PAUL ADAM NACHFOLGER
KARL LION
KUNSTBUCHBINDEREI
DÜSSELDORF

1029

VOYAGES

DANS

LA GRANDE-BRETAGNE,

ENTREPRIS RELATIVEMENT AUX SERVICES PUBLICS

DE LA GUERRE,
DE LA MARINE, ET DES PONTS ET CHAUSSÉES,
EN 1816, 1817, 1818, 1819, ET 1820.

III.

DEUXIÈME PARTIE,

FORCE NAVALE.

STERNWARTE
STADT

IMPRIMERIE DE FAIN, RUE DE RACINE, PLACE DE L'ODÉON.

FORCE NAVALE

DE

LA GRANDE-BRETAGNE,

PAR CHARLES DUPIN,

Membre de l'Institut de France, Académie des Sciences; ancien Secrétaire de l'Académie Ionienne, Associé étranger de l'Institut de Naples, Associé honoraire de l'Académie royale d'Irlande, et de la Société des Ingénieurs civils de la Grande-Bretagne, Membre des Académies des Sciences de Turin, Montpellier, etc., de la Société des Arts de Genève, Membre du Comité consultatif des Arts et Manufactures de France, Professeur de mécanique au Conservatoire, Officier supérieur au corps du Génie Maritime, et Membre de la Légion-d'Honneur.

Fidem incorruptam professis.....
TACIT., hist. lib. I.

TOME PREMIER.

CONSTITUTION DE LA MARINE.

PARIS,
BACHELIER, LIBRAIRE, QUAI DES AUGUSTINS.
1821.

GEGRÜNDET 1801 VON J.F. BENZENBERG STERNWARTE DER STADT DÜSSELDORF

TABLE
DES MATIÈRES.

Errata. . . . . Pag. vj
Valeur des monnaies, mesures et poids d'Angleterre. . . . . vij
Ouvrages publiés par l'auteur. . . . . viij
INTRODUCTION. ix

LIVRE PREMIER. — DE L'AUTORITÉ ROYALE ET DE L'AUTORITÉ LÉGISLATIVE, DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA FORCE NAVALE. 1

CHAP. I. *Coup d'œil sur la puissance maritime des rois d'Angleterre. Domination des mers*. . . . . *Ibid.*
II. *De l'autorité royale, dans ses rapports avec la force navale britannique*. 16
III. *Rapports du parlement avec la force navale. Lois pénales*. 22
IV. *Enquêtes navales : Accusations et jugemens parlementaires*. . . . 29
V. *Du budget de la marine*. 40
VI. *Comité spécial pour l'examen de la dépense et du revenu du royaume-uni*. 53

LIVRE SECOND. — COMMANDEMENT ET PERSONNEL DES FORCES NAVALES. . . . 57

CHAP. I. *Amirauté*. . . . . *Ibib.*
II. *Amiraux des flottes* (État-major général). 67
Extrait des règlemens sur le service à la mer, sect. III, ch. I. Officiers généraux de la marine, non commandans en chef. 72
III. *Grand état-major des bâtimens de guerre*. 74
IV. *Officiers comptables des bâtimens de guerre*. 83
V. *Des équipages des bâtimens de guerre*. 88
VI. *Royal-marines*. 94

LIVRE TROISIÈME. — OFFICES CENTRAUX DE LA MARINE. 101

CHAP. I. *Office des paiemens de la marine*. . . . . *Ibib.*
II. *Office et conseil naval*. 105
III. *Conseil naval. Comité de la correspondance générale* 117
IV. Idem *Comité des comptes*. 121
V. Idem *Comité des matières*. 125
VI. Idem *Comité des constructions navales. Inspecteurs de la marine*. 128

LIVRE QUATRIÈME. — Suite des administrations centrales de la marine. Pag. 137
Chap. I. *Office des transports* . . . . . *Ibib.*
II. *Des marins et des soldats embarqués sur les transports.* 146
III. *Administrations des malades et blessés.* 151
IV. *Traitement des prisonniers de guerre* 160
V. *Office des vivres.* 185
VI. *Service des vivres, à bord.* 190

LIVRE CINQUIÈME. — Organisation des ports et des arsenaux. 199
Chap. I. *Considérations générales. Amiral du port.* . . . . . *Ibib.*
II. *Commissioner des arsenaux.* 204
III. *Directeurs des travaux.* 211
IV. *Clercs comptables.* 219
V. *Clerc de l'inspection.* 226
VI. *Personnel des diverses classes de ports et d'arsenaux.* 231

LIVRE SIXIÈME. — Du pied de guerre et du pied de paix. 235
Chap. I. *Du pied de guerre.* . . . . . *Ibib.*
II. *Levée des marins : Presse.* 248
III. *Pertes et non-valeurs de l'armée navale.* 253
IV. *Prises.* 261
V. *Du pied de paix.* 265
VI. *Demi-soldes, retraites, pensions, invalides.* 272
Caisse de Chatham. 275
Hôpital de Greenwich. 276

FAUTES A CORRIGER.

Page 5, lig. 27, acorde *lisez :* accorde.
97, — 27, fournitnre *lisez :* fourniture.
103, — 5, intermédiaire *lisez :* entremise.
111, — 4, bein *lisez :* bien.
188, — 23, acquerit *lisez :* acquiert.
192, — 16, reeus *lisez :* reçus.
199, — 20, leur *lisez :* leurs.
224, — 29, il y *lisez :* il y a.

Valeur des monnaies, mesures et poids d'Angleterre.

MONNAIES. — La livre sterling est de 20 sols ; le sol de 12 deniers. Ces trois unités se désignent ainsi par abréviation *l. d. s.* Le sol s'appelle *schelling*, le denier *penny* au singulier, *pence* au pluriel. Nous estimons toujours la livre sterling à 25 *francs*, valeur dont elle a peu différé, tantôt en plus, tantôt en moins, à l'époque de nos différens voyages.

MESURES LINÉAIRES : 1 *yard* = 3 pieds ; 1 *pied* = 12 pouces ; 1 *pouce* = 12 lignes ; 1 *ligne*.

Valeur en millimèt. :	914,4	304,8	25,4	$2\frac{4}{10}$

L'aune = 45 pouces = 1,137 $\frac{1}{4}$ millimètres ; *le fathom* = 6 pieds = 1829 millimètres.

MESURES DE SUPERFICIE, CARRÉS :

	yard,	*pied*,	*pouce*,	*ligne*.
Valeur.	CARRÉS, 83 $\frac{6}{10}$ décim.	9 $\frac{3}{10}$ décim.	6 $\frac{45}{100}$ cent.	4 $\frac{63}{100}$ mill.

MESURES AGRAIRES, CARRÉS. *acre* : = 4,840 yards = 4,046 mètres = $\frac{4}{10}$ hectare.

MESURES DE CAPACITÉ, CUBES :

	yard,	*pied*,	*pouce*,	*ligne*.
Valeur.	CUBES : 764 $\frac{1}{2}$ déc.	28,315 cent.	16,383 mill.	9,261 décimill.

PINTE POUR

Grains = 33,6 pouc. cub. = 550,569 cent. cub. ; 8 pintes = 1 *gallon* ; 8 gallons = 1 *boisseau*.
Vin... = 28 $\frac{7}{8}$ pouc. cub. = 473,064 ; 8 pintes = 1 *gallon* ; 63 gallons = 1 *hoghshead*.
Bière. = 35 $\frac{1}{4}$ pouc. cub. = 577,606 ; 8 pintes = 1 *gallon* ; 36 gallons = 1 *baril*.

POIDS : *livre avoirdupois*, 1 *dragme* = $\frac{1}{16}$ once ; 1 *once* = $\frac{1}{16}$ livre ; 1 *livre* = $\frac{1}{112}$ quintal.

Valeur en grammes.	1,771 gram. ;	28 $\frac{349}{1000}$ gram. ;	453 $\frac{592}{1000}$ gram.

Tonneau de vingt quintaux = 1015 kilogrammes.

Livre de troy, elle est à la livre avoirdupois : : 11520 : 1399 ; elle est égale à 372 $\frac{993}{1000}$ grammes, ou simplement à 373 grammes.

POIDS DE LA LAINE : 1 *clove* = 7 livres avoirdupois ; 2 cloves = 1 *stone* ; 2 stones = 1 *tod* ; 6 $\frac{1}{2}$ tods = 1 *wey* ; 2 weys = 1 *sack* ; 12 sacks = 1 *last*.

BEURRE : 56 livres avoirdupois = 1 *firkin*.

OBSERVATION GÉNÉRALE. Toutes les fois qu'en rapportant des valeurs de monnaies, de poids et de mesures, nous parlerons de livres, de pieds, de pouces, de lignes, d'aunes, etc., c'est toujours des mesures anglaises qu'il s'agira. Lorsque nous offrirons des valeurs rapportées à des unités françaises, nous suivrons constamment notre nouveau système dans toute sa pureté, et non pas altéré par l'absurdité des dénominations de pieds métriques, de livres métriques, etc.

OUVRAGES PUBLIÉS PAR L'AUTEUR,

Qui se trouvent chez Bachelier.

Examen des travaux de César au siége d'Alexia, œuvre posthume de Léopold Vaccà Berlinghierri, avec la vie de cet auteur; par Charles Dupin, in-8°. 1812.

Réponse au discours de mylord Stanhope, sur l'occupation de la France par l'armée étrangère; imprimée à Londres et à Paris; in-8°. 1818.

Essais sur Démosthènes et sur son éloquence, contenant la traduction des olynthiaques, avec le texte en regard, et suivis de considérations sur l'éloquence de l'orateur athénien, in-8°. 1814.

Lettre a milady Morgan, sur Racine et Shakspeare, in-8°. 1818.

1^er^. *discours académique*. Influence des sciences sur l'humanité des peuples, in-8°. 1819.

2^e^. *discours académique*. Progrès des sciences et des arts de la Marine française, depuis la paix, in 8°. 1820.

3^e^. *discours académique*. Considérations sur les avantages de l'industrie et des machines, en France et en Angleterre, in-8°. 1821.

4^e^. *discours*. Introduction au cours de méchanique appliquée aux arts, in-8°. 1820.

Essai historique sur les services et les travaux scientifiques de Gaspard Monge, in-8°. et in-4°. Paris, 1819.

Développemens de géométrie, avec des applications à la stabilité des vaisseaux, aux déblais et remblais, au défilement, à l'optique, etc., pour faire suite à la géométrie descriptive et à la géométrie analytique de G. Monge, in-4°. 1813.

Analyse du tableau de l'Architecture navale, aux 18^e^. et 19^e^. siècles, in-4°. 1815.

Du Rétablissement de l'Académie de Marine, in-4°. 1815.

Mémoires sur la Marine et les Ponts et Chaussées de France et d'Angleterre, contenant deux relations de voyages faits par l'auteur dans les ports d'Angleterre, d'Écosse et d'Irlande, dans les années 1816, 1817 et 1818; la description de la jetée de Plymouth et du canal Calédonien, etc., in-8°. 1818 : l'édition est presque épuisée.

Voyages dans la Grande-Bretagne, etc.

1^re^. Partie. *Force militaire de la Grande-Bretagne*, 2 vol. in-4°. avec atlas, 1820. Prix : 25 francs.

2^e^. Partie. *Force navale*, 2 vol. in-4°. avec atlas, 1821. Prix : 25 francs.

3^e^. Partie. *Force commerciale, et travaux civils des ponts et chaussées*, 2 vol. in-4°. avec atlas. Prix : 25 francs (doit paraître en 1822).

INTRODUCTION.

La première partie de cet ouvrage n'a pas été sans quelque utilité pour les travaux et l'administration de notre force militaire. Peut-être rendra-t-elle des services plus étendus, lorsque les dépositaires de l'autorité publique et les simples citoyens, ayant appris à mieux juger de leur intérêt commun, ceux-là ne craindront plus d'accorder des garanties en échange du pouvoir, et ceux-ci du pouvoir en échange des garanties.

En attendant cette époque fortunée, poursuivons une tâche ingrate aujourd'hui. Indiquons aux hommes qui doivent régénérer notre force navale, quelque bien à produire, et beaucoup de maux à réparer.

Afin d'appuyer le précepte sur l'exemple, et les raisonnemens sur des faits, il a fallu souvent rappeler les succès de la marine britannique, et par-là même les revers de la marine française. Que n'est-il possible, en jetant un voile sur des malheurs passés, d'en faire disparaître le souvenir, et de conjurer à jamais le retour de nos défaites! Alors, ce serait un devoir à notre patriotisme, d'ensevelir dans le silence, les vestiges de notre chute et les monumens de nos désastres. Mais ce n'est pas ainsi que la dissimulation des hommes anéantit la mémoire des temps qui ne sont plus, et maîtrise les temps qui ne sont pas encore.

Si nous ne mettons notre prudence et notre force d'âme, à découvrir, à détourner les sources de notre infortune passée, le cours naturel des choses, qui nous précipitait vers notre perte, va, dès le retour de la guerre, nous y précipiter de nouveau. Gardons-nous donc d'être arrêtés par la fausse honte de dévoiler les leçons d'une expérience douloureuse, mais salutaire. Loin de céder, comme de faibles enfans, à la crainte d'envisager notre blessure dans toute sa profondeur, contemplons-la d'un œil attentif et calme. Sondons la plaie, pour en arracher le trait qu'elle recèle encore, et regagner la vigueur qui nous rendra capables de l'emporter, un jour, sur nos rivaux.....

En offrant, dans la vue d'arriver à ce but, le parallèle des forces publiques de la France et de l'Angleterre, c'était un devoir pour moi de les traiter avec la même impartialité et la même indépendance.

On a prétendu que l'influence britannique s'était exercée dans l'ombre et non sans résultat, contre les prémices de cet ouvrage. J'ignore si c'est elle, et ne veux pas le savoir; parce que je me sens au-dessus de la crainte, et veux rester au-dessus de la haine.

Songeons, plutôt, à rendre justice aux mesures conçues et réalisées par le gouvernement anglais, pour élever sa marine à ce degré de force et de splendeur, qu'ont préparé des lois pleines de prudence, de grandeur et de sagesse. Si l'on veut concevoir de ce gouvernement une haute opinion, il faut le considérer dans ses rapports avec ses propres agens. Alors on le verra, religieux envers les droits acquis, et surtout, fidèle en ses promesses; magnifique pour exciter les services à venir, généreux pour reconnaître les services rendus; soigneux du bien-être et de la santé de ses défenseurs, avare de leurs vies : enfin, compatissant envers ses serviteurs invalides, secourable envers leurs veuves, et paternel envers leurs orphelins. Voilà des vertus qu'il faut offrir en exemple à toutes les nations. Voilà des vertus dont les bienfaits, répandus avec largesse, ont produit ces nobles sentimens de reconnaissance, de dévouement et d'enthousiasme, qui firent entreprendre des actions si grandes, et remporter des triomphes si glorieux, par la force navale de l'empire Britannique.

Si le ministère anglais est blâmable, c'est quelquefois dans ses rapports avec les citoyens, et souvent dans ses rapports avec les peuples étrangers. A cet égard aussi, nous n'avons rien dissimulé, surtout en parlant des prétentions maritimes de l'Angleterre, et du traitement des prisonniers; nous l'avons dû. Car, en ne montrant les choses que d'un côté, flatteur ou défavorable, la vérité serait mensonge.

Examinons, avant tout, s'il nous convient d'améliorer notre force navale, d'après les exemples du peuple qu'un sage emploi de la sienne a rendu le plus puissant sur les mers. Est-il vrai, comme on le prétend, que la marine est, pour la France, un fardeau qui jamais ne lui peut être profitable?... et qui ne peut au contraire l'exposer qu'à des pertes, qu'à des opprobres?... S'il en est ainsi, tout ouvrage écrit dans la vue de perfectionner et d'accroître cette marine, est au moins

inutile à notre patrie. Il deviendrait même pernicieux, s'il entraînait quelques esprits, à favoriser un genre de moyens militaires qui ne sauraient nous attirer que de la honte et des revers. — Mais quoi ! la victoire n'a-t-elle pas, au 17^e^. siècle, au 18^e^. et même au 19^e^., couronné de ses lauriers des pavillons français? Des forces égales, des forces supérieures, portugaises, bataves, espagnoles, anglaises, n'ont elles pas maintes fois succombé sous des forces françaises?... Nous pouvons donc faire passer de notre côté la victoire, aussitôt que nous y ferons passer la prudence, le savoir et la constance. — Mais, nous n'avons plus rien à perdre sur les mers. — Eh ! bien, nous aurons donc tout à gagner, s'il faut un jour disputer, sur leurs plaines, et la richesse, et la gloire, et l'empire.

J'ose regarder la force navale comme nécessaire et comme indispensable, non-seulement à l'opulence de l'état, à la prospérité nationale; mais à l'indépendance, et par conséquent à l'honneur de la France.

Cette opinion, je le crains, pourra sembler paradoxale au plus grand nombre de mes concitoyens. Cependant, veulent-ils, élevant leur esprit au-dessus des passions et des erreurs vulgaires, chercher de bonne foi la simple vérité? Qu'ils arrêtent seulement leur pensée sur les égaremens, sur les contradictions sans nombre, qu'offre l'opinion publique, au sujet du grand intérêt qui nous occupe.

La force navale est la seule qui, jamais, ne peut mettre en danger les libertés du peuple! et pourtant naguère encore, la force navale, aux yeux des défenseurs de la liberté même, était une force impopulaire.

On voit dans tous les rangs de la société, certains hommes qui se croient excellens Français, parce qu'ils combattent bien l'étranger, avec des paroles. Ils attribuent au gouvernement britannique, un instinct de haine, infaillible à notre égard. Ils le gratifient d'une prévoyance prodigieuse, sur tout ce qui peut nous nuire. Partout, ils répètent en confidence, que (par des traités secrets) l'Angleterre nous oblige à ne pas armer nos vaisseaux, à tenir notre marine dans l'abjection et la nullité, pour l'anéantir par nos propres mains. Voilà, nous disent-ils à l'oreille, tout l'intérêt de l'Angleterre!... Et, l'instant d'après, je les entends nous dire à haute voix : *Il n'est pas dans l'intérêt de la France, d'avoir une force navale.*

Regardez ces autres hommes qui, sans Lodi, sans Arcole, et sans Marengo, ne sauraient pas que la France avait immortalisé ses dra-

peaux, avant l'inauguration des aigles de l'Empire *. Leur mémoire toute entière, est remplie par les journées d'Austerlitz, de Wagram, d'Iena, de Friedland et de la Moskowa. Voilà, pour eux, les temps et les lieux de la gloire par excellence. Tout leur semble beau de cette époque. Ils ont oublié jusqu'à la perte de nos flottes, de nos marins et de nos colonies; ils ont oublié jusqu'au désastre de Trafalgar; jusqu'à l'incendie, plus récent, des vaisseaux de l'île d'Aix. Maintenant, ils nous parlent avec extase de la marine de l'Empire; et ils accablent, de leur superbe mépris, la marine de la France actuelle.

Quelques hommes de la génération qui s'éteint, exclusivement fidèles aux antiques renommées de la France, seraient disposés à favoriser, par réminiscence, une marine qui voit flotter sur ses vaisseaux, le pavillon des siècles passés. Mais cette noble faveur et ces volontés généreuses, ils les gâtent par tant d'absurdes idées et d'erreurs anti-nationales, que dans l'opinion publique, ils ont nui presque autant à notre marine par une

* Au moment où l'on imprime les dernières feuilles de cet ouvrage, des signaux télégraphiques apprennent au continent européen, que le chef du ci-devant empire, cesse enfin d'être prisonnier: ils racontent sa mort. Heureux les écrivains qui, forcés par leur sujet à parler de ses travaux ou de ses actions, n'ont jamais oublié les égards dus au malheur, et n'ont insulté jamais à la captivité du guerrier qui, tant de fois, conduisit un grand peuple à la victoire! Élevé sur le pavoi militaire, comme un trophée national; couronné dans le sein du triomphe; salué fils aîné de l'Église, et restaurateur de la foi; rendu l'oint du Seigneur par le pontife des pontifes: enfin, ayant acquis pour subalternes, des rois *; pour courtisans, des empereurs; ayant vu son amitié mendiée par les Césars, *comme un bienfait des dieux* **; enivré d'hommages, et monté trop haut dans la prospérité, il tombe. Soudain les sceptres qui s'abaissaient jusqu'à ses pieds, s'appesantissent sur sa tête. Les chaires sacrées d'où retentissaient pour lui des paroles de servage et d'admiration, retentissent, aussitôt, des paroles du mépris et de la malédiction. Tous ses adulateurs, tous les corrupteurs de sa fortune, lui font éprouver l'insupportable affront de déshonorer l'éloquence de leurs premiers éloges, par l'ignominie de leurs derniers outrages. Ils lui reprochent une vie qu'ils ont adorée, tous s'indignent qu'il ne l'abrège point par le crime du suicide! Mais il meurt, et leur joie se concentre pour faire place à l'hypocrisie de la douleur: dernier raffinement d'un siècle poli. Telles sont, cependant, les moindres leçons que la chute du conquérant présente à la prospérité des rois. Celui qui fut si fameux par ses travaux, si brillant par ses conceptions, si grand par ses combats; celui qui crut, avec des monumens, de la gloire et des conquêtes, nous payer nos libertés ravies; celui qui voulut rendre aussi des fers aux noirs d'une colonie française; livré lui-même à la traite, par les potentats qu'il avait comptés au nombre de ses tributaires, après six ans de servitude il expire sur le rocher de la proscription, entre le continent qui enfante les esclaves, et les colonies qui les dévorent. Voilà donc ce que produit cette *science du pouvoir*, depuis vingt ans prêchée par tant d'apôtres, avec tant d'insolence. Elle frappe de mort le génie même qui l'invente; et quel puissant génie!.....

* *Ut haberet instrumenta servitutis, et reges.* TACIT.

** L'amitié d'un grand homme est un bienfait des dieux. Voyez *OEdipe*. ERFURT.

amitié maladroite, que d'artificieux détracteurs par leur savante aversion.

A présent, j'ose le demander, qui donc se trompe, et qui donc a raison, au milieu de tous ces partis qu'aveuglent des passions, des préjugés et des caprices si divers?

Qu'il est douloureux pour les amis de la patrie, de voir, sous toutes les bannières, les hommes les plus éminens, au lieu de consacrer leur savoir et leur génie à rechercher, à proclamer, à défendre la vérité, s'en servir à la façon du vulgaire, pour prononcer toujours du côté des événemens; sans daigner faire la juste part des causes et des hasards.

Parce que, trop souvent, dans le cours de la dernière guerre, nos marins (mal exercés) se sont montrés mal habiles, on s'est hâté d'en conclure qu'ils étaient incapables de devenir jamais habiles. On a prononcé gravement cette sentence : *Les Français ne sont pas nés pour la marine*. Comme si des guerriers forts, actifs, intelligens et courageux, pouvaient ne pas être nés pour tous les arts militaires.....

De prétendus divinateurs de la fortune des peuples, voyant depuis long-temps nos flottes malheureuses, annoncent que jamais la victoire ne reviendra s'asseoir sur nos vaisseaux. Imbus des préjugés de je ne sais quelle astrologie politique, ils croient notre force navale entraînée par un astre funeste, qui la conduit de défaite en défaite, à sa ruine irrévocable. Un mot leur suffit pour nous prouver que le joug de la fatalité pèse à jamais sur elle, — elle est française.

Il serait plus magnanime et plus vrai de se dire, en la jugeant : Par cela seul qu'elle est française, elle est faite pour la victoire. D'après cette juste croyance, si je voulais expliquer ses défaites, je n'irais pas me perdre dans le dédale des causes occultes et des prédestinations. J'irais droit aux fautes des organisateurs et des directeurs de cette force, pour y trouver par quel vice ou par quelle erreur, elle n'a pas remporté les triomphes où l'appelait, en tout temps, l'héroïsme du peuple français. C'est dans cet esprit que j'ai considéré l'histoire de nos malheurs : histoire qui, peut-être, trouvera plus d'un utile commentaire, dans la partie de mes voyages que je publie maintenant.

J'ai taché de faire connaître, dans tous leurs moyens d'exécution et dans tous leurs avantages, les règles de gouvernement et les organisations qui m'ont semblé devoir être présentées comme des modèles. Cependant, on se tromperait beaucoup si l'on pensait que je propose

aveuglément, l'adoption complète et subite des institutions maritimes britanniques : même de celles qui m'ont paru mériter le plus d'éloges. Ces institutions peuvent être parfaites, comme élémens du système dont elles font partie. Il est probable, néanmoins, qu'elles ne pourraient pas être adoptées par nous, avec utilité, sans subir des modifications essentielles; parce que leur influence et leur autorité, pour refréner, stimuler et diriger les hommes, dépendent à la fois, des circonstances du présent et des temps qui ne sont plus, du caractère national et des idées acquises, de l'esprit général et de l'esprit de corps ; toutes choses qui diffèrent de peuple à peuple, et de génération à génération.

Lorsqu'on veut, sans cesser d'être justes, produire des innovations qui soient en tout bienfaisantes, il ne faut point espérer d'atteindre, dès le premier pas, à la perfection. Il faut se dire, surtout, que rarement on y parvient par des renversemens subits, et par des altérations violentes. Dans le jeu de la machine du gouvernement, ainsi que dans le jeu des machines de l'industrie, aucun choc, aucun changement brusque, ne sont produits sans destruction de forces utiles : et voilà le malheur des révolutions. Voilà surtout le malheur qui, pendant un si grand nombre d'années, a pesé sur notre marine.

Que d'organisations contradictoires, préparées à la hâte, commandées par les passions, subies d'abord par la peur, un instant après attaquées par la vengeance, et bientôt renversées par la réaction ! Quelles funestes alternatives ont fait triompher, tour à tour, les vues et les intérêts les plus inconciliables et souvent les plus désastreux ! Des administrateurs et des ingénieurs, opprimés, expulsés par des militaires; des militaires et des administrateurs, humiliés, remplacés par des ingénieurs; d'autres fois, enfin, des militaires et des ingénieurs, dégradés et chassés par des administrateurs! Et dans ce conflit de tous les corps se disputant les titres, les honneurs et les attributions, que de secousses fatales données à l'édifice de notre marine, démoli et rebâti sans cesse dans toutes ses parties : sans plans, sans vues et sans principes !

Il est beau de régénérer la force publique ; il est beau de faire naître l'ordre, au milieu du chaos et jusqu'au sein du désordre. C'est la gloire de l'homme d'état. Mais, en renversant les abus, n'écrasons point de victimes sous leurs débris Ne marchons, dans la voie du bien même, qu'avec prudence; et ne montons vers la perfection, que par

les degrés les plus convenables pour ne jamais fouler aux pieds, l'équité, la faiblesse et le malheur.

Dans tous les genres de restaurations politiques, le temps est l'élément indispensable pour arriver à la perfection. Le seul moyen d'établir et de coordonner des institutions bien combinées, et stables dans toutes leurs parties, c'est d'en poser mûrement les principes ; d'arrêter sans délai, les progrès du mal ; d'arriver ensuite par degrés, vers le bien, vers le mieux, et vers le parfait, si jamais nous pouvons l'atteindre.

Veut-on, par exemple, organiser le personnel, sur de nouvelles bases? Sous prétexte que des emplois peuvent être subitement rendus inutiles, il serait barbare, il serait impolitique, de chasser sans secours les hommes qui les occupaient : si leur gestion est irréprochable. Sans doute, tout emploi superflu n'est pas seulement une perte, c'est un obstacle. Empressons-nous de suspendre l'action des ressorts qui ralentissent le mouvement général. Mais, au lieu de les briser, sachons les mettre à leur place ; soudain ils vont concourir à la marche d'un système qu'auparavant ils entravaient. Eh bien ! c'est d'après les mêmes principes qu'il faut agir avec les hommes; ne fût-ce que par égoïsme, si notre cœur n'ajoutait rien aux préceptes de notre intérêt. Ainsi l'on conserve à tous les ordres d'employés, la sécurité la plus précieuse pour le Gouvernement même : je veux dire la certitude qu'en le servant avec probité, avec zèle, jamais ils n'en seront abandonnés ni repoussés.

Cette marche, je le sais, ne flattera point les passions ; elle n'offrira rien de brillant à l'amour-propre d'un empressé novateur, qui, pour marquer d'un sceau durable son ministère éphémère, prétendra par un régime improvisé, frapper tous ses subordonnés, d'un fléau dont il se croira l'inventeur.

Voulons-nous amener des innovations qui soient durables; parce que, fondées sur la raison, elles seront étayées par l'opinion publique? Pénétrons-nous d'une importante vérité. « Les meilleures lois ne conviennent aux hommes, et n'exercent sur eux une utile influence, que quand les esprits, comme un terrain ameubli, sont préparés d'avance à les recevoir et à les rendre fructueuses. » Au lieu de commencer, à la manière des tyrannies, par ordonner et contraindre; il vaut mieux, à la manière des pays libres, commencer par instruire et persuader. On peut ensuite,

avec pleine confiance, accorder les lois et les institutions dont chacun a reconnu de lui-même les avantages, et souhaité la création. Ce n'est plus un nouveau joug qu'on impose aux citoyens opprimés ; c'est un bienfait nouveau qu'on leur accorde, et qu'ils reçoivent comme un gage de leur félicité future. Voilà comment des mesures, qui d'abord auraient révolté des esprits ignorans et prévenus, désarment et captivent les mêmes esprits, amenés à la connaissance de leurs vrais intérêts.

La partie politique de cet ouvrage aura rempli son objet le plus important, si elle parvient à préparer l'opinion générale, sur des améliorations dont la valeur et les conséquences ne sont encore senties que par un petit nombre d'hommes.

Les innovations et les perfectionnemens dont la partie technique offrira les moyens et les avantages, semblent, par leur nature, devoir éprouver moins d'obstacles. On a même commencé de les mettre en pratique, et déjà la marine française en recueille quelque fruit. Formons des vœux pour que l'autorité marche à pas moins timides et moins lents, vers cette amélioration du matériel de la force navale. C'est en jetant ainsi les fondemens de notre gloire future, que cette autorité méritera l'estime et la reconnaissance des vrais amis de la patrie.

Nous terminons la partie de nos travaux, la plus pénible à notre cœur. Nous avions à faire connaître les instrumens de destruction, par terre ou par mer, que présente la force publique de la Grande-Bretagne. Nous avons considéré sous toutes leurs faces, les moyens avoués par les nations, pour préparer et donner la mort dans les combats.

Maintenant, *il nous reste à montrer par quels moyens d'échange et de production, l'Angleterre est devenue la plus opulente des nations ; et comment ces moyens ont été, pour elle, les véritables élémens de la force publique et du bonheur général* *. Ce point de vue sourit à notre espérance ; il réveille notre courage ; il va redoubler nos efforts, pour ne pas rester au-dessous de notre sujet, dans les parties les plus utiles à nos semblables, et les plus honorables pour le génie des humains.

* Dans la troisième partie, nous exposerons tous les moyens mis en usage par l'Angleterre, pour préparer et pour opérer ses communications commerciales, durant la paix et durant la guerre. Les travaux qui se rapportent à cette division de notre ouvrage, et que nous expliquerons avec étendue, sont ceux des Ponts et Chaussées : routes, canaux, ports de commerce, phares, etc.

Nous consacrerons une quatrième partie, à la force productive, c'est-à-dire, à l'*Industrie* proprement dite.

FORCE NAVALE

DE

LA GRANDE-BRETAGNE.

CONSTITUTION DE LA MARINE.

LIVRE PREMIER.

DE L'AUTORITÉ ROYALE ET DE L'AUTORITÉ LÉGISLATIVE, DANS LEURS RAPPORTS AVEC LA FORCE NAVALE.

CHAPITRE PREMIER.

Coup d'œil sur la puissance maritime des rois d'Angleterre. Domination des mers.

Pour juger, dans ses progrès, ses vicissitudes et ses prétentions, la puissance maritime des rois d'Angleterre, il faut remonter à des époques déjà fort reculées.

Avant le neuvième siècle, la Grande-Bretagne, sans marine qui lui soit propre, est la proie de tous les peuples navigateurs qui daignent l'envahir. Cette conquête du devancier d'Auguste et du héros immortalisé par Tacite, est à la fin méprisée et

délaissée par les Césars précurseurs d'Augustule. Alors les faibles Bretons, avilis par quatre siècles d'esclavage, étaient devenus incapables de porter le fardeau de l'indépendance, si pesant pour les nations qui perdent leur grandeur d'âme ! Au lieu de songer à défendre eux-mêmes sur leurs propres mers, la propriété de leur sol et sa liberté, ils vont mendier, chez les demi-barbares de l'Occident, un maître qui les protége contre les barbares du Nord. Ainsi, pour n'avoir pas su compter sur leurs seules forces, ils voient, pendant cinq autres siècles, leur territoire envahi et déchiré par sept tyrannies * contemporaines, qui tour à tour s'attaquent, s'usurpent, s'épuisent ; et viennent enfin s'engloutir dans la monarchie saxonne. Ici commence l'histoire de la force navale britannique : il faut en parcourir les époques principales.

L'Angleterre est la seule monarchie qui compte une longue suite de rois parmi ses marins célèbres. Dès le règne des Saxons, en moins d'un siècle, elle est gouvernée par quatre princes qui livrent et gagnent en personne des batailles navales : Alfred, Edward l'ancien, Athelstan fils d'Edward et Edgard.

Alfred institue la marine britannique. Il bâtit des galères plus grandes que toutes celles qu'on avait vues depuis les beaux temps de la marine des anciens ; il triomphe des flottes comme des armées danoises, brise le joug de l'étranger qui pesait sur son royaume envahi, purge les côtes britanniques des pirates qui les infestaient ; et, souverain des mers étroites qui circonscrivent ses états, il se fait appeler le Roi des détroits (*the King of the straights*).

En traitant de la marine commerçante, nous admirerons les vues d'Alfred qui, dès le neuvième siècle, envoyait des vaisseaux vers le pôle boréal ** pour y chercher un passage dont

* L'heptarchie.

** *Spelman's life of Alfred the Great*, p. 151.

il pressentait l'importance, et que, depuis cette époque jusqu'à nos jours, on a vainement tenté de découvrir. Nous admirerons davantage encore la belle loi d'Athelstan. Par cette loi *, tout négociant qui faisait à ses frais deux longs voyages sur mer, obtenait le rang et les titres nobiliaires accordés, partout ailleurs, à la défense ou à la conquête du territoire. Apprendre à résider sur l'Océan, c'était commencer l'occupation des provinces britanniques; et, découvrir des mers inconnues, c'était reculer les bornes d'un empire qui déjà songeait à proclamer, comme son droit naturel, la domination des mers.

Edgard, successeur d'Athelstan, déploie des forces encore plus formidables que celles du grand Alfred : il les divise en trois flottes permanentes, pour protéger l'Est, l'Ouest et le Nord de ses états. Lui-même, au retour de chaque printemps, s'embarquait sur la flotte de l'Est, parcourait la côte qui regarde la France, visitait les rades et les ports de la Manche, jusqu'à l'extrême frontière du Sud ; passait à bord de la flotte de l'Ouest, faisait le tour de l'Irlande et des Hébrides ; enfin joignait la flotte du Nord, avec laquelle il revenait dans la Tamise.

Lorsqu'Edgard tint sa cour à Chester, il obligea les souverains d'Ecosse, de Cumberland et de l'île de Man, avec cinq petits rois de l'Ouest et du Nord de l'Angleterre, à ramer dans une barque dont il tenait le timon. Il descendit ainsi sur le fleuve Dée, jusqu'à l'abbaye de Saint-Jean-Baptiste, où ces princes s'engagèrent par serment, à reconnaître et à défendre sa suzeraineté sur terre et sur mer. Telles étaient les prétentions d'Edgard, que ses édits portaient pour protocole : « Moi, Edgard, roi d'Albion, souverain de toutes les îles circonvoisines, *et de l'océan qui les entoure*, etc. ** »

Après cette époque brillante, la marine britannique, déchue

* Hume, Hist. des Plantagenets, t. I, ch. 2.

** *Entick, naval History of the british marine.* Introduction, p. iv.

par degrés, restaurée par une loi qui semble empruntée d'Athènes *, ruinée de nouveau par les trahisons, anéantie par les discordes civiles, laisse enfin l'héritage d'Alfred sans défense contre les rois du Danemarck, conquérans, navigateurs et pirates également redoutables. Canute, un de ces rois, usurpe l'Angleterre, conserve par les lois ce qu'il avait acquis par la force, et devient juste aussitôt qu'il croit pouvoir en sûreté cesser d'être féroce: par là, dans un siècle barbare, il obtient et mérite le titre de Grand. Il domine sur les mers, mais sans croire comme Xerxès, commander à cet élément. Pour répondre aux courtisans qui lui décernaient un tel empire, il fait ériger son trône au bord de la mer, descendue par le reflux à son point le plus bas. Certain de s'en voir désobéir, il lui prescrit de reculer encore, et soudain, les flots s'avancent pour couvrir sans distinction et le trône du sage et les flatteurs du trône.

Les successeurs de Canute, imprudens comme les successeurs d'Edgard, négligent également de maintenir la marine sur un pied respectable. Or, dès qu'un état a perdu sa défense naturelle, il se présente toujours un conquérant pour l'envahir: pendant dix siècles, l'Angleterre en a fourni l'exemple.

Durant ce long période on voit cet état, à diverses reprises, envahi par ces brigands des contrées septentrionales, qui toujours perdant par la conquête, le besoin et l'habitude des expéditions maritimes, s'amollissent, et deviennent la proie de pirates plus familiers avec les travaux et les hasards de la mer.

Au contraire, les Normands, établis sur les côtes de la France, et forcés pour s'y maintenir de combattre sans relâche un peuple fort et belliqueux, avaient retenu des nations dont ils descen-

* La loi d'Ethelred prescrivit à tout propriétaire de trois cents journaux de terre, d'équiper un vaisseau pour la défense des côtes. Hume, Histoire des Plantagenets, t. I, p. 288. Quant à la loi d'Athènes, voyez Démosth., de la Division des citoyens en tributaires (ὁ περὶ συμμοριῶν λόγος), et Isocrate sur le Remplacement des tributaires.

daient, cette activité, cette audace et ce besoin d'envahir qui semblent la passion innée des barbares du Nord. Après avoir usurpé les deux Siciles, bravé le Bas-Empire, et répandu l'effroi dans l'Orient, ils tournent leurs vues contre l'Angleterre : ils en proclament la conquête, avant même que de l'avoir tentée. Ils y convient tous les amis du butin et du pillage. Aussitôt, on voit de tous les états du Septentrion, des chefs armés et se faisant appeler chevaliers, accourir sous les bannières de Guillaume-le-Conquérant, pour marcher à l'usurpation prédite, et partager la future dépouille du vaincu.

Harold, roi d'Angleterre, après avoir quelque temps fait garder le canal de la Manche avec sa flotte, rentre dans ses ports et désarme ses vaisseaux. Alors Guillaume aborde sans obstacle aux côtes d'Angleterre. C'est à la vue de ces mêmes côtes, que Harold perd à la fois la couronne et la vie, dans une bataille où les Normands marchèrent au combat en chantant l'hymne des héros de la France * : tant leur vaillance avait pris la trempe et les habitudes de la vaillance française !

Le vainqueur apprend, par sa victoire même, combien la force navale importe à la conservation de sa conquête, et la défense des côtes au salut du territoire. Il voit dans les rivages de Kent, le boulevard de l'Angleterre, du côté qui regarde la France. Il fonde aussitôt, pour la défense de ces parages, une féodalité maritime dont les traces subsistent encore dans la constitution britannique. Des cinq ports de Douvres, Hastings, Hythe, Romney et Sandwich **, il forme un corps politique auquel il acorde de grands priviléges : à la seule charge de lui fournir pour quinze jours, et dès qu'il le voudra, 52 bâtimens armés, et montés chacun par 24 marins.

Richard-Cœur-de-Lion, de concert avec Philippe-Auguste,

* L'hymne de Rolland, pair de Charlemagne.

** Winchelsea, Rye et Seaford furent ensuite ajoutés aux cinq ports.

fait voile pour la Terre-Sainte, force Ptolémaïs à se rendre, détruit la flotte des Infidèles, et par ses exploits obtient le beau titre de *Capitaine général des forces des chrétiens dans l'Asie* *. Ainsi, dès cette époque, l'Angleterre annonçait aux Vénitiens (voituriers et fournisseurs des croisés au lieu d'en être les guides et les émules), la rivale qui, quatre siècles plus tard, devait leur enlever l'empire de la mer et les trésors de l'Orient.

Dans les premières années du règne d'Édouard III, la marine anglaise remporte de grandes victoires : ce prince gagne en personne la bataille de 1340, livrée contre la flotte de Philippe de Valois. Six ans après, il détruit tous les navires français qu'il peut atteindre, à Cherbourg, à Barfleur, à la Hougue; fait bloquer par mer la ville de Calais, qu'illustrent également et sa défense et sa reddition. Enfin trois ans plus tard, Édouard et son fils, brûlant de se venger d'une insulte des Espagnols, s'embarquent, et vont attaquer la flotte des agresseurs, qu'ils battent complétement.

Le règne d'Édouard, long-temps glorieux et prospère comme celui de Louis XIV, fut pareillement malheureux dans les dernières années. En 1372, la flotte anglaise qui voulait secourir la Rochelle fut à son tour complétement battue par les flottes espagnole et française combinées.

C'est dans les malheurs publics que la voix des peuples parvient, quelquefois, à se faire entendre des rois belliqueux. Aussi, fut-ce en la même année 1372, que les communes d'Angleterre présentèrent au monarque humilié, ces belles pétitions au bas desquelles il apposa ses *respons* favorables.

Les petitions des communes et de citizens et burgeis et les respons sur ycelles faites, sont en un roulle attache et cusa a cestes **.

* Lediard, Hist. nav. d'Anglet., liv. 1, ch. 6.

** *The statutes at large*, t. II, p. 191. *Rotulus parliamenti de anno regis Edwardi tertii quadragesimo sexto.*

A lour tresdoute et graciouse seignur le roi supplient sez poures liges communes qe la Grande Chartre et la Chartre de la Foreste et touz les autres estatuz faitz per nostre dit seignur le roi et sez progenitours en amendement de son roialme et a tranquilite et ease de son poeple soient tenuz gardez et duement executz en touz pointz.

Respons. Le roi voet que les estatutz soient tenuz et gardez.

Item, prie la commune qe come les marchantz et mariners Dengleterre qe xx ans passez et toutdiz adevant *la navie de dit roialme estoit en toutz portz et bones villes sur mier et sur ryvers si noble et si pleintivouse qe touz les pays tenoient et appelloient nostre avantdit seignur* LE ROI DE LA MIER et lui et tout son pays dotoient le pluis per mier et per terre per cause de la dite navie ; et ore il est ensi desencrescez et anientyz per diverses causes qe apoy ylia demure sufficientis a defendre la dite pays, si grant mestier estoit encontre roial poiar y fuisse a grant perille communement de tout la roialme ; les qeuxcauses serroit trop longe des toutz escrivre ; mes une cause est principal la longe arrest qe sovent ad este fait sur les niefs en temps de guerre cestassavoir per un quarter dan ou pluis avant qils passent hors de lour portz sans rien prendre pur les gages de lour mariners durant cell temps ou les seignurs des niefs rien prendre de guerdon pur les apparailementz de lour ditz niefs et custages dount ils prierent en eovre de charite covenable remedie. — *Respons.* Y plest au roi qe la navie soit meintenus et gardee a greindre ease et profit qe faire se poet.

