d'une autre guerre civile.
A la suite du conseil d'enquête, le ministre demanda que trois agents fussent envoyés à la Guadeloupe et l'on désigna le général **LAVEAUX, BACO** et **JEANNET**, qui partirent de Rochefort, le 16 novembre 1799, sur la frégate *la Vengeance* et *le Berceau*. Deux mulâtres de la Martinique, **DELGRÉS** et **Magloire PÉLAGE**, dont les noms devaient avoir de la célébrité, partirent en même temps.
Les agents furent, dès leur arrivée, divisés par la jalousie.
Le général **LAVEAUX** ayant voulu en appeler au peuple, c'est-à-dire aux nègres et aux mulâtres, ses deux collègues l'arrêtèrent et le tirent partir pour France.
Peu après, **BACO** mourut, et **JEANNET**, resté seul, eut besoin de fermeté, d'adresse, de conciliation pour se maintenir jusqu'au consulat.
Quant au général **LAVEAUX**, jugé à Paris par un conseil d'enquête, il fut déclaré non coupable.

SAINT-VINCENT. — LA GRENADE.

Ces îles, qui avaient été conquises sur les Anglais par **Victor Hughes**, nous furent enlevées de nouveau dans le mois de juin 1796, non sans de sanglantes luttes.
A Saint-Vincent, suivant James, il y eut 31 Anglais tués et 145 blessés ; et, à la Grenade, il y eut 9 tués, 60 blessés.
Elles ne nous furent point restituées à la paix d'Amiens.

(1) 4 canots anglais attaquèrent ce navire. Desfourneaux se battit comme un vaillant soldat et les repoussa.

LA GUYANE.

Cette colonie servit de lieu de déportation pendant les années 1797, 11798, et l'on y fit passer plus de 500 infortunés qui, pour la plupart, moururent de chagrin, de misère, de maladies.
Les Anglais, ayant pris possession des îles du Salut, à la fin de 1799, le gouverneur **BURNEL** déclara le pays en état de siège, et organisa des bataillons de noirs. Mais ceux-ci, s'étant révoltés et ayant annulé tous les arrêtés qui les obligeaient à travailler, rendirent la liberté aux anciens esclaves. Dans cette circonstance, un officier et quelques grenadiers firent preuve d'une grande énergie en dissipant des attroupements hostiles.
Le gouvernement consulaire nomma, en qualité de gouverneur de cette colonie, le fameux Victor Hughes, dont nous avons longuement parlé dans la chronique de la Guadeloupe, et l'on peut dire que par la seule terreur de son nom il rétablit l'ordre.

SAINT-DOMINGUE.

Nous ne pouvons raconter que succinctement les événements à la suite desquels cette belle île fut à jamais perdue pour la France.
Nous avons vu que le général **LAVEAUX**, nommé gouverneur par **SANTHONAX**, maintenu en cette qualité par un décret de la convention, lutta héroïquement contre les ennemis de la République.
Le mulâtre **VILLATE**, général de brigade, mettant à exécution, dans la journée du 20 mars 1796, un plan qu'il avait conçu de longue main, arrêta **LAVEAUX** dans sa maison et l'enferma dans une prison, après quoi ses soldats commirent mille désordres.
Des chefs nègres qui donnèrent, dans cette circonstance, des preuves de dévouement et d'énergie prirent heureusement le parti du gouverneur, lui rendirent la liberté et forcèrent **VILLATE** à chercher son salut dans la fuite.
Peu après, ces nègres libérateurs se mirent eux-mêmes en état d'insurrection contre le représentant de la République qu'ils avaient délivré et, cette fois, il ne dut son salut qu'à l'intervention directe de **TOUSSAINT-LOUVERTURE.**
Depuis cette époque,**VILLATE**, augmentant de jour en jour le nombre de ses partisans, se déclara en révolte ouverte.
Sur ces entrefaites, le Directoire ayant décidé que des agents seraient envoyés dans la colonie, **SANTHONAX, GIRAUD**, **Le BLANC, ROUME,** désignés pour former un directoire, partirent de Rochefort le 21 septembre 1796, sur les bâtiments de la division du capitaine de vaisseau **THOMAS**. Cette division portait aussi un corps de 1 200 hommes, sous les ordres supérieurs du général **ROCHAMBEAU** et du général **DESFOURNEAUX**.
Elle se composait de 2 vaisseaux, 2 frégates, 8 transports.
Le BLANC succomba aux atteintes de la fièvre jaune. **ROUME** se rendit dans la partie espagnole de l'île pour en négocier la cession, et les autres restèrent pour administrer la colonie.
On les accueillit avec enthousiasme, et leur premier soin fut de mander le mulâtre **VILLATE**, qu'ils sommèrent de licencier ses bandes. Mais le rusé rebelle, ayant appris vite que les agents n'étaient

suivis que de 1 200 hommes de troupes, se garda bien d'obéir, et recrutant de nouveaux partisans, disposa tout pour résister.
DESFOURNEAUX, brillant officier qui avait conquis tous ses grades sur le champ de bataille,jouissant du plus grand crédit près de **SANTHONAX**, dont il avait sauvé la vie à Port-au-Prince, défit **VILLATE** en plusieurs rencontres, s'empara de sa personne et le livra aux agents qui l'embarquèrent pour la France.
Le Directoire décréta que l'armée du Nord avait bien mérité de la patrie.
Quant au général **ROCHAMBEAU**, ayant reçu la mission de prendre possession de la partie espagnole, il n'en put venir à bout, soit par suite de la mauvaise volonté de nos alliés, soit à cause des intrigues anglaises. Les agents le renvoyèrent en France après l'avoir destitué, et le Directoire confirma cet acte de sévérité, dont les motifs paraissent vagues.
Il parait, d'après un rapport de **PLÉVILLE le PELLEY,** que le général avait écrit à **SANTHONAX** et à ses collègues des lettres dans lesquelles il manquait, d'une manière grave, à la subordination et même aux bienséances.
Pendant l'année 1796, rien ne fut entrepris contre les Anglais, que décimait la fièvre jaune et qui se maintenaient à grande peine à Nicolas-Môle et à Port-au-Prince. Ils avaient, l'année précédente, subi un échec sanglant quand ils voulurent s'emparer de Léogane.
Le contre-amiral **PARKER**, qui se présenta devant cette ville avec 2 vaisseaux et 6 frégates ou corvettes, fut obligé de battre en retraite, après avoir perdu beaucoup de monde[(1)].
Pendant le temps que **SANTHONAX** organisait le Nord, après la défaite de **VILLATE**, le général **DESFOURNEAUX** se rendit aux Cayes, où commandait le mulâtre **RIGAUD**, qui n'inspirait, dit-on, aucune confiance, et où il voulait établir son autorité supérieure.
Mais ce fut à peine si le général put échapper à une fin misérable, lorsque, peu de jours après son arrivée, il voulut faire arrêter un homme de couleur ; en effet, tous les gens de cette caste se mirent en état d'insurrection, et comme, pendant ce temps, **RIGAUD** était en expédition, on n'a jamais pu savoir s'il suscita, pour son compte, ce soulèvement.
SANTHONAX en garda la conviction, et l'en accusa quand il revint à Paris.
Le général **LAVEAUX**, qui avait été nommé membre du conseil des Cinq-cents, avait été remplacé, dans ses fonctions de gouverneur, par **DESFOURNEAUX**, lequel ne cessa de guerroyer avec succès contre les Anglais, les émigrés, les nègres révoltés. Il dissipa les dernières bandes de **Jean-François**, ancien allié des Anglais et des Espagnols, et, grâce à ses talents, on put, vers la fin de mars 1797, considérer la guerre comme terminée.
Plusieurs chefs fameux, entre autres **TOUSSAINT-LOUVERTURE,** son neveu **MOYSE, PIERRE-MICHEL, CHRISTOPHE, GRANDET**, le secondèrent efficacement.
Dès lors, une ère de prospérité commença pour tous les habitants. **SANTHONAX**, à son retour à Paris, s'en vanta devant le conseil des Cinq-cents. Il dit que 180 sucreries étaient en activité ; que, dans la seule province du Nord, les cultures donnaient un produit brut de 25 millions ; que, du mois de juin 1796 au mois d'août 1797, le commerce employa plus de 200 navires neutres ; que des corsaires nombreux, qui battaient la mer, enrichirent la colonie par leurs prises.
Il n'oublia pas de dire comment **Michel MEILHAN,** monté sur une barque, s'empara de l'aviso anglais *le Port-Royal,* armé de 10 canons de 4 et de 40 hommes d'équipage.
TOUSSAINT-LOUVERTURE se débarrassa des agents **SANTHONAX** et **RAYMOND** par un moyen adroit, en les faisant nommer députés au conseil des Cinq-cents ; puis, usant de la plus habile des ruses pour cacher son ambition personnelle, il leur confia ses deux fils, les donnant ainsi comme gages à la République, afin qu'on ne pût douter de son dévouement.

(1) Le capitaine de frégate Martinet se distingua dans cette circonstance.

Le général **HÉDOUVILLE**, ayant reçu du Directoire la mission de contenir cet ambitieux nègre que les Anglais cherchaient à détacher de notre parti, arriva dans l'île suivi d'une simple escorte d'honneur. Il manda immédiatement **TOUSSAINT** et **RIGAUD**, mais ne réussit pas à faire reconnaître officiellement ses pouvoirs.

Ces généraux n'avaient pas cessé leurs hostilités contre les Anglais(2). Ces derniers, outre qu'ils étaient décimés par les maladies, étaient souvent battus, et le moment approchait où il leur faudrait évacuer les derniers points qu'ils occupaient encore. On assure que 30 000 d'entre eux périrent par le feu ou par les maladies, que le général **MAITLAND** fit à **TOUSSAINT** des ouvertures, et que ce dernier les écouta favorablement, quand on lui donna la certitude que l'Angleterre le reconnaîtrait comme chef de l'île, à la seule condition de signer un traité de commerce exclusif en faveur de cette puissance. Il est à peu près certain qu'il permit au général **MAITLAND** d'évacuer Port-au-Prince dans un moment où il aurait pu l'écraser. Mais cette accusation est-elle fondée ?

Ainsi les Anglais furent chassés de Saint-Domingue accablés par le nombre, décimés par les maladies.

A cette époque, le général **HÉDOUVILLE** capitula lui-même pour l'évacuation de Saint-Nicolas-Môle, et, chose singulière, **TOUSSAINT-LOUVERTURE** s'en plaignit hautement, disant qu'en sa qualité de commandant en chef des troupes, lui seul avait qualité pour agir en pareille circonstance. Les Anglais, ayant consenti à signer une deuxième capitulation, lui donnèrent de splendides présents en l'assurant que l'Angleterre le reconnaîtrait comme chef de l'île.

HÉDOUVILLE, voyant ses pouvoirs méconnus, partit pour la France avec 1 800 personnes de toutes couleurs et de toutes conditions qu'il avait compromises pour sa cause, et **ROUME**, qui se trouvait encore dans la partie espagnole, fut nommé, après son départ, agent du Directoire.

Comme il ne prit pas possession de ce titre, **TOUSSAINT-LOUVERTURE** n'eut plus d'autre rival que le mulâtre **RIGAUD**, qui ne cessa, dit-on, de tenir pour la République avec une constance digne des plus grands éloges.

Le chef nègre, adressant de longs rapports à Paris, rappelait qu'il avait écrit à **ROUME** pour le prier de prendre les rênes du gouvernement de la colonie, et que cet agent ne put jamais amener **RIGAUD** à le reconnaître, lui **TOUSSAINT**, comme commandant en chef des troupes.

Dès lors, les deux partis des mulâtres et des nègres se recrutèrent, au nom de la France et sous son glorieux drapeau, de tous ceux qui voulurent suivre l'un ou l'autre des deux chefs, et la guerre la plus atroce commença, ou plutôt continua de plus en plus acharnée.

RIGAUD, ayant surpris Léogane, fit un massacre général de personnes de toutes couleurs.

TOUSSAINT-LOUVERTURE s'empara de Saint-Nicolas-Môle, et fit subir mille outrages aux mulâtres avant de revenir au cap.

Le premier, chassé successivement de toutes les places qu'il occupait, fut acculé dans la ville des Cayes.

Enfin on vit se passer des choses inimaginables !

4 000 personnes que la peur avait rassemblées au bourg de Jacmel moururent de faim !

Le mulâtre **PETION**, ayant été acculé par **TOUSSAINT**, ne perdit pas moins de 800 hommes, en se faisant jour, l'épée à la main !

Sur ces entrefaites, l'agent **ROUME** expédia à Paris le chef de brigade du génie **VINCENT**, afin de raconter ce qui se passait et demander des secours qui pussent arrêter l'effusion du sang.

Les consuls décidèrent que **VINCENT, RAYMOND** et le général **MICHEL** partiraient sans délai pour l'île, apprendraient à **TOUSSAINT-LOUVERTURE** qu'on le maintenait dans ses fonctions de commandant en chef des forces de la République, et qu'une adresse serait mise sous les yeux de

(2) Le Directoire décida que Toussaint-Louverture avait bien mérité de la patrie et lui envoya des armes d'honneur.

tous les chefs nègres ou mulâtres. Ils voulurent aussi que sur les drapeaux de la milice fût inscrite cette phrase :
« — La France seule reconnaît l'Égalité, le Droit des nations. »

Mais **TOUSSAINT-LOUVERTURE** arrêta les envoyés, se fit gloire du décret qui le nommait commandant en chef, et ne voulut pas entendre parler de l'inscription.
D'autre part, le mulâtre **RIGAUD**, outré de la nomination de son rival et se croyant destitué, discrédité près de ceux de sa caste, partit pour la France avec **PETION, BOYER** et plusieurs autres de ses partisans.
De même qu'ils accusèrent le chef nègre, de même celui-ci ne cessa de protester de son dévouement à la République, dans de longues missives dont on ferait des volumes, qu'il expédiait par toutes les occasions, et que les directeurs avaient à peine le temps de lire.
Ainsi se termina cette guerre de 18 mois.
TOUSSAINT-LOUVERTURE accorda une amnistie par l'intermédiaire de son lieutenant **DESSALINES** ; mais, avant de la proclamer, celui-ci fit égorger, dit-on, 10 000 mulâtres.
Nos ennemis les Anglais, qui avaient voulu être mêlés à ces dramatiques événements, perdirent, dit James, 8 000 hommes et 120 millions.
TOUSSAINT eut le talent de consolider son œuvre, en faisant de bonnes lois conformes aux hommes et aux circonstances.
Il attira les blancs dans la colonie en leur assurant des avantages. Il fit comprendre aux nègres que la liberté n'exclut pas le travail, nomma des inspecteurs de culture, et devint véritablement le roi de cette île.

———

COMBATS PARTICULIERS DANS LA MER DES ANTILLES.

La Renommée, cap. Pitot.

La Renommée fut capturée par un vaisseau anglais le 14 juillet 1796, et *l'Insurgente* par la frégate américaine la Constellation.
Le capitaine de *l'Insurgente* fut tellement surpris par l'attaque des Américains, que non-seulement il n'avait fait aucuns préparatifs de combat, mais qu'il crut, jusqu'à la fin de la lutte, que c'était par erreur qu'on le canonnait. Il amena, dit-il, son pavillon pour arrêter l'effusion du sang et faire cesser le malentendu.

La corvette le Décius, cap. Senez.

Cet officier partit de la Guadeloupe, dans le mois de novembre 1796, avec une escadrille composée du *Décius*, de *la Vaillante* et de trois goëlettes, pour prendre possession de l'île Anguille. Un petit corps de 350 hommes, placé sous le commandement du chef de bataillon **CLAIRE**, était réparti sur les bâtiments.
L'ile fut conquise, le 27 novembre 1797, et 21 navires amarinés.
SENEZ, dans la traversée de retour, ayant rencontré la corvette anglaise *le Lawping*, de 38 canons, capitaine **Robert BARTON**, donna l'ordre au convoi de fuir, en forçant de voiles, et se dévoua pour arrêter l'ennemi.

Il n'amena son pavillon qu'après un combat acharné dans lequel nous eûmes 80 hommes tués, 40 blessés, ce qui n'est pas exagéré, car ce sont les chiffres donnés par **SENEZ** lui-même.
En effet, nous avons lu, dans un abrégé de ses états de services, qu'il a lui-même rédigé, que le combat dura deux heures, que 120 hommes furent mis hors de combat, que les deux tiers furent tués sur le coup et que le *Décius* coula bas peu de temps après la reddition.
L'historien James donne des détails encore plus précis. Il dit que, pendant que le *Lawping* remorquait sa prise de l'avant-veille, cette corvette fut chassée par deux frégates françaises, *la Thetis* et *la Pensée*, que le capitaine anglais prit à son bord les prisonniers, puis livra l*e Décius* aux flammes.
Le Lawping portait, dit James, 46 pièces.
Le Décius était armé de 18 canons de 6, 2 de 8, 6 caronades de 18.

La Républicaine, cap. Le Bozec.

Ce capitaine croisa, pendant cinq ans et demi, dans la mer du Nord, dans l'océan Atlantique et sur les côtes d'Amérique. Il ne captura pas moins de 76 bâtiments.
Le 25 août 1799, se trouvant sur les côtes de la Guyane, il fut attaqué par une frégate anglaise, *la Tamar*, de 38 canons et de 8 caronades de 32.
Il prit chasse en forçant de voiles pour échapper à un ennemi si supérieur en forces, mais rejoint, malgré tous ses efforts, dans la journée du lendemain, il fut obligé d'accepter une lutte inégale.
Malheureusement, les caronades des gaillards n'étaient pas bien disposées pour canonner le chasseur qui se maintenait habilement par les hanches et **Le BOZEC f**ut réduit à amener son pavillon, ayant 21 de ses hommes hors de combat.

CORSAIRES.

La Césarine, de 14 canons, croisait au large des Barbades, dans le mois de juin 1797, quand elle eut à lutter contre un corsaire anglais armé de 16 canons, d'un plus fort calibre que les siens.
Nos marins essayèrent plusieurs fois, mais en vain, de l'aborder, tout en servant un feu vif auquel les ennemis répondaient de leur mieux. Ils ne réussirent dans cette entreprise que quand un coup heureux eut démâté leur adversaire de son grand mât de hune.
Alors ils sautèrent à l'abordage et se rendirent maîtres du bâtiment après une lutte sanglante à l'arme blanche, lutte dans laquelle 19 des nôtres reçurent des blessures graves.
Les Français, dit James, tombèrent, comme des diables, à bord du corsaire pour l'amariner, si bien que les matelots et passagers redoutant leur exaspération, à la suite du combat qui venait d'avoir lieu, se cachèrent dans les parties les plus reculées de la cale.
Il y avait, à bord de l'Anglais, 60 hommes d'équipage sans compter 18 passagers, dont un colonel qui fut blessé grièvement en se battant comme un vaillant soldat. Nos marins trouvèrent aussi 5 compatriotes qui étaient détenus comme prisonniers de guerre.
Le lendemain, par une ironie du sort, une frégate anglaise parut à l'horizon. Malgré l'activité, l'habileté des nôtres, le corsaire amariné fut repris, e't ce fut à grande peine que *la Césarine* échappa en forçant de voiles.

Le corsaire *le Trompeur* se trouvait dans le sud du cap Saint-Nicolas-Môle, le 17 septembre 1797, et cinglait bâbord amures, par une belle brise d'est, quand les vigies signalèrent, sur l'avant, un grand bâtiment qui fut reconnu plus tard pour être une corvette anglaise, *le Pélican*, capitaine **Thomas WHITE**.
Les deux navires, se croisant à contre-bord, se canonnèrent à petite portée, depuis 7 heures du matin jusqu'à 1 heure de l'après-midi.
En ce moment, dit James, les marins anglais s'aperçurent que le corsaire allait sombrer. A peine purent-ils sauver les braves qui s'étaient si bien défendus.
On assure que le capitaine du *Trompeur* ne cessa d'exciter les siens au combat jusqu'au dernier moment.
Les Anglais eurent 6 hommes tués ou blessés.

Le corsaire *Désiré*, surpris par le calme, dans la journée du 16 janvier 1798, fut enlevé par les canots armés en guerre de la corvette *le Babet*, après une lutte sanglante, dans laquelle nous eûmes 26 hommes tués ou blessés.
MARTIN, capitaine du corsaire *le Bonaparte*, de 12 canons de 4, croisait au large de Porto-Rico, dans la journée du 14 octobre 1799, quand il fut attaqué par les canots armés en guerre de la corvette *l'Écho*.
Nos ennemis furent repoussés avec de cruelles pertes, et l'un de leurs canots coula !

HÉRAUD, qui commandait *l'Eugénie*, corsaire de 16 canons, armé à Nantes, s'empara d'un corsaire anglais de 18 canons, après un vif combat.
On lit, du reste, dans le *Moniteur*, que, dans l'espace de six semaines, les croiseurs de la Guadeloupe enlevèrent 76 bâtiments aux ennemis de la France.

LES ALLIÉS DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE DANS LA MER DES ANTILLES.

Au commencement de 1797, le contre-amiral **HARRY** partit de la Martinique, avec une division de 4 vaisseaux et 3 corvettes pour attaquer 4 vaisseaux espagnols qu'il savait être en relâche dans une des baies de l'île Gaspar-Grande. Nos alliés se décidèrent à incendier leurs vaisseaux, puis battirent en retraite au centre de l'île.
Peu après, les Anglais s'emparèrent, sans résistance, de la Trinité, mais il n'en fut pas de même à Porto-Rico, où les Espagnols leur firent payer cher leurs succès précédents.
En effet, dans un combat qui fut livré le 30 avril 1797, 222 Anglais furent tués ou blessés!
Le vice-amiral lord **Hugh SEYMOUR** s'empara, par capitulation, de l'île hollandaise de Surinam, le 20 août 1799.

Histoire des marins français sous la République (1789-1803) – Auteur Charles Rouvier – Ed. Bertrand Paris – 1868 – sources : www.gallica.bnf.fr - droits : domaine public – saisie 2018.

LIVRE QUATRIÈME

LE CONSULAT, DEPUIS SON AVÉNEMENT (11 NOVEMBRE 1799) JUSQU'A LA PAIX D'AMIENS (25 MARS 1802).

CHAPITRE PREMIER.

LOIS, DÉCRETS, ORDONNANCES. — LES MINISTRES.

BOURDON de VUITRY, pendant la courte durée de son ministère, du 29 juin au 27 novembre 1799, n'apporta aucun changement essentiel à l'organisation générale, et **FORFAIT (Pierre-Alexandre-Laurent)**, né à Rouen en 1752, lui succéda.
Ce dernier avait été nommé député de l'assemblée législative par les électeurs de son département. Il était connu par des travaux remarquables comme ingénieur de la marine ; il avait rendu les services qu'on devait attendre de ses connaissances variées et de son expérience.
Nous avons vu qu'il siégea dans la commission supérieure chargée de l'organisation et de l'armement de la flottille.
Plus tard, en qualité d'ordonnateur en chef, depuis Flessingue jusqu'à Saint-Malo, il rendit, dans ces fonctions qui ne s'accordaient guère avec sa position d'ingénieur, des services signalés, notamment au Havre, quand les ennemis essayèrent île brûler cette ville.
Son élévation au ministère lui créa des jaloux et souleva des mécontentements.

Le 27 avril 1800, Bonaparte, premier consul, décréta que le littoral serait divisé en six arrondissements placés sous le commandement supérieur de préfets maritimes.
C'est de cette époque que. date cette belle organisation qui a centralisé l'autorité sur le littoral de chaque arrondissement. On peut supposer que **FORFAIT** ne prit qu'une part secondaire à l'élaboration de tous ces décrets qui firent sortir toutes les branches du service du chaos où les avait plongées les lois révolutionnaires. L'organisation de l'an 1800 fut discutée au conseil d'État, et quand **BONAPARTE, SIEYES** présidaient les travaux, les hommes les plus distingués de leur entourage devaient nécessairement subir l'influence de leur génie[1].

(1) Guérin.

Le 15 août 1800, le corps des officiers de vaisseau fut reconstitué(2) ; les conditions à remplir pour l'avancement soumises à de nouvelles règles ; puis on organisa le conseil des prises, le conseil des travaux, l'inspection, le comité d'artillerie, le service de santé.

FORFAIT donna des ordres pour activer et presser les travaux de toute sorte que nécessitèrent l'armement des bateaux de la flottille et la création de ports de refuge sur le littoral nord de la France.

On assure qu'il dressa lui-même les plans et devis de chaque espèce de bateau, que certains amiraux se montrèrent, à cet égard, diamétralement opposés à ses vues; que **TRUGUET**, en particulier, se prononça contre l'expédition v et le système d'attaque, parce qu'il était convaincu que la flottille ne pourrait opérer sans être protégée par une escadre de vaisseaux de haut bord.

Malgré ces oppositions, les idées du ministre prévalurent, et plus tard seulement, à la suite d'épreuves subies par les bateaux, le plan de la descente fut modifié suivant les idées de l'amiral que nous avons nommé ci-dessus.

A cette époque, les antagonistes de **FORFAIT** élevèrent d'autant plus leurs méchantes voix, qu'il était souvent absent de Paris.

