

Les Travailleurs de la mer

Victor Hugo



Émile Testard, Paris, 1891

Exporté de Wikisource le 7 novembre 2020

V

LE BATEAU-DIABLE

La « Galiote à Lethierry » n'était pas mâtée selon le point vélique, et ce n'était pas là son défaut, car c'est une des lois de la construction navale ; d'ailleurs le navire ayant pour propulseur le feu, la voilure était l'accessoire. Ajoutons qu'un navire à roues est presque insensible à la voilure qu'on lui met. La galiote était trop courte, trop ronde, trop ramassée ; elle avait trop de joue et trop de hanche ; la hardiesse n'avait pas été jusqu'à la faire légère ; la galiote avait quelques-uns des inconvénients et quelques-unes des qualités de la panse. Elle tanguait peu, mais roulait beaucoup. Les tambours étaient trop hauts. Elle avait trop de bau pour sa longueur. La machine, massive, l'encombrait, et, pour rendre le navire capable d'une forte cargaison, on avait dû hausser démesurément la muraille, ce qui donnait à la galiote à peu près le défaut des vaisseaux de soixante-quatorze, qui sont un gabarit bâtard, et qu'il faut raser pour les rendre battants et marins. Étant courte, elle eût dû virer vite, les temps employés à une évolution étant comme les longueurs des navires ; mais sa pesanteur lui ôtait l'avantage que lui donnait sa brièveté. Son maître-couple était trop large, ce qui la ralentissait, la résistance de

l'eau étant proportionnelle à la plus grande section immergée et au carré de la vitesse du navire. L'avant était vertical, ce qui ne serait pas une faute aujourd'hui, mais en ce temps-là l'usage invariable était de l'incliner de quarante-cinq degrés. Toutes les courbes de la coque étaient bien raccordées, mais pas assez longues pour l'obliquité et surtout pour le parallélisme avec le prisme d'eau déplacé, lequel ne doit jamais être refoulé que latéralement. Dans les gros temps, elle tirait trop d'eau, tantôt par l'avant, tantôt par l'arrière, ce qui indiquait un vice dans le centre de gravité. La charge n'étant pas où elle devait être, à cause du poids de la machine, le centre de gravité passait souvent à l'arrière du grand mât, et alors il fallait s'en tenir à la vapeur, et se défier de la grande voile, car l'effort de la grande voile dans ce cas-là faisait arriver le vaisseau au lieu de le soutenir au vent. La ressource était, quand on était au plus près du vent, de larguer en bande la grande écoute ; le vent, de la sorte, était fixé sur l'avant par l'amure, et la grande voile ne faisait plus l'effet d'une voile de poupe. Cette manœuvre était difficile. Le gouvernail était l'antique gouvernail, non à roue comme aujourd'hui, mais à barre, tournant sur ses gonds scellés dans l'étambot et mû par une solive horizontale passant par-dessus la barre d'arcasse. Deux canots, espèces de youyous, étaient suspendus aux pistolets. Le navire avait quatre ancres, la grosse ancre, la seconde ancre qui est l'ancre travailleuse, *working-anchor*, et deux ancres d'affourche. Ces quatre ancres, mouillées avec des chaînes, étaient manœuvrées, selon les occasions, par le grand cabestan de poupe et le petit cabestan de proue.

À cette époque, le guindoir à pompe n'avait pas encore remplacé l'effort intermittent de la barre d'anspect. N'ayant que deux ancres d'affourche, l'une à tribord, l'autre à bâbord, le navire ne pouvait affourcher en patte d'oie, ce qui le désarmait un peu devant certains vents. Pourtant il pouvait en ce cas s'aider de la seconde ancre. Les bouées étaient normales, et construites de manière à porter le poids de l'orin des ancres, tout en restant à flot. La chaloupe avait la dimension utile. C'était le véritable en-cas du bâtiment ; elle était assez forte pour lever la maîtresse ancre. Une nouveauté de ce navire, c'est qu'il était en partie gréé avec des chaînes, ce qui du reste n'ôtait rien de leur mobilité aux manœuvres courantes et de leur tension aux manœuvres dormantes. La mâture, quoique secondaire, n'avait aucune incorrection ; le capelage bien serré, bien dégagé, paraissait peu. Les membrures étaient solides, mais grossières, la vapeur n'exigeant point la même délicatesse de bois que la voile. Ce navire marchait avec une vitesse de deux lieues à l'heure. En panne il faisait bien son abatée. Telle qu'elle était, « la galiote à Lethierry » tenait bien la mer, mais elle manquait de pointe pour diviser le liquide, et l'on ne pouvait dire qu'elle eût de belles façons. On sentait que dans un danger, écueil ou trombe, elle serait peu maniable. Elle avait le craquement d'une chose informe. Elle faisait, en roulant sur la vague, un bruit de semelle neuve.