Henri VIII ne commanda pas lui-même ses armées navales, mais il fit plus pour elles qu'aucun de ses prédécesseurs. Jusqu'à son règne, la marine militaire n'était formée que par des navires appartenant à des particuliers et mis en réquisition au moment du besoin. Henri sentit l'avantage d'avoir des vaisseaux dont l'état même fût le propriétaire, et pour les commander des officiers qui restassent constamment au service. Il fut donc le créateur de la marine royale d'Angleterre. Il institua pour le service et les travaux des ports, le conseil et l'office naval; organisa la confrérie des pilotes, connue sous le nom de la *Maison de la Trinité;* fonda les arsenaux de Deptford, de Woolwich et de Portsmouth; fit fortifier Gravesend et Tilbury, pour protéger l'entrée de la Tamise ; tandis que, pour défendre la côte opposée à la France, il fit bâtir les châteaux de Portland, Hurt, Cowes, Camber, Southsea, Sandgate, Walmer, Deal, Sandown, Queenborough, Pendennis et Saint-Maws.

La grande Élisabeth favorise également la force navale. Elle

bâtit Upnor-Castle, pour protéger l'arsenal de Chatham; augmente le nombre de ses vaisseaux, veille à la conservation des bois de marine, introduit dans ses états la fabrication de la poudre de guerre, fait fondre des canons de fer et de bronze; accroît la paie et rend plus doux le sort des marins, se prépare à repousser l'invasion du puissant Philippe II, presse elle-même et les travaux et l'armement de sa flotte, enflamme un peuple entier de son enthousiasme, triomphe de la Grande-Armada, et reçoit enfin les beaux titres de *Restauratrice de la gloire navale, et de Souveraine des mers du Nord* *.

Sous Jacques Ier. et son successeur, la marine anglaise n'acquiert aucune gloire nouvelle. Mais cette époque est remarquable par les prétentions anti-sociales reproduites alors envers les puissances extérieures, et soutenues avec un même acharnement, à travers toutes les fureurs des guerres civiles, comme au sein de la paix intérieure la plus profonde.

Les Anglais ne donnent pas seulement le nom de Mers Britanniques à toute cette partie de l'Océan qui baigne les côtes de la Grande-Bretagne, de l'Irlande et des îles circonvoisines. Sous cette dénomination captieuse, ils comprennent tout l'Océan qui s'étend jusqu'aux côtes de l'Espagne, de la France, de la Batavie, de la Suède et du Danemarck. Et parce que les Anglais appellent ces mers du nom de Britanniques, ils prétendent qu'elles font partie intégrante de la Grande-Bretagne; et ils s'en déclarent les maîtres absolus.

Voici quelles sont, ou du moins quelles étaient leurs prétentions à cette souveraineté.

Les rois d'Angleterre prétendaient que, seuls, dans l'étendue des mers appelées Britanniques, ils avaient le droit d'accorder ou de refuser la pêche des poissons de toute espèce, et des

* *By which she justly acquired the title of Restaurer of naval power, and Sovereign of the northern seas.* Schomberg, t. I, p. 24.

produits précieux tels que le corail, les perles, l'ambre, etc.; de lever des tributs sur les pêcheurs, comme sur les navigateurs marchands de toutes les nations; et d'exercer, en suzerains, la police et la justice dans toute l'étendue de ces mers; d'y accorder ou d'y refuser à leur gré l'entrée et le passage aux bâtimens de guerre de toutes les nations; enfin d'exiger un hommage de tous les pavillons étrangers *.

C'est sous Charles Ier. qu'eut lieu la fameuse discussion qui s'éleva sur ce sujet entre l'Angleterre et les Provinces-Unies. En 1629, Grotius écrivit son *Mare liberum*, pour montrer combien les prétentions de l'Angleterre à cet égard étaient contraires au droit des gens; Selden y répondit par le livre intitulé *Mare clausum*. Charles Ier. ordonna qu'un exemplaire de ce dernier ouvrage serait déposé à la cour de l'amirauté, comme un témoignage de la souveraineté des Anglais sur la mer..... Mais il faut reprendre de plus haut l'histoire des prétentions de l'Angleterre à cette souveraineté.

Dès le règne du roi Jean, il était permis et même enjoint aux commandeurs des flottes anglaises, de faire amener tout pavillon étranger, devant celui de la Grande-Bretagne; d'attaquer les bâtimens réfractaires, et de s'en emparer : le seul fait de leur désobéissance suffisait pour qu'on les déclarât de bonne prise, même en temps de paix ** : voilà pour le lucratif. Voici pour l'honorifique.

En 1554, une flotte Espagnole de 160 voiles, amenant Philippe II qui venait épouser la reine Marie, rencontre dans la Manche la flotte d'Angleterre, commandée par le grand amiral. Philippe voulait passer outre sans amener son pavillon

* Et toutes ces prérogatives, dit Entick en les rapportant, appartiennent *incontestablement* aux rois et aux reines de la Grande-Bretagne. *Naval history. Introduction. The Sovereignty of the sea asserted and vindicated.*

** Schomberg, t. I, p. 9.

royal ; mais l'orgueilleux amiral tirant un boulet sur le vaisseau qui portait le fils d'un empereur, fiancé à sa propre reine, force Philippe de baisser le premier son pavillon et d'amener ses hautes voiles * :... « *action*, s'écrie le capitaine de vaisseau Schomberg, en rapportant ce trait d'un barbare orgueil, dans sa Chronologie navale d'Angleterre, *action hautement méritoire et digne d'imitation !* t. I, p. 23 » (C'est en MIL HUIT CENT QUINZE qu'un capitaine Anglais tient ce langage !)

Sous Jacques Ier., les Provinces-Unies refusent de rendre au pavillon britannique, l'hommage exigé de toutes les nations étrangères : il faut à tout prix châtier un tel acte d'indépendance! Une flotte anglaise rencontre six vaisseaux hollandais, l'amiral de la flotte contraint le commandant de l'escadre, d'amener par trois fois ses couleurs nationales ; et non satisfait d'une telle soumission, oblige le Batave à tenir bas son pavillon, tant qu'il naviguera dans le voisinage des côtes de la Grande-Bretagne.

La république d'Angleterre, même au temps de sa plus grande détresse, ne rabattit rien des prétentions des rois qu'elle avait remplacés. Vainement en 1652, Tromp, ayant battu la flotte des Anglais, longe leur côte avec un balai arboré en tête de son grand mât, comme pour annoncer qu'il venait de nettoyer les mers des tyrans qui les infestaient. La république anglaise, aussi persévérante que Rome après le désastre de Cannes, dicte des lois à ses rivaux, du milieu de ses défaites comme du sein de ses triomphes ; redouble ses efforts, et s'empare de nouveau du domaine des mers. En moins de deux ans, les Hollandais vaincus, et bloqués dans tous leurs ports, sont forcés, pour la première fois, de convenir par un traité solennel, que leurs vaisseaux baisseront pavillon devant ceux d'Angleterre.

* Sous Élisabeth, une flotte espagnole ayant à bord Anne d'Autriche, aborde à Plymouth, et néglige d'amener son pavillon : un boulet lancé sur le bâtiment qui portait la princesse, avertit l'amiral étranger de rendre au pavillon anglais les hommages accoutumés.

Sous Henri IV, Sully, duc et premier ministre, se rend en ambassade solennelle auprès de Jacques Ier. Les Anglais, pour recevoir le héros des protestans, envoient à sa rencontre un vaisseau qui lui porte l'ordre de mettre bas son pavillon français : il refuse, en attestant son double caractère, d'ambassadeur et d'allié; mais trois décharges d'artillerie le forcent de céder. Henri IV n'obtint, pour la réparation d'un tel attentat aux droits des nations, que de vagues et vaines excuses *.

Sous Louis XIII, une escadre française s'était avilie jusqu'à rendre aux Anglais un pareil hommage, loin des mers appelées britanniques, au sein de la Méditerranée, et presqu'en vue de nos côtes. Mais Louis XIV eut plutôt voué tous ses vaisseaux à la destruction la plus certaine, que d'humilier, à ce point, ses royales enseignes. La fortune sert sa fierté. Pour la dernière fois, les Stuarts sont replacés sur le trône d'Angleterre : Charles II doit reconnaître les bienfaits du potentat qui le soutint jadis et le conseille encore contre ses propres sujets; il ordonne aux capitaines de ses vaisseaux, de n'exiger des bâtimens français, ni le salut par des salves, ni l'abaissement du pavillon et des hautes voiles.

Chose étrange! Louis XIV qui jugeait indigne de la grandeur d'un roi, de rendre un semblable hommage à l'Angleterre, s'efforçait de l'exiger des autres rois. C'est ce que montre la déclaration de 1680, pour faire baisser pavillon à tous les navires espagnols rencontrés par nos bâtimens de guerre **.

Au récit de ces discussions, de ces combats et de ces traités, on se croit transporté dans les siècles de barbarie où d'insolens

* « Il fallut, dit Richelieu, dans son Testament politique, il fallut que le roi votre père (c'est à Louis XIII que ce testament s'adresse) usât de dissimulation en cette occasion; mais avec cette résolution, une autre fois, de soutenir les droits de sa couronne, par la force que le temps lui donnerait le moyen d'acquérir sur la mer. » Ch. 1, § v.

** *Consid. sur la marine franç.* 1818, p. 27. *Essais sur la marine*, *Laserre*, p. 31.

chevaliers, infestant de leur orgueil et de leurs armes, les voies et les places publiques, obligeaient les paisibles voyageurs à s'abaisser devant leur force : ou sinon, les combattaient à outrance et les dépouillaient sans merci, pour en obtenir de vaines marques de déférence et de vasselage.....

C'était un stérile honneur que celui de faire amener des voiles et des enseignes devant le moindre bâtiment de la marine anglaise. Aussi, quand la puissance britannique eut acquis plus de lumières, chercha-t-elle à recueillir d'autres fruits de sa supériorité maritime. Peu contente d'être reconnue pour suzeraine des mers, elle voulut s'en déclarer propriétaire, et s'arroger le monopole du commerce. C'est à quoi tendait le fameux acte de navigation, que l'Angleterre dut moins encore au génie qu'aux passions de Cromwel *. Charles II, en montant sur le trône, se garda d'annuler cet acte de l'usurpateur : il se contenta d'y placer son nom, comme à la plupart des grandes créations de la République et du Protectorat.

L'acte de navigation défendait d'importer dans la Grande-Bretagne, les productions de l'Afrique, de l'Amérique, de l'Asie, de la Russie et de la Turquie d'Europe, sur d'autres bâtimens que sur des bâtimens anglais. Cet acte réduisait chaque peuple du Continent à ne charger sur ses propres vaisseaux que les produits particuliers de son sol et de son industrie, pour obtenir l'entrée des ports britanniques : tandis que les Anglais se réservaient, les armes à la main, de porter

* Cromwell, pour punir l'île de la Barbade, de son attachement aux Stuarts, imagina de l'assujettir à n'employer que des bâtimens anglais au transport de ses productions, qui ne purent plus être vendues que dans les marchés de la mère-patrie. Ainsi c'est à un sentiment de vengeance, et pour ainsi dire à une loi pénale, que l'Angleterre doit l'origine de ce système colonial qui a si bien tourné au profit de la métropole. Quoi qu'il en soit, à peine l'Angleterre eut-elle entrevu les avantages qu'elle pouvait retirer des restrictions imposées à la navigation d'une de ses colonies, qu'elle se hâta de les étendre à toutes ses possessions d'outremer.

leurs produits et ceux du monde entier, dans tous les ports de l'univers.

Si les peuples de l'Europe eussent été, dès lors, aussi éclairés que le peuple anglais, ils auraient, par de simples représailles, fait tomber sur-le-champ cette loi prohibitive; mais, dans l'origine, elle ne parut dirigée que contre la Hollande : elle n'alarma point les autres nations. Les Hollandais étaient alors les facteurs de presque tous les peuples du Continent, et ces peuples ne surent pas prévoir tout le tort qu'ils recevraient à la longue d'une mesure qui ne les atteignait pas directement.

Après une guerre acharnée, l'Angleterre triompha des Provinces-Unies. Alors l'Espagne et la France commencèrent à reconnaître le danger du système établi par d'ambitieux insulaires. Ces deux puissances tentèrent tour à tour, et quelquefois ensemble, de résister aux usurpations maritimes de la Grande-Bretagne. Elles auraient pu rallier à leur cause toutes les autres puissances, en les éclairant sur leurs vrais intérêts, en leur montrant tout ce qu'avait d'injuste, d'humiliant et de pernicieux, le monopole du commerce des mers; mais guidées par un fol orgueil ou retenues par un étroit égoïsme, ces nations, après avoir traité sans générosité, combattirent sans prudence, et succombèrent dans la lutte.

C'est au moment des désastres qui marquèrent la chute de la force navale espagnole, que Waller faisait entendre ces chants, où son génie exprime, avec tant d'énergie, l'enthousiasme et la profonde ambition dont était saisie l'Angleterre.

« Depuis quelques mois notre armée navale, campée sur la mer, assiégeait l'Espagne. Ceux qui avaient ambitionné la monarchie du monde, étaient enfermés dans leurs ports par nos flottes hardies; et de là, voyaient notre pavillon rouge flotter, sans rival, au dessus des mers. Les autres nations peuvent user de l'Océan comme d'une route de passage; l'Anglais

seul y fait sa demeure. Nos voiles, toujours prêtes, égalent la vitesse du vent le plus rapide, et sont d'intelligence avec le ciel inconstant. Les chênes de nos forêts ont pris racine dans les mers, et nous marchons de pied ferme sur la vague houleuse. »

Les puissances purement continentales qui, d'abord, se croyaient étrangères à ce conflit de la Grande-Bretagne et des puissances maritimes, ont cruellement senti les atteintes d'un pouvoir prédominant sur les mers. Car, ce pouvoir donnait à ses possesseurs le commerce du globe entier, et les richesses de ce commerce. Bientôt, les trésors acquis par le monopole ont servi pour semer la discorde entre les nations, et dans les nations; pour armer, selon les temps, les peuples contre les rois, les rois contre les peuples, et surtout les citoyens contre les citoyens! Enfin, quand les empires, épuisés par ces fureurs, ont traité, pour cicatriser leurs blessures et partager les lambeaux des provinces déchirées par la guerre, la puissance dominatrice de la mer, toujours à l'abri des maux dont elle avait creusé les abîmes et fomenté l'explosion, s'est trouvée tout à coup maîtresse légitimée de 60 millions de conquis, et des clefs de toutes les mers, et d'un territoire plus vaste que l'Europe entière (Voyez liv. VI, ch. I. *Du pied de guerre*).

Il est douteux qu'aujourd'hui l'Angleterre ait abandonné ses prétentions à la souveraineté des mers. Cependant, contente d'un empire de fait, elle n'exige plus des peuples étrangers un hommage humiliant; elle s'arroge au besoin des droits plus positifs et plus utiles. On verra, chapitre suivant, les jurisconsultes anglais essayer de prouver que la constitution autorise les rois d'Angleterre à commettre des hostilités de corsaires, avant que la déclaration de guerre ait rompu les pactes de la paix.

Avec des alliés, avec des neutres, ces rois déclarent, quand il leur plaît, que telle partie des côtes d'une des mers du monde, est, jusqu'à nouvel ordre, interdite aux nations, amies ou enne-

mies. Il n'est pas nécessaire qu'une croisière anglaise effectue le blocus; il suffit que la signature d'un ministre de S. M. Britannique ait posé d'idéales barrières, à telle distance du rivage, à travers les plaines de l'Océan. Il suffit que, du cabinet de Saint-James, on indique à l'Univers, sous quels degrés de latitude et de longitude va cesser d'exister la liberté des mers!..... Tout bâtiment neutre devient saisissable s'il franchit la barrière ainsi posée, pour continuer ses relations commerciales avec les peuples dont il est ami. Et, parce que le mot de blocus est tiré du vocabulaire de la guerre, la puissance britannique regarde cette suspension du droit général des nations, comme une loi sacrée à laquelle doivent humblement obéir tous les peuples de la terre.

Quel abus du sophisme et de la force! La mer est à la fois la place publique, le marché public et la voie publique des nations. Que les peuples soient maîtres exclusifs, sur leurs propres côtes, sur les fleuves, sur les lacs formés par la nature, au milieu de leur territoire : rien n'est plus juste. Ils commandent sur ces eaux au même titre que sur la terre de leurs pères. Mais, qu'un état s'arroge le domaine d'une mer qui baigne les frontières de plusieurs autres empires; qu'il prétende, à son gré, interdire aux nations, le passage d'un vaste Océan; qu'il ferme, par un édit, des routes qu'on ne saurait pas même apercevoir du haut des vigies les plus élevées de sa côte inhospitalière! C'est attaquer la liberté des peuples, c'est entraver les relations naturelles et légitimes des nations, c'est attenter aux progrès et aux bienfaits de la civilisation, c'est se déclarer en hostilité permanente contre toute l'espèce humaine.

Quelquefois les nations opprimées ont réuni leurs moyens pour repousser, par la force, ces envahissemens et ces oppressions. Telle fut la neutralité armée des puissances du Nord, au commencement de ce siècle. Mais la mort de Paul I^er^. laissa sans résultats utiles, ce grand exemple offert aux nations.

La France aurait pu, elle aurait dû toujours être au premier rang, dans les coalitions formées pour obtenir la liberté des mers. Napoléon parut pénétré de cette grande vérité. Mais son ambition détruisit tout le fruit qu'il eût pu tirer de semblables associations. N'était-il pas absurde, en effet, de parler sans cesse aux peuples, de leur liberté sur les mers, lorsque par la ruse ou la violence, on détruisait leur liberté dans leurs propres foyers? Voilà pourquoi jamais Napoléon n'eut un allié sincère parmi les puissances maritimes.

On a vu dans ces derniers temps, un peuple confiant dans son courage et dans la justice de sa cause, braver tous les hasards et souffrir tous les maux, plutôt que de courber la tête sous un joug humiliant. C'est ainsi que les États-Unis, irrités contre les prohibitions, les perquisitions faites à bord de leurs bâtimens, par les Anglais, ont, il y a peu d'années, commencé la première guerre où la Grande-Bretagne ait dû voir qu'il fallait mettre quelque terme à ses prétentions maritimes.

CHAPITRE II.

De l'autorité royale, dans ses rapports avec la force navale britannique.

Après avoir considéré comme un fait la puissance maritime de l'Angleterre agissant contre les autres nations, examinons les droits que la constitution britannique attribue et les obligations qu'elle impose au pouvoir exécutif, relativement à la force navale.

Le commandement suprême de cette force est mis, par la constitution, entre les mains du Prince. A lui seul appartient d'ordonner les armemens et les désarmemens, de diriger les

expéditions, et pendant la guerre et pendant la paix. La nomination à tous les emplois, l'avancement à tous les grades, l'élévation à tous les honneurs, sont dans le service de la marine, comme dans celui de la guerre, au rang des prérogatives de la couronne.

Les règlemens par lesquels sont établis les corps et les administrations de la marine, et les règlemens généraux sur l'ordre du service, sont examinés dans le conseil privé du Prince *; puis rendus exécutoires sous le titre d'*Ordonnances du roi, données en conseil* (*Orders in council*). D'ailleurs, ces Ordonnances ne peuvent être mises en exécution que signées par un ou plusieurs ministres responsables.

Le Prince exerce son autorité sur la marine, par l'organe du grand amiral qui dirige la force navale, ainsi que les travaux nautiques exécutés à terre, et qui préside à la répression des délits commis sur la mer. *Voyez* liv. II, ch. 1.

Au Prince appartient de conclure la paix et de déclarer la guerre maritime. Par une telle déclaration, non-seulement il autorise les navires de l'état à combattre les navires de la puissance ennemie, mais il peut accorder à des armateurs privés, le droit de combattre et de capturer les navires qui sont la propriété des sujets de cette puissance. Il fait plus, il met au rang de ses devoirs, d'autoriser des corsaires nationaux à courir sur les bâtimens d'un peuple étranger, plusieurs jours avant que la guerre ait été déclarée. Écoutons à ce sujet le célèbre Blackstone, regardé par les Anglais comme l'oracle de leur jurisprudence **.

IV. Comme un retard dans les opérations de la guerre peut quelquefois porter préjudice aux individus qui ont souffert par des déprédations, de la part des potentats étrangers, nos lois ont, à quelques égards, investi les sujets du pouvoir de contraindre la prérogative

* Cet examen est ordinairement fait par un comité spécial du conseil privé. Nous ferons connaître les Ordonnances qui tiennent essentiellement à l'organisation de la force navale.

** *Comm. sur les lois ang*, liv. I. *Du droit des personnes*, ch. 7. *Prérog. du roi*, § 4.

royale, puisqu'elles ordonnent aux ministres de la couronne de délivrer des lettres-de-marque et de représailles, d'après une demande dûment faite. La prérogative d'accorder ces lettres a beaucoup de rapport avec celle de faire la guerre : elle en dérive évidemment ; ce n'est en effet qu'un état d'hostilité *incomplet*, qui généralement finit par une déclaration formelle de guerre. *Ces lettres peuvent être accordées conformément à la loi des nations* *, chaque fois que les sujets d'un état sont opprimés ou injuriés par ceux d'un autre, et que la justice est refusée par le gouvernement auquel appartient l'oppresseur. Dans ce cas, les lettres de marque et de représailles (mots synonymes en eux-mêmes et signifiant une revanche) peuvent être obtenues, afin de saisir le corps ou les biens des sujets de l'état agresseur, partout où ils sont trouvés : jusqu'à ce que satisfaction soit faite.

En effet, cet usage de représailles semble dicté par la nature elle-même ; c'est pour cela que nous en trouvons des exemples très-remarquables *dans les temps les plus reculés*. Mais il y a nécessité évidente de s'en rapporter au pouvoir souverain, pour déterminer en quel cas on doit user de représailles, autrement chaque particulier offensé serait juge dans sa propre cause. En conséquence de ce principe, il est déclaré parmi nous, par le statut 4^e^. Henri V. C. 7. que si quelque sujet du royaume est opprimé, en temps de trêve, par des étrangers quels qu'ils soient, le roi accordera des lettres de marque, en bonne forme, à tous ceux qui se sentiront lésés. Voici quelles sont alors les formalités à suivre : la partie lésée doit d'abord s'adresser au lord du sceau privé, lequel délivre des lettres de requête sous le sceau privé : si après cette requête, la partie requise ne fait pas, dans un temps convenable, satisfaction ou restitution à la partie lésée, alors le chancelier délivre au plaignant des lettres de marque sous le grand sceau. En vertu de ces lettres, le plaignant peut attaquer et saisir la propriété de l'état agresseur, sans risque d'être condamné comme voleur ou pirate.

Ce qu'il y a d'incroyable, c'est qu'ici le légiste s'appuie sur l'exemple des déprédations exercées par les Grecs, au siècle même où leur plus sage historien ** reconnaît qu'ils n'étaient encore que des pirates. *Voyez*, dit Blackstone, *comment Nestor enlevait les bestiaux de la nation Épeïenne, afin d'indemniser ses sujets et d'obtenir satisfaction* ***. C'est donc par la législation du siècle d'Ulysse, que Blackstone veut motiver la législation des prises maritimes..... Cependant, si l'exemple cité

* N'est-il pas affligeant de voir le sage Blackstone, pour justifier les coutumes de son gouvernement, assimiler à la loi des nations, l'acte arbitraire le plus opposé aux principes universels du droit des gens ?

** Voyez Thucydides, liv. I^er^.

*** Note de la p. 259, t. I, ch. 7, déjà cité. 7^e^. édit. Oxford.

peut faire autorité devant les oracles de la loi britannique, ce doit évidemment être plus encore pour la guerre de terre que pour la guerre de mer ; puisque c'est sur les terres des Épeïens que le roi de Pylos tente une irruption pour y faire, en temps de paix, les mêmes prises qu'au temps des hostilités les corsaires font sur mer. J'appuie à dessein sur ce rapprochement, parce qu'il fait voir qu'il n'est pas plus barbare de procéder à la guerre et surtout de la faire précéder par le pillage des campagnes, qu'il ne l'est d'y procéder et de la faire précéder par le pillage sur les mers : et voilà pourquoi l'exemple de Nestor paraît louable à Blackstone.

Examinons, maintenant, quel sens le gouvernement anglais donne à ce prétendu droit de commencer les captures de la guerre, avant de l'avoir déclarée. Laissons parler les faits. Il nous suffira d'un seul exemple, et nous n'irons pas le chercher dans des siècles de barbarie, ni même dans le siècle dernier, ni parler des 300 navires de commerce enlevés à la France au commencement de 1756, en pleine paix et pendant que le ministère anglais s'épuisait en vaines protestations pour endormir l'imbécile ministère de Louis XV. Arrêtons-nous à la guerre la plus récente.

Le 16 mai 1803, le roi d'Angleterre délibérant en conseil, accorde à ses ministres le droit de délivrer des lettres de marque à tous les armateurs qui désirent courir sur des bâtimens français, et met sur les navires hollandais et français, dans les ports britanniques, un embargo général. Le 17 mai, l'Ordonnance du conseil est publiée dans la Gazette officielle. Le 18, le cabinet de Saint-James fait paraître un manifeste qui, loin de déclarer la guerre, présente au contraire d'ostensibles désirs de conserver la paix. Enfin, le 23, Fox parlait encore au sein du parlement pour engager le ministère à ne pas rompre les traités ; et ce jour même, des frégates anglaises, en croisière sur nos côtes, y cap-

turaient nos navires marchands, et nous révélaient la guerre, en poursuivant contre nous ces lucratives hostilités.

Nous demanderons maintenant à tous les hommes de bonne foi, si les lettres de marque données au nom du roi d'Angleterre n'ont été délivrées (avant toute déclaration de guerre) qu'à des armateurs ayant éprouvé de la part des Français, ou quelque injure personnelle, ou quelque tort individuel?... Et, si c'était à défaut de toute voie légale qu'on employait un semblable moyen de réparation, pour des torts imaginaires *?

Certes, même au siècle d'ignorance, où les barons d'Angleterre obtinrent du roi Jean les garanties de la Grande Charte, ces nobles défenseurs des libertés nationales jugèrent mieux

* Pour répondre à ces mesures prises, en 1803, par le roi d'Angleterre (sans déclaration de guerre), non-seulement le premier consul ordonna de saisir tous les navires anglais qui pourraient être dans les ports de la République française, mais il déclara prisonniers tous les sujets britanniques voyageurs ou résidens sur le territoire français.

Les Anglais, accusés par le premier consul de faire la guerre en pirates, l'accusèrent à leur tour de la faire en barbare. Sans approuver ni blâmer ces injures, considérons l'offense et les représailles. Soyons justes : s'il est loisible de capturer des navires marchands et d'en faire prisonniers les équipages, pourquoi le serait-il moins de déclarer prisonniers toute autre classe de citoyens, et d'en capturer les propriétés? Pourquoi les voyageurs par mer seraient-ils mis hors de la loi des nations, sans que les voyageurs par terre y puissent être mis au même titre ?...

Vainement on répondra que les Anglais, après avoir pris les navires, ne gardaient que le bâtiment, la cargaison et les marins, mais renvoyaient les passagers. Qu'eût-on dit de Bonaparte, s'il eût dépouillé les voyageurs anglais de leurs chevaux et de leurs conducteurs, de leurs équipages, et des biens qu'ils transportaient avec eux, en s'y prenant plusieurs jours avant la guerre, pour renvoyer, dans le dénûment, les malheureux maîtres qu'il aurait expropriés ? Eh bien! voilà ce que les Anglais faisaient sur les voyageurs français trouvés à bord des bâtimens marchands qui naviguaient dans la sécurité de la paix et sur la foi des traités.

En rappelant ces tristes commencemens d'une lutte qui devait pendant douze années ensanglanter les deux mondes, loin de nous le coupable désir de rallumer des passions encore trop récemment éteintes. Mais profitons du calme de la paix, pour réclamer en faveur de la loi commune des nations, autant de loyauté qu'on en trouve entre des hommes d'honneur, même alors qu'ils deviennent ennemis irréconciliables.

que nos contemporains, les droits des nations ; ils en firent la reconnaissance solennelle, en posant comme un article de leur loi fondamentale : *que tous les marchands (sauf prohibition antérieure) auront un sauf-conduit pour entrer en Angleterre, y voyager, y trafiquer, et en sortir librement*, EXCEPTÉ PENDANT LA GUERRE. C'est donc par une violation de la Grande Charte, qu'en 1803, sans déclaration de guerre *préalable*, un embargo général fut mis sur les navires et les équipages français, dans tous les ports de l'empire britannique. Car c'était, certes, empêcher les marchands français, *sans prohibition antérieure*, de trafiquer en Angleterre, et d'en sortir *librement*.

Cette généreuse disposition envers les étrangers, ne pouvait échapper à l'auteur de l'Esprit des Lois *. « La Grande Charte des Anglais, dit-il, défend de saisir et de confisquer en cas de guerre, les marchandises des négocians étrangers, à moins que ce ne soit par représailles. *Il est beau que la nation anglaise ait fait de cela un des articles de sa liberté.* »

Si le Prince s'est arrogé le droit de saisir arbitrairement les navires d'une puissance encore amie, il s'est arrogé par compensation, le droit d'accorder à des navires d'une puissance ennemie, la faculté de faire le commerce et de naviguer en temps de guerre, sans que ces navires puissent être capturés ni par des corsaires, ni par des bâtimens de l'état. On appelle *licences* les sauf-conduits délivrés à cet effet. En traitant de la Force commerciale nous examinerons la nature et les effets des licences accordées par l'autorité royale.

* *De l'Esprit des Lois*, liv. xx. Des lois dans le rapport qu'elles ont avec le commerce, considéré dans sa nature et ses distinctions, ch. 13. Des lois du commerce qui emportent la confiscation des marchandises.

CHAPITRE III.

Rapports du parlement avec la force navale. Lois pénales.

Tout ce qu'on a dit, en traitant de la *Force militaire*, sur les récompenses nationales votées par le parlement, s'applique, sens exception, aux récompenses décernées, par ce pouvoir suprême, aux marins qu'ont illustrés de grandes actions.

Dans tout le cours de cet ouvrage, on verra l'autorité, la surveillance du parlement, éclairer, guider, stimuler les agens de la force navale. On verra jusqu'à quels détails le législateur a cru devoir descendre dans la fixation des bases de l'institution maritime, et quelles parties de l'autorité réglémentaire il a cru devoir laisser à la discrétion du pouvoir exécutif. On comprendra facilement l'esprit et les motifs des actes du parlement et du Prince, à mesure que nous expliquerons les institutions ou les opérations auxquelles ils se rapportent. Au contraire si nous réunissions ici tous ces actes, pour donner l'idée précise des limites que le législateur impose à sa propre puissance, nous ne serions plus intelligibles que pour le petit nombre d'hommes qui connaissent à la fois, et les opérations de la marine, et les formes compliquées du gouvernement britannique.

Bornons-nous donc, maintenant, à faire connaître l'esprit des lois qui, s'appliquant à tous les genres de service maritime, n'exigent, sur aucun, des connaissances spéciales; et ne demandent, pour être appréciées, que les règles de la logique et les principes de l'équité : telles sont les lois répressives et les actes judiciaires qui forment la jurisprudence et le code pénal de la marine britannique.

Le premier acte du parlement, qui servit de code criminel

à la marine militaire de la Grande-Bretagne, parut sous Charles II *; cet acte et quelques autres qui en ont complété les mesures, furent améliorés et réunis en un seul qui date de 1749 **, et qui n'a subi depuis lors que des modifications secondaires : celui-ci définit avec précision la nature des délits et le maximum des peines ; tandis que pour l'armée de terre, les peines et les délits qui ne sont pas capitaux, sont définis par une simple ordonnance que le Prince peut changer chaque année.

Des tribunaux temporaires appelés cours martiales, prononcent, sans appel, sur les crimes et les délits prévus par la loi pénale qui régit la marine militaire.

Cette loi distingue quatre espèces de crimes ou délits. Les premiers punissables par la mort, sans commutation ; les seconds par la mort ou par une moindre peine, à la discrétion du tribunal ; les troisièmes par un châtiment non capital, à la discrétion du tribunal ; les quatrièmes par la dégradation du condamné.

Plusieurs des grands jurisconsultes d'Angleterre se sont élevés contre le pouvoir qu'ont les cours martiales de condamner un militaire à mort, pendant la paix aussi bien que pendant la guerre. « Si un lieutenant ou tout autre ayant commission de la loi martiale, dit sir Edward Coke, met à mort un homme, en alléguant cette loi, il commet un meurtre ; car il viole la Grande Charte : 3. *Inst.* 52. » Hales, célèbre légiste, partageait la même opinion. Cependant il faut remarquer qu'à l'époque où ces deux jurisconsultes écrivaient, ce qu'on appelait la loi martiale, ne reposait que sur des Ordonnances du Prince, tandis qu'elle est aujourd'hui transformée en acte régulier du parlement. Mais l'observation de ces sages magistrats n'en conserve pas moins toute sa force, contre l'inconvénient et le danger de juger (en temps de paix) des militaires, d'après d'autres lois que celles

* 13e. Statut. ch. 9.

** 2. Geo. II. ch. 33.

qui suffisent au châtiment des crimes commis par les simples citoyens.

Voici quel est, d'après les lois martiales, le nombre des cas punissables de mort :
Sans commutation ; ARMÉE NAVALE 9, ARMÉE DE TERRE 2.
Avec commutation ; » 11, » 17.

Quelque grand que soit pour l'armée navale, le nombre des cas punissables de mort sans commutation, il était plus considérable encore, d'après le statut de George II. On regarde comme une amélioration importante d'avoir diminué ce nombre.

Autrefois, le Prince ne pouvait pas mitiger la sentence d'une cour martiale maritime, même pour commuer la peine de mort, à moins qu'une recommandation à cet effet ne fut exprimée dans la sentence. Mais, depuis quelques années, le parlement a mis au rang des prérogatives royales, le droit de remettre en tout ou en partie les peines prononcées en vertu de la loi martiale *. Le roi peut même (s'il juge une sentence trop peu équitable), prescrire à la cour qui l'a rendue, de siéger de nouveau et de réviser son jugement : « Certes, dit Blackstone avec une noble éloquence, un des grands avantages de la monarchie, sur toute autre forme de gouvernement, c'est d'être régie par un magistrat suprême qui jouisse du pouvoir d'étendre sa miséricorde (*mercy*) partout où il la croit méritée ; par un magistrat *qui tienne en son cœur une cour d'équité,* pour adoucir la rigueur de la loi générale, dans les cas qui méritent l'exemption du châtiment **. »

Aucun délit ne peut être poursuivi par les cours de l'amirauté, plus d'un an après le retour dans les ports de la Grande-Bretagne, du navire qui porte le délinquant, ni plus de trois ans après l'époque où le délit fut commis.

* St. 37. Geo. III. ch. 14.
** *Commentaries*, liv. IV, ch. 31, § 2.

Partout où la loi navale ne statue pas la peine de mort, ou la confiscation, ou la dégradation incommutable, elle laisse le châtiment à la discrétion de la cour martiale : pourvu que ce châtiment, si c'est la réclusion, n'excède pas deux années *.

C'est à coup sûr un vice capital dans une loi, que de laisser une aussi grande latitude à des juges militaires. Cependant, il ne faut pas croire qu'il n'y ait ni règles, ni principes, pour guider les cours martiales dans l'attribution des peines infligées pour chaque espèce de délit. Ces règles et ces principes, tirés de la loi commune (*common law*) et de la jurisprudence anglaise, forment un code traditionnel qui sert de guide aux cours martiales : on peut voir dans l'ouvrage de Macarthur *sur la législation et la jurisprudence des cours martiales, navales et militaires*, la collection raisonnée des principes, des usages et des exemples propres à servir de bases à cet égard.

La loi navale confie à l'Amirauté la convocation immédiate des cours martiales maritimes, et la délégation des pouvoirs nécessaires pour convoquer ces cours; elle fixe le nombre des membres dont ces tribunaux doivent être composés.

Lorsqu'on instruit un procès, le juge-avocat (procureur du roi) transmet au prévenu, non-seulement l'acte d'accusation, mais la liste des témoins qu'on se propose de produire contre lui, tandis qu'il reçoit en échange la liste des témoins que l'accusé veut appeler pour sa décharge. Cette mesure fait honneur à la jurisprudence britannique.

Aussitôt qu'une cour martiale est instituée, le président nomme un maréchal-prévôt, chargé de la garde des accusés pendant le temps du procès et jusqu'à l'exécution de la sentence.

Excepté dans les cas urgens de rébellion, aucune sentence

* En traitant de la discipline, au livre de la *Force morale*, nous ferons connaître les divers châtimens en usage dans la marine anglaise.

de mort n'est exécutée avant d'avoir été transmise aux Lords de l'Amirauté, et renvoyée, par eux, avec un *exequatur*.

Il importe de bien connaître la juridiction exercée, par les tribunaux civils, sur les tribunaux militaires maritimes. Dans un pays libre, les premiers sont toujours les plus puissans : un seul fait suffira pour montrer leur prépondérance en Angleterre.

En 1743, un lieutenant de vaisseau refuse d'amener à bord un prisonnier, à moins d'en recevoir l'ordre écrit du capitaine. Jugé sous un faux prétexte de désobéissance, le lieutenant est condamné à quinze années d'emprisonnement et à la dégradation : le roi fait grâce. Bientôt, l'accusé traduit, devant les juges civils, le président de la cour martiale qui l'avait condamné : il obtient en dédommagement 1,000 l. st., et le tribunal lui déclare qu'il peut de même mettre en cause tous les membres de cette cour. Il les poursuit judiciairement. On arrête deux de ces membres, à leur sortie d'une autre cour martiale tenue à Deptford ; cette cour réclame à l'amirauté, l'amirauté au roi. Le lord chef de la justice en est informé, ordonne sur-le-champ d'emprisonner chacun des membres de la cour martiale de Deptford, et fait solennellement consigner dans les archives publiques (*Remembrance office*), cet acte du pouvoir civil : *pour informer les âges présent et futur,* dit ce fier magistrat, *que quiconque se mettra en opposition avec les lois, ou se croira au-dessus de la loi, sera déçu dans sa coupable espérance* *.

Considérons, enfin, les cours martiales maritimes dans la limitation et l'extension de leurs pouvoirs, relativement aux diverses classes de personnes.

Exceptions. Une exception bien remarquable, et qui semble directement contraire aux principes de la constitution britannique, c'est qu'un pair d'Angleterre peut être jugé par une cour

* *Macarthur On naval and military courts martial*, t. I, p. 270.

martiale maritime. Aussi, le bill qui donne à l'amirauté ce pouvoir extraordinaire, ne passa-t-il à la chambre haute, qu'à la majorité de deux voix seulement; et malgré la protestation formelle de dix-sept pairs *..... Les bâtimens de transport n'étant pas des bâtimens de guerre, les délits qui s'y commettent ne sont point justiciables par la loi pénale militaire. Tout marin à la demi-solde, officier ou non, n'étant plus en service effectif, est hors de la juridiction des cours martiales.

Assimilations. Chaque année le parlement, par un acte spécial, déclare que le *mutiny act* et les *Articles de guerre*, décrétés pour l'armée de terre, régiront pareillement les troupes de marine, lorsque ces troupes seront à terre.

Il s'est élevé de violentes discussions sur la manière de juger les troupes de terre embarquées. Les militaires prétendaient n'être jugés que par des cours martiales de terre, tandis que les marins prétendaient les soumettre au jugement des cours maritimes. En 1795, le duc d'York, Commandeur en chef des forces britanniques, fit paraître un règlement pour enlever aux cours maritimes, le jugement de ces troupes. Les officiers de marine réclamèrent avec énergie, et protestèrent contre un tel règlement, qui, disaient-ils, émané du Commandeur des forces de terre, ne pouvait avoir aucune autorité sur la flotte, ni violer un acte du parlement : afin d'obvier aux difficultés, l'amirauté fit débarquer les troupes de terre, et les remplaça par des troupes de marine.

Cependant, pour faire à l'armée navale une concession qu'exigeait l'intérêt de l'état, on inséra dans les Articles de guerre de 1812, la mesure suivante : « Toute troupe de terre, embarquée sur un bâtiment en commission, doit se conformer strictement aux lois et règlemens établis pour le gouvernement et la discipline

* *Journal of the House of Lords.* 1690.

des navires; et doit, quant aux règles nécessaires du service, à bord, se considérer comme étant sous le commandement du plus ancien officier du navire, et de l'officier commandant la flotte dont ce navire fait partie. »

Telle est, depuis long-temps, l'indépendance et la suprématie des officiers de marine sur leurs vaisseaux, qu'on voit la chambre des pairs, en 1699, censurer un amiral pour avoir admis des officiers de terre embarqués, dans le conseil de guerre où l'on agitait la question de savoir s'il fallait ou non livrer une bataille navale *.

Il y a vingt ans, on vit naître des discussions semblables à celles dont nous venons de parler, entre le département de l'ordonnance et l'amirauté, au sujet des artilleurs embarqués sur des bombardes **. Pour mettre un terme à ces disputes, l'amirauté a créé quatre compagnies d'artillerie de marine, afin de remplacer les artilleurs de terre qu'on embarquait auparavant sur les brûlots et les bombardes.

* *Journal of the House of Lords.* An. 1699, t. XVI, p. 420.

** A ce sujet je dois citer comme un modèle les remontrances adressées par Nelson, à l'un des lords de l'amirauté :

« On veut encore violer l'acte du parlement sur la discipline des vaisseaux; mais je l'espère on n'y parviendra jamais : si l'on y parvenait, adieu notre supériorité maritime. Mais si la troupe, dira-t-on, ne doit pas commander la marine, la marine aussi ne doit pas commander la troupe, à bord des vaisseaux. Laissez une fois les officiers de terre gagner ce premier point, d'être indépendans à notre bord, et bientôt ils auront gagné cet autre, de nous y donner des ordres. Quand les soldats se conduiront mal, dira-t-on encore, ils seront jugés à terre par une cour martiale. — Et quand cela se pourrait, de quels membres serait composée cette cour? — En grande partie de subalternes qui, malgré toute l'impropriété de la conduite des délinquans, jugeraient qu'ils se sont conduits très-convenablement envers nous *brutes de la mer*. Mais, grâce à Dieu, cher amiral, le roi *lui-même* ne peut pas annuler un acte du parlement. Quoique ma carrière soit à peu près parcourue, ce serait empoisonner mes jours à venir et les momens de ma mort, d'entendre dire que notre marine est sacrifiée aux forces de terre. Je conçois facilement les tentatives de l'armée, dans ce moment où elle se croit d'une grande importance (1804): *l'amirauté pourrait égarer ceux qui ne savent pas qu'un acte du parlement peut seul annuler un acte du parlement.* »

CHAPITRE IV.

Enquêtes navales : Accusations et jugemens Parlementaires.

Lorsque le parlement a lieu de supposer qu'une des branches de l'administration, confiée au pouvoir exécutif, recèle des abus, des fraudes, des malversations, il crée par un bill spécial des commissions temporaires chargées d'informer contre ces vices ou ces fautes d'administration, et d'y remédier. Sur le compte rendu par de telles commissions, le parlement avise aux moyens de réparer ou de prévenir les désordres consommés ou près de l'être. Il examine en même temps, s'il y a lieu de mettre les délinquans en état d'accusation, et de les poursuivre devant les tribunaux ordinaires, ou devant le parlement même, constitué en haute cour de justice : ce dernier mode d'accusation est ce qu'on appelle un *impeachment*.