Aigri par leurs critiques injustes, froissé dans son amour propre, il ne sut pas se mettre au-dessus de certains propos, et Bonaparte finit par croire que, malgré les talents et les qualités qui le distinguaient, les services éminents qu'il rendait, il n'avait pas la fermeté de caractère qu'il aimait à trouver chez ses hommes d'État.

Aussi accepta-t-il la démission que **FORFAIT** lui offrit, de son propre mouvement, le surlendemain de la signature des r préliminaires de la paix d'Amiens.

Ce fut ainsi que ce ministre se retira, suivant son biographe **LEROT**, et l'on peut dire que, pour le malheur de la France, il fut remplacé par le contre-amiral **DECRÉS**.

On dit même que la retraite de **FORFAIT** fut une véritable disgrâce ; mais c'est une erreur, car Bonaparte, qui l'aimait beaucoup, le nomma, peu de temps après, conseiller d'État et commandeur de la Légion d'honneur.

Le contre-amiral **DECRÉS** fut nommé ministre de la marines le 1er octobre 1801, et s'il est vrai qu'il ne dut sa nomination qu'aux récriminations, méchantes et injustes dans le fond, qu'il dirigea contre son prédécesseur, il faut déplorer que cet honorable ingénieur ait été sacrifié à celui qui, de l'aveu de tous les historiens, fut un homme partial, le moins propre à diriger le département de la marine.

» - **DECRÉS**, dit M. **JURIEN la GRAVIÈRE**, avait du courage, de l'instruction, un certain fond de bonté ; mais il manquait d'enthousiasme ; il était sceptique et railleur, prenait plaisir à narguer l'ardeur des jeunes gens, au lieu de ranimer leur confiance, craignait toujours que quelqu'un ne vint à grandir près de lui, fut courtisan fin et ingénieux ; administrateur habile, mais pourtant le pire des ministres(1). »

Après la signature du traité d'Amiens, les équipages de tous les bâtiments de guerre furent rétablis sur le pied de paix.

Les armements en course furent prohibés ; des secours accordés à ceux de nos marins et soldats qui revinrent dans leur patrie, après avoir souffert mille peines sur les pontons anglais.

---

(2) On décida qu'il y aurait à l'avenir : 8 amiraux, 16 contre-amiraux, 150 capitaines de vaisseau, 180 capitaines de frégate, 400 lieutenants de vaisseau, 600 enseignes.

On forma, pour ainsi dire, un nouveau corps d'officiers de marine.

On prit, dans l'ancien corps, les 7/8 des enseignes au choix, puis on compléta la liste par un concours; On prit les 3/4 des lieutenants de vaisseau à l'ancienneté et l'autre quart au choix ; la moitié des capitaines de frégate à l'ancienneté, la deuxième moitié au choix; Les 3/4 des capitaines de vaisseau à l'ancienneté, l'autre quart au choix ; On décréta que nul ne serait nommé enseigne de vaisseau qu'après quatre années de mer en quelque qualité que ce fût, dont deux ans au moins sous voiles, et en satisfaisant aux exigences d'un concours public. Les tolérances devaient être justifiées par des actions d'éclat. (Bulletin des lois.)

(1) Souvenirs d'un amiral (Jurien la Gravière).

Les bâtiments enlevés aux Portugais furent restitués à leurs propriétaires.

———

CHAPITRE II.

CHRONIQUES DES PORTS.

———

BOULOGNE, AMBLETEUSE, VIMEREUX, ETC., ETC.

On ne s'occupa que de la construction des canonnières et des bateaux plats sur tous les chantiers de la France et de la Hollande, et plusieurs ports du littoral, notamment Boulogne, Ambleteuse, Vimereux, prirent tout à coup une grande importance, en raison des millions que le gouvernement y dépensa.

Dans la première de ces villes, on creusa un vaste bassin capable de contenir plus de 1 000 bateaux ; on l'entoura de quais et d'estacades.

Tous les rivages furent hérissés de canons, garnis de fours à rougir les boulets, gardés avec une grande surveillance.

Une armée de 40 000 hommes établit ses campements dans les environs de Boulogne, et toutes les barques de la flottille, partagées en neuf divisions, furent placées sous le commandement du meilleur de nos amiraux, le brave **LATOUCHE-TRÉVILLE** ; 9 bataillons de ligne, continuellement exercés aux manœuvres de la marine, étaient destinés à compléter les armements.

Les Anglais s'émurent de ces préparatifs, et réfléchirent que leurs amiraux, en bloquant Brest et Toulon, ne les protégeraient nullement contre des milliers de bateaux pouvant porter, à l'improviste, sur leurs côtes, une armée de 100 000 hommes, les meilleurs soldats du monde, commandés par des généraux déjà fameux, sous la direction d'un héros, dont la réputation s'était faite avec tant d'éclat.

De même que les conventionnels en 1793, ils proclamèrent la levée en masse du peuple anglais, rassemblèrent, à l'embouchure des rivières, des chaloupes canonnières, armèrent tous leurs caboteurs.

NELSON, rappelé de la Baltique, prit le commandement de l'escadre des dunes, et reçut l'ordre de s'opposer au rassemblement de notre flottille, ce qui n'empêcha pas cette opération de réussir à merveille.

Nos bateaux arrivèrent de tous côtés, longeant les côtes, relâchant, au besoin, dans les criques, naviguant de cap en cap, profitant des ombres de la nuit, des courants, des vents favorables ; puis, à l'occasion, échangeant des coups de canon.

Nous verrons, dans le chapitre suivant, que l'amiral anglais tenta de bombarder Boulogne dans les premiers jours d'août 1801, mais n'obtint aucun résultat, grâce aux dispositions que prit **LATOUCHE-TRÉVILLE**.

Peu de jours après, le 15 août, il conçut un autre dessein.

Toutes les chaloupes, tous les canots armés en guerre des nombreux bâtiments qui formaient son escadre, se portèrent avec ensemble, à la faveur de l'obscurité, sur la ligne d'embossage de notre flottille.

On en vint à l'abordage ; on se battit à l'arme blanche, et, après une lutte sanglante, nos marins remportèrent la victoire.

A cette occasion, **LATOUCHE-TRÉVILLE** donna une grande fête à la bravoure. Par ordre du premier consul, 12 haches d'honneur, 6 fusils, 4 grenades furent distribués à ceux qui s'étaient particulièrement distingués.
Le contre-amiral **NIELLY**, quand il fut nommé préfet maritime du 1er arrondissement, dont Anvers était le chef-lieu, obtint de résider à Dunkerque, et s'occupa tout d'abord de faire solder aux ouvriers des arriérés de solde qui remontaient à l'an V de la République.
Ayant calmé, par cette mesure, l'agitation qui s'était produite, il se procura facilement beaucoup d'hommes de bonne volonté. Il établit sa sollicitude sur toutes les parties du service, fit des tournées d'inspection, dirigea les malades sur les hôpitaux d'Anvers, rapatria, lors de la paix d'Amiens, beaucoup de marins déserteurs, et se procura des matériaux en abondance pour la construction des bateaux de la flottille(1).

BREST, TOULON, ROCHEFORT, LORIENT, CHERBOURG.

CAFARELLI fut nommé préfet maritime à Brest, le 20 juillet 1800.
A cette époque, une armée navale de 45 vaisseaux français et espagnols couvrait les eaux de la rade, et les amiraux anglais **GARDNER, BRIDPORT, JERVIS** prirent tour à tour le commandement de 38 vaisseaux anglais qui croisaient continuellement au large.
Le 7 janvier 1801, **GANTEAUME** n'en sortit pas moins avec une escadre de 7 vaisseaux, pour porter des renforts en Egypte, mais ne put, malgré plusieurs tentatives, remplir cette importante mission.
Aucune autre expédition n'eut lieu jusqu'à la signature de la paix d'Amiens, et l'on s'occupa spécialement de la flottille.
A la fin de 1801, **VILLARET de JOYEUSE** commandait l'armée navale et **BERNADOTTE** l'armée de l'Ouest.
A Toulon, le contre-amiral **VENCE**, nommé préfet maritime, le 20 juillet 1800, fut remplacé, peu de temps après, par le contre-amiral **ÉMÉRIAU**, qui conserva ce poste pendant plusieurs années, et forma, sous le nom de *Société des arts et des belles-lettres*, une réunion d'hommes instruits dans les diverses branches du service maritime.
Lord **KEITH** commandait l'armée navale qui bloquait notre arsenal de la Méditerranée à cette époque, et nous devons mentionner une affreuse catastrophe dont nos ennemis furent victimes. Le beau vaisseau de lord **HOWE**, au combat du 13 prairial an II, *la Queen-Charlotte*, fut consumé par les flammes en pleine mer, si rapidement, si complètement, que 673 personnes perdirent la vie ! On ne connut jamais la cause de ce sinistre, et l'historien **BRENTON**, aussi peu bienveillant pour les siens que pour nos marins, a insinué que jamais il n'y eut une bonne discipline à bord de ce vaisseau, non point seulement depuis la fameuse révolte de 1797, mais encore depuis le jour du combat du 13 prairial.
Le contre-amiral **GANTEAUME** relâcha plusieurs fois à Toulon dans le courant de 1801, et ce fut de ce port que le contre-amiral **LINOIS** partit, avec sa division, pour remporter une brillante victoire sur les Anglais, dans la baie d'Algésiras.
Le vice-amiral **TRUGUET** fut nommé commandant en chef de nos forces navales dans la Méditerranée, le 6 messidor an IX.

---

(1) Les bateaux canonniers qui composaient la flottille de Boulogne avaient le fond plat et calaient 8 pieds d'eau. Ils portaient 2 canons de 24 et de 12, des chevaux, de l'artillerie.
Les péniches étaient étroites, longues de 61 pieds, avaient le fond plat, calaient 3 pieds d'eau, étaient manœuvrées par 60 rameurs, portaient 2 pièces et 70 hommes.

Rien de remarquable ne se passa dans les autres ports.
Le conseiller d'État **REDON** fut nommé préfet maritime à Lorient, le vice-amiral **MARTIN** à Rochefort, l'ordonnateur **BERTIN** au Havre.

———

CHAPITRE III.

ARMÉES NAVALES OU ESCADRES.

———

MISSION DU CONTRE-AMIRAL PERRÉE.

Sa mort.

Le général **VAUBOIS** se trouvait étroitement bloqué dans l'île de Malte par les Anglais et les Portugais d'une part, par des troupes maltaises et napolitaines de l'autre. Mais, malgré tout, retranché dans la cité Lavalette avec 3 000 soldats ou marins, il se défendait héroïquement et excitait l'admiration de ses ennemis eux-mêmes. A peine si, au commencement de 1799, *la Boudeuse* avait pu lui fournir quelques vivres.
A partir de cette époque, **NELSON** établit un blocus si serré, que les nouvelles de France ne parvinrent même pas à nos soldats.
PERRÉE, ayant reçu la mission de leur porter des renforts, partit de Toulon, le 1er février 1800, avec une division composée d'un vaisseau, de trois corvettes et d'un transport :

Le Généreux, 74; cap. Renaudin; c. a. Perrée.
La Badine.
La Fauvette.
La Sans-Pareille.
Le transport la Ville-de-Marseille.

Arrivé près de l'île, il prenait ses dispositions pour entrer, de nuit, dans le port, quand le 17 février, au matin, il aperçut distinctement cinq vaisseaux anglais, qui n'étaient autres que ceux de **NELSON**.
Les vents soufflaient de l'ouest, et notre amiral, lâchant la remorque de la Ville-de-Marseille, prit les amures à bâbord, en signalant à ses capitaines de le suivre.
Les Anglais, qui se rapprochaient rapidement, ne tardèrent pas à capturer le transport, vers 8 heures 30 minutes.
Dans l'après-midi, vers 1 heure 30 minutes, **PERRÉE**, découvrant dans le nord-ouest deux grands bâtiments qui coupaient sa route, gouverna vent arrière à l'est.
Vers 2 heures 15 minutes, une frégate ayant paru également dans cette direction, sa position devint d'autant plus critique qu'il ne pouvait venir au vent, parce que la terre de Sicile restait par bâbord, et que des vaisseaux se trouvaient dans l'ouest, dans l'ouest-nord-ouest, dans l'ouest-sud-ouest.
Un sanglant combat était donc imminent et commença effectivement vers 3 heures et de très-près contre une frégate.

Ancestrami

Bientôt les vaisseaux de **NELSON** entourant *le Généreux* lancèrent de terribles volées de mitraille qui balayèrent le pont et particulièrement le gaillard d'arrière.
PERRÉE reçut une blessure à son œil droit, mais n'en resta pas moins sur son banc de quart, ne cessant d'encourager ses matelots.
Peu après, il eut une cuisse emportée, et le noble amiral, avant de quitter son capitaine de pavillon qui le conduisit jusqu'à l'échelle, pensant aux braves qui continuaient à verser leur sang, lui adressa ces paroles, en lui remettant le commandement.

« Vous ne pouvez sauver le vaisseau. Ainsi, capitaine, je vous recommande d'épargner le sang français. »

L'adjudant **POULAIN**, quoique blessé, resta, jusqu'à la fin du combat, près de **RENAUDIN**, qui amena le pavillon après une résistance honorable.
PERRÉE rendit le dernier soupir à 7 heures 30 minutes du soir, et l'on raconte que ses dernières paroles furent pour son pays.

« Je suis content, dit-il, je meurs pour la France. »

Ainsi finit, à la fleur de l'âge, un des plus vaillants, des plus habiles capitaines de la République. Il était compatriote et ami d'enfance de **Le JOILLE**, né comme lui, à Saint-Vaast.
Tous deux capitaines au long cours, distingués par leurs services, furent frappés mortellement sur le pont du *Généreux*.
James, peu flatteur en vérité, a dit que Perrée mourut en laissant la gloire la plus pure.
« Il avait, dit-il, gagné l'estime et le respect des officiers anglais les plus distingués qu'il eût rencontrés, comme amis ou comme ennemis. »
Ses marins l'enterrèrent dans l'église du couvent des dominicains, à Syracuse.
Les trois corvettes atteignirent heureusement le port de Toulon.

———

DÉPART DE MALTE DU CONTRE-AMIRAL DECRÉS.

Le général **VAUBOIS**, afin de renvoyer de Malte tous ceux qui ne pouvaient lui rendre des services et consommaient ses vivres, donna l'ordre à **DECRÉS** de gagner le large avec le vaisseau *le Guillaume-Tell*.
Ce dernier partit le 30 février 1800, vers 11 heures du soir, peu de temps après le coucher de la lune et sous l'impulsion d'une forte brise de sud.
A peine les amarres furent-elles largues et les voiles établies, que les soldats anglais, postés dans l'île, firent feu pour donner l'éveil, signal auquel la frégate *la Pénélope* se couvrit de voiles pour suivre. Elle commença même le feu vers minuit et demi, en se maintenant habilement par les hanches.
DECRÉS redoutait la poursuite d'autres adversaires et, dans le but de les dérouter, cingla d'abord au nord, puis à l'est.
Pendant la nuit, un boulet fit tomber le grand mât de perroquet du *Guillaume-Tell*.
Le 1er mars, dès l'aube, un vaisseau ennemi, *le Lion*, de 74, vint se placer par le travers de bâbord, à portée de pistolet, et commença un feu très-vif.

Ancestrami

DECRÉS donna l'ordre de l'aborder, et le capitaine de pavillon **SAULNIER**, profitant d'un moment favorable, manœuvra si bien, qu'à la seconde tentative le bout-dehors de foc du *Guillaume-Tell* s'engagea dans les haubans d'artimon de l'anglais.
Malheureusement, ce bout-dehors cassa, et les ennemis s'éloignèrent vent arrière.
DECRÉS les poursuivit, mais fut obligé de revenir ensuite sur bâbord, pour prêter le travers à un deuxième vaisseau, *le Foudroyant*, de 74, dont le capitaine passant à poupe somma nos marins de se rendre.
On lui répondit à coups de canon et par le conflit de diverses manœuvres, suivant l'expression de l'amiral, *le Foudroyant* se trouva plus tard par tribord.
Comme *la Pénélope* ne cessa de se maintenir par les hanches, les pertes occasionnées par cette lutte inégale furent cruelles, comme on doit le penser. *Le Guillaume-Tell* fut démâté de son grand mât et de son mât d'artimon, de 6 heures 30 minutes à 7 heures. Bientôt *le Lion* vint se placer encore à bâbord, et, malgré la position critique dans laquelle il se trouvait, **DECRÉS** n'en continua pas moins une défense héroïque.
Avant de succomber, ne voyant pas d'autre parti à prendre, et faisant venir en grand sur tribord, il manœuvra si bien, que *le Guillaume-Tell t*omba en travers sur le beaupré du *Foudroyant*. Même, nos canonniers l'enfilant de l'avant à l'arrière, le capitaine anglais s'éloigna en forçant de voiles.
Ce fut alors que **SAULNIER**, blessé, remit le commandement au lieutenant **DONADIEU**. La lutte impossible que nos marins soutenaient ne pouvait durer longtemps encore ; notre vaisseau n'avait plus que son mât de misaine ; le feu avait pris plusieurs fois dans les batteries ; un canon avait éclaté, 19 autres étaient démontés, la mâture et le gréement engageaient ceux des gaillards; 200 hommes étaient tués ou blessés; l'amiral lui-même, renversé de son banc de quart par une explosion de gargousses, était ensanglanté, couvert de contusions !
Jugeant qu'il avait dignement soutenu l'honneur du pavillon, il se rendit, et *la Pénélope*, prenant le *Guillaume-Tell* à la remorque, le conduisit au port de Syracuse.
Tous les officiers reçurent de l'avancement ; l'équipage un témoignage général de satisfaction, **DECRÉS** une montre marine et un sabre d'honneur.
Les lieutenants **MICHEL, ANSELLY,** l'aspirant **VIDAL** furent tués, les enseignes **PAULIN, LAGRÈGE,** l'aspirant **DOUMER**, le capitaine **SAULNIER**, le contre-amiral **DECRÉS** furent blessés.
Dans l'île de Malte, le général **VAUBOIS** résista pendant tout l'été de 1800. Il renvoya *la Diane* et *la Justice*, sous le commandement de **VILLENEUVE**, afin de se débarrasser encore de bouches inutiles. *La Justice* que montait le contre-amiral atteignit Toulon, mais *la Diane* fut capturée.
Enfin **VAUBOIS** capitula le 3 septembre, après' une défense digne de l'admiration de la postérité.
Depuis un mois, il ne restait plus un animal vivant. On avait mangé successivement les chevaux, les mulets, les tines, les chiens. Les débris de *la Boudeuse* avaient servi à la cuisson des aliments. Le typhus occasionnait des ravages effrayants dans les rangs de nos soldats.
Ainsi tomba cette île de Malte entre les mains des Anglais, cette île qu'ils n'ont jamais voulu abandonner, qu'ils n'ont point conquise les armes à la main, mais qu'ils ont reçue de nos valeureux soldats défaillants de souffrances et de privations. Elle a été cause de la reprise des hostilités !
C'est pour avoir voulu la garder que Napoléon s'est trouvé engagé dans une effroyable guerre, et les Anglais, restés les maîtres de la mer, y ont établi le boulevard de leur puissance dans la Méditerranée.

———

CROISIÈRES DANS LA MÉDITERRANÉE.

Le contre-amiral Ganteaume.

Nous sommes arrivés à cette époque dont les faits maritimes ont été traités par M. **THIERS** dans son histoire du consulat et de l'empire. Mais, malgré l'autorité reconnue de ce dernier, nous nous permettrons quelquefois d'émettre des opinions différentes ; nous ferons remarquer, surtout, qu'il a passé sous silence des épisodes assez importants de notre histoire maritime, alors qu'il raconte, avec des détails minutieux, des faits qui méritent à peine d'être tirés de l'oubli.
Ainsi comment s'expliquer qu'il n'a point seulement mentionné la mort du contre-amiral **PERRÉE** à bord du *Généreux*, la défense héroïque de **DECRÉS** sur le *Guillaume-Tell*, et autres faits d'armes honorables, tandis qu'il a décrit, tout au long, d'insignifiantes canonnades que quelques capitaines de chaloupes ont échangées, à grand bruit, le long du littoral de la Manche.
On répondra peut-être qu'il importe peu, dans une histoire nationale, que tel ou tel épisode ait été laissé dans l'oubli, que tel ou tel autre ait été mentionné.
Cela est vrai, et l'Histoire du consulat et de l'empire n'en restera pas moins un monument impérissable de l'épopée révolutionnaire ; mais, ayant pris à tâche d'écrire une histoire particulière de nos marins, nous avons fait sortir de l'ombre avec plaisir, parce que c'est avec justice, plusieurs noms passés sous silence jusqu'à ce jour.
Bonaparte désirait vivement secourir son armée d'Egypte, envers laquelle il avait de grands devoirs à remplir, qu'il avait abandonnée pour revenir en France, et parce qu'il lui importait, dit Thiers, de prouver au monde qu'en la transportant en Égypte il avait tenté une entreprise sérieuse.
De tous les ports de l'Europe, même de ceux de l'Algérie, partirent des bâtiments qui portaient à nos soldats des munitions de guerre, des denrées de toute espèce ; mais ils étaient généralement arrêtés par les croiseurs, et bientôt lord **KEITH** établit, le long des côtes de l'Égypte, un blocus si serré, qu'il put se vanter de ne pas en laisser échapper un seul.
On offrit de fortes primes aux armateurs qui réussiraient à transporter des vivres, des munitions ou des renforts dans notre colonie.
On promit 15 000 fr. à l'équipage du navire qui donnerait seulement des nouvelles de nos soldats, et en même temps Bonaparte prépara une grande expédition pour faire arriver un secours important en hommes et en matériel.
L'époque semblait d'autant plus favorable qu'il était facile d'inspirer des craintes sérieuses à l'Angleterre, soit en préparant une invasion, soit en attaquant les colonies d'Amérique, et en effet les forces navales de l'Espagne et de la Hollande pouvaient se joindre aux nôtres ; nos armées rentraient sur le sol de la patrie et se trouvaient disponibles. Il y avait des camps en Hollande, dans la Flandre française, près de Brest; dans la Gironde, en Provence, dans le golfe de Tarente où s'était rendu en toute hâte le contre-amiral **VILLENEUVE** pour prendre, sur les lieux, les dispositions nécessaires à un embarquement, si des vaisseaux se présentaient.
Dans le but de donner le change à ses ennemis, Bonaparte conçut plusieurs projets. Ainsi, une escadre de cinq vaisseaux français, cinq vaisseaux espagnols, cinq vaisseaux hollandais dut se tenir en partance pour le Brésil, afin d'empêcher les Anglais d'attaquer cette riche colonie portugaise, ce qu'ils ne pouvaient manquer de faire, puisque nous convoitions Lisbonne.
L'armée navale de Brest comprenant encore vingt vaisseaux français et espagnols devait rester là comme une menace incessante pour l'Irlande, et **GANTEAUME** devait, dit-on avec sept vaisseaux, se porter sur Saint-Domingue.
Enfin, deux autres divisions, l'une à Rochefort, sous les ordres de **BRUIX**, l'autre au Ferrol, devaient se diriger soit y sur la Martinique, soit sur la Trinité.

Ancestram

Tels étaient les plans que Bonaparte divulguait à plaisir dans les journaux de l'Europe, et sur lesquels il comptait pour cacher ses vrais desseins qui étaient de porter un renfort important en Égypte. Le secret fut gardé d'une façon si absolue, que le cabinet espagnol n'en eut même pas connaissance.
GANTEAUME partant de Brest dut se rendre directement à Alexandrie, et **BRUIX** appareillant de Rochefort dut rallier successivement les divisions espagnoles du Ferrol et de Cadix, se rendre dans le golfe de Tarente, y prendre des troupes préparées à l'avance et les porter également en Égypte.
Malheureusement, cet amiral, le plus habile et le plus capable de nos hommes de mer, souffrait si cruellement d'une phthisie pulmonaire qui devait le conduire au tombeau peu d'années après, qu'il fut obligé de résigner son commandement.
Du reste, les Espagnols, soit ineptie, soit mauvaise volonté, se prêtèrent de si mauvaise grâce aux désirs de Bonaparte, que les escadres du Ferrol et de Cadix ne purent être organisées.
GANTEAUME reçut donc l'ordre de remplir seul la mission importante dont nous avons parlé tout à l'heure, et il choisit sept vaisseaux, les plus fins voiliers, dit-on, de ceux qui composaient l'armée navale de Brest.
Le général **SÉRIZIAT** prit passage, avec 2785 hommes, sur ces bâtiments.

La division comprenait :

L'Indivisible,	80; cap. Goardun; c. a. Ganteaume.
Le Formidable,	80; cap. Allary; c. a. Linois.
L'Indomptable,	74; cap. Moncousu.
Le Desaix,	74; cap. Christy-Pallières.
La Constitution,	74; cap. Faure.
Le Jean-Bart,	74; cap. Magne.
Le Dix-Août,	74; cap. Bergeret.
La Créole,	36; cap. Gourrége.
La Bravoure,	36; cap. Dordelin.
Le Vautour,	cap. Kérimel.

