

Littérature maritime

Léon Gozlan

LU AVEC LIREGRATUITEMENT.COM

Livre libre de droits, lisible gratuitement en ligne et en quinze minutes par jour.

Littérature maritime

DE

LA LITTÉRATURE MARITIME.

*

Ce n'est point l'histoire de la mer que je prétends écrire. Je veux simplement indiquer ce que la littérature française peut emprunter de jeunesse, d'éclat, de majesté, de formes inconnues, à l'existence révélée de cette civilisation toujours progressive des hommes de mer, de cette civilisation qui, comme toutes les autres, a eu sa tanière, puis ses palais ; qui a commencé par le tronc d'arbre lancé d'une rive à l'autre, et qui est arrivée aujourd'hui à ce point, de parcourir en quelques jours, avec quelques sacs de charbons, huit hommes et deux roues, un diamètre de la terre.

Sans trop chercher pourquoi toutes les découvertes dans les arts, tous les progrès dans les mœurs, ont créé avec eux, ou à côté d'eux, une littérature fraternelle ; sans citer les temps d'Auguste, qu'on ne saurait concevoir à part de Virgile, les guerres civiles de César et de Pompée, à part de Lucain qui est à Virgile ce que l'acier est à l'or, le casque à la couronne ; on pourrait se demander par quelle étrange solution, l'histoire naturelle ayant eu, chez nous, son poète didactique comme elle, Delille ; la philosophie son moniteur intrépide, Voltaire ; les lois leur prophète, Montesquieu ; il se fait que la navigation avec ses annales de triomphes

et de revers sous l'abri de notre pavillon, soit tombée, sans immortaliser une plume, dans le commun usage de la vie. En nous accordant sur ses phases, nous en avons dédaigné les magnificences. L'écrivain pittoresque ne s'en est pas emparé. Elle n'a eu ni chronique, ni épopée pour ses époques primitives, ni drame pour ses âges de lutte, ni roman pour ses jours de délassement, ni son Hérodote, ni son Homère, ni son Sophocle, ni son Cooper. Je parle toujours pour la France.

Est-ce que l'autorité de l'âge ou de la priorité a manqué à la France ? Mais Guillaume le Conquérant ne passa de la Normandie en Angleterre que sur nos vaisseaux. Est-ce pour n'avoir pas impérieusement besoin du concours de mer ? Mais la carte nous indique assez que la France n'est pas si continentale, lorsqu'on la voit baignée par l'Océan et la Méditerranée dans la moitié de sa lisière, lorsqu'un canal la détache presque entièrement de l'isthme qui la noue à l'Espagne, les Pyrénées ; lorsque enfin nous comptons plus de trois cents lieues de côtes depuis Saint-Jean-de-Luz jusqu'à Dunkerque. Est-ce parce que ses possessions coloniales n'offrent aucune consistance politique, qu'elles ne la touchent par aucun lien bien puissant d'intérêt et de relation ? A-t-on donc oublié que nous avons eu Saint-Domingue, la Louisiane, le Canada, l'Île-de-France, Pondichéry, une ligne immense de comptoirs depuis l'Atlas jusqu'aux Bissagos ? et que nous avons possédé ces magnifiques portions de l'Afrique, de l'Amérique et des Indes à des époques à-peu-près contemporaines, époques où nous n'avions pas encore la modestie ou la fatuité nationale de prétendre nous passer de colonies ? Serait-ce parce que nous aurions manqué de courage pour fonder, ou de gloire dans nos revers, deux caractères sans lesquels le hasard et la pitié font vite tomber dans l'oubli ? Mais nous est-il permis de n'être

pas fiers en songeant à cette succession non interrompue de valeureux hommes de mers, qui commence avant Duquesne ; c'est déjà plus de deux siècles, et qui ne finit pas à Villeneuve ? N'est-ce rien que ce Duquesne qui bat Ruyter et Tromp, protestans comme lui, en faveur d'un monarque ennemi des protestans ? Duquesne, disant à un capitaine hollandais prisonnier, après la fameuse bataille où périt l'amiral : « Vous portez le cœur de Ruyter ! votre mission est trop belle pour qu'on vous arrête. Gloire à Ruyter ! Allez, vous êtes libre. » Duquesne, brûlant Alger à une époque où notre artillerie était à-peu-près nulle, et vengeant Charles-Quint de sa rodomontade espagnole ? N'est-ce rien que Jean Bart, n'étant pas éclipsé, lui, fils d'un pêcheur de Dunkerque, à côté de Tourville à la fameuse journée de Lagos, qui nous vengea de la Hogue ? N'est-ce rien que Dugay-Trouin succédant sans désavantage à Duquesne, à Jean Bart, à d'Estrées, à Forbin, à Tourville, à Château-Reynaud, et s'emparant de Rio-Janeiro, réputée imprenable, en moins de temps qu'il n'en faut aujourd'hui pour opérer le chargement d'un vaisseau marchand ? Et puis, la Gallissonnière, arrivant assez à temps pour que la marine de Louis xv ne périsse pas tout entière, et qu'elle aille jusqu'à Suffren ! Suffren, foudroyant les Anglais dans l'Inde et voyant venir à lui le plus puissant monarque de l'Asie, le fameux Hyder-Aly, accompagné de quatre-vingt mille Marattes, pour le remercier de sa bravoure ! Et Lapérouse, cherchant avant Parry un passage mystérieux ; ce Lapérouse, disparaissant, lui, son vaisseau, ses équipages ; sombrant avec sa gloire et son épée, les seules choses qu'on ait retrouvées ! N'est-ce rien, et je ne veux pas tout récapituler, qu'Aboukir ; je parle de la bataille de ce nom car sans cette bataille, qui connaîtrait Aboukir ? Les poissons et les vents ! Aboukir ! cette Waterloo de la mer, plage plus malheureuse en-

core et plus sacrée que Waterloo, car elle engloutit les premiers hommes de la république, et Waterloo ne frappa à vrai dire qu'un empereur.

De toutes ces raisons, où est celle qui peut expliquer le peu de place qu'occupe la marine dans notre histoire des arts ? On le voit, il n'en est point. Avec beaucoup moins d'avantage que nous, l'Espagne a pour la mer d'immortelles pages, et des poésies comme elle en sait faire ; le Portugal, si paresseux et si peu chantant, a ses poèmes grands comme Camoëns, sonores et larges comme Adamastor ; l'Italie, jusqu'à l'Italie ! a ses chroniques merveilleuses, ses chants nautiques que le rameur jette au rameur en lui disant bonsoir : et sans citer ici Drake, Raleigh, Forbisher, Anson, l'Angleterre a Cook, le Pline des eaux, qui a écrit l'histoire universelle de l'Océan ; Daniel Foe, le plus dramatique, le plus vrai, le plus biblique des écrivains, qui avec un perroquet, une vieille chèvre et un matelot, a surpassé Homère, et vivra autant que lui ; enfin Byron, qui a dit la solitude chrétienne des mers ; ce Job de toute poésie, Byron, qui a dit : « La mer est la seule portion du monde aussi vierge aujourd'hui qu'au premier lever de la création, la seule où le pied de l'homme n'ait pas laissé de traces. »

Cependant ne désespérons pas ; les jours de conquête et d'audace commencent à luire. Les poètes, les historiens, les romanciers nous arrivent. Cette lacune se comblera. En attendant, qu'on nous permette, à nous, critique plus zélé qu'habile, d'indiquer à vol d'oiseau quelques points de ce riche domaine des mers où d'autres iront graver leur immortalité comme Christophe, comme Améric.

Qu'on distingue : je n'ai pas besoin de combattre ici des règles vieillies, pour en soutenir de nouvelles, ainsi que l'a dû, mon illustre ami M. Victor Hugo, dans sa préface de Cromwell. Le grand écrivain avait à détruire et à créer ; il s'adressait à des intelligences neuves ou prévenues, mais attentives ; dans ma position, je sens que je ne parle qu'à des indifférens : ainsi à l'auteur de Cromwell, une simple théorie (il l'a faite sublime), suffisait ; à ma tâche, il faut des images. La théorie n'est que la syntaxe d'un art ; l'art, la forme conçue des ouvrages de l'homme ; et ce sont les ouvrages qui me manquent ; où prendrais-je ma théorie ?

Poursuivons pourtant :

Ceux-ci, remontant aux premiers âges, nous diront la faiblesse de la marine européenne, lorsque l'empire d'Orient, tombé aux mains d'Alexis, eut besoin de repousser et les Turcs, qui prenaient Lesbos, Samos, Rhodes, qui devaient finir par aller à Constantinople, et les Normands qui avaient à leur tête Robert Guischard, duc de la Pouille et de la Calabre, un des plus hardis capitaines de son temps ; époque où toutefois la marine prit date, car elle ne se forma que par les secours qu'elle prêta aux empereurs d'Orient contre les Turcs. Ou bien, ils diront les galères montées par ces pieux chevaliers, d'abord voués à la garde des grands chemins de Jérusalem, qui firent de Rhodes et de Malte une forteresse ; de cette forteresse, la fronde de David qui lançait des boulets de pierre contre les infidèles : majestueuse époque où, avec moins de science et de philosophie, des hommes forts et dégoûtés du monde n'oublièrent jamais au moins la gloire de la France ; on sait que depuis Philippe i jusqu'à saint Louis, par leurs courses actives et leur incessante hostilité envers les corsaires, commandés alors par deux hommes dont la chrétienté