C'est ainsi qu'en 1802, un acte du parlement crée une commission de cinq membres chargés de présenter au roi et aux chambres, sur chaque office * de la marine, un rapport spécial signé d'au moins trois d'entre eux, et faisant connaître : 1°. les irrégularités, les fraudes, les abus qu'ils parviendront à découvrir et constater ; 2°. leurs observations, leurs vues et leurs plans, pour abolir, ou corriger et améliorer les divers offices.

A cet effet, les commissaires peuvent s'assembler autant de fois, en tel temps, et en tel lieu des trois royaumes que bon leur semblera. Ils peuvent demander aux particuliers comme au gouvernement, les registres, les pièces de toute espèce, re-

* Le mot *office* est consacré par le gouvernement anglais, à désigner une administration spéciale : par conséquent un *bureau* n'est que la partie écrivante d'un *office*.

latives à des transactions, à des contrats passés entre la marine et les particuliers. Enfin, tout habitant de l'empire britannique est *amenable* devant la commission, en recevant une indemnité fixée par elle *. Il doit répondre, sous serment, à tous les interrogatoires. Un faux témoignage serait puni des peines réservées au parjure volontaire et vénal (*wilful and corrupt perjury*).

Si quelqu'un refuse de comparaître ou de prêter serment **, ou de fournir des documens, des pièces et des explications nécessaires à l'enquête, il est jeté dans les prisons, sans pouvoir être élargi, même sous caution, jusqu'à ce qu'il satisfasse aux demandes légales des commissaires. Cependant, par une réserve bien honorable pour la législation anglaise, personne ne peut être forcé de répondre à des questions, ni de produire un compte, une pièce qui lui appartiennent, lorsque la réponse ou la production des pièces tendrait à s'accuser soi-même, et à s'exposer à quelque peine afflictive.

Les commissaires prêtent, entre les mains du chancelier de l'échiquier et du garde des archives (*master of the rolls*), le serment d'user *fidèlement*, *impartialement* et *sincèrement* des pouvoirs dont ils sont investis. S'il vient à vaquer une place dans la commission d'enquête, le roi peut la remplir, mais par une personne qui ne soit pas de la chambre des communes.

La durée des pouvoirs de la commission fut fixée à deux ans. Néanmoins le parlement se réservait de modifier l'acte dont nous faisons connaître les principales dispositions, et d'en prolonger ou d'en diminuer la durée s'il le jugeait convenable.

Suivons cet acte dans son exécution, et montrons les heureux résultats qu'il a produits pour la marine anglaise. Les commis-

* L'acte de 1802, assigne à la commission 2,000 l. st. (50,000 f.), pour le salaire des clercs, et les indemnités qu'il sera nécessaire d'accorder afin de poursuivre les enquêtes.

** Excepté les *quakers*, crus en justice sur leur simple affirmation.

saires de l'enquête navale procédèrent avec le plus grand zèle à l'accomplissement des pénibles devoirs qui leur étaient imposés. En moins de trois années, ils présentèrent douze rapports extrêmement étendus. Les neuf premiers ne parurent pas exciter dans le public une sensation extraordinaire; mais le dixième souleva l'indignation de toutes les classes de citoyens: ce rapport dévoilait des abus graves, commis dans les bureaux du trésorier de la marine.

Le 13 février 1806, le dixième rapport de l'enquête navale est présenté, par les commissaires, à la chambre des communes. Le 8 avril, M. Whitbread propose de mettre en jugement lord Melville et les principaux agens du trésor de la marine. Le 10 avril, après beaucoup de débats, cette question est mise aux voix, et présente le même nombre de votes pour et contre :

Alors le président des communes, considérant que l'intérêt public réclame l'examen de la conduite des ministres, dans tous les cas où il n'y a même qu'un simple doute sur leurs prévarications, se déclare pour la mise en accusation, *et donne son vote décisif* (casting vote).

On reproduit d'abord les résolutions de 1782, qui constataient : 1°. la nécessité de prendre de nouvelles mesures pour diminuer les fonds habituellement remis entre les mains du trésorier, et remplacer les bonnes mains ou *fees* par des salaires fixes; 2°. la nécessité de défendre au trésorier de la marine, d'employer les deniers de l'état à des intérêts privés. C'est d'après ces résolutions qu'on avait fixé les appointemens du trésorier de la marine, à 4,000 l. st. par an, en remplacement de toute espèce de bonnes mains.

Le premier trésorier de la marine qui dut exécuter ces règlemens s'y conforma strictement. Mais d'après le rapport soumis à la chambre des communes, il parut que M. Dundas (lord Melville) ayant exercé sans interruption cette fonction depuis le 1^er^. janvier 1784 jusqu'au 1^er^. janvier 1800, pendant presque tout ce temps, une partie considérable des fonds de la marine avait été employée à l'escompte de billets privés, à l'achat d'actions de la compagnie des Indes, ou de la Ban-

que, etc., pour des intérêts et des bénéfices étrangers à l'état. En conséquence, la chambre des communes déclara que lord Melville s'était rendu coupable d'une grande violation de la loi, et d'une infraction capitale de son devoir (*high breach of duty*).

Deux jours après, les mêmes résolutions étant lues à la chambre, elle décide à l'*unanimité* : 1°. qu'une humble adresse sera présentée à S. M. pour qu'il lui plaise, *gracieusement*, que lord vicomte Melville soit éloigné de tous les offices qu'il occupait sous le bon plaisir du roi; *ainsi que de ses conseils et de sa présence, pour toujours;* 2°. que cette adresse sera présentée à S. M. par toute la chambre; 3°. que les membres de la chambre qui sont du conseil privé, consulteront le bon plaisir de S. M. sur l'époque et le moment de la présentation.

Dès le lendemain, le roi fait savoir qu'il admettra la chambre ce jour même. Il répond en personne à la députation : « Je recevrai toujours avec la plus grande attention, les vœux et les représentations de mes communes : je sens pleinement l'importance du sujet de vos délibérations. »

L'ajournement des fêtes de Pâques suspend les séances, du 11 au 24. Dès le 25, les pétitions des comtés, des villes et des bourgs arrivent à la chambre des communes, pour lui témoigner la reconnaissance publique, et les vœux, et l'attente de tous les bons citoyens, au sujet d'une cause sur laquelle la Grande-Bretagne toute entière a fixé son attention. « Nous vous félicitons, disaient les pétitionnaires de Southwark, nous vous félicitons au sujet du résultat si glorieux pour le caractère du parlement, qu'ont eu vos débats, sur les malversations révélées par le dixième rapport de l'enquête navale. Poursuivez cette conduite vertueuse qui a répandu dans toute la patrie la satisfaction la plus éclatante ! Nous implorons la chambre pour qu'elle atterre le crime, quels qu'en soient les protecteurs; et pour qu'elle sauve de la rapacité, de la fraude et du péculat, un

peuple qui contribue avec tant de joie et de bonheur, aux besoins réels de l'état; un peuple qui jamais ne murmure, s'il ne voit son caractère généreux, abusé et trompé. » — « Eh quoi! disaient les pétitionnaires de la cité de Londres, nous avons fait constamment tous les sacrifices exigés pour le bien et le salut de l'empire; nous avons porté avec allégresse des charges qu'aucun peuple n'avait portés encore, dans l'espoir que les ressources de la nation seraient fidèlement administrées; et voilà que des sommes immenses sont détournées de leur usage légitime! elles sont détournées de l'utilité publique, en faveur d'intérêts privés! Et pour aggraver l'offense, ces honteuses transactions ont lieu dans un temps d'une pénurie sans exemple, alors que l'existence même de la patrie est compromise, alors que le fonctionnaire abusant ainsi de la confiance publique et violant la loi, jouit d'emplois multipliés, éminens et lucratifs; alors même que cet homme s'avance toujours aux premiers rangs, pour accroître les fardeaux que le peuple supporte, et l'assujettir aux privations les plus dures et les plus douloureuses! Pénétrés d'admiration pour l'intégrité, l'énergie, la vertu de la chambre, nous partageons les sentimens et la reconnaissance dont les citoyens de tous les rangs sont animés, et que font naître la prudence, le zèle et la fidélité, déployés par les communes en remplissant leur plus sacré devoir. « *Nous regardons la chambre des communes, comme le sanctuaire des gardiens des libertés et de la propriété du peuple.* »

Le jour même où ces pétitions étaient présentées, des plaintes sont faites à la chambre, qu'un journaliste vient d'imprimer sur le procès intenté par elle, des réflexions injurieuses et qui violent les priviléges du corps législatif. Ordre au folliculaire de comparaître dès le lendemain. Il comparaît, avoue son article, est à l'unanimité déclaré coupable d'*une haute infraction* des priviléges de la chambre. Ordre au sergent d'armes

des communes, de saisir le libelliste et de le tenir sous sa garde. Enfin le folliculaire, au bout de huit jours d'emprisonnement, mandé à la barre et réprimandé, obtint sa grâce de la chambre, après qu'elle eut reçu de lui les plus humbles excuses. Tel est le respect et la force dont la loi couvre et munit le législateur d'un pays libre.

Cependant, dès le 25 avril, la chambre des communes procède au choix d'un comité de vingt-un membres, afin d'examiner le 10^e^. rapport de l'enquête navale, et les mesures qu'il convient d'adopter pour commencer et suivre l'accusation : parcourons tous les actes de cette grande procédure.

1805. *Avril.* 29. Ordre à l'attorney général de procéder judiciairement au recouvrement des sommes que lord Melville et son agent Alex. Trotter, peuvent devoir au trésor public.

Mai. 3. Le chancelier de l'échiquier présente un bill pour proroger jusqu'à la fin de la session de 1806, les pouvoirs des commissaires de l'enquête navale. Vote solennel d'actions de grâces, en honneur de ces commissaires, pour déclarer *qu'ils ont déployé une activité, une habileté, une énergie également grandes ; et que leur conduite, dans l'exécution des devoirs pénibles qui leur sont confiés, leur donne un titre à l'approbation et aux encouragemens les plus ardens de la chambre.*

Mai. 6. Les communes demandent aux lords la permission de faire comparaître le lord Melville, pair, devant le comité d'instruction du procès. 13. D'après un considérant très-remarquable, sur les droits et les priviléges de la pairie, conciliés avec l'intérêt public et le devoir des communes, les lords permettent au vicomte Melville de se soumettre à l'interrogatoire d'un comité des communes. 16. Ce comité présente à la chambre, un compte écrit de l'examen du 10^e^. rapport de l'enquête navale. 23. Les communes procèdent par l'organe d'un comité spécial à l'examen du 11^e^. rapport de l'enquête navale. On suit à cet égard les mêmes formalités que pour le 10^e^. ; mais la partie relative aux dépenses secrètes, est examinée par un comité secret composé de sept membres, *la plupart ministres.*

Juin. 11. Lord Melville admis sur sa demande, à la séance des communes, fait entendre ses motifs de justification. 12. Résolu par la chambre que l'attorney général le poursuivra par la voie civile, pour les délits que, d'après les rapports de l'enquête navale, *il semble avoir commis.* 25. Ordre de le poursuivre criminellement (*by way of impeachment*) et non plus par la voie civile. — Résolu que lord Melville soit accusé criminellement par-devant les pairs (*impeached*) pour hauts crimes et méfaits (*high crimes and misdemeanors*). — Résolu que M. Whitbread, l'accusateur primitif, aille à la chambre des pairs déclarer l'accusation de ce lord.

M. Whitbread à la barre de la chambre des pairs : « Milords,

au nom de la chambre des communes, et de toutes les communes de la Grande-Bretagne et de l'Irlande, j'accuse lord vicomte Melville de hauts méfaits ; et je vous informe qu'en temps et lieu la chambre des communes produira contre lui ses charges, afin d'en prouver la validité. »

Juin. 26. Comité des communes choisi pour dresser les articles d'accusation : pouvoirs donnés à ce comité de poursuivre l'accusation, nonobstant tout ajournement de la chambre.

Juillet. 4. Acte d'accusation de lord Melville, présenté par ce comité. 5. Proposition d'un bill d'*indemnité* (*of indemnity*) pour mettre les employés de lord Melville qui seraient appelés à déposer contre lui, à l'abri de toutes vengeances ultérieures. 8. Examen des articles de l'acte d'accusation. 9. Ordre à M. Whitbread de porter l'acte aux lords. 10. Proposition d'un bill ordonnant que la *procédure, en ce qui dépend des communes, continuera nonobstant toute prorogation ou dissolution du parlement.* 12. Prorogation du parlement.

1806. *Janvier.* 21. Ouverture de la nouvelle session. 22. Ordre au comité d'accusation de poursuivre ses opérations. 24. Réponse de lord Melville aux charges de l'acte d'accusation, adressée par les pairs à la chambre des communes. Il proteste de son innocence sur tous les articles, et demande décharge de son accusation : renvoyé par les communes, au comité institué pour suivre le procès.

Février. 12. Le bill d'*indemnité* des témoins, proposé dans la dernière session, passe à la chambre des communes. Les membres du comité continuent de rechercher toutes les preuves qui peuvent être utiles à l'accusation. Ils dressent de nouveaux articles à mesure que de nouveaux faits, à charge du prévenu, leur semblent suffisamment appuyés : ces articles soumis à la chambre des communes, modifiés s'il y a lieu, puis approuvés, sont aussitôt transmis à la chambre des pairs.

Mars. 25. Les pairs annoncent aux communes qu'ils ont désigné le 29 avril suivant, pour l'ouverture du procès. Les communes procèdent à la nomination des directeurs de l'accusation. Elles placent deux hommes de loi (*sollicitors*) auprès du comité d'accusation. 26. Résolu, qu'elles assisteront, en comité général, au procès de lord Melville.

Les préparatifs achevés, les témoins désignés et cités, le procès s'ouvre, enfin, avec toute la solennité consacrée à ces graves circonstances. La salle de Westminster, réservée pour l'inauguration des rois, était seule assez vaste pour contenir les juges, les témoins et les spectateurs. Un trône vacant était l'emblème de la majesté royale dont l'impassible puissance présidait, invisible, dans ce grand procès du peuple contre un des ministres de la couronne. Les membres des communes

viennent en ordre, suivant les rangs des comtés qu'ils représentent; ils se rangent à la droite du trône. Au-dessous de la barre, un vaste espace est rempli par l'élite des citoyens. Les pairesses par droit héréditaire, les veuves, les femmes et les filles des pairs, occupent des tribunes spéciales. Enfin, précédés par leurs plus jeunes fils, par leurs fils aînés, par les douze grands juges du royaume, les pairs, revêtus de la toge sénatoriale, arrivent et se placent suivant les rangs de leur hiérarchie.

Les accusateurs (nommés d'office par les communes) sont à la barre du tribunal; l'accusé et ses défenseurs sont au bas du siége occupé par le chancelier. C'est aux pairs et non pas au chancelier que les uns et les autres devront adresser la parole. Au nom du roi, sous peine d'emprisonnement, le silence est commandé dans l'assemblée..... Alors, commence l'audition juridique de la cause. Quinze séances consécutives y sont consacrées. Enfin, le 17 mai, la chambre des pairs, jugeant l'affaire suffisamment éclairée, interrompt ses audiences publiques, et se dispose à passer aux opinions, en comité secret.

Mai. 23. Les communes ayant décidé qu'elle rendraient des actions de grâces aux directeurs de l'accusation de lord Melville, l'orateur de la chambre annonce qu'il va remplir ce devoir. Aussitôt les directeurs se lèvent, et restant découverts, ils écoutent avec le reste de l'assemblée, dans un profond silence, ce discours remarquable par la dignité des pensées.

« Messieurs, d'après les résultats d'enquêtes importantes et graves, faites sur l'administration des dépenses publiques, la chambre résolut d'exercer la plus solennelle de toutes ses fonctions, en recourant à son pouvoir suprême pour livrer à la justice, les méfaits des plus hauts serviteurs de la couronne, et pour venger par la voie la plus efficace, tous les envahissemens consommés ou seulement tentés contre les libertés du peuple.

» C'est à vous, Messieurs, que fut déléguée la direction et

l'exercice de ce pouvoir, pour démêler, ordonner et préparer les preuves de délits qui semblaient inextricables; et pour rendre valide une accusation de grands crimes, intentée contre un noble personnage, dont la situation élevée et brillante, rendait les actions, ou vertueuses, ou criminelles, d'un exemple également puissant sur tous les dépositaires des deniers de l'état.

» Nous avons vu avec une satisfaction spéciale, l'instruction et les débats du procès poursuivis avec une activité exemplaire, et conduits à leur terme, avec une rapidité qui a retiré les accusations parlementaires de l'abjection où elles étaient presque tombées. Oui, Messieurs, vous les avez rendues à leur force première, à leur premier honneur. Nous avons admiré comme témoins, et la rare sagacité avec laquelle vous avez recherché, suivi, établi toutes les preuves; et cette généreuse hardiesse, si propre au caractère, à la dignité des communes, avec laquelle vous avez soutenu l'accusation : enfin, ce développement énergique d'argumens et de savante éloquence, qui ont répandu la lumière du jour sur des transactions ténébreuses, secrètes et criminelles. L'issue du procès est maintenant entre les mains des lords; l'acquittement ou la condamnation du prévenu dépend d'un tribunal qui nous assure, autant que peuvent l'assurer des institutions humaines, les plus belles espérances d'une justice finale. Mais, quelle que soit cette issue, votre part est accomplie. En remplissant votre devoir, vous avez satisfait l'attente des communes. Vous avez obtenu la plus haute récompense qu'elles puissent décerner; et je dois maintenant vous faire connaître leur résolution, la voici :

» Séance du 23 mai, an 46 de Georges III, RÉSOLU : *que les actions de grâces de cette chambre, soient rendues aux membres qu'elle a nommés directeurs du procès intenté contre Henri, lord vicomte Melville, pour leur fidèle conduite dans l'accomplissement des devoirs qui leur ont été confiés.* »

Ne croit-on pas lorsqu'on entend de tels discours, écouter les oracles de cet Aréopage que Minerve présidait? Et lorsqu'une chambre remplit ainsi le devoir le plus redoutable aux ministres, peut-on dire qu'elle est en tout, et toujours, vendue au ministère?

Remarquons ici la sagesse des usages du parlement britannique. La chambre des communes, justement satisfaite de ses fondés de pouvoirs, et voulant leur témoigner sa reconnaissance, a dévancé l'issue de la cause. Elle a saisi l'instant des délibérations secrètes qui suivent les débats et précèdent le jugement, pour donner un suffrage impartial en faveur des magistrats accusateurs, suffrage qui doit être toujours indépendant de la sentence portée sur l'accusé; suffrage, enfin, qui dans ce moment même a d'autant plus de prix, que l'opinion sur l'issue du procès n'est pas encore légalement fixée. Le devoir de la chambre des communes n'est pas d'être infaillible dans les accusations qu'elle intente; mais de ne découvrir ni délit politique, ni seulement l'apparence d'un délit politique, sans livrer cette apparence ou cette réalité, au plus sévère examen des conservateurs et des vengeurs de la constitution. Aussi, l'acquittement d'un accusé n'ôte rien au respect, à la reconnaissance que le peuple doit éprouver pour la chambre des communes et pour les promoteurs de l'accusation. C'est ce qu'on vit arriver lorsque l'acquittement de lord Melville eut été prononcé par les pairs.

Il paraît que lord Melville, comme la plupart des ministres anglais, était personnellement pur de tout péculat; mais il était certainement coupable d'une négligence pernicieuse pour les intérêts publics, et d'une facilité répréhensible, en laissant ses employés tirer des deniers de l'état un lucre défendu par la loi. Néanmoins, il fut complétement absous; parce que les Lords formant un tribunal aristocratique, penchent toujours pour la douceur et l'indulgence envers des coupables qu'ils comptent dans leurs propres rangs, ou qu'ils doivent un jour y rece-

voir. C'est la même indulgence que les patriciens de Rome avaient pour tous les délits, pour tous les crimes d'un grand magistrat qui n'attaquait pas le patriciat même.

Cependant, peut-on penser que lord Melville, dans le cas pris ici pour exemple, ait en tout évité son juste châtiment? Les désordres de son administration exposés aux regards de tout un peuple; la perte du poste important de premier lord de l'amirauté; la honte de subir un jugement où l'élite des citoyens siégeait en silence avec les pairs, et prononçait tout bas plus sévèrement qu'eux, contre l'accusé, l'irrévocable sentence de l'opinion publique: enfin, pour un grand fonctionnaire qui ne trouve de digne récompense à ses travaux, à son ambition, que dans l'estime universelle, cette indignation nationale excitée contre lui par la publicité de l'accusation, n'est-ce pas un châtiment assez sévère, infligé pour des délits qui, certes, semblent légers, si nous les comparons aux dilapidations exercées par les ministres des gouvernemens despotiques?..... Lord Melville est déchu de ses emplois et traîné comme un criminel, devant le tribunal suprême de la nation, pour avoir laissé ses commis jouir de l'*intérêt* de quelques millions de francs; et Mazarin, sous Louis XIV, après une longue existence passée dans la fraude et le péculat, meurt en paix, en laissant un héritage de 20 millions de francs.

Néanmoins, le despotisme est pour les ministres, ainsi que pour le monarque, le régime le moins sûr et le moins fortuné. Un favori peut s'engraisser quelque temps de la dépouille des sujets et des biens de son prince; il peut tout à coup sortir de la pauvreté, pour éclipser jusqu'au faste des rois, et régner dans l'insolence. Mais à l'instant où le peuple indigné, les grands irrités, le trône humilié, forcent le maître à déployer son orgueil et sa vengeance, il reprend contre ses favoris mêmes, tout l'arbitraire qu'il leur avait confié: l'exil à vie, la prison éternelle, la spoliation, et l'assassinat ou militaire, ou populaire, ou judiciaire,

voilà le sort que le souverain réserve au ministre disgracié : voilà la fin des Wolsey, des Fouquet et des Olavidès, des Concini, des Guise et des Acomat.

Ainsi, les ministres égoïstes mais éclairés, doivent eux-mêmes trouver que leur sort, plus modeste sans doute mais bien plus assuré sous un régime constitutionnel, est, par là, préférable au précaire éclat des destins de tout autre régime.

CHAPITRE V.

Du budget de la marine.

L'art de composer un budget pour un service public aussi compliqué que la marine militaire, n'est point un simple mécanisme de comptabilité. Un budget bien fait est le tableau méthodique et raisonné des besoins et des moyens du service pour lequel il est préparé ; sa disposition est le fruit d'un esprit d'analyse qui, rapportant chaque espèce de dépense à des unités bien choisies, parvient à la division générale et particulière la plus avantageuse et la plus intelligible. Il faut que les bases de ce travail soient tellement posées, et présentées dans un tel ordre, que la validité de chacune d'elles, l'ensemble qu'elles présentent et les rapports naturels qui les unissent, puissent être facilement saisis par le législateur : même en ne lui supposant pas des connaissances spéciales et profondes, dans le service et dans les arts relatifs à la force navale.

S'il est aussi difficile de produire de semblables budgets, en y consacrant les efforts les plus soutenus et l'intention la plus dévouée, combien ne doit-il pas être rare d'en voir qui présentent pour caractère, cette simplicité, cette évidence, propres sans doute à faire ressortir le mérite des opérations conçues avec

sagesse, dirigées avec talent, exécutées avec économie; mais non moins propres à dévoiler les prodigalités, les bévues et les malversations d'un ministère imprudent, aveugle ou perfide.

Néanmoins, quand un service public est organisé d'après une sage division des devoirs et des attributions, des travaux et des comptes; cette division s'introduit d'elle-même dans le budget, les recettes et les dépenses y sont mieux classées, leur examen est plus simple et leur rectification plus facile.

Pour développer complétement le système financier de la marine anglaise, nous allons d'abord présenter le plan du budget tel qu'il existait pendant la dernière guerre, ensuite nous examinerons les modifications qu'il a subies depuis la paix.

On distingue avec soin les dépenses qui tiennent immédiatement à la force navale *sous les armes*, et les dépenses du département des transports, qui n'ont pour but que de préparer des moyens à cette force effective. Une autre branche de la dépense est celle des travaux des ports et des opérations faites *à terre*, pour préparer le matériel et conserver le personnel de la force navale. Cette dernière branche se subdivise : 1°. en dépenses connues, certaines et toujours assignables à l'avance; c'est ce qu'on appelle le service de l'*ordinaire*; 2°. en dépenses qui varient d'une année à l'autre, avec les circonstances politiques, les événemens de la guerre et les projets formés pour l'avenir; c'est ce qui constitue le service *extraordinaire*. Voici quel est le détail technique de cette division.

I. *Service de la mer.* Solde, vivres des marins embarqués, entretien des bâtimens qu'ils montent, artillerie de ces bâtimens.

II. *Service des ports* : 1°. *ordinaire.* Dépenses fixes des bureaux, des ports, des arsenaux; solde des marins chargés de la garde et de l'entretien des bâtimens désarmés (*ships in ordinary*), demi-solde, retraites, etc.; 2°. *extraordinaire.* Constructions, refontes, radoubs, et tous les travaux neufs pour les édifices des ports.

III. *Département des transports*, entretien et garde des prisonniers de guerre.

IV et V. *Dépenses de l'administration des vivres et de l'administration médicale.*

Examinons le système de ce budget. Le gouvernement anglais n'estime sa marine qu'en raison de la force navale effective qu'elle peut présenter : il isole donc avec beaucoup de sagesse, la dépense faite à la mer, de toutes les dépenses faites à terre et qui ne sont que des préludes de l'autre.

Le rapport de l'amirauté décide du nombre d'hommes qu'on doit employer, chaque année, pour le service de la flotte. Il est presque sans exemple que la chambre des communes se prononce pour une réduction dans le nombre des marins : parce que la chambre ne redoute pas ce genre de forces dont elle sent, au contraire, toute l'importance pour la défense et l'ambition de la Grande-Bretagne. La dépense de solde, d'entretien et d'armement de la flotte, n'est plus qu'une conséquence de cette décision, ainsi qu'on le verra bientôt.

Le budget du service des ports, tant pour l'ordinaire que pour l'extraordinaire, est dressé par le conseil naval *, et signé par tous les membres de ce conseil. Le budget du service des transports et des prisonniers est de même rédigé et signé par les membres du conseil des transports **.

Le premier soin du parlement, à l'ouverture de la session, est de s'occuper des moyens de subvenir aux dépenses publiques, pour l'année dont l'exercice est près de commencer. La chambre des communes ayant l'initiative de toutes les mesures que comporte la fixation législative de ces dépenses, n'attend pas que le ministère, après un nombre quelconque de mois ou de trimes-

* Voyez liv. III, ch. 2, les attributions générales de ce conseil.

** Une chose remarquable, c'est que dans les budgets de la marine les comptes sont faits par *mois lunaires*. On compte dans l'année treize mois lunaires de quatre semaines, ce qui fait trois cent soixante-quatre jours pour l'année financière de la marine. Lorsque le parlement vote quelques dépenses pour une partie de l'année, il accorde des fonds pour un certain nombre de mois lunaires : si par exemple, au bout du premier trimestre, le gouvernement désire augmenter la force navale, il demande à la chambre des communes un nouveau subside pour dix mois lunaires, afin de compléter l'année.

tres, vienne lui proposer de voter librement sur des dépenses déjà faites, et par conséquent impossibles à rejeter. La chambre ordonne au ministère de lui soumettre, sans délai, chacun des budgets des dépenses publiques..... Prenons pour exemple la première session qui eut lieu pendant la dernière guerre.

1803. *Novembre.* Le 22, la session est ouverte. Dès le 24, la motion est faite à la chambre des communes, pour accorder au roi les subsides nécessaires au service de 1804. Le 25, à cet effet, la chambre se forme en comité général des subsides; puis s'ajourne au 28 où elle prend les résolutions suivantes : ORDONNÉ qu'il soit soumis à la chambre, pour l'exercice de 1804, l'estimation des dépenses : 1°. de l'ordinaire; 2°. de l'extraordinaire; 3°. du service des transports. RÉSOLU qu'une humble adresse soit présentée à S. M., pour qu'il lui plaise, *gracieusement*, de donner des ordres aux officiers compétens, afin de présenter à la chambre ces diverses estimations. ORDONNÉ que cette adresse sera présentée à S. M. par les membres de la chambre qui sont, en même temps, membres du conseil privé. — 29. Un lord de l'amirauté, membre de la chambre, présente les trois estimations demandées pour la marine. ORDRE de déposer ces estimations sur le bureau. — 30. La chambre des communes prend de nouvelles résolutions pour demander au roi de faire présenter les estimations distinctes pour le service de 1804 : 1°. *du loyer des navires de transport;* 2°. *de l'entretien des prisonniers de guerre en santé;* 3°. *de l'entretien et de la cure des prisonniers malades.*

Dès le lendemain, 1^er^. *décembre*, ces trois estimations sont présentées à la chambre et déposées sur le bureau. — Le 2, la chambre se forme en comité général des subsides, pour l'examen des dépenses des travaux de la marine. — Le 3, le rapporteur du comité général présente à la chambre des communes, constituée en corps législatif, les résolutions suivantes, prises la veille comme simples opinions du comité. RÉSOLU qu'une somme n'excédant pas 1,020,670 l. 9 s. 9 d., soit accordée à S. M., pour l'ordinaire de la marine (y compris les demi-soldes) pour le service de 1804. RÉSOLU qu'une somme n'excédant pas 948,520 l. soit accordée à S. M. pour les constructions, les refontes, les radoubs des bâtimens de guerre, et tous les travaux des ports et arsenaux, en sus de l'entretien des bâtimens armés, et des dépenses de l'ordinaire. Ces résolutions après avoir été lues de suite, une première fois, sont relues une à une, mises aux voix, adoptées par la chambre, comme actes législatifs, et enfin transmises aux pairs qui, suivant l'usage, *les adoptent sans amendement.* Le 5, la chambre se forme en comité, pour examiner les estimations des transports et des prisonniers de guerre. — Le 6, en suivant la marche que nous venons de tracer pour les dépenses de la marine, le comité général des subsides présente à la chambre, des résolutions de dépenses qui sont arrêtées à des sommes n'excédant pas 709,249 l. st. 9 s. 8 d. pour les transports, 220,166 l. st. 8 s. 1 d. pour les prisonniers en santé, et 42,000 l. st. pour les prisonniers malades.

Telle est la marche des délibérations et des résolutions, pour le service des ports et des arsenaux. On suit une marche exactement pareille pour la présentation, l'examen et le vote des dépenses de l'administration des vivres et de l'administration des hôpitaux de la marine.

Quant aux armemens qui composent la première partie du budget, la même marche est suivie par le ministère et la chambre des communes : on vote séparément sur le nombre des marins, leur solde, leurs vivres, l'entretien des navires qu'ils montent, et l'artillerie de ces bâtimens. Il nous suffira de citer les résolutions prises, en conséquence de l'examen du comité général des subsides.

Résolu : 1°. que 100,000 hommes soient employés au service de la mer, pendant 1804, savoir : 78,000 matelots et 22,000 soldats de marine, appelés marins-royaux ou royal-marines ; 2°. qu'une somme n'excédant pas 2,405,000 l. soit accordée à S. M. pour les salaires de ces 100,000 hommes pendant treize mois lunaires, sur le pied de 1 l. 17 s. par homme et par mois ; 3°. qu'une somme n'excédant pas 2,470,000 l. soit accordée à S. M. pour les vivres desdits 100,000 hommes pour treize mois lunaires, sur le prix de 1 l. 18 s. par homme et par mois ; 4°. qu'une somme n'excédant pas 3,900,000 l. soit accordée à S. M. pour le *service et l'usé** des navires dans lesquels ces 100,000 hommes doivent servir, sur le pied de 3 l. par homme et par mois ; 5°. qu'une somme n'excédant pas 325,000 l. soit accordée à S. M. pour les dépenses de l'artillerie des bâtimens que monteront lesdits 100,000 hommes, à raison de 5 sh. par homme et par mois.

Remarquons, encore une fois, avec quelle simplicité et quelle clarté les comptes présentés à la chambre des communes, distinguent la force effective, celle qui doit prendre la mer et qui doit composer l'armée navale ; de la solde des officiers non embarqués et de tous les travaux préparatoires exécutés à terre.

Tout découle d'une seule base, d'une base essentielle, et sur laquelle l'autorité législative a seule le droit de prononcer. C'est

* *Wear and Tear.* C'est la dépense nécessaire pour remplacer tous les objets d'inventaire, en estimant leur degré d'usure pour le temps que dure l'armement ; afin de remettre le bâtiment dans le même état qu'il était au moment où l'on commença de le monter.

le nombre des marins qui seront appelés au service de l'état. Ensuite, on admet comme un fait d'expérience, résultant d'un grand nombre de supputations, qu'il faut maintenant par mois, pour chaque homme embarqué (valeur moyenne), tant de shellings pour la solde *, les vivres, l'entretien, l'artillerie des navires armés; dès lors, la fixation de toutes les sommes à voter n'est plus qu'une affaire de simple multiplication.

Il faut avouer que de tels comptes ne sont qu'approximatifs : car les vivres varient de prix avec les saisons et les années ; l'entretien des navires armés varie de même avec le prix de la main d'œuvre et des matières premières **.

C'est un perfectionnement introduit dans la comptabilité parlementaire de la marine, que d'avoir mis, au lieu de la dépense idéale de 4 ou 7 l. st. par mois pour chaque marin, la dépense réelle évaluée chaque année, d'après les bases fournies par l'expérience de l'année précédente. Il est même étonnant que pendant un si grand nombre d'années, la chambre des communes se soit contentée d'un mode de présentation des dépenses, qui les faisait successivement paraître d'un tiers, de moitié et des trois cinquièmes au-dessous de leur valeur réelle.

* Cette moyenne comprend la solde de tous les grades depuis l'amiral jusqu'au matelot.

** Depuis le commencement du 18e. siècle jusqu'à l'année 1797, on a constamment accordé pour le service de la mer 4 l. par homme, pour chaque mois lunaire, c'est-à-dire, 1 l. st. par semaine. Mais dans les dernières années cette somme était devenue très-insuffisante : alors la marine contractait une dette annuelle pour le surplus de la dépense : dette qu'on amortissait, ou du moins qu'on diminuait de temps à autre par des subsides. En 1798 on estima de nouveau la dépense d'entretien des marins et du matériel de toute espèce, occasionée par leur embarquement : cette dépense fixée, à 140 sh. par mois, resta la même jusqu'à 1807. Depuis lors elle a graduellement suivi l'accroissement et la diminution du prix des objets dont elle se compose : elle fut fixée :

En 1807, 1810, 1814 et 1817,
à 142, 166 $\frac{3}{4}$, 135 $\frac{3}{4}$ et 126 shellings.

Les 126 shellings accordés pour 1817, étaient ainsi répartis : solde, 38 ; vivres, 41 ; entretien des navires armés, 43 ; artillerie et matériel, 4.

Cependant, ce n'était là qu'un défaut de formes dont l'inconvénient principal était de ne pas offrir une idée nette des dépenses effectives. L'essentiel pour le parlement, en temps de guerre comme en temps de paix, c'est que telle année, il accorde au Prince des subsides pour embarquer, par exemple, 100,000 hommes sur la flotte, et que les 100,000 hommes y servent effectivement. Si ce nombre de marins est indispensable à la défense ou aux projets hostiles de la Grande-Bretagne, la solde, l'entretien et l'armement de ces marins, sont des conséquences nécessaires du premier vote. Ainsi, l'intention du législateur est suivie, quel que soit le montant de ces dépenses : pourvu que l'administration ait agi avec sagesse et loyauté. Or, le législateur ayant le pouvoir suprême d'examiner et de juger la conduite du ministère, il peut dans tous les instans, soit par les simples comptes qu'il a droit d'exiger, soit par une enquête spéciale, s'assurer si le gouvernement dispose, en effet, avec économie et fidélité des ressources pécuniaires confiées à sa discrétion.

Les observations que nous venons de présenter s'appliquent également à la manière dont les Anglais estiment dans leur budget, la dépense moyenne d'entretien des navires et de l'artillerie navale *, par homme embarqué. Il est impossible de prévoir à l'avance avec exactitude, ce que coûtera cet entretien et cette artillerie pour un nombre de marins déterminé ; puis-

* En 1818, le budget de la marine, en ce qui se rapporte à l'artillerie, a reçu des améliorations importantes. On a cessé d'évaluer sur ce budget, les dépenses d'artillerie, à tant par homme et par mois; on a cessé pareillement de porter au compte de la marine, la moitié des dépenses des administrations du département de l'Ordonnance. L'amirauté n'a plus d'autre rapport avec ce département que d'y prendre les armes et les munitions de guerre dont elle a besoin, et d'en solder la valeur sur les fonds qui sont faits pour cet objet avec le plus d'exactitude possible, sur le budget de la marine. Par-là les comptes des deux ministères sont devenus plus simples, leur examen plus facile et par conséquent leur surveillance plus efficace. *Voyez* 9^e. *rep. select. comm. fin.*, p. 73.

que cela dépend de la nature des navires, ainsi que du genre et de la durée des expéditions navales, et des tempêtes, et des combats qu'ils auront à soutenir.

Si nous comparons le plan d'après lequel on dresse les budgets de la marine, en France et en Angleterre, nous verrons qu'en France, le législateur est plus certain qu'on ne dépassera pas les sommes dont il permet la dépense; mais qu'il n'a pas les mêmes lumières et les mêmes garanties sur la force effective employée à la mer, c'est-à-dire, après tout, sur l'objet capital, sur l'objet auquel se rattachent, comme moyens préparatoires, tous les genres de travaux et de dépenses. En Angleterre (et c'est un vice qui diminue chaque année), le législateur est moins certain du montant des dépenses qui seront faites pour la marine, pendant l'année dont il vote le budget. Mais il connaît avec certitude, la force navale qu'il autorise le gouvernement à déployer pour protéger le commerce général et le revenu public pendant la paix, et de plus pour défendre l'état pendant la guerre. Il nous semble qu'il serait possible, sinon d'obtenir complétement les avantages présentés par les deux modes de comptabilité, au moins d'approcher beaucoup d'un résultat si désirable.

Les budgets de la marine ont subi, depuis la paix, des changemens qui méritent d'être examinés. L'administration des prisonniers de guerre a dû disparaître avec la guerre. L'administration du service médical est maintenant réunie à l'administration des vivres pour une partie du service, et à celle de l'office naval pour l'autre partie. Enfin, le budget des dépenses de toutes ces administrations n'est plus signé que par les membres du conseil naval.

Offrons le sommaire du budget de 1820.

I^re. DIVISION. *Établissement ordinaire et constant, quelles que soient les constructions neuves, les raboubs et les armemens.*

I *. Dépenses de l'amirauté, des bureaux, des ports, etc. . .	964,188 l.	14 s.	6 d.
II **. Demi-soldes, retraites, pensions, etc., de la marine navigante.	1,150,370	9	9
III ***. Demi-soldes, retraites et pensions des officiers des ports.	102,186	19	8

Le tableau des chapitres dont se compose chacune de ces divisions suffira pour en faire connaître les détails et le plan.

* 1^re. *partie. — Détails.*

1. Office de l'amirauté, appointemens, frais de bureau, etc.	59,181 l.	5 s.	1 d.
2. Office du payeur de la marine.	37,313	4	10
3. Office naval.	76,739	18	6
4. Office des vivres.	45,017	5	8
5. Arsenal de Deptford.	28,975	5	9
6. ——— Woolwich.	30,237	10	»
7. ——— Chatham.	36,487	15	5
8. ——— Sheerness.	24,707	6	»
9. ——— Portsmouth.	50,468	»	2
10. ——— Plymouth.	43,930	3	8
11. Ports extérieurs.	10,259	5	1
12. Ports étrangers.	44,470	9	3
13. Établissemens des vivres.	52,270	11	6
14. Établissemens médicaux.	73,498	2	»
15. Collége naval, école d'architecture navale.	7,220	7	10
16. Salaires des officiers, gardiens et matelots des bâtimens désarmés (*in ordinary*).	127,550	14	8
17. Vivres des *idem*.	90,681	9	1
18. Dépenses de gréement et de mouillage des vaisseaux désarmés.	79,000	»	»
19. Réparations ordinaires des bâtimens de l'état, dans le port; ainsi que des docks, des quais, etc.	310,000	»	»

** 2^e. *partie. Retraites et pensions.*

1. Demi-soldes des officiers de marine.	982,000	»	»
2. Retraites et pensions des officiers, pensions des veuves, etc.	146,151	2	6
3. Gratifications des chapelains.	1,700	»	»
4. Liste de compassion (secours de charité).	6,000	»	»
5. Établissement de l'asyle naval.	14,519	7	3
3^e. *partie*. Retraites et pensions des gens des ports.	102,186	19	8

*** Cette partie est sans division de chapitres. En France les retraites et les pensions

Nous observerons seulement que dans la deuxième et la troisième partie de cette première division du budget, on considère : 1°. le montant des traitemens de non-activité de l'année précédente ; 2°. le montant des extinctions qui ont eu lieu dans le cours de cette année ; 3°. les nouveaux traitemens de non-activité portés sur le compte de la nouvelle année. Dans ce même budget on consigne le nom de chaque officier retraité et le montant de sa retraite *.

2°. DIVISION **. 1. *Dépenses des travaux des ports.*

DÉSIGNATION.	DANS LES ARSENAUX DE L'ÉTAT.						MARCHANDS. — PEMBROKE.	TOTAUX.
	DEPTFORD.	WOOLWICH.	CHATHAM.	SHEERNESS.	PORTSMOUTH.	PLYMOUTH.		
Main d'œuvre.	31,157	38,022	66,976	6,754	50,008	59,559	12,920	240,645
Matières. . .	93,471	114,066	100,927	20,262	150,024	178,674	39,760	721,935
Gréement et art. d'invent.	12,950	15,800	17,450	2,800	20,780	30,220	. . . . .	100,000
TOTAUX. . .	137,578	167,888	185,353	29,816	220,812	268,453	52,680	1,062,580
DANS LES CHANTIERS MARCHANDS (constructions des Indes-Orientales).								80,000
TOTAL DÉFINITIF.								1,142,580

de toute espèce sont payées par le ministère des finances : il faudrait qu'elles fussent distinctes par ministère et que cette somme fût néanmoins ajoutée (pour mémoire) au budget du ministère de la marine : par-là, les chambres et la nation toute entière connaîtraient ce que la marine coûte réellement à la France.

* Pour les officiers-mariniers, tels que les patrons de chaloupe, canonniers, charpentiers, les cuisiniers et les pilotes, on se contente de les indiquer numériquement avec le montant des retraites de chaque classe.

** Cette seconde division a subi, depuis 1818, un changement complet, dont nous apprécierons les motifs. Maintenant nous nous contentons de présenter le tableau des dépenses telles qu'elles sont indiquées dans le budget.

2. *Travaux architectoniques* (on sera surpris de leur étendue).

Woolwich.	12,000 l. st.	Isle Haulbowline. . .	15,000 l. st.
Chatham.	34,000	Bermude.	20,000
Sheerness.	210,000	Jamaïque.	15,000
Portsmouth.	6,000	Kingston (Canada). .	10,000
Plymouth.	76,500	Gibraltar.	4,000
Pembroke.	27,000	Malte.	400
Leith.	2,000	Trinquemale. . . .	20,000
			451,900

Département des vivres.

Provisions pour l'armée, les forçats, etc.	372,000 l.	» s.	» d.
Travaux architectoniques.	17,500	»	»
Département des transports.	245,934	»	»

Rapports généraux des dépenses.