A cette époque, lord **KEITH**, qui bloquait étroitement Alexandrie, avait sous ses ordres une escadre de 7 vaisseaux. En outre, une flotte de 70 voiles comprenant des vaisseaux de 64, de 50, des frégates et autres bâtiments de rang inférieur étaient à sa disposition. Ce lord devait, d'après ses instructions, se rendre en Caramanie, sur les côtes de l'Asie Mineure, y rallier 6 vaisseaux turcs et 8 transports, embarquer 6 000 janissaires destinés à combattre nos soldats en Égypte.
D'autre part, sir **John Borlase WARREN** commandait dans la Méditerranée 5 vaisseaux et 3 frégates. Il s'adjoignit ultérieurement 2 autres vaisseaux de la station des côtes de Sicile, lorsqu'il donna la chasse aux nôtres.
Telles étaient, suivant James[(1)], les forces que nos marins devaient s'attendre à rencontrer, en traversant la Méditerranée, pour se rendre en Égypte.
Le 7 janvier 1801, **GANTEAUME** prit une première fois le large, mais fut obligé de revenir au mouillage de Bertheaume.
Le lendemain, ayant appareillé de nouveau à la faveur d'une belle brise de nord-est, il dut encore revenir arrêté par les croiseurs de lord Harvey.

(1) James dit que lord Keith commandait 7 vaisseaux de guerre, 8 vaisseaux à armement réduit, et 8 frégates. Brenton dit 16 vaisseaux, 38 frégates, 121 transports portant 15 000 hommes.

Enfin, le 22 janvier, un coup de vent éloigna les Anglais, et nos marins gagnèrent le large à la faveur des ombres de la nuit. Le temps était menaçant, la brise très-forte du nord, et, dès que les vaisseaux furent engagés dans les passes de l'Iroise, une vraie tempête se déchaîna. Ils cinglèrent en ligne, l'Indivisible en tête, et chaque capitaine força de voiles pour déjouer l'ennemi.
Le Formidable eut ses huniers emportés. *La Constitution* et *l'Indivisible* démâtèrent de leurs grands mâts de hune, et tous les bâtiments se dispersèrent parce qu'on avait caché les feux.
Aussi, quand le jour eut lui, **GANTEAUME** n'aperçut près de lui que la Créole.
Le mal n'était pas grand, parce que chaque capitaine, ayant, au plus vite, réparé ses avaries, joignit l'amiral au point de rendez-vous convenu, à la hauteur du cap Saint-Vincent.
La Bravoure, ayant rencontré une frégate anglaise, *la Concorde, Dordelin* accepta résolûment une lutte qui lui présent tait des chances de succès. Les volées de mitraille mirent d'abord quelque désordre sur le pont de sa frégate, mais les Anglais n'en manœuvrèrent pas moins pour s'éloigner.
Nous eûmes 34 hommes tués ou blessés, et **DORDELIN** fut lui-même grièvement atteint à la main.
Ce fut *la Concorde* qui rendit compte à lord **HARVEY** du départ de nos vaisseaux, mais, se méprenant sur le vrai but de l'expédition, il dépêcha **CALDER** aux Antilles, avec une escadre de 7 vaisseaux.
GANTEAUME captura la corvette *l'Incendiary* qu'il livra aux flammes. Malheureusement il voulut causer avec ses prisonniers et n'en recueillit que des renseignements erronés.
On lui dit que lord **KEITH** devait être, depuis deux mois, devant Alexandrie, avec 12 ou 14 vaisseaux et 140 transports, que sir **John WARREN,** qui avait déjà 4 vaisseaux devant les îles Baléares, en attendait 6 autres.
Notre contre-amiral, après avoir passé le détroit, captura encore *le Cutter, le Sprightly* et la frégate *le Succès.*
Il assura que ses nouveaux prisonniers confirmèrent ce qu'on lui avait dit, et garda la conviction que lord **KEITH** avait déjà effectué le débarquement de ses troupes sur les plages de l'Égypte.
Or les prisonniers se trompèrent grossièrement ou débitèrent des mensonges, car lord **KEITH** ne débarqua ses troupes que dans les premiers jours de mars.
Nos marins se trouvèrent au cap de Gate le 10 février, et en ce moment sir **John Borlase WARREN,** qui croisait ordinairement de Mahon à Gibraltar, se tenait au mouillage dans le premier de ces ports.,
L'occasion était donc belle. Tout avait marché à souhait.
Les amiraux anglais n'étaient-ils pas eux-mêmes induits en erreur? Il n'y avait plus qu'à forcer de voiles, atteindre sans retard les plages de l'Égypte, et la belle colonie que nos soldats défendaient encore eût peut-être été sauvée ?
Malheureusement, **GANTEAUME** jugea qu'il n'avait qu'un désastre en perspective. Il pensa qu'il courrait à sa perte, en cinglant vers Alexandrie, au devant de toutes les forces de lord **KEITH**, sacrifierait les vaisseaux, les équipages, les passagers.
De plus, les cordages faisaient défaut, dit-il dans son rapport. A bord de *l'Indivisible,* les élongis du grand mât avaient cédé ; le beaupré du *Desaix* avait craqué. Le *Jean-Bart* et la *Constitution* avaient également éprouvé des avaries sérieuses.
Notre amiral, après avoir pesé ses bonnes et mauvaises chances, prit la funeste résolution de se diriger sur Toulon.
Chemin faisant, les vigies signalèrent à l'horizon les vaisseaux de sir **John Borlase WARREN**, et l'on reconnut, dit **GANTEAUME**, 4 vaisseaux et 2 frégates, mais on ne put les atteindre, parce qu'ils étaient trop loin dans le vent. Il supposa qu'il y en avait d'autres à petite distance, et continua sa route vers le port.
Le 12 février, on reconnut le cap Sicié, et dans la soirée les vigies signalèrent de nouveau l'escadre ennemie qui chassait toutes voiles dehors, et se composait, semble-t-il, de 9 vaisseaux et 2 frégates.

Enfin, le 19 février, nos marins jetèrent l'ancre à Toulon.
On a vivement critiqué notre amiral pour ne pas avoir continué sa route sur l'Égypte, et on a eu raison de dire qu'il fut trop prudent. Mieux eût valu, sans doute, qu'il débarquât ses troupes, car la belle conquête de Bonaparte eût été sauvée peut-être, alors que nos 7 vaisseaux eussent été sacrifiés. Mais il n'est pas vrai qu'il serait arrivé, probablement, avant lord Keith, comme M. Thiers le laisse supposer. Ganteaume était près du cap de Gate le 10 février, et les Anglais arrivèrent en vue d'Alexandrie le 28 de ce même mois.
Très-probablement, nos marins eussent été devancés, leurs vaisseaux détruits ou capturés, en raison des forces supérieures que nos ennemis pouvaient mettre en ligne.
Lorsque Bonaparte apprit ce qui s'était passé, il n'éclata pas en récriminations contre **GANTEAUME** qu'il aimait, qu'il lui savait dévoué, mais donna l'ordre de réparer les vaisseaux, afin que la mission pût être accomplie sans retard.
Il désira que les soldats fussent débarqués sur les côtes de Barbarie, le plus près possible de l'Égypte, si l'on ne pouvait gagner Alexandrie.
Notre amiral repartit le 19 mars 1801 ; puis, comme *la Constitution* s'échoua sur le cap Sicié, il dut revenir au mouillage.
Le lendemain, grâce à l'activité que chacun déploya, l'appareillage définitif eut lieu, et l'on ne vit point les croiseurs anglais, parce que sir **John Borlase WARREN** s'était rendu devant Naples, attaquée, à cette époque, par Murât.
L'amiral anglais, arrivé trop tard pour défendre cette capitale, se hâta de revenir devant Toulon, puis s'apercevant que nos vaisseaux n'y étaient plus, il se lança, sans retard, à leur poursuite, dans le sud-est.
L'impéritie d'un capitaine obligea de nouveau **GANTEAUME** à rebrousser chemin. Dans la soirée du 26 mars, on venait de prendre les ris de chasse, à bord de tous nos vaisseaux, et cette opération terminée, chaque capitaine se disposait à former la ligne de bataille. En ce moment, le *Dix-Août* paraissait en panne, au vent du *Formidable*, quand on le vit tout à coup arriver vent arrière. Malgré ce que purent faire les marins du *Formidable*, ce dernier vaisseau fut abordé violemment par le travers. Le *Dix-Août* ne lui passa à poupe qu'après avoir abattu son mât d'artimon, tout en brisant son propre beaupré.
On n'était alors qu'à 15 lieues à l'est de la Sardaigne, et **GANTEAUME**, mettant le cap sur Toulon, y arriva le 4 avril.
Le 25 avril, après onze jours de travaux incessants, il reprit la mer, muni de nouvelles instructions qui lui ordonnaient de presser la reddition de l'île d'Elbe.
Après avoir jeté quelques obus sur Porto-Ferrajo, que le général **WATTRIN** assiégeait, il cingla vers le port de Brindisi, dans l'Adriatique, où il devait se renforcer de 3 frégates que le maréchal **SOULT** avait capturées.
Cette traversée fut pénible. On ne tient pas la mer impunément aussi longtemps avec des milliers de passagers entassés dans les faux ponts. Les temps furent durs, la mer grosse, et le typhus occasionna des ravages. Nos pertes furent même si sensibles, que, pour armer convenablement les autres bâtiments de son escadre, Ganteaume renvoya à Toulon 3 vaisseaux et 1 frégate, dont il confia le commandement au contre-amiral **LINOIS**[(1)].
Puis, pour en finir, débouquant de l'Adriatique, il força de voiles vers l'Afrique, afin de débarquer ses troupes passagères.
Un matin, vers la fin de mai 1801, à la grande joie des soldats embarqués depuis si longtemps, on jeta l'ancre devant une plage basse et rapide ; les chaloupes furent mises à la mer, on disposa tout

(1) Ces vaisseaux, le Formidable, l'Indomptable, le Desaix, avaient 1200 hommes de moins dans leurs effectifs. (Vence, 17 mai 1801).

pour exécuter les ordres précis de Bonaparte, quand tout à coup, ô malheur, ô bonheur peut-être, d'innombrables ennemis couvrirent la crête des dunes du rivage. En même temps, les matelots en vigie crurent apercevoir les bâtiments de l'escadre de lord **KEITH**. **GANTEAUME** donna contre-ordre, réembarqua précipitamment ses chaloupes, coupa ses câbles et regagna la haute mer.
Les Anglais capturèrent deux transports, tandis que la corvette *l'Héliopolis* eut la bonne fortune d'entrer dans le port d'Alexandrie.
En opérant leur retour sur Toulon, nos marins amarinèrent le vaisseau *le Swiftsure*, de 74, capitaine **HOLLOWELL**, ainsi qu'une corvette.
Les réparations du vaisseau furent faites avec une grande activité, puis la division atteignit le port de Toulon le 1er juillet 1801(2).
Telle fut cette croisière de six mois, pour laquelle on a si vivement critiqué **GANTEAUME**. N'est-il pas juste, pourtant, de reconnaître qu'il lui fallut de la sagacité, de la persévérance, du talent, pour promener sa faible escadre, sans encombre, depuis Brest jusqu'à l'Égypte, pendant six mois.
Il captura 1 vaisseau, 1 frégate, 2 corvettes, 1 cotre, et plût au ciel qu'on en eût fait autant chaque semestre, chaque année !

Le capitaine de vaisseau Saulnier.

Ce capitaine, qui reçut aussi la mission de porter des renforts à l'armée d'Égypte, partit de Rochefort avec une petite division :

L'Africaine,	40; cap. Saulnier.
La Régénérée,	36.
Le Lodi.	

Le général **DESFOURNEAUX**, dont le nom a déjà été si souvent mentionné dans la chronique des Antilles, prit passage sur *l'Africaine*, et 1 500 soldats furent répartis sur les 3 bâtiments qui gagnèrent le large, le 13 février 1801, au soir.
Le lendemain, par suite d'un coup de vent, chaque capitaine dut faire route séparément pour se rendre à destination, et à grande peine l'Africaine échappa-t-elle, dès le début, à 3 frégates qui lui donnèrent une bonne chasse.
Le 20 mars 1801, au delà du détroit, les vigies signalèrent 2 bâtiments, dont l'un fit des signaux que l'on ne put comprendre. C'était *la Phœbé*, de 40 canons, capitaine **Robert BARLOW,** qui se rapprocha si rapidement, que **SAULNIER**, jugeant qu'un combat était inévitable, diminua de voiles pour l'attendre.
Le feu commença vers 7 heures 30 minutes du soir, les deux frégates courant au nord, les amures à bâbord, par une jolie brise d'ouest.
Ce fut une canonnade à bout portant, une épouvantable boucherie, dans laquelle nous avions un grand désavantage, par suite de l'infériorité de l'artillerie(1), de l'encombrement de troupes.
Malgré tout ce qui fut tenté, les Anglais évitèrent toujours de se laisser aborder. Le feu fut terrible ; les boulets, traversant le faux pont de part en part, causèrent de cruels ravages dans les rangs des passagers. Cependant, à mesure que des hommes tombaient à leurs postes de combat, d'autres les remplaçaient.

(2) Les Anglais eurent 2 hommes tués, 8 blessés. (James Story.)
(1) La Phœbé portait 26 canons de 18, 10 de 9, 8 caronades de 32.
L'Africaine portait 26 canons de 18, 18 de 8.

Quatre aspirants furent tués dès le début ; le général **DESFOURNEAUX** reçut une balle en pleine poitrine, mais ne voulut pas descendre. Le sang ruisselait de tous côtés. Le capitaine lui-même, grièvement blessé, vers 9 heures 30 minutes, fut obligé de remettre le commandement au lieutenant **LAFITTE**.
Ce dernier trouva la frégate en travers, ne gouvernant plus, ballottée par la houle. On le prévint qu'il y avait 4 pieds d'eau dans la cale, qu'un incendie s'était déclaré dans le faux pont, que le tiers de l'équipage était hors de combat, et seulement alors, après la lutte la plus sanglante qu'il y ait eue entre deux frégates, il ordonna d'amener le pavillon.
Nous comptions, chose navrante, 127 tués, 176 blessés.
Les mâts et les vergues étaient en morceaux. On avait tiré plus de 6000 coups de canon, et James assure que ses compatriotes n'eurent que 13 hommes tués ou blessés.
DESFOURNEAUX, en témoignant de la valeur de **SAULNIER**, lui reprocha d'avoir toujours ordonné de tirer dans le gréement, malgré les conseils de son second, le lieutenant **MAGENDIE**, qui fut blessé dès le début.
La Régénérée, qui portait 800 hommes, ayant déjoué les manœuvres de l'ennemi et traversé, sans encombres, l'armée navale de lord **KEITH**, atteignit le port d'Alexandrie.
A la même époque, deux autres frégates, *l'Égyptienne* et *la Justice*, partirent de Toulon et arrivèrent aussi à bon port, résultat qui prouve que, pour envoyer des renforts, le meilleur moyen était de répartir les soldats sur des frégates bonnes voilières, peu chargées, commandées par d'habiles capitaines.
VILLENEUVE proposa le moyen le plus sûr, à notre avis, de débarquer des troupes en Egypte. Il conseilla de choisir trois vieux vaisseaux, de 74, de les dégager en leur enlevant leur batterie basse, une partie de leur lest, de mettre 1 000 hommes à bord de chacun d'eux, et de les sacrifier, en les faisant échouer, au besoin, sur les plages de l'Égypte. Ces vaisseaux, dit-il, marchant bien par la raison qu'ils auraient été allégés, auraient défié les croiseurs anglais et seraient arrivés au but.

EXPÉDITION D'ÉGYPTE. — CAPITULATION.

Cependant, l'Egypte fut conquise par nos ennemis, et, comme les détails de cet événement ne sont pas du ressort d'une histoire maritime, nous ne les donnerons pas ici.
Notre armée, d'après M. Thiers, comptait encore 23 000 soldats, dont les deux tiers capables des services les plus actifs ; les Grecs s'enrôlaient facilement. Les nègres eux-mêmes formaient d'excellentes recrues ; mais, malheureusement, le général **MENOU**, qui avait pris le commandement après la mort de **KLÉBER**, n'eut pas les talents nécessaires pour des fonctions aussi importantes.
Les Anglais, débarqués le 8 mars 1801, ne purent être refoulés par les faibles détachements que le général **FRIAND**, commandant militaire à Alexandrie, dirigea contre eux.
Plus tard, des renforts arrivèrent de l'intérieur du pays.
Menou lui-même prit le commandement. Plusieurs batailles sanglantes furent livrées, la victoire souvent disputée. Mais, enfin, malgré d'héroïques efforts, il fallut signer une capitulation.
On n'apprendra pas, sans intérêt, que les soldats passagers des frégates *la Régénérée, l'Égyptienne, la Justice* arrivèrent à temps pour faire le coup de fusil sur la plage d'Alexandrie.
Aussi M. Thiers a-t-il dit, dans son *Histoire du consulat*, que l'Egypte eût été sauvée si le général **FRIAND** avait pu mettre en ligne quelques bataillons de plus, ceux-là même de l'escadre de **GANTEAUME**.

LES ALLIÉS DE LA FRANCE.

Les Anglais devant Copenhague.

Après la paix de Lunéville, la deuxième coalition se trouva dissoute, à l'exception de l'Angleterre, qui resta seule en armes. Cette nation se mit même en lutte ouverte, au sujet de la grande question de la liberté des mers, contre la moitié de l'Europe, notamment contre les États maritimes du Nord, la Russie, la Suède, le Danemark. Les Anglais ne voulaient point admettre que les marchandises françaises fussent libres à bord des bâtiments neutres, ou que le pavillon pût couvrir la marchandise, suivant une locution populaire. Ils défendaient aux neutres de commercer avec nous, visitaient leurs bâtiments et déclaraient tous nos ports bloqués, sans qu'ils le fussent effectivement.

Nos ennemis savaient à quel point ces diverses prétentions étaient injustes, mais, d'après ce principe de Machiavel que le salut de l'État doit être la suprême loi, ils maintenaient leurs exigences.

« Si nous étions justes un seul jour, avait dit Pitt à la tribune, nous n'aurions pas un an à vivre. »

Ces droits des neutres ont été, de tout temps, la grande querelle de la France avec sa rivale qui, vaincue en 1780, laissa poser des principes conservateurs de la liberté maritime, mais reprit ses prétentions en 1793, alors que la France était assaillie par les souverains de l'Europe.

Le traité de 1780 devint lettre morte pendant les sanglantes guerres de la révolution, et les neutres se laissèrent visiter, insulter, piller par les uns et par les autres.

Mais, à la fin de 1800, les États-Unis ayant donné le signal, les puissances du Nord, et à leur tête Paul Ier, empereur de Russie, voulurent renouveler le traité de 1780.

Ce fut sur ces entrefaites que les Anglais enlevèrent une flotte danoise qu'escortait une frégate, et, comme on leur demanda réparation, ils répondirent que les neutres devaient se soumettre à la visite du dernier des corsaires anglais, parce que, disait Pitt, l'implacable ennemi de la France, renoncer à ce droit de visite, c'était compromettre les intérêts les plus chers de l'État.

Dès lors, pour jeter l'épouvante, nos ennemis coururent sus à tous les bâtiments neutres, en capturèrent plus de quatre cents et s'emparèrent des colonies du Danemark et de la Suède.

Ils n'avaient pas moins de 195 vaisseaux, 250 frégates et 300 bâtiments inférieurs répandus sur toutes les mers du globe, et, s'ils avaient à lutter contre l'Europe entière, il est juste de dire qu'ils ne négligèrent rien pour tenir tête à l'orage qui s'amoncelait de tous côtés.

Le plan adopté consistait à frapper d'abord le Danemark, afin de le tirer de la coalition, puis à combattre séparément, en pleine Baltique, les escadres russes et suédoises.

L'amiral **PARKER**, chargé de cette expédition, reçut !e commandement d'une belle escadre, et on lui donna pour second le héros d'Aboukir, l'audacieux **NELSON**, doué d'un heureux instinct pour la guerre, raisonnant bien, dit Thiers, sur les choses de son métier, et le plus propre à conduire au feu les marins anglais.

C'était à cette époque que lord **KEITH** débarquait une armée sur les côtes de l'Égypte et que **GANTEAUME** battait la mer pour tâcher d'y faire passer des renforts.

On était en mars 1801, et **PARKER** et **NELSON** choisirent bien leur moment pour attaquer les Danois, parce que les glaces maintenaient prisonnières, dans leurs ports, les faibles escadres de la Russie et de la Suède. Le détroit du Sund, qui sépare le Danemark de la Suède, n'a pas moins de 2300 toises, à sa moindre largeur, et aucun ouvrage de défense n'existait du côté de la Suède, où se trouvent précisément les eaux les plus profondes ; le temps et les moyens avaient manqué pour en élever; même on ajoute que les Danois n'auraient pas vu d'un bon œil les Suédois fortifier leurs côtes; aussi les Anglais, conduits par un **NELSON**, ne devaient-ils pas hésiter un seul jour à franchir ce détroit célèbre.

Ancestramil

Le 30 mars 1801, poussés par une belle brise de nord-ouest, leurs vaisseaux, en ligne de bataille, donnèrent dans la passe et la franchirent sans difficultés, en échangeant à grande distance quelques projectiles avec le fort de Kronembourg.
PARKER, pour échapper complètement au feu des Danois, n'eut même qu'à ranger la côte de Suède, de sorte que ses capitaines prirent leurs postes, sans peine, au mouillage de l'île Huenn.
Les Danois avaient fait de grands préparatifs de défense, particulièrement dans la passe royale qui côtoie Copenhague et avaient laissé à peu près libre la passe des Hollandais située de l'autre côté du banc de Middle-Grund et qui est le chemin de la Baltique.
Ils pensèrent avec raison à couvrir d'abord leur capitale, sachant bien que les Anglais ne passeraient pas outre, sans attaquer cette ville importante.
Au nord de la passe royale se trouvait le fort des Trois-Couronnes, armé de 70 grosses pièces et liant ses feux avec ceux de la citadelle de la ville. Là, 4 vaisseaux de ligne et une frégate barraient le chenal du port.
Puis, en descendant vers le sud, on trouvait 20 pontons chargés de canons et destinés à barrer la passe royale. Ces pontons se joignaient à des batteries en terre élevées sur l'autre rive de l'île d'Amack.
C'était la partie faible de la ligne d'embossage, et, dans le conseil de guerre qui fut tenu par l'amiral **PARKER, NELSON**, qui avait fait lui-même une reconnaissance minutieuse, offrit d'y diriger une attaque principale, après avoir contourné le banc de Middle-Grund, pour se trouver placé dans le sud de la ligne d'embossage.
PARKER, ayant consenti à suivre ce plan, donna 12 vaisseaux à son lieutenant, au lieu de 10 que ce dernier lui avait seulement demandés.
Le 1er avril au soir, **NELSON**, ayant tout disposé pour son attaque, descendit la passe du sud et vint jeter l'ancre au-dessous de Copenhague ; puis, le lendemain, il remonta la passe royale à l'aide d'un vent favorable, non sans laisser 3 vaisseaux échoués sur le Middle-Grund, et s'embossa, vers 10 heures du matin, à très-petite portée de la ligne danoise, recevant et rendant un feu épouvantable.
En même temps un vaisseau anglais attaquait le fort des Trois-Couronnes, tandis que **PARKER** se tenait en réserve avec le reste des forces.
Telles furent les dispositions prises par les Anglais, auxquels les Danois surent opposer une héroïque résistance.
« — La mer libre ou la mort. »
Tel fut le cri des ouvriers et marins de Copenhague, en accourant en foule pour les travaux du génie ou la défense des batteries.