éprouva le courage, Dragut et Barberousse, ces braves protégèrent le passage des croisés vers la terre sainte et le grand sépulcre. Chassés de Rhodes, ils se cramponnèrent à l'île de Malte, que Charles-Quint leur vendit pour un faucon. Il était beau de voir ces fils des premières familles, dont le souvenir est encore aujourd'hui consacré par des monuments et des armes ; de voir des Lavalette, de la noble et ancienne maison de Cornusson en Quercy, des Villers l'Ile-Adam, des d'Aubusson, des hommes de cour et de luxueuse existence, revêtir la cuirasse, chausser la sandale, peindre la croix blanche sur l'épaule ou sur leur poitrine fermée aux joies du monde, pour aller serrer de leurs mains gantelées la rame pesante, pour combattre, par le glaive et par la parole, les Sarrasins ; brûler leurs flottes, leurs capitaines, leurs mosquées ; tandis que, pieusement sortis des cloîtres, d'autres, sous le titre si loyalement justifié de frères de la Rédemption, de frères de la Merci, allaient nu-pieds jusqu'aux rivages, montaient avec abnégation la première barque prête à partir, et de là se rendaient à Maroc, à Tunis, à Alger, à Oran ; descendaient au sérail où languissaient les esclaves chrétiens, les rachetaient avec l'or de leurs épargnes, l'or que la crédulité faisait regorger dans le sanctuaire : source que l'on blâmera si l'on veut, mais dont le but sublime n'a plus d'équivalent ni de moyens aujourd'hui ; et quand cet or était insuffisant, ils avaient des prières, et quand ces prières allaient se briser sans bruit contre le turban, alors ils offraient leurs mains aux chaînes : ils disaient aux captifs : « Allez, vous êtes libres ; nous, nous restons. »

Eh bien ! vous qui savez occuper le monde de vos paroles, vous, voix de poètes et d'inspirés, racontez-moi : émerveillez mes oreilles de ces temps si loin de nous ; montrez l'orage et le frère rédempteur calme au milieu de la tempête ; montrez-moi les cap-

tifs, brûlés par le soleil, noués à la même chaîne, creusant avec leurs ongles, à midi, des bassins pour la sultane dorée ; montrez-moi sur leur tête le platane ou le dattier sans ombre, le grand désert zébré par l'astre de feu qui fait bouillonner leur cervelle ; et, si cela vous plaît, ouvrez la nuit cette croisée à l'heure où le sérail respire ; puis, penchez-y la captive qui a oublié sa langue, son baptême, son Dieu ; mais qui aime cette langue parlée par les captifs, ce Dieu attaché à leur poitrine. Voici l'étranger qui l'attend, la barque achetée, le vent qui vient du désert : et puis la ceinture glissant le long du mur, le pied nu qui avance, la gorge nue qui palpite ; deux bras ouverts pour recevoir ce qui va tomber… et faites qu'il ne tombe qu'une tête, une tête lourde comme un boulet ; un sabre l'a vue ! Adieu la barque, adieu le vent qui vient du désert ; le vent ne servira qu'à détacher quelques dattes trop mûres des grappes du palmier ! Faites que la nuit soit toujours belle. Ce ciel est impitoyable. Jamais des larmes n'ont coulé de là-haut !

Que si vous aimez mieux, ramenez la barque pleine sur une des grèves de la Provence, que toute une ville s'émeuve : mettez du peuple dans la rue, poudrez-en les toits, collez-en aux clochers, noircissez-en les arbres ; jetez des fleurs à pleines corbeilles, du genêt des montagnes et des feuilles de rose ; que les clochers roulent un vent d'acier dans leur spirale. Ces fleurs, ces clochers et ce peuple sont ici, sont là pour le retour des captifs. Ils ont les pieds nus, la corde au cou, les fers aux pieds comme leurs rédempteurs, les bons frères de la Merci. Puis viennent les prêtres et les guidons rouges, les guidons verts à deux pointes, aux rubans terminés par des jeunes filles blanches comme la vierge ; puis les chandeliers boudant avec leur lumière au soleil ; puis l'encens parfumant l'air ; et faites chanter tout cela, tout ce

monde en chœur, agenouillé, ravi, gonflé d'enthousiasme et de larmes, dans votre coloré, dans votre magnifique style. Je veux voir celui qui partit enfant et qui revient vieillard ; il dit : « Où est mon père ? » On lui montre une tombe : « Où est ma sœur ? » On lui montre une tombe ; « Où est ma maison ? » On lui montre un arbre où chantent des oiseaux. Et quel charme, si c'est dans quelque bonne ville du midi que vous me faites passer, dans quelque ville noire et accentuée, aux frontons moresques, aux claires fontaines, où la simplicité de l'échevin a écrit sur la porte : « Ceci est notre ville ! »

Et n'oubliez pas que c'est toujours à la mer que vous devez ces traits si simples, si primitifs.

J'ai cité saint Louis, le premier de nos rois qui ait eu un officier supérieur avec le titre d'amiral ; ce fut ce pieux monarque qui, relevant la marine française languissante depuis Charlemagne, condamna le droit affreux que s'arrogeaient sur les vaisseaux naufragés les seigneurs des côtes, principalement les ducs de Bretagne ; il obtint de ces aigles marins qu'ils renonceraient au droit de bris, suzeraineté odieuse, qui non-seulement spéculait sur le profit qu'apportait l'écume de la tempête, mais dont la barbarie ingénieuse savait attirer la nuit sur des rescifs, au moyen de phares insidieux, le navire égaré sur les côtes brumeuses de l'Armorique.

Ici il n'y a qu'à se baisser et prendre dans les chroniques bretonnes. À la manière de Salvator-Rosa, vous trouvez les châteaux aiguisés que ronge la brume, le seigneur qui allonge le regard sous les paupières de fer de son casque, la torche qui brûle à l'endroit où l'on périt, le vaisseau gris qui vient bondir sur les brisants, appelé par la perfide lueur.

Allez voir le magnifique château de Kéruséré sur la côte de Paimpol.

Après Charlemagne, dont une des plus grandes pensées navales fut de joindre, le Danube au Rhin, ou l'Océan à la mer Noire ; après Philippe-Auguste ; après saint Louis et ses dix-huit cents vaisseaux partant pour la conquête de Damiette, après Charles vii et Louis xi qui ne relevèrent pas la marine française, malgré la leçon donnée au roi Jean, et, malgré la flotte de Charles vi, si formidable, qu'un historien a dit qu'elle aurait pu servir de pont de Calais à Douvres, arrivent François i et Doria, créateurs d'une marine brave, mais mal servie ; on le conçoit. À cette époque, de renaissance pour les arts, il était de bon goût de donner aux vaisseaux la forme d'un monument, et de confier le titre d'amiral à un homme de cour. Le carraquon de François i ressemblait à une maison ; il avait trois rangs de croisées.

Ayant promis de ne pas écrire l'histoire de la mer, nous ne donnerons pas un plus long aperçu de nos forces navales sous les différents rois de la troisième race. Bornons-nous à dire ici que leurs progrès furent si lents, que ce fut seulement sous Louis xii qu'on imagina les sabords.

Après les frères de la Merci, la pensée saute, par la sympathie de l'antithèse, aux frères de la côte : voleurs de mer, primitivement connus sous les titres de boucaniers et de flibustiers. Ainsi, après l'épopée, voici le drame, et quel drame ? Il en est peu d'aussi prodigues en événemens, d'aussi romanesques, d'aussi fous, d'aussi sanglans : toute une bibliothèque de romans est là. La matière dont Walter Scott s'est si heureusement servi n'a pas la centième partie de fécondité qu'offre l'histoire des flibustiers. Vous avez à choisir entre mille passions, depuis celle qui boit du

sang jusqu'à celle qui s'élève à la souveraineté de la conquête, et qui fonde. Qu'y a-t-il à comparer à cette poignée de Normands, de Bretons et d'Anglais, qui s'emparent d'abord de l'une des îles Caraïbes, et qui, divisés par toute la haine de leur nationalité, s'accordent pour voler à main armée, pour chasser les Espagnols et devenir la terreur des vaisseaux, quelque pavillon qui les couvre ? Leur nombre grossit, leurs mœurs se forment, c'est-à-dire qu'ils régularisent le pillage et l'assassinat. Déjà leur pouvoir est si étendu dans le Nouveau-Monde, que Cromwell les courtise, s'en fait aider pour conquérir la Jamaïque, et que la France, jalouse de ne pas laisser prescrire ses prétentions, au moins nominales, sur l'île de la Tortue, lui donne pour commandant le chef même de ces flibustiers. Ceux-ci ne s'en tinrent point à ces feintes marques d'intérêt : ils voulurent asseoir, pour l'avenir, leur domination ainsi reconnue sur la base du nombre ; ils demandèrent au cardinal Mazarin qu'il leur envoyât de quoi se faire une population, c'est-à-dire des femmes. Mazarin prit la demande en considération, et leur en envoya cent. De gré ou de force ces malheureuses partirent. Au reste une observation à noter en passant et qui expliquera Mazarin sans le justifier, c'est qu'au contraire des Anglais et des Hollandais, nous n'avons jamais peuplé nos colonies, formé leur noyau, qu'avec des filles et des brigands. Le choix sans doute a son côté pittoresque ; mais, en bonne morale, il peut servir de texte à la glose, même contre un cardinal ministre. Les cent filles envoyées par Mazarin ne furent pas trouvées suffisantes, et, sur le ventre nu de l'une d'elles, on joua aux dés, à qui ses compagnes appartiendraient à mesure de leur débarquement. Je laisse à juger de ce spectacle, de l'étonnement de ces femmes, auxquelles on avait nécessairement dû peindre en beau la colonie, de l'avidité voluptueuse des

flibustiers à l'aspect de ces jouissances promises, et de leur acharnement à se les disputer, à faire justice d'un célibat forcé par de grotesques mariages.