Établissemens des ports.	1,228,008	14	6
Non-activité des gens de guerre.	1,150,370	9	9
Idem des agens civils.	102,186	19	8
Constructions navales.	1,142,580	»	»
Améliorations des arsenaux.	451,900	»	»
TOTAL.	4,710,470	3	11
A déduire : vente de vieux matériaux.	263,820	»	»
RESTE A SOLDER POUR DÉPENSES CIVILES. . . .	4,446,650	3	11

En temps de guerre, les demi-soldes diminuent prodigieusement, les travaux augmentent, et *probablement* la dépense totale reste à peu près la même pour les dépenses à terre. Mais les dépenses à la mer deviennent cinq à six fois plus considérables.

Un changement fort remarquable dans les budgets de la marine anglaise, c'est qu'on a depuis deux ans cessé d'y porter par bâtiment le détail des dépenses en constructions neuves et en réparations. Pour justifier cette innovation, le président du conseil naval, dans une note explicative adressée au comité des communes, observe, 1°. que dans tous les budgets précédens, il n'y avait *pas la moindre* relation entre les sommes portées pour chaque construction ou pour chaque radoub, et les dé-

penses effectives de ces radoubs et de ces constructions *; 2°. que souvent même on n'appliquait *rien* de la somme affectée à telle construction, à tel radoub; et qu'on reportait cette somme sur des travaux non spécifiés dans le budget; 3°. que ces irrégularités étaient nécessitées par les événemens imprévus d'une guerre étendue, et variable à chaque instant, dans son aspect comme dans sa nature; 4°. enfin, que ces détails ne sont propres qu'à fournir aux ennemis de la Grande-Bretagne, des documens dont ils peuvent tirer un parti dangereux.

Si, comme on l'ose avouer, les états détaillés des constructions et des radoubs, *sont faux*, quelles lumières pourraient-ils fournir aux étrangers? Si les étrangers, au contraire, peuvent y reconnaître et les vues et la marche du gouvernement anglais, à plus forte raison la chambre des communes, toujours à même de faire éclaircir ou compléter par le ministère, ce qu'il y a de louche ou d'insuffisant, peut-elle reconnaître dans ces documens l'esprit de cette marche, et son progrès ou sa décadence.

Est-il bien vrai d'ailleurs que des états du nombre des constructions neuves et des radoubs, soient propres à déceler aux yeux de l'étranger, les secrètes intentions du ministère anglais, sur les opérations hostiles de sa marine?

Chaque année, l'amirauté laisse imprimer dans tous les journaux, le nombre de marins qu'on doit embarquer sur les vaisseaux. Chaque mois, l'amirauté publie, elle même, la liste de tous les bâtimens de guerre, en faisant connaître ceux qui sont armés, ceux qui sont désarmés, ceux qui sont en construction. On juge, avec raison, que cette publication, loin d'être nuisible à l'Angleterre, sert beaucoup à sa puissance navale, parce qu'elle en fait connaître la supériorité, sur toutes les autres marines; et l'on prétend qu'il serait dangereux de don-

* Cet aveu n'est-il pas singulier?

ner au parlement de semblables détails. On ne croit pas pour cela que les secrètes intentions du ministère cessent d'avoir leur effet; et l'on affecte de croire que les constructions et les radoubs révèleront, ce que n'apprend pas la connaissance même des moyens d'armement. On ne croit pas dangereux de publier partout le vote total des dépenses de l'ordinaire et de l'extraordinaire de la marine, et l'on craint que les étrangers n'acquièrent, sur les projets et les moyens de la marine anglaise, des lumières dangereuses; parce qu'on publiera que c'est au Britannia plutôt qu'au Formidable, à la Méduse plutôt qu'au Mercure, que telle ou telle partie d'un total connu est appliquée..... En vérité, il faut compter prodigieusement sur la simplicité d'un parlement britannique, et sur la dévotion d'un comité chargé d'examiner le budget, pour oser lui présenter de semblables motifs, et les faire adopter sans réclamation.

Il importe beaucoup au parlement de connaître en détail l'application de dépenses aussi considérables que celles des travaux de la marine. Il importe à la chambre des communes de voir quels sont les accroissemens successifs du prix de ces travaux; de voir quelle est la durée des bâtimens de chaque rang, la fréquence et l'étendue de leurs grandes réparations. Si, dans la dernière guerre, le parlement n'avait pas eu de semblables lumières, il n'aurait pas appris si vite les défauts des nouvelles constructions, il n'eût pas été si fortement frappé des ravages qu'y faisait annuellement la contagion végétale, connue sous le nom de *dry rot* (pouriture sèche); enfin les vives réclamations de l'opposition n'auraient pas contraint le ministère à faire d'incroyables et d'heureux efforts, pour rendre plus durables et plus solides les bâtimens de guerre.

Quant à nous, sans doute, il nous importe fort peu que le parlement d'Angleterre obtienne encore ou n'obtienne plus des lumières indispensables à la surveillance suprême qu'il a droit

d'exercer sur l'administration britannique. Mais il nous importe beaucoup que le ministère français, si jamais il pouvait être égaré par un dangereux amour du mystère et de la dissimulation, n'emploie pas des argumens captieux pour retirer à nos législateurs la connaissance des principaux détails, et par conséquent de l'ensemble des opérations. C'est donc par prudence, et dans la vue des intérêts futurs de mon pays, que j'ai cru devoir réfuter complétement les sophismes de l'administration britannique, au sujet de la publicité des parties essentielles du budget de la force navale.

CHAPITRE VI.

Comité spécial pour l'examen de la dépense et du revenu du royaume-uni.

Nous venons de voir avec quelle simplicité, avec quelle rapidité les divers comptes du budget de la marine, étaient examinés et réglés par la chambre des communes. C'est que ces comptes, bien divisés, rendent facile la comparaison des dépenses d'une année, avec celles des années précédentes; c'est que ces comptes, rapportés à des bases universellement reconnues, ne sont pas un objet interminable de discussions dans les diverses parties. La marche suivie par la chambre des communes est digne à cet égard d'être citée comme un modèle.

Ce n'est pas uniquement lorsqu'un ministère présente son budget que cette chambre entreprend les travaux nécessaires pour approfondir les moyens d'améliorer les revenus et de réduire les dépenses. Un travail aussi grave, aussi difficile, aussi compliqué, ne peut être le résultat de quelques jours, ni de quelques semaines. Des années entières ne paraissent pas trop

longues à ces sages législateurs pour examiner les dépenses et les revenus publics, dans leurs accroissemens ou leurs diminutions.

Aux époques importantes, soit lorsque la guerre accroît tout à coup l'établissement et la dépense des services publics, soit au temps plus heureux des réductions commandées par le retour de la paix, un comité spécial des finances (*select committee*) est chargé, par la chambre des communes, d'examiner tous les budgets des services publics et les moyens de subvenir avec le plus d'économie aux besoins de l'état, par la voie des impôts ou par celle des emprunts.

A mesure que le comité passe en revue les divers services publics, il présente à la chambre, des rapports sur chacune des grandes branches de l'administration et des finances : ces rapports sont dignes d'être médités par les hommes qui veulent connaître la nature et l'organisation du gouvernement anglais, ainsi que les améliorations introduites dans ce gouvernement par le temps et par l'expérience.

Parmi ces vastes travaux, nous citerons comme les plus remarquables par leur étendue et leur importance, les rapports du comité de 1782 *, créé sur les éloquentes réclamations de Burke, avant sa désertion des rangs amis de la liberté ; les rapports du comité de 1797, qui seuls forment une collection de sept volumes in-folio ; enfin, les rapports de 1810 et de 1817.

Dans ces rapports, on compare les dépenses des années précédentes et de celles dont il faut régler l'exercice. De pareils rapprochemens sont toujours la source d'observations importantes : ils font découvrir d'anciens abus, et souvent arrêtent les nouveaux, avant qu'ils aient eu le temps de prendre racine. Ils font connaître le degré d'importance que le parlement attache à chaque branche de service. En 1817, par exemple, au moment

* Ces rapports sont insérés dans la collection des Journaux de la chambre des communes.

où la détresse générale et le mécontentement de la plupart des classes de la société, forçaient le ministère à s'occuper sérieusement de réduire les dépenses, le comité spécial qui fut alors institué, d'après la demande même du ministère, s'élevait ainsi contre toute réforme exagérée dans les dépenses de la marine *, et reproduisait en 1818 ** les mêmes protestations, exprimées dans les mêmes termes.

« Nous regardons la supériorité navale de ce pays comme la base sur laquelle repose essentiellement son pouvoir au dehors, sa sûreté au dedans, et sa prospérité générale. Ainsi, la nécessité des économies, en considérant sous leur vrai jour les interêts de l'état, ne doit pas mettre d'obstacle au soutien de la force navale qui sera jugée nécessaire en temps de paix, non plus qu'aux préparatifs d'une augmentation convenable en temps de guerre. Et, comme les dépenses de la marine, en temps de paix, consistent principalement dans l'achat et la préparation des matériaux pour les besoins futurs, il n'est aucune branche du service public, dans laquelle une économie temporaire mal entendue, puisse produire, en définitive, une dépense aussi considérable. »

Jusqu'en 1810, les estimations détaillées de la marine n'étaient pas imprimées. Mais cette année, il fut décidé qu'elles le seraient avec tous leurs détails, avant d'en voter les dépenses. Cette mesure, disent les commissaires, tend à rendre plus familière au public, cette partie importante et compliquée de la comptabilité des subsides; elle fournit les moyens les plus efficaces qu'il soit possible de trouver, pour mettre la chambre en état d'examiner et de contrôler les divers services auxquels se rapportent ces estimations. Aussi, depuis 1810, chaque année

* Préambule du 6e. rapport.
** 5e. rapport.

a produit quelque amélioration dans la forme des budgets *. » C'est un bienfait de la publicité.

Le 6e. rapport du comité spécial de 1817 fait connaître des relations importantes, régularisées depuis lors, entre les ministères de la trésorerie, de l'ordonnance et de la marine, relativement aux dépenses extraordinaires et d'innovation : nous les exposerons en traitant des attributions et des devoirs de l'amirauté.

Le 3e. rapport du comité spécial de 1819, fait observer qu'on peut encore améliorer la rédaction des budgets tels qu'ils ont été présentés dans les dernières années, relativement aux travaux extraordinaires. En effet, ils indiquent seulement, la dépense proposée pour l'année qui va s'ouvrir, et la dépense nécessaire à l'achèvement de l'ouvrage. Le comité demande qu'il y ait trois colonnes de dépenses faisant connaître :

1°. *Le budget original, pour exécuter en entier l'ouvrage ;*

2°. *Le budget de la somme à dépenser dans l'année ;*

3°. *La somme à dépenser pour compléter l'ouvrage.*

Et toutes les fois que le budget original ne pourra probablement pas couvrir la dépense de l'ouvrage commencé, le ministère sera tenu de justifier, par un mémoire spécial, des raisons qui font présumer cet excès de dépense. Je rapporte à dessein cette mesure qui mérite d'être adoptée dans notre comptabilité parlementaire.

Dans le cours de cette partie de nos voyages, nous ferons connaître les améliorations particulières que chaque branche de l'administration maritime doit aux travaux des comités des finances, nommés par la chambre des communes.

* 6th. *Rep. sel. comm. fin.* 1817.

LIVRE SECOND.

COMMANDEMENT DES FORCES NAVALES.

CHAPITRE PREMIER.

Amirauté.

La place de grand amiral * de la marine britannique (*high admiral*), est au rang des principales dignités de l'état. Long-temps elle fut réservée aux plus proches parens du monarque; des rois mêmes en ont exercé les fonctions. C'est ce qu'ont fait les plus illustres princes de la maison des Plantagenets.

Dès le règne de Charles Ier., le grand amiral fut remplacé par un conseil de sept *lords commissaires de l'amirauté*. Trois sont officiers de vaisseaux, trois officiers civils; et le président, qui a le titre de *premier lord*, peut appartenir au civil ou au militaire. Aucune résolution de ce conseil n'est valide sans la signature d'au moins trois membres.

L'amirauté préside à la direction de la marine militaire, ainsi qu'au jugement des délits et des crimes commis sur les mers, sur les côtes, dans les ports, dans les havres, et sur tous les fleuves, *au-dessous du premier pont à partir de l'embouchure:*

* Le titre d'amiral fut emprunté, par les chrétiens, aux Sarrasins et aux Arabes, à l'époque des croisades.

C'est de 1190 à 1192 qu'eut lieu l'expédition de Richard-Cœur-de-Lion, à la Terre-Sainte, et c'est en 1286 seulement, qu'il est question d'un amiral de la mer d'Angleterre: dans l'assemblée tenue à Bruges, sous Édouard Ier., Luburez y est appelé *admirallus maris angliæ*.

Elle nomme les officiers, les juges, les commissaires qui doivent remplir ces divers services.

Les *cours de l'amirauté*, dans toutes les affaires civiles qui sont de leur ressort, jugent d'après la loi romaine. Depuis Henri VIII, les causes criminelles, telles que la piraterie, le meurtre, la trahison, etc., au lieu d'être soumises uniquement à des juges, sont décidées par un jury, près duquel les juges de l'amirauté n'agissent plus que pour prononcer l'application de la peine. Dans ces causes, les accusés sont jugés d'après la loi du pays (*the law of the land, or common law*). Sur les côtes, la limite des lieux soumis à l'amirauté, est au point où la mer s'avance sur le rivage, au moment où le délit est commis. Ainsi, toute la zone de territoire, comprise entre les plus hautes et les plus basses mers, est alternativement sous la juridiction des tribunaux de terre ou de mer, suivant l'état de la marée *.

Arrêtons-nous à ce qui concerne le service de la marine militaire. C'est de l'amirauté qu'émanent directement et les missions, et les instructions délivrées aux officiers de tout grade qui commandent à la mer; ainsi que les ordres pour construire, équiper, armer des vaisseaux, et généralement pour tous les travaux relatifs à l'armée navale.

On a vu, cependant, une exception à cette hiérarchie du service. Lord Chatham, après avoir rempli l'Europe de tous les levains de la discorde, et fait précéder la guerre de 1756 par le plus grand acte de piraterie dont aucun peuple civilisé se soit

* Au grand amiral ou aux lords qui le représentent, appartenaient autrefois toutes les confiscations faites par l'amirauté, à la mer, et dans les ports; ce qui comprenait : les biens des pirates, une part des bonnes prises, des bris de naufrages, des effets de sauvetage, et des grands poissons jetés par la mer sur le rivage (excepté seulement les baleines et les esturgeons, parce que, disait-on, ces poissons sont appelés *poissons royaux*). Depuis près d'un siècle, la couronne retire aux lords de l'amirauté, la jouissance de ces droits, par une réserve qui accompagne l'acte de leur institution. *The laws, ordinances and institutions of the admiralty of Great Britain*, vol II, p. 328.

rendu coupable, obtint du roi Georges II, de diriger seul et directement la force navale. Suivant la règle ordinaire, le premier ministre transmet au conseil de l'amirauté, les ordres suprêmes relatifs à la marine, arrêtés par le cabinet; ensuite, le secrétaire de l'amirauté transcrit ces ordres, en forme d'instructions adressées par ce conseil, aux commandans pour qui elles sont destinées. Mais le despotique Chatham, écrivait lui-même ces instructions, et les envoyait à signer aux lords de l'amirauté, *en ordonnant à son secrétaire particulier, de couvrir l'écriture avec une feuille de papier blanc* *. Ainsi, les directeurs naturels de la marine anglaise, demeuraient dans une entière ignorance des opérations dont ils devaient néanmoins préparer tous les élémens. Leur activité, leur expérience et leurs lumières étaient perdues pour l'état; parce qu'un premier ministre, habile sans doute, mais plus orgueilleux encore, envahissait, à lui seul, toutes les branches du pouvoir exécutif.

A coup sûr, on n'osera comparer la guerre de sept ans ** avec les vingt-un ans qu'ont duré les guerres de la révolution française, ni pour le danger des circonstances, ni pour l'étendue des opérations, ni pour les difficultés compliquées des événemens politiques et des événemens militaires. Néanmoins, pendant la dernière guerre, l'amirauté, non-seulement a connu toutes les expéditions importantes projetées par le cabinet, mais elle a puissamment contribué à rendre ces expéditions, et bien combinées, et rapides, et décisives.

Parmi les instructions données par l'amirauté, il faut distinguer celles qui varient avec la nature de chaque mission, et celles qui sont permanentes. Ces dernières établissent l'ordre

* Vie du comte de Chatham, p. 307.

** Observons même que c'est à l'ouverture de cette guerre maritime, exclusivement dirigée par Chatham, qu'eut lieu la défaite la plus honteuse que les flottes anglaises aient essuyée depuis lors : celle de l'amiral Byng devant Minorque.

général et constant de la discipline, du service et de la comptabilité des armées navales. Elles sont réunies en un seul volume, et classées méthodiquement par chapitres et par sections : ce qui donne aux officiers de marine, le moyen de retrouver avec promptitude et facilité, tous les préceptes auxquels ils doivent se conformer. C'est au duc d'Yorck, frère de Charles II, qu'on doit d'avoir formé cette belle collection, complétée depuis en certaines parties, perfectionnée en quelques autres; mais respectée dans son ensemble, et conservée avec la sagesse et la constance qui préparent les succès certains et durables.

C'est aussi l'amirauté qui donne aux corps civils de la marine, les instructions générales qui fixent la marche de leur service. Quoiqu'elle n'administre pas le détail et l'exécution des dépenses, elle seule peut fixer le montant des sommes consacrées tant au service ordinaire, qu'au service extraordinaire.

A cet égard, les diverses branches du ministère anglais agissent avec un concert qui nous paraît digne d'être présenté pour modèle. Les mesures dont nous allons parler, si elles étaient adoptées dans notre administration, y produiraient les améliorations les plus importantes.

Le comité spécial des finances de 1817, pour obtenir dans la fixation générale des dépenses publiques, un ensemble qui seul peut constituer un bon gouvernement, avait émis le vœu formel de voir tous les budgets des différens ministères, soumis à la trésorerie, avant d'être présentés au parlement. On va connaître quels ont été les résultats de ce vœu, par l'extrait des résolutions prises à cet égard, entre le premier lord de la trésorerie, le chancelier de l'échiquier, *le premier lord de l'amirauté* et le maître général de l'ordonnance : les mesures sont les mêmes pour l'ordonnance et pour l'amirauté.

Chaque année, il faut maintenant que la marine adresse à la trésorerie, afin d'en obtenir l'approbation préalable : 1°. le budget du service ordinaire, à soumettre au

parlement ; 2°. pour les travaux neufs, l'état des dépenses extraordinaires qui, dans quelques cas incertains seraient nécessaires, quoique non comprises dans le budget ; 3°. toute proposition pour de nouveaux salaires, ou pour un accroissement futur de salaires déjà fixés; et pour les gratifications, les pensions de retraites, et les allocations de toute espèce : excepté celles qui sont accordées en vertu d'un acte du parlement, ou d'une ordonnance royale, donnée en conseil. — Le 25 décembre de chaque année, au plus tard, l'amirauté remet à la trésorerie, l'état de tous les travaux neufs dont la valeur égale ou dépasse 500 l. st., en justifiant de l'utilité des travaux et de leur économie; en indiquant l'époque où ils seront entrepris et finis ; en distinguant soigneusement les dépenses déjà faites, celles qu'on propose de faire dans l'année qui va s'ouvrir, et celles qui seront nécessaires pour l'achèvement complet des opérations proposées. Dans un cas urgent qui nécessiterait, au milieu d'une année, un travail dont la dépense devrait passer 500 l. st., il faudrait que la trésorerie en fût instruite, et qu'elle donnât son assentiment, pour que cette dépense anticipée pût être portée sur le budget de l'année suivante.

La trésorerie, en suivant ce mode officiel de correspondance, n'a voulu mettre aucune restriction, aucun obstacle à la correspondance verbale et confidentielle qui doit toujours exister entre le premier lord de la trésorerie, le chancelier de l'échiquier, le premier lord de l'amirauté et le maître général de l'ordonnance, sur les vues et sur les plans relatifs aux intérêts généraux, à la force extérieure, à la sécurité, à la protection de l'empire.

Pour hâter la marche des affaires, et pour épargner une correspondance qui fait perdre un temps précieux, le trésorier de la marine, le contrôleur et les commissaires du conseil naval, ainsi que les membres du conseil de l'ordonnance, peuvent être envoyés à la trésorerie, afin d'y donner tous les éclaircissemens désirables sur les objets du service courant.

Malgré ces communications, nécessaires à l'ensemble ainsi qu'à l'expédition des affaires, le premier lord de l'amirauté n'en reste pas moins chargé de toutes les relations officielles avec les divers ministères. Seul de tous les lords, il est membre du cabinet. Initié dans les mystères du gouvernement, c'est à lui qu'est confiée l'exécution des mesures secrètes de la marine *.

Après la place du premier lord, la plus importante est celle du *premier secrétaire de l'amirauté ;* les bureaux sont sous ses ordres immédiats; c'est lui qui transmet à tous les chefs de la marine, les ordres du ministère; c'est à lui que sont adressés tous les rapports, tous les comptes rendus, toutes les dépêches

* Nous ferons voir par quelle filiation sont transmis les ordres nécessaires à la prompte et sûre exécution des services secrets.

que ces chefs doivent transmettre à l'amirauté *. Il est à proprement parler le sous-secrétaire d'état de la marine.

Pour donner une idée de la prodigieuse extension qu'ont prise les bureaux de l'amirauté, et de la dépense qu'ils nécessitent, nous allons offrir le tableau comparé de ces bureaux à trois époques bien remarquables : en 1792, temps de paix; en 1813, au fort de la dernière guerre; en 1817, après deux années de paix. Voyez le 6e. *rapport du comité spécial des finances*, imprimé par ordre de la chambre des communes (en 1817).

ÉTABLISSEMENS DE L'AMIRAUTÉ.	1792. NOMBRE.	1792. SALAIRES.	1813. NOMBRE.	1813. SALAIRES.	1817. NOMBRE.	1817. SALAIRES.
		l. st.		l. st.		l. st.
1er. lord.	1	3,000	1	5,000	1	5,000
Lords.	6	6,000	6	6,000	6	6,000
1er. secrétaire.	2	1,600	1	4,200	1	3,200
2e. *idem*.	.	. . .	1	2,000	1	1,500
Secrétaire du 1er. lord.	.	. . .	1	300	1	300
Clerc du secrétaire **.	1	200	1	1,150	1	1,150
Clercs ordinaires.	6	580	21	9,380	15	8,510
Idem : extra.	9	920	14	1,810	13	3,050
Hydrographe.	.	. . .	1	500	1	500
Clerc d'*idem*.	.	. . .	1	100	1	100
Inspecteur des télégraphes.	.	. . .	1	500	.	. . .
Clerc d'*idem*.	.	. . .	1	40	.	. . .
Garde des actes.	.	. . .	1	550	.	. . .
Messagers, portiers, etc.	10	345	16	2,205	15	1,375
Secrétaire du bureau des longitudes. . .	1	80	1	120	1	120
Inspecteur des réparations de l'hôtel de l'amirauté.	1	30	.	. . .	.	. . .
Clercs surnuméraires.	.	. . .	6	660	.	. . .
TOTAUX.	37	12,755	74	34,515	57	30,805
Solde moyenne d'un employé de l'amirauté.		345		466		540

* Ainsi les amiraux mêmes correspondent officiellement, non pas avec le premier lord, mais avec le secrétaire de l'amirauté. Ce secrétaire reçoit en temps de paix 3,200 l. st. et 4,200 en temps de guerre. Il est aidé par un second secrétaire qui touche, en temps de paix, 1,500 l. st., et 2,000 en temps de guerre.

** Dans cet état fourni par l'office naval et souscrit par le contrôleur de la marine, on

Si l'on réfléchit qu'en 1792, les objets de première nécessité coûtaient moitié moins qu'en 1813, on trouvera sans doute que la dépense moyenne de 1813 n'est pas trop considérable. Mais comment se rendre compte de la dépense moyenne de 1817 (à peu près égale à celle de 1820); lorsqu'on saura que, de 1813 à 1817 et à 1820, les objets de première nécessité sont devenus moins chers de plus de 20 pour 100; lorsqu'on saura que les employés sont affranchis, depuis la paix, d'une retenue de guerre fixée à 10 pour 100, sous le titre de *taxes des revenus?* Certes, ou les employés de l'amirauté étaient beaucoup trop mal payés en 1813, ou maintenant ils le sont beaucoup trop bien.

observe que les secrétaires et les clercs de la marine avaient des allouances, des bonnes mains ou *fees* et d'autres émolumens. En 1796, on fit disparaître ces suppléments sinon illicites, toujours plus ou moins illégaux et sujets à des abus. Mais, alors, on commit la faute énorme d'établir la compensation d'après le casuel très-considérable produit par une guerre active et vaste; sans stipuler qu'au retour de la paix, la solde de tous les clercs serait, comme celle des secrétaires, réduite à un taux moins exhorbitant : cela, pourtant, était de toute justice, puisqu'en *supposant le casuel existant encore*, il ne serait peut-être plus que le quart ou le cinquième de ce qu'il était au fort de la guerre. Les totaux de l'état précédent ne représentent que la moitié des dépenses de l'amirauté : nous nous contenterons de faire connaître l'autre partie pour l'année 1819.

Frais de bureau de l'hydrographe	2,500 l. st.
Idem du secrétariat	2,500
Bureau du payeur des royal-marines	2,340
Avocats consultans et frais de procédure	8,000
Juge et avocat général de l'amirauté, etc.	3,342
Vice-amiral et contre-amiral de la Grande-Bretagne et de l'Écosse (sinécures)	1,840
Astronome de Greenwich, deux aides et un manœuvre	652
Commissaires des longitudes	880
Calculateur et surintendant de l'almanach nautique et des chronomètres	1,100
Taxes et dépenses diverses	2,500
Récompenses, expériences, etc., pour le progrès de la marine *	2,000
	27,654

* *Ce dernier article, montant à 50,000 francs, est très-digne de remarque, et fait voir que l'amirauté ne néglige pas d'encourager les travaux et les découvertes qui tendent à perfectionner les sciences et les arts de la marine.*

Pour expliquer le peu de réductions que présente le tableau comparé des dépenses de l'amirauté, pour 1813 et 1817, le comité spécial des finances fait observer que c'était l'usage dans la marine, d'employer pendant la guerre (en cas d'urgence) un certain nombre de commis surnuméraires, dont le salaire était compris sous le nom de dépenses contingentes : au lieu d'être mis en évidence dans les budgets. Le comité spécial des finances s'est assuré qu'en comptant ces surnuméraires, il y avait en tout cinquante-sept clercs employés à l'amirauté en 1813.

Ici, remarquons la marche tortueuse de l'administration. Lorsque la guerre éclate, et multiplie les affaires, on commence par employer des commis surnuméraires qui suffisent à l'accroissement du travail, et l'on tient secrète cette augmentation du personnel. En même temps, on expose au parlement que (vu la surcharge des devoirs pendant la guerre) il est juste d'accorder un accroissement proportionnel de salaires aux employés officiels qui, *malgré leur petit nombre*, suffisent à ce redoublement de travail : le parlement se rend à la justice apparente d'une telle demande. La paix revient. On renvoie les surnuméraires, on garde les employés reconnus; on conserve, surtout, le montant de la dépense. Enfin, quand le parlement se plaint du peu de réductions que présente le personnel; l'administration se décide à révéler qu'elle a congédié près de la moitié des employés : moitié que le parlement soudoyait sans le savoir. Au reste, pour annuler l'effet de ces fâcheuses réductions, depuis 1815, malgré la paix, le salaire des employés n'a pas cessé d'augmenter, régulièrement, pour chaque année de service des commis*. V. *liv.* VI, *Du pied de paix*, les résultats d'un tel système.

* Les clercs de l'amirauté sont divisés en trois classes; dans chaque classe on avance par ancienneté; dans la 1re. et la 2e., la solde croît de 10 l. st. chaque année, jusqu'à une certaine limite. La promotion d'une classe à la classe supérieure est entièrement à la discrétion du premier secrétaire de l'amirauté.

Lorsqu'on attaqua l'amirauté sur l'énorme accroissement de ses dépenses administratives, elle produisit pour sa justification un tableau comparé, qu'on doit regarder comme un résultat de statistique administrative, extrêmement curieux, et que pour cette raison nous allons rapporter ici.

Travaux comparés de l'office de l'amirauté.

AU 1^er^. JANVIER.	1792.	1800.	1813.	1817.	1818.
Nombre de bâtimens en commission. . .	120	585	642	134	111
Idem affretés.	»	100	24	65	72
Idem en ordinaire. . . .	322	179	335	548	507
TOTAUX.	442	864	1,001	747	690
Nombre d'officiers de la flotte brevetés. .	2,095	3,167	4,853	5,867	5,801
Idem d'officiers de Royal-Marines. . .	692	1,168	1,449	1,309	1,283
Idem d'officiers mariniers.	1,409	2,336	3,308	3,099	2,627
TOTAUX.	4,196	6,671	9,610	10,275	9,711
Pensionnaires externes de Greenwich. . .	4,374	10,083	17,580	ENVIRON 35,000	ENVIRON 35,000
Nombre des clercs de l'amirauté.	16	26*	56*	30	30
Idem de messagers de l'amirauté.	15	17	27	18	17
Nombres d'enregistremens de pièces **. .	998	3,417	8,068	4,727	4,969

Nous terminerons ce chapitre, en présentant sur l'expédition et sur l'ordre de la correspondance de l'amirauté, des détails qui nous semblent d'un grand intérêt : ils peuvent offrir des modèles au service de nos ministères.

Tous les ordres adressés et tous les comptes reçus par l'amirauté, sont sous la forme de lettres. Les lettres sont répondues le jour même de leur réception : pendant la guerre, leur nombre moyen s'élevait par jour à 300..... Pour conduire, en tout temps, un aussi vaste service avec une telle rapidité, voici comment on s'y prend.

Il n'y a que les affaires les plus importantes qui soient décidées par le conseil complet de l'amirauté. Par exemple, le mouvement des flottes, la fixation des forces navales, etc. Quant aux détails de la direction du service, ils sont répartis entre les divers lords.

* Avec divers clercs temporaires.

** Pour l'année qui précède celle qu'indique chaque colonne.

Le premier lord s'est réservé tout ce qui regarde les nominations et les appointemens. Un autre lord a la direction de tout ce qui regarde l'armement des flottes, en personnel; un troisième la direction des arsenaux; un quatrième l'inspection des dépenses des ports, etc.

Chacun de ces lords examine, sans délai, toutes les lettres qui concernent la branche du service qu'il doit plus spécialement surveiller. Il plie une large corne à l'angle inférieur de la lettre; ensuite, sur le revers de cette corne, il indique en très-peu de mots le sens de la réponse à rédiger par le chef du bureau que regarde l'affaire dont il s'agit. La plupart du temps, les lords ne lisent pas les lettres expédiées en conformité de leurs ordres; mais, le chef de bureau qui les rédige en est responsable vis-à-vis du lord ordonnateur, comme ce lord vis-à-vis du conseil.

Les archives sont parfaitement tenues. Une division systématique de toutes les branches du service, présente cent quatre chapitres, subdivisés en un certain nombre de sections numérotées, ainsi que les chapitres. Par conséquent, deux nombres suffisent pour déterminer une section quelconque : les commis des archives savent ces nombres par cœur.

A mesure que les lettres sont ouvertes et le sens de la réponse indiqué sur le pli d'en bas (comme nous l'avons expliqué), elles sont envoyées au bureau des archives; on les enregistre immédiatement dans un énorme in-folio, appelé *Digeste*.

La marge du *Digeste*, à l'extérieur, est tranchée par échelons qui correspondent à chacun des chapitres de la division générale. Le numéro du chapitre est sur la première page de chaque échelon. En correspondance avec cet échelon, il y a des pages pour toutes les sections du chapitre. Un commis lit rapidement chaque lettre envoyée aux archives, enregistre chaque sujet différent qu'elle contient, au chapitre et à la section de ce sujet : en relatant très-brièvement ce sujet particulier, la date de la lettre et son numéro.

Il y a maintenant un second travail à faire. Si les lettres se rapportent à quelques individus, on fait une croix en marge vis-à-vis leur nom, et vis-à-vis le nom du signataire. Ensuite on prend un gros registre alphabétique appelé l'*Index*, où l'on inscrit à son rang chaque nom marqué de la sorte, ainsi que la date de la missive.

Toutes les lettres, à l'instant où elles sont reçues, sont marquées, comme celles de la poste, avec un timbre indiquant le jour et l'année. Par ce moyen, l'amirauté peut prouver officiellement le jour où elle a reçu chaque lettre.

On classe les papiers d'après la première lettre du nom des signataires, en numérotant les pièces rangées sous la même initiale pour former une série particulière. Trois cents lettres consécutives de la même série, composent une liasse qui, serrée par des cordons entre deux cartons, forme un volume. Par ce moyen, en cherchant le nom de la même personne dans toutes les années de son service, on peut trouver sans difficulté toutes les lettres qui la concernent, et les retirer momentanément de leurs liasses respectives. Afin de faciliter les recherches, on distingue les lettres en trois classes : 1°. celles des amiraux; 2°. celles des capitaines et des lieutenans; 3°. celles de toutes les autres personnes qui peuvent avoir affaire à l'amirauté. Ces lettres sont enregistrées sur trois colonnes dans l'*Index*. On a soin de laisser assez d'espace, entre ces divers noms, pour inscrire un nombre suffisant de lettres.

Quand les lords de l'amirauté veulent consulter quelque lettre, s'ils connaissent seulement

le sujet, on cherche dans le *Digeste;* s'ils connaissent seulement le nom du signataire, on cherche dans l'*Index*. On rédige un volume *Digeste* et un volume *Index* par année On a commencé en 1809; on est remonté par la même méthode jusqu'en 1792. Ainsi, maintenant, on a toute la période des deux dernières guerres.

On garde dans la salle des archives, les lettres des deux dernières années : parce que c'est à peu près dans ce laps de temps que se trouve la très-grande partie des pièces à consulter pour le service courant : le reste est dans un dépôt du palais de l'amirauté.

Avec un ordre aussi parfait, il est impossible qu'aucune lettre soit égarée, ce qui est d'une grande importance, surtout quand des réclamans prétendent avoir écrit officiellement.

A chaque instant, les lords et les secrétaires de l'amirauté renvoient aux archives les lettres reçues, avec demande de renseignemens sur ces lettres mêmes, ou sur les personnes dont elles traitent : en quelques minutes les documens requis sont trouvés; un des archivistes en écrit la substance, si cela peut se faire en peu de mots; mais si le sujet n'est pas susceptible d'une analyse succincte, on fait passer sans retard les pièces originales.

Lorsque les lords de l'amirauté changent, les nouveaux ont, du premier abord, autant de facilité que les anciens pouvaient en avoir acquis, par une longue habitude, pour recourir aux documens officiels de chaque espèce d'affaires; ils n'ont qu'à demander les papiers marqués dans le *Digeste* sous le titre unique de l'objet qui les occupe.

On tient un registre spécial des noms et des services de tous les officiers de la marine. Par ce moyen, quand le premier lord a quelques avancemens à faire, ou quelques destinations à donner, il peut savoir quels sont les officiers qui méritent la préférence.

M. Finlaison, auquel on doit l'organisation actuelle des archives, n'a pas obtenu, pour cet éminent service, la plus légère récompense.

CHAPITRE II.

Amiraux des flottes. (État major général.)

Voici quels sont les grades des officiers généraux de la marine, et leur assimilation aux grades de l'armée de terre.

1^er^. *amiral* *; *amiral; vice-amiral; contre-amiral; commodore.*
Maréchal; général; lieut. général; major général; brigadier général.

Les officiers généraux de chaque rang sont divisés par ordre

* On l'appelle l'*amiral de la flotte*. C'est maintenant un prince du sang (*sinécuriste*), qui n'a jamais commandé d'armée navale, et n'exerce aucune fonction à terre.

d'ancienneté, entre les trois escadres appelées *rouge*, *blanche* et *bleue*, d'après le pavillon qui les distingue. L'amiral en chef porte le pavillon impérial de l'union arboré au grand mât. Les autres généraux portent un pavillon de la couleur de l'escadre dont ils font partie, suivant leur rang d'ancienneté. D'ailleurs les amiraux, vice-amiraux et contre-amiraux, portent respectivement leur pavillon au grand mât, au mât de misaine, et au mât d'artimon, comme dans nos armées navales. Le commodore prend rang après les contre-amiraux, mais porte le même pavillon : c'est un capitaine de vaisseau temporairement investi d'un commandement général. On comptait en 1820 :

67 amiraux ; 63 vice-amiraux ; 69 contre-amiraux. Total 199 officiers généraux.

Quelque formidable que soit encore la marine britannique, un tel état major est au-delà de tout rapport avec le reste de la force navale ; et nous sommes bien loin de présenter, comme un modèle, une pareille disproportion entre les hauts grades et les grades inférieurs.

La marine anglaise a deux grades d'officiers généraux, que n'a pas la marine française : l'un permanent, c'est celui des amiraux ; l'autre temporaire, c'est celui des commodores, qui correspond au rang de nos anciens chefs de division. Ainsi l'avancement est plus certain et plus rapide sur la flotte de la Grande-Bretagne que sur la nôtre ; 1°. parce que le nombre des hauts grades est plus grand ; 2°. parce que le nombre des places dans chacun de ces grades est plus considérable, proportion gardée avec les places dans les grades inférieurs.

L'avancement des amiraux anglais est d'ailleurs invariablement fixé par l'ancienneté : en concurrence de service, et à grade égal, c'est toujours elle qui donne le commandement.

Lorsque Nelson, par une vaillance et des talens extraordinaires, eut enlevé, pour ainsi dire, de vive force les suffrages

de l'amirauté d'Angleterre, on lui confia, quoique simple contre-amiral, le commandement de l'escadre qui remporta la victoire d'Aboukir. Cependant, malgré ce beau triomphe, il ne reçut aucun avancement extraordinaire. Le jour même où il vainquit à Trafalgar, quoiqu'il commandât la plus grande armée navale que l'Angleterre eût alors, il n'était porté sur la liste de la marine, que comme l'*avant-dernier* des vice-amiraux. Pour respecter la règle de l'ancienneté, il avait fallu ne mettre, sous les ordres de Nelson, que les plus jeunes officiers généraux : cela servit prodigieusement à donner à ses opérations cette rapidité, cette vigueur et cette audace qui les ont rendues si mémorables.

L'officier général qui commande une flotte, ou une station, prend le titre de *commandeur en chef*. Il ne reçoit d'ordres que de l'amirauté, par la voie du premier secrétaire, auquel il adresse ses rapports et ses dépêches officielles. Il correspond avec les grandes administrations maritimes, pour les diverses branches du service : comptabilité, travaux, vivres, etc.

Le commandeur en chef est l'intendant de sa propre flotte : les lettres de change tirées sur le trésorier, pour le paiement des gens de mer et des officiers, sont signées par lui, *sous sa responsabilité pécuniaire*. Les billets passés pour des achats, sont tirés sur le conseil naval, par le commandeur en chef, et sous sa responsabilité. Le règlement prévoit tous les cas qui peuvent se présenter dans les ports étrangers ou extérieurs *, pour le radoub des bâ-

* Dans les ports dirigés par un *commissioner* du conseil naval, les commandeurs en chef n'exercent aucune autorité. Mais dans les autres ports, ils ont à la fois l'autorité d'amiral et celle de *commissioner*. Ils dirigent les travaux et la comptabilité de l'arsenal, rendent compte au conseil naval pour ce qui concerne ces opérations, et sont obligés de se conformer aux règles établies pour ce genre de service. D'après ces motifs, lorsqu'un amiral prend le commandement en chef d'une force navale, il demande et reçoit copie de tous les règlemens généraux des ports et arsenaux, ainsi que de tous les marchés nécessaires à connaître par un *commissioner* du conseil naval dirigeant un arsenal. Voyez *livre suivant*, et *liv.* v.

timens de la flotte, l'affrétement d'embarcations et de navires, et tous les détails importans de l'administration maritime.

Dès qu'un commandeur en chef a sous ses ordres dix vaisseaux de ligne, il a le droit d'avoir, pour le seconder, un chef d'état major général, appelé *capitaine de la flotte :* c'est un officier général, ou l'un des plus anciens capitaines de vaisseau. Même s'il n'est que capitaine, il a le rang et la solde d'un contre-amiral. Les ordres qu'il donne au nom du commandeur en chef doivent être exécutés par tous les officiers de la flotte, quel que soit leur grade. C'est à lui que doivent être adressées les demandes extraordinaires de vivres, de matières, de travaux, etc., que le commandeur en chef a seul le pouvoir d'accorder *.

Observons, comme une chose importante, que le capitaine de la flotte tient un journal habituel et régulier des opérations de l'armée navale ; il suit pour cela la forme indiquée par le commandeur en chef, qui, tous les trois mois, adresse ce journal au secrétaire de l'amirauté.

Une armée navale se compose d'un certain nombre d'escadres, et chaque escadre d'un certain nombre de divisions, commandées respectivement par des vice-amiraux ou des commodores.

Ce qui me paraît caractériser l'excellence de la distribution des pouvoirs de la flotte anglaise, c'est la grande étendue donnée aux attributions des généraux d'escadre et de division. Ils ne sont pas seulement chargés, comme en France, de répéter les signaux du commandeur en chef, et de guider, ou pour parler plus correctement, d'aller devant les colonnes de marche ou de combat. Ils sont les inspecteurs immédiats de la discipline, du bon ordre, de la propreté, de l'instruction de tous les bâtimens placés sous leurs commandemens respectifs **.

* Tous les états de situation des divers bâtimens, des divisions et des escadres, sont remis au *capitaine de la flotte*, pour qu'il les mette sous les yeux du commandeur en chef.

** Les instructions qui concernent le service des commandans d'escadre et de division

En France, le moindre capitaine d'un bâtiment de guerre se croit le roi, ou plutôt, le despote de son bord. Il ne conçoit pas qu'un officier général ait le droit de s'y transporter pour s'enquérir par ses yeux de la manière dont s'exécutent les détails du service ; et c'est déjà beaucoup si, dans les évolutions, ce capitaine veut bien s'abstenir de ne pas désobéir aux signaux qui lui tracent la conduite de son bâtiment. Ce fatal esprit d'insubordination, plus grand avant la révolution que depuis cette époque, a besoin d'être déraciné de la marine française pour qu'elle obtienne jamais des succès d'une grande étendue.

Solde. Le 1^er^. janvier 1817, on a un peu changé les appointemens des officiers généraux, et porté leur supplément de solde à la mer, comme commandeurs en chef, de 3 à 6 l. st. Ils reçoivent d'ailleurs comme

Amiral en chef,	amiral,	vice-amiral,	contre-amiral.
L. st. 2,190.	1,835.	1,460.	1,095.

Croira-t-on que pendant le dix-huitième siècle, le gouvernement britannique allouait aux officiers généraux de mer, la solde du nombre suivant de domestiques?.....

Amiral de la flotte,	amiral,	vice-amiral,	contre-amiral.
50.	30.	20.	15.

En 1806 on fit cesser cet abus ; mais on augmenta, par compensation, la solde des officiers généraux. Dans le rapport adressé par l'amirauté, au prince régent, pour provoquer le *règlement du 1^er^. janvier* 1817, on fait voir que, malgré l'augmentation qui résulte des fixations proposées, les officiers généraux de mer ne jouissent pas d'avantages pécuniaires plus grands que ceux qui leur étaient accordés plus d'un siècle au-

nous semblent d'une telle importance, que nous croyons devoir les présenter dans toute leur étendue, à la fin de ce chapitre.

paravant, lorsque l'argent avait une valeur presque double de la valeur actuelle.