Le vaisseau *le Provesten*, formant tête de ligne au sud, près de l'île d'Amack, et son capitaine, M. **de LESSEN**, n'amena point son pavillon, malgré qu'il eût 500 hommes tués ou blessés. Il se jeta à la nage avec ceux qui restaient de son vaillant équipage, et échappa, non sans gloire, à une mort certaine, quand le feu prit à son vaisseau.
NELSON eut beaucoup de peine à rompre cette partie de la ligne, tandis qu'à l'autre extrémité le capitaine **RIOU**, chargé de l'attaque du fort des Trois-Couronnes, éprouvait une résistance désespérée.
Ce fut alors, dit-on, que **PARKER**, doutant de l'issue favorable du combat, hissa le pavillon de ralliement, et que **NELSON**, appliquant une longue-vue sur son œil borgne, s'adressa en ces termes à ceux qui l'entouraient.
« — Je vous jure, dit-il, que je ne vois pas les signaux de « Parker. »

Peu après, le vaisseau danois *le Danebrog* sautait dans les airs avec un fracas épouvantable ; plusieurs autres, désemparés, s'en allaient à la côte, et si la position des Danois était critique, on doit dire que Nelson n'était pas très-rassuré sur son escadre.
Il eut alors l'idée d'envoyer un parlementaire au roi, et l'audace de lui faire dire que, s'il ne donnait pas immédiatement l'ordre de faire cesser le feu, il allait couler bas les vaisseaux qui avaient amené et dont il ne pouvait opérer l'amarinage.
Nos alliés eurent le tort de céder à ces menaces, car l'habile et rusé Anglais en profita pour relever ses nombreux vaisseaux échoués sur le Middle-Grund, et battre en retraite hors de la portée du canon. On dit que 1 200 Anglais furent tués ou blessés, outre que six de leurs vaisseaux furent très endommagés.
Ainsi la lutte avait été sanglante, et l'on pouvait dire que rien n'était fait encore, quoique les Danois fussent très préoccupés de leur capitale exposée, plus que jamais, à un bombardement, et de leurs vaisseaux de ligne serrés dans le bassin du port et menacés d'un incendie.
PARKER, afin de tirer parti de sa victoire, voulut exiger des Danois qu'ils sortissent de la confédération des neutres, et **NELSON**, étant descendu à terre, en conféra avec le roi; mais ce dernier ne voulut jamais consentir à cette défection qu'il eût considérée comme honteuse, et tout ce que nos ennemis purent obtenir, ce fut un armistice de cent jours, non sans de vives discussions, et après une longue attente, pendant laquelle les braves Danois travaillèrent, sans relâche, à fortifier de plus en plus les abords de la passe Royale.
Sur ces entrefaites, le bruit s'étant répandu que Paul Ier, le chef de la coalition, venait d'être assassiné dans son palais, cette triste nouvelle, qui changeait la face des choses, ne contribua pas peu à rompre la confédération maritime.
PARKER ratifia L'armistice que **NELSON** avait signé avec le prince royal, et ce dernier en informa immédiatement ses alliés, afin qu'ils eussent à rester dans leurs ports, au lieu de s'aventurer dans la Baltique.
Les Anglais se hâtèrent de transiger honorablement avec la Russie, la Suède, la Prusse. Ils relâchèrent les bâtiments neutres qu'ils avaient amarinés, et Nelson, qui continua de croiser paisiblement dans la Baltique, laissa les bâtiments de commerce circuler librement autour de lui, n'exigeant des souverains alliés qu'une condition, celle de garder les vaisseaux de guerre dans les ports.
Aussi la navigation reprit-elle son cours accoutumé, et Bonaparte, qui avait eu l'art de nouer la coalition contre l'Angleterre, la vit avec regret abandonnée par la faiblesse des confédérés, qui s'excusèrent tous de leur conduite en se rejetant sur leurs voisins.

———

LE CONTRE-AMIRAL LINOIS.

Combat d'Algésiras.

Le cabinet de Madrid, désirant acheter l'amitié de la France par quelques sacrifices, donna des ordres pour l'armement de 4 vaisseaux, dès que Bonaparte en manifesta le désir. Ce devait être le noyau d'une escadre dont le commandement était réservé à don **Juan de MORÉNO**, et dont l'organisation fut confiée au contre-amiral **DUMANOIR**, qui fut envoyé, à cet effet, à Cadix.
LINOIS reçut l'ordre de se rendre, dans ce même port, avec une division de 3 vaisseaux et 1 frégate.

Le Formidable, 80; cap. Troude; c. a. Linois.

L'Indomptable, 80; cap. Moncousu.
Le Desaix, 74; cap. Christy-Pallières.
La Muiron, 40; cap. Martinencq.

Cet amiral, parti de Toulon le 13 juin 1801, jeta l'ancre en rade des îles d'Hyères, embarqua 1 500 hommes de troupe placés sous les ordres du général **DESVAUX**, puis gagna le large pour protéger un convoi de 40 voiles qui était attendu de Marseille à Toulon.
Après avoir rempli cette mission, s'étant dirigé sur le détroit, il captura, chemin faisant, 3 bâtiments anglais, dont 1 corvette de 20 canons. Il apprit, par des pêcheurs espagnols qu'il rencontra près du cap de Gâte, qu'une escadre anglaise avait paru devant Cadix, et sachant qu'il avait déjà derrière lui celle de sir **John Borlase WARREN,** il prit la résolution de se réfugier dans la baie d'Algésiras, où il arriva le 4 juillet 1801.
De leur côté, comme nos ennemis avaient résolu d'empêcher la réunion de nos vaisseaux sur la rade de Cadix à ceux de l'Espagne, le contre-amiral **SAUMAREZ** avait mis à la voile de Plymouth, le jour même où Linois partait de Toulon.
Notre amiral jugea que sa position était critique. Prévoyant qu'il ne tarderait pas à être attaqué, il ne négligea rien pour se rendre invincible, et les mesures prises furent si habiles pour soutenir une lutte inégale, que la brillante victoire remportée par nos marins en fut certainement la conséquence.
La rade d'Algésiras est ouverte et peu profonde. Dans le sud-est de la ville, à 1 mille et demi de distance, se trouve le fort de Santa-Garcia ; puis, dans le nord-ouest, à moins d'un demi-mille, se trouve celui de Saint-Jacques, devant lequel est un îlot sur lequel on mit en batterie quelques canons.
LINOIS, contrairement aux conseils du capitaine de port, mouilla ses vaisseaux par de petits fonds, parce qu'il se rappelait la manœuvre de **NELSON** à Aboukir. Il les plaça suivant une ligne d'embossage qui s'étendait de l'îlot vers le nord, près des fortifications délabrées du fort Saint-Jacques, et fit approvisionner ces forts de poudres et de boulets.
Pas un instant ne fut perdu. On travailla, pendant la nuit du 4 au 5 juillet, aux travaux du branle-bas. Le général **DESVAUX**, tous les soldats passagers, contribuèrent de leur mieux aux préparatifs, et chacun était jaloux de soutenir dignement l'honneur du pavillon.
Du reste, on eut bien raison de mettre le temps à profit, car, dans la matinée du 6 juillet, les Espagnols annoncèrent que l'escadre anglaise arrivait toutes voiles dehors.
Les vaisseaux de sir **James SAUMAREZ** parurent en vue, vers 8 heures du matin.

C'étaient :
Le César, 80; cap. Brenton; c. a. sir James Saumarez.
Le Pompée, 74; cap. Charles Stirling.
Le Vénérable, 74 ; cap. d'Ésterne Darby.
Le Spencer, 74 ; cap. Samuel Hood.
Le Superb, 74; cap. Goodwin Keats[1] (1).
L'Anuibal, 74; cap. Salomon Ferris.
L'Audacious, 74; cap. Shaldam Pearl.
La Thames, 36.

Nos ennemis avaient donc des forces doubles des nôtres.

(1) Ce vaisseau croisait à l'entrée du Guadalquivir et ne donna point au combat d'Algésiras. (James.)

Ils connaissaient parfaitement la baie, se trouvaient à portée de leur meilleur arsenal, arrivaient nouvellement de Plymouth, et pourtant nous fûmes vainqueurs. Un vaisseau anglais fut capturé ; un deuxième amena son pavillon ; les autres battirent en retraite du côté de Gibraltar.
Pourquoi donc avons-nous subi le désastre d'Aboukir, où les chances furent si belles en comparaison. Là aussi, il y avait d'habiles capitaines, de vaillants marins !
Les Anglais ont-ils dû leur triomphe au génie de **NELSON**, ou à l'imprévoyance des chefs, ou à la fatalité. Toujours est-il que ceux qui combattirent à Algésiras ont donné un démenti à ceux qui ont osé dire que le désastre d'Aboukir était certain, en raison de la faiblesse des équipages, de leur mauvaise organisation.
Les vents qui soufflaient du nord-ouest permirent à nos ennemis de s'avancer les amures à bâbord, et, dès qu'ils furent signalés, les marins et les soldats coururent avec enthousiasme à leurs postes de combat.
Vers 7 heures 50 minutes, au moment où *le Pompée* contournait la pointe de l'île Cabrista, sous l'impulsion d'une jolie brise, les canonniers postés dans cette île commencèrent le feu auquel la *Muiron*, puis les autres bâtiments, prirent part successivement.
Sir **James SAUMAREZ**, après avoir prolongé notre ligne vers le nord, voulut imiter la manœuvre de Nelson à Aboukir, c'est-à-dire passer entre la batterie Saint-Jacques et *le Formidable*, afin de doubler nos vaisseaux et les prendre entre deux feux ; mais, vers 8 heures, le vent faiblit. Le Vénérable, pris en calme, s'arrêta par le travers de *l'Audacious* et du *Pompée*. *Le Cesar* et les autres vaisseaux restèrent plus encore en arrière. *Le Pompée* mouilla si près du vaisseau de **LINOIS** par tribord, qu'il se trouva en dedans de sa bouée. *Le Vénérable* se trouvait sur l'avant de *l'Indomptable*, *l'Audacious* plus loin.
Telles étaient les positions respectives, quand une terrible canonnade s'engagea entre ces trois vaisseaux et les nôtres.
Vers 9 heures 15 minutes, la brise ayant repris faveur, *le Cesar* commença le feu contre *le Desaix* ; *l'Annibal* cingla vers le nord, mais s'échoua si complètement sur un banc, que les chaloupes des autres vaisseaux ne purent le remettre à flot.
Au milieu des tourbillons de fumée qui l'entouraient, malgré le bruit strident de la mitraille et des boulets, **LINOIS**, plein de calme, pénétra les desseins de ses ennemis, et ayant compris qu'il voulaient doubler sa ligne pour mettre *le Formidable* entre deux feux, il prit une mesure importante qui non-seulement déjoua leurs projets, mais lui assura la victoire.
Vers 9 heures 30 minutes, il signala de filer les câbles en établissant des focs ou des voiles d'étai, de sorte que ses vaisseaux, abattant lentement sous l'impulsion d'une brise faible, s'échouèrent sans faire d'avaries. Pendant cette manœuvre, *le Desaix* reçut une bordée en enfilade, mais *le Formidable* put battre *l'Annibal* avec beaucoup d'avantage.
Tout à coup nos marins virent que plusieurs chaloupes se dirigeaient du côté de l'île, dont les batteries avaient cessé de tirer. Le capitaine **MARTINENCQ** pensa que les Anglais voulaient s'y établir et, donnant des ordres en conséquence, fit armer immédiatement deux canots.
Ces derniers, devançant ceux des ennemis, portèrent dans l'île 130 soldats, sous les ordres du capitaine **BALANCOURT**, et quelques chefs de pièces munies de poudres, projectiles, refouloirs. Aussi la batterie ne tarda-t-elle pas à recommencer le feu, et les militaires placés sur leur véritable terrain accueillirent, par des décharges meurtrières, les Anglais qui voulaient opérer leur débarquement.
D'un autre côté, le Pompée, échoué dans les hauts-fonds voisins, battu par cette batterie, par la *Muiron* et par *l'Indomptable*, ayant amené son pavillon, on peut dire que le brave **MONCOUSU** était vainqueur à cette partie de la ligne.
Malheureusement des chaloupes portèrent secours à ce vaisseau anglais et le renflouèrent. Le capitaine, peu soucieux de son honneur militaire, rehissa son pavillon et gagna le large.

A la gauche, comme lesEspagnols abandonnèrent la batterie Saint-Jacques, le général Desvaux s'y rendit de sa personne avec des troupes du Desaix.
Des chaloupes canonnières, qui sortirent d'Algésiras, se placèrent dans l'espace que le Formidable avait laissé libre et prirent part à l'action.
Enfin *l'Annibal*, foudroyé par les vaisseaux de **LINOIS**, amena son pavillon, et, comme celui-là, du moins, était bien échoué, il resta en notre possession. Le capitaine, moins soucieux encore de son honneur militaire que son collègue du *Pompée*, s'étant embarqué dans sa yole, s'enfuit, abandonnant son équipage et ses blessés.
Puis, après sept heures d'un combat acharné, le contre-amiral **SAUMAREZ** donna le signal de la retraite.
Telle fut cette brillante victoire de trois vaisseaux français contre six vaisseaux anglais !
Le capitaine **MONCOUSU** fut tué, le capitaine **LALONDE** blessé ; 500 hommes furent mis hors de combat.
Quant aux Anglais, ils comptèrent, suivant leurs historiens, 121 tués, 240 blessés, 14 disparus, ce qui donne un total de 375.

Les pertes étaient ainsi réparties : *le Cesar,* 42 tués ou blessés ; *le Vénérable,* 33; *le Pompée*, 82; *l'Annibal,* 143 ; *le Spencer,* 33.
Ce qui prouve que cinq vaisseaux contribuèrent à la bataille ; que ce fut bien une bataille de trois vaisseaux contre cinq !
On a vu de quelle importance fut le mouvement ordonné par **LINOIS** de couper les câbles afin d'échouer les vaisseaux, de les empêcher d'être cernés par des forces supérieures ; combien fut opportune l'initiative du capitaine **MARTINENCQ** !
Que serait-il advenu du monde, si **NELSON** avait essuyé un échec semblable dans la baie d'Aboukir !
Cette réflexion n'est pas hors de propos, et fait la gloire de **LINOIS**. Ce brave amiral, en rendant compte au ministre des résultats du combat, rappelait le désastre d'Aboukir comme une grande leçon qu'il ne faut pas oublier.
Ce souvenir fut-il désagréable au premier consul ou à **DECRÉS** ? Nous ne pouvons le dire. Mais toujours est-il que **LINOIS** ne fut pas récompensé comme il aurait dû l'être. Il ne fut pas promu au grade de vice-amiral, et reçut simplement un sabre d'honneur.
Est-ce un trait malheureux du caractère français ? Est-ce défiance, jalousie ou défaut du sentiment intime du juste ?
Nous avons vu des hommes vulgaires portés aux nues, comblés de faveurs, et d'autres, dont les mérites étaient réels, méconnus, calomniés.
Est-ce donc à l'histoire seule, quand le temps a consacré son impartialité, de rendre justice à tous.
Mme veuve **LINDET-LALONDE** reçut une pension de 600 fr.
Le capitaine de frégate **TRULLET**, second du *Formidable*, fut nommé capitaine de vaisseau. Les enfants du capitaine **MONCOUSU** reçurent des pensions. A bord de chacun des vaisseaux de la division, on distribua quatre grenades d'honneur aux grenadiers, deux fusils aux soldats passagers, six haches d'abordage à des matelots, et les conseils de guerre se réunirent pour désigner ceux qui seraient jugés dignes de recevoir ces récompenses.
Le premier soin de **LINOIS** fut de renflouer ses vaisseaux échoués, puis, ayant débarqué ses blessés, il se disposa de son mieux à soutenir une nouvelle lutte.
Quoique vainqueur, il avait des raisons sérieuses de ne pas se croire en sûreté, parce que sa position était encore très critique.

Il savait que ses adversaires trouveraient à Gibraltar les ressources qui lui faisaient complétement défaut, et qu'il serait attaqué avant peu de jours. Aussi écrivit-il à Cadix pour demander des secours, et même insista-t-il pour que l'escadre espagnole prit la mer et vînt se réunir à lui.

LINOIS ET DON JUAN DE MORENO.

Incendie de deux vaisseaux espagnols. — Héroïsme du capitaine Troude.

Don **Juan de MORENO,** le commandant en chef des forces espagnoles, ne se rendit aux prières de **LINOIS**, qui l'appelait en toute hâte dans la baie d'Algésiras, que sur les pressantes sollicitations de **DUMANOIR**.
Nous ne savons si l'on doit imputer ce peu d'empressement aux tergiversations du cabinet, ou à la mauvaise volonté des v capitaines espagnols. Toujours est-il que **LINOIS** en fut très désappointé, qu'il crut ne devoir à l'avenir compter que sur ses propres forces, et disposa tout pour soutenir une nouvelle lutte.
Enfin il eut la satisfaction d'apprendre que don **Juan de MORENO a**vait gagné le large, et, en effet, ce dernier, parti le 9 juillet, jeta l'ancre, dans la soirée de ce même jour, en baie d'Algésiras, avec 6 vaisseaux et 3 frégates.
De son côté, sir **James SAUMAREZ,** brûlant du désir de réparer l'échec qu'il avait reçu, fit pousser les travaux avec tant d'activité pour réparer les avaries de ses vaisseaux que dans une seule journée on changea, dit-on, le mât de misaine de l'un d'eux.
Le 12 juillet, l'escadre franco-espagnole gagna le large, et ce départ, chose curieuse, ressembla pour ainsi dire à une fuite, comme si la présence de nos alliés eût paralysé le courage de nos marins.
On partit au moment du flot, par une jolie brise d'est, chaque capitaine coupant le grelin d'une ancre à jet qui fut abandonnée. Malheureusement, le vent ayant molli beaucoup dans la soirée, les vaisseaux de l'arrière-garde se trouvèrent fort en retard.
Sir **James SAUMAREZ,** ayant appareillé lui-même dans l'après-midi, avec 5 vaisseaux, 2 corvettes, signala de forcer de voiles pour chasser les nôtres ; son escadre, diminuée de 2 vaisseaux par la perte de *l'Annibal* et les avaries du *Pompée*, s'était renforcée par l'arrivée du *Superb*, qui croisait antérieurement à l'embouchure du Guadalquivir.
Don **Juan de MORENO,** suivant les règlements en vigueur dans la marine espagnole, arbora son pavillon à bord de la frégate *la Sabine* et **LINOIS**, pour l'accompagner, quitta, non v sans regret, son vaisseau *le Formidable.*
Les circonstances actuelles ne faisaient présager rien de bon pour la nuit.
Déjà **LINOIS** avait donné l'ordre à *l'Indienne* de prendre à sa remorque *l'Annibal* pour le reconduire au mouillage d'Algésiras. La nuit était venue et le calme s'était fait si bien que c'est à peine si les vaisseaux gouvernaient.
Voici dans quel ordre s'avançait l'escadre alliée :
D'abord *la Sabine*, portant les insignes du commandement.
Le Formidable, le Desaix, l'Indomptable, la Muiron, formant une première ligne de front ; les 5 vaisseaux espagnols et *le Saint-Antoine* formant une deuxième ligne de front, et prêts à se mettre, au besoin, en ligne de bataille, en venant en travers, soit d'un bord, soit de l'autre.
Quant aux vaisseaux anglais, ils étaient couverts de voiles pour rapprocher la distance, et ils marchaient si bien que le vent ayant pris un peu faveur, vers 10 heures, *le Superb* put déjà canonner *le Real-Carlos* et *le San-Hermanogild*, deux beaux vaisseaux de 112 canons. On raconte qu'il passa entre ces deux bâtiments en faisant feu de ses deux bords, qu'il les doubla et dirigea sa course vers le Saint-Antoine.

Ce fut alors qu'advint une épouvantable catastrophe, sans pareille dans les annales de la marine.
La nuit était noire, la confusion inévitable ; les deux vaisseaux espagnols continuèrent une folle canonnade. Ils tombèrent l'un sur l'autre, à la suite d'une rafale ; le feu prit à bord de l'un d'eux ; il se communiqua sans retard à l'autre, et tous deux, à demi consumés par les flammes, sautèrent dans les airs, avec un horrible fracas !
Les vaisseaux des trois nations manœuvrèrent pour s'éloigner de ces brasiers flottants, et l'on dit que 2 400 Espagnols périrent, au grand bénéfice des Anglais, qui sont même accusés d'avoir provoqué le mal en tirant à boulets rouges.
Le Superb réduisit *le Saint-Antoine,* après l'avoir démâté !

Voyons maintenant ce qui se passait au centre.
Les amiraux, impuissants à prévenir ces malheurs, se tenaient à petite distance à bord de *la Sabine* et ne purent eux-mêmes échapper aux Anglais qu'en faisant éteindre tous les feux à leur bord.
Le Formidable reçut les boulets de cinq vaisseaux ennemis, dont plusieurs tirèrent à boulets rouges, suivant le témoignage de l'honorable **TROUDE**. Ce dernier, s'apercevant que les Anglais avaient pris pour marque distinctive trois fanaux au mât d'artimon, adopta les mêmes signes de reconnaissance, cessa de rendre coup pour coup, et eut le bonheur de se faire abandonner.
Le lendemain, vers 4 heures du matin, *le Formidable* filait au plus près tribord amures, par une jolie brise d'est, lorsque l'on aperçut, par l'arrière et dans ses eaux, *le Vénérable* et un autre vaisseau ennemi. Comme un combat terrible était imminent, **TROUDE** fit descendre les hommes des gaillards pour compléter dans les batteries. Bientôt, *le Vénérable*, se plaçant sous le vent par la hanche de bâbord, ayant commencé le feu, l'une de nos premières volées le démâta de son mât de perroquet de fougue.
TROUDE laissa porter sur lui, les Anglais exécutèrent la même manœuvre et les deux vaisseaux se prolongèrent vergue à vergue, en se canonnant vivement. Pendant ce temps, *le Cesar* et *le Superb* se rapprochaient ; la frégate *le Thames* envoya aussi quelques volées en enfilade.
La position devenait de plus en plus critique ; mais notre capitaine n'était pas homme à se décourager. Il ordonna de mettre trois boulets par pièce, et le feu du *Formidable* devint si terrible que le *Vénérable* ne tarda pas à être démâté de tous ses mâts ! Plus tard, quand il s'éloigna, il fut encore mitraillé de l'arrière à l'avant, et si bien que le tiers de l'équipage fut mis hors de combat.
Le Cesar prit aussi part à l'action, et si *le Superb* ne tira point du canon, il n'en est pas moins vrai qu'il était à portée, suivant le témoignage de Troude[1].
Enfin les marins du *Formidable*, sortant vainqueurs de tous ces engagements, restèrent maîtres du champ de bataille. Il était environ 7 heures du matin, **TROUDE** fit montera dans les batteries les derniers projectiles, réunit sur le gaillard d'arrière ses valeureux matelots, leur adressa une énergique allocution, de chaleureux remercîments, et obtint d'eux la promesse qu'ils se feraient couler bas avec le vaisseau plutôt que de le livrer à l'ennemi.
Ce brave capitaine, quand il atteignit le port de Cadix, fut acclamé par les habitants, témoins de sa lutte héroïque.
Les autres vaisseaux et frégates arrivèrent aussi à bon port.
Quant au *Vénérable*, entièrement démâté, échoué sur des roches situées au large de San-Pedro, il fut abandonné par les Anglais, qui firent de vains efforts pour le renflouer.
Telle fut cette traversée de nuit, pendant laquelle nos ennemis capturèrent le *Saint-Antoine*, mais perdirent un de leurs vaisseaux.

(1) Le Superb ou un troisième vaisseau. Les Anglais ont nié formellement que nos marins aient eu affaire à trois vaisseaux. Troude assure pourtant qu'un troisième était à portée.

L'horrible catastrophe des deux trois-ponts espagnols se consumant, sautant dans les airs, ne fait, en aucune façon, honneur à sir **James SAUMAREZ.**
La gloire de **LINOIS**, celle de **TROUDE**, de nos marins en général reste entière et les luttes du *Formidable* devant Algésiras et Cadix sont des faits dignes de l'admiration de la postérité.
TROUDE reçut une blessure à la tête ; sa longue-vue, son porte-voix furent mis en morceaux ; son corps contusionné ; son habit, son chapeau déchirés par la mitraille ; et l'on raconte que, lorsque **DECRÉS** le présenta à Bonaparte, celui-ci, en le serrant dans ses bras, s'adressa en ces termes aux personnes qui formaient son entourage :

— « Messieurs, je vous présente *l'Horace* français, le brave » capitaine **TROUDE**. » —
Dans le deuxième combat, 20 hommes furent tués à bord du *Formidable*, et James dit qu'à bord du *Vénérable* il y eut 18 tués, 87 blessés.
D'un autre côté, dans une lettre adressée de Gibraltar, on assure que le tiers de l'équipage fut mis hors de combat devant Cadix.
Quant à don **Juan de MORENO,** ne peut-on lui faire des reproches pour sa conduite pendant cette nuit funeste du 12 au 13 juillet.
Pourquoi donc n'adopta-t-il pas des signaux de reconnaissance, puisqu'un combat était imminent.
Lorsque des vaisseaux se battent pendant une nuit obscure, il n'y a aucun inconvénient à ce qu'ils se reconnaissent. Le seul, peut-être, qu'on puisse objecter, et certes il est insignifiant, c'est que tous les vaisseaux adoptent le même signal de reconnaissance. Dans ce cas, le combat cesse naturellement.
Mais, si les ennemis seuls ont des signaux particuliers, tous les malheurs sont possibles ; la défaite est certaine.
Cette leçon peut être bonne à l'occasion, si des armées navales se rencontrent encore de nuit et livrent des combats.
Pourquoi don **Juan de MORENO** ne choisit-il pas, pour franchir la petite distance qui sépare Algésiras de Cadix, des circonstances plus favorables : un bon courant ; une brise assurée ? Pourquoi ne pas avoir attaqué résolûment les vaisseaux anglais, au lieu d'avoir fait route en ordre de retraite ?
Dans quel but avoir quitté le vaisseau amiral, puisqu'il savait que la nuit serait obscure et qu'il lui serait impossible de communiquer ses ordres.
En résumé, les destins nous furent peu favorables ; et l'on peut s'en consoler en pensant que l'incendie du *Real-Carlos* et de *San-Hermanogild* est un fait en dehors de toute prévision.
Oublions les griefs qui peuvent être reprochés aux deux commandants en chef, et ne nous rappelons que de la gloire de nos marins.

Le contre-amiral **DUMANOIR** ramena ultérieurement à TouIon les vaisseaux le Formidable, *l'Indomptable, l'Annibal.*
Quant au *Desaix,* parti de Cadix pour Saint-Domingue, lors de la grande expédition qui fut dirigée sur cette île pendant la paix d'Amiens, il se perdit sur un écueil, en arrivant près du port.