Au-dessus de toutes ces têtes ardentes, élevez-en deux, plus énergiques, si c'est possible ; celle de l'Olonnais, boucanier né aux Sables d'Olonne, et celle de Morgan, l'Anglais le plus déterminé des trois royaumes. Le premier, suivi de quelques hommes, descend à Vénézuela, où il égorge et pille à belles mains ; le second s'empare de Porto-Bello, qu'il rend ensuite par négociation au prix de cinq millions de notre monnaie.

Cette tentative les encourage : ils se coalisent tous, et, par une de ces hardiesses qui demanderaient des volumes d'explications et des détails en foule, ils se rendent en quelques heures maîtres de Vera-Cruz. L'Europe ne savait que penser de tels hommes : Napoléon était à naître. Leurs déprédations continuent. Bientôt ils se trouvent à l'étroit sur le flanc atlantique de l'Amérique : ils se décident à le quitter, ennuyés de battre, comme de simples voleurs, un bois de quelques lieues. C'est au Pérou qu'ils aspirent ; mais le Pérou est dans la mer du sud, et pour y parvenir, il faut ou doubler le cap Horn, ou côtoyer l'Amérique jusqu'au détroit de Magellan. Qui oserait dire, s'ils avaient pu mûrir leur projet, qu'ils n'auraient pas fait sauter l'isthme de Panama ? Le monde aurait pu devoir à la cupidité de quelques brigands ce qu'il n'obtiendra jamais de la sage lenteur des congrès. Enfin, ils se mettent en route ; les uns côtoyant, les autres gagnant la haute mer : les premiers arrivent. Mais parmi ceux-ci, quelques-uns plus avides encore franchissent l'effrayante distance qui sépare l'isthme de Panama de la mer Vermeille. D'autres reviennent par terre sur différents points, et passent en Europe, où ils fondent

des fortunes qui, peut-être, ne sont pas encore éteintes, et dont on trouverait plus d'une trace dans le nobiliaire de d'Hozier. Quant à ceux qui avaient gagné la haute mer, les constantes tempêtes qui règnent à l'extrémité de l'Amérique méridionale, les empêchèrent de doubler le cap Horn ; ils furent forcés de se rabattre sur l'Afrique, où ils se dédommagèrent avec furie de ce contre-temps. Mais les uns et les autres, disséminés et largement éclaircis par l'émigration, la mort et les excès, n'offrirent plus aucune résistance à l'Europe maritime armée, qui dut sa réinstallation dans ses propriétés coloniales à l'avidité trop grande, à la fougue sans direction des flibustiers. Nom éteint, mais qui après avoir été l'épouvantail des mers, en fait encore le charme à la veillée, lorsqu'il se lie à l'un de ces merveilleux récits que répètent si bien les paroles abruptes des matelots.

Le côté poétique n'étant malheureusement pas toujours le côté moral, ce ne serait pas une des moins vives beautés des tableaux nautiques, que les épisodes si curieux de la contrebande. La contrebande, c'est l'épigramme du commerce. C'est la conspiration de l'humanité contre le fisc. Cette conspiration a des magnificences dramatiques sur la mer, comme à la marge des pays limitrophes. Je ne vois ici que ma spécialité. D'autres diront les Pyrénées et les Alpes : ils n'oublieront pas surtout les ballots de feuilles publiques, suspectes de liberté, mises à l'index en Espagne, en Italie : et que le paysan illétré transporte à Barcelone, à Madère, au risque d'un coup de feu. La contravention ronge les frontières. À côté de chaque gêne imposée par les lois au développement du commerce, l'intérêt a placé des hommes occupés à rétablir par l'adresse ou par la force l'équilibre interrompu des échanges : moralement ou physiquement, c'est toujours l'indispensable qu'on a proscrit ; mais trop de conjurés s'entendent. Le

spectacle de cette lutte, où, dans la récapitulation des chances, l'avantage reste presque toujours à ceux qui s'y exposent, est fécond en accidens romanesques. Tandis que les ports et les rades s'ouvrent à la légitimité du pavillon sous l'œil de la douane, la barque du contrebandier qui n'a pas de pavillon, ou qui les a tous, cherche la côte déserte ou la baie périlleuse, ne se hasarde que la nuit, conspire avec l'orage, et remplit en quelques heures, toujours au bénéfice du luxe ou des exigences méconnues de la consommation, les lacunes livrées au vide par le génie de la prohibition. Et n'est-ce pas vraiment un fait remarquable, et le côté burlesque de nos lois, que cette supériorité d'instinct acquise aux marchandises défendues sur les marchandises autorisées, que la profusion intarissable avec laquelle elles se prêtent à nos moindres besoins, à nos plus futiles caprices ?

Bonaparte se tourmente tout le long de son règne pour anéantir la puissance commerciale des Anglais ; il veut, à Moscou, lancer une torche enflammée dans l'Inde sur les comptoirs de la Grande-Bretagne ; Murat pousse déjà son cheval, en demandant à un moujik le chemin de l'Asie. La France s'épuise dans une hémorragie de gloire. Tout cela pour que nous n'ayons ni thé souchon, ni cannelle de Ceylan, ni nankin des Indes : tout cela, au grand profit du thé fait avec de la mauve, du sucre extrait de la betterave, et du nankin tissé à Rouen : et, pourtant, jamais il n'y a eu autant de thé, de cannelle et de nankin que sous la prohibition des marchandises anglaises. Il y a plus, la restauration arrive, le commerce avec l'Angleterre reprend ; on ne veut plus de nankin, la mode en est passée. Mais qui donc s'est montré plus fort que le système continental, que Napoléon ? La contrebande.

Voyez encore : les châles cachemires sont mis au ban de la douane en France depuis des siècles. Quelle est, je vous prie, la bourgeoise un peu à l'aise aujourd'hui qui n'ait un véritable cachemire ? Dans nos mœurs, c'est presque une condition de mariage. Aussi que d'épaules de mariées en fraude flagrante aux lois de douane !

La régie nous oblige à fumer son tabac noir, épicé avec du poivre. La spirituelle contrebande nous délivre de cette sujétion odieuse. Grâce à elle, nous possédons en France de tous les tabacs ; on fume, devant le perron de la chambre législative, sous les tièdes tilleuls des Tuileries, les cigares roulés à Manille.

Enfin, nous ne pouvons faire un pas sans heurter la contrebande. Je me prends à douter parfois que la reine des Français même ne lui doive quelques beaux tissus de Constantinople ou de Téhéran.

Je n'ai pas besoin d'indiquer les admirables contrastes que présenterait cette nation de contrebandiers, qui, avec d'invisibles barques, des fusils rouillés et un profond mépris pour les lois, alimentent l'Europe de tout ce que lui laissent manquer d'explicables, mais d'impuissantes prohibitions.

La tradition, cette mémoire des peuples, n'a pas manqué non plus aux fastes de la mer. Le surnaturel et son brillant cortége ont marché avec chaque découverte positive que la science et l'observation ont faite, soit dans le domaine de l'astronomie, soit dans celui de la physique navale. La mer a sa féerie, sa mythologie, son apocalypse. C'est le soir, au quart de minuit, quand les matelots sont assis en cercle, qu'il faut leur entendre raconter, à demi-voix, à la lueur du fanal suspendu, sous l'influence d'une pluie

d'étoiles, ces magiques récits qui ne sont interrompus que par des bouffées de tabac, que par le sillage du vaisseau.

C'est l'histoire de la découverte de l'aimant, de l'aimant qui fit imaginer la boussole, de la boussole qui est l'âme invisible du vaisseau. Gioja d'Almafi, le Napolitain, a beau en réclamer la découverte ; la tradition l'en déshérite pour en doter le hasard : la tradition a pris les devants.

« Bien avant nos pères, dit celui qui raconte, un bâtiment fit voile pour une île de l'Océan. Nos pères n'étaient pas aussi instruits que nous, s'ils étaient meilleurs ; ils étaient plus forts en probité qu'en calculs de longitude. L'île fut dépassée. Alors ils voguèrent toujours dans un diamètre opposé à celui du soleil, espérant bien rencontrer la terre, objet de leurs recherches. La terre ne venait pas. Quatre jours se passent et rien que des poissons : « des poissons, c'est bon signe », disent les vieux. Les vieux se trompent ; rien. Huit jours s'écoulent, et l'on aperçoit des algues, et les vieux ajoutent : « Les algues, c'est bon signe ; la terre n'est pas loin ». Les vieux se trompent encore ; rien que l'espace. Enfin, un mois arrive et une mouette tombe sur le pont : « Pour le coup, c'est la terre ! » s'écrient les anciens. Pas plus de terre que dans le ciel ; les esprits sont désorientés. On ne croit plus aux anciens. Ainsi les anciens, les mouettes, les poissons, les algues sont trompeurs, enfants.