Malgré cette augmentation, les amiraux jouissent d'appointemens et de supplémens de solde beaucoup moins forts que ceux des officiers généraux de terre ayant des grades et des commandemens correspondans : c'est un fait qui mérite d'être remarqué. L'amirauté motive cette infériorité, en faisant voir qu'il y a, proportion gardée, *beaucoup plus d'amiraux que d'officiers généraux, commandant pendant la paix ;* et que pendant la guerre, les parts de prise des amiraux forment une ample addition à leurs émolumens.

Quant aux traitemens de table, l'amirauté observe qu'on était souvent obligé d'allouer à des contre-amiraux les appointemens d'amiraux, pour qu'ils pussent suffire à cette dépense. « Si notre proposition n'était pas adoptée, disent les lords de l'amirauté dans leur rapport au prince régent, nous serions obligés de proposer à votre altesse royale, d'étendre la même faveur à tous les commandans en chef des stations extérieures. » Ces observations font connaître quelles dépenses énormes les amiraux anglais se croient obligés de faire pour leur table *; car, à luxe égal, la dépense d'un amiral anglais, français ou hollandais commandant une station dans les mers d'Afrique, d'Amérique ou de l'Inde, devrait être la même : or celle des officiers généraux des autres nations est infiniment moins considérable.

Extrait des règlemens sur le service à la mer, sec. III, *ch.* I. *Officiers généraux de la marine, non commandans en chef.*

1. Chaque officier général de la marine servant dans une flotte, mais ne la commandant pas en chef, doit surveiller avec grande attention tous les vaisseaux de l'escadre ou division sous ses ordres. Il doit veiller à ce que leurs équipages soient convenablement disciplinés ; à ce que tous les ordres, tous les règlemens soient ponctuellement exécutés ; à ce que le ma-

* Lorsqu'on nomme un amiral à quelque commandement éloigné, on lui paie six mois de solde en avance, pour qu'il puisse suffire à ses frais d'installation.

tériel, les provisions et l'eau soient tenues autant au complet, et les vaisseaux sous tous les rapports, autant en état de service, que les circonstances le permettent; à ce que les matelots et les soldats de marine soient souvent exercés dans leurs devoirs respectifs; à ce que les vaisseaux soient parfaitement propres; à ce que toutes les précautions convenables soient prises pour conserver la santé des équipages.

2. Chaque officier général de la marine étant responsable, envers le commandeur en chef, du bon ordre et de la discipline de l'escadre ou division qu'il commande, toutes les présentations de rapports sur l'état des vaisseaux et sur leurs défauts, toutes les demandes de réparations ou de radoubs, de matériel ou de provisions; enfin, toutes les représentations sur la situation des équipages, ou sur la conduite des officiers et des matelots, doivent être faites à l'officier général commandant immédiat de la division. Cet officier en rend compte au commandant de l'escadre dont la division fait partie, et le commandant de l'escadre au commandeur en chef: excepté pourtant les cas où ce commandeur autoriserait l'un de ces généraux à donner immédiatement les ordres que les circonstances rendraient nécessaires.

3. Chaque officier général doit enjoindre aux capitaines sous ses ordres, d'observer la plus stricte économie dans l'emploi du matériel; il doit examiner avec soin toute demande de fournitures, et les causes qui l'ont nécessitée. Il doit rendre compte au commandeur en chef, de toute profusion ou négligence qu'il aura remarquée; afin que l'officier qui en est coupable puisse être traité comme sa conduite l'aura mérité.

4. A la mer, chaque officier général doit veiller spécialement à ce que le vaisseau qui porte son pavillon, et les bâtimens de l'escadre ou de la division sous ses ordres, conservent exactement leur poste : quel que soit l'ordre de marche ou de combat. Il doit être très-attentif à la manière dont les diverses évolutions sont exécutées par les vaisseaux sous son commandement spécial, et redresser toujours immédiatement par un signal, ou par une autre voie qu'il jugera plus convenable, tout manque apparent d'activité ou d'efforts, et toute marque de négligence ou de méprise.

5. Le commandant d'une escadre ou d'une division, peut redresser, par un signal ou autrement, la méprise ou la négligence d'un vaisseau, dans une escadre ou division autre que la sienne, chaque fois qu'il est probable que, d'après les positions relatives, ce vaisseau ne peut pas être vu distinctement par l'officier général commandant l'escadre ou la division à laquelle il appartient; ou chaque fois qu'étant en présence de l'ennemi, l'officier général commandant cette escadre ou cette division (quelle que puisse être sa situation), ne redresse pas lui-même immédiatement cette négligence ou cette méprise.

6. Dans un combat, chaque officier général doit observer très-attentivement la conduite des vaisseaux qui l'avoisinent, qu'ils soient ou ne soient pas de son escadre ou de sa division. Il doit, à la fin du combat, en rendre compte au commandeur en chef, pour que chaque officier puisse être loué ou censuré comme sa conduite l'aura mérité réellement. *Si quelque officier général observe qu'un vaisseau esquive évidemment le combat, ou ne fait pas bien son devoir, il doit immédiatement envoyer un officier pour* SUSPENDRE *le capitaine de ce vaisseau et pour en prendre le commandement à sa place.* Si pourtant le vaisseau n'est pas sous ses ordres, il devra en même temps (lorsque les circonstances le

permettront), en donner avis à l'officier général de l'escadre à laquelle appartient ce vaisseau ; afin que celui-ci puisse, s'il le juge convenable, envoyer un de ses officiers pour en prendre le commandement.

7. Si quelque officier est tué dans le combat, son pavillon doit être tenu flottant, et les signaux nécessaires doivent être répétés et donnés de la même manière que s'il était encore en vie : jusqu'à ce que le combat soit terminé, et que le commandeur en chef ordonne d'amener ce pavillon. Mais on doit informer, avec toute la diligence possible, le commandeur en chef et l'officier général le plus voisin, que tel amiral vient de mourir ou d'être mis hors d'état de commander.

CHAPITRE III.

Grand état major des bâtimens de guerre.

La hiérarchie des grades et la répartition des emplois, sur les bâtimens de guerre, différant essentiellement dans les marines de France et d'Angleterre, il importe de bien connaître la nature et les effets d'une telle différence. Dans la marine anglaise, le rang et le traitement des capitaines et des officiers subalternes, dépendent essentiellement de la classification du navire sur lequel ils sont appelés à servir. Il y a sept rangs de bâtimens de guerre : les six premiers rangs sont appelés *bâtimens de poste ;* parce qu'ils donnent à ceux qui les commandent *un poste* invariable dans la liste d'avancement.

Le commandement des navires des quatre premiers rangs qui comprennent les vaisseaux et les grandes frégates, est réservé aux capitaines qui ont au moins trois ans d'ancienneté dans leur grade, et leur donne un rang assimilé à celui de *colonel.* Le commandement des navires des 5e. et 6e. rangs, c'est-à-dire, des petites frégates et des corvettes, ne donne aux capitaines ayant moins de trois ans de service, que le rang de *lieutenant colonel.* Les officiers appelés au commandement

des navires de la 7e. classe, quand ils sont *commandeurs*, sont assimilés aux *majors*. Enfin, viennent les lieutenans de vaisseau qui sont assimilés aux *capitaines* de troupes.

Nombre et solde mensuelle des marins embarqués sur des bâtimens de haut-bord.

RANGS DES VAISSEAUX.		1er.		2e.		3e.		4e.		5e.		6e.	
	GRADES.	NOMB.	SOLDE. f. c.	NOMB.	SOLDE. f. c.	NOMB.	SOLDE. f. c.	NOMB.	SOLDE. f. c.	NOMB.	SOLDE f. c.	NOMB.	SOLDE. f. c.
I.	Capitaine.	1	1534,17	1	1342,50	1	1150,83	1	958,75	1	767,05	1	671,25
II.	1er. lieutenant *.	8	287,50	7	287,50	6	287,50						
	Tous les autres lieut.		230,00		230,00		230,00	5	230,00	4	230,00	3	230,00
	Maître.	1	325,80	1	316,45	1	287,50	1	255,80	1	230,00	1	210 80
III.	Second maître.	1	137,15	1	137,15	1	137,15	1	137,15	1	115,00	1	115,00
	Chapelain.	1	306,65	1	306,65	1	306,65	1	306,65	1	306,65	1	306,66
	Boursier.	1	134,15	1	115,80	1	115,00	1	105,40	1	105,40	1	95,80
	Chirurgien **.	1	»	1	»	1	»	1	»	1	»	1	»
	Canonnier *** (1).	1	191,06	1	172,50	1	153,30	1	134,15	1	124,15	1	115,00
	Contre-maître passé.	6	115,00	4	105,40	3	105,40	2	95,80	2	86,25	2	86,25
	Idem non passé.		95,80		86,25		76,65		67,05		67,05		67,05
IV.	Aspirant passé.	24	95,80	20	86,25	16	86,25	10	76,65	8	76,65	6	76,65
	Idem non passé.		67,05		57,50		57,50		47,90		47,90		47,90
	Aide-chirurgien **.	3	»	3	»	2	»	2	»	1	»	1	»
	Clerc du capit. (2).	1	115,00	1	105,00	1	105,00	1	95,80	1	86,25	1	66,26
	Maître ès-armes (3).	1	62,50	1	60,00	1	57,50	1	55,00	1	52,50	1	50,00
	Aide-canonnier (4).	5	55,00	4	53,75	3	51,25	2	48,75	2	46,25	2	43,75
V.	Tonnellier (5).	1	55,00	1	53,75	1	51,25	1	48,75	1	46,25	1	43,75
	Aide-voilier (6).	1	48,75	1	47,50	1	46,25	1	45,00	1	43,75	1	42,50
	Cook du navire.	1	63,75	1	64,35	1	64,35	1	64,35	1	64,35	1	63,10
VI.	Volont. 1re. classe.	8	25,00	7	25,00	6	25,00	4	25,00	4	25,00	3	25,00
	Gens du canonn. (7).	25	42,50	22	42,50	20	42,50	13	42,50	10	42,50	8	42,50
	Matelot habile (8).		40,00	Dans tous les rangs.									
	Idem ordinaire (9).		30,00	*Idem.*									
	Idem novice (10).		26,25	*Idem.*									
VII.	Mousse. 2e. classe.	13	15,30	12	15,30	10	15,30	7	15,30	6	15,30	5	15,30
	Idem. 3e. *idem.*	18	13,40	17	13,40	16	13,40	11	13,40	10	13,40	9	13,40
	Veuves.	9	40,00	7	40,00	6	40,00	5	40,00	3	40,00	2	40,00

* Après 7 ans de service.

** Payé d'après des règlemens spéciaux.

*** Assimilations : *Dans les notes suivantes nous indiquerons de son nom simple chaque officier et petit officier qui est seul de son rang; six chiffres écrits à la suite du nom des autres indiquent leur nombre pour les six rangs de bâtimens.*

(1) Boatswain, charpentier. — (2) Maître d'école. — (3) Armurier, calfat, cordier, voilier, aide-charpentier, 2 pour chaque bâtiment. — (4) Aide-boatswain, 8, 7, 6, 4, 3, 2; caporal du navire, 2 pour chaque bâtiment; quartier-maître 12, 12, 9, 6, 5, 3; patron du capitaine, 1 pour chaque bâtiment; *idem* du grand canot, 1 pour *idem*; patron

Dans ce tableau les chiffres romains placés en avant des divers grades, désignent autant de classes instituées pour le partage des prises faites à l'ennemi (Voyez liv. VI, ch. 4.)

Ainsi qu'on le voit par le même tableau, dans la plupart des grades, la paie est d'autant plus forte que le rang des vaisseaux est plus élevé. Par conséquent, sans changer le grade d'un officier, il suffit de le faire passer sur un plus grand bâtiment pour améliorer sa situation. Il résulte de là que les officiers anglais doivent toujours tendre à monter des navires d'une plus grande force.

Par des règlemens bien différens, aucun avantage particulier n'est attaché, dans la marine française, au service des plus grands bâtimens; au contraire, il y a des désavantages qui en éloignent les officiers habiles. Un capitaine de frégate, commandant en second un vaisseau du premier rang, est beaucoup moins bien traité que s'il commandait un brick. Que dis-je! il est moins bien traité que l'enseigne qui commande une goëlette! Un capitaine de vaisseau à trois ponts, ayant à bord un officier général, est moins bien traité qu'un lieutenant commandant une corvette. Aussi, choisit-on pour capitaine de pavillon, le plus novice ou le moins protégé de l'escadre : voilà comment nos amiraux sont secondés.

D'après ces considérations, on peut juger quel est celui des deux systèmes qui fournit les meilleurs officiers aux vaisseaux

de la pinnace 1, 1, 1; gardien des signaux, 1 pour les cinq premiers rangs; capitaine de la cale, 1 pour les cinq premiers rangs; capitaine du gaillard d'avant, 3, 3, 3, 2, 2, 2. — (5) Aide-armurier, 2, 2, 2, 1, 1, 1; aide-calfat, 1 pour les quatre premiers rangs. — (6) Capitaine de la hune de misaine, 3, 3, 3, 2, 2, 2; *idem* de la grande hune (même nombre); capitaine de l'arrière (*idem*); capitaine du mât (*idem*). — (7) Gens du charpentier, 18, 16, 14, 12, 8, 6; *idem* du voilier, 2, 2, 2, 2, 1, 1; *idem* du tonnelier (même nombre). — (8) Gardien du canonnier; *idem* du boatswain; *idem* du charpentier. — (9) Aide-cook, barbier, steward du boursier; *idem* du capitaine; cook du capitaine. — (10) Aide du steward.

de ligne, c'est-à-dire, en définitive, aux seuls bâtimens qui décident du succès d'une guerre maritime ?...

Revenons à la marine anglaise. A l'amirauté seule appartient de nommer les lieutenans, les commandeurs et les capitaines: cependant, lorsqu'un amiral doit remplir une mission importante et lointaine, l'amirauté lui délègue parfois une partie de ses pouvoirs à cet égard.

Pour être nommé capitaine, il faut avoir rempli, pendant au moins une année, les fonctions de commandeur. Pour être nommé commandeur, il faut avoir servi, pendant deux ans au moins, comme lieutenant. Enfin, pour être reçu lieutenant, on doit être âgé d'au moins dix-neuf ans, avoir navigué sur des bâtimens de guerre pendant six ans complets, dont deux avec le rang de contre-maître ou d'aspirant *. Il faut en outre que le candidat à la lieutenance produise des certificats de bonne conduite et de bon service, délivrés par tous les chefs sous lesquels il a navigué, et qu'il soutienne les examens prescrits par l'amirauté. Cependant, lorsqu'un officier est obligé de partir avant de les avoir subis, il peut les subir à la mer, d'après les ordres du commandeur en chef. Alors, le candidat est examiné par trois des premiers capitaines de l'armée navale.

Le plus ancien des lieutenans employés sur un bâtiment, a le titre de premier lieutenant; il est chargé des détails du service, à peu de chose près, comme le sont nos lieutenans en pied. Ainsi, les Anglais n'embarquent pas de capitaine de frégate pour servir de second sur les vaisseaux.

Le capitaine est censé tenir lui-même la comptabilité générale de son vaisseau. A cet effet, l'état lui donne un secrétaire (*clerk*) pour le seconder dans ses fonctions. Mais, le capitaine

* Pour l'avancement des élèves du collége royal de Portsmouth, voyez liv. I^er^., ch. 6, *Études et travaux*.

reste personnellement responsable de la tenue des comptes et des registres d'ordre, de revue, etc.

Le maître du bâtiment, quoique subordonné à chaque lieutenant, lorsque celui-ci commande le quart, est chargé d'un service spécial pour lequel il ne prend que les ordres du capitaine ou du premier lieutenant *.

* Le maître préside à l'arrimage : les câbles, les voiles, le gréement, etc., sont les objets matériels soumis à son inspection directe et constante. La timonerie est sous sa direction; c'est lui qui, chaque jour, détermine la longitude et la latitude; il préside aux sondes et surveille le pilote du bâtiment; prépare tout pour les mouillages et les appareillages, etc. Un maître instruit, tel qu'il doit l'être pour remplir les fonctions qui lui sont confiées, est un homme très-rare, et qui n'a que le nom de commun avec nos maîtres d'équipages, dont la plupart, surtout dans la Méditerranée, sont d'une extrême ignorance.

Les règlemens prescrivent au capitaine d'ordonner au maître, lorsqu'on jette l'ancre dans un port ou dans une rade qui n'est pas parfaitement connue, et dont on n'a point une carte exacte, de sonder tout autour du bâtiment, au moins à trois encâblures de distance, pour voir si le fond ne présente pas de rochers, etc.

Pour donner une idée de l'importance des fonctions du maître d'un navire, et de cet esprit du gouvernement anglais, qui lui fait sans cesse diriger les opérations de sa force navale vers des objets utiles au commerce britannique, nous extrairons les articles suivans des *règlemens du service à la mer*. Sect. v, ch. 4. *Capitaine*.

La recherche d'une connaissance exacte de toutes les côtes étrangères, et des harbours, baies et rades qui s'y trouvent; la fixation précise de leurs longitudes et latitudes; la variation de la boussole, les vents et courans qui y règnent, les dangers que présente leur abord, et les moyens d'éviter ces dangers; la disposition des habitans, les productions du pays, et les fournitures qu'il peut faire aux vaisseaux et aux flottes : toutes ces connaissances doivent tendre sensiblement à améliorer le commerce national, et devenir d'une grande importance pour le service de sa majesté. Il est expressément enjoint à chaque capitaine, dans quelque partie du monde qu'il soit employé, de s'appliquer à obtenir les meilleurs renseignemens possibles sur tous ces points, et sur tout autre sujet qui puisse en quelque manière tendre à perfectionner la navigation, ou à augmenter les connaissances nautiques. Il doit donner l'ordre à tous les officiers sous son commandement, qui en sont capables, de déterminer avec la plus grande précision la latitude et la longitude de chaque port où l'on arrive, de chaque promontoire que l'on rencontre, et d'observer les hauteurs et les directions des marées et des courans. Il doit ordonner au maître de tenir un livre conforme au modèle prescrit par l'amirauté, et d'insérer dans les diverses colonnes le rapport le plus exact et le plus circonstancié qu'il pourra obtenir sur les sujets auxquels sont destinées ces colonnes. Afin de le mettre en état de s'acquitter de ce devoir, il doit lui donner

Les maîtres, comme les officiers de beaucoup d'autres grades, sont d'autant plus payés qu'ils servent sur des bâtimens plus forts ; et ce sont les plus anciens, comme plus expérimentés, que l'on préfère pour ces bâtimens : le maître d'un vaisseau du premier rang est plus payé que le premier lieutenant.

On ne parvient au grade de maître qu'après avoir servi comme aide et comme second maître; il faut, pour chaque degré d'avancement, subir des examens spéciaux sur la pratique et la théorie des fonctions dont nous venons de donner l'idée.

On peut passer du rang de maître au grade de lieutenant, et

ordre de visiter toutes les côtes où l'on aborde, chaque fois que le service le permettra ; il doit en outre ordonner à quelques habiles officiers, d'aider le maître à faire cette visite, à dresser des cartes et à dessiner des vues de la côte ; il doit pour cela mettre des canots à la disposition du maître, toutes les fois qu'ils seront disponibles. Le capitaine doit lui-même examiner les rapports consignés dans le registre d'observations ; les corriger, les améliorer, les augmenter, autant que ses propres observations le mettront en état de le faire, et signer ce registre conjointement avec le maître. Quoique les sujets spéciaux des renseignemens à fournir soient désignés dans le modèle, on ne doit point borner là les observations ; il est prescrit de les étendre à tous les autres objets qu'on croira pouvoir être utiles pour les flottes de sa majesté, ou avantageux pour le commerce. Le capitaine doit faire ses observations, non-seulement sur les côtes qui, visitées rarement, ne sont que peu connues mais encore sur celles que l'on fréquente beaucoup et qui déjà ont été étudiées ; il doit vérifier l'exactitude des cartes qu'il peut avoir en sa possession, donner son avis à cet égard, et marquer les erreurs qu'il y pourra découvrir. Lorsqu'il obtient des renseignemens sur l'un de ces sujets, de quelqu'autre personne, il doit noter de qui il les tient et ses raisons pour croire qu'ils sont vrais ou faux. Il doit avoir soin de faire lui-même, et donner ordre au maître de faire toutes les observations possibles sur la navigation de la Manche, et sur les côtes du royaume-uni. Il doit envoyer à l'amirauté, dans un paquet bien cacheté, une première copie du registre d'observations, lorsqu'il envoie son livre de loch, à la fin de chaque trimestre; et une autre copie lorsqu'il envoie un double de son livre de loch : copies qui doivent être accompagnées de toutes les observations, cartes, vues, etc., faites pendant le trimestre auquel se rapporte le livre envoyé. Comme l'accomplissement de ce devoir est d'une trop haute importance pour qu'on puisse s'en dispenser, excepté dans les cas de nécessité absolue, le capitaine qui ne remplira pas cette tâche devra donner les raisons les plus satisfaisantes sur chaque cas où il serait en défaut. Mais dans l'exécution de ce devoir, il doit, avec grand soin, éviter de donner aucun sujet d'offense, à une puissance quelconque amie de sa majesté.

parvenir de la sorte à toutes les dignités de la marine militaire. C'est un très-grand et très-bel avantage offert à l'émulation de tous les hommes de l'équipage, qui sont studieux et qui tâchent de joindre les connaissances théoriques à leur savoir pratique.

Si nous considérons la filiation générale du service, parmi les officiers, nous verrons que dans chaque grade on suit invariablement l'ordre d'ancienneté, quant à la préséance et au commandement. Mais, on peut être avancé du rang de lieutenant au rang de commandeur, et de ce rang à celui de capitaine, sans égard à l'ordre d'ancienneté. Il suffit pour cela de recevoir successivement, à un an d'intervalle, le commandement d'un petit bâtiment de guerre et d'un bâtiment de poste (*post ship*). Dès qu'un officier arrive à ce dernier commandement, par ordre de l'amirauté, il prend invariablement *son poste* dans la liste des officiers supérieurs, et suit son rang d'ancienneté jusqu'à ce qu'il devienne à son tour contre-amiral, vice-amiral et amiral.

Pour élever en grade des capitaines qui jouissent d'un mérite ou d'une faveur extraordinaire, il faut avancer ou renvoyer du service tous les officiers incapables qui se trouvent avant ceux-là, sur la liste de leur grade; enfin, le seul moyen qu'ait l'amirauté pour arrêter l'avancement des capitaines incapables, ou qui déplaisent, c'est de les mettre en retraite. Le très-petit nombre d'officiers ainsi remerciés du service, montre que le gouvernement fait, de ce moyen violent, un usage fort modéré.

L'ordre invariable d'ancienneté présente, comme on voit, de bien graves inconvéniens : cependant, il n'est pas sans avantages. Il rend certainement les passe-droits plus difficiles et plus rares que dans tout autre système. Il ôte, il est vrai, un moyen puissant d'émulation : celui d'un avancement immédiat et certain, accordé comme récompense à de belles actions. Mais le gouvernement possède encore un grand moyen de reconnaître des services signalés, et de mettre en évidence les talens ou

les courages extraordinaires : c'est d'accorder des commandemens plus ou moins importans aux officiers généraux et supérieurs. Ainsi, par exemple, un capitaine qui se sera distingué d'une manière éclatante, pourra, quoique peu ancien dans son grade, recevoir le commandement d'un vaisseau de ligne ; tandis que des officiers très-anciens, mais moins marquans, n'auront à commander que des frégates ou des corvettes. Or, cette récompense n'est pas purement honorifique ; car, ainsi que nous l'avons dit, la solde des capitaines est proportionnée à la force des bâtimens qu'ils commandent.

Si nous comparons le sort des officiers de la marine et des officiers de l'armée, en Angleterre, nous verrons d'abord que l'avancement n'a rien de vénal dans l'armée navale où les grades ne s'achètent pas. Le marin le moins riche peut donc parvenir, sans obstacle, du rang le plus bas au rang le plus élevé. Nelson, mousse à bord d'un bâtiment charbonnier, peut passer sur un bâtiment de guerre ; y devenir officier, non par son argent, mais par sa valeur ; s'élever au rang d'amiral, et mourir pair d'Angleterre. Dans l'armée de terre, il se fût certainement élevé jusqu'au grade de sergent, mais il l'eût difficilement dépassé.

Il faut cependant mettre dans la balance, comme un avantage moindre pour les capitaines de vaisseaux (mais beaucoup plus grand pour les équipages), que les bâtimens de guerre ne sont pas pour ces capitaines, comme les régimens pour les colonels, des fermes exploitées à viager, d'après un achat légal.

Convenons, tout balancé, que, malgré ses graves défauts, l'avancement est réglé dans la marine anglaise, suivant un ordre préférable à celui qu'on observe dans l'armée de terre.

Anciennement, la solde des officiers de vaisseau présentait une foule de déductions et d'additions temporaires, connues sous le nom de compensations ; ce qui rendait la comptabilité des salaires, d'une administration aussi difficile que compliquée.

Par ordonnance royale du 1^er^. janvier 1817, on a beaucoup simplifié cette partie importante du service. On a fixé des appointemens nets, francs de déduction, et remplaçant toute compensation. On a d'ailleurs, dans chaque grade, diminué de beaucoup les diverses classes d'appointemens *.

Le nouveau tarif de la solde semble, à beaucoup d'égards, proportionner avec plus d'équité les salaires de chaque grade, à l'importance et à la difficulté des fonctions de ce grade. Presque tous les officiers ont gagné quelque chose aux nouvelles fixations. Mais ceux qui, proportion gardée, étaient les mieux payés, ont reçu très-peu d'augmentation, tandis que le sort des autres est très-sensiblement amélioré.

On embarque un chapelain sur tous les bâtimens de haut bord **. Tout chapelain entrant dans la marine, n'y est admis pour aucune station spéciale, ni pour aucun navire exclusivement, mais pour le service en général. S'il refuse, ou seulement s'il néglige de remplir ses devoirs, quelque destination qu'il ait reçue de l'amirauté, on efface son nom de la liste d'activité.

Pour être chapelain entretenu de la marine, il faut appartenir à l'église-unie d'Angleterre et d'Irlande; avoir reçu la prêtrise, et produire des certificats de bonne conduite et de capacité. A défaut de prêtres, on admet aussi des diacres, pourvu qu'ils s'engagent à recevoir la prêtrise, dans un temps fixé.

* Autrefois, par exemple, la solde des capitaines se composait d'un premier salaire, égal pour tous, et d'une haute-paie qui ne variait pas seulement pour les six classes de *bâtimens de poste*, mais pour les diverses subdivisions de chaque classe : il y avait, par exemple, six subdivisions dans la 3^e^. classe.

** Sect. v, ch. 4. *Capitaine.* Aucun vaisseau ne doit aller en mer sans avoir de chapelain, si l'on peut trouver un ecclésiastique recommandable et d'une bonne moralité, désireux d'être attaché à ce vaisseau. Le capitaine doit veiller soigneusement à ce que les officiers et les marins sous son commandement, aient pour le chapelain l'attention et le respect dus au caractère de cet ecclésiastique. Il doit donner des ordres pour que, tous les dimanches, si le service du vaisseau ou l'état du temps n'en empêche pas absolument, il y ait office

CHAPITRE IV.

Officiers comptables des bâtimens de guerre.

Les officiers comptables, appelés aussi *warrant-officiers*, parce qu'ils exercent leurs fonctions en vertu d'ordres appelés *warrants*, sont, le canonnier, le boatswain, le charpentier, le boursier, et le chirurgien dont nous parlerons en traitant du service médical (Liv. IV, ch. 3).

Le *canonnier* est chargé de l'entretien et de la conservation de tout le matériel de l'artillerie du bord; il préside aux exercices des canonniers; l'armurier est sous ses ordres. Le *boatswain* est le maître de manœuvre; son service est à peu près le même que celui de nos maîtres d'équipage : le voilier et le cordier sont immédiatement sous ses ordres, parce qu'il a l'inspection des voiles, ainsi que du gréément *. Le *charpentier*, outre les fonctions de notre maître charpentier, a l'inspection des pompes, du calfatage, de la ventilation : le calfat est sous ses ordres.

Ces trois officiers mariniers ne sont pas seulement chefs d'un service actif : ils sont dépositaires responsables des munitions relatives à ce service. Ils rendent habituellement des comptes de recettes et de dépenses, au maître et au capitaine. A la fin de

divin et sermon, auxquels il doit assister avec ses officiers et son équipage. Les dimanches, il ne doit faire exécuter que les travaux absolument indispensables au service naval; il doit, autant qu'il est en lui, empêcher toute malédiction et tout jurement profane, ainsi que l'ivresse, le jeu, la débauche, les querelles; et en général tout ce qui peut être contraire à la religion, en portant au vice et à l'immoralité.

* Il est prescrit au *boatswain* d'examiner, au moins une fois par jour, l'état du gréément; afin de découvrir, aussitôt que possible, les manœuvres qui manquent et celles qu'il faut réparer. *Boatswain*, ch. 3 (*Warrant-officers*). *Regulations for the service at sea.*

chaque année, on passe la revue des articles à leur charge. Si l'un d'eux meurt à bord d'un bâtiment servant en escadre, le capitaine du bâtiment en prévient aussitôt le commandant de l'escadre, qui veille à ce qu'on passe immédiatement la revue du matériel dont le défunt était dépositaire *.

Le *boursier* est à la fois l'agent de la direction des vivres, et le garde-magasin d'habillement : il est secondé par un commis appelé *steward*. Comme garde des vivres, il doit présenter deux cautions sûres, pour une somme qui, suivant les vaisseaux,

du	1er.	2e.	3e.	4e. et 5e.	6e. rang,
s'élève à	1,200	1,000	800	600	400 l. st.

Outre sa solde, dès qu'on a vérifié son décompte annuel, il reçoit, suivant que l'équipage monte au moins à **

800, 700, 600, 550, 450, 350, 50, 40, 30, 25, 20, 15, de 0 à 15 hommes.
25, 22½, 20, 19, 16½, 14, 14, 12, 11, 10, 9, 8, 7 liv. st.

Si, lors de la reddition des comptes, il y a *déficit* dans le matériel à la charge du boursier, on lui fait solder ce déficit au plus haut prix que les objets dont il se compose puissent coûter à la couronne. Au contraire, s'il présente un *boni*, en le remettant à la direction des vivres, il reçoit une gratification proportionnelle au tiers ou au quart du prix d'achat, suivant la nature des provisions économisées.

Outre sa solde fixe et cette gratification, il reçoit 10 pour 100 sur le montant des sommes qui reviennent à l'équipage pour épargne de provisions. Ainsi, les boursiers ont toujours

* L'installation des vaisseaux anglais, comme nous le verrons, *Études et travaux*, liv. IV, est parfaitement disposée pour faciliter aux officiers comptables, la surveillance, la conservation et la distribution des objets confiés à leur charge.

** Si les surnuméraires joints à l'équipage dépassent en nombre le contingent du vaisseau, le boursier reçoit un demi schelling par mois lunaire, pour chaque homme excédant le complet du bâtiment.

le plus grand intérêt à ce que les vivres fournis par l'état ne soient pas dilapidés, et même à ce que l'équipage mette, dans ses propres consommations, une économie dont les résultats sont souvent si précieux pour le succès d'une campagne de long cours.

Le boursier est comptable de tout le matériel dépendant des vivres *. Il pourvoit le vaisseau de charbon, de bois, de chandelles, de lanternes, etc. Pour cette dépense, il reçoit une somme fixée par un tarif, d'après la force des équipages.

Le boursier doit tenir un registre de revue, où l'embarquement et le débarquement de tout individu du bord soit fidèlement inscrit. Il note sur ce registre, les désertions, les congés et leurs motifs, les absences avec ou sans permission; en un mot, toutes les mutations qui peuvent affecter la comptabilité. Dans le même registre, il tient un compte exact du commencement et de la fin des vivres de campagne, ainsi que des retranchemens ** ordonnés par le capitaine, de leur valeur et de

* Tonneaux, cercles, sacs, jarres : on lui passe comme déchet (par 100 hommes), un tonneau, trois cercles de fer et quatre sacs. Tout déficit en sus de ce déchet est ainsi payé : tonneau, 2 l.; cercles, 1 sh.; sac, 1 sh. $\frac{1}{2}$; jarre, 10 d. Le boursier a droit de refuser toute pièce de vin ou de liqueur dont les cercles et le tonneau ne seraient pas en bon état; mais aussi le gouvernement met à sa charge toute espèce de coulage et de déficit de ces liquides.

** Solde des retranchemens (*short allowance money*). Quand, pour des raisons quelconques de service, le capitaine d'un bâtiment fait des retranchemens sur les vivres de l'équipage, il ordonne au boursier de tenir, pendant le temps que durent ces réductions, trois listes alphabétiques contenant les noms des officiers et des marins. Il compare régulièrement ces listes au registre de présence et des malades, puis les envoie signées par lui, le boursier et le maître, pour être soldées par l'office des vivres. Afin de compléter les moyens de vérification, il tient en outre un registre spécial des hommes débarqués pour raison de santé : ce registre est finalement déposé dans les bureaux du contrôleur de la marine.

Lorsque le bâtiment se trouve en des contrées étrangères où l'office des vivres n'a point de délégué, le capitaine fait préparer tous les trois mois ces listes d'indemnités; et les fait légaliser, après avoir écrit en toutes lettres les sommes dues à l'équipage (suivant le taux alloué aux boursiers pour valeur représentative des rations). Ensuite, il présente ces listes au commandeur en chef de la station ou de la flotte. Celui-ci donne son *warrant* au boursier, pour l'autoriser à se procurer le montant de la somme, en argent, et au meilleur change : en tirant sur les commissaires des vivres, pour la valeur de cette somme.

l'argent à solder pour en tenir lieu. Le registre de la délivrance des vivres doit exactement concorder avec le registre des revues.

Le boursier, comme comptable, a le droit de veiller à ce qu'on inscrive fidèlement sur le *registre de loch* tout ce qui est à sa charge ; il doit rendre, par trimestre, des comptes très-exacts sur toutes les parties de ses dépenses. Les trimestres sont censés finir le 31 mars, 30 juin, 30 septembre, 31 décembre.

Il faut maintenant considérer le boursier comme dépositaire et distributeur des effets de bord. Il doit, pour ce matériel, fournir une caution spéciale et suffisante. Mais, il reçoit 5 pour 100 d'indemnité sur la valeur de tous les effets confiés à sa charge.

Les fournitures de lits et les habits de bord, sont délivrés aux bâtimens par le garde-magasin du port où se fait l'armement *.

Dans les *Instructions sur le service à la mer*, les devoirs du boursier relativement à l'achat et à la réception des vivres de supplément, partout où il n'y pas d'employés de la direction des vivres, sont détaillés avec le plus grand soin, pour prévenir les irrégularités et les fraudes qu'il est si facile de commettre dans les contrées lointaines où le gouvernement n'a pas d'autorité surveillante.

Le commandeur en chef ou, s'il n'y en a pas, le plus ancien des capitaines, et si le bâtiment est seul, le capitaine, doit attester les traites et certifier le cours du change. Le capitaine assiste au paiement de l'équipage ; il le certifie au bas des listes, ainsi que l'argent qui peut rester à payer : et ce n'est point une vaine formalité.

Le boursier doit transmettre au conseil des vivres, par deux occasions consécutives, les plus prochaines et les plus sûres, une première et une seconde liste de paiement.

Défense est faite aux officiers ou à toute autre personne, d'acheter directement ou indirectement des matelots les indemnités de vivres : nonobstant toute dette, tout engagement antérieur, chaque marin touche directement et sans retenue ces indemnités.

Paiement pour économies volontaires sur les vivres. Assez souvent les hommes qui mangent au même plat conviennent d'économiser sur la consommation de certaines parties de leur ration. Le boursier tient soigneusement compte de ces économies ; puis tous les un, deux ou trois mois, en solde la valeur, d'après une liste dressée en triple, comme pour les indemnités de retranchement (*short allowance money*) : on évalue alors chaque partie d'une ration, conformément au taux fixé par le conseil des vivres. Il serait superflu d'expliquer encore à cet effet toutes les formalités nécessaires pour tirer sur ce conseil, par des traites dont la valeur est délivrée aux marins suivant le cours du change. On doit entendre maintenant ce genre de comptabilité.

* En cas d'urgente nécessité, le capitaine peut faire acheter des effets de bord dans un

Lorsque des marins volontaires ou levés par la *presse*, arrivent à bord, le capitaine leur fait fournir les effets qui leur manquent, et cette fourniture ne doit jamais valoir plus de deux mois de gages. Les matelots *pressés* ne doivent recevoir que l'*indispensable nécessaire* pour être propres et garantis des injures du temps. Ensuite, on ne leur délivre de nouvelles fournitures d'effets que de deux mois en deux mois, au plus tôt : et, chaque fois, pour une somme qui n'excède pas 10 schellings (12 f. 50 c.). Lorsque des hommes en subsistance à bord d'un bâtiment sont transférés sur un autre, le capitaine du premier bâtiment doit adresser au capitaine du second, la liste de ces hommes et la valeur des effets de bord qu'ils ont reçus, *sans quoi cette valeur serait retenue sur les appointemens du capitaine.*

A la fin de chaque semestre, le capitaine rend compte au conseil naval de tous les effets de bord reçus, puis délivrés à l'équipage, ou prêtés à d'autres bords, ou remis en magasin, etc. Le capitaine, le maître et le boursier, signent cet état dont la copie est insérée dans un registre du capitaine et dans un registre du boursier : ces copies sont signées par les trois principaux comptables du bord. Toute perte du trésor public, par défaut d'exactitude dans l'accomplissement de ces formalités, *serait portée à la charge du capitaine.*

La vente à l'enchère des effets des décédés, et les précautions prises pour empêcher les héritiers et les acheteurs d'être dupés, sont dignes de remarque, et font honneur à l'esprit de l'administration britannique. Lorsqu'un homme est congédié, on écrit en toutes lettres, au bas de son bil de paiement, la valeur des effets de marins décédés qui lui ont été fournis.

port étranger où il n'y aurait pas d'officier délégué par le conseil naval. Le capitaine ensuite, par la première occasion, adresse au conseil naval une facture exprimant la date et le lieu de l'achat, le nom du vendeur, les quantités achetées et à quel prix; enfin, il joint à ces comptes les récépissés du boursier pour les objets reçus en nature.

Observons, d'ailleurs, que dans un registre général appelé *slop book*, le boursier inscrit tous les effets de bord et le tabac fournis à chaque marin.

Lors du désarmement, le boursier * remet en magasin tous les effets de bord qu'il n'a pas délivrés, et rend un compte général de ceux qu'il a délivrés. Si des effets sont avariés, il doit prouver, avec des certificats de visites faites en temps utile, que cet accident n'est arrivé ni par sa faute ni par sa négligence. Il doit affirmer, sous serment, que tous les effets qu'il remet en magasin sont les mêmes que ceux qu'il a reçus de la marine. Ce n'est qu'après avoir rempli ces formalités, qu'il peut être payé. D'ailleurs ses comptes, avant d'être liquidés, sont soumis à l'examen du capitaine, qui est le premier responsable du bord.

Nous avons présenté, avec détail, le mode de comptabilité du matériel des bâtimens de guerre, confié au petit état major, sous la surveillance du capitaine. Il nous semble que cette comptabilité présente des mesures qui sont faites pour assurer à l'état toute la garantie désirable, au trésor public une sage économie, et aux marins une administration paternelle.

CHAPITRE V.

Des équipages des bâtimens de guerre.

En traitant du grand état major, nous avons donné les dénominations et la solde des diverses classes de petits officiers et de matelots de tous les bâtimens de haut-bord.

Ne nous arrêtons pas à décrire les fonctions spéciales de

* Dans les quatre mois qui suivent le désarmement d'un bâtiment ou le débarquement du boursier, il doit avoir arrêté toutes ses pièces comptables et les avoir remises avec tous ses registres aux offices des vivres et du conseil naval.

chaque petit officier : la désignation de chacun d'eux (tableau, p. 75) a dû suffire aux officiers de marine, pour voir immédiatement quelles peuvent et quelles doivent être ces fonctions.

Dans presque tous les grades subalternes, comme dans les grades plus élevés, la paie est d'autant plus forte, que le bâtiment est plus considérable : il en résulte de même que les officiers subalternes ont le plus grand intérêt à passer sur des bâtimens d'un rang supérieur.

Lorsqu'un capitaine reçoit un nouveau commandement, qui presque toujours est un bâtiment plus fort que celui dont il débarque, il peut conserver un certain nombre des subalternes et des matelots qui servaient avec lui *. Il choisit naturellement l'élite de ses anciens serviteurs. Il doit trouver dans cette mutation le moyen de récompenser efficacement les hommes dont il est le plus satisfait, sinon par un avantage immédiat, au moins par l'espoir certain qu'ont ces hommes (une fois distingués par leur capitaine), d'être appelés à suivre partout un chef également prêt à récompenser leur conduite présente

* *Règ. serv. à la mer.* Sect. v, ch. 4. *Capitaine.* Lorsqu'un capitaine quitte un vaisseau pour en reprendre un autre, si les deux vaisseaux sont dans le même port, et que cela se puisse faire sans inconvénient pour le service, on lui permet d'emmener avec lui le nombre d'hommes spécifié ci-dessous; mais il ne doit jamais le faire sans l'ordre exprès de l'amirauté ou du commandeur en chef.

En débarquant d'un vaisseau de	100,	98,	80,	74,	64,	50,	44	canons.
Ayant un équipage de	850,	738,	650,	590,	491,	343,	294	hommes.
Il peut emmener. . . . . sous-officiers.	12,	10,	10,	8,	7,	6,	6	
matelots.	23,	20,	20,	17,	13,	12,	12	

Ces hommes sont en sus de son patron de canot, de son maître d'hôtel et de son cuisinier. Il peut emmener son secrétaire, d'un vaisseau à un autre, sans aucun ordre. Mais si un capitaine quitte un vaisseau sans être nommé à un autre, il ne doit emmener qui que ce soit, à moins d'une autorisation formelle. Quelque soit le nombre d'hommes que le capitaine prenne avec lui, il doit faire passer du vaisseau qu'il va monter dans celui qu'il quitte, le même nombre d'hommes du même grade et du même rang que ceux qu'il choisit pour le suivre.

et leurs services passés : services qui probablement seraient comptés pour rien ou pour peu de chose, par un nouveau capitaine, à la gloire duquel ils n'auraient pas contribué.

Mais, un plus grand bâtiment offre plus de chances d'avancement aux sujets distingués, et l'avantage d'une plus forte paie à tous les petits officiers : il en résulte que l'élite de l'équipage a l'intérêt le plus direct à l'avancement du capitaine. C'est un noyau qui s'attache à sa personne, et qui grossit à mesure que cet officier parvient à des commandemens plus élevés. Cette disposition offre beaucoup d'avantages, et mériterait d'être imitée dans la marine française *. Mais elle ne deviendra vraiment efficace, que quand la solde augmentera, dans tous les grades, avec la force des bâtimens.

Le sort du matelot anglais, embarqué sur des bâtimens de guerre, est singulièrement amélioré depuis 1797. A cette époque, la solde des marins était encore fixée sur le même pied qu'au temps de Charles II. Les commis de toute espèce avaient trouvé le secret d'accroître leurs émolumens, ou par des augmentations directes, ou par des bonnes mains, et d'autres moyens plus ou moins illicites. Mais le pauvre matelot ne recevait aucune indemnité pour améliorer son sort, qui devenait au contraire, de plus en plus misérable, par l'accroissement progressif du prix des objets de première nécessité.