———

Ancestrali

LE CONTRE - AMIRAL LATOUCHE-TRÉVILLE A BOULOGNE.

Échecs de Nelson.

Les Anglais ayant nommé le fameux **NELSON** commandant en chef de l'escadre qui défendait le Pas-de-Calais, cet amiral, dans le but de détruire notre flottille et de brûler la ville de Boulogne, se présenta devant ce port, au commencement du mois d'août, avec une flotte de 40 voiles, sans compter beaucoup de brûlots.
LATOUCHE-TRÉVILLE, en amiral habile, se tint prêt à le recevoir et rangea ses bateaux sur l'avant du port, de manière à former une belle ligne d'embossage qui comprenait 6 brigs, 2 goélettes, 20 chaloupes canonnières.
NELSON jeta l'ancre à 3 milles du rivage, fit rallier tous ses bâtiments, reconnut la position des nôtres, essaya la portée de ses bombes, et forma son plan d'attaque de manière à incendier nos chaloupes.
Le 4 août 1801, ses bombardes se rangèrent à l'ouest de notre ligne d'embossage, hors de portée des batteries situées à l'est de Boulogne, et à l'abri de celles de l'ouest, par la nature même du terrain.
Les grands bâtiments placés derrière ces bombardes se rapprochèrent de nos bateaux au moment du flot et leur lancèrent des boulets, en courant des bordées, par une jolie brise de nord-est. D'autre part, les bombardes lancèrent plus de mille bombes qui eurent pour seul effet de couler une canonnière et un bateau plat.
LATOUCHE-TRÉVILLE et le général **SAVARY**, aide de camp du premier consul, restèrent sans cesse au milieu du feu.
Heureusement pour les Anglais, le temps était mauvais, car, sans cela, nos marins et soldats auraient enlevé toutes les bombardes à l'abordage.
En résumé, **NELSON**, désappointé de son succès regagna le mouillage des dunes, et nos ennemis, au comble de l'étonnement, formèrent les conjectures les plus diverses sur ces bateaux plats qu'il avaient méprisés, dont ils avaient ri, et qu'ils considéraient maintenant comme un danger sérieux.
L'escadre des dunes reçut des renforts importants ; la presse des marins fut décrétée ; 4 000 soldats d'élite furent embarqués sur les bâtiments de **NELSON**.
Ce dernier, ayant mis à la voile, dirigea d'abord sa route sur Flessingue, afin de donner le change ; mais notre amiral, loin d'être dupe de cette ruse, augmenta, de jour en jour, ses moyens de défense, fortifia sa ligne d'embossage, ne négligea rien pour tenir tête à son redoutable adversaire, prit les précautions les plus minutieuses.
Trois bataillons d'élite des 46^{e}, 57^{e}, 108^{e} demi-brigades embarquèrent sur les bateaux pour coopérer à la défense.
De nouvelles batteries furent construites, de nouveaux mortiers disposés.
Dans les lignes d'embossage, les canonnières furent placées en première ligne, les bateaux plats en seconde. On disposa des filets d'abordage, on doubla les câbles avec des chaînes, pour que les Anglais ne pussent pas, en les coupant, entraîner au large les bateaux, et enfin les hommes reçurent l'ordre de coucher à leurs postes de combat.

Nous verrons combien furent sages ces diverses prescriptions.
NELSON revint inopinément jeter l'ancre dans l'est de Boulogne, et, à une heure avancée de la nuit du 15 août, quatre divisions de canots s'avancèrent lentement vers notre ligne d'embossage, tandis qu'une cinquième prit position, pour jeter des obus destinés à occasionner des incendies.

Nos canots de grande garde, attaqués les premiers, donnèrent l'alarme fort à propos, quoique l'un d'eux eût été surpris.
Tout à coup, les deux lignes s'éclairèrent de feux ; une affreuse bataille s'engagea entre les marins des deux nations, et les riverains, les soldats de la grande armée, assemblés sur la plage, attendirent avec anxiété que le soleil vînt éclairer la scène, tout en faisant mille conjectures sur l'issue du combat.
La première division de canots anglais, que commandait le capitaine **SOMMERVILLE**, chassée dans l'est par les courants, ne put, dit-on, donner suivant les prescriptions de **NELSON**.
Elle attaqua, dans la matinée, un brig mouillé en tête du môle.
SOMMERVILLE l'enleva, dit James, après une lutte sanglante, mais ne put le traîner au large, parce qu'il était amarré par une chaîne et qu'une fusillade meurtrière partit de la plage et des navires voisins. Le brig devait être l*e Volcan*, capitaine **GUÉROULT**, à bord duquel fut tué l'aspirant **LACOMBE**, en se défendant vaillamment.
La deuxième division, sous les ordres du capitaine **PARKER**, ayant commencé le feu, vers minuit et demi, attaqua *l'Etna*, que montait le capitaine de vaisseau **PEVRIEUX**, et qui se trouvait à l'ancre, près du môle.
On assure que **PEVRIEUX** tua, de sa main, les deux premiers ennemis qui se présentèrent, que les marins anglais s'embarrassèrent dans les filets d'abordage, essuyèrent un terrible feu de mousqueterie et ne se retirèrent qu'après avoir subi de cruelles pertes.
D'après James, il y eut dans les trois divisions 170 hommes tués ou blessés. **PARKER** lui-même fut mortellement atteint.
Nous n'eûmes, de notre côté, que 10 hommes tués, 30 blessés !
LATOUCHE-TRÉVILLE assure que 500 Anglais furent mis hors de combat, chiffre très-vraisemblable, puisque James en avoue 170.
Il cita dans son rapport le lieutenant **CARRAU**, qui coula 4 péniches ennemies autour de la canonnière *la Surprise* qu'il commandait.
Ainsi, l'on en était venu à l'abordage, et l'attaque tentée sur toute la ligne avait été repoussée vaillamment. Ce fut une victoire éclatante, une preuve de l'intelligence avec laquelle **LATOUCHE-TRÉVILLE** avait prévu, combiné toutes choses, du magnifique courage des marins et soldats sortant vainqueurs d'une lutte corps à corps engagée, de nuit, par les hommes d'élite de l'escadre des dunes !
On pouvait avoir confiance désormais dans cette flottille si bien organisée.
Admirons aussi le sang-froid des Anglais, voulant enlever, à l'abordage, des canonnières que montaient des hommes énergiques assistés de leurs valeureux camarades, les soldats de la grande armée.
De même qu'à Aboukir la division des canots obusiers avait voulu passer à terre de la ligne d'embossage, mais les batteries du rivage l'avaient foudroyée.
Enfin, dès l'aube, **NELSON**, vaincu et désespéré, signala de battre en retraite.
LATOUCHE-TRÉVILLE, ayant donné une grande fête, distribua solennellement, par ordre du premier consul, 12 haches d'armes, 6 fusils, 4 grenades à ceux qui s'étaient particulièrement distingués.
Les aspirants **BARON, LITTRÉ** reçurent des armes d'honneur.

———

Ancestrami

Histoire des marins français sous la République (1789-1803) – Auteur Charles Rouvier – Ed. Bertrand Paris – 1868 – sources : www.gallica.bnf.fr - droits : domaine public – saisie 2018.

CHAPITRE IV.

DIVISIONS LÉGÈRES. — CROISIÈRES. — COMBATS PARTICULIERS.

———

La Pallas, 38; cap. Jacques Epron.

Ce capitaine, parti de Cancale dans la nuit du 3 au 4 février 1800 se trouvait par le travers d'Erquy quand les vigies signalèrent, dans le nord-ouest, deux bâtiments qui couraient bâbord amures, par une jolie brise de sud-est. C'étaient les corvettes *Fairy* et *Harpy* qui s'étaient approchées de la côte en reconnaissance.
Les ennemis, en apercevant notre frégate, virèrent de bord et cinglèrent au nord-ouest.
EPRON, faisant ses préparatifs de combat, se couvrit de voiles pour leur donner la chasse, les rejoignit et les canonna pendant une heure.
Dans l'après-midi, comme les vents passèrent au sud-ouest, et qu'on aperçut trois grands bâtiments de guerre dans le nord-est, notre capitaine se hâta de courir vers la terre de France, abandonnant les deux corvettes qu'il considérait déjà comme une proie assurée. Les bâtiments en vue n'étaient autres que les frégates *la Loire, la Danaé* et la corvette *le Railleur*, qui chassèrent *la Pallas*, toutes voiles dehors.
La brise faiblit ; **EPRON**, après avoir vainement essayé de doubler les Sept-Iles, se vit obligé d'accepter une lutte sanglante contre un ennemi si supérieur en forces, qu'après un combat dans lequel nous eûmes 40 hommes tués ou blessés, il se vit dans la dure nécessité d'amener son pavillon.

Ce capitaine fut honorablement acquitté par le conseil de guerre qui le jugea.
Les Anglais perdirent le même nombre d'hommes que nous.
Cette rencontre eut lieu le 4 février 1800.

La frégate la Désirée.

Il y avait dans le port de Dunkerque une division de 4 frégates : *la Poursuivante, l'Incorruptible, la Carmagnole, la Désirée,* qui étaient bloquées depuis longtemps et qui furent attaquées, dans la nuit du 7 juillet 1800, par plusieurs bâtiments ennemis, la corvette *le Dark,* capitaine **Patrick CAMPBELL**, 2 canonnières, 4 bombardes et plusieurs chaloupes ou canots armés en guerre.

Voici comment James raconte cette affaire :
On héla les Anglais, dit-il, de la frégate la Désirée :
— « D'où venez-vous? » —
— « Nous venons de Bordeaux. » —
—« Quels sont les bâtiments qui viennent après vous? »—
— « Je ne sais pas. » —

Peu après, *le Dark* aborda *la Désirée*. Les ennemis sautèrent résolûment sur son pont, et s'en rendirent maîtres. Les capitaines des autres frégates coupèrent leurs câbles sous le feu des Anglais, cinglèrent hors de la rade et n'y rentrèrent que dans la journée du lendemain.

Il ressortit d'une enquête qui fut ouverte, après cette triste affaire, qu'à bord de *la Désirée* les canons étaient chargés, mais non amorcés, que les Anglais envahirent le pont, qu'aucune disposition n'avait été prise, que tous les hommes ne montèrent pas au son de la cloche.
Le capitaine fut tué, le lieutenant blessé ! Ce dernier, ayant demandé, dit-on, s'il fallait couper le câble, le capitaine lui aurait répondu : « Non ; » et l'on raconte que, perdant la tête, il s'écriait, en désespéré :
— « Que faire, que faire ? » —

Le brig le Cerbère, cap. Ménage.

Ce brig, mouillé en rade de Lorient, près de Port-Louis, fut attaqué, pendant une nuit sombre, par les canots de l'escadre de sir **Édouard PELLEW.**
Nos ennemis, suivant leur habitude, accostèrent par les hanches, en criant :
— « Hourra ! hourra ! »

Et les marins, surpris, ne purent opposer qu'une vaine résistance. L'enseigne **MÉNAGE**, qui commandait, et les autres officiers furent blessés.

La canonnière la Chiffonne, cap. Le Sage.

Les Anglais, qui étaient maîtres de l'île Saint-Marcouff, résolurent d'enlever, pendant la nuit, cette canonnière qui était mouillée près du village d'Issigny, et dans la nuit du 17 janvier 1801, vers 10 heures du soir, huit grandes péniches portant 200 hommes s'avancèrent pour mettre ce plan à exécution.
Le temps était calme. Nos ennemis avaient garni leurs avirons d'étoupe, et on ne les entendit venir que quand ils furent proches. L'enseigne de quart **MARION** prit rapidement les dernières dispositions pour le combat, et l'on se trouva prêt fort heureusement.
On dit qu'il héla lui-même :
« — Oh du canot, où allez-vous ? »
Les Anglais répondirent :
« — A bord de la canonnière. »

Et l'historien James raconte que l'un de ses compatriotes eut l'impudence d'ajouter :
« — Nous sommes républicains. »

MARION cria : « Mouille. »
Et comme les Anglais firent deux décharges de mousqueterie, il répondit immédiatement par deux coups de canon chargés à mitraille. Les canots s'engagèrent dans les amarres de poste à tribord. On leur tira deux autres coups de canon qui firent leur effet, car des gémissements succédèrent aux hourras.
La Chiffonne était munie de ses filets d'abordage, et une lutte corps à corps s'engagea pour ne pas durer moins d'une heure et demie. Il parait qu'une décharge à bout portant coula l'une des péniches, atteignit mortellement tous ceux qui s'y trouvaient, et décida les Anglais à battre en retraite.

Ancestrami

On se battit à coups de sabres, de piques, de haches, de y pistolets, et l'on assure que *Le Sage*, quoique ayant eu la poitrine traversée par une balle, n'en resta pas moins sur le pont pour encourager ses hommes.
Le lieutenant **BERNIER**, trois fois blessé, resta de même à son poste.
L'enseigne **MARION**, l'aspirant **LANGEVIN**, le second maître **PAIMPANÉ**, le quartier-maître **Le PARC**, les matelots **GUILLEMIN, BRÉTOT, LANDO, BERTAUT, GUÉRIN, HÉDOUX, VAUTIER, LEBLOND,** se distinguèrent particulièrement. Le chirurgien **VÉRON**, l'agent comptable **GARNIER** chargèrent continuellement des fusils et des pistolets pour ceux qui combattaient.
En somme, nos marins taillèrent une rude besogne, car, quoiqu'ils ne fussent que 26 présents à bord, 57 Anglais furent tués ou blessés.
Vers 1 heure du matin, un peu après la fin du combat, la garde nationale d'Issigny accourut au pas de course sur la plage.
C'est ici qu'on peut placer cette réflexion de Voltaire, à propos de notre marine :
« — Pourquoi donc, dit ce grand écrivain, les Anglais nous ont-ils toujours battus sur mer depuis plusieurs siècles, puisqu'il est avéré que, de Dunkerque à Bayonne, il est une race d'hommes d'un travail infatigable, les premiers marins et les premiers soldats du monde. »

La Dédaigneuse, cap. Prévost-Lacroix.

Ce capitaine, parti de l'île d'Aix, le 20 novembre 1800, pour porter à la Guyane des déportés politiques, jeta l'ancre devant Cayenne, le 19 décembre 1800. Après dix jours de relâche, ayant reçu l'ordre de se rendre à Sinnamary, il rencontra la frégate anglaise *la Thamar, q*ui l'avait poursuivi la veille, et un grand brig de guerre. Ne voyant rien de mieux à faire, il manœuvra pour revenir à Cayenne, lorsque, malheureusement, *la Dédaigneuse* fit des avaries graves. La guibre prit du jeu, les jottereaux de bâbord cédèrent, le beaupré ne tenait plus, et **PRÉVOST-LACROIX** prit la résolution de cingler immédiatement vers la France.
Le 27 janvier 1801, les vigies aperçurent une frégate ennemie qu'il fut impossible de dérouter, malgré toutes les mesures prises pour augmenter le sillage.
Le 28 janvier au matin, nos marins se trouvaient poursuivis par six frégates anglaises, et celles-ci gagnèrent si bien que, dans la nuit, l*e Sirius* se trouvait par le travers, tandis que *l'Oiseau, l'Amethyst, l'Immortalité* se rapprochaient rapidement.
PRÉVOST-LACROIX ordonna de commencer le feu, qui ne tarda pas à devenir très-vif de part et d'autre. Au bout de quelque temps, atteint par un biscaïen à la poitrine, il remit le commandement à son second. Le combat n'en continua pas moins acharné; le pavillon ne fut amené qu'à 2 heures du matin.
PRÉVOST-LACROIX dit, dans son rapport, que Victor Hughes, gouverneur de la Guyane, l'avait envoyé à Sinnamary pour y prendre quelques prêtres, ce qui était d'autant inopportun qu'il eût pu les embarquer à Cayenne. Les Anglais, devenus maîtres de ces prêtres passagers, les débarquèrent ultérieurement à Morlaix.

Archéotrami

La Chevrette, cap. Chassériaux.

Cette corvette était mouillée dans la baie de Camaret, et un canot que montaient 8 hommes et un aspirant se tenait ordinairement, chaque nuit, en grande garde, à peu de distance.
Nos ennemis ayant entrepris de l'enlever, trois frégates de l'armée du vice-amiral **CORNWALLIS** vinrent jeter l'ancre à l'ouest de la baie.
Dans la nuit du 20 juillet 1801, plusieurs canots partirent, sous la direction du lieutenant **LOZACH**, pour faire cette expédition, mais ils se dispersèrent, les uns revinrent du côté des frégates, les autres restèrent à l'entrée de la baie, de sorte que la partie dut être remise au lendemain.
Le lieutenant **LOZACH** partit, une deuxième fois, vers 9 heures du soir, avec 15 canots qui portaient 280 hommes. La nuit était noire, le temps brumeux, et la lune devait se coucher vers minuit. En ce moment, le quart venait d'être relevé à bord de la corvette.
L'aspirant de garde dans le canot héla les ennemis, dès qu'il les aperçut, et, comme ils se trouvaient rapprochés, il se replia rapidement vers le rivage qu'il atteignit, sans avoir combattu, poursuivi par plusieurs canots.
Les Anglais, suivant leur habitude, envahirent le pont de *la Chevrette*, en poussant des hourras, puis se partagèrent la besogne ; les uns montèrent pour larguer les voiles, tandis que d'autres coupèrent les câbles ou se portèrent à la barre du gouvernail.
Ceux qui ne s'occupèrent pas de ces détails se battirent contre nos hommes, et la lutte fut longue et sanglante. Ce ne fut qu'après plusieurs heures que la résistance cessa, quand les nôtres virent, non sans étonnement, que *la Chevrette* cinglait vent arrière au large.
Le capitaine **CHASSÉRIAUX** monté l'un des premiers, dès que les cris d'alarme eurent été poussés par les sentinelles, fut tué, en combattant sur le gaillard d'arrière. Le maître de quart **STEETZ** continua de se défendre, malgré une blessure au bras, et ne cessa que quand son bras gauche eut été coupé d'un coup de hache. Le capitaine d'armes tua, dit-on, sept Anglais, reçut onze blessures et ne se rendit que quand ses forces furent épuisées par la perte de son sang ; un aspirant en punition dans la grande hune se défendit à coups d'épissoir, et les Anglais, s'en étant rendus maîtres, l'attachèrent à une manœuvre et le firent descendre sur le pont. Les officiers de troupes **BARON, CHESNAU** se défendirent aussi vaillamment.
En somme, sur un effectif de 177 hommes d'équipage et de 120 passagers, nous perdîmes 3 officiers, 3 aspirants, 1 lieutenant de troupes, 85 soldats ou marins ; de plus, 62 hommes furent blessés, tandis que les Anglais, suivant James, n'eurent que 69 hommes tués ou blessés.
Ce fut, comme on le voit, une affaire grave et sanglante.
Une enquête sévère fut ouverte pour rechercher toutes les causes d'une défaite difficile à expliquer, puisque nous avions la supériorité du nombre, et le conseil de guerre, après avoir jugé ceux que l'on accusait de s'être battus mollement, condamnèrent deux enseignes et le chef de timonerie.
Les deux premiers furent cassés et dégradés. Le troisième reçut la bouline.
Les enseignes déclarés coupables donnèrent les raisons pour lesquelles ils s'étaient abstenus pendant la lutte. L'un n'avait pas eu, disait-il, un poste de combat ; l'autre, le plus ancien des officiers du bord, ne voulut pas paraître sur le pont, parce que le capitaine, contrairement aux règlements, ne lui ayant pas confié les fonctions de second, il avait été blessé dans son amour-propre.
Les infortunés oublièrent que l'honneur leur commandait, en toutes circonstances, de verser leur sang pour le pavillon de la France, et ils en furent punis par une condamnation.
Deux autres enseignes, un lieutenant de troupe furent déchargés des accusations qu'on avait fait peser sur eux[1].

(1) On assure que 70 hommes furent tués ou blessés. Ainsi James exagère encore !

Les premiers s'étaient, de parti pris, abstenus de toute participation à la lutte et s'étaient tenus dans le carré, pour le service des blessés.

Les capitaines Guéguen et Bozec.

Guéguen rendit d'éminents services, pendant la durée de la guerre, en protégeant avec habileté les convois de caboteurs qui longeaient jusqu'à Brest la côte nord de Bretagne.
Né à l'île de Bas, pratique expert des parages qu'il fréquentait depuis son enfance, il s'acquitta de ses fonctions de convoyeur avec un rare talent.
Le 1er septembre 1800 s'étant réfugié dans la baie de Loquirec avec son convoi, la corvette la *Protectrice*, qu'il commandait, et *la Salamandre*, capitaine **CONSEIL**, il se battit bravement contre deux corvettes anglaises qui finirent par prendre le large.
Le capitaine de vaisseau **BOZEC** rendit des services du même genre, en protégeant les convois de Nantes à Brest. Le ministre lui accorda un secours de 6 000 francs, en raison de ses bons services et pour venir en aide à sa nombreuse famille.

Les frégates la Bravoure, la Carrère, le Succès.

A l'époque où le général **WATTRIN** investissait Porto-Ferrajo, capitale de l'île d'Elbe, ces trois frégates bloquaient l'île pour coopérer au siège.
Le 1er août 1801, sir **John Borlase WARREN** ayant paru à l'horizon avec son escadre de 7 vaisseaux, 2 frégates, obligea, comme on le pense bien, nos capitaines à quitter ces parages pour se réfugier dans le port de Legorn.
Nos ennemis, désirant faire cesser l'investissement de la ville, débarquèrent, peu après, 3 000 hommes qui livrèrent bataille à nos soldats ; mais ceux-ci les accueillirent avec une telle intrépidité et soutinrent, pendant six heures, un combat si acharné, qu'ils forcèrent les Anglais à la retraite.
Bien plus, 1 200 d'entre eux furent tués, blessés ou noyés !
7 canots furent coulés, trois enlevés par nos soldats.
Cette éclatante victoire eut pour contre-partie les revers qu'il nous reste à raconter.
MOREL-BEAULIEU, qui commandait *la Carrère*, ayant porté des approvisionnements au général **WATTRIN**, revenait après avoir accompli cette importante mission, quand il aperçut, dans le nord-ouest, quatre grands bâtiments.Les vents étaient ouest ; la frégate cinglait au nord, toutes voiles dehors. On n'était plus qu'à trois heures de Longone, et l'on pouvait espérer d'atteindre ce port, quand, malheureusement, le vent mollit, puis passa au nord.
Les bâtiments du convoi, qui avaient de l'avance sur *la Carrère*, eurent le temps d'arriver, mais les ennemis se rapprochèrent si rapidement de la frégate, que nos marins commencèrent le feu, vers 7 heures du soir, contre *la Pomone*, qui se tenait à petite distance. On dit qu'ils se battirent avec enthousiasme, que les cris de
« — Vive la République ! »
retentirent dans la batterie.

Du reste, vers 8 heures 15 minutes, la frégate anglaise fut démâtée de son grand mât de hune.
Peu après, **MOREL-BEAULIEU,** renversé de son banc de quart par un biscaïen qui l'atteignit à la tête, dut rendre le commandement au citoyen **MALINGRE**, par l'intermédiaire de l'enseigne

DUBURQUOIS. Bientôt, deux autres frégates, *le Phœnix, la Perle*, ayant pris part à la lutte, les nôtres, encore une fois écrasés par des forces triples, durent se rendre. Le pavillon fut amené à 9 heures 15 minutes du soir, particulièrement parce qu'un incendie se déclara dans la batterie encombrée de munitions.
Le capitaine **MOREL-BEAULIEU** fut honorablement acquitté.

Les frégates *le Succès, la Bravoure* appareillèrent de Livourne le 30 août 1801, pour combattre une frégate anglaise qui croisait devant l'île d'Elbe, et gênait les opérations du général **WATTRIN**, et le surlendemain les vigies ayant signalé une escadre entière, nos capitaines forcèrent de voiles pour revenir au port.
Les vents étaient à l'est, le temps si brumeux, que, vers 2 heures du soir, *le Succès*, dont le pilote avait déserté, toucha sur des roches. Le capitaine, employant en vain tous les moyens qu'on met en usage dans ces circonstances, ne put réussir à remettre à flot sa frégate, que les Anglais renflouèrent, pourtant, après quelques jours de travaux.
La plupart de nos marins se sauvèrent à la nage.
DORDELIN, qui commandait la Bravoure, louvoya pour s'élever de la côte, ce qui le rapprocha de l'ennemi. Malheureusement, le vent mollit, le calme se fit à midi ; la frégate, gênée par la houle, manqua deux fois son évolution, et l'on fut obligé de laisser porter vent arrière pour s'embosser sous un fort qui était proche.
Le bâtiment talonna, ce fut en vain que **DORDELIN** sacrifia sa mâture pour essayer de venir en travers, et il se vit dans la cruelle nécessité d'ordonner l'évacuation. Presque tous nos hommes se sauvèrent à la nage.

———

CHAPITRE V.

LES CORSAIRES.

———

L'Heureux.