« Mais voici ce qui arriva : comme ils allaient toujours vent arrière, la manœuvre n'était pas bien difficile ; changer une amure par-ci, une amure par-là, voilà tout. Pourtant, un soir, on jette la sonde et elle indique quatre pieds d'eau dans la sentine. On pompe. L'eau gagne. D'où vient la voie ? On n'avait point eu de coup de vent, ni ressenti de violente secousse. On sonde encore,

six pieds d'eau. Malédiction ! d'où vient la voie ? Déjà les bordages craquent, le gouvernail danse sur ses gonds, la proue s'en va. L'eau toujours plus forte !... Enfin, mes enfants, d'heure en heure la voie d'eau devient plus effrayante, et rien qui l'explique, si ce n'est un phénomène aussi inexplicable, celui d'un vaisseau qui s'ouvre comme une grenade mûre, sous la pression du pied ; comme les quartiers d'une orange. Le voilà ouvert, branlant, plein d'eau, et les vieux et les jeunes désespérés. Jugez encore de leur plus grand effroi, lorsque le capitaine, saisissant son porte-voix, il vit ce porte-voix partir de ses mains, traverser la longueur du vaisseau, fendre l'espace et disparaître dans l'air. Après cet épouvantable prodige, le vaisseau se déchire sans efforts, les planches se démembrent, le vaisseau s'effeuille sur l'eau comme un jeu de cartes, et le jour venant, ils voient collés à un rocher noir, luisant et à pic, tous les ferrements du vaisseau. C'était l'aimant. Voilà ce qui le fit découvrir. »

Ils vous diront encore et vous direz après eux l'histoire du Voltigeur hollandais, vaisseau maudit, éternellement condamné à ne jamais prendre terre. Il vient avec la bourrasque ; il s'en va avec la bourrasque. Sous tous les parages on le rencontre ; la nuit ses voiles grisaillent. Tantôt il est bord à bord avec vous, tantôt dans votre sillage, tantôt au vent, tantôt sous le vent. Malheur à qui reçoit les dépêches qu'il est toujours sur le point de vous jeter ! Votre barque est perdue. Le naufrage est à bord. Mais on peut l'éviter aisément, car le Voltigeur hollandais est de construction ancienne ; il est plus massif qu'une flûte de Dordrecht ; ses voiles semblent des rideaux, tant elles sont amples, sa proue est plus carrée que la poupe d'aujourd'hui. Évitez le Voltigeur hollandais !

Ils vous diront aussi la barque du patron Luzerne, création échappée à Rabelais. Voici comme ils la racontent, comme ils la répètent, sans égard dans leur exagération pour les rigoureuses proportions géométriques. Mais qu'on cherche meilleure bonne fortune dans Hoffmann, et de l'originalité plus intéressante dans l'inimitable auteur du voyage de Gulliver.

« Le patron Luzerne, ennuyé d'être matelot, voulut avoir le commandement d'un vaisseau à lui, en être l'armateur, le capitaine et le constructeur. Son ambition démesurée, lancée au-delà des limites du connu, conçut l'idée d'un vaisseau aussi prodigieux que son projet. Il chercha une plaine qui n'eût de bornes que l'horizon. Dans quel lieu la choisit-il ? C'est ce que l'histoire ne dit pas, on en concevra facilement la raison. Donc, lorsqu'il eut trouvé cette plaine, il construisit une quille si grande, qu'il fallut trois mille chênes de Norwége pour la faire. Sur douze pyramides aussi élevées que celle de Ghizéh, il l'assit. À ce travail il appela trente mille ouvriers, des ouvriers de six pieds. Chaque côté de son colossal travail soutenait des bordages à tourner l'enceinte de la ville la plus large. Les clous qui les fixaient auraient pu servir de pivot à la lune. On estime que la Suède épuisa trois mines de fer, rien que pour suffire à ces formidables clous. Ce fut dans une immense vallée, toute gorgée de charbon, qu'ils furent forgés : on se servit des tempêtes pour soufflets de forge. À côté de cette usine, Saint-Étienne et Birmingham eussent paru des fourneaux de bourgeoise. On assure qu'une seule ancre de la barque du patron Luzerne eût tenu un quart d'hémisphère au mouillage. Celles des vaisseaux à trois ponts eussent semblé comparativement la croix qu'une jeune fille pieuse pend à son cou. Trois mille bœufs du Charolais fournirent le suif nécessaire à remplir les interstices laissés entre les fentes. Pendant bien long-temps les Ar-

dennes, la Corse, et tous les pays boisés manquèrent de résine, tant ils en donnèrent pour goudronner le vaisseau. Des Alpes aux Pyrénées l'odeur du goudron fondu se fit sentir. Des Castillans et des Calabrois se bouchèrent le nez. Ceci, n'est encore rien. Il fallut des voiles : Rouen fila de la toile pendant trente ans consécutifs. Il fallut des cordages : Toulon, Brest et Marseille en tressèrent de quoi faire un triple collier à la terre. Le plus léger grelin était aussi épais que la tour de Montlhéry. Il fallut des canons ; mais on y renonça : car, après avoir fondu toutes les cloches de France (il y avait trente huit mille paroisses) on n'obtint qu'un pierrier d'abordage. On simula les autres avec du bois. Quant aux mâts, Riga y sacrifia ses plus belles futaies ; la Baltique en fut couverte. Il était déjà magnifique à voir, le vaisseau du patron Luzerne.

« Lorsqu'il fallut songer aux agréments, on sema trois mille arpens de gazon sur un coin du tillac, et sur cette esplanade de verdure on lâcha des éléphans, des crocodiles, des chameaux, le tout pour distraire patron Luzerne dans les ennuis du long voyage qu'il méditait. Noé fût mort de jalousie. Pour provision d'eau, on sécha une rivière : pour provision de biscuit, on condamna à la famine douze provinces : toute proportion gardée, les greniers d'abondance de Paris auraient servi de huche. À défaut de carte géographique assez grande, on le conçoit, on se résigna à prendre les distances sur la terre. De même qu'on employa le méridien de Paris pour composer l'arc de cercle de l'octan. Les lieues marquèrent les lieues ; les minutes furent des bornes milliaires. On serra soigneusement l'instrument dans un étui. Ainsi gréé, ainsi approvisionné, ainsi armé, on calcula que lorsque le mousse, enfant âgé ordinairement de dix ans, monterait à la hune, il en descendrait avec la barbe blanche et qu'un coup de ca-

non tiré à bord aurait pu retentir du cap Corse au cap Matapan. On jeta une île dans la cale pour lest ; peut-être l'Atlantide ; d'où sa disparition de l'Océan expliquée. On aurait pu suspendre en guise de yole l'arche à son porte-manteaux.

« Enfin le jour du départ arriva. Le patron Luzerne embrassa son père, sa mère, ses amis. Les équipages reçurent d'avance trois mois de paie, en manière d'encouragement ; mais, sur le but du voyage, rien : le plus strict silence fut gardé.

« Quand les trente mille matelots furent embarqués, que le vent fut jugé favorable, le patron Luzerne monta sur la dunette et s'apprêta à donner le signal du départ.

« Tout-à-coup un enfant s'écrie : « Patron Luzerne ! où est la mer ?

« — C'est, ma foi, vrai, dit le patron Luzerne en se grattant l'oreille, il nous faut une mer assez grande pour contenir notre vaisseau. Nous avons oublié cette mer. Où diable, avais-je la tête ? L'enfant a raison ; il ne nous manquait que la mer ! »

Il y a des contes traditionnels sans nombre dans ce goût. Cela doit être. Les traditions se conservent et se perpétuent dans les professions héréditaires. Telle est la profession de marin, où il est rare que le fils ne soit appelé à succéder au père. C'est la nuit que ces choses se disent, et les nuits de mer entraînent croyance, car elles sont pleines d'immensité et de silence : non du silence de la terre, qui serait du bruit à côté.

N'y aurait-il pas la plus intéressante série de romans, d'histoires, de contes, de toutes sortes d'œuvres, dans ces époques si diverses d'âge, de croyances, de découvertes, d'industrie ? La mer

a eu aussi à sa surface ses temps fabuleux, son moyen âge et sa réforme. Il n'y a qu'à choisir. Ne serait-il pas curieux de la prendre d'aussi haut que possible, avec ses barques faites d'un tronc d'arbre, pour la ramener, sans oublier les caravelles non pontées sur lesquelles Colomb découvrit l'Amérique, jusqu'à nos jours, où elle assouplit ses ondes sous le formidable vaisseau à trois ponts ? On verrait quel élan la mer a donné à la civilisation, relation philosophique qui prouve, lieue par lieue ce que les peuples ont valu par la mer. Sans les croisades, prétexte politique ou religieux, n'importe, qui éloigna la noblesse française, les républiques d'Italie n'eussent jamais acquis la moindre importance. L'effet le plus marqué que produisirent ces navigations sur la Méditerranée, fut d'ôter l'exercice de cette mer aux Grecs et aux Arabes pour en favoriser les Latins. Elles portèrent au plus haut point de splendeur les républiques de Venise, de Gênes, de Pise et de Florence, dont l'accroissement fut prodigieux durant les guerres saintes, et qui devinrent opulentes, soit en louant des vaisseaux, soit en partageant la conquête, soit en faisant librement le commerce de la Grèce, de la Syrie, de l'Égypte : et des Indes par l'Égypte.

Les croisades ! souvenir qui réveille tant d'échos de la Seine au Nil ! Admirable hors-d'œuvre qui n'est qu'un épisode pour nous ; pour l'Orient, c'est l'isthme historique qui joint Alexandre à Napoléon.

Àpart le sentiment religieux qui caractérise profondément ces pieuses migrations, et dont il est impossible de les priver, je crois que la comédie historique, la comédie qui instruit et qui peint, la large comédie, celle qui se jouait autrefois devant quatre-vingt mille spectateurs, monumentale et gracieuse à la fois, qui parlait

de tout comme un poème, qui donnait une place aux dieux et à la religion, qui plaisait aux philosophes et aux courtisanes, cette comédie-là ressortirait merveilleusement des croisades.

Voyez seulement au commencement du treizième siècle la prise de Constantinople par les Montmorency et les Ville-Hardouin, qui replacèrent Alexis de Comnène sur le trône si solennel de l'Orient, de la même et simple façon qu'ils auraient réintégré dans son droit de suzeraineté quelque comte du Quercy ou du Gâtinois. Voyez, et dites si ce n'est pas de l'admirable comédie ! les croisés arrivant sur les quais de Venise, privés de toute ressource, vendant leurs vaisselles poinçonnées à Paris, et n'obtenant secours des Vénitiens pour continuer leur voyage, qu'à la condition de reprendre pour le compte de la république, Zara, conquise par Bela iii, roi de Hongrie. Ainsi ces pieux chrétiens pour faire face à leurs dépenses, enlèvent sans scrupule à un roi chrétien, la plus belle ville de la Dalmatie ; puis ils continuent religieusement leur voyage pour le saint sépulcre.