Lorsqu'enfin les marins reconnurent qu'ils attendraient en vain de la générosité du gouvernement, une augmentation volontaire de leur solde, ils se déterminèrent à réclamer, d'autorité, ce qu'ils ne pouvaient obtenir par la voie des supplications.

Tel fut le motif des insurrections qu'on vit éclater presque en même temps (en 1797) à Portsmouth, à Plymouth, au

* Si l'on rétablissait des cadres d'équipages de haut-bord, on pourrait obtenir tous ces avantages, et même éviter des inconvéniens attachés aux mutations d'une partie du personnel des vaisseaux anglais.

mouillage du Nore en avant de Sheerness, et sur la flotte de l'amiral Duncan, en croisière devant le Texel.

Dans cette circonstance critique, au milieu d'une guerre où les Français et leurs alliés obtenaient chaque jour, sur le continent, de nouveaux avantages; tandis que les marines de France, d'Espagne et de Hollande commençaient à reprendre une attitude menaçante; le gouvernement de la Grande-Bretagne déploya toute la prudence et toute l'énergie que l'on pouvait attendre de ses talens et de son patriotisme. L'opposition et le ministère firent à l'instant cesser leurs discordes; tous les papiers publics, sans distinction de parti, réunirent leurs efforts pour agir sur l'esprit des citoyens, de l'armée et de la marine; et cet accord admirable ramena bientôt la flotte à sa fidélité accoutumée..... Alors fut amélioré le sort du matelot. Sa solde fut augmentée. Il se plaignait aussi de la trop grande disproportion des parts de prises; on a diminué ce qui revenait aux rangs supérieurs. Mais, ce qui mérite surtout d'être examiné dans le régime actuel de la marine anglaise, c'est le soin qu'on prend pour tout ce qui peut contribuer à donner des forces au matelot, et à le préserver de l'atteinte des maladies.

La propreté des vaisseaux anglais est admirable. Or, dans un espace aussi resserré, aussi peuplé que l'intérieur d'un bâtiment de guerre, la propreté est le plus puissant préservatif d'une foule de maladies, et surtout de maladies contagieuses *.

* *Règlemens pour le service à la mer. — Devoirs du capitaine.* Sect. v, ch. 4. « Comme la propreté, la sécheresse et le bon air sont essentiellement nécessaires à la santé, le capitaine doit employer tous les moyens pour en faire jouir son équipage. Il doit donner ordre de bien laver, chaque matin, les ponts les plus élevés, et les autres aussi souvent que le temps permettra de les sécher convenablement. Les hamacs doivent être apportés sur le tillac, et les sabords ouverts, lorsque le temps le permettra. On ne doit point garder sur le premier pont plus de coffres ni de sacs qu'il n'en faut pour le *comfort* des hommes; afin de laisser à l'air une libre circulation. Les ventilateurs doivent être continuellement mis en œuvre, et la cale et les magasins aérés par des manches à vent. Le vaisseau doit toujours être étanché, et la pompe souvent nettoyée. Si l'état de la mer empêchait pendant long-

La nourriture du matelot anglais est parfaitement calculée pour la conservation de sa santé. On a soin de varier cette nourriture, en distribuant tour à tour des vivres frais et des vivres salés, de la viande et du poisson ou des légumes. Les salaisons, surtout celles du bœuf d'Irlande, sont renommées pour leur perfection. On fait à bord des vaisseaux anglais un grand usage de la choucroute, mets agréable au goût, et de plus anti-scorbutique. La ration de rhum accordée au matelot est toujours mélangée d'eau et de jus de citron : c'est un véritable punch, qui retient assez de force pour servir de tonique, mais pas assez pour troubler la raison et produire sur les sens une trop grande impression. Enfin, l'eau même, aujourd'hui conservée dans des caisses en fer, devient par-là d'une pureté vraiment inaltérable, et conserve toute la fraîcheur qu'elle pourrait avoir en sortant d'une source limpide *.

Aussi doit-on citer la marine anglaise comme une de celles où le nombre des malades est le moins considérable. C'est un phénomène qu'un homme embarqué sur un bâtiment de guerre, y meurre autrement que par suite de blessures **.

Si l'on accorde beaucoup au matelot anglais, on exige aussi beaucoup de lui. Il est perpétuellement occupé, ce qui l'empêche de s'énerver jamais; on le préserve ainsi d'une foule de vices comme d'une foule de maux.

Les équipages sont partagés en autant de divisions qu'il y a de lieutenans à bord du bâtiment. Ces divisions sont égales en force, et doivent contenir un même nombre d'officiers subal-

temps d'ouvrir les sabords du premier pont, on devrait faire du feu dans les poêles fournis à cet effet, et l'on pourrait frotter les bordages de ce pont, avec du sable chaud. »

* En 1816, lorsque l'auteur de cet ouvrage fit connaître au gouvernement français l'usage des caisses en fer, dont il eut le bonheur d'obtenir l'adoption pour notre marine, le gouvernement anglais faisait exécuter sept mille caisses de ce genre, contenant chacune environ deux tonneaux d'eau.

** Voyez liv. VI, ch. 3, *Pertes et non-valeurs de l'armée navale.*

ternes de chaque grade. Chacune présente autant de subdivisions qu'il y a de *contre-maîtres* et de *midshipmen* capables de les commander, sous les ordres du lieutenant chef de la division. La conduite et la discipline, l'exercice, l'inspection des effets, la propreté des hommes et des hardes, sont sous la surveillance spéciale de ce lieutenant. Les détails des mêmes devoirs sont remplis par les chefs de subdivision. Ainsi les équipages de la marine anglaise sont, par le fait, divisés en compagnies militaires dont les officiers de vaisseau dirigent tout le service, excepté la comptabilité. Séparation très-bien entendue*.

Terminons ce chapitre par le tableau numérique des hommes de tout grade, embarqués à bord des bâtimens de guerre.

RANGS ET CLASSES DES BATIMENS.		FORCES NUMÉRIQUES.			
		ÉTAT MAJOR.	MATELOTS.	ROYAL-MAR.	TOTAUX.
1er. rang.	1re. classe.	207	533	160	900
	2e. *idem.*	*Id.*	483	*Id.*	850
	3e. *idem.*	*Id.*	433	*Id.*	800
2e. rang.	1re. classe.	188	362	150	700
	2e. *idem.*	*Id.*	312	*Id.*	650
3e. rang.	1re. classe.	166	359	125	650
	2e. *idem.*	*Id.*	309	*Id.*	600
4e. rang.	1re. classe.	126	264	60	450
	2e. *idem.*	*Id.*	164	*Id.*	350
5e. rang.	1re. classe.	106	144	50	300
	2e. *idem.*	*Id.*	124	*Id.*	280
6e. rang.	1re. classe.	87	63	25	175
	2e. *idem.*	*Id.*	33	*Id.*	145
	3e. *idem.*	*Id.*	13	*Id.*	125

* Rappelons-nous que le boursier est le dépositaire et le distributeur des vivres et de l'argent des vivres, ainsi que des effets d'habillement et d'équipement. Il ne peut donc pas comme un sergent-major, despote et fripon, voler les marins et les assommer à coups de fouet, ou les faire languir dans un cachot, s'ils réclament ce qui leur est dû. Sous ce point de vue le sort du matelot est bien préférable à celui du soldat anglais.

CHAPITRE VI.

Royal-marines.

Les royal-marines forment la garnison des vaisseaux et la garde des ports. C'est en 1791, qu'il en est pour la première fois fait mention, sous le nom de *marines*. En récompense de leurs services pendant la guerre contre la république française, ces troupes ont été mises au rang des *corps royaux*. Elles sont sous la direction immédiate de l'amirauté, quant au personnel, au matériel, et même à la comptabilité; voilà pourquoi l'office du payeur des royal-marines, fait partie des bureaux de l'amirauté.

Le corps est commandé par trois amiraux, ayant les titres de général, lieutenant général, et major général des royal-marines. Quatre capitaines de vaisseau, sont colonels honoraires. Il y a d'ailleurs un certain nombre de colonels, de lieutenans colonels, etc., qui proviennent des rangs de la troupe, et dans laquelle ils avancent par ancienneté.

Les royal-marines forment aujourd'hui quatre divisions d'infanterie, ayant leurs quartiers à Chatham, à Portsmouth, à Plymouth et à Woolwich. Ces divisions sont composées à peu près d'un même nombre de compagnies.

Les quatre compagnies d'artillerie des royal-marines, destinées au service des brûlots et des bombardes, sont chacune commandées par deux capitaines et huit lieutenans : nombre d'officiers rendu nécessaire par la multiplicité des détachemens qu'exige ce genre de service. Le gouvernement anglais paraît s'applaudir beaucoup de cette nouvelle création.

La force des royal-marines à tenir sur pied chaque année, est votée par le parlement, d'après la proposition d'un membre du ministère, et sur le pied d'un royal-marine pour quatre ma-

telots, en temps de guerre. L'excellence de ces troupes, en a fait successivement augmenter la force à bord des bâtimens.* Voici quel est l'établissement fixé par l'ordonnance du 1er janvier 1817.

CLASSES des parts de prises	GRADES ET TEMPS DE SERVICE.	NOMBRE D'HOMMES PAR BATIMENT DU 1er rang.	2e. rang.	3e. rang.	4e. rang.	5e. rang.	6e. rang.	PAIE des ROYAL-MARINES sur tous les bâtimens. l. s. d.	PAIE de L'ARTILLERIE de marine. l. s. d.
II.	Capitaine avec brevet de major.	1	1	1	1	»	»	17 10 10	18 4 »
	Capitaine.							14 14 10	15 9 »
III.	1er. lieut. après 7 ans de service.	3	3	2	1	2	1	10 10 7	10 19 4
	1er. lieut. avant 7 ans.							9 2 4	9 11 4
	Seconds lieutenans.							7 7 5	7 16 4
IV.	Sergent de drapeaux.	4	3	3	2	2	1	2 12 1	3 10 9
	Sergent.							1 18 1	2 16 9
V.	Caporal après 14 ans de service.	4	3	3	2	1	1	1 10 1	2 14 »
	Caporal après 7 ans.							1 7 9	2 11 8
	Caporal avant 7 ans.							1 5 5	2 9 4
	Tambour.	2	2	2	1	1	1	1 1 4	1 4 5
VI.	Bombardier après 14 ans de service.	»	»	»	»	»	»	. . . . .	2 9 6
	Bombardier après 7 ans.								2 7 2
	Bombardier avant 7 ans.								2 4 10
	Fusilier ou canonnier après 14 ans.	146	138	114	53	44	21	1 1 6	1 9 1
	Fusilier ou canonnier après 7 ans.							» 19 2	1 6 9
	Fusilier ou canonnier avant 7 ans.							» 17 5	1 4 5
	TOTAL.	160	150	125	60	50	25		

On voit par cet état, qu'on n'embarque pas d'officiers supérieurs des royal-marines. Tous les officiers, une fois à bord, doivent obéir, non-seulement au capitaine du bâtiment, mais au lieutenant de quart.

Quoique les lieutenans des royal-marines ne soient assimilés pour les parts de prise, qu'aux warrant-officiers, ils doivent néanmoins être considérés et traités sous tous les rapports, comme des officiers brevetés.

* Sur 20,000 hommes votés pour la marine, en 1820, il y avait 12,000 matelots seulement et 8,000 Royal-marines. Mais cette grande disproportion tenait à des motifs politiques, et principalement au désir qu'avait le ministère de s'assurer une force de terre suffisante pour imposer aux *radicaux*.

Quant aux soldats, ils sont exercés à bord, au maniement des armes, par leurs propres officiers. Ils peuvent être employés à toutes les manœuvres basses; mais non pas être envoyés de force dans les hauts. Il est expressément défendu aux matelots, petits officiers et officiers de vaisseau, de frapper un sergent, ni même un caporal des royal-marines. Lorsqu'un bâtiment est stationné dans les mers de la Grande-Bretagne, un sergent, un caporal de ce corps, ne peuvent être dégradés à bord, sans l'assentiment de l'amirauté : dans les stations lointaines, il suffit, pour prononcer cette dégradation, que le capitaine du bâtiment obtienne l'assentiment de l'officier qui commande les royal-marines, à son bord.

Lorsqu'il est nécessaire d'embarquer des royal-marines, l'amiral du port où s'effectue l'embarquement, fait par écrit sa demande au commandant de ces troupes à terre, en indiquant le nombre d'officiers, de sous-officiers, de tambours et d'adolescens (*boys*) dont on a besoin. Si le capitaine d'un bâtiment trouve quelques-uns des militaires envoyés à son bord, impropres au service, il peut les renvoyer à terre : en faisant connaître au chef de la division dont ils proviennent, les motifs de ce renvoi.

L'habillement des royal-marines n'est pas fait à l'entreprise par les colonels, comme celui des troupes de terre *: c'est le gouvernement qui s'en charge. L'administration du petit équipement est confiée aux capitaines. Les effets d'habillement et d'équipement sont fournis par un adjudicataire général, à Londres, et d'après un modèle uniforme, transmis ensuite dans les quatre ports affectés au séjour à terre des royal-marines. Le garde-magasin de l'arsenal est, dans ces ports, le dépositaire de l'habillement, ce qui prévient le brigandage exercé trop

* En général, l'organisation intérieure des royal-marines est plus simple, plus économique et mieux entendue que celle des régimens anglais d'infanterie de terre.

souvent entre les chefs de corps et les officiers chargés de l'habillement.

Les royal-marines reçoivent chaque année, à jour fixe, comme les troupes de terre, l'habit-veste rouge à collet et à paremens *bleus* (marque distinctive des corps royaux), la culotte et le gilet blancs, une paire de guêtres noires, une paire de souliers, une paire de bas, une chemise, un col noir; enfin un chapeau rond retroussé par une ganse, au lieu de schakos.

Une des causes de l'insuccès et de la suppression des équipages enrégimentés à bord de nos vaisseaux étant le mode d'administration de ces corps, je crois important de présenter comme un modèle dont l'expérience a justifié la bonté, le mode adopté pour les royal-marines embarqués.

Quand les royal-marines arrivent à bord, le capitaine du bâtiment leur fait délivrer par le boursier une fourniture de lit et deux chemises à carreaux. Il leur fait ensuite délivrer de temps à autre de nouvelles fournitures de lit, des vêtemens de bord (*slop clothes*), des habits provenant des décédés, et du tabac; suivant que le besoin lui en est démontré pour chacun d'eux, par l'officier qui les commande : mais en ne dépassant pas la valeur de 5 fr. par homme et par mois. On tient compte de ces fournitures, sur les registres de présence et d'habillement.

Chaque année, lors du renouvellement de l'uniforme des troupes, le capitaine du vaisseau fait sa demande au garde-magasin du port où il se trouve, ou dont il est le plus proche, pour les nouveaux habillemens dus aux royal-marines embarqués. Il envoie un officier de ce corps recevoir cette fournitnre et en donner reçu au garde-magasin; ce même officier délivre les habillemens aux militaires qui lui en donnent leur reçu personnel. Enfin le capitaine vise le reçu général, et le transmet immédiatement au conseil naval.

Si le navire est en voyage, ou en station loin de la Grande-

Bretagne, les effets sont confiés en partant à un officier du bord qui en devient garde, et ne les délivre qu'avec des formalités bien déterminées. Le capitaine du bâtiment fait dresser, suivant la forme qu'on vient de faire connaître, deux rôles des effets délivrés, pour être envoyés au conseil naval, par deux occasions différentes.

Quand les royal-marines reviennent des stations extérieures, si l'habillement annuel leur est dû, ils le reçoivent de la manière qui vient d'être expliquée. S'ils ont à réclamer plus d'une fourniture complète, ils touchent, pour chacune, en sus de celle qui leur est délivrée en nature :

Le sergent,	Le tambour,	Le caporal et le soldat.
52 f. 50 c.	37 f. 50 c.	26 f. 25 c.

L'officier commandant des royal-marines, à bord, doit examiner au moins une fois par semaine, l'habillement et l'équipement de sa troupe. S'il néglige de remplir ce devoir, le capitaine du bâtiment en prévient le secrétaire de l'amirauté.

Lorsqu'un royal-marine meurt à bord, on vend ses effets à l'enchère, au pied du grand mât; le produit de la vente est porté sur son décompte; et quand ce décompte est arrêté, ce qui reste est payé aux exécuteurs testamentaires ou administrateurs des biens du décédé. Dans cet encan, chaque homme du bord ne peut acheter d'effets, qu'avec les 5 f. qui lui sont alloués, chaque mois, pour accoutremens de bord (*slop clothes*).

Si l'uniforme du décédé est en état de servir, on l'envoie au quartier-maître des royal-marines du port à proximité duquel le bâtiment se trouve; lorsque le bâtiment est trop éloigné de la Grande-Bretagne, on attend pour cela qu'il soit de retour.

Quand on débarque un royal-marine pour l'envoyer à l'hôpital, on fait porter avec lui ses habits, ses effets et ses armes. Dans les ports étrangers, quand on envoie des royal-marines à terre, pour raison de santé, on garde à bord leurs armes, leur

buffleterie, etc., pour s'en servir si l'homme ne revient pas.

Passons maintenant aux détails qui concernent la comptabilité. A la fin de chaque mois, l'officier commandant à bord les royal-marines, adresse au secrétaire de l'amirauté, l'état de sa troupe. Si elle appartient à différentes divisions, il dresse un état par division, pour qu'on puisse, 1°. transmettre cet état aux quartiers centraux des divisions respectives; 2°. connaître et vérifier dans ces quartiers, le nombre et la situation des royal-marines servant à bord, et le temps de leur dernier équipement; 3°. de ces mêmes quartiers, rendre à l'amirauté et à l'office naval, des comptes généraux aussi corrects que possible. Le capitaine du bâtiment doit attester au bas de tous les états envoyés de son bord, par l'officier commandant les royal-marines, qu'ils sont conformes aux registres du navire.

Les royal-marines (excepté les officiers) sont payés à bord, d'après les registres, comme les matelots. Lorsque des royal-marines débarquent avant l'époque des paiemens, le capitaine fait dresser cinq listes de décompte de ces hommes, les envoie au conseil naval pour qu'elles soient soldées dans le plus bref délai possible après le débarquement. On retient 75 f. par tête, pour masse de petit équipement à terre : s'il n'y a pas en tout 75 f. à solder, la moitié seulement est réservée pour la masse.

On évite donc tout achat, toute vente d'effets par des officiers; et le vol ne peut pas être organisé sous le manteau trop souvent protecteur, ni sous la garantie presque toujours illusoire d'un conseil d'administration présidé par un colonel armé d'un double despotisme, et comme chef de corps, et comme capitaine de bâtiment.

Le commandant du vaisseau ne pouvant prendre aucun intérêt pécuniaire, dans la gestion de la solde des équipages, est à l'abri des tentations. Il ne peut plus signaler son zèle et montrer son autorité, qu'en refusant les effets d'habillement et d'é-

quipement qui ne seraient pas excellens ou conformes au modèle. Il n'a point directement affaire aux fournisseurs, mais au garde-magasin de la marine. Ainsi, ni lui, ni son quartier-maître, ni son capitaine d'habillement, ne sauraient être exposés à des séductions qui, comme on sait, tournent toujours au détriment du malheureux militaire.

Il nous semble qu'il serait possible, et facile, d'organiser des équipages de haut-bord, d'après un système analogue à celui dont nous venons de parler. Il faudrait pour cela que l'administration de ces corps eût lieu par compagnies et non par équipages; que la solde à la mer n'eût rien de commun avec la solde à terre : celle-ci serait réglée comme pour l'infanterie, et l'autre suivant le mode de paiement de l'administration maritime. La direction de l'habillement ne serait donnée ni aux capitaines de vaisseau, ni à leurs subalternes : il n'y aurait point de conseil de *gestion* à bord, mais bien un conseil d'*inspection*. La seule autorité des officiers de marine s'exercerait pour exiger des garde-magasins la fourniture de bons habillemens : enfin ces habillemens seraient fournis sur marchés passés devant le grand conseil de chaque port, auquel seraient appelés les chefs des troupes à terre, avec voix consultative seulement.

Ce plan aurait d'ailleurs un grand avantage : comme il laisserait à l'administration beaucoup d'attributions, ce corps si puissant cesserait d'être ennemi d'une institution qui convient spécialement au caractère français : et l'institution renaîtrait.

D'un autre côté, les vrais officiers de marine, qui préfèrent consacrer tout leur temps aux études, aux travaux, aux fonctions de leur état, plutôt que de pâlir sur d'arides détails d'une comptabilité qu'on avait compliquée avec un machiavélisme sans exemple; ces officiers seraient beaucoup plus portés à remplir les devoirs de lieutenans et de capitaines, si ces devoirs se réduisaient à des fonctions purement militaires.

LIVRE TROISIÈME.

OFFICES CENTRAUX DE LA MARINE.

CHAPITRE PREMIER.

Office des paiemens de la marine.

Dans un pays où toutes les sommes qui ne sont pas au-dessous d'une livre sterling, se paient en billets de banque ; où l'on n'a, pour ainsi dire, pas de monnaie dans les caisses; rien ne devrait être plus simple, plus expéditif et moins dispendieux, qu'un office des paiemens de la marine. Mais, des raisons politiques ont rendu cette administration beaucoup plus onéreuse, que ne semble le comporter l'extrême facilité de ses opérations.

L'office des paiemens est dirigé par le *trésorier de la marine*, que le ministère a toujours soin de faire élire à la chambre des communes; il est, par conséquent, un ministériel obligé : il en reçoit la juste récompense. Avant 1782, il cumulait des appointemens considérables, avec des bonnes mains et des intérêts de fonds si copieux, que l'état, en supprimant la partie indirecte de tels revenus, lui fit, *par économie, cent mille francs* de fixe par an *! Les bureaux du trésorier sont établis sur un pied qui correspond parfaitement à l'extravagance de ses appointemens. On peut en juger par le budget de 1820, dont voici le sommaire :

* Ordonnance du roi du 26 juin 1782.

1 trésorier *.	75,000 f.	22 commis de 4e. classe. .	110,000 f.
1 payeur maître.	25,000	4 *idem* de 5e.	17,875
8 commis de 1re. classe. .	150,000	27 serviteurs.	53,736
10 *idem* de 2e.	119,450	Frais de bureau, etc. .	171,819
24 *idem* de 3e.	210,000	TOTAL.	932,880

Observons que l'office des paiemens des royal-marines, placé dans les bureaux de l'amirauté, coûte à lui seul 69,156 fr. : cela fait donc en tout 1,002,036 fr., et ce million est dévoré par 74 commis !

C'est avec douleur, je l'avoue, que je rapporte ici ces honteuses prodigalités. Je crains qu'à l'avenir, aussitôt qu'on voudra parler de réformes et d'économies dans la comptabilité de la marine française, les partisans de la profusion, ne comparent avec emphase nos dépenses de toute espèce, avec celles du trésorier de la marine britannique; et ne fassent entendre des cris de victoire, en montrant combien nous sommes loin encore de cette admirable dissipation des deniers de la patrie. Mais j'ose espérer qu'alors les amis du bien public élèveront une voix courageuse. Ils pourront dire, à leur tour, que c'est pour avoir laissé la plupart des administrations tomber dans des prodigalités aussi démesurées, que le pays le plus industrieux, le plus commerçant et le plus riche de l'Europe, s'est vu littéralement ruiner par son gouvernement, dans la courte période de 25 années ! et cette ruine est aujourd'hui la cause du mécontentement profond qui menace la Grande-Bretagne d'une révolution terrible.

Cet ouvrage ayant surtout pour but de faire connaître dans les institutions anglaises, ce qui nous a semblé digne d'imitation, nous nous garderons de nous étendre sur le service du

* Depuis la paix, les vives réclamations de l'opposition contre la profusion des dépenses ministérielles, ayant fait arrêter en principe qu'à la démission ou à la mort du trésorier en fonctions, son successeur n'aurait plus que 75,000 f. d'appointement ; comme la place est venue à vaquer depuis lors, le financier qui l'occupe actuellement est réduit à ce salaire.

trésorier de la marine. Nous nous bornerons à présenter quelques observations sur les paiemens en général.

Les officiers de vaisseau sont payés par trimestre. A cet effet, lorsqu'ils servent au loin, ils peuvent par l'intermédiaire de leur capitaine, tirer sur le trésor de la marine, par l'intermédiaire de banquiers connus, et d'après le cours des changes, dûment certifié. Les équipages des bâtimens de guerre ne sont payés que quand les vaisseaux reviennent dans les ports d'Angleterre.

Actuellement, les ouvriers des arsenaux sont payés à l'entreprise, d'après un devis général et détaillé pour chaque espèce de bâtimens, soit pour les travaux neufs, soit même pour les réparations. Cette uniformité de prix dans tous les ports de l'état, introduite seulement pendant la dernière guerre, est une des grandes améliorations de la comptabilité des travaux. C'est au comité de révision des affaires civiles de la marine, qu'on doit d'avoir exécuté cette belle opération.

Ce qu'il faut admirer dans la comptabilité de la marine anglaise, c'est la ponctualité des paiemens *. Dès qu'un fournisseur a fait quelque livraison, et que le certificat de recette est délivré, non-seulement la valeur de cette fourniture lui est acquise, mais cette valeur porte intérêt à dater du jour même de la recette. Le billet à ordre qu'il reçoit, a cours dans le commerce, de préférence aux effets des maisons les plus sûres.

En Angleterre, un marché légalement passé entre un particulier et la marine, est irrévocable, quels que soient les béné-

* Je puis citer le fait suivant, comme un exemple de la fidélité mise par l'administration anglaise, à remplir ses engagemens. Lorsque j'arrivai à Dordrecth, en 1805, j'eus à recevoir de MM. Bonn une fourniture de bois pour la marine française, et voici ce que m'apprirent ces négocians recommandables. Ils avaient fourni de grandes quantités de bois de construction à la marine anglaise, qui leur devait plus d'un demi-million lors de la déclaration de guerre de 1803. Malgré l'état de guerre, MM. Bonn reçurent un sauf-conduit de l'amirauté. L'un d'eux vint à Londres, et sans aucune difficulté, toucha sur-le-champ la somme qu'il réclamait. Honneur à cet esprit d'équité !

fices, même imprévus, que puisse faire le fournisseur, il n'est jamais soumis à l'arbitraire des administrateurs ni des ministres. Si quelque agent du gouvernement néglige ou refuse de remplir certaines parties des engagemens convenus, cet agent est poursuivi par la voie civile, devant les tribunaux ordinaires; et les poursuites intentées contre lui n'ont jamais besoin d'être autorisées par un conseil ministériel. C'est-à-dire qu'en Angleterre on ne fait pas préjuger les affaires, par des autorités à la fois juges et parties.

Il en résulte, il est vrai, que si l'administration fait une faute dans ses calculs, elle la paie; et les fournisseurs en profitent. C'est en apparence une perte pour l'état. Mais par combien d'avantages n'est pas compensée cette perte locale, perte d'autant plus rare qu'elle tire plus à conséquence!

De tous les consommateurs de l'Europe, l'administration de la marine anglaise est le plus riche, le plus sûr, le plus équitable. C'est donc à lui qu'on vend de préférence; c'est pour lui qu'on réserve les munitions navales les plus parfaites. J'ai vu, dans plusieurs contrées, des munitions de ce genre, remarquables par leur beauté; j'ai demandé pour qui elles étaient destinées : « C'est pour la marine anglaise. » Me répondait-on avec emphase. Ces mots voulaient dire que la marchandise était nécessairement excellente. Non-seulement cette marine est parfaitement servie; elle l'est à plus bas prix que toute autre, parce qu'elle achète plus en grand, et surtout qu'elle inspire plus de confiance.

Un système directement contraire a produit des effets directement opposés; c'est ce que nous pourrions montrer jusqu'à l'évidence, en retraçant ici les maximes, les fraudes et la mauvaise foi du système suivi dans la gestion des affaires contentieuses de la marine impériale française.

Depuis l'établissement du gouvernement constitutionnel en

France, la fidélité de la marine à remplir ses engagemens pécuniaires a fait beaucoup de progrès. C'est un des points sur lesquels l'amélioration du gouvernement a commencé de se faire sentir. Cependant, il reste encore des perfectionnemens à produire à cet égard. Il faut, comme les Anglais, ou payer comptant, ou faire courir l'intérêt de l'argent, aussitôt que la fourniture est reçue ; il faut simplifier les formalités, etc.

CHAPITRE II.

Office et conseil naval.

Tous les navires et tous les établissemens de la marine militaire sont compris dans ce que les Anglais appellent *the navy*, la *navie* *. L'ensemble des bureaux de la marine, relatifs aux travaux, au matériel, à la comptabilité, constitue l'office naval, *the navy office*. Enfin, le conseil naval qui dirige ces bureaux a le nom de *navy board*.

Ce conseil est composé d'un officier de marine, président, appelé *contrôleur ;* de trois inspecteurs des constructions navales (*surveyors of the navy*) ; et de plusieurs autres commissaires (*commissioners*), pris à nombre égal dans le civil et dans le militaire.

C'est au mois de mai 1660 que Charles II revint en Angleterre, et dès le 4 juillet de la même année, il donna sa sanction aux règlemens ** qui sont encore la base de cette organisation.

Il y a donc, à présent, plus d'un siècle et demi que le gouver-

* Les Normands disaient dans leur vieux gaulois, la *navie :* il est fâcheux que l'on n'ait pas conservé ce mot qui manque à notre langue : il vient, comme on sait, du grec ναῦς, navire.

** On les doit au duc d'York, alors grand amiral, et qui régna sous le nom de Jacques II : c'était un des marins les plus braves et les plus habiles de son temps. Les règlemens dont il s'agit ont été recueillis dans un petit livre fort rare aujourd'hui, et qui porte pour titre : *The OEconomy of the english Navy*.

nement anglais, marchant toujours sur les mêmes erremens, profitant des leçons que lui fournit une expérience nouvelle, sans jamais abandonner les leçons de l'expérience des temps passés, se contente sagement de compléter et de perfectionner les diverses parties de son institution maritime : à mesure que le développement des forces et des opérations contraint d'augmenter le personnel et le matériel.

Le principe fondamental de l'administration anglaise, est de diriger par des *commissions* de plusieurs membres, toutes les affaires des grands services publics. Ainsi, les lords commissaires de la trésorerie forment un conseil ordonnateur et régulateur suprême des finances; ainsi, les commissaires de l'ordonnance forment un conseil chargé de l'administration de cette branche importante de la force militaire; ainsi, les lords commissaires de l'amirauté forment un conseil supérieur duquel émanent les ordres principaux relatifs à la force navale. Ainsi, finalement, les *commissioners* * de la marine forment un conseil naval, auquel appartient l'administration et la direction spéciale des travaux et des comptes de la marine militaire.

L'aristocratie vénitienne administrait sa marine suivant des principes semblables. Le conseil *des sages de mer* avait, à fort peu près, les mêmes attributions que le conseil naval d'Angleterre; tandis que le sénat remplissait les fonctions plus élevées, dévolues, dans la Grande-Bretagne, aux lords de l'amirauté **.

Dans certains gouvernemens, on trouve peu simple et peu naturelle cette manière d'opérer. Il n'y a qu'un chef par ser-

* Nous conservons pour les membres du conseil naval cette dénomination anglaise de *commissioners*; parce que le mot de *commissaire*, tel qu'il est employé dans notre marine, donnerait une idée très-fausse de l'existence et des fonctions de ces officiers. Dans la marine anglaise, il y a des *commissioners* qui sont officiers de vaisseau, d'autres qui sont officiers de génie, et d'autres qui sont des comptables : il suffit que tous soient membres de la même commission pour posséder, sans distinction, le titre de *commissioners*.

** Voyez Forfait, *Mémoire sur la marine vénitienne*; et Daru, *Histoire de Venise*.

vice; chaque sous-chef principal est lui-même exclusivement chargé d'un détail. De sorte que les ministères les plus vastes présentent bien des pouvoirs collatéraux, des autorités égales, dans chaque degré de la hiérarchie administrative; mais toujours, et partout, des pouvoirs isolés. Chacun repousse les autres et ne permet (pour employer l'expression vulgaire mais consacrée) ne permet pas que d'*autres* se mêlent de *son* affaire. Malgré tout le zèle et le talent des employés, il y a donc peu d'ensemble dans le service, et peu d'activité dans la marche d'un système entravé par tant d'obtacles. Sans doute, lorsqu'un homme doué d'une grande force d'esprit et de caractère, arrive au timon d'un gouvernement ou d'un ministère ainsi constitué, il y produit de grandes choses, en donnant de nombreuses et fortes impulsions à ces ressorts isolés qu'il plie sous sa volonté, pour les faire agir vers un seul et même but. Mais, à peine est-il obligé de remettre en d'autres mains la direction du service, que le mouvement imprimé perd son ensemble; les résistances renaissent, une sourde anarchie se réveille, et bientôt tout retombe dans le chaos et la nullité accoutumés.

Lors même que le souverain s'efforce d'instituer des conseils qui rendent la marche des affaires plus constante et plus éclairée, la jalouse ambition des ministres, et le sentiment de leur omnipotence, comme premiers délégués du despotisme et dépositaires immédiats du pouvoir arbitraire, ne leur permettent pas de suivre en cela les volontés du maître.

Le gouvernement impérial nous présente un exemple frappant de cette impuissance du despotisme suprême, pour agir sur ses propres instrumens. Lorsque Napoléon tenait encore d'une main ferme les rênes de l'empire, il tenta d'arrêter le cours désastreux des affaires de la marine française, en plaçant, près du chef de ce département, des conseillers recommandables par leur savoir et leur expérience. Mais bientôt le ministre eut l'art

de réduire à la nullité un conseil qu'il abreuva de dégoûts, et qui fut enfin dissous comme inutile. Ainsi fut sauvée la toute-puissance du ministre, et le droit précieux de n'être jamais forcé d'entendre la voix importune de la sagesse et de l'expérience. * Je reviens au conseil naval d'Angleterre.

En 1788, il était composé de sept membres **, savoir :

1°. le contrôleur ; 2°. l'inspecteur des constructions navales ; 3°. le clerc des actes ; 4°. le contrôleur des comptes du trésorier ; 5°. le contrôleur des comptes des vivres ; 6°. le contrôleur des comptes du garde-magasin ; 7°. un *extra* commissaire.

Cette division des fonctions et des travaux, entre les membres du conseil naval, avait éprouvé très-peu d'altérations depuis l'organisation définitive de 1688. Mais, par le grand accroissement de la marine, pendant le dix-huitième siècle, ces membres ne pouvaient plus suffire à la direction complète et à la surveillance du service qui leur était confié. La surintendance de chaque branche du service était donc forcément abandonnée à des subalternes qui n'offraient ni responsabilité ni garanties ***.

Pour remédier à ces inconvéniens, le comité d'enquête navale de 1785 proposait (en 1788), 1°. d'élever à dix le nombre des membres du conseil naval, 2°. de ne plus donner à chacun d'eux une portion isolée des affaires, 3°. de diviser le conseil par *comités* chargés respectivement des principales branches du service : en soumettant d'ailleurs les opérations, les doutes et les difficultés de chaque comité, aux décisions du conseil complet.

Il fallut huit ans pour que ce nouveau plan, mûri dans toutes les têtes, reçût enfin son application. C'est ce qui fut exécuté par l'ordonnance royale du 8 juin 1796, qui divisa le conseil

* On avait réduit les membres de ce conseil à mettre leur opinion, *au crayon*, sur la marge de la plupart des pièces qu'on voulait bien leur communiquer. Le crayon a tous les avantages de la parole, et pas un inconvénient de l'écriture : *verba volant, scripta manent.*

** Voyez le 5e. Rapport du comité créé en 1785, par acte du parlement, pour connaître des bonnes-mains ou *fees*.

*** 4e. *Rapp. des comm. pour la révision des affaires civiles de la marine* (1806).

naval en trois comités, *de correspondance*, *des comptes*, *et des matières* *.

« Depuis 1796 (disaient en 1806 les commissaires de révision, d'après l'observation des effets d'une expérience de dix années, deux de paix et huit de guerre), depuis 1796, les affaires du conseil naval, ont été conduites en suivant ce nouveau système. Toutes les recherches que nous avons faites nous autorisent à dire que le bénéfice qui en est résulté pour le service, a pleinement répondu aux espérances qu'on avait conçues. Nous pensons, néanmoins, qu'il est encore possible de pousser plus loin les améliorations. » On s'est empressé d'adopter les vues nouvelles qui tendaient à ce perfectionnement.

Nous traiterons d'abord des opérations du conseil naval complet, et de ses rapports généraux avec les comités dont nous développerons, ensuite, les opérations spéciales.

Les membres du conseil naval ont pour devoirs généraux, de consulter et d'aviser de concert, sous la direction suprême de l'amirauté, sur les moyens d'exécuter toutes les opérations qui tendent à l'amélioration de l'établissement civil de la marine. Il leur est enjoint de décider en conseil commun, d'après la pluralité des voix, toutes les affaires relatives aux approvisionnemens, aux marchés, à la répartition et *à l'emploi* des munitions navales; de préparer les budgets de la marine; de faire verser les fonds du trésor public, dans les mains du trésorier de la marine : enfin, d'examiner et de constater les recettes et les dépenses de ce trésorier.

La présidence du conseil naval appartient toujours au *con-*

* Cette division a subsisté pendant toute la dernière guerre; mais depuis 1817, pour opérer quelques réductions dans les dépenses de la marine, on a joint au conseil naval le *conseil des transports* qui forme actuellement un comité spécial. Nous ferons connaître avec détail, quelle était l'administration des transports au moment des plus grands efforts de la guerre dernière, voyez liv. IV.

trôleur; non-seulement il peut voter sur toutes les questions débattues, mais quand les voix sont partagées, la sienne compte double et décide ainsi la majorité. Il a le droit de contrôle et de surveillance sur l'exécution convenable et fidèle de tous les ordres du conseil, auquel il doit d'ailleurs soumettre les perfectionnemens dont la marche du service lui paraît susceptible. C'est sur lui que le gouvernement se repose, quant à la direction générale des affaires et à l'ensemble des opérations. C'est lui qui communique personnellement avec la trésorerie, l'amirauté et les grands officiers de l'état, pour tous les rapports extérieurs du conseil naval. C'est lui seul qui, d'après la communication confidentielle du premier lord de l'amirauté, dirige l'exécution des opérations secrètes, et passe tous les marchés qu'exige une telle exécution. Mais, aussitôt que le secret n'est plus nécessaire à garder, il est tenu de communiquer au conseil les ordres qu'il a reçus, et les mesures qu'il a prises en conséquence. Alors, si la majorité des membres désapprouve quelque partie de la conduite du contrôleur, l'affaire entière, avec les motifs d'une telle désapprobation, doit être soumise à l'amirauté qui décide en dernier ressort *. Voilà par quel moyen les Anglais ont su concilier le secret nécessaire à beaucoup de grandes opérations navales, et la responsabilité des chefs chargés temporairement d'un pouvoir discrétionnaire, indispensable pour assurer le succès de ces opérations.

Le contrôleur préside tous les comités auxquels il juge convenable d'assister. Mais, des occupations multipliées l'empêchant souvent de remplir ce devoir **, il est habituellement remplacé

* Ordonnance du 8 juin 1796.

** Pendant la dernière guerre on avait nommé un *député contrôleur* (suppléant); afin de seconder cet officier dans ses fonctions devenues trop étendues pour que son activité pût y suffire.

dans chaque comité par un président spécial. Néanmoins, dans les affaires importantes et compliquées, on a coutume de recourir à son avis, afin d'obtenir une décision immédiate; ou bien on porte la connaissance de ces affaires au conseil général qui décide en dernier ressort *.

Il faut que les présidens des comités soient des hommes qui réunissent, à beaucoup d'habileté, des connaissances pratiques fort étendues. Aussi les commissaires de révision des affaires de la marine ont-ils demandé qu'au cas où la présidence d'un des comités viendrait à vaquer, elle fût donnée au choix des lords de l'amirauté, fait entre tous les membres de l'office naval : *sans avoir égard à d'autres titres qu'au mérite et à l'expérience.*

D'après l'ordonnance du 8 juin 1796, la signature du contrôleur est indispensable pour rendre exécutoire toute pièce officielle, émise par un comité dont un membre est absent : si deux membres étaient absens, on leur donnerait un suppléant unique et temporaire. Depuis la paix, le nombre total des commissioners ayant été réduit, quoiqu'il y ait toujours trois membres par comité, deux suffisent pour expédier les affaires ordinaires. Voici quelle était la division du conseil naval pendant la guerre dernière **:

Comités. . . .	*de correspondance ;*	*des comptes ;*	*des matières.*
Présidens. . .	1 député contrôleur ;	1 commiss. civil ;	1 inspecteur du génie.
Membres. . .	1 inspect. du génie ;	1 *idem* militaire ;	1 commiss. militaire.
	1 commissaire civil ;	1 *idem* civil ;	1 *idem* civil.

La principale difficulté, dans les administrations collectives, est de faire peser la responsabilité sur quelque personne. Le gou-

* Alors la décision doit être signée par trois membres, au moins, y compris le contrôleur.

** Depuis la paix on a formé deux nouveaux comités, savoir : le comité *des constructions*, composé de trois inspecteurs du génie ; et le comité *des transports*, composé comme le comité des matières. Il y a donc aujourd'hui dans le conseil naval quatre commissioners militaires, quatre civils, et trois inspecteurs du génie. Le contrôleur a par an 2,000 l. st., et chacun des autres commissioners 1,000 l. st. : les six plus anciens sont logés par l'état.

vernement anglais a parfaitement atteint ce but dans l'organisation du conseil naval. D'abord, tous les signataires de chaque résolution prise par ce conseil complet, ou par un comité, sont responsables de cette mesure. Ensuite, le plus jeune des signataires est chargé, sous sa responsabilité personnelle, de s'assurer que l'exécution de la même mesure est en tout conforme aux intentions et aux ordres de ceux qui l'ont prescrite : il devient de la sorte un surveillant attentif de tous les bureaux qui doivent concourir à l'exécution des volontés du conseil et des comités.

Efforçons-nous de bien faire connaître les moyens par lesquels on parvient à mettre de l'ensemble, de la simplicité, de la facilité, dans un système en apparence assez compliqué.

Deux fois par semaine, les minutes de chaque comité sont lues au conseil général, pour en obtenir l'approbation définitive, si elle est nécessaire. Par ce moyen, chacun des commissioners prend connaissance de ce qui se passe dans les diverses branches du service; il peut discuter toute opération d'un comité qui lui paraît fournir matière à quelque objection, ou qui demande un éclaircissement. Jusqu'à l'époque de la révision des affaires civiles de la marine, les minutes des déliberations ne contenaient pas même les motifs des décisions les plus importantes. Les commissaires de révision, d'accord avec ceux de l'enquête navale, demandèrent et obtinrent que dans les cas graves, les décisions spéciales du conseil naval, et des comités, avec les circonstances et les raisons motivant ces décisions, fussent consignées dans le registre des délibérations.