Le capitaine du corsaire *l'Heureux*, de 22 canons de 12, s'étant battu, par erreur, contre la frégate la *Phœbé*, qu'on avait prise pour un vaisseau de la compagnie des Indes, n'amena son pavillon qu'après un sanglant combat dans lequel nous eûmes 43 hommes tués ou blessés. Cette action eut lieu le 5 mars 1800.

Le Diable-à-Quatre, cap. Le Maître.

Ce capitaine amarina le beau navire *le Duc-de-Gordon*, armé de 12 pièces de canon, et d'une valeur de plus de 2 millions.

La Guêpe, cap. Dupont.

DUPONT, qui commandait *la Guêpe*, de 18 canons, s'était réfugié dans le port de Vigo, en Espagne, où il s'embossa sous un petit fort, pour en défendre les approches, quand, dans la journée du 15 septembre, une escadre anglaise de 7 vaisseaux, 20 canonnières vint jeter l'ancre dans cette même rade.
La nuit suivante, 20 canots amenés en guerre s'avancèrent pour attaquer notre corsaire, à bord duquel il y avait 161 hommes d'équipage.
Ce fut une affreuse mêlée, la dernière et la plus sanglante de toutes celles que nous avons racontées. **DUPONT** était sur ses gardes, et chacun fit si bien son devoir, que 60 Français seulement eurent la vie sauve ; tous les officiers furent tués, et l'on raconte que l'héroïque Dupont, quoique blessé, dès le commencement du combat, par une balle à la cuisse, s'était fait porter sur le banc de quart pour pouvoir donner ses ordres jusqu'au dernier moment.
On assure que les Anglais tuèrent encore après la reddition.

La Mascarade, cap. Raymond.

Ce capitaine captura, près de Plymouth, un corsaire anglais, l'Atlas, très-richement chargé.

Le capitaine Beek.

Ce corsaire, dont nous avons déjà parlé, étant parti une deuxième fois de Bordeaux, alla croiser sur les côtes d'Irlande. Là, toujours heureux autant qu'il était habile, il captura 15 navires, fit 312 prisonniers, prit 156 canons. Même il enleva, dans un combat à l'abordage, le brig corsaire *le Hardy,* de 20 caronades de 18 et de 80 hommes d'équipage, quoique les Anglais se fussent, dit-on, vaillamment défendus.

CHAPITRE VI.

CHRONIQUES DES COLONIES.

L'ILE DE FRANCE ET DE LA RÉUNION.

Le contre-amiral **de SERCEY** n'avait sous ses ordres, dans les mers de l'Inde, que la corvette la *Brûle-Gueule*, parce que tous les autres bâtiments qui formaient, au début de la campagne, une belle division avaient été expédiés en France ou étaient capturés.

Quoiqu'il eût rendu compte que la colonie, désormais sans soldats, sans bâtiments de guerre, se trouvait à la merci des Anglais qui entretenaient de grandes forces navales dans les mers de l'Inde, aucune réponse aux longs rapports qu'il adressait au ministre ne lui parvenait de Paris.
On n'apprendra pas sans étonnement que la *Brûle-Gueule* même fut expédiée en France en 1799, emportant encore les soldats mutins et 46 conspirateurs dont l'assemblée coloniale voulut se débarrasser.
Au moment d'entrer à Brest, cette corvette toucha sur une roche, dans le passage du Raz, et ce fut en vain que le capitaine jeta à la mer canons, ancres, vivres et autres objets, car elle sombra, vers 11 heures du soir, sur une roche située à terre de celle qu'on appelle la Vieille. Un caboteur qui passait, par hasard, recueillit 38 personnes sur des objets flottants, mais 206 personnes se noyèrent, et dans le nombre se trouvait le capitaine **FRÉLAUD**. A grande peine, le lieutenant de vaisseau **MALOJORET**, qui était second, put-il se sauver.
Ce fait eut lieu le 6 janvier 1800.

Avant de terminer cette chronique, racontons la triste histoire de deux bâtiments qui furent expédiés dans les mers de l'Inde, au commencement de 1801.
Le capitaine **GUIEYSSE**, qui commandait *la Chiffonne*, partit de Nantes le 21 avril 1801, avec la mission de transporter des déportés aux îles Seychelles, et par une bonne chance il opéra, dans le cours de sa traversée, de riches captures.
Ayant rencontré, le 19 mai, la corvette portugaise *l'Hirondelle*, de 22 obusiers de 24, il l'engagea si chaudement, à petite portée, qu'il la démâta de ses mâts de hune et s'en rendit maître.
Il prit, à bord de cette corvette, tous les objets d'armement qui pouvaient lui servir, puis la renvoya, sur cartel d'échange, avec son équipage.
Le 15 juin, il captura *la Bellone*, de 1 500 tonneaux, de l'amarinage de laquelle il chargea le lieutenant de vaisseau **GELEY**. La mer était si grosse, la brise si fraîche de l'ouest, que cet officier eut beaucoup de peine à monter à bord du bâtiment.
Le lendemain, par un faux coup de barre, *la Bellone* aborda *la Chiffonne* sous le beaupré, brisa ce mât et fit tomber aussi le mât de misaine.
Malgré ces graves avaries, nos marins atteignirent l'île de France, où l'arrivée de la *Bellone* fit sensation, d'autant plus que la cargaison, qui avait la valeur de 12 lacs de roupies, enrichit la colonie et le trésor.
Quant aux capteurs, en attendant la liquidation de leur prise, ils acceptèrent des lettres de change.
GUIEYSSE, ayant jeté l'ancre à Mahé, après une traversée de 89 jours, s'occupa très-activement de changer son mât de misaine et son beaupré.
Il était occupé de ce soin, quand, le 10 août 1801, la frégate anglaise *la Sibylle*, venant mouiller audacieusement à petite portée, dans le port même de Mahé, commença le feu.
La Chiffonne n'était défendue que par 190 hommes ; tous les coups portèrent en enfilade, parce que l'embossure fut coupée par un boulet. Il y eut bientôt 35 hommes tués, 50 blessés, 12 canons démontés, de telle sorte que **GUIEYSSE**, réduit à la dernière extrémité, blessé lui-même, ne vit pas de meilleur parti à prendre que d'échouer sa frégate. Il fit évacuer ses marins et se constitua seul prisonnier avec ses officiers.
Le capitaine **BONAMY**, qui commandait *la Flèche*, de 18 canons de 8, parti de Nantes avec la même mission que le précédent, pour les îles Seychelles, rencontra, le 1er septembre 1801, la corvette anglaise *le Victor*, de 16 caronades de 32, avec laquelle il eut un engagement dont il se tira très honorablement.
Ayant pu s'échapper, il alla s'embosser dans le port de Mahé. Mais, trois jours après, cette même corvette ennemie se toua dans la baie, à petite distance de *la Flèche*, et commença contre elle un combat acharné.

BONAMY, ne voyant aucune chance de sauver son bâtiment d'une destruction totale, coupa le câble, échoua et fit sombrer *la Flèche* avec son pavillon haut, après l'évacuation de l'équipage.
Ce fut le dernier combat, dans les mers de l'Inde, pendant les guerres de la révolution.

Le contre-amiral **de SERCEY** ne revint en France qu'en 1802, après la paix d'Amiens, et Bonaparte, ayant jugé fort sévèrement, dit-on, sa conduite pendant cette longue et lointaine campagne, ne se remit de cette impression que quand l'amiral lui eut raconté, avec les détails les plus minutieux, tout ce qui s'était passé. **De SERCEY** n'en conçut pas moins un grand chagrin, et se r retira du service peu après son retour.
Ayant fixé sa résidence, en 1804, comme simple citoyen, à l'île de France, il défendit vaillamment cette colonie, quand les Anglais l'attaquèrent en 1810. Après la capitulation du général **DECAN**, il vendit ses propriétés et revint en France, où il mourut à un âge avancé.

———

CORSAIRES.

Nous avons vu que **SURCOUFF** quitta *la Clarisse* pour *la Confiance*, après toutes les courses heureuses qu'il avait faites dans la mer des Indes.
A la fin d'avril 1800, ayant encore pris la mer, il se rendit au détroit de la Sonde, où il captura un navire américain, puis il quitta ces parages pour venir aux Seychelles, parce qu'il craignait la rencontre d'une frégate des États-Unis, qui battait la mer aux environs du détroit.
De ces îles, il regagna le golfe du Bengale, non sans avoir, à grande peine, échappé à la poursuite d'un vaisseau et d'une frégate.
Le 7 octobre 1800, ses vigies annoncèrent dans l'est, par le bossoir de bâbord, un grand navire qui cinglait au nord.
C'était le vaisseau de compagnie *le Kent*, de 38 canons, du port de 1 200 tonneaux, monté par 300 matelots ou soldats.
Les Anglais, prenant immédiatement bâbord amures, et se dirigeant sur *la Confiance*, les deux bâtiments se rapprochèrent rapidement. **SURCOUFF** gouvernait de manière à passer au vent, à petite portée. Décidé, comme toujours, à lancer ses marins à l'abordage, il leur adressa une allocution énergique, et leur promit une heure de pillage pour exciter leur ardeur.
Le Kent, courant bâbord amures, ne passa pas bien loin avec le pavillon national que les Anglais assurèrent d'un coup de canon. On raconte même que les officiers invitèrent les passagers à monter sur la dunette, pour leur montrer le spectacle de la prise d'un corsaire français. Après quelques manœuvres, comme les deux bâtiments couraient à contre-bord, *la Confiance* au vent, les amures à bâbord, **SURCOUFF** commença le feu. Il voulut ensuite laisser porter en grand, arrondir *le Kent* à poupe, virer de bord et venir se mettre sous le vent à lui, les amures à tribord. Les Anglais ayant pris les mêmes amures de bâbord, le Malouin ne put exécuter sa manœuvre.
La canonnade continuait toujours. Peu après, les deux bâtiments cinglèrent bâbord amures, la *Confiance* au vent par la hanche de l'ennemi, position reconnue très-avantageuse, et que les capitaines habiles prenaient habituellement, quand la marche de leur bâtiment le leur permettait.
Tout à coup, **SURCOUFF**, qui songeait toujours à un abordage, jugea que le moment favorable était venu. Il mit la barre à bâbord, pour arriver subitement, se mit dans les eaux du *Kent*, puis, l'élongeant sous le vent, l'aborda de long en long.

Les Anglais voulurent virer de bord, mais ne purent réussir. Les nôtres masquèrent leur grand hunier, et le combat devint d'autant plus acharné qu'on se battait à coups de canon, à coups de fusil, même à coups de sabre. Les volées du *Kent* passaient au-dessus de *la Confiance*, beaucoup moins élevée sur l'eau, et nos corsaires jetèrent une grande quantité de grenades, tout en faisant un feu nourri de mousqueterie.
Bientôt, sur l'ordre de **SURCOUFF**, le tambour battit la charge, et **DRIEUX**, second du Malouin, digne successeur de son frère **Nicolas**, s'élançant sur le gaillard d'avant des Anglais, s'y établit avec plusieurs marins. L'ancre du *Kent*, qui avait croché dans un des sabords, servit de pont.
Puis notre capitaine ayant passé de sa personne à la tête d'une deuxième escouade de ses hommes d'élite, une lutte sanglante s'établit jusqu'à ce que la victoire eût couronné les efforts des Français.
On assure que notre héros, dont le caractère était élevé, dont la générosité égalait la vaillance, arrêta le pillage de ses matelots, donna des ordres sévères pour que chacun d'eux respectât les passagères et défendit de toucher à leurs bagages.
Les Anglais comptaient 14 tués, 44 blessés, et de notre côté nous n'eûmes que 15 hommes hors de combat.
DRIEUX prit le commandement du *Kent*, à bord duquel embarquèrent 60 hommes de *la Confiance*, et **SURCOUFF** se débarrassa de ses nombreux passagers, en les expédiant dans l'Inde sur un bâtiment marchand qu'il eut le bonheur d'amariner peu de jours après.
Ce glorieux fait d'armes eut un grand retentissement.
L'amirauté anglaise envoya ses meilleures frégates à la poursuite du marin breton, et l'on promit de fortes primes aux équipages qui pourraient le faire prisonnier.
La Confiance, dès qu'elle eut atteint l'île de France, fut armée commercialement et chargée de denrées coloniales, pour opérer son retour en France.
SURCOUFF en conserva le commandement et dérouta tous les croiseurs ennemis avec son habileté ordinaire. Chemin faisant, il eut même la bonne fortune d'enlever le navire portugais *l'Elbe*, de 18 caronades de 12 et de 60 hommes d'équipage. Il le relâcha, quand le capitaine lui eut signé une traite de 10 000 piastres sur Libourne et lui eut livré son grand mât, en échange de celui de *la Confiance.*
Au moment d'atterrir sur les côtes de France, ayant rencontré une frégate anglaise qui gagna sur lui d'une manière inquiétante, **SURCOUFF** n'hésita pas à employer des moyens extrêmes pour se sauver. Il jeta à la mer tous ses canons, excepté un seul, les ancres, les chaînes, les dromes, les canots.
Les mâts furent décoincés.
Enfin, heureux comme il l'avait toujours été, notre héros jeta l'ancre à Rochefort, le 13 avril 1801 !
Il sera intéressant d'apprendre que **TRUGUET**, ministre de la marine, voulut nommer **SURCOUFF** enseigne auxiliaire dans la marine de l'État, et il faut avouer que ce fut une singulière idée de cet amiral, dont nous avons jugé les actes avec assez de sévérité et qui se trompa souvent dans ses jugements.

———

LA GUADELOUPE.

Les consuls ayant décrété, le 19 avril 1801, que les colonies seraient administrées par un capitaine général, qui aurait la haute main sur toutes les branches du service, un préfet, un grand juge, le capitaine **LACROSSE** fut investi de la dignité de capitaine général, **L'ESCALLIER** nommé

préfet, et **COSTER** grand juge. Ces fonctionnaires, partis de Lorient sur les frégates *la Cornélie* et la *Cocarde-Nationale*, arrivèrent dans l'île le 29 mai 1801.
A cette époque, les habitants vivaient en paix, les cultures étaient en bonne voie, les récoltes abondantes, le commerce actif. D'un autre côté, la garnison s'était renforcée depuis la perte de l'île Saint-Martin, parce que chaque citoyen désirait faire partie de la milice.
On assure que **LACROSSE** et le général **BETHENCOURT** qui l'accompagnait reçurent d'abord un bon accueil, mais que le premier prouva vite qu'il n'était plus ce même homme qui vint, en 1793, prendre le commandement de l'île et semblait, à cette époque, si dévoué aux principes de la révolution.
Tout alla bien jusqu'à la mort du général, parce qu'il était aimé des habitants, mais plus tard, **LACROSSE** s'étant intitulé commandant des troupes, les chefs de corps furent très froissés d'être soumis à son chef d'état-major, le jeune chef de bataillon **SOULIER**.
LACROSSE s'imagina de plus que les esprits étaient agités.
Il crut qu'on voulait attenter à son autorité, fit venir les mulâtres à son hôtel de la Basse-Terre, les menaça, les traita, disent les chroniques, comme des valets révoltés contre leur maître, bannit de l'île tous ceux qu'il soupçonna d'avoir conspiré contre lui et finalement ordonna à son chef d'état-major d'arrêter le général **Magloire PÉLAGE** !
SOULIER, ayant mandé celui-ci dans son cabinet, lui présenta, dit-on, la pointe de son épée en lui disant :
— « Vous êtes mon prisonnier. » —

Le général para, dit-il, le coup, bondit dans la rue, en criant aux armes, puis, s'étant rendu au fort de la Victoire, il insurrectionna les noirs et les mulâtres.
Tous les officiers blancs furent arrêtés, et le cri de ralliement fut :
— « Ils veulent nous assassiner. — Ils sont pour Bonac parte et Lacrosse. - Ils ont aidé à détruire l'Égalité de c la République. »

PÉLAGE, s'étant fait reconnaître par les hommes de couleurs comme leur commandant en chef, désigna lui-même les officiers qui devaient remplacer les blancs. Le fort fut approvisionné, fortifié. On jura de se défaire de **LACROSSE**, et, comme les habitants semblaient consternés, le mulâtre rebelle eut l'habileté de joindre une profonde hypocrisie à la scène étrange dont il venait d'être le fauteur. Il publia, en effet, qu'il ne prenait le commandement que pour sauvegarder la vie et la propriété des habitants. Il ajouta qu'il était dévoué au capitaine général, puis, mettant embargo sur toutes les barques, il défendit de communiquer avec la Basse-Terre où se trouvait **LACROSSE**.
Ce dernier, dès qu'il eut connaissance de ces graves événements, invita **PÉLAGE** à venir près de lui, mais le rusé mulâtre le fit inviter lui-même, par les notables de la Pointe-à-Pitre, à se rendre dans cette dernière ville, et le capitaine général, donnant dans ce piège grossier, fut saisi par les rebelles et emprisonné. On assure même que des forcenés ayant voulu l'assassiner, il n'eut la vie sauve que grâce au dévouement de **PÉLAGE**.
LACROSSE partit sur un bâtiment danois, puis fait prisonnier par les Anglais, il fut conduit à la Martinique, où on le traita d'autant mieux que l'on connaissait la signature de la paix. On dit même que le gouverneur anglais écrivit à **PÉLAGE** dans un but de conciliation, et de son côté **LACROSSE** écrivit à Paris que les nègres voulaient rester maîtres de la Guadeloupe, comme ils l'étaient de Saint-Domingue, parce qu'ils considéraient l'île comme leur appartenant par droit de conquête.
DECRÉS fut saisi d'indignation contre **PÉLAGE** et les autres rebelles, qui, méconnaissant toute autorité légale, avaient chassé leur gouverneur et ne voulaient même pas croire à la paix.

Arrivé au terme auquel s'arrête cette histoire des marins français, nous raconterons, très-succinctement, les événements qui suivirent.
LACROSSE, s'étant rendu à la Dominique, se mit en correspondance avec quelques habitants de la Guadeloupe, puis, peu de temps après, **L'ESCALLIER** et **COSTER**, arrivés de France, s'empressèrent de se mettre à sa disposition.
Le conseil provisoire de la Guadeloupe envoya vers eux une députation pour les prier de venir prendre leurs fonctions ; mais, comme ils ne voulurent pas se séparer du capitaine général, ce fut l'ordonnateur **ROUSTAGNENCQ** qui, par bienveillance, consentit à remplir les fonctions de préfet colonial, en remplacement de **L'ESCALLIER**.
Sur ces entrefaites, **LACROSSE**, à l'aide des frégates *la Pensée*, *la Cocarde-Nationale*, prit possession de Marie-Galante, d'où il ne cessa d'établir des relations avec les personnes sur lesquelles il comptait pour être réintégré dans ses fonctions.
Le conseil provisoire fit aussi des propositions au général **SÉRIZIAT**, qui avait remplacé **BÉTHENCOURT**.
Le général **RICHEPANSE** partit de Brest avec une division de 2 vaisseaux, 4 frégates, 4 transports placés sous les ordres du contre-amiral **BOUVET** et sur lesquels furent répartis 3 500 hommes. Le général arriva le 4 mai 1802 et l'accueil glacial qu'il fit à la députation du conseil provisoire donna lieu de penser qu'il arrivait comme en un pays ennemi dont la conquête était à faire.
Ainsi, malgré l'entrée solennelle que lui préparaient les habitants de la Pointe-à-Pitre, il ne prit pas moins des mesures de rigueur contre la garnison, qui trama de suite un complot, sur les instigations du chef de bataillon **DELGRÉS**, ancien aide de camp de **LACROSSE**.
Cet officier rallia les mécontents à la Basse-Terre, les hostilités recommencèrent, et, comme à :une époque antérieure, les colons se réfugièrent, soit sur les navires marchands, soit dans les îles voisines.
RICHEPANSE, agissant politiquement, se servit de **PÉLAGE** pour combattre **DELGRÉS**, et ce dernier, acculé dans un poste après plusieurs combats, finit par se faire sauter avec 300 hommes qui furent ensevelis sous les ruines ou passés au fil de l'épée.
Ignace, autre chef de rebelles, fut également mis en déroute près de la Pointe-à-Pitre.
Mais nos pertes étaient cruelles, car la guerre avait été longue et sanglante.
Le brave **RICHEPANSE**, au talent, à l'activité duquel on devait le succès, succomba aux atteintes de la fièvre jaune, le fléau destructeur de ces îles. Le commissaire **COSTER**, le général **SERIZIAT** moururent également.
Quant à **LACROSSE**, il attendit, à bord d'un bâtiment mouillé devant Marie-Galante, que l'île fût pacifiée, puis, suivant une convention faite avec **RICHEPANSE**, il prit le gouvernement de l'île, qu'il ne devait conserver qu'un seul mois, avant de le remettre définitivement au général.
Comme ce dernier mourut justement à l'expiration de ce temps, le 2 septembre 1802, **LACROSSE** se maintint dans sa position, non sans de vives discussions avec **L'ESCALLIER** et le colonel **GOBERT**, qui lui disputèrent le droit de gouverner le pays.
Le dernier en particulier, qui avait fait toutes les guerres précédentes, refusa formellement de servir **LACROSSE** et partit pour France, sous prétexte de mauvais état de sa santé.
Précédemment, **PÉLAGE** et tous ses amis du conseil provisoire avaient été dirigés sur Paris, pour rendre compte de leur conduite. On les mit en liberté après une détention de quinze mois, et **Magloire PÉLAGE** se fit tuer en Espagne, à la bataille de Victoria.
M. **DELACOUR** dit que **DELGRÉS** prit la résolution de se défendre jusqu'à la mort, parce que **RICHEPANSE** l'effraya par sa manière de faire, cacha l'étendue de ses pouvoirs, ne promit rien, laissa voir qu'il pouvait pardonner ou donner la mort, se présenta enfin comme un général qui veut faire la guerre.

L'un des premiers actes du général avait été de rétablir l'esclavage, sans avoir pourtant prononcé ce mot, quand il décréta que le titre de citoyen français n'appartiendrait qu'aux blancs résidant dans la colonie.
Aussi les mulâtres furent-ils exaspérés, et **DELGRÉS** les ayant fanatisés, tous jurèrent de se défendre jusqu'à la mort.
LACROSSE, après avoir gouverné la Guadeloupe pendant dix mois, remit ses fonctions au général **ERNOUFF**, qui arriva dans l'île le 8 mai 1803.

———

DIVISIONS LÉGÈRES. — CROISIÈRES. — COMBATS PARTICULIERS DANS LA MER DES ANTILLES.

La Vengeance, cap. Pitot.

Ce capitaine, en faisant route pour France, rencontra, le 1er février 1800, un grand navire anglais qu'il voulut en vain perdre de vue, en gouvernant au sud-ouest bâbord amures, Obligé d'accepter la lutte, il arbora pavillon et flammes vers 9 heures du soir, puis il commença le feu contre son adversaire qui, grâce à sa marche supérieure, et suivant la coutume, se maintint habilement par la hanche.
Pourtant, nos boulets ayant endommagé son mât de misaine, l'Anglais cessa le combat, à deux reprises différentes, pour réparer ses avaries.
Vers 11 heures, les deux bâtiments se trouvaient bord à bord, à portée de pistolet ; puis, vers minuit, les Anglais s'éloignèrent une troisième fois.
Après le combat, le grand mât de notre frégate tomba sur l'avant, entraîna le petit mât de hune et celui de perroquet de fougue, écrasa la chaloupe et engagea le pont. L'eau gagna d'une façon si inquiétante, qu'on put à peine franchir les pompes, circonstance grave où tous les passagers, sans exception, généraux, officiers, civils, se mirent à l'ouvrage.
PITOT assure qu'au moment où ils s'éloignèrent, les Anglais hissèrent un fanal pour indiquer qu'ils se rendaient, mais qu'il ne put les amariner. Nous comptions 14 hommes tués et 40 blessés.
Le 20 août 1800, ce même capitaine revenait de Curaçao en France, quand il rencontra la frégate anglaise *la Seine*, 38, capitaine **DAVID-MILNE.**
Malgré qu'il courût bâbord amures au sud-est, toutes voiles dehors, il fut rejoint après une chasse de 36 heures, et le feu commença vers minuit.
Nos ennemis, se maintenant par la hanche, canonnèrent vivement de 1 heure à 1 heure 30 minutes du matin, puis s'éloignèrent pour réparer leurs avaries. Vers 5 heures 30 minutes, le petit mât de hune de l*a Vengeance* craqua, et les Anglais revinrent prendre l'offensive pendant quelque temps.
Ils recommencèrent une troisième canonnade vers 9 heures, en se maintenant toujours par la hanche de bâbord. De 10 heures à 10 heures 20 minutes, le mât d'artimon, le grand mât de hune de la Vengeance tombèrent successivement ; et, enfin, après une héroïque résistance, notre brave capitaine fut réduit à amener son pavillon.
Il y avait 9 pieds d'eau dans la cale ; le mât de misaine ne tarda pas à tomber. Nous comptions 35 tués, 70 blessés, tandis que nos ennemis n'eurent, selon James, que 13 tués, 28 blessés.
Le lieutenant de vaisseau **LAVAUD** eut la jambe fracturée à la partie inférieure. Les enseignes **LACLANCHE, ALLÈGRE,** furent blessés, ainsi que 6 officiers passagers.