Et tandis que le pavillon blanc flotte sur les murs de Constantinople, l'histoire nouvelle, grecque et française, sarrasine et latine se joue au-dedans. Des empereurs d'Orient qui portent des noms incroyables, dit un chroniqueur, se brûlent réciproquement les yeux ; des marquis de Mont-Ferrat, des comtes de Flandre, devisent avec de belles Grecques, non sur la lumière de Mont-Thabor ; la belle Agnès de France, la sœur de Philippe-Auguste, donne des fêtes dans la salle de Porphyre, comme à l'hôtel Saint-Pol ; le carnaval court les rues de Constantinople ; on soupire, on se bat, on se tue en duel, comme dans le pré aux Clercs ; des évêques de Soissons et de Troyes controversent avec les patriarches de l'église grecque ; quand ils ne s'entendent pas ils se

brûlent comme en Sorbonne ; ainsi après le bal, l'incendie ; sur l'incendie, un empereur français. Cet empereur, c'est Baudouin, comte de Flandre ; Baudouin qui, du haut de son bouclier, proclame des ducs de Nicée, des comtes de Lybie, des maréchaux de Romanie, des marquis de Numidie ; Candie devient un fief, l'Achaïe une principauté.

Toujours la mer à l'horizon, car cette civilisation dont je parle est flottante. Le sable a passé sur ces duchés ; le champignon a crû sur ces souvenirs ; à Constantinople des descendans de Comnène vous enseignent aujourd'hui le chemin des faubourgs, et chargent la pipe des rayas à la porte des cafés.

Mais à la fin du quinzième siècle, Vasco de Gama double le cap de Bonne-Espérance, ce n'est que deux lignes de plus allongées en cap sur une carte trop nue ; c'est un coude qu'on n'avait pas soupçonné : voilà le commerce des caravanes anéanti. L'Orient périt, Venise qui en est le comptoir, Gênes, la bourse, sont ruinés ; celle-là se fait la fille de joie de l'Europe, l'autre la suivante. Le Portugal trouve l'Espagne bien petite, lui qui en est la frange qu'elle traîne dans l'eau. Mais l'Espagne a son tour ; Colomb devine l'Amérique ; l'Europe découvre Luther : deux prodiges en présence. Sans Colomb, c'en était fait aussitôt du catholicisme, auquel le nouveau monde vint donner de l'occupation. Mais, dans cette lutte où il fallut un monde pour arrêter une idée, c'est l'idée qui a vaincu. L'Amérique est passée aux mains des Anglais qui sont luthériens.

Cette vérité de fait amène une réflexion bien douloureuse pour l'Espagne, pour le Portugal, comme pour la France, et pour toutes les nations métropolitaines qui ont si mal compris l'usage de la possession. Elles ont cru fonder par la conquête et le prosé-

lytisme religieux, deux tyrannies qu'on n'accepte jamais ; c'est au commerce seul que ce droit appartient. Si les provinces Unies et l'Angleterre, venues bien tard après les grandes découvertes réalisées par les nations méridionales, en ont dévoré le bénéfice, c'est qu'au lieu de blesser les croyances des peuples nouveaux, elles leur ont parlé une langue plus universelle ; celle de l'intérêt. C'est qu'elles n'ont pas apporté des chiens pour dévorer les idolâtres. Tournez et retournez l'argument, il restera toujours démontré qu'à la réforme appartient le Nouveau Monde

Voilà deux grandes catégories religieuses qu'il faut suivre dans le développement de la civilisation maritime : dire le point où elles se sont touchées, celui où s'est opérée la séparation, ce sera une des mille faces philosophiques qui entraîneront la conviction de toute œuvre d'art.

J'ai parlé du commerce qui civilise. Empruntez-lui son mouvement universel ; dramatisez cette vie qui meurt sur un point, renaît sur mille autres ; se répand, et féconde tout ; fait d'un rocher, Tyr la superbe ; d'une bourgade, Carthage, l'effroi des Romains ; d'une poignée de sable, Venise ; d'une flasque d'eau, Amsterdam ; d'une croûte rongée par le feu, Lisbonne et Lima.

Nous nous élèverons d'essais en essais, d'incidens en incidens, d'oscillations perdues en oscillations retrouvées, depuis l'échange du hareng salé pour la peau de renard, depuis l'échange du bœuf pour le cheval, depuis la poignée de poudre à canon pour la poignée de poudre d'or ; nous nous élèverons jusqu'à la compagnie des Indes, plus riche que la fortune d'un monarque ; jusqu'aux billets de banque, timbrés à Londres et payés à Mexico ; jusqu'à la balle de laine, où siége, nu-tête, par religion pour l'industrie, le chancelier de la chambre des communes.

Et c'est la mer qui est le nœud de toutes ces intelligences qui, sans elle, mourraient l'une à l'autre inconnues, l'une à l'autre inutiles comme le palmier à l'olivier, comme la Seine à l'Orénoque.

Avec quelle simplicité vous pourriez peindre ces paisibles caravanes, que l'intérêt rend si zélées, si bienveillantes, si peu étonnées de se rencontrer à quatre cents lieues de toute terre, les unes venant de Stockholm, les autres de Pondichéry ! Puis elles se disent adieu, et le sillon s'efface.

Ici, la Suède abat ses forêts, ouvre ses mines ; la Russie presse ses ballots d'hermine et de martre ; la Hollande embarque ses harengs, son huile de baleine, ses baleines ; encore quelques mois et les vaisseaux de Toulon couvriront les mâts de la Suède d'une voile française : le Napolitain, le Gênois, le Livournais, le Sarde ouvriront au soleil le poisson séché par le Batave ; sur les épaules du sultan et du stathouder flottera l'hermine d'Archangel ; mais à leur tour, l'Italie versera l'huile de ses féconds oliviers dans les tonneaux du nord ; la France déploiera ses soieries étincelantes au regard brumeux du Norwégien ; ses soieries, merveilles dues à un ver apporté des Indes au sixième siècle, à Constantinople sous Justinien. L'empire d'Orient est disparu, le ver existe encore, le commerce l'a abrité sous une feuille grossière : cette feuille est une richesse. Un mûrier peut nourrir trois familles ! Constantinople donnera le cuivre de Trébizonde, le blé de Taganrok, les perles du golfe Arabique. Et voyez ! comme tout travaille, comme chaque province répond à chaque province, chaque homme à chaque homme, chaque coup de marteau à un va-et-vient de la navette ; il ne se fait pas une aune de dentelle à Malines, que Florence n'ourdisse au même instant une aune de satin, Colchester une aune de serge et de frise, Alep une aune de mousseline. Un

lingot de fer sort des mines d'Upland, et au même instant, Saint-Étienne jette un fusil hors de la fournaise, Birmingham une ancre marine, Bristol une pluie de fil d'archal ; mais il faut des chevaux pour rouler ses fers, pour traîner ses cuivres jusqu'au rivage ; Holstein, qui n'a pas comme d'autres villes d'Allemagne de savantes horlogeries, Holstein fournit des chevaux vigoureux. Holstein a ses chevaux, Spitehad sa rade, Bristol deux mille vaisseaux toujours à la voile. Quel carnaval européen que ces infinis échanges ! Avec les gants délicats, cousus par les pauvres filles de Worcester et de Grenoble, le boyard russe brillera dans les salons d'un duc, d'un duc dont le chapeau a été foulé et galonné par des ouvriers de la rue Saint-Jacques, dont les souliers ont été moulés par Sakoski, dont le diamant a été cueilli au Brésil. Ce diamant a coûté dix nègres, avant que Pradher ne l'ait élevé en épis ou fait éclater en soleil, car les nègres sont aussi une marchandise, qu'on pèse, qu'on emballe, qu'on consomme. Il n'est pas jusqu'à l'Espagne et au Portugal qui ne parfument les tables de l'Europe de leurs oranges, de leurs grenades ; mais en cela, ils sont moins heureux que Nuremberg qui envoie ses pincettes et ses verroux, ses serrures et ses casse-noisettes dans les Indes Orientales ; les casse-noisettes nous valent les éventails d'écaille et de plumes, le vermillon avec lequel Roqueplan colorera un chef-d'œuvre ; et Canton mange nos confitures et Sèvres boit du thé. Et tout cela, tous ces biens, toutes ces merveilles, c'est la mer qui nous les fait, la mer qui nous les donne, Et il y a des gens qui n'ont jamais vu la mer !

Peut-être, dans cet article, ai-je un peu imité le patron Luzerne, il oublia la mer ; j'oubliais le vaisseau. Le vaisseau, monument auquel chaque âge a ajouté une pièce, est bien loin d'avoir atteint le terme de sa perfection. Le dernier terme, s'il en est un,

serait d'arriver à la combinaison intime de la plus grande vitesse et de la plus grande solidité, qualités qui s'excluent dans les procédés connus de l'architecture navale. Pour que l'écrivain, préoccupé de cette forme nouvelle de littérature, en reflète dans d'innombrables détails l'émotion générale, il faut que cette émotion il la fasse voir de bien haut partie. Nous sentirons mieux l'effroi et la grandeur de la mer, quand nous connaîtrons la faiblesse des moyens employés pour la vaincre. Rien ne jette plus avant dans les abîmes de la philosophie humaine que la vue du squelette de l'homme. Le vaisseau en construction, c'est le squelette du phénomène maritime.