Ce navire était surtout un récipient, et, comme tout bâtiment plutôt armé en marchandise qu'en guerre, il était exclusivement disposé pour l'arrimage. Il admettait peu de

passagers. Le transport du bétail rendait l'arrimage difficile et très particulier. On arrimait alors les bœufs dans la cale, ce qui était une complication. Aujourd'hui on les arrime sur l'avant-pont. Les tambours du Devil-Boat Lethierry étaient peints en blanc, la coque, jusqu'à la ligne de flottaison, en couleur de feu, et tout le reste du navire, selon la mode assez laide de ce siècle, en noir.

Vide, il calait sept pieds, et, chargé, quatorze.

Quant à la machine, elle était puissante. La force était d'un cheval pour trois tonneaux, ce qui est presque une force de remorqueur. Les roues étaient bien placées, un peu en avant du centre de gravité du navire. La machine avait une pression maximum de deux atmosphères. Elle usait beaucoup de charbon, quoiqu'elle fût à condensation et à détente. Elle n'avait pas de volant à cause de l'instabilité du point d'appui, et elle y remédiait, comme on le fait encore aujourd'hui, par un double appareil faisant alterner deux manivelles fixées aux extrémités de l'arbre de rotation et disposées de manière à ce que l'une fût toujours à son point fort quand l'autre était à son point mort. Toute la machine reposait sur une seule plaque de fonte ; de sorte que, même dans un cas de grave avarie, aucun coup de mer ne lui ôtait l'équilibre et que la coque déformée ne pouvait déformer la machine. Pour rendre la machine plus solide encore, on avait placé la bielle principale près du cylindre, ce qui transportait du milieu à l'extrémité le centre d'oscillation du balancier. Depuis on a inventé les cylindres oscillants qui permettent de supprimer les bielles ; mais, à cette époque, la

bielle près du cylindre semblait le dernier mot de la machinerie. La chaudière était coupée de cloisons et pourvue de sa pompe de saumure. Les roues étaient très grandes, ce qui diminuait la perte de force, et la cheminée était très haute, ce qui augmentait le tirage du foyer ; mais la grandeur des roues donnait prise au flot et la hauteur de la cheminée donnait prise au vent. Aubes de bois, crochets de fer, moyeux de fonte, telles étaient les roues, bien construites et, chose qui étonne, pouvant se démonter. Il y avait toujours trois aubes immergées. La vitesse du centre des aubes ne surpassait que d'un sixième la vitesse du navire ; c'était là le défaut de ces roues. En outre, le manneton des manivelles était trop long, et le tiroir distribuait la vapeur dans le cylindre avec trop de frottement. Dans ces temps-là, cette machine semblait et était admirable.

Cette machine avait été forgée en France à l'usine de fer de Bercy. Mess Lethierry l'avait un peu imaginée ; le mécanicien qui l'avait construite sur son épure était mort ; de sorte que cette machine était unique, et impossible à remplacer. Le dessinateur restait, mais le constructeur manquait.

La machine avait coûté quarante mille francs. Lethierry avait construit lui-même la galiote sous la grande cale couverte qui est à côté de la première tour entre Saint-Pierre-Port et Saint-Sampson. Il avait été à Brême acheter le bois. Il avait épuisé dans cette construction tout son savoir-faire de charpentier de marine, et l'on reconnaissait son

talent au bordage dont les coutures étaient étroites et égales, et recouvertes de sarangousti, mastic de l'Inde meilleur que le brai. Le doublage était bien mailleté. Lethierry avait enduit la carène de gallegalle. Il avait, pour remédier à la rondeur de la coque, ajusté un boute-hors au beaupré, ce qui lui permettait d'ajouter à la civadière une fausse civadière. Le jour du lancement, il avait dit : me voilà à flot ! La galiote réussit en effet, on l'a vu.

Par hasard ou exprès, elle avait été lancée un 14 juillet. Ce jour-là, Lethierry, debout sur le pont entre les deux tambours, regarda fixement la mer et lui cria : — C'est ton tour ! Les parisiens ont pris la Bastille ; maintenant nous te prenons, toi !

La galiote à Lethierry faisait une fois par semaine le voyage de Guernesey à Saint-Malo. Elle partait le mardi matin et revenait le vendredi soir, veille du marché qui est le samedi. Elle était d'un plus fort échantillon de bois que les plus grands sloops caboteurs de tout l'archipel, et, sa capacité étant en raison de sa dimension, un seul de ses voyages valait, pour l'apport et pour le rendement, quatre voyages d'un coute ordinaire. De là de forts bénéfices. La réputation d'un navire dépend de son arrimage, et Lethierry était un admirable arrimeur. Quand il ne put plus travailler en mer lui-même, il dressa un matelot pour le remplacer comme arrimeur. Au bout de deux années, le bateau à vapeur rapportait net sept cent cinquante livres sterling par an, c'est-à-dire dix-huit mille francs. La livre sterling de Guernesey vaut vingt-quatre francs, celle d'Angleterre

vingt-cinq et celle de Jersey vingt-six. Ces chinoiseries sont moins chinoises qu'elles n'en ont l'air ; les banques y trouvent leur compte.