La Seine portait, en supplément d'armement, 8 caronades de 32 et 2 canons de 9.
La Vengeance portait 48 pièces dont 4 caronades et 4 canons de 8.

La corvette le Berceau, cap. Sénez.

Cet officier, naviguant de conserve avec la goëlette *l'Espérance*, rencontra, le 11 octobre 1801, la frégate américaine *le Boston*, capitaine **LITTLE**, qui poursuivit d'abord la goëlette, puis se dirigea vers *le Berceau.*
SÉNEZ prit chasse à l'ouest, vent arrière, jeta par-dessus le bord beaucoup d'objets pour s'alléger, mais fut rejoint malgré tout ce qu'il put faire.
Le capitaine américain lui ayant demandé d'où il venait, il répondit :
« — De Cayenne. »
Comme il lui demanda où il se rendait, il répondit encore :
« — En croisière. »
Enfin il le somma d'amener son pavillon, ce à quoi **SÉNEZ** répondit fièrement qu'il ne l'amènerait pas.
Il s'informa si la France était en guerre avec les États-Unis ; on lui assura qu'il en était ainsi, puis on renouvela les sommations.
Bientôt, les Américains se maintenant à bâbord, à petite portée, commencèrent le feu, auquel les nôtres répondirent, avec enthousiasme, aux cris de Vive la République.
Il y eut, vers 6 heures, un répit pendant lequel chaque capitaine s'occupa de réparer ses avaries, puis la canonnade recommença. **SÉNEZ** tenta vainement d'aborder son adversaire à plusieurs reprises.
A 11 heures du soir, le feu cessa ; puis, peu après, le Berceau démâta de ses deux mâts de hune.
Le lendemain, dès l'aube, nos marins coururent de nouveau à leurs postes de combat, et les Américains, placés cette fois sous le vent, recommencèrent le feu.
Vers 11 heures, notre pauvre corvette était démâtée de tous ses mâts, et ce ne fut pourtant que vers 2 heures que l'héroïque **SÉNEZ** se rendit.
James fait un rapport très-élogieux de ce beau combat.
Il est surpris, dit-il, qu'aucun Français n'en ait mentionné les glorieux épisodes.
— Comment, ajoute-t-il, une nation qui tient à honneur de posséder une puissante marine laisse-t-elle dans l'oubli les noms des braves officiers qui soutiennent si dignement l'honneur du pavillon ?
A bord du Boston, 19 hommes furent tués ou blessés, et cette frégate ne tarda pas à démâter, ce qui prouve qu'elle avait beaucoup souffert de notre feu. Elle avait en batterie 44 pièces dont 12 caronades de 32.
SÉNEZ avait précédemment amariné une corvette portugaise et 4 bâtiments marchands, après un combat acharné contre deux corvettes, dont l'une s'éloigna.
Ce brave officier reçut des félicitations sur la belle défense opposée au Boston, quand il fut acquitté par le conseil de guerre qui le jugea.

———

CORSAIRES.

Le Curieux, cap. Rondelet.

Ce capitaine, dont le bâtiment était armé de 8 canons de 8, lutta vaillamment contre la corvette anglaise *le Bordelais*, de 22 caronades de 32, et n'amena son pavillon qu'après une héroïque résistance.
RONDELET perdit la vie ; 50 hommes furent mis hors de combat.
Le bâtiment sombra, et c'est à peine si les Anglais purent sauver quelques survivants.
On dit que le lieutenant **Archibald MONTGOMERRY** déploya, dans cette circonstance, la plus louable activité.
Le Curieux avait été armé par Victor Hughes.

———

LA GUYANE.

Nous avons dit que les consuls nommèrent, en qualité de gouverneur de la Guyane, le fameux **Victor Hughes,** qui rétablit l'ordre par la seule terreur qu'inspirait son nom.
Grâce à de nombreuses prises que faisaient des corsaires entreprenants, la colonie s'enrichit.
Victor Hughes mit en réquisition les travailleurs qu'il confina dans les habitations, et les choses allèrent ainsi jusqu'à la loi qui rétablit l'esclavage.
Nos ennemis ne dirigèrent aucune attaque sur cette colonie.

———

LES ALLIÉS DE LA FRANCE.

Les Anglais prirent possession de l'île de Madère, dès qu'ils apprirent que le Portugal faisait cause commune avec la République.
Dans le mois de mars 1801, ils s'emparèrent de l'île suédoise de Saint-Barthélemy, des îles danoises de Saint-Thomas, Saint-Jean et dépendances, de l'île Saint-Martin et de Saint-Eustache.

———

LA PAIX D'AMIENS.

Nous avons dit que, dans le mois d'avril 1801, l'opinion publique s'était déjà fortement prononcée pour la paix, en Angleterre, et nous devons ajouter que c'était particulièrement le roi et le peuple qui voulaient en finir avec cette guerre interminable, pendant laquelle les Français avaient successivement envahi une grande partie du littoral européen, tandis que les Anglais s'étaient emparés de toutes les colonies.

Ancestrami

Il ne s'agissait plus, du reste, de défendre les intérêts sociaux, puisque la France révolutionnaire, sortie victorieuse de toutes les épreuves, donnait au monde, sous le gouvernement d'un héros, les plus beaux exemples d'ordre et de sagesse.
Le nouveau ministre, M. **ADDINGTON**, successeur de **PITT**, voulant faire, auprès de Bonaparte, une demande directe, fit appeler M. **OTTO**, qui représentait la France à Londres, et remplissait des fonctions diplomatiques relatives aux prisonniers de guerre.
Il lui dit que le roi Georges III, désireux de voir cesser les hostilités, était prêt à envoyer un plénipotentiaire à Paris, ou dans toute autre ville, pour traiter à des conditions honorables.
Bonaparte accepta les offres du cabinet britannique, et des pouvoirs conférés sans retard à M. Otto lui permirent de négocier directement avec lord **HAWKESBURY**, secrétaire d'État pour les affaires étrangères. On lui recommanda de s'entendre verbalement, et le roi d'Angleterre ayant accepté, les conférences commencèrent dans les premiers jours d'avril 1801.
On avait recommandé le secret, mais ce fut peine perdue, car ces négociations entamées devinrent bientôt publiques.
Le peuple était opprimé par la disette, de sorte qu'il désirait vivement voir renouer des opérations commerciales, tandis que seuls, peut-être, comme le dit M. Thiers, les riches négociants de Londres et des grandes villes voyaient avec peine que le monopole du commerce du monde allait leur échapper.
Sur ces entrefaites, la Russie traita, de son côté, avec l'Angleterre, faisant prévaloir deux des grands principes du droit maritime, et sacrifiant deux autres, les plus importants de tous.
Les Anglais admirent, en effet, pour les neutres, le droit de faire le commerce, sauf en ce qui concerne les munitions de guerre. Ils admirent, aussi, qu'un blocus devrait être réel et non fictif.
D'un autre côté, ils maintinrent le droit de visite, et refusèrent formellement d'admettre que le pavillon couvrît la marchandise.
Quant aux négociations avec la France, elles marchaient lentement, surtout à cause de l'Égypte et de Malte, où nos soldats luttaient encore.
Les Anglais voulaient que nous évacuions l'Égypte, et émettaient la prétention de garder Malte. Ils demandaient aussi Ceylan, puis la Martinique ou la Trinité, offrant de restituer les autres colonies qui étaient en leur pouvoir. A cela, Bonaparte répondit qu'il consentait à l'abandon de Ceylan, mais qu'il ne voulait donner ni Malte, ni la Martinique, ni la Trinité.
Il vit, dit Thiers, qu'il fallait prendre, en cette occasion, un ton énergique, et montrer la résolution de lutter corps à corps pour amener ses adversaires à composition.
Une grande extension fut donnée aux travaux de Boulogne, et, par le moyen du Moniteur, le premier consul en appela à l'opinion publique. De plus, il déclara si formellement qu'il ne céderait jamais Malte, que les Anglais se bornèrent à demander la Trinité. Comme cette île appartenait à notre alliée fidèle l'Espagne, Bonaparte la défendit aussi loyalement que possible; puis, plus tard, par un hasard fortuit, le prince de la Paix ayant abandonné l'expédition de Portugal à peine commencée, Bonaparte trouva que l'Espagne, par sa conduite dans cette affaire, nous dispensait de tout dévouement à son égard, et permit la concession de la Trinité pour accélérer les négociations.
On apprit, sur ces entrefaites, la capitulation du Caire, mais le triomphe de nos marins à Algésiras, et l'échec sanglant infligé, sur les bâtiments de la flottille, à **NELSON** lui même, firent pencher la balance en faveur de la paix.
Ce fut surtout l'affaire de Boulogne et l'abandon de l'île de la Trinité, qui amenèrent le terme des négociations, et firent signer les préliminaires, le 1 er octobre 1801.
L'Angleterre gardait toutes ses conquêtes dans l'Inde, les iles de Ceylan et de la Trinité. Elle restituait toutes les autres colonies, évacuait Malte, Minorque, l'île d'Elbe.
De notre côté, nous évacuions le royaume de Naples et garantissions les États de Portugal.

En définitive, l'Angleterre avait conquis l'empire des Indes, et nous tenions la formidable ligne du Rhin. Nous dominions la Suisse, la Hollande, l'Italie, l'Espagne. C'était la paix la plus glorieuse que la France eût conclue.
Le courrier qui portait la joyeuse nouvelle arriva le 3 octobre, dans l'après-midi, à la Malmaison, et l'on raconte que Bonaparte se livra à toute l'expansion de sa joie. Le canon l'apprit à la population de Paris, et au milieu de la plus vive allégresse. La capitale fut illuminée spontanément par les habitants.
Bonaparte chargea **LAURISTON** de porter à Londres sa ratification, et là, assure-t-on, la joie du peuple anglais tint du délire.
« — On s'imagina, dit Thiers, que tous les maux de la disette et de la cherté allaient enfin finir. Il y a des jours où les peuples, comme les individus, fatigués de se haïr, éprouvent le besoin d'une réconciliation, même passagère, même trompeuse. Dans ce moment, malheureusement si court, le peuple anglais croyait presque aimer la France. »

Le colonel **LAURISTON** et M. **OTTO** étant montés en voiture pour se rendre chez M. **HAWKESBURY**, le peuple dételа les chevaux, et la voiture fut traînée, avec des cris enthousiastes, d'abord chez le premier ministre, ensuite chez lord **SAINT-VINCENT,** premier lord de l'amirauté.
Une chose digne de remarque, c'est que la nouvelle de la prise d'Alexandrie arriva huit heures après la signature des préliminaires.
On convint que les plénipotentiaires se réuniraient à Anvers. L'amiral **CORNWALLIS** représentait l'Angleterre, et Joseph, le frère aîné de Bonaparte, eut l'honneur de traiter au nom de la France.
A cette même époque, nous fîmes des traités de commerce avec la Russie, la Bavière, le Portugal, la Porte, Alger, Tunis, et l'on fixa le 18 brumaire pour le jour de la célébration d'une grande fête en l'honneur de la paix générale.
L'amiral **CORNWALLIS**, le ministre **FOX**, une multitude d'Anglais de distinction, accoururent à Paris, et chacun se montra impatient, dit Thiers, de voir cette France si nouvelle et devenue tout à coup si brillante ; de voir surtout l'homme qui, en ce moment, faisait l'admiration de l'Europe.
A Londres, à la fin d'un banquet donné par la cité, on porta plusieurs toasts au milieu des acclamations enthousiastes, et l'on termina en buvant :
« — A Bonaparte, à la liberté !
« — Au bonheur de la République française ! »
« Telle est, dit Thiers, la joie humaine. Elle n'est vive, elle n'est profonde qu'à la condition d'ignorer l'avenir. Remercions la sagesse de Dieu d'avoir fermé aux hommes le livre du destin. Combien tous les cœurs eussent été glacés si, le voile qui cachait l'avenir venant à tomber tout à coup, les Anglais et les Français avaient pu voir, devant eux, quinze ans d'une haine atroce et d'une guerre acharnée, les continents et les mers inondés du sang des deux « peuples. » (THIERS.)
Hélas ! cette paix fut, en effet, de courte durée. La guerre éclata tout à coup, plus acharnée que jamais, dans les premiers jours de mai 1803, et les marins français prirent de nouveau le chemin de nos ports, pour aller au devant des redoutables maîtres de l'Océan !

———————

Histoire des marins français sous la République (1789-1803) – Auteur Charles Rouvier – Ed. Bertrand Paris – 1868 – sources : www.gallica.bnf.fr - droits : domaine public – saisie 2018.

AUTORITÉS. - DOCUMENTS CONSULTÉS.

RAPPORTS, LETTRES, MÉMOIRES, COMPTES RENDUS DES CONTEMPORAINS CI-DESSOUS MENTIONNÉS.

Les amiraux :
Albert de Rioms, de Girardin, de Trogoff, de Kerguelen, Truguet, Brueys, Vence, Pléville le Pelley, Morard de Galles, Villaret de Joyeuse, Vanstabel, Renaudin, Martin, Nielly, Bedout, Ganteaume, Lacrosse, de Lessègues, de Sercey, de Cambis, de Saint-Félix, Richery, Delmotte, Bouvet, de Villeneuve, Bruix, Decrés, de Linois, Latouche-Tréville, Dumanoir, de Souilhac, de Bougainville.

Les capitaines des bâtiments de guerre :

De Rosily,	cap. de la Vénus.
Decrés,	cap. de la Cybèle.
Bruix,	cap. de la Sémillante.
De Rivière,	cap. du Ferme.
Ferraud,	cap. de la Minerve.
De Basterot,	cap. de la Melpomène.
Escoffier,	cap. de la Sensible.
Pourquier,	cap. de la Minerve.
Gay,	cap. de la Melpomène.
Bertrand-Keranguen,	cap. de l'Achille.
Émériau,	cap. de l'Embuscade.
De Linois,	cap. de l'Atalante.
L'Huillier,	cap. du Castor.
Allary,	cap. de la Convention.
L'Héritier,	cap. de l'America.
Tréhouart,	cap. de la Cybèle.
Langlois,	cap. du Tourville.
Dumoutier,	cap. du Trajan.
De la Villegris,	cap. de l'Achille.
Étienne,	cap. du Northumberland.
Couraud,	cap. du Sans-Pareil.
Huguet,	cap. du Scipion.
Berrade,	cap. du Pelletier.
Charbonnier,	cap. de la Boudeuse.
Francq,	cap. du Marat.
Longer,	cap. du Républicain.
Khrom,	cap. Du Timoléon.
Decasse,	cap. de l'Artémise.
Bruix,	cap. de la Sémillante.
Guillemet,	cap. de l'Alexandre.

Ancestrami

Dalbarade,	cap. de la Justice.
Garraud,	cap. de la Sémillante.
Gaillard,	cap. de la Sémillante.
Mullon,	cap. de la Cléopâtre.
Pitot,	cap. du Hook.
Deniau,	cap. de la Réunion.
Wuibert,	cap. de l'Uranie.
Belhomme,	cap. de la Babet.
Puillon-Villéon,	cap. de la Résolue.
Pevrieux,	cap. de la Pomone.
Papin,	cap. de la Volontaire.
Magendie,	cap. de la Révolutionnaire.
Neel,	cap. du Jean-Bart.
Morel,	cap.
Renaudin,	cap. du Vengeur-duPeuple.
Riouffe,	cap. de l'Inconstante.
Montalan,	cap. de la Tourterelle.
Florainville,	cap. de la Fraternité.
Beens,	cap. de la Gloire.
Robin,	cap. du Flibustier.
Moultson,	cap. d'une division.
Lefebvre,	cap. de la Mutine.
Rondeau,	cap. de la Sybille.
Bompart,	cap. de l'Embuscade.
Vendangen,	cap. de la Concorde.
Lacrosse,	cap. des Droits-de-l'Homme.
Coudé,	cap. du Ça-ira.
Meyne,	chef d'une division.
Allemand,	cap. du Duquesne.
Bourdé,	cap. de la Sensible.
Émériau,	cap. du Spartiate.
Cambon,	cap. du Mercure.
Guillotin,	cap. de la Franchise.
Condein,	cap. de la Médée.
Bastard,	cap. de la Riche.
Segond,	cap. de la Loire.
Clément-Laronciére,	cap. de l'Embuscade.
Bompart,	cap. du Hoche.
Jacob,	cap. de la Bellone.
Depéronne,	cap. de la Coquille.
Jurien la Gravière,	cap. de la Franchise.
Landolphe,	cap. de la Concorde.
Sibylle,	chef d'un corps de marins.
Trullet-Léonce,	cap. du Timoléon.
Durand,	cap. de la Variante.
Bergeret,	cap. de la Virginie.
Carpentier aîné,	cap. de la Légère.
Pevrieux,	cap. de la Proserpine.

Ancestrami

Papin,	cap. de la Concorde.
Tanais,	cap. de la Réolaise.
Bruilhac,	cap. de la Charente.
L'Héritier,	cap. de l'Hercule.
Raffi,	cap. de l'Aventurier.
Richer,	cap. de la Bayonnaise.
Villemandrin,	cap. de la Cornélie.
Pomiès,	cap. de la Mutine.
Willaumez,	cap. de la Régénérée.
Tréhouart,	cap. de la Cybèle.
L'Hermine,	cap. de la Vertu, de la Preneuse.
Pitot,	cap. de la Renommée.
Sénez,	cap. de la Vénus.
Barreault,	cap. de l'Insurgente.
Renaudin,	cap. du Généreux.
Allemand,	cap. de la Ville-deMarseille.
Saulnier,	cap. de l'Africaine.
Troude,	cap. du Formidable.
Épron,	cap. de la Pallas.
Raccord,	chef d'une division.
Ménage,	cap. du Cerbère.
Chaunay-Duclos,	cap. de la Réolaise.
Voisin,	cap. de l'Insolent.
Le Sage,	cap. de la Chiffonne.
Prévost-Lacroix,	cap. de la Dédaigneuse.
Gueysse,	cap. de la Chiffonne.
Guéguen,	cap. de la Protectrice.
Morel-Beaulieu,	cap. de la Carrère.
Bonamy,	cap. de la Flèche.
Pitot,	cap. de la Vengeance.
Sénez,	cap. du Berceau.
Lacouture,	cap. de la Sémillante.
Canon,	cap. de la Néréide.
Bergevin,	cap. de la Romaine.
Magendie,	cap. de la Tartu.
Trullet-Timothée,	cap. du Guerrier.
Le capitaine du Neptune.	

Les gouverneurs de colonie ou commandants particuliers :

De Cossigny. — Ile de France.
De Malartie. - Ile de France.
De Viomesnil. — La Martinique.
De Damas. — La Martinique.
De Behague. — La Martinique.
Victor Hughes.-La Guadeloupe.
De Rochambeau. — La Martinique.

Ancestrami

De Blanchelande. — Saint-Domingue.
La Roque-Montel. — Sainte-Lucie.
D'Arrot. — La Guadeloupe.
Collet. — La Guadeloupe.
Lacrosse. — La Guadeloupe.

Les commissaires du roi :

De Mirbeck, Le Boucher, La Coste, Magnytot, de Montréal.

Les commissaires de la convention :

Santhonax, Victor Hugues, Le Bas, Le Goyrand, Polverel, Aillaud.

Les représentants en mission :

Chevillard, Jean-Bon Saint-André, Faure, Tréhouart, Le Tourneur, Niou, Topsent.

Les amiraux anglais :

Lord Jervis, Duncan, Slory, sir John Borlase Warren, Saumarez, Lord Keilh, Howe, Sidney-Smith, Lord Bridport.

L'amiral espagnol :

Don Joseph de Cordova.

Les officiers de marine

Constantin, Dumoncelle, Le Maitre, Omnès, Treillard, Vallée, Jacques, Talon, Andouard, Berthelot, Marette, Martinet, Muras, Fregier, Alexis Beaudoin, Greslé, Gauferneau, Audibert, Bouzée, Bourdé-Villehuet, Poulain, Bernier, Garibon, Littré.
Le quartier-maître Chollet.
Les officiers ou sous-officiers des vaisseaux le Conquérant, le Francklin, le Dix-Août, l'Heureux, l'Aquilon, le Peuple-Souverain, le Juste.
Les officiers de la Charente, de l'Africaine, de la Chiffonne, de la Vénus, du Brûle-Gueule, de la Chevrette, de la Forte, de la Bayonnaise.
Le second de la Mutine.
Le pilote Lossieux.

Les commandants de la marine :

De Chaussegros, Eyriès, Henri, CafareIli, Martin, Vence. Thévenard.

Ancestrami

Les généraux ou officiers de l'armée.

D'Anglemont, Desprès, Bertrand. Magloire-Pélage, Laveaux, Dansetrolles, Desfourneaux, Paris, Desveaux, Gobert, Magallon, Pélardy, Wattrin, Moncabrié, Chenevière, le capitaine du fort de Bragançon, Bernadotte.

Les commissaires de marine

Foulon, Berlin, Marec, Villejégu, Najac, L'Escallier, Roustignenc.
Les ordonnateurs de Rochefort, d'Alexandrie, les commissaires d'Ancône, des Sables-d'Olonne, de Gênes, de Bordeaux.
Les commissaires des escadres de Bompart et de Richery.
Le commissaire de Quimper.
Les consuls Tilly, Avenel, Belleville, Passart.
Le préfet colonial de Kervessan.
Le négociant Théric.
Le procureur Barthélemy.
Le corsaire Vandezande.
Les autorités de Dunkerque.
Rouvier l'aîné, conseiller général de la commune de Roscoff, en 1793.

Divers documents :

Documents tirés des archives de Toulon et de Brest.
Lettres diverses écrites de Toulon, de Brest, de Lorient, de Dunkerque, de Belle-Ile, de Rochefort.
Rapport d'un député de la Martinique.
Adresse des colons au ministre.
Récit de deux officiers à la barre de l'Assemblée, à l'occasion de la mort du colonel de Mauduit.
Certificat des autorités judiciaires de Brest.
Journaux des vaisseaux la Convention, le Téméraire, le Terrible, le Pelletier, la Montagne, la V tnu
Procédure des cours martiales tenues à Brest, après le 13 prairial an IL Journaux des vaisseaux la Queen-Charlotte et le Royal-Georges.
Discussion de l'Assemblée coloniale de la Martinique.
Rapport au Directoire sur Victor Hugues. Pamphlet, accusations anonymes contre Victor Hugues.
Rapport des députés de Saint-Pierre de la Martinique. Rapports du conseil exécutif de la Martinique.
Abrégé historique des événements passés à la Martinique. Coup d'œil sur la Guadeloupe et dépendances, en 1797.
Voyages et mémoires inédits de Garneray.
Enquête sur l'expédition d'Irlande. Instruction en cas de séparation.
Diverses instructions données à Bruix et à de Sercey.
Note sur les événements de la Guadeloupe.
Précis des événements de la Réunion, de 1792 à 1810, par Voiart.
Précis des événements à la Guadeloupe, de 1794 à 1802, par Le Dentu.
Message du Directoire sur la Guadeloupe.
Abrégé historique sur l'arrivée de Lacrosse.
Précis des événements, par Magloire Pélage.

Ancestrami

Précis historique sur la Guadeloupe, par Dainute, cap. d'artillerie.

Divers auteurs :

Le Moniteur universel de 1789 à 1802.
Le Bulletin des lois.
Les Annales maritimes.
La France maritime.
Victoires et Conquêtes.
Combats de Trafalgar, d'Aboukir, etc., etc., par un capitaine de vaisseau.
Thiers. — Histoire du consulat et de l'empire.
La Vallée. — Histoire des Français.
Marlès. — Histoire de Saint-Domingue.
Placide-Justin. — Histoire de Saint-Domingue.
Gastine. — Historique de Saint-Domingue.
Clausson. — Précis historique de la révolution de Saint-Domingue.
Pelletier de Saint-Rémy. — Histoire de Saint-Domingue.
Jal. — Scènes de la vie maritime.
William James. — British naval Jame's Story.
Brenton. — Histoire de la marine anglaise.
Hennequin. — Biographies des marins célèbres.
Chassériau. — Souvenir de l'Histoire de la marine.
Le comte Poujet. — Biographie de l'amiral Martin.
Duchalletier. — Histoire de la révolution dans les départements de l'Ouest.
De Kerguélen. — Histoire de la guerre de 1778 et Appendices.
Guérin. — Histoire de la Marine contemporaine.
Gauthier de Brécy. — Toulon en 1793.
Brun. — Histoire de Toulon.
Henri. — Histoire de Toulon de 1789 à 1793.
Pons. — Révolution de Toulon en 1793.
Levot. — Biographies des marins célèbres.
Viaud. — Histoire de Rochefort.
Sidney-Danet. — Histoire de la Martinique.
Bouvet de Cressé. — Histoire de la marine de tous les Peuples.
Cunat. — Histoire de Surcouff.
Delacour. — Histoire de la Guadeloupe.
Cambry. — Voyages dans le Finistère.
Jurien la Gravière. — Guerres maritimes sous l'empire. — Souvenirs d'un amiral.

Ancestrami

Histoire des marins français sous la République (1789-1803) – Auteur Charles Rouvier – Ed. Bertrand Paris – 1868 – sources : www.gallica.bnf.fr - droits : domaine public – saisie 2018.