Sous l'ancienne constitution de la marine, ainsi que nous l'avons déjà dit, beaucoup de comptes et de travaux importans étaient examinés trop légèrement par le conseil naval. Les rapports, rédigés par les chefs de bureau, étaient confirmés par les commissioners directeurs des départemens auxquels ces rap-

ports appartenaient, et sur leur signature ou les simples initiales de leurs noms, les comptes passaient sans plus ample examen. Mais les commissioners n'avaient aucun pouvoir pour arrêter définitivement des comptes, sans la concurrence du conseil naval présidé par le contrôleur ou par son *député*. Aujourd'hui les comités suffisent à faire ce qui était au-dessus des forces de commissioners isolés, et d'ailleurs trop peu nombreux.

Les commissioners ne dirigent, exclusivement, aucune branche spéciale et permanente du service; parce qu'on veut qu'ils connaissent toujours l'ensemble des affaires du comité auquel ils appartiennent. On préfère ne confier que certaines portions de chaque branche de service, aux divers membres de chaque comité. On a soin, d'ailleurs, que toutes les pièces adressées au conseil naval, ou bien émanées de ses bureaux, soient soumises à l'examen d'un commissioner : il doit contresigner avec ses initiales, les rapports, et les comptes qu'il a vérifiés. On distribue ces travaux de telle sorte que toutes les pièces relatives à la même opération, passent par les mains d'un même examinateur qui suit, ainsi, depuis le commencement jusqu'à la fin, l'affaire dont il est chargé. Cela lui permet d'en rendre, au comité dont il est membre, un compte unique, beaucoup plus satisfaisant que la réunion des comptes partiels qui seraient rendus sur la même affaire, dans le cas où divers commissioners en auraient examiné des portions diverses.

Pour tout ce qui n'est pas autorisé par des réglemens ou sanctionné par l'usage, pour tous les doutes qui naissent dans l'esprit d'un commissioner auquel la révision d'un compte ou la direction d'une certaine branche d'affaires aurait été confiée, il en réfère au comité qui doit en connaître. L'admission de charges insolites, sur les comptes et sur les dépenses de matières, ainsi que les décisions à prendre pour des paiemens qui sortent du cours ordinaire, exigent que les résolutions d'un comité soient

souscrites avec les initiales des noms de tous les membres présens : deux suffisent à la rigueur *.

En cas de maladie ou d'absence d'un des commissioners, ses travaux sont répartis entre ses collègues.

Comité visiteur. Une des mesures les plus importantes et le plus soigneusement suivies, depuis l'adoption des projets de la commission chargée de la révision des affaires civiles de la marine, est de faire visiter périodiquement les ports et les arsenaux, par un comité du conseil naval. Ce comité, composé de trois membres, est présidé par le contrôleur ou son député.

Il ne doit jamais s'écouler plus de trois ans, sans qu'une semblable tournée soit faite dans les ports : même aux époques où le conseil naval est surchargé d'occupations qui requièrent la réunion complète de ses membres. En toute autre circonstance, les tournées doivent avoir lieu chaque année. Elles sont faites d'ailleurs à des époques imprévues, afin que les inspecteurs puissent mieux juger de l'état habituel des arsenaux.

Le comité visiteur vérifie, par ses propres yeux, si les instructions données aux officiers des arsenaux, et les ordres permanens émis depuis la dernière visite, ont été mis à exécution dans tous les établissemens, avec intelligence et ponctualité; si ces ordres ont produit des effets utiles ou pernicieux; s'ils présentent des irrégularités, des incohérences, relativement au système général du service : afin de remédier le plus tôt possible à tous les inconvéniens.

Le comité visiteur doit, en outre, examiner, si les officiers des arsenaux sont capables de remplir les devoirs de leurs places respectives, et désigner ceux qu'il faut mettre en retraite. Il doit assister aux revues générales des employés et des ouvriers, veiller à ce qu'on réforme les infirmes, les invalides, et les hommes

* Il faut que tout bill de liquidation (*clearing bill*), qui est le bill par lequel tous les comptes de caisse sont passés, soit toujours signé par trois commissioners.

inutiles; enfin, s'enquérir avec détail de tout ce qui concerne l'ordre, l'économie, et la discipline des arsenaux.

Les résultats de chaque visite, les observations auxquelles elle a donné lieu, les mesures nouvelles, la rectification des mesures existantes et vicieuses, la mise en vigueur des mesures existantes et bonnes, mais négligées et tombées en désuétude: telle est la matière du rapport rédigé par le comité visiteur, après l'inspection de chaque arsenal. Ce rapport, adressé d'abord au conseil naval, est transmis ensuite à l'amirauté.

Si l'on observe qu'un comité composé de trois lords de l'amirauté, effectue aux mêmes époques, la visite de tous les ports; que dans l'intervalle de ces grandes revues du matériel, du personnel et des institutions, un des inspecteurs du génie est spécialement chargé de faire des tournées dans tous les arsenaux où sa présence peut être utile; que le contrôleur et le premier lord de l'amirauté vont souvent dans ces établissemens, prendre eux-mêmes connaissance de l'ordre habituel et des innovations du service; que pour toute affaire extraordinaire, les autorités centrales ne décident rien sans avoir envoyé, sur les lieux, des commissaires spéciaux de l'amirauté ou du conseil naval,..... alors on verra que le ministère de la marine anglaise doit avoir une connaissance parfaite de tous les objets qu'il dirige, et n'être jamais réduit à juger des choses d'après d'aveugles traditions.

Nous allons maintenant présenter le tableau de l'établissement des bureaux de la marine, à trois époques bien remarquables; la première en 1792, au commencement des guerres de la révolution française; la seconde en 1813, au fort de la dernière guerre; la troisième en 1817, après deux ans de paix. A la vue de ce tableau, on sera frappé sans doute de l'accroissement présenté, dans l'espace de vingt-cinq ans, par les dépenses des bureaux de l'office naval.

BUREAUX DE L'OFFICE NAVAL.	1792. NOMB.	1792. SALAIRES.	1813. NOMB.	1813. SALAIRES.	1817. NOMB.	1817. SALAIRES.
		l. st.		l. st. s.		l. st. s.
1 secrétaire du conseil naval.	1	300	1	1,200 »	1	1,200 »
1er. assist.-secrét. du comité de correspondance.	»	»	1	800 »	1	800 »
1er. secrétaire du comité des comptes *. . .	»	»	1	800 »	1	800 »
1er. secrétaire du comité des matières *. . .	»	»	1	800 »	1	800 »
Bureau du secrétaire général. . . . Clercs.	14	780	22	4,870 »	23	5,815 »
Inspection des construct. navales. . Assistans.	2	580	2	1,182 10	1	600 »
Idem, dessinateurs **.	»	»	4	1,000 »	4	1,350 »
Bureau d'enregistrement. . . . . Clercs.	18	1,230	20	4,850 »	20	5,645 »
Idem des marchés. . . . . Clercs.	»	»	2	600 »	2	940 »
Idem des bills et des comptes. . . . Clercs.	15	90	16	3,910 »	17	4,855 »
Idem d'examen des compt. étrangers. Clercs.	»	»	7	1,680 »	7	2,025 »
Idem gages des gens de mer. . . . . Clercs.	11	700	15	3,150 »	15	3,770 »
Idem de l'inspect. des constructions. Clercs.	5	330	5	1,250 »	5	1,320 »
Idem des matières. . . . . Clercs.	»	»	6	1,620 »	6	1,900 »
Idem des allocations. . . . . Clercs.	»	»	10	2,440 »	10	3,320 »
Idem d'exam. des compt. du garde-mag. Clercs.	8	450	9	1,810 »	9	2,100 »
Idem d'habillemens. . . . . Clercs.	5	500	6	1,590 »	6	2,080 »
Idem de l'architecte civil. . . . Assistant.	»	»	1	600 »	1	700 »
Idem. . . . . Dessinateurs.	»	»	3	630 »	5	1,252 1
Idem d'exam. des compt. du trésorier. Clercs.	8	530	8	1,830 »	8	2,015 »
Clercs du contrôleur, par supplément. . .	»	»	2	75 »	2	125 »
Messagers, garçons de bureau, etc. . . .	10	369	9	961 4	9	956 »
TOTAUX.	.	6,669	.	37,648 14	.	44,368 1

Indépendamment des clercs entretenus, il y a des clercs extraordinaires ou temporaires. En voici la comparaison pour les trois époques citées ci-dessus :

	1792.	1813.	1817.
Nombre de clercs.	10	80	22
Salaires (*livres sterlings*). . .	512	6,330	2,840
Solde moyenne (*par individu.*).	51 $\frac{2}{10}$	79 $\frac{1}{8}$	129 $\frac{2}{11}$

Ainsi l'on voit que, de 1792 à 1813, la solde de ces clercs s'élève d'environ cinquante pour cent, à cause de l'augmentation

* Ces officiers ont été ajoutés par ordonnance royale, le 28 octobre 1807, en conséquence du plan des commissaires de révision.

** Ces dessinateurs, en 1792, étaient des contre-maîtres payés sur le rôle des ouvriers des arsenaux, avec une haute paie de 7 $\frac{1}{2}$ schellings par jour.

du prix de toutes choses ; et que, de 1813 à 1817, cette solde s'élève encore plus haut, de soixante pour cent, malgré la diminution du prix de toutes choses.

CHAPITRE III.

Conseil naval. Comité de la correspondance générale.

Toutes les pièces adressées au conseil naval, lorsqu'elles ne sont pas du ressort spécial de quelque autre comité, sont examinées, discutées et répondues par le comité de correspondance : excepté dans les cas importans que l'on juge convenable de soumettre à la délibération générale du conseil naval. On a placé sous la direction de ce comité :

1°. le secrétariat ; 2°. le ticket office ; 3°. le contract office, 4°. l'allotment office.

1. *Secrétariat.* Ses travaux dérivent du conseil naval ou des comités, et sont dirigés par un secrétaire général appelé *secrétaire de la marine.* Il doit assister aux séances du conseil naval, rédiger et enregistrer les minutes des délibérations et des résolutions, surveiller l'exécution des décisions en ce qui concerne la fidèle, prompte et *secrète* expédition des affaires, dans les bureaux qu'il dirige *. Il correspond avec tous les pouvoirs civils, militaires et maritimes, ainsi qu'avec les particuliers qui ont affaire au conseil naval **.

* Afin de soulager dans ses travaux le secrétaire général, il y a maintenant un secrétaire spécial pour chaque comité. Voyez le tableau de la page précédente.

** Il est aussi chargé d'examiner les réclamations et de dresser les certificats ou bons de secours (*bills of gratuities*), pour les parens des officiers ou des gens de mer tués dans les combats. Il fait et délivre les certificats de refus des prises offertes à la marine de l'état, et jugées impropres au service. Enfin, il accepte les lettres de change tirées sur le conseil naval.

C'est au secrétariat de l'office naval que sont enregistrés les actes de nomination de tous les officiers de la marine, tant civils que militaires : depuis le premier lord de l'amirauté, jusqu'au dernier *midshipman*. Les pièces à l'appui des nominations, engagemens, cautions, etc., * y sont pareillement enregistrées et déposées. On y conserve la collection originale de tous les ordres permanens et de toutes les instructions expédiées pour le service de la flotte, des ports et des arsenaux. Enfin, toutes les lettres, tous les papiers reçus par le conseil (excepté ceux qui se rapportent à l'*allotment* office) sont déposés au secrétariat : de sorte qu'on y peut aisément recourir, et que toutes les demandes du conseil peuvent être promptement répondues.

Livre d'expériences. Depuis long-temps on tenait au secrétariat général, et l'on tient maintenant au secrétariat des constructions, un livre très-utile, où l'on consigne la marche et les résultats de toutes les expériences faites pour le progrès de la marine. Par-là, toutes les fois qu'on propose des expériences, on peut facilement voir si elles sont ou neuves ou semblables à celles qu'on a déjà tentées sur le même sujet. Pendant quelque temps, au milieu de la dernière guerre, la grande multiplicité des travaux avait fait abandonner cette excellente méthode; mais, depuis la révision des affaires navales, on s'est empressé de la remettre en pratique.

« Nous pensons, disent les commissaires de révision, qu'il serait très-avantageux de faire, au secrétariat, un extrait de la correspondance tenue sur les sujets les plus essentiels, en relatant les pièces originales. La réunion de ces extraits épargnerait au conseil naval un temps précieux qui, maintenant, est trop de fois consumé en recherches infructueuses, dans la masse

* On y tient aussi (comme contrôle) le compte des bonnes-mains ou *fees* payables suivant un ordre du conseil, sur des pièces préparées au secrétariat.

entière d'une énorme correspondance. Tout ce qu'il y a d'utile à conserver, sur chaque affaire importante, pourrait aisément être contenu sur une ou deux pages. Chaque année, ces extraits seraient mis en ordre, accompagnés d'un index, et reliés : ils formeraient un précieux répertoire. » Ajoutons qu'une semblable analyse ne serait pas d'un moindre avantage dans notre ministère de la marine, que dans les bureaux du conseil naval d'Angleterre.

Bureau des pétitions. C'est une annexe du secrétariat. Son institution fait honneur à l'humanité du gouvernement anglais. L'unique fonction de ce bureau est de dresser des pétitions pour les matelots et les pauvres gens qui peuvent avoir besoin de réclamer près du conseil naval, au sujet de leurs salaires; ou qui demandent des certificats de service, afin d'avoir la faculté de s'établir et d'exercer des métiers dans les cités, etc. Non-seulement on dresse les pétitions relatives à ces divers objets, mais on aide les pétitionnaires dans la poursuite de leurs réclamations. Pour leur éviter les délais et les difficultés, on leur indique la marche qu'ils doivent suivre, les bureaux auxquels il leur faut successivement s'adresser, etc.

Allotment office ou bureau des allocations. Ce bureau fut établi en 1797, en conséquence d'un acte du parlement qui permettait aux matelots et aux royal-marines d'allouer une partie de leur solde en faveur de leurs mères ou de leurs femmes; et qui autorisait en outre les officiers à tirer, chaque trimestre, des billets à ordre, pour leur solde. Depuis le 1^er^. janvier 1817, les classes de personnes qui ont droit à tirer de tels billets sont considérablement augmentées *. Les commissaires de révision, avec des soins et des détails qui font honneur à leur philantropie, demandèrent et obtinrent qu'on accordât aux officiers mariniers,

* Voyez 6^th^. *Rep. comm. finances.* 1817. Appendix, p. 137.

aux matelots et aux royal-marines, la faculté d'allouer une partie de leur solde à leur père, s'il est veuf et hors d'état de se nourrir lui-même, et à leurs enfans qui seraient au-dessous de 14 ans. Les allocations sont payées à domicile aux personnes secourues. Les commissaires ont donné des moyens pour assurer la remise et l'emploi fidèle de ces fonds en faveur des enfans. Quand la femme d'un marin a mérité, par sa mauvaise conduite, de perdre les secours qui lui sont accordés, alors, d'après la demande du marin, et si les autorités locales témoignent de cette mauvaise conduite, la femme cesse de toucher les secours qu'elle avait reçus régulièrement jusqu'à cette époque.

Ticket office ou *bureau d'enregistrement*. C'est dans ce bureau qu'on prépare les états financiers demandés par le parlement ou l'amirauté, mais soumis d'abord à l'examen du conseil naval : voici le détail des attributions de ce bureau.

Comparer et faire cadrer les rôles d'embarquement et d'effectif des bâtimens, avec les contrôles de revue. Préparer, examiner, ajuster les registres de solde des bâtimens, d'après les rôles de revue de paiement. Dresser des registres de solde pour les bâtimens pris ou détruits. Préparer et compléter la liste des demi-soldes, en y enregistrant les noms omis dans les listes transmises par l'amirauté. Examiner et arrêter les registres des agens comptables des navires, pour les vivres, les habillemens, (*slops*), le tabac, les fournitures de lit, d'après les registres de revue et les registres d'habillement des bâtimens. Préparer les pièces comptables pour la paie et les allouances des amiraux, capitaines, lieutenans, maîtres, chirurgiens et chapelains; préparer le compte du nombre des matelots et royal-marines portés sur les rôles et passés en revue par la marine. Enregistrer les officiers mariniers dans la liste annuelle, et tenir la liste de ces officiers. Examiner les listes de prise, d'après les rôles de revue. Diriger et surveiller les paiemens de décompte et les rappels des navires et des arsenaux, à Portsmouth, Plymouth, Chatham, Sheerness, Deptford, Woolwich et Londres. Arrêter les gages et les retenues à solder d'après les registres de bord, ainsi que la dépense des officiers et gardiens des bâtimens désarmés (*in ordinary*).

Bureau des marchés. Attributions : C'est dans ce bureau qu'on prépare les marchés pour les achats d'approvisionnemens de toute espèce, pour la construction, l'achat et la revente des navires, pour la vente des vieilles munitions; c'est là qu'on prépare les chartes-parties pour les bâtimens destinés à porter des matières hors des trois royaumes, et pour toute autre espèce d'affrétemens. Enfin, c'est là qu'on rédige les avis et les instructions pour les arsenaux, afin de leur notifier les achats et les ventes avec les conditions arrêtées, etc.

CHAPITRE IV.

Comité des comptes.

Le *comité des comptes* est chargé d'examiner toutes les pièces comptables dont le conseil naval doit connaître; il dirige une correspondance très-étendue, relative aux diverses branches de la comptabilité monétaire.

Les réclamations d'indemnités, pour les pertes éprouvées par des individus, en secourant les navires de l'état, ou pour frais de sauvetage, de pilotage, etc., sont adressées à ce comité qui soumet ensuite au conseil naval, les évaluations réduites à leur juste valeur. Il rend pareillement compte à ce conseil, des infractions commises par les fournisseurs de toute espèce, dans l'exécution des marchés passés avec la marine. S'il y a des reprises, des amendes, ou des indemnités à réclamer en faveur de l'état, le comité, d'après la décision du conseil, en poursuit le recouvrement. Il remet à l'homme de loi de la marine (*sollicitor*), tous les documens nécessaires pour préparer un avis légal sur les affaires contentieuses dont les avocats de la couronne doivent connaître.

Toutes les *lettres de change* (excepté celles qui sont tirées par les officiers, pour leur solde, d'après un acte du parlement) sont examinées par le comité des comptes.

Arriéré des comptes de la marine. Les commissaires de révision, d'après ce qu'avaient dit les commissaires de l'enquête navale, sur l'arriéré des comptes, demandèrent que l'on constatât la nature et l'étendue de ceux qui n'étaient pas encore complétement apurés. Au 31 décembre 1805, les comptes arriérés surpassaient la somme énorme de 11 millions sterlings (275 mil-

lions de francs). Ce qu'on attribuait : 1°. au trop petit nombre de clercs habiles, employés à l'office naval; 2°. au peu de récompenses et d'encouragemens offerts à ces clercs.

Pour sortir de cet effrayant arriéré, le conseil naval, imitant en ceci les mauvaises mesures de l'administration de la guerre, donna l'ordre aux clercs de la comptabilité, de travailler au delà du temps fixé : en leur payant des *heures extraordinaires*. Ce moyen ayant été trouvé lent et dispendieux, les commissaires de révision proposèrent d'ériger en chefs de bureaux, de simples clercs choisis parmi les plus intelligens, et de placer sous leurs ordres un nombre suffisant d'employés extraordinaires. Ces chefs rendaient habituellement compte du progrès des travaux, aux comités compétens; et ceux-ci, tous les trois mois, au conseil naval. Parlons des autres bureaux dirigés par le comité des comptes.

Bureaux des comptes et bills de paiement. Attributions et devoirs : Examiner les certificats transmis des arsenaux et des chantiers du commerce, et les comptes des ingénieurs des forêts, pour toutes les matières fournies, et pour tous les services effectués : voir s'ils sont conformes aux marchés, et aux ordres qui s'y rapportent. Informer le *Comité des comptes*, de toutes les irrégularités de ces certificats, et des erreurs autres que des fautes de calcul : ces fautes font immédiatement renvoyer les pièces, pour être rectifiées par ceux qui les ont produites. Émettre des billets pour le montant des certificats valables, *en y ajoutant l'intérêt légal pour* 90 *jours*. Enregistrer ces billets, y appliquer le prélèvement des *fees ;* et consigner ce prélèvement dans un registre, pour servir de contrôle au receveur des *fees*. Examiner les comptes de déboursement des officiers employés à lever des hommes pour le service, et les comptes des officiers employés à la surintendance des signaux, au service des fencibles de mer, dans la Grande-Bretagne et l'Irlande, etc.; émettre des billets pour liquider les prêts passés en compte.

Statuer pour le comité des comptes, la nature et le montant de toutes les réclamations payables par billets, pour fret d'allèges, de cutters armés, etc., ou pour fret de provisions fournies dans les arsenaux étrangers.

Rendre compte des réclamations faites, d'après des actes du parlement, au sujet de primes sur la prise et la destruction des vaisseaux de guerre ennemis; ainsi qu'au sujet de la subsistance et du passage des marins naufragés. Faire des bills de paiement d'après la valeur des vaisseaux capturés et de leurs provisions, ou d'autres vaisseaux achetés pour le conseil naval, *en ajoutant l'intérêt légal sur tous ces billets*, etc. Présenter au comité,

des rapports sur toutes les plaintes, sur toutes les réclamations relatives au pilotage. Régler les sommes payables sur des certificats accordés aux pilotes ainsi qu'aux patrons, pour pilotage; faire des billets pour le paiement des mêmes sommes, et les enregistrer par duplicata pour prévenir les doubles paiemens.

Examiner les comptes de tous les administrateurs de l'amirauté et du conseil naval; les comptes des consuls, pour divers services maritimes; ceux des officiers commandans de vaisseaux, pour provisions, habillemens et débours relatifs à leurs bâtimens; ceux des personnes employées à l'achat des provisions navales par commission.

Chaque trimestre, faire des billets pour le salaire des lords de l'amirauté, du trésorier, des commissaires de la marine, des clercs employés dans leurs offices; et, tous les six mois pour toutes les pensions navales: enregistrer ces billets comme il est dit ci-dessus.

Préparer chaque mois, afin de contrôler les comptes du trésorier, une liste des billets à trois mois de date, qui échoient dans le mois: en notifiant dans cette liste le nom de la partie recevante, les services, le numéro du registre et la somme. Fournir au *six-penny office*, un compte annuel de tous les vaisseaux loués. Préparer les ordres pour le paiement de toutes les traites acceptées par le conseil naval. Préparer la partie du compte de la dette de la marine, relative aux billets en circulation, etc. Faire chaque mois, chaque trimestre et chaque année, un sommaire de tous les paiemens de billets portant intérêt, et un autre des billets à vue (*ready money bills*).

Chaque semaine, faire au comité des comptes, un rapport sur les ordres des lords de l'amirauté, qui sont encore sans réponse; et, chaque mois, un rapport des progrès de l'examen des comptes. Tenir registre spécial des actes du comité des comptes, des notes du bureau de la correspondance, relatives aux comptes, et des décisions propres à servir de *précédens*.

Bureau des comptes étrangers. Il est chargé de tous les comptes qui regardent les ports situés hors des trois royaumes; et qu'on appelle *ports étrangers*, quoiqu'ils fassent partie intégrante de l'empire britannique.

Bureau d'examen des comptes du trésorier. Attributions: Tenir un journal de consignation, pour tous les billets dont le paiement est ordonné par le trésorier. Examiner, chaque quinzaine, les comptes courans des recettes et dépenses du trésorier. Noter sur le livre de consignation et sur le grand-livre d'emprunt, l'époque du retour de chaque billet payé par le trésorier. Examiner le grand-livre annuel de paiement du trésorier, au moyen des livres de cet office et des pièces originales sur lesquelles le paiement a été fait.

Tenir un grand livre de tous les *emprunts* * accordés aux gardes-magasins et aux consuls, à l'extérieur; aux clercs des fonds et gardes munitions, à l'intérieur; aux contractans, pour la construction des vaisseaux, et pour les ouvrages exécutés dans les arsenaux maritimes; à tous les officiers employés à lever des hommes, et à tout autre service. Extraire annuellement de ce grand-livre, le montant de l'emprunt de chaque comptable. Tenir un livre justificatif

* Dans la comptabilité britannique, on entend par *emprunt*, toute somme dont un comptable est crédité, même pour remboursement de dépenses déjà faites: l'emprunt ne cesse que quand le comptable a justifié officiellement de l'emploi des fonds.

d'emprunt sur lequel on porte toute avance accordée à chaque comptable et soldée depuis: une copie de ce compte est transmise aux auditeurs des comptes, pour justifier les parties. Délivrer des certificats aux capitaines, lieutenans et chirurgiens qui ont justifié de l'emploi de leurs emprunts, afin qu'ils puissent toucher leur paie.

Enregistrer les sommes dues par les comptables, et les rentrées de ces sommes.

Tenir registre du montant et de l'emploi du prix des vieux matériaux vendus.

Préparer pour le parlement les budgets votés pour la solde des marins, le budget de l'ordinaire, l'état de la dette de la marine, et les comptes accidentels que l'on peut demander: en faire des copies pour l'amirauté, la trésorerie et le conseil naval.

Faire les comptes et les budgets demandés par la trésorerie. Tenir chaque mois un compte courant avec le trésorier, en transmettre copie à l'amirauté et à la trésorerie. Tenir un compte de l'argent délivré par l'échiquier au trésorier de la marine, et des bonnes mains payables sur documens délivrés pour cet office. Enregistrer tous les mandats (*warrants*) de la trésorerie, ordonnant des paiemens à faire par le trésorier de la marine. Tenir un compte des artisans et ouvriers employés dans les arsenaux et les corderies, et transmettre à l'amirauté le nombre de ceux qui sont portés au service, à la fin de chaque trimestre.

Bureau de la solde des gens de mer. Attributions et devoirs: Examiner toutes les sommes reçues et dépensées pour la solde, par le trésorier, d'après ses états mensuels. Contrôler les paiemens faits aux ports extérieurs, pour le personnel des arsenaux et des navires en ordinaire. Huit clercs de cette branche sont employés dans les ports; ils opèrent concurremment avec les clercs du trésorier et du ticket office: ils contrôlent et certifient toutes les sommes payées et allouées par le trésorier, ils envoient à la fin de chaque mois, au conseil naval, le compte de ces sommes.

Tenir des registres pour y consigner, sous le titre des divers navires, les noms des hommes envoyés comme malades aux hopitaux; on examine ces états pour s'assurer du nombre des absens, nombre qu'on notifie à l'office des vivres.

Tenir un compte de l'établissement de tous les navires de chaque classe, pour s'assurer du nombre exact d'officiers brevetés, d'officiers mariniers, de sous-officiers (*petty officers*) de matelots, de mousses et de royal-marines que chaque navire doit porter.

Tenir un compte des paiemens faits sur les registres de bord, depuis le premier janvier jusqu'au 30 septembre, et depuis le 1^er^ octobre jusqu'au 31 décembre, époques où l'on arrête la dette de la marine.

Tenir un registre général de tous les navires en commission, et de tous les équipages, pour calculer par trimestre le montant de la solde de mer. Établir la balance des retenues d'invalides (pour l'hôpital de Greenwich), sur les comptes des gens de mer.

Le compte des paiemens faits aux arsenaux, étant transmis à ce bureau, consigner ces paiemens dans un registre, où chaque chapitre général est subdivisé par arsenal et par trimestre; les paiemens immédiats faits, et les retenues prélevées, comparer ces comptes avec ceux du trésorier.

Examiner les registres destinés à la solde des navires, avant de les envoyer dans les ports, et noter les paiemens immédiats, pour prévenir les doubles paiemens.

Rendre chaque semaine et plus souvent s'il est nécessaire, au conseil naval et au contrôleur, le compte des navires soldés, et des restans en caisse; afin que le conseil puisse régler l'émission des crédits nécessaires au service.

Bureau du receveur des bonnes-mains ou fees, et du payeur des dépenses contingentes. Attributions et devoirs : recueillir les *fees* perçues dans les différens bureaux, où il est permis d'en prélever; en tenir un compte régulier, bureau par bureau.

Payer les dépenses éventuelles de l'office naval, ports de lettres et de paquets; frais de révélation pour les gens de mer cachés; frais de poste des membres du conseil, etc.

CHAPITRE V.

Comité des matières.

Le comité des matières est chargé de déterminer la nature et les quantités de tous les approvisionnemens nécessaires au service naval; d'en ordonner la répartition dans les arsenaux et les ports; de prendre connaissance des recettes, délivrances et remises de toute espèce de matériel : enfin, de traiter les affaires courantes qui se rapportent à cette branche importante du service. Ces devoirs généraux renferment les fonctions spéciales suivantes :

Correspondre avec tous les fournisseurs de matières premières ou de produits œuvrés. Examiner les comptes de tous les matériaux achetés par des employés de la marine. Voir si de tels achats étaient dûment autorisés, et si l'on a fait, autant que les circonstances le permettaient, un emploi convenable de ces approvisionnemens. —Veiller strictement à ce que tous les comptables à terre, ou à bord, envoient périodiquement l'état régulier des recettes et dépenses du matériel à leur charge. — Prononcer sur le cas de tous les officiers qui rendent des comptes pour des matériaux, lorsque (d'après un arrêté de leurs comptes) il paraît se trouver quelque déficit. — Examiner les demandes de matériel faites par les arsenaux de l'intérieur, par les ports et les stations de l'extérieur; prévoir les demandes qui doivent être faites par les vaisseaux de chaque station, dans le cours ordinaire du service, ou d'après les indications d'un service spécial ordonné par l'amirauté. — Désigner les arsenaux où l'on doit charger les transports et réunir les convois pour envoyer du matériel,

soit à l'intérieur, soit à l'extérieur : prévenir ou faire cesser toute accumulation d'approvisionnemens, incommode ou superflue, dans les magasins de l'intérieur et de l'extérieur. — Examiner l'emploi auquel les amiraux, capitaines et autres officiers destinent les provisions que les officiers des arsenaux ne croient pas pouvoir fournir sans autorisations expresses; et les provisions extraordinaires que rend nécessaires la nature d'un service spécial. Établir l'inventaire d'armement et l'état de gréement des vaisseaux d'une classe nouvelle, ou destinés à quelque service qui requiert des changemens particuliers.

Lorsque les bureaux placés sous la direction du comité des matières, découvrent quelques irrégularités dans les comptes du matériel, transmis à l'office naval, ils les font aussitôt connaître à ce comité dont ils prennent les décisions, pour toutes les affaires qui ne sont pas dans la règle commune et générale du service. Le comité lui-même prend la décision supérieure du conseil naval, pour les affaires les plus importantes. Il dirige immédiatement les offices spéciaux : 1°. des affaires générales du matériel; 2°. du contrôle des comptes des gardes-magasins; 3°. de l'habillement des matelots et des royal-marines.

Office des matières. Attributions : Préparer et suivre la correspondance générale relative aux matières, d'après les directions du comité dont le secrétaire est chef de cet office. Préparer les états, les marchés et les devis d'approvisionnement des ports, d'inventaire et de gréement des bâtimens de guerre. Recevoir et vérifier les comptes d'achat, de recettes et dépenses des matières navales, tant des ports que des vaisseaux.

Indiquer au comité, 1°. les arsenaux pour lesquels il est convenable de charger les transports qui conduisent le matériel d'un port à un autre; 2°. les décisions qu'il semble utile de prendre à l'égard des diverses offres de marchands et de fournisseurs.

Préparer, pour le comité, les rapports demandés par le parlement, l'amirauté et le conseil naval, sur toutes les affaires relatives à la comptabilité des matières.

Office pour l'examen des comptes des gardes-magasins. Attributions : Veiller à ce que les gardes-magasins des arsenaux et les officiers des ports extérieurs transmettent leurs comptes de matières, avec les pièces à l'appui, pour en reconnaître la validité; et les ranger, ensuite, parmi les élémens des comptes généraux.

Retenir les comptes de toutes les matières achetées par ou pour des officiers de la marine, à l'extérieur, quand la valeur de ces matières est tirée par billets présentés à l'office naval, jusqu'au moment où les comptes de quelque garde-magasin démontrent que les matières achetées sont prises à la charge d'un comptable.

Examiner les comptes sommaires des matières reçues et délivrées, d'après les documens

et les certificats convenables. Comparer les totaux de ces comptes avec les balances de trimestre, pour établir ce qui reste à la charge des gardes-magasins.

Lors de la mort ou du déplacement d'un garde-magasin, vérifier de nouveau la balance des matières, et mettre sous les yeux du comité, l'état des déficits découverts.

Diriger les inspections générales de matières, dans les arsenaux et dans les ports extérieurs; toutes les fois que le conseil naval ordonne de comparer les restans en magasin avec les comptes de balance.

Rédiger et soumettre au comité, toutes les minutes relatives aux irrégularités qu'on peut découvrir dans l'examen des comptes des gardes-magasins; afin de préparer les instructions à donner sur cet objet aux officiers qui doivent en connaître.

Préparer tous les rapports et les exposés de faits relatifs aux comptes des gardes-magasins, soit pour le parlement, soit pour diverses branches du pouvoir exécutif, toutes les fois que cela est requis.

Écrire et transmettre les ordres du comité aux fournisseurs et aux officiers des ports, pour la fourniture et la réception des matières; de même aussi, pour envoyer et faire recevoir des matières d'un arsenal dans un autre.

En 1806, il paraît que beaucoup de comptes des gardes-magasins à l'intérieur, et des officiers de la marine à l'extérieur, n'avaient pas été remis au bureau d'examen, depuis 2, 3, 4 et même 5 années. Les commissaires de révision proposaient de suspendre les appointemens des comptables qui négligent ainsi de rendre leurs comptes. « Si les comptes de trimestre que nous avons proposés relativement aux matières (disent les commissaires de révision) étaient mis sous les yeux du comité qu'ils concernent, et qu'on y fît une attention convenable, on préviendrait à l'avenir l'accumulation d'un semblable arriéré. »

Office de l'habillement. Attributions : Recevoir, inspecter, emballer, envoyer aux divers dépôts, les effets d'habillement employés pour le service des matelots et des royal-marines, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur. Tenir les comptes de ces fournitures, avec les gardes-magasins et les officiers de la marine auxquels elles sont consignées. Tenir les comptes distincts et séparés, de chaque boursier ou autre officier chargé de l'habillement, soit pour l'usage de l'équipage ou autrement. Tenir les comptes des divers fournisseurs, pour l'habillement des matelots et royal-marines : lorsque les articles sont approuvés, le certifier au conseil naval; afin qu'on puisse faire expédier les mandats de paiement.

« Tous les comptes du bureau d'habillement sont tenus en

partie double, et balancés annuellement; les bonis ou les déficits, jusqu'au 31 décembre de chaque année, sont calculés avec exactitude. » 4th. *rep. p.* 43. *Com. rev.*

Autrefois, lorsque les comptes des officiers chargés de l'habillement, ne présentaient aucune irrégularité, le bureau ne les soumettait, ni au conseil naval, ni même au comité des matières. Les commissaires de révision pensent que tous ces comptes, quoique parfaitement réguliers, devraient être mis sous les yeux du comité.

CHAPITRE VI.

Comité des constructions navales. Inspecteurs de la marine.

Les inspecteurs de la marine sont des ingénieurs généraux dont la réunion forme le *comité des constructions navales*. L'établissement de cette excellente institution date de 1813: l'abolition de notre conseil des constructions navales date de 1814.

Le comité dirige, à la fois, la partie technique et la partie comptable de tous les travaux des ports *. Il préside à la rédaction du budget relatif aux dépenses de ces travaux. Il correspond directement avec les arsenaux, pour obtenir les éclaircissemens ou les corrections nécessaires à la confection de ce budget, qu'on soumet d'abord à l'examen et aux amendemens du conseil naval. On l'adresse ensuite, en double expédition, à la trésorerie et à l'amirauté. Ces autorités supérieures, après l'a-

* Constructions navales, hydrauliques et civiles; gréement, entretien des bâtimens désarmés; réparations des formes, des cales et des hangars de construction, des quais, magasins, logemens, etc., soit dans les ports de la Grande-Bretagne, soit dans les ports extérieurs.

voir fait modifier selon leurs intentions, doivent l'approuver, avant qu'on le présente à la chambre des communes. Lorsqu'une fois, il est voté par le parlement, le comité des constructions en fait expédier des extraits, pour servir de règle aux opérations des ports, et à la surveillance des inspecteurs.

Toutes les semaines, le comité fait préparer, pour l'amirauté, l'état d'avancement des travaux de chaque arsenal et de chaque chantier. *Tous les mois*, un état spécial de ces travaux est pareillement adressé à l'amirauté, pour être mis sous les yeux du roi. Ce dernier état contient les noms et la situation des bâtimens désarmés, avec tous les détails désirables sur les armemens qu'on prépare, sur le retour des bâtimens armés, ou leur mise à la voile, etc. *. Enfin, *tous les ans*, le comité des constructions dresse une liste générale de la flotte, pour montrer l'accroissement ou le décroissement du nombre des bâtimens de chaque rang.

Je n'entre ici dans aucun détail sur les fonctions du comité, relatives à la partie technique, à la confection et à l'examen des plans, des devis, des conditions, des marchés, considérés sous le rapport de l'art, etc.; ces fonctions sont absolument de la même nature que celles de notre ci-devant conseil des constructions. Quant aux autres fonctions qui se rapportent à la comptabilité, voyez, p. 134.

Pour apprécier tous les avantages d'un système qui rend les inspecteurs de la marine à la fois ingénieurs et comptables, ordonnateurs et conseillers, il faut observer que les membres du comité des constructions étant, avant tout, membres du

* A cet effet, on tient dans les bureaux du comité des constructions, un livre intitulé: *Extrait de l'avancement des travaux*, dans lequel est enregistré le nom de chaque bâtiment, l'époque et le lieu de sa construction, son arrivée dans le port, son entrée dans les formes et sa sortie; son doublage, ainsi que le remplacement ou le radoub de ce doublage, l'époque de la mise à la voile; etc.

conseil naval, n'agissant en leur qualité d'ingénieurs que comme délégués de ce conseil, et ne pouvant prendre aucune mesure importante, sans l'approbation du conseil complet, il y a toujours harmonie entre leurs opérations et la direction générale des affaires de la marine.

En traitant du conseil naval, nous avons vu, p. 111, que le premier des inspecteurs est du comité de correspondance, le second du comité des matières, le troisième du comité des transports : ainsi rien n'est étranger à leurs fonctions, et quand ils sont réunis, ils ont toutes les lumières indispensables pour mettre leurs travaux en harmonie avec les diverses branches de l'administration maritime. Ils peuvent prévenir une foule de difficultés, d'obstacles, de retards, qui, dans notre marine, paralysent trop souvent les opérations les plus sages et les plans d'exécution les mieux combinés. Nous ne craignons pas de revenir, à plusieurs reprises, sur le développement d'idées que nous avons déjà présentées. Nous cherchons surtout à montrer comment le système de la marine anglaise, malgré son apparente complication, marche en effet avec autant de facilité que de simplicité. Ce sujet est assez important pour l'envisager sous toutes ses faces, en examinant, avec détail, des principes analogues et des actions collatérales, qu'il s'agit de faire concourir au même but, afin d'obtenir des résultats qui n'offrent plus aucune discordance.

Le troisième inspecteur * est spécialement chargé de visiter les arsenaux. Il peut s'y rendre autant de fois qu'il le juge convenable, indépendamment des visites extraordinaires qui lui

* C'est le chevalier sir Robert Seppings, si connu par les importantes améliorations que lui doit la construction des vaisseaux anglais. Voyez à ce sujet le *Mémoire sur le perfectionnement de la charpente des vaisseaux anglais*, que nous avons présenté à la société royale de Londres, et qu'elle a publié dans ses *Transactions philosophiques* (*année* 1817) : ce mémoire est réimprimé dans les *Annales maritimes*.

sont prescrites, d'après la décision des lords de l'amirauté. Les fonctions de cet inspecteur sont très-importantes, et le gouvernement anglais les a parfaitement appréciées. Voici comment s'expriment à cet égard les lords de l'amirauté, dans les instructions rédigées en 1813, pour organiser le comité des inspecteurs.

« En recommandant à S. M., d'employer un des ingénieurs à visiter fréquemment les divers arsenaux de l'état, nous devons dire que ces visites ont un but très-nécessaire et très-important: celui d'inspecter, non-seulement les travaux, mais le système suivi dans la direction et l'administration de ces travaux. Par la comparaison entre les moyens employés dans les divers arsenaux, et les effets qui résultent de ces moyens, on pourra se former une idée juste des méthodes qui, sous tous les rapports, méritent la préférence. On recueillera, de la sorte, une masse de renseignemens qui permettra d'introduire et de maintenir un même système d'organisation, d'économie et de travail, dans tous les arsenaux maritimes de cette contrée. »

Voici, maintenant, le détail des instructions données à l'inspecteur chargé de visiter les ports:

1°. Consulter dans chaque arsenal, le commissioner résident et le premier constructeur, sur le nombre d'ouvriers de toute profession et de manœuvres qu'on peut employer avec avantage, suivant la capacité des bassins de construction, des cales, etc.; de sorte qu'on admette autant d'hommes de chaque profession, et pas plus qu'il n'en faut, afin d'entretenir dans un état d'activité constante toutes les branches du service, soit pour construire de nouveaux bâtimens, soit pour en réparer d'anciens. Prendre pour règle générale, d'empêcher toute perte de temps, de travail et de matériel.

2°. Examiner ce que gagne chaque classe d'ouvriers; s'efforcer de connaître le plus exactement possible, le rapport de ce gain avec l'ouvrage confectionné. Proposer dans les plans de travail à la journée et à l'entreprise, les changemens qu'il (l'inspecteur) croira convenables suivant les circonstances, en faisant connaître les raisons qui lui font considérer ces changemens comme nécessaires.

3°. Pourvoir à ce que tous les ouvriers de chaque classe soient employés pour faire de la meilleure manière et le plus promptement possible, les différens travaux manuels; en classant, ou disposant les travailleurs, de telle sorte, que l'on confie aux plus habiles les parties dont l'exécution est la plus difficile; et en employant à la fois à chaque pièce d'ouvrage, soit

vieille, soit nouvelle, autant d'ouvriers qu'on peut en mettre, sans qu'ils se gênent les uns les autres. Bien démontrer aux officiers de l'arsenal, l'avantage d'employer, ainsi, beaucoup d'hommes ensemble, pour finir successivement et promptement les différentes parties d'une même opération * : avantage qui se fera particulièrement sentir, par exemple, dans le calfatage et la peinture d'un bâtiment; car ces travaux faisant cesser d'autres ouvrages exécutés par les équipages, dans le cours de l'armement, ils doivent être terminés le plus tôt possible.

« Depuis long-temps, disent les lords de l'amirauté, dans ces mêmes instructions, nous avons remarqué les grands désavantages qui résultaient, pour le service public, d'un défaut de système dans la distribution des ouvriers sur les travaux. Cela tient, d'abord, à ce que le nombre des ouvriers employés à la construction des bâtimens ne se trouve point en proportion avec les travaux qu'ils exécutent. Ensuite, à l'usage, qui en est la conséquence, de distraire des ouvriers d'un ouvrage non terminé, pour les employer à un autre; de leur faire quitter, par exemple, une construction neuve, pour les employer au radoub d'un bâtiment qui entre dans les bassins. Il est en général, résulté de là, que l'achèvement d'un travail s'est trouvé retardé, sans que l'autre ait avancé en proportion. Mais, la perte du temps n'est pas le seul inconvénient qui puisse en résulter. Souvent, une distribution mal entendue des ouvriers, fait qu'un chantier se trouve occupé par le même vaisseau pendant des mois entiers; tandis qu'un pareil nombre de semaines eût suffi pour en achever les travaux, si l'on eût employé un assez grand nombre de bras pour atteindre à ce but.