Je crois qu'il y a poésie ou toute autre chose dans cet enfantement graduel du vaisseau, dans ce développement qui se fait à l'œil ; je crois aussi que l'art tirerait de merveilleuses comparaisons, d'infinis rapprochemens, peut-être aussi quelques grandes pensées, du spectacle d'un vaisseau en construction. On sait que rien n'est animé comme toutes ces intelligences distinctes qui s'y appliquent, l'une avec la hache, l'autre avec la scie, l'autre avec le chanvre, celles-ci avec le maillet, celles ci encore avec l'herminette, celles-là avec l'équerre, toutes avec le compas ; ensuite mille et mille choses que je conseillerais au talent de dire et d'enchaîner par une forme nouvelle. Si j'osais en risquer une, j'aimerais, comme Schiller, à peindre tous ces hommes bourdonnant autour de l'œuvre et ne l'avançant qu'un récit à la bouche : ainsi de pièce en pièce, de récit en récit, ma Babel intelligente irait jusqu'à la mer, et j'aurais à la fois un vaisseau et un conte.

C'est ici le lieu de constater une de ces révolutions qui changent la face du monde, qui ont des résultats incalculables sur la destinée des nations, l'application de la vapeur à la navigation.

Due au prodigieux élan de la physique, cette découverte, qui anéantit du premier pas les complications barbares de la mâture, a surpassé sans mesure les progrès successifs de la navigation ordinaire. Économie de temps, d'hommes et de dépenses, on trouve déjà des avantages inespérés dans la navigation par la vapeur ; mais, comme elle est toute de nos jours, qu'elle est encore restreinte à la timidité des essais, son influence n'est pas grande sur les spéculations de l'art. Deux caractères spéciaux lui manquent, celui d'application à la guerre et aux découvertes. C'est l'invention de la poudre avant l'usage des canons.

Je crois cependant (peut-être est-ce un paradoxe) que cette formidable invention finira par être un fléau ; j'ai peur qu'elle ne dépasse la puissance de nos facultés, qu'on ne vive trop et trop vite par elle. Déjà un vice d'équilibre s'est fait sentir dans l'économie sociale. La moitié de l'Europe ouvrière est ruinée par cette parodie de l'intelligence qui les supplée toutes. On peut dire sans exagération que la main humaine a été écrasée au premier tour de roue. Prodige inouï ! j'ai vu un moulin à vapeur qui broyait le grain, le réduisait en farine, tamisait cette farine, la vomissait dans des sacs, nouait les sacs, allait et recommençait, sans qu'il y eût là ni meunier, ni surveillant, ni rien : un dogue était à la porte, qui gardait.

Quelle poésie encore dans cette fraternité de la science d'observation avec la science des calculs ! Que de majestueuses pensées naissent de ce triple rapport de la navigation, de l'astronomie et de la géographie ! Savoir à-la-fois le point de la mer que l'on touche, celui de la terre auquel on répond et celui du ciel ! Voyager autant à travers les étoiles qu'à travers les flots ; faire d'autant de points lumineux de la voûte autant de bornes mil-

liaires, autant de phares dont un seul rayon prêt à s'éteindre dans l'eau suffit pour se guider… Ainsi, dans la navigation, la géométrie devient un culte, l'algèbre une prière.

N'est-ce pas une religion tout entière que celle des astres ? n'est-ce pas par les astres qu'on trouve la terre, qu'on retrouve le port, qu'on évite le rocher ? N'y a-t-il pas pour chaque danger un signalement ineffaçable dans le ciel ? Le ciel n'est-il pas la véritable carte routière de la mer ? car qu'est-ce que la latitude ?

J'ai parlé de la religion des marins ; peut-être est-ce de l'idolâtrie qu'il faudrait dire. Le sentiment religieux est chez eux brusque, profond, mais court, comme les grandes tempêtes. Ils ne prient pas, ils adorent : aussi l'objet de leur culte, c'est une femme, c'est la Vierge.

La vierge des marins n'est pas cette sainte protectrice qui s'élève à tous les carrefours de l'Italie et de l'Espagne, au pied de laquelle vient s'agenouiller le voleur, les mains encore rouges de sang ; ce n'est pas cette grande dame que les seigneurs castillans font plier sous le poids de l'or, des soies, des diamants ; ce n'est pas cette bergère brunie, aux longs cils abaissés, au chapeau tressé de jonc et de paille, que les paysans promènent à travers leurs champs pour appeler un beau soleil ou une pluie féconde ; ce n'est pas non plus cette tendre mère, dont le regard est si indulgent pour les jeunes filles, qui viennent les mains croisées, la pâleur sur leur visage, lui dire tout bas une grande faute : la vierge du marin est pauvre et solitaire ; elle habite le rocher nu qui surplombe la mer ; elle est noire, agreste, rudement vêtue ; mais elle est belle, quoique noire. Gardez vos vierges du Carmel et des Sept-Douleurs, vous, gens de la ville et des champs ; mais au marin laissez Notre-Dame de Bon-Secours, Notre-Dame de

Guadeloupe, Notre-Dame de la Garde ; les marins en sont jaloux. Malheur à qui douterait de Notre-Dame de Guadeloupe ; car n'est-ce pas elle qui fait luire le feu Saint-Elme au moment où le vaisseau va se briser sur les récifs ? N'est-ce pas elle qui, au milieu des vents, dans le choc des éclairs et des ondes, répond à ce chœur pieux, qui dit : Mater Dei, ora pro nobis ?

Le marin a un autre culte ; c'est celui du tabac. Fumer ou chiquer est sa perpétuelle distraction, sa passion la plus vive. Manquer de vin ou de biscuits est un malheur ; être privé de tabac est une calamité. Le marin partagera sa dernière ration d'eau douce avec son ennemi ; il ne partagera pas sa provision de tabac avec son frère. On ne sait pas ce qu'il y a de douleur dans une pipe cassée, ce que vaut la faveur d'une pincée de tabac. Quelques-uns l'ont achetée, dans les douleurs de la privation, par d'inouïs sacrifices. C'est que c'est une bien douce ivresse, le tabac ! c'est un sommeil qui vous tient éveillé ; c'est un charme inexprimable qu'il procure, de mêler sa longue oisiveté à l'éternelle occupation des flots, de voir onduler entre le pli des paupières abaissées par la léthargie la double immensité du ciel et de la mer, que moire la fumée. Aussi la pipe est-elle le thème à toutes les chansons des matelots ; elle a sa place, comme épisode, dans chaque combat ; c'est le bouclier d'Homère, autour duquel se groupent les grands noms et les grandes choses ; c'est la coupe de Virgile, les amours et le cep de la vigne s'y enlacent. Une pipe bien culottée est un poème : les marins comprennent Vadé.

Dans un article où je n'ai voulu qu'indiquer les sujets propres à être fécondés sous le souffle de l'artiste, et non les dire, ce qui, je le répète, me convient moins qu'à personne, je ne puis oublier les harmonies maritimes, la magnificence des horizons. À la mer,

les phénomènes de la lumière, qui n'est ni brisée ni assombrie par des accidents d'entourage, s'étalent et se multiplient avec une éblouissante diffusion. Ce n'est point sur la terre, quelque élevé que soit le point d'où l'on observe, que l'on rencontrera, au lever du soleil, ces détonations silencieuses de lumières qui, parties d'un point cardinal, arrivent à l'autre avec la rapidité électrique, sans teindre d'aucun éclat l'arc de la voûte parcourue. On dirait un son visible ! Après cette entrée dans le grand vestibule de l'Océan, les ténèbres se dissipent, l'obscurité a peur. Noire ici, pâle plus loin, rouge, rosée, violette, flambante, la mythologie des nuages agite toutes ses formes ; et alors c'est un vaisseau de pourpre à toutes voiles qui cingle vers le pôle par un vent frais ; c'est une ville bâtie au zénith, un clocher dont la pointe s'en va en arrière, comme un chapeau de magicien ; ce sont des géants, des hippogriffes, toute une magie dansante et rêveuse.

Peut-être, étant arrivé à ce point de rencontre de la navigation avec la peinture, dois-je essayer de combattre un préjugé calomniateur pour le caractère des masses non privilégiées qui, par la forme de nos institutions toutes monarchiques, ont été longtemps en dehors des décisions du goût. On a eu le tort de croire que l'art et sa fortune suivaient rigoureusement le sort de la grande propriété ; que l'art, affaire de distraction et de caprice, définition absurde, ne servait qu'au délassement d'une classe, ne pouvait subsister que sous son haut patronage. On a parlé de Louis xiv, de sa munificence à doter la peinture, la statuaire et la poésie ; on a cité Versailles, la galerie du Louvre, quelques hommes de lettres, presque aussi haut rentés que des courtisanes et des valets de chambre. De là, parce que le peuple a prévalu, on a conclu contre le peuple qui n'a ni galerie ni pensions à donner. De là on a prophétisé la décadence de l'art.

Sans doute, aux époques où l'aristocratie était riche et puissante, où seule elle avait des palais, des habitations commodes, du superflu à jeter aux artistes, je conçois que sans elle l'art n'aurait pu vivre. Il lui fallait un Médicis, un Philippe ii, un Louis xiv, un Léon x. C'était juste. On se battait, on priait, on mourait pour la monarchie ; il fallait peindre pour la monarchie. Peindre, sculpter, chanter, c'était payer l'impôt à sa manière. Au lieu d'argent, de courage et de sang, on donnait du marbre, de la couleur ou de l'harmonie. La corvée s'acquittait en génie. Est-ce là le temps qu'on regrette ?