APPENDICE

ESCADRE DE LA MÉDITERRANÉE.— PROCLAMATION DU CONVENTIONNEL LE TOURNEUR (DE LA MANCHE).

———

Le Tourneur (de la Manche) aux marins.

Braves marins, le jour de gloire est arrivé pour vous, déjà la trompette guerrière vous appelle à la victoire ; j'en lis le présage sur vos fronts républicains ; hâtons-nous donc de cueillir la vaste moisson de lauriers qui s'apprête. Élançons-nous avec courage au sein des mers pour en punir les tyrans. Le génie de la liberté qui enflera vos voiles vous guidera dans le champ de l'honneur : qu'il sera grand et sublime le spectacle que vous allez donner à l'univers!

C'est à vous, braves marins, qu'il est donné d'assurer les triomphes de la République, en punissant nos fiers ennemis de leur téméraire audace, c'est à vous de cicatriser les plaies qu'ils font à la patrie. Ils obstruent tous les canaux de la circulation maritime ; ils nous privent des richesses de l'Afrique et du Levant.

Ils sèment partout la corruption et l'effroi.

Braves marins, il est temps de réparer tant de maux. Levez l'ancre, déployez l'oriflamme de la liberté et partons avec assurance pour la venger des outrages qu'on osa lui faire. Comptez sur les heureux destins de la France ; le ciel, qui nous a aplani le chemin de la conquête, en glaçant les marais de la Hollande, soumettra les éléments à voire courage héroïque. L'aiguille de nos boussoles, aimantée par l'amour de la patrie, sera toujours tournée vers la liberté. La malveillance se flatterait en vain d'abattre votre énergie, en semant des terreurs imaginaires, en cherchant a vous faire entrevoir des dangers partout où vous devez trouver des triomphes.

Guidés par vos représentants, secondés par la brave armée d'Italie, que tous les cœurs s'enflamment du désir de vaincre.

Paraissez, et vous disperserez le vil troupeau d'esclaves qui combat pour la tyrannie. Qu'il me serait doux, braves marins, d'avoir contribué à vos succès ! avec quel plaisir je les annoncerais à la France entière ; la Convention nationale, qui vous parle ici par ma voix, compte sur votre courage. Je serai auprès d'elle le fidèle interprète de vos sentiments et de vos triomphes. Réunissons tous nos efforts pour mêler au chant de la victoire ce cri si cher à tous les amis de la liberté.

Vive la République une, indivisible et démocratique !

Le Tourneur (de la Manche).

———

RAPPORT DE RENAUDIN (extrait).
LE COMBAT DU VENGEUR.

Combat du 13 prairial an II.

……..

Le 13 prairial, le vent petit frais de la partie du Sud-Est, sur les huit heures du matin, le temps s'étant éclairci, l'armée ennemie parut au vent, à la distance de 2 lieues. Elle ne tarda pas à arriver sur nous en dépendant. L'ordre de serrer la ligne et de se préparer au combat fut donné à l'armée française et aussitôt exécuté, nous allions à petite voile. L'ennemi forçait davantage et en prolongeant notre colonne ; le feu s'engagea. Le vaisseau *le Vengeur* avait essuyé le feu de deux vaisseaux, dont un à trois ponts, lorsqu'un troisième vint lui couper la ligne ; il fallait l'en empêcher : en conséquence, nous forçâmes de voiles et vînmes au lof. Cette manœuvre avait réussi, et le feu terrible de nos batteries, que notre équipage servait avec un courage et une ardeur mémorables, aurait criblé le vaisseau ennemi ; mais une circonstance imprévue rendit nos efforts infructueux. Ce vaisseau s'obstina à vouloir couper chemin; le Vengeur, déterminé à ne pas le souffrir, tenta l'abordage, il y parvint. Mais, en élongcant, il se trouva accroché dans son bois par l'ancre de l'ennemi. Il lui envoya d'abord toute sa bordée, et ne put ensuite lui tirer que quelques coups de canon de l'arrière et de l'avant, parce qu'il n'y avait pas entre les deux vaisseaux assez d'espace pour passer les écouvillons de bois. L'Anglais, au contraire, avec des écouvillons de corde, avait l'avantage de pouvoir se servir de tous ses canons. Dans ce mouvement, nous donnâmes ordre à un détachement de sauter à l'abordage[1]; tout était disposé pour l'exécution, mais il fallut bientôt renoncer à ce projet. Nous aperçûmes deux vaisseaux ennemis, dont un à trois ponts, qui arrivèrent à l'autre bord. Chacun alla prendre son poste dans les batteries, et le feu recommença. L'équipage, encouragé par les officiers, soutint ce nouveau choc avec une intrépidité vraiment républicaine; nous reçûmes plusieurs volées à couler bas.

De ce côté, l'ennemi nous abandonnait, lorsque la verge de l'ancre du vaisseau[2] avec lequel nous étions abordés depuis plus de deux heures cassa. Le vaisseau à trois ponts, le voyant s'éloigner, vira de bord, revint sur nous et nous tira deux autres volées qui démâtèrent *le Vengeur* de tous ses mâts, excepté de celui d'artimon, qui ne tomba qu'une demi-heure après ; nous ne pûmes lui riposter, parce que l'eau avait subitement pénétré dans les soutes et que l'équipage se disposait à pomper et à puiser. L'ennemi se trouvant de nouveau en désordre et confondu avec quelques-uns de nos vaisseaux qu'il avait engagés, l'armée française était sous le vent avec deux vaisseaux anglais et s'éloignait beaucoup. Nous avions l'espoir qu'elle reviendrait, sinon pour recommencer le combat, au moins qu'elle en ferait la feinte pour obliger les Anglais à abandonner nos vaisseaux démâtés et deux des leurs, dont ils ne paraissaient pas s'occuper : nous n'eûmes pas cette consolation. Des raisons majeures, sans doute, y mirent obstacle ; mais nos frégates, où étaient-elles ? quelle était leur mission ? dans cette circonstance, vinrent-elles nous donner des secours? Nous n'en reçûmes aucun, et nous n'en pouvons deviner la cause.

(1) Si la ligne n'avait pas été coupée, nous enlevions ce vaisseau, car personne ne paraissant sur le pont, plusieurs des nôtres y montèrent et éteignirent le feu qui avait pris en deux endroits. Ils furent obligés de descendre, lorsque nous fûmes attaqués par deux autres vaisseaux.

(2) Nous avions supposé que le Brunswick avait coulé, ainsi que nous, mais nous avons appris depuis qu'il était arrivé en Angleterre coulant bas d'eau. Ce vaisseau n'est plus susceptible de rendre aucun service. Il y eut, dans le combat, le capitaine, plusieurs officiers, 200 hommes tués, 80 et quelques blessés.

Le vaisseau *le Vengeur* cependant approchait sensiblement du moment où la mer allait l'engloutir, le danger s'accroissait de la manière la plus alarmante, malgré les efforts de l'équipage à pomper et à puiser. Nous vîmes sortir du groupe ennemi deux de nos vaisseaux, dont un, *le Trente-et-un-Mai*, venait de passer près de nous. Il fil naître parmi nous quelque espérance de salut ; mais elles furent bientôt évanouies ! Il se disposait à nous prendre à la remorque, lorsque les Anglais se débrouillèrent, et le forcèrent de s'éloigner, en chassant de notre côté. L'eau avait gagné l'entrepont; nous avions jeté plusieurs canons à la mer; la partie de l'équipage qui connaissait le danger répandait l'alarme ; ces mêmes hommes que tous les efforts de l'ennemi n'avaient pas effrayés frémissaient à l'aspect du malheur dont ils étaient menacés ; nous étions tous épuisés de fatigue; les pavillons étaient amarrés en berne. Plusieurs vaisseaux anglais ayant mis leurs canots à la mer, les pompes et les rames furent bientôt abandonnées.
Ces embarcations, arrivées le long du bord, reçurent tous ceux qui les premiers purent s'y jeter. A peine étaient-ils débordés, que le plus affreux spectacle s'offrit à nos regards ; ceux de nos camarades qui étaient restés sur *le Vengeur*, les mains levées au ciel, imploraient, en poussant des cris lamentables, des secours qu'ils ne pouvaient plus espérer; bientôt disparurent et le vaisseau et les malheureuses victimes qu'il contenait. Au milieu de l'horreur que nous inspirait à tous ce tableau déchirant, nous ne pûmes nous défendre d'un sentiment mêlé d'admiration et de douleur.
Nous entendions, en nous éloignant, quelques-uns de nos camarades former encore des vœux pour leur pairie: les derniers cris de ce infortunés furent ceux de

« Vive la République ! »

Ils moururent en les prononçant. Plusieurs hommes revinrent sur l'eau, les uns sur des planches, d'autres sur des mâts et autres débris du vaisseau. Ils furent sauvés par un cutter, une chaloupe et quelques canots et conduits à bord des vaisseaux anglais. Nous nous sommes occupés, depuis cette malheureuse journée, à connaître le nombre des hommes échappés au péril, et, après nos différentes demandes verbales et par écrit, nous avons connu qu'il s'était sauvé la quantité de 267 personnes, non compris quelques-unes, avec le seul habit qu'elles avaient sur le corps, d'autres même sans chemise, en sorte que, de 723 hommes qui composaient notre équipage avant le premier combat, il s'en est perdu 456, desquels il y a eu, suivant que nous en pouvons juger, à peu près 250 tués ou blessés dans le combat ou malades. En foi de quoi, nous avons dressé le présent procès-verbal pour valoir et servir ce que de raison.

Pour copie conforme à l'original (ceci est de la main de Renaudin) :

Renaudin, Jean Hugrin, Louis Rousseau,
Pillet, Trouvée, Lusset, Perbim,
Granjant, Tallon, etc.

TAVISTOK, 1er messidor an II de la République française.

———

RAPPORT DE COUDÉ, CAPITAINE DU ÇA-IRA.

Le 24 ventôse, au jour, *Le Censeur e*t moi nous trouvions à peu de distance sous le vent et de l'avant de notre armée, la brise étant faible du sud au sud-ouest avec apparence de changement ; l'armée

ennemie courait les mêmes armures toujours à plus de 2 lieues sous le vent. Environ 6 heures du matin, la brise vint du nord, l'ennemi en profita si heureusement, qu'il m'approcha avant que nous en eussions senti l'impulsion. Nous nous efforçâmes de rallier, mais ayant été traversés, nous ne pûmes y parvenir.

Le combat s'engagea avec une nouvelle chaleur, ce qui donna à notre armée l'avantage du vent, qui variait toujours. Le vaisseau de tête venait à toutes voiles sur nous, ainsi que celui qui le suivait. Au moment où ils commencèrent leur feu, je crus que l'affaire allait devenir générale, mais ils tinrent le vent en prolongeant l'ennemi à bord opposé. Je cessai alors d'observer les mouvements de l'armée, ayant à combattre sept vaisseaux dont deux à trois ponts. Secondé par le vaisseau *le Censeur*, les deux premiers vaisseaux furent obligés de se retirer, étant presque totalement désemparés ; les deux de l'arrière les remplacèrent de suite, et j'avais sur les hanches et l'arrière, à portée de fusil, les deux autres à trois ponts et le vaisseau napolitain.

Le tableau du carnage et de la mort n'a jamais présenté rien d'aussi épouvantable que ne l'était l'intérieur de mon vaisseau : mais que pouvait l'aspect de la mort et du carnage sur des hoimmes animés par l'amour de la gloire ? Plus le désastre était à son comble, plus il y avait d'ordre et de précision dans le service des batteries. L'air étant intercepté par l'explosion, l'ennemi ne put faire aucun mouvement. Nous démâtâmes les deux vaisseaux qui étaient par notre travers de leur grand mât, de celui d'artimon et du petit mât de hune. Un cri universel exprima la joie que nous causait cet événement, qui eût incontestablement fixé la victoire s'il y avait eu moins de disproportion. Mais l'énorme quantité de boulets qui tombaient à bord avait diminué sensiblement l'équipage (il a péri 600 hommes, tant dans l'action que de leurs blessures) et détruit tout le vaisseau. Il est même inconcevable qu'un seul individu ait échappé aux millions d'instruments meurtriers qui se croisaient à la minute ; les sabords de la batterie basse prenaient beaucoup d'eau ; le vaisseau avait coulé de 4 pieds dans toute sa longueur ; le reste des poudres était submergé, il y avait 12 pieds d'eau dans la cale, et enfin, étant menacé d'une immersion totale, réduit et non vaincu, le vaisseau ras et absolument démâté, après plus de sept heures et demie d'un combat qui ne déparera jamais les annales de la marine, cessa de faire feu.

Le vaisseau *le Censeur* que j'appellerai toujours *le Généreux*, dont la conduite valeureuse ne peut être assez honorée, assailli par plusieurs vaisseaux et criblé par ceux qui étaient de l'arriére à moi et auxquels il ne pouvait riposter, fut contraint, quelque temps après, d'amener son pavillon.

Oh ! mes respectables compagnons d'infortune, si des circonstances qui nous ont été inconnues et dont il faut cependant respecter le mystère ont empêché que l'armée ne recueillit les fruits de notre dévouement, vous ne serez pas pour cela plus privés du souvenir de vos compatriotes que vous ne le fûtes de la considération des ennemis. L'historien dégagé des liens de convenance placera vos noms parmi ceux qui ont le plus glorieusement combattu pour leur patrie et fera apprécier les détracteurs de la marine dont les revers n'ont jamais appartenu qu'à ceux qui l'ont gouvernée, en privant d'autorité et de confiance ses chefs naturels, autant disposés que les généraux des armées du continent à verser leur sang pour l'affranchissement des mers.

Les détails que je viens de faire connaître et le tableau qui va suivre, sur l'authenticité desquels j'invoquerais le témoignagne de l'ennemi même, inspireront, sans doute, au citoyen **MAREC** quelques regrets d'avoir hasardé, dans son rapport à la convention nationale du 13 germinal an III. une opinion que le désintéressement et la justice réprouvaient également. Je me plais à croire qu'il n'y a eu de sa part qu'une trop grande confiance dans les récits de ceux à qui il convenait d'obscurcir l'éclat de cette action (suit un résumé de ce combat).

A l'Orient, le 29 fructidor an VIII de la République française une et indivisible.

COUDÉ, capitaine de vaisseau.

———————

COMBAT D'ABOUKIR, AN VI.

A bord de la Diane, le 12 messidor an VI de la République française.

Le contre-amiral Decrés au général Bruix.

Je t'envoie, ci-joint, mon cher général, l'extrait de mon journal particulier de la funeste journée dont Villeneuve te rend un compte officiel. Tu verras que, dans cette nuit désastreuse, où, après les premiers signaux, tout fut livré à la faculté individuelle de chaque vaisseau à l'ancre, et où rien ne fut réservé à la manœuvre, ceux-là seuls purent prendre part au combat qui se trouvèrent dans la partie que les ennemis voulurent attaquer.

J'étais à l'arrière-garde, au centre d'une ligne dite d'épaulement, qui devait soutenir cette partie de l'armée. Ce poste, dans la position que nous avions, pouvait avoir son importance, si cette arrière-garde eût été attaquée, mais l'infernal génie qui, depuis la guerre, s'est acharné contre la marine en a disposé autrement; j'espère qu'à la lecture de cet extrait tu jugeras que j'ai, autant qu'il était en moi, cherché à remplir mes devoirs et comme commandant une frégate et comme cherchant à m'utiliser d'une manière un peu moins restreinte.

Je ne sais quelle opinion on aura de notre défaite et de nous personnellement, mais j'ai au moins cette ressource dans mon cœur d'y trouver le sentiment de mon irréprochabilité.

J'avais fait tout ce qui dépendait de moi pour quitter cette Diane sur laquelle je ne m'étais cru placé que pour la traversée.

Brueys le désirait, il en avait écrit au général en chef ; il m'avait autorisé à le faire moi-même, mais ses lettres et la mienne étaient restées sans réponse. Il était cependant décidé, dans le cas où nous mettrions sous voiles, à me placer sur *le Mercure*, dont le commandant avait été détaché sur le Nil, et à me faire son chef de ligne, si Bonaparte n'avait rien prononcé à cette époque. Il m'avait observé que, pour combattre au mouillage et dans l'opinion qu'il avait du genre d'attaque auquel il était exposé, le poste qui m'était donné n'était pas sans honneur, et en effet, ne présumant pas que sa tête dût être attaquée, il me croyait en position de payer pleinement ma dette. Quoi qu'il en soit, j'eusse monté un vaisseau que, placé où je l'étais (et j'y aurais peut-être été), je n'eusse pu (dans cette fatale catastrophe) faire autre chose que ce que j'ai fait sur *la Diane*. Non pas que je prétende ici faire valoir mes manœuvres, car elles ont toutes été si impérativement dictées par chaque incident, qu'au sentiment d'avoir fait tout ce que je devais j'allie celui qu'il m'était impossible de faire moins.

Au reste, mon ami, je crois inutile de te développer tout ce qui s'est passé dans mon cœur avant, pendant et depuis l'événement. Il me suffira de te dire que depuis notre arrivée en Égypte, et surtout depuis notre mouillage aux Béqniers, j'ai eu le malheur de le pressentir.

Eh ! comment, en effet, s'abstenir des plus pénibles pressentiments, en connaissant la nature et la faiblesse de nos équipages la qualité de plusieurs de nos vaisseaux et la position dans laquelle nous attendions l'ennemi.

Jette les yeux sur cette baie des Béquiers (Aboukir) et juge-la militairement. Recense les vaisseaux qui composaient cette armée, un *Conquérant* qui n'avait pu prendre sa batterie naturelle et qu'on avait armé avec du dix-huit, un *Guerrier*, un *Peuple-Souverain*, qui, tous les trois, avaient été condamnés deux ans auparavant, un *Mercure* qui, dit-on, ne valait rien de rien ; tous vaisseaux cassés, déliés, pourris et incapables de soutenir, pendant tout un combat, pour peu qu'il fût opiniâtre, les simples commotions de leurs propres batteries. A cela ajoute la faiblesse de nos équipages qui, par leur nombre et leur inexpérience (car il faut tout dire), n'étaient pas propres à me dégager de sollicitude.

Par mon service de commandant de l'escadre légère, je suis un de ceux qui aient, à cet égard, les renseignements les moins positifs, car, toujours le premier à la voile et le dernier au mouillage, mes communications avec l'armée ont été rarement rapprochées, et je ne l'ai même pas vue manœuvrer. Mais ce qui s'était imprime dans mon esprit, ce sont les plaintes journalières de tous les commandants, qui étaient vraiment effrayantes.
J'ai vu des rapports multipliés de Dupetit-Thouars qui portaient à 400 hommes l'équipage de son *Tonnant*. J'ai entendu l'amiral répondre à des observations que je lui faisais sur la baie, qu'il était décidé à y combattre l'ennemi à l'ancre, parce que la faiblesse des équipages ne lui permettait pas de combattre et manœuvrer en même temps.
A tout cela ajoute encore, mais que te dirai-je que tu ne saches aussi bien que moi ? Tu connais, comme je le l'ai déjà écrit, les hommes et les choses, tu as sous les yeux nos journaux et nos plans.
Quoi qu'il en soit, qu'allons-nous devenir ? La division est si faible, que deux officiers généraux y seraient une caricature.
Villeneuve m'a dit qu'il attendait ici les ordres du gouvernement ou ceux de Bonaparte. Si tu peux quelque chose sur mon sort, rappelle-moi, je te prie, où je pourrai être utile, et je crois qu'ici je ne le suis plus. Villeneuve doit naturellement y commander, supposé, toutefois, qu'on y veuille un officier général, et je te déclare que je l'y crois plus propre que moi, et, pour m'exprimer enfin avec toute la franchise du sentiment qui nous unit, j'aime mieux l'y voir que d'y rester.
Ainsi, mon cher général, maintenant que tu sais ma pensée, je te prie de faire pour moi ce qu'en pareille occasion tu voudrais que je fisse pour toi-même.

DECRÉS.

Tu apprendras avec grand plaisir que Ganteaume est échappé à l'explosion de l'Orient.

———

EXPÉDITION DE GANTEAUME (AN IX).

En rade dn Toulon, à bord do l'Indivisible, le 4 ventôse an IX de la République française.

Le contre-amiral Ganteaume, conseiller d'État, au citoyen Forfait, ministre de la marine et des colonies.

Citoyen ministre,

J'ai l'honneur de vous adresser la copie du rapport de l'officier du génie maritime de l'escadre, relativement à la situation des vaisseaux, situation qui, me forçant d'entrer dans ce port, ne m'a pas permis de tromper, par de fausses routes, l'ennemi que j'avais à ma poursuite, à moins de compromettre, avec la dernière évidence, les forces qui me sont confiées.
Certain de l'intérêt que le gouvernement attache au succès de mon expédition, ma position a été affreuse lorsque je me suis vu arrêté par le mauvais état des vaisseaux et lorsque les premières difficultés avaient déjà été vaincues ; mais, quels que fussent ma bonne volonté et mon zèle, il était impossible, avec des vaisseaux qui n'avaient plus ni mâts ni voiles de rechange et d'autres dont le corps était en mauvais état, que je m'exposasse entre deux escadres ennemies supérieures en force à celle que je commande.

Les revers surtout que n'a cessé d'éprouver la marine dans le cours de la guerre me faisaient un devoir de ne pas agir imprudemment lorsque toutes les chances étaient contre nous.
L'accident que j'éprouve, citoyen ministre, aura toujours lieu lorsqu'en hasardant des expéditions on ne se convaincra pas, dans les ports, que, obligé de lutter avec un ennemi extrêmement supérieur et toujours solidement et supérieurement gréé, il faut ne rien négliger pour que les chances soient égales pour nos vaisseaux, quanta la solidité du corps, de la mâture et des agrès.
Lorsque je dus partir, l'été dernier, avec cinq vaisseaux, pour aller croiser dans l'Océan, je demandai et insistai fortement auprès de l'ordonnateur de Brest pour que tous les vaisseaux de la division entrassent dans le bassin, à l'exception de *l'Indivisible*, sur lequel j'avais mon pavillon et qui en sortait depuis peu. Je demandai qu'ils y fussent visités dans toutes leurs parties, que leur carène, par conséquent, fût nettoyée, afin qu'ils pussent tous acquérir le degré de marche dont ils étaient susceptibles, mesure sans laquelle nos forces seront toujours dangereusement exposées, lorsque nous les hasarderons devant un ennemi supérieur. J'éprouvai, à cet égard, les plus grandes difficultés, et ayant été à Paris quelque temps après, j'appris par vous que l'on s'était plaint sur ce que j'avais exigé un travail inutile et la rentrée, dans le bassin, des vaisseaux qui depuis un an y avaient été visités.
Je crois alors vous avoir prouvé que les rapports qui vous avaient été faits sur cet objet avaient été sujets à erreur et que les vaisseaux *le Dix-Août*, *le Formidable* et *la Constitution*, qui étaient ceux sur lesquels portait la plainte, n'avaient été visités depuis plusieurs années. Cependant, ces vaisseaux, malgré les oppositions qui avaient eu lieu, le furent conformément à ma demande ; mais tout me porte à croire que la présomption dans laquelle on était dans le port qu'ils n'avaient besoin de rien fut cause que cette visite fut négligée et faite avec la plus grande inexactitude.
Le Dix-Août a eu, dans la traversée, sa guibre totalement ébranlée et séparée de l'étrave, les chevilles qui la tiennent avec cette partie du vaisseau ayant manqué. Cet accident n'est pas dû en entier au travail qu'a eu le vaisseau pendant la traversée; il fallait qu'il fût déjà endommagé avant le départ.
Le capitaine Bergeret avait, avant le départ de Brest, fait divers rapports sur les besoins de son vaisseau et prévu l'avarie qui se déclara.
Le Formidable a sa râblure de l'étrave en très-mauvais étal ; il a fait beaucoup d'eau pendant la traversée, et enfin la rupture du mât de beaupré du *Desaix* vient particulièrement d'un boulet qui le traverse en plein, avarie qui aurait dû nécessiter son changement lorsque ce vaisseau a été destiné à faire partie d'une expédition intéressante, entreprise dans la plus grande rigueur de la saison.
J'ajouterai à ce compte que tous nos mâts de hune sont venus bas avec des temps ordinaires, par la mauvaise qualité de nos cordages, et que, si d'autres précautions ne sont prises pour consolider et assujettir les mâtures, les capitaines qui sortiront seront toujours à la veille d'être compromis.
Il est temps, citoyen ministre, que nous imitions nos rivaux, lorsqu'ils nous offrent d'une manière évidente des dispositions meilleures que les nôtres. J'ai cru m'apercevoir que les mâts des vaisseaux et frégates anglaises ont beaucoup plus de ton que les nôtres et qu'ils assujettissent par là mieux leur mâture que nous ne le faisons; celle du Succès peut prouver ce que j'avance, et déjà les officiers du génie de ce port en ont fait l'observation.

Salut et fraternité.

GANTEAUME.

———

ERRATA.
Page 152, ligne 4 : Au lieu de bâbord, lisez tribord.
Page 169, ligne 9 : Au lieu de vergue de misaine, lisez vergue barrée.
Page 169, ligne 10 : Supprimez « au contraire. »

Ancestrami1