D'ailleurs, pour quelques pièces de monnaie jetées à la basse importunité de l'art, devenu domestique ou ambassadeur avec Rubens, de combien de lumières l'art n'était-il pas privé ? D'où pouvait lui venir cette grande voix du peuple qui est bien celle de Dieu pour les artistes ? Et combien seraient devenus célèbres, et qui sont morts inconnus et de faim, en venant de Rome à Paris pour décorer le Louvre, en allant de Paris à Rome pour peindre sur les échelles du Vatican ! Si l'aristocratie prouve une chose en ce cas, c'est qu'elle a été impuissante contre l'art ; contre l'art, considéré à notre distance, comme on fait de ces figurations triomphales qui parent l'arc de triomphe de la porte Saint-Martin ; de loin on croit admirer des géants soutenant le grand roi ; approchez ! Ce sont de puissants esclaves qui ont les mains nouées et la tête aplatie sous le pied de Louis xiv.

Notre société nouvelle, divisée à l'infini, dit-on, avec ses électeurs à 200 francs, ses ponts suspendus, ses machines à vapeur, est trop étroite, trop égoïste, trop bourgeoise pour dorer les inspirations de l'artiste. Vous croyez cela ? Serait-il donc vrai que plus les idées s'étendent, plus elles deviennent accessibles au cer-

veau des masses, plus l'aisance pénètre dans les villes, et moins l'art est compris, goûté, populaire ? À ce compte, je ne vois qu'un point de refuge pour l'art, qu'un protecteur naturel, c'est Constantinople, c'est le sultan. Encore faut-il se hâter ; Constantinople se civilise.

Je crains peu cette décadence. L'art a changé d'expression, et voilà tout ; il a peint l'immobilité des premières monarchies, de Pérugin à David ; il peindra le mouvement de la société depuis David à plus loin. L'art, grave et vieillard, se résumait dans la façade du Louvre ; aujourd'hui, je le veux bien, c'est un pont suspendu ; mais sous ce pont il y a un chemin qui marche, selon la belle expression de Pascal ; au-dessous de celui-là, il y en a un autre souterrain, dans lequel on marche ; au-dessus de ces trois, il y a encore un chemin d'air où l'on marche. Et n'est-ce rien que des hommes, des chevaux, des bateaux, des ballons, l'eau, l'air, la vapeur et l'intelligence courant sur la même ligne ; tel homme pouvant plus aujourd'hui, dans sa sphère d'unité, qu'un roi des anciennes monarchies ; tel négociant de Paris, ayant dans sa galerie plus de tableaux que n'en possédait la cour au règne de Louis xi ; tel armateur de Bordeaux ou du Havre ayant plus de vaisseaux à l'ancre sous ses croisées, que n'en avait La Rochelle au temps de Louis xiii.

Ainsi l'art a gagné à cette diffusion de propriétés et de lumières ; la diffusion ne s'est faite que par le commerce, que par l'échange des communications, que par la navigation même.

Le marin est extrême en tout, cela doit être. La présence de la mer excite en lui le désir de la terre ; la présence de la terre, le désir de la mer. Il va perpétuellement de l'instinct impérieux du calme pour lequel il est né, comme les autres hommes, au besoin

de reprendre ses habitudes d'isolement et de solitude agitée. Au milieu de l'orage, ou en proie aux indicibles langueurs d'une uniformité qui ne laisse pas distinguer le quantième du jour, le chiffre du mois ; dans cette vie étroitement encadrée, le marin rêve l'existence si facile et à la fois si complète de la terre. Surtout, c'est la campagne, ce sont les champs, les moissons, que la sympathie des contraires lui fait ardemment désirer de revoir. Pour deux pas de gazon, pour quelques touffes de lierre, pour un seul arbre qui s'arrondirait sur sa tête, que ne donnerait-il pas ? Que ne donnerait-il pas pour entendre monter, du fond du vallon, au moment où l'obscurité et les troupeaux descendent, le bêlement des chèvres, le cri du chien qui les rallie, la voix du maître qui appelle ; et tous ces bruits se mêler, se perdre, se nuancer, se fondre, s'éteindre sous des couches d'obscurité et de silence ? Son regard s'attacherait avec autant de joie à la chaumière où l'on fait du feu, que sur le phare qui signale le danger.

Àpeine a-t-il retrouvé la joie de ces rêves, qu'il en est fatigué. Le repos devient l'ennui ; et, d'ailleurs, les campagnes ne marchent pas. Au fond de la perspective perdue des bosquets, il cherche un peu d'eau qui termine, une ligne bleue qui soit la mer. Son œil a soif, comme la bouche du chamelier dans le désert. Il lui faut la mer, ses caprices, ses brusqueries, ses émotions. Il comprend, par l'amour qu'il éprouve à la revoir, que Dieu, dans la double répartition qu'il aurait pu faire des biens entre l'homme et la femme, à cette dernière aurait dû laisser la terre, à l'homme la mer. Buffon se demande quelque part quel est des deux, de l'homme ou du héros, celui qui est le plus digne de dompter le cheval, d'en étreindre la croupe, car il appelle le cheval la plus noble conquête qu'ait faite l'homme. Le naturaliste de Monbar n'était jamais monté qu'à cheval ! On ne le voit que trop.

De là, de cette situation amphibie, l'explication trouvée à la vie si chaste et si prodigue du marin, si étroite et si avare à la mer, si jeune, si folle, si bruyante sur la terre. L'une de ces deux vies est le manteau de laine, l'enveloppe forte et laborieuse, qui cache le corps robuste, la pensée attentive, et qui veille ; celle-là, la robe de fête, insouciante et éventée, qui s'ouvre pour répandre l'or sur la table du cabaret, dans la première main de femme ouverte, sur qui en veut.

Que cet or soit le prix de la piraterie, de la course sur l'ennemi, de la baleine pêchée dans les glaces de Baffin, de la tête de noir vendue à la Havane, n'importe ! Il faut le dépenser. Il faut du champagne à qui a tant vu d'eau salée, des coussins moelleux, des femmes plus moelleuses que des coussins à qui a si souvent dormi sur le bois, à qui a tant touché des cordes et du fer. Allons, femmes tendres et faciles, marchands de vin, cabaretiers, loueurs de chevaux ! Allumez les bougies, sellez, débouchez, riez, ne leur refusez rien ; ils ne vous refuseront eux, ni les doublons, ni la gourde, ni la piastre, ni les sequins : prenez ! venez, tailleurs, faites-moi un habit neuf à cet homme carré, semez de boutons d'or cette poitrine noire ; que tout soit neuf et luisant aussi, et le chapeau, et les souliers et la chemise ; mettez-lui des gants, c'est un instant de vengeance de matelot contre sa mauvaise fortune de tous les jours. À présent, asseyez le dans un beau carrosse, à côté d'une belle femme qui a du fard, et roulez-le à travers la ville !

Voilà la vie ! L'an passé aux Indes, il y a six mois au Groënland, aujourd'hui à l'auberge de l'Ancre d'or, dans quinze jours, mangé par les poissons.

Ce type est-il assez sculpté ? Qu'attendez-vous pour le saisir ? Si l'art ne vit que de contrastes, quels contrastes plus énergiques connaissez-vous ?

Toutefois la mélancolie chrétienne a aussi sa place dans cette vie d'agitation, d'étourdissement et d'apparente gaîté. Je ne sais quel dégoût de ce qu'on est et de ce qu'on possède, en faveur de ce qu'on n'est pas et de ce qu'on ne saurait jamais avoir, vient tourmenter l'homme des mers dans sa sphère d'isolement. Loin de l'océan, c'est l'océan qu'il désire ; à peine reposé de longues secousses, à peine les cheveux secs de l'eau salée qui les a mouillés, il redemande son désert marin, ses périls de toutes les nuits, son eau profonde et amère. C'est sans doute dans le vaste ennui d'un voyage que naquit cette tradition qui peint si bien l'homme, dont la mélancolie a touché l'âme.

« Quand pourrai-je revoir la terre ? s'écrie-t-il. Quand pourrai-je voir fumer un toit de chaume, jaunir un champ de blé, m'asseoir sur la borne poudreuse de la grande route ? »

Eh bien ! voilà la terre, les pommiers, la maison de chaume ; que va-t-il faire ?

Il saisit une rame, une rame encore humide comme lui, et posée sur l'épaule, il va loin, bien loin du rivage. Arrivé dans la ville, il fixe sa rame dans la terre et demande à ceux qui l'entourent, à ceux qui cherchent curieusement le sens de sa démarche : « Qu'est-ce que cela ? »

Tous répondent : « C'est une rame !

« — C'est une rame : allons plus loin. »

Plus loin il rencontre un bourg ; portes en ogive, treilles vertes, enfants qui jouent sur la porte. On se rassemble encore autour de la rame, et il demande : « Qu'est-ce que cela ? »

On s'interroge du regard, les femmes se taisent, c'est bon signe ; les enfants n'ont rien vu de semblable ; cependant les vieillards se moquent de l'ignorance des jeunes et répondent impitoyablement : « C'est une rame !

« — C'est une rame : allons plus loin. »

Plus loin il avise un village soutenu par des lierres et des troncs noueux, au penchant d'un abîme ; déchiré par les ronces, imbibé de rosée, le matelot arrive. On le cerne, on le presse. Lui plante encore une fois sa rame dans le sable, et, d'un accent désespéré, il s'écrie : « Qu'est-ce que cela ? »

Cette fois, femmes, jeunes gens et vieillards gardent le silence, Celui-ci dit, c'est un arbre ; celui-là, une arme de sauvage. Bref, personne n'en sait rien.

« Je reste ici ! »

Il y reste.

Car il lui est doux de mourir dans un lieu où non-seulement la mer est inconnue, mais où elle était inconnue à ce point que personne n'avait pu dire que la rame fût une rame. Trouvez mieux dans Horace. Horace eût gâté cette profonde pensée par quelque allusion à son état de courtisan-poète, lassé de ses deux métiers à la fois. Il eût imaginé un auteur demandant à quelques Calabrois sauvages, en leur montrant sa plume d'osier ou de roseau : « Qu'est-ce que cela ? » et obtenant pour réponse : « C'est une

flèche. » C'eût été la même idée ; mais j'aime mieux mon matelot qu'Horace ; je préfère ma rame à sa plume.

La vie du pilote n'est pas aussi le moins séduisant épisode de cette histoire de la mer qui en a tant. Le jour, son œil, sentinelle vigilante, ne quitte pas l'horizon ; la nuit, son oreille entend le moindre bruit que le vent lui apporte ; il connaît toutes les voix de l'orage, et distingue, au milieu du continuel roulement du tonnerre, le canon d'alarme qui l'appelle. Le vol d'une mouette l'éveille, Espèce de divination magnétique, semblable à celle qui découvre aux psylles du Caire, le lieu où est caché le serpent, il sent dans son sommeil les variations du vent. Il ne se fait pas attendre, dès que le signal de détresse, d'écho en écho, de vague en vague, de récif en récif, a rempli de bruit sa cabane. La rame vole sur l'eau, l'eau s'évapore en poussière sous la proue ; la quille de sa barque est à nu comme un sabre. Qu'il soit le bienvenu ! lui, si petit et si pauvre, qui va sauver le schooner venant des Indes chargé de thé ; le beau trois-mâts de retour des Barbades ; le pesant galion, lesté avec de l'or, qui revient, de Lima. Il les ramène au port ; lui, bon pilote, qui ne goûtera jamais le thé qu'il a fait passer au milieu des rochers, lui qui, pour quarante francs, a tant sauvé de millions.

C'est ici, on le comprend, le contraste du faible au fort ; la grande poésie des contrastes ; l'enfant qui conduit le géant aveugle ; le petit poisson qui ouvre la marche aux troupeaux de baleines.

Vous avez encore la marine militaire, et son despotisme oriental ; despotisme qui se corrige par l'insurrection ; car les marins de Louis-Philippe ne sont pas plus libres que les marins de Louis xiv ; la garcette de Jean Bart est encore nouée. Vous avez

cette cour martiale qui fusille sans appel ; qui a son code noir, et ses bourreaux aux ancres d'or ; mais cette marine est brave et la première du monde. Ses boulets sont de poids : acceptez !

Vous avez toute une histoire de malheurs. Je pense aux pontons que l'Angleterre nous donnait en échange des fraîches campagnes de Lorraine, du riant exil que nous partagions avec ses prisonniers. La captivité des pontons est bien au-dessus des calamités idéales des Mille et une Nuits. Les malheurs de nos Français sont la plus sombre poésie ; des ongles se sont creusé des chemins d'une demi-lieue sous les pieds des sentinelles, jusqu'à la mer ; des bateaux, sur lesquels on ne traverserait pas la Seine, ont traversé la Manche, durant des nuits d'hiver ; des Français ont gardé dans leur hamac des camarades morts depuis trois jours, afin d'accaparer leur ration. La faim qui déprave ne s'arrêtait pas à une première digestion. Notez qu'on jouait la comédie dans les pontons.

Vous avez la traversée et ses jeux et son ennui et ses fêtes ; le départ ; les mouchoirs blancs qui volent ; le baptême du tropique, celui de la ligne, symbole catholique et païen ; qui a commencé par être un mystère, qui a été plus tard un culte, qui n'est plus aujourd'hui qu'une affaire d'argent pour l'équipage. Le père tropique baptise pour 10 francs.

Vous avez le capitaine, résumé de tous les pouvoirs, qui a la souveraineté sur le roi de France à bord de son navire ; souveraineté incontestable, puisqu'elle est le double produit de l'élection et de la science.

Vous avez le retour et la quarantaine ; le lazaret, entrepôt de la peste et de la fièvre jaune, où le voyageur ne peut toucher le doigt

à la voyageuse sans courir le risque d'ajouter trois mois à sa captivité ; il y a peu d'exemples de ces sacrifices. La liberté est une si belle femme !

Quelle littérature que celle qui possède un domaine si large ! combien de fois j'en ai rêvé sur les montagnes par le vent pelées qui nouent nos côtes aux côtes de l'Italie et de l'Espagne ! de l'Italie et de l'Espagne, d'où je voyais revenir les tartanes et les chebeks chargés d'oranges et de matelots chantant Barcelone la libertine et Gênes la folle ; mêlant la mandoline aux parfums. Quel charme, quand s'approchaient de l'horizon à mes pieds, ces voiles blanches qui à distances sont des goélands obliques, des aigles de mer perpendiculaires, et de près des goëlettes au ventre de cuivre rouillé par les eaux de la mer du sud, des bricks, dont une barbe de mousse verte atteste les longs calmes sous la ligne, des polacres dont les moules de l'Archipel ont étoilé les œuvres vives. Tous se révélant ainsi par quelque portion des mondes qu'ils ont parcourus ; apportant un peu d'Asie, un peu d'Afrique et un peu d'Amérique à notre jeune Méditerranée.

J'aimais encore, après les avoir vus venir de si loin pour chercher l'ouverture d'un port qui n'est pas plus grande qu'une porte de ville, les voir entrer dans ce port, s'attacher aux boucles de fer du rivage, et échanger tout-à-coup une solitude de trois mois pour la vivacité d'une population bruyante ; l'immensité des mers, pour un paravent de maisons blanches et noires, rouges de tuiles ou brunies comme des marins. Les voilà dans le port, carte géographique vivante dont on aurait brouillé les climats, dictionnaire dont les termes s'expliquent par des couleurs ; grande poésie des drapeaux et des pavillons : les pavillons emblèmes de nationalité, d'honneur, de guerre et de paix.

Et tandis que la poulie crie, que les eaux étamées du port décalquent, en tremblant, le squelette des mâts, des vergues et des haubans, qu'elles font frissonner les couleurs des drapeaux ou l'image des chaloupes, jaunes de leur charge de soufre, rouges de leur fardeau de campêche ; les forges lointaines cinglent aux oreilles ; le bruit monotone et sourd des calfats se mêle aux élancements de voix des matelots, qui pèsent sur les palans ; la cloche fêlée des vaisseaux crie sur tous ces tumultes ; la cloche des églises les domine, la fumée du goudron étouffe l'air ; l'air est plein de fer, d'étincelles, de bruit : un vaisseau entre, un autre sort, vingt autres mouillent ; le soleil luit ou la marée se retire. Ceci est à peine la silhouette d'un port. Vous en avez mille, et pas un qui ressemble à l'autre.

Quand j'insisterais plus long-temps sur la théorie de cette littérature, dont la poétique est toute à construire depuis l'alphabet jusqu'à l'éloquence, je laisserais infailliblement plus de règles dans l'oubli que je ne saurais en indiquer. La voix humaine n'a que quelques sons, tout instrument ne possède qu'un très petit nombre de notes primitives. Il n'y a que les nuances et les contrastes que le génie ne tarit pas.

Car je suis loin et très loin d'avoir dit la magnificence inépuisable de la mer, si variée sous chaque arc de latitude, si différente à chaque profondeur, qui roule des perles ou du sable, qui rougit le corail ou éteint des laves, qui se joue avec les orangers de Naples ou menace les clochers d'Amsterdam, qui ne mouille pas l'aile de l'Alcyon et engloutit des continents, qui est le miroir des astres !

Mais sur quel genre de lecteurs pourrait-on compter en hérissant un livre de termes de marine ? Quelle femme n'éprouverait

des maux de nerfs à la sauvage nomenclature du vaisseau ? Qui oserait parler des boulines, de la carlingue, de la civadière, sans exciter le découragement le plus profond à une telle lecture ? Et qui demande d'abord cette maladroite profusion de termes techniques ? Pourquoi une sage retenue n'habituerait-elle pas le lecteur à ne prendre de pédantisme que ce qu'il pourrait graduellement en supporter ? Qu'y a-t-il de plus sévère, de moins à la portée des intelligences ordinaires que la physiologie, l'anatomie et la métaphysique ? Et pourtant, en combinant ces trois sciences, Bichat n'a-t-il pas fait le plus clair, le plus simple, le plus attrayant et à la fois le plus profond des traités ? D'ailleurs, quand je réclame les droits d'une littérature maritime, je ne suppose pas que tout l'intérêt soit dans l'emploi pédantesque des termes. Des chapitres, des volumes entiers de M. Cooper en sont totalement dépourvus, et ce ne sont pas les moins empreints de ce sentiment, qui est toute la science. C'est la vie et les mœurs faites par la mer, qu'il s'agit de peindre ; c'est cette existence isolée et multiple, cette existence sans point d'appui, et qui cependant touche à tous les points du monde, entourée de périls et qui les oublie, qui épouse la mer non par une vaine cérémonie, comme le doge vénitien, mais qui aime la mer, qui la défend, qui n'a pas de chagrins, de plaisirs, d'espérances qu'elle ne lui confie ; car la mer est pour elle, pour cette existence, le lit, la table et le tombeau.

Au surplus, il serait temps de sortir courageusement une fois pour toutes des liens d'une langue qui n'accordera rien sans qu'on la maîtrise. Il faut laisser crier : elle est femme ; elle aime les hardis. Laissez mordre. On ne viole guère que ce qu'on a séduit.

La langue française n'est encore que française : il nous la faut turque avec l'orient, italienne au-delà des Alpes, castillane au-delà des Pyrénées, nue avec le Nouveau-Monde ; il faut qu'elle soit parfumée de tabac, d'algue et de goudron, avec la mer. La tête lui tournera un peu. Elle dira souvent une chose pour l'autre ; mais les voyages la formeront.

léon gozlan

Sources et licence

Texte : https://fr.wikisource.org/wiki/Litt%C3%A9rature_maritime. Domaine public ; transcription Wikisource CC BY-SA 4.0. Mise en forme : lire-gratuitement.com. Tout ce que nous ajoutons reste libre.