» Relativement aux vaisseaux que l'on construit ou que l'on radoube, des inconvéniens beaucoup plus graves se font sentir, surtout en hiver, lorsque ces bâtimens sont à découvert, et restent, pendant un temps considérable, exposés aux intempéries de l'air. Ce sera donc une branche importante des fonctions de l'inspecteur-visiteur, de s'efforcer d'abord d'évaluer l'exacte ca-

* Ce principe serait très-important à consacrer dans nos arsenaux.

pacité de l'arsenal; d'y proportionner l'étendue des travaux qu'on y peut entreprendre et terminer, suivant le principe établi ci-desssus. Il faudra viser, partout où cela sera praticable, à couvrir les bâtimens dont les travaux, aux approches de l'hiver, ne se trouveraient pas près d'être achevés *. » Poursuivons le détail des instructions de l'inspecteur-visiteur.

4°. Se faire assister et seconder par les officiers de l'arsenal qu'il croira les plus aptes à ce service. Examiner les vaisseaux désarmés, avec autant de détail que les circonstances le permettront. Rendre compte au conseil naval de tous les bâtimens, qui suivant son opinion (motivée), devraient être les premiers mis en activité de service. Faire connaître les dispositions qu'il faudrait prendre pour un radoub général et *successif* des vaisseaux désarmés; afin d'obvier (autant que le permettent les arsenaux, en raison du nombre et de l'étendue des chantiers) aux progrès beaucoup trop grands de la décrépitude qui anéantit graduellement et quelquefois si promptement les vaisseaux tenus en désarmement..... Chaque fois qu'il trouvera quelques-uns de ces bâtimens détériorés au point de n'être plus propres au service, il en dressera l'état pour que l'on puisse donner ordre de les vendre ou de les dépecer.

5°. Consulter le commissioner résident et les autres officiers de l'arsenal, sur la distribution économique et l'emploi des matériaux : spécialement dans les départemens des ouvriers en bâtimens civils et constructeurs de vaisseaux. Pourvoir en particulier à ce qu'aucune perte ne soit occasionée par un choix mal entendu des pièces de charpente; tenir la main à ce que chaque pièce soit employée avec le plus d'avantage possible et au but pour lequel elle convient le mieux. (Nous considérons ce point comme très-essentiel, sachant que de grandes et belles pièces de bois ont souvent été considérablement réduites, pour les approprier à des travaux qu'on eût aussi bien exécutés avec de moindres pièces, soit séparément, soit par des assemblages.) Son attention doit aussi se porter sur toutes les améliorations praticables dans l'empilage des bois de charpente, de telle manière qu'on puisse facilement aveindre les pièces dont on a besoin. (Nous pensons que cela *peut* s'effectuer, en classant et plaçant ensemble dans la même pile, toutes les pièces de la même dimension.)

6°. Visiter les chantiers particuliers où l'on construit à l'entreprise. Veiller à ce que les bois employés ou préparés, soient sains, et propres en tout point à la destination qu'on leur réserve.

« Enfin, disent les lords de l'amirauté aux membres du conseil naval, l'inspecteur que vous désignerez pour surveiller la construction des vaisseaux, doit être attentif à remplir tous ces devoirs, ainsi qu'à prévenir ou faire cesser toute espèce d'abus de la part des entrepreneurs de travaux, des ouvriers, etc.

« Nous pensons, en outre, qu'il est nécessaire d'établir que

* Depuis l'époque où ces instructions ont été rédigées, on a couvert par de magnifiques hangars, presque toutes les cales et les formes de construction. Voyez *Études et travaux*.

s'il advient quelque vacance dans le comité des inspecteurs, ce sera notre devoir, et c'est votre instruction, de suppléer à cette vacance et de répartir de nouveau les attributions, de la manière qui sera jugée la plus convenable, en raison des qualités personnelles des inspecteurs : sans aucun égard à leur ancienneté de service, ni au rang qu'ils occuperont par les lettres patentes qui les créent membres du conseil naval. »

Bureau du comité des surveilleurs. Les travaux de correspondance et de comptabilité de cet office, sont dirigés par le secrétaire du comité * : ils comprennent tous les comptes et toutes les écritures dont nous avons donné l'idée dans le chapitre des surveilleurs. Il faut y joindre les travaux suivans, pour avoir une idée complète des opérations de cet office.

Tenir les devis de tous les bâtimens de la flotte, savoir : devis de tracé, d'échantillon, d'installation, d'arrimage, de mâture, de voilure, etc.

Tenir les registres des travaux de construction, radoubs, armemens et désarmemens de tous les navires ; les registres de tous les états de visite de ces navires, lorsqu'on est au moment d'en achever ou d'en commencer l'armement ou le désarmement ; les registres des travaux jugés nécessaires et exécutés, avec leur estimation et leur dépense, etc.

Dresser un état mensuel des bâtimens mis en état de recevoir des hommes à bord, dans le mois suivant, pour soumettre copie de cet état à l'amirauté, et pour servir aux travaux habituels du contrôleur et des inspecteurs.

Préparer tous les comptes d'ensemble ou de détail, que le parlement, l'amirauté, le conseil naval et les inspecteurs peuvent désirer, sur la nature et la dépense des travaux.

A l'époque où les commissaires de révision des affaires navales écrivaient leur 3e. rapport, les travaux de l'office des constructions étaient fort arriérés; mais dès l'époque où ils ont écrit leur 4e. rapport, ils reconnaissent que des mesures efficaces ont été prises pour mettre les comptes au courant.

* M. J. Knowles secrétaire du comité, prépare sur la conservation des bois de marine, un ouvrage qui sera probablement d'un grand intérêt, par la richesse des résultats d'expérience que l'auteur était à portée de recueillir. M. Knowles est un des officiers de la marine anglaise qui ont mis le plus de bienveillance à nous aider dans nos travaux : nous saisissons avec empressement cette occasion de lui témoigner notre reconnaissance.

Inspecteur des travaux nautiques. En 1796, pour employer le général d'artillerie Bentham, qui se présentait avec beaucoup de projets d'innovation, on créa la place d'inspecteur général des travaux nautiques (*naval works*).

Cet inspecteur ne faisait partie ni du conseil naval, ni d'aucun des comités; ses attributions empiétaient à beaucoup d'égards sur celles du conseil en général et des comités en particulier. Cela produisit des altercations, des froissemens et des obstacles dans le service, qui décidèrent enfin l'amirauté à supprimer la place d'inspecteur général des travaux nautiques.

Cet inspecteur avait pour devoirs de considérer tous les perfectionnemens relatifs : 1°. à la construction, à la navigation et aux vivres des bâtimens de guerre ou autres, employés par l'état; 2°. aux bassins, cales, formes de construction, etc., appartenant aux établissemens de la marine militaire. La marine britannique doit certainement au général Bentham d'avoir amélioré plusieurs parties importantes du service des ports; d'avoir combattu courageusement et souvent avec succès, des erreurs et des préjugés appuyés de toute la puissance de la routine et du temps. Il a fallu toute sa persévérance et son crédit, pour introduire dans les arsenaux de l'état des moyens mécaniques, qui, depuis long-temps, faisaient la prospérité de tous les arts maritimes livrés à l'industrie particulière.

Les commissaires pour la révision des affaires civiles de la marine, proposaient d'incorporer, dans le conseil naval, l'inspecteur des travaux nautiques, et de lui donner pour surveillance spéciale, l'inspection de tous les travaux hydrauliques et des bâtimens civils. Ce projet était plein de raison ; il évitait toutes les difficultés; il fut mis pendant quelque temps en exécution. Mais, bientôt on l'abandonna, pour revenir aux anciens erremens.

Inspecteur des bâtimens civils de la marine. On a préféré

placer auprès du conseil naval, un architecte civil qui n'en fut pas membre : il en reçoit les ordres.

Cet architecte, M. Edward Holl, dirige les travaux ordinaires d'architecture civile des divers arsenaux : on lui doit les plans de plusieurs beaux établissemens : telles sont les nouvelles forges de Chatham et de Woolwich.

Cependant, pour les grandes constructions hydrauliques, comme celles qu'exigent la création du port de Sheerness, la nouvelle forme de Chatham, la jetée de Plymouth, etc., les travaux sont sous l'inspection d'un ingénieur spécial qui ne fait partie d'aucun corps de la marine.

M. J. Rennie *, célèbre architecte civil, est chargé par l'amirauté de faire le plan et les devis de ces travaux ; il les soumet ensuite au conseil naval et les corrige, sauf l'approbation supérieure de l'amirauté, d'après les observations de ce conseil. Il est payé sur l'ordre de l'amirauté, proportionnellement aux plans et devis qu'il dresse et rédige, indépendamment des indemnités d'inspection qui lui sont allouées pour ses tournées dans les ports.

Il y a de grandes entreprises que M. Rennie prend pour son propre compte, et qu'il exécute d'après les devis et les plans approuvés par le conseil naval et l'amirauté : telle est l'érection des forges de Woolwich.

* Dans les différens voyages que nous avons entrepris, M. Rennie nous a constamment accueilli avec la même obligeance ; ses recommandations nous ont procuré les facilités nécessaires pour voir, avec fruit, beaucoup de grands et beaux établissemens ; tandis que ses communications, ses explications et ses conseils nous ont éclairé sur une foule de difficultés qui nous arrêtaient dans l'intelligence des institutions et des travaux publics ou particuliers. M. Rennie n'est pas seulement un ingénieur d'un rare mérite, il est un des hommes qui connaissent le mieux les vraies sources de la richesse et de la prospérité de leur patrie.

LIVRE QUATRIÈME.

SUITE DES ADMINISTRATIONS CENTRALES DE LA MARINE

CHAPITRE PREMIER.

Office des transports.

Lorsque la métropole d'un empire est séparée d'un grand nombre de provinces, par des mers d'une immense étendue, le service des transports effectués pour le gouvernement est d'une extrême importance *. Mais les états, comme les indivi-

* Pour se former une idée des dépenses du service des transports, en temps de guerre, il suffit de présenter l'extrait du budget de 1814.

Dépenses administratives centrales.			
Conseil des transports.	8,700 l.	» s.	» d.
Bureaux des transports.	5,420	»	»
Bureaux des malades et blessés.	8,770	»	»
Bureaux des prisonniers de guerre.	4,520	»	»
Fournitures de bureaux, chauffage, éclairage, etc.	20,849	»	»
Dépenses administratives des ports.			
Service des transports.	11,762	6	10
Établissement des hôpitaux maritimes.	43,208	2	2
Établissement des prisons de guerre.	51,725	19	1
Service effectif.			
Des transports. . . . pour l'armée.	2,488,458	13	2
Des transports. . . . pour la marine.	492,165	»	»
Des marins malades. . . vivres, médicamens, etc. . . .	223,928	12	»
De l'entretien des prisonniers de guerre, en santé.	1,108,754	11	»
De l'entretien des prisonniers de guerre, malades	100,000	»	»
TOTAL GÉNÉRAL.	4,568,262	4	3

Ainsi donc en 1814, la seule dépense des trois branches de service que nous considérons,

dus, parviennent tôt ou tard à faire bien ce qu'ils ont un grand intérêt à bien faire. Aussi pouvons-nous citer comme un modèle, à beaucoup d'égards, l'administration des transports maritimes de la Grande-Bretagne, pendant la dernière guerre : disons quelques mots des époques antérieures.

En 1689, Guillaume III, voulant faire passer en Irlande 23,528 hommes et 4,384 chevaux * pour combattre Jacques II, institua l'office des transports qui fut supprimé dès l'année 1724.

Depuis cette époque, l'affrétement des navires de transport appartient au conseil naval, pour ce qui concerne le personnel et beaucoup d'objets du matériel de la marine et de l'armée; à l'office des vivres, pour ce qui concerne les vivres; enfin, au département de l'ordonnance, pour ce qui concerne l'artillerie et le génie militaire.

Les abus multipliés et l'excès de dépense qu'occasionait ce triple service des transports, n'échappèrent point aux commissaires de l'enquête navale, instituée vers la fin de la guerre d'Amérique. « Nous avons été conduits, disaient-ils, à passer en revue les diverses parties du service des transports, pendant la dernière guerre, pour en découvrir tous les abus; pour calculer, par exemple, la valeur des bonnes-mains extravagantes, payées dans les affrétemens qui sont faits par le département de l'ordonnance. Les conditions des marchés présentent d'étranges disparates : l'office naval loue les transports suivant leur jaugeage; l'office des vivres calcule d'après une certaine quantité de vivres par tonneau. Les prix, suivant ce dernier système, sont moins élevés en apparence, mais ils ne le sont pas en réalité. Cependant ces différences présentent peu d'incon-

exigeait une somme équivalente à plus de 110 millions de nos francs! Et les seules dépenses de transports effectués par la marine pour l'armée de terre, entrent dans ce total pour plus de 62 millions de francs.

* Le tonnage des transports employés à cet effet s'élevait à 19,380 tonneaux.

véniens, en comparaison de la perte que le trésor public éprouve par la concurrence de trois administrations, dont les demandes simultanées donnent aux armateurs la faculté de louer leurs navires à peu près au prix qu'ils veulent fixer. Un tel inconvénient cesserait d'exister si toutes les demandes de transports étaient faites par une seule et même administration. »

Ces observations pleines de sagesse, ont fait établir, dès le commencement des guerres de notre révolution (en 1794), un office général des transports maritimes. En 1796, l'administration des prisonniers de guerre fut disjointe de celle des malades et blessés, pour être réunie à celle des transports. En 1806, sur la proposition des commissaires pour la révision des affaires civiles de la marine, ces trois administrations n'en formèrent plus qu'une seule, dirigée par un conseil ainsi composé : le président et deux commissioners, officiers de marine; deux commissioners civils, un commissioner médecin, et un secrétaire général *.

* 9*. *Rapport des commissaires pour la révision des affaires civiles de la marine :* Voici quelles étaient, avant l'adoption de cette proposition, les fonctions des membres du conseil.

Le président a la surintendance générale du service. Il est chargé spécialement des opérations de confiance exigées par les services secrets; et des relations officielles avec les ministères de la trésorerie, de l'amirauté, de l'intérieur, de la guerre, etc. Il visite, aussi souvent que possible, l'établissement central de Deptford et les navires proposés pour transports. Il est présent à toutes les délibérations importantes du conseil, etc.

Les deux commissioners marins secondent le président, inspectent les transports qu'il s'agit d'affréter; font des visites fréquentes à l'établissement de Deptford; inspectent, estiment, achètent les matières. Ils examinent les chartes-parties et autres pièces appartenant spécialement au service de mer; les livres de loch; les registres de revue des équipages, et les extraits de revue transmis par les boursiers. Ils doivent signaler les négligences apportées par les maîtres des transports, dans l'accomplissement de leurs devoirs, et spécifier les punitions qu'il convient d'infliger en conséquence.

Les deux commissioners civils sont particulièrement attachés à la correspondance et aux comptes. Ils dirigent les bureaux chargés de ces parties du service. Ils ont l'examen des registres du comptable général et des sous-comptables; enfin, dans le travail du conseil, ils

Ce conseil se subdivisait en deux comités de trois membres, l'un des transports et des prisonniers, l'autre des malades et blessés. On établit, entre ces comités et ce conseil, des relations parfaitement semblables à celles du conseil naval avec ses comités, quant à l'examen des pièces comptables, aux détails du service, à la préparation des rapports; à l'ordre des délibérations, etc. Il serait superflu de reproduire ici des moyens administratifs, développés avec étendue dans le livre précédent.

Depuis la paix, le comité des transports (ainsi que nous

s'occupent spécialement des marchés, des lettres de change, et des documens écrits appartenant à toutes les branches du service.

Le commissioner médecin porte son attention spéciale sur la branche de service qui concerne les malades et blessés. Il examine le savoir des officiers de santé qui se présentent pour être chirurgiens ou assistans-chirurgiens, au service de la marine; après qu'ils ont subi l'examen du collége royal des chirurgiens et produit des certificats constatant leur habileté en chirurgie. Le médecin inspecte les rapports journaliers des hôpitaux, navires-hôpitaux, prisons et navires-prisons, et de tous les logemens de marins malades. Dans le conseil, il s'occupe spécialement des dispositions et des marchés qui concernent l'approvisionnement des médicamens et des autres objets nécessaires pour les malades à la charge du département des transports : enfin, il prend part à tous les travaux du service général.

Le secrétaire est l'organe du conseil, pour tout ce qui regarde la correspondance de ces trois branches du service; il la met en ordre et la prépare, pour la soumettre à l'approbation et à la signature du conseil. Il lit les lettres et les pièces adressées au conseil sur toutes les parties du service. Il tient minute des réponses et des résolutions du conseil à cet égard, et rédige les référés nécessaires pour un plus ample informé. Il veille à ce que les minutes des transactions du conseil soient tenues convenablement, à ce que toutes les lettres soient dûment enregistrées. Enfin, il a la surintendance de la conduite générale des bureaux : c'est à lui de veiller et de remédier aux abus, aux irrégularités, aux pertes de temps des bureaux.

Il a sous ses ordres.	CLERCS ENTRETENUS.	EXTRA-CLERCS.	TOTAUX.
Service des transports.	2	5	7
Idem des malades et blessés.	5	2	7
Idem des prisonniers de guerre.	2	2	4

Quant aux comptes de ce département, ils sont tenus par un comptable général et par six sous-comptables, qui dirigent six bureaux divers.

SUBDIVISIONS DES BUREAUX. *Le comptable général* examine, prépare définitivement tous les comptes pour les soumettre à l'examen du conseil, tient un compte général de caisse, entre le conseil des transports et la banque d'Angleterre, pour les lettres de change et les paiemens en argent comptant. Il voit si les lettres de change, acceptées par le conseil

l'avons dit plus haut) fait partie du conseil naval; le comité des malades et blessés fait partie du conseil des vivres.

D'après les rapports mêmes des commissaires chargés de la révision des affaires civiles de la marine *, les avantages de la réunion du service des transports de toute espèce, sous une administration spéciale, ont été : 1°. beaucoup de négligences, d'irrégularités, de malversations et d'abus, prévenus ou réprimés; 2°. les navires choisis avec plus de soin, et mieux installés qu'auparavant; 3°. beaucoup de dépense et de temps économisés, en faisant passer les transports, d'un service à un

et toutes les autres pièces de paiemens sont portées exactement à la charge des personnes qui doivent en compter. Il contrôle les comptes de tous les déboursés faits par des agens pour le service des transports, pour les hôpitaux de la marine et pour les prisonniers, dans les dépôts de l'intérieur et de l'extérieur; il s'assure que tous les médicamens, comme toutes les matières achetées, sont exactement portés sur le compte des personnes auxquelles on les a délivrés. Il contrôle les chartes-parties et les marchés, avec les conditions et les termes proposés dans les soumissions, avant leur acceptation par le conseil. Il examine les rapports préparés par les divers comptables, relativement aux réclamations sur le fret des transports, ou sur les matières achetées pour le département des malades et blessés, et des prisonniers de guerre en santé ou malades. Il compare les diverses réclamations avec les chartes-parties, les marchés, et les arrangemens qui s'y rapportent.

BUREAUX DU COMPTABLE GÉNÉRAL.		SOUS-COMPTABLES.	CLERCS		TOTAUX.
			ORDIN.	EXTRA.	
Branche des transports.		1	3	6	10
Branche des malades et blessés.	Comptes d'avances.	1	6	2	9
	Service intérieur.	1	4	3	8
	Service étranger.	1	3	1	5
Branche des prisonniers.	Service intérieur.	1	3	1	5
	Service étranger.	1	3	»	4
TOTAUX.		6	22	13	41

Dans la branche des malades et blessés sont compris : un clerc des médicamens, un surintendant des hôpitaux de Londres, un surintendant de la maison des soupes (*soup house*).

* 9e. *Rapport.*

autre, dès qu'ils devenaient inutiles dans un département; mais, surtout, en ôtant aux divers départemens, cette concurrence de demandes, qui les mettait à la discrétion de l'armateur.

Maintenant, faisons connaître, en détail, la marche suivie dans l'affrétement et l'armement des transports. Elle nous offrira plusieurs mesures dont l'expérience la plus étendue a démontré les avantages. On loue des transports à tant par voyage, ou bien au tonnage, soit pour trois mois, soit pour six mois.

I. On appelle *transports réguliers* ceux qu'on loue pour 6 mois; ils doivent être complétement installés; doublés soit en bois, soit en cuivre; et prêts à recevoir toutes les destinations. La plupart sont employés à porter, aux lieux de station, l'approvisionnement des flottes et des bâtimens de guerre en croisière. Ils servent encore, avec beaucoup d'avantage, dans les grandes opérations militaires entreprises contre l'ennemi.

Les transports loués pour trois mois n'étant employés qu'à naviguer dans les mers britanniques (*home service*), n'ont pas besoin d'être armés aussi complétement que les premiers.

A moins que la nature d'un service spécial n'exige le secret, lorsqu'on a besoin de transports, on le fait savoir à la bourse, par une affiche posée dans la salle adjacente du café de Lloyd, où les courtiers et les armateurs se rendent habituellement. Dans ce cas, le cours du fret étant établi et connu, la marine obtient ordinairement, sans aucun délai, le nombre de navires dont elle a besoin.

L'armateur ou son courtier transmet au conseil des transports, dans un temps fixé, conformément au formulaire imprimé, *sa soumission* pour les navires demandés. Cette soumission fait connaître le nom de chaque navire proposé, la nature de son doublage (s'il est doublé), son tonnage * enregistré à la

* Il est avantageux au gouvernement anglais de payer les transports d'après le tonnage enregistré par la douane. En effet, dans le commerce ordinaire, les droits de port, de

douane, le lieu où il est mouillé; enfin, le temps où il pourrait être prêt pour le service.

Si la soumission est acceptée par le conseil, on la fait passer à Deptford, afin que les officiers affectés à l'armement des transports, visitent les navires proposés et qu'ils en constatent le tonnage, le genre de mâture et de voilure, l'époque et la nature du doublage, l'année et le lieu de la construction, etc.

D'après ce document, si le conseil des transports est d'avis d'approuver la location du navire, l'un des officiers de marine membres du conseil, se rend sur la Tamise, pour vérifier d'après sa propre inspection, le rapport des officiers de Deptford; et, s'il y a lieu, le revêtir de sa signature.

Alors on ordonne à l'armateur ou à son courtier, de mettre le navire en état de servir, conformément au devis d'armement prescrit : le navire se rend à Deptford. Aussitôt qu'il est équipé conformément à la charte-partie, la location court d'après le certificat des inspecteurs de l'armement, qui constate le jour où le transport s'est trouvé complétement prêt. Cent livres sterlings d'amende punissent l'armateur qui n'a pas mis son navire en état de prendre la mer à l'époque convenue.

Les officiers de Deptford évaluent les navires loués, et s'ils en sont requis, les évaluent sous serment *.

phare, d'ancrage, etc., se payant au tonneau, les particuliers ont intérêt à porter ce tonnage au-dessous de sa quantité réelle, et l'y portent en effet; l'office des transports en profite. D'après les évaluations des commissaires de révision (9th. rep.), de 1795 à 1806, l'économie réelle sur cet objet équivaut à une somme de 161,984 l. st., plus de 4 millions de francs.

Depuis qu'on a réglé le paiement des transports sur le tonnage enregistré, des armateurs ont fait de nouveau jauger leurs navires par la douane, et présenté les nouveaux tonnages enregistrés, comme bases de paiemens. Mais on a fini par rejeter ce moyen frauduleux, en obligeant les armateurs à présenter toujours l'extrait des registres constatant le jaugeage primitif.

* *L'agent* des transports à Deptford (officier de marine), évalue le gréement, les câbles, les voiles, les ancres; en un mot, tout l'inventaire du maître d'équipage. L'*officier*-

Tous les préparatifs achevés, le conseil des transports fait rédiger la charte-partie. Depuis l'établissement de ce conseil, c'est-à-dire, depuis 1794, on a successivement amélioré ces chartes-parties, quant aux obligations du propriétaire et aux clauses nécessaires à la stricte exécution de ses engagemens.

Lorsqu'il s'agit de transports à effectuer au delà du cap Finistère, on alloue deux tonneaux par homme; on alloue seulement un tonneau à un tonneau et demi, pour les courts trajets d'outre-mer ou de cabotage.

Les transports prêts, on en rend compte aux administrations diverses qui doivent s'en servir. Les *arrimeurs*, employés par ces administrations, chargent les bâtimens suivant la manière la plus avantageuse que l'expérience leur ait apprise. Aussitôt après, les bâtimens sont renvoyés sous la surintendance de l'agent du conseil des transports : enfin, ils reçoivent l'ordre d'aller au *rendez-vous* de convoi, désigné par l'amirauté, pour se rendre à leur destination.

Les transports réservés pour les troupes sont en général installés et emménagés dans la Tamise, sous l'inspection immédiate des officiers de Deptford, puis munis de vivres et d'eau, suivant les proportions établies et d'après le nombre des troupes à embarquer; après quoi les transports sont envoyés aux lieux désignés pour l'embarquement.

constructeur évalue la coque, les mâts, les vergues, les pompes, les canots et tout le matériel du charpentier. Ces estimations sont transmises à l'office des transports, entre les mains du comptable général. Jamais on ne les communique aux parties, autrement que par l'entremise du conseil; et lorsque la perte du navire ou des navires, causée par l'ennemi, donne droit à des indemnités, suivant les termes de la charte-partie. Quant aux pertes pour risques de mer, tout est à la charge des armateurs.

Lorsqu'un transport, au service, est pris ou brûlé, ou coulé, ou détruit par l'ennemi, si le maître du navire et l'équipage ont fait toute la défense et pris toutes les mesures qu'on était en droit d'attendre d'eux, le prix du transport est payé à l'armateur : conformément aux évaluations préalables et secrètes dont nous venons de parler (sauf la juste déduction à faire pour l'usé du navire, de ses agrès, etc.)

Quand les transports ont rempli leur mission et sont renvoyés, l'armateur (ou son courtier) demande au département par lequel ces bâtimens étaient employés, des certificats constatant : 1°. qu'ils ont bien et dûment transporté et remis les objets dont ils ont été chargés; 2°. qu'il n'y a pas de réclamation contre eux; 3°. qu'ils ont payé tous les droits de phare, d'invalides, etc. Alors les comptes sont définitivement arrêtés, et le propriétaire reçoit, sur le payeur de la marine, un billet payable à 90 jours de date, avec un 80e. pour 100 d'intérêt par jour ($4\frac{1}{2}$ pour 100 par an).

D'ailleurs, en liquidant ces mêmes comptes, le gouvernement laisse toujours six mois d'arriéré, pour avoir une reprise suffisante sur les armateurs : les conventions sont réglées en conséquence.

Défense est faite à tout employé de l'office des transports, sous peine de perdre sa place, d'avoir un intérêt pécuniaire dans les affrétemens. (L'abus existait avant cette défense : voyez 8^h. *rep. comm.* 1785.)

II. On affrète souvent des transports à tant par voyage, lorsqu'il faut envoyer des parlementaires en cartel d'échange; et lorsqu'il s'agit d'un simple cabotage ou d'un passage entre l'Angleterre, l'Écosse, l'Irlande, Jersey ou Guernesey.

Les navires employés à ce service sont le plus souvent fournis par les ports extérieurs (*out-ports*) : Leith, Portsmouth, Plymouth, Liverpool, Dublin et Cork. Lorsqu'il y a des demandes peu considérables, l'agent des transports dans ces places, frète immédiatement aux prix courans. Mais, lorsqu'on doit faire de grands affrétemens, il faut au préalable, en soumettre les conditions au conseil des transports. Dans un cas d'extrême urgence, l'agent opère sans délai; mais il en rend compte aussitôt, et justifie de ses opérations devant le conseil des transports.

III.

Les navires affrétés pour un voyage spécial, peuvent l'être, 1°. à tant par tonneau d'objets matériels *; 2°. à tant par personne; 3°. en bloc, pour conduire tout ce qu'ils sont susceptibles de porter d'objets et de personnes. Le fret s'alloue, *sur soumission*, à l'offre la plus avantageuse, excepté le cas où cette offre paraîtrait encore exorbitante. La visite préalable et définitive de ces transports, leur admission, leur préparation, etc., sont les mêmes que pour les transports loués soit pour trois mois, soit pour six mois.

CHAPITRE II.

Des marins et des soldats embarqués sur les transports.

On doit citer comme un modèle, à beaucoup d'égards, l'ordre établi sur les transports anglais, pour maintenir la discipline, et pour régler les soins qui contribuent à la santé des hommes, ainsi qu'au bien du service. Ces soins ont eu des résultats de la plus grande importance, et nous devons ici les indiquer, avec leurs conséquences.

Tous les moyens de ventilation et de propreté dont nous parlerons, au sujet des bâtimens de guerre, sont mis en usage à bord des bâtimens de transport. Ceux-ci doivent avoir au moins 1^mè., 68^c. de hauteur d'entrepont **. Autant que pos-

* Quand un transport est affrété pour des matières, le gouvernement se réserve d'embarquer jusqu'à quatre personnes par 100 tonneaux de charge, en comptant 2 tonneaux pour le passage d'un homme ou d'une femme, et moitié pour le passage d'un enfant.

** Cette hauteur d'entrepont, requise par l'office des transports, a produit des changemens avantageux dans la construction des bâtimens de commerce. Chaque armateur, désirant que ses navires pussent faire le service de transports, dans les temps où le commerce ne présenterait pas d'emploi plus lucratif, a voulu que ces bâtimens n'eussent point dans leur

sible, on n'en prend pas même pour le transport des matières, qui aient une moindre hauteur d'entrepont; afin qu'au besoin ils puissent aussi porter des troupes. Par ce moyen, on est certain que les hommes embarqués, lorsqu'ils seront enfermés dans les entreponts, y jouiront d'un volume d'air suffisant à leur libre respiration.

Pour la même raison, et vû la presque impossibilité de maintenir la propreté dans un navire qui reçoit un trop grand nombre de passagers, on a par degrés réduit ce nombre à de justes limites.

C'est surtout dans les traversées d'Europe aux Indes-Occidentales, qu'on a remarqué les funestes effets de la coutume où l'on était d'embarquer, en trop grand nombre, les troupes de passage sur des transports. La mortalité a toujours été beaucoup plus grande sur les flottes des Indes-Occidentales, dans les années où l'on a fait de grandes expéditions avec des forces de terre : par exemple, contre Carthagène en 1740; ou contre la Martinique et Saint-Domingue, lors de la guerre de la République française. Au contraire il n'y eut pas d'armée considérable transportée d'Angleterre en Amérique, ni d'expédition importante entreprise, pendant les trois années que lord Romney commanda dans les Indes-Occidentales : années pendant lesquelles il perdit si peu de matelots par les ravages du climat *. Voilà la cause de la grande différence qu'on a remarquée dans l'état sanitaire de la marine britannique, à ces diverses époques.

Autrefois, les navires qu'on affrétait pour le transport des troupes, étaient la plupart très-mal adaptés à ce genre de

structure une cause d'exclusion : on a donc peu à peu construit, pour le commerce, des navires plus spacieux dans leurs logemens, mieux installés et plus commodes pour les passagers.

* Ces faits et beaucoup d'autres relatifs à l'état sanitaire de la flotte britannique, rapportés dans ce livre et dans le sixième, sont tirés d'un beau travail du docteur Blane, ancien médecin en chef de la marine anglaise.

service, et généralement surchargés de monde. Quand la traversée était retardée par des vents contraires ou par d'autres obstacles, presque tous les passagers arrivaient aux Indes-Occidentales dans un état de maladie qui provenait de l'usage des provisions vieillies, ou de la disette d'eau, mais surtout de l'effet progressif des principes contagieux. Lorsque le germe du typhus n'a pris à bord qu'un faible développement, il paraît qu'un climat chaud le dissipe. Mais, lorsque le germe de la contagion a déjà fait de grands progrès, ses ravages sont agrandis encore par l'extrême chaleur de l'atmosphère, et par les exhalaisons marécageuses qui se dégagent dans le voisinage de toutes les rades des Indes-Occidentales.

C'est un résultat général d'observation, que si, pendant la traversée, quelque maladie contagieuse se développe sur un transport, quoique les militaires débarqués aux Indes-Occidentales aient échappé à cette contagion, pendant leur passage, ils sont ensuite, à terre, plus tôt et plus dangereusement attaqués par la fièvre du climat. On a remarqué, par exemple, que les causes influant sur les maladies des troupes, en 1795 et 1796, furent puissamment aggravées par une fièvre alors dominante, engendrée dans un bâtiment arrivé aux îles, avec des circonstances particulières d'une navigation longue et d'autant plus fatale qu'il y avait beaucoup trop d'individus à bord.

« La mortalité, dit lord Melville *, en parlant de cette campagne, ne provenait pas seulement ni principalement des combats, mais en grande partie de la manière dont les troupes avaient été transportées. Telle était aussi l'opinion du général qui commandait en chef aux Indes-Occidentales, lorsqu'il proposait à l'amirauté d'accorder un avancement spécial aux officiers de marine qui, chargés de troupes, les auraient débar-

* Voyez *Parliam. debates*, 1810.

quées bien portantes et en état de servir. « Car, disait-il, l'espoir d'un succès efficace, obtenu par le moyen des troupes, dépend plus du soin qu'on apporte à satisfaire leurs besoins, à prévenir leurs souffrances pendant la traversée, que de toute autre circonstance, quelle qu'elle soit. »

En réfléchissant sur cette influence des soins apportés à la santé des troupes qu'on fait voyager sur mer, et sur la singulière aptitude qu'elles ont à contracter des maladies contagieuses lors de leur abordage à des terres étrangères (et surtout en Amérique), on reconnaît une nouvelle cause de la perte effrayante de nos soldats, à Saint-Domingue, lors de l'expédition du général Leclerc. On assure qu'en moins de deux années, sur 60,000 soldats français, 57,500 sont morts, la plupart victimes de la fièvre jaune.

Lorsque nous tenterons quelque expédition, en Amérique, notre premier soin devra toujours être de préparer, pour nos troupes, des moyens de transport qui réunissent tous les préservatifs et tous les secours sanitaires ; afin que ces troupes arrivent sans la moindre prédisposition à gagner des maladies contagieuses. Sans cela, nous ne devons nous attendre qu'à des désastres honteux pour nos armes, et désolans pour l'humanité.

On conçoit qu'en temps de paix, comme en temps de guerre, les causes que nous venons d'indiquer doivent influer également sur les troupes envoyées en garnison dans les Indes-Occidentales; c'est peut-être en grande partie à la différence des soins et des moyens employés pour transporter ces garnisons, qu'on doit attribuer la différence très-remarquable qu'on observe dans les Antilles *, entre la mortalité des troupes anglaises et des troupes françaises.

Les dangers qui dépendaient de l'embarquement des troupes

* M. Moreau de Jonnès, dans ses *Recherches statistiques sur les Antilles*, a très-bien reconnu et constaté cette différence de mortalité.

anglaises, ont en bonne partie été prévenus par les sages règlemens qui concernent leur régime à bord; et, surtout, par l'emploi des bâtimens de guerre comme transports. On a vu la pratique justifier pleinement la bonté de ces mesures, lors de l'expédition d'Égypte, en 1798; car beaucoup de troupes, d'après diverses causes de délai et de changement de destination, restèrent six mois sur des bâtimens de l'État; et, néanmoins, elles débarquèrent à l'embouchure du Nil, en parfaite santé.

Le remède évident aux graves dangers de l'ancien système de transport, est d'observer les règles de ventilation et de propreté dont nous avons parlé.

On sait quelles étaient les suites fatales de l'entassement des nègres, à bord des bâtimens sur lesquels on faisait autrefois la traite des esclaves. Cette race d'hommes, si robuste, qui résiste aux chaleurs du tropique aussi bien qu'aux miasmes des Antilles, ne pouvait pas résister à quinze jours ou trois semaines de traversée, sur des transports où ils étaient emprisonnés de la manière la plus barbare.

Opposons à cet odieux souvenir, l'exemple de la conduite de la compagnie des Indes-Orientales. Comme il n'y a pas de bâtimens anglais qui portent des esclaves aux Grandes-Indes, et comme on n'entasse jamais sur des bâtimems de transport, les troupes destinées au service de la compagnie, ses vastes possessions ne reçoivent jamais, des flottes européennes, le germe de ces fièvres qui désolent les Indes-Occidentales.

Il est bien remarquable, par exemple, qu'aucun des ports de la baie du Bengale n'est aussi sujet aux fièvres malignes, que les ports des Indes-Occidentales; quoique les criques adjacentes au delta du Gange offrent les mêmes apparences topographiques. Batavia est le seul port de cette partie du monde, que l'on puisse, sous le point de vue de l'insalubrité, comparer avec les Antilles.

Les soldats envoyés aux Grandes-Indes, sont très-judicieusement distribués par détachemens peu considérables, sur les vaisseaux de la compagnie. Aussi ne cite-t-on pas un exemple où la fièvre typhus se soit développée, à bord de ces bâtimens, avec l'effrayante énergie qu'elle a montrée dans d'autres parties du monde. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles les divers établissemens anglais dans les Indes-Orientales, n'ont pas été ravagés par ce fléau, comme les établissemens des Indes-Occidentales; quoique dans les premières contrées, surtout dans le gouvernement de Madras, les chaleurs soient beaucoup plus considérables.

CHAPITRE III.

Administration des malades et blessés.

Le comité des malades et blessés, en passant depuis la paix, du conseil des vivres au conseil des transports, n'a point changé la marche de son service et le cercle de ses attributions.

Il nomme les chirurgiens et leurs aides pour servir sur les bâtimens de guerre. Il décide de l'avancement de ces officiers: aucun ne doit monter en grade, s'il n'a servi comme assistant-chirurgien, et s'il ne présente en même temps pour ce service des certificats de bonne conduite et d'habileté.

C'est au comité qu'il appartient de veiller à la fourniture et à la qualité des instrumens de chirurgie et des caisses de médicamens destinés pour chaque bâtiment de l'état.

Lorsque des inspecteurs du service des hôpitaux, ou d'autres officiers de santé, font des propositions d'essayer quelques méthodes nouvelles pour prévenir ou guérir les maladies, le comité soumet à l'amirauté celles qui semblent mériter d'être

accueillies, en relatant les observations qui peuvent éclairer la décision du ministère.

Toutes les fois qu'il se présente des difficultés que le comité ne croit pas pouvoir résoudre ou surmonter, suivant les règles ordinaires du service, il demande et reçoit les instructions et les ordres de l'amirauté.

Le comité revoit et contrôle les pièces comptables de tous les commandans d'escadre ou de bâtimens, relatives aux déboursés faits à l'extérieur, d'après leur ordre, pour le service des malades et des blessés mis à terre. Les dépenses faites pour cet objet, sont portées comme avances à la charge de ces officiers, jusqu'à la liquidation définitive de leurs comptes.

Afin de mettre le conseil naval à même d'arrêter la solde et les vivres des hommes qui passent du service actif au traitement d'hôpital, le comité doit s'assurer que tous les états de mouvement des malades, à terre et à bord, sont reçus exactement dans les formes prescrites. Chaque semaine il adresse à l'amirauté l'état général des marins traités dans les hôpitaux à terre et dans les hôpitaux flottans de la Grande-Bretagne. A cet effet, il correspond avec les gouverneurs, les médecins, les chirurgiens, etc., de tous les hôpitaux de la marine; inspecte leurs fonctions et leurs dépenses; veille à ce que les économes des hôpitaux soient dûment approvisionnés du matériel (instrumens, médicamens, etc.), fourni sur leur demande approuvée par les médecins et les chirurgiens qui doivent en diriger l'emploi.

Le service du comité des transports est, comme on le voit, en partie comptable, en partie technique. Autrefois la partie comptable était fort mal administrée. Car, en 1788, le seul arriéré des comptes relatifs aux malades et blessés, s'élevait à plus d'un million et demi sterlings; c'est-à-dire, à plus de 37 millions de francs. En 1804, cet immense arriéré s'était encore accru, puisque les commissaires de l'enquête navale font voir

qu'il s'élevait alors à deux millions sterlings (50 millions de francs) : enfin, en 1806, l'arriéré surpassait la somme de trois millions sterlings (75,000,000 francs).

C'est pour remédier à ce désordre, qu'on dut réunir l'office des malades et blessés, à l'office des transports. En même temps on créa un *comptable-général*, pour diriger tous les comptables des deux offices, inspecter leurs registres, leurs états et tous leurs travaux. Un bureau composé d'un chef et de six clercs, choisis parmi les plus habiles calculateurs, fut chargé de revoir et de liquider l'immense arriéré des malades et blessés; avec ordre d'informer, au 1^er^. de chaque mois, le conseil des transports, du progrès de cette révision. En même temps, on eut soin d'empêcher que les nouveaux comptes ne tombassent à leur tour dans l'arriéré. On devint plus sévère dans la direction et l'examen de toutes les parties financières : achats, marchés, états de fourniture et de consommation d'instrumens, de médicamens et de tous les objets du matériel.

On a pris des mesures plus prudentes et plus efficaces, pour empêcher les officiers employés à l'extérieur, qui peuvent tirer des lettres de change sur l'office des malades et blessés, de se procurer aucun bénéfice sur la valeur des changes.

Il y a dans l'office des malades et blessés, *un clerc du matériel et des médicamens*, secondé par un aide. Son devoir consiste à préparer des ordres de fourniture pour les objets de ce genre, nécessaires aux navires ainsi qu'aux hôpitaux. Il tient registre des délivrances, à la charge des parties prenantes; et rédige pour la signature du conseil, les certificats de paiement des personnes qui ont dûment compté de l'emploi de ces matières. Il compare les journaux et les comptes des chirurgiens, relatifs à leurs dépenses de médicamens et de matières, en examinant et signalant les dégâts et les déficits; afin qu'on puisse les porter à la charge de ceux qui s'en sont rendus coupables.

Un autre clerc appelé le *surintendant des hôpitaux de la capitale*, est chargé de conduire les marins malades ou blessés, qui, d'après leur demande faite à l'amirauté, sont envoyés aux hôpitaux de la capitale (St. Thomas, St. Barthelemy, St. Guy), et parfois aux hôpitaux de Greenwich, de la petite vérole, des fous à Bethlehem, et de la maison privée des fous à Hoxton.

Trois fois par semaine, ce clerc visite les trois premiers hôpitaux; il veille à ce qu'on fournisse aux marins malades, les habillemens, le linge, etc. qui leur sont nécessaires; il assiste à leur sortie de l'hôpital; il veille à ce que tous les hommes en état de servir soient, après leur guérison, renvoyés à leurs navires respectifs, ou qu'on en dispose conformément aux ordres du conseil des transports.

C'est l'office des malades et blessés qui dirige la maison *aux tablettes de soupe* (*soup house*): la préparation des soupes portatives s'y faisait par un fabricateur principal (*soup maker*), avec six ouvriers et trois femmes, pour préparer, sécher, emballer et délivrer les tablettes, suivant les ordres reçus.

En décrivant les magnifiques hôpitaux de Greenwich, de Portsmouth et de Plymouth, nous ferons connaître leur organisation intérieure. Bornons-nous à considérer, ici, le service médical fait à bord des bâtimens de guerre.

Autrefois, les chirurgiens embarqués recevaient sous le nom de *Queen Anne's bounty*, bienfait de la reine Anne, une somme fixe annuelle, proportionnée au rang des bâtimens, pour acheter les médicamens nécessaires à l'équipage. Depuis 1796, on a joint à cette somme un assortiment en nature, sous le titre de médecines gratuites. Enfin, depuis 1804, tout est acheté par l'état, et l'on trouve qu'il y a économie *. D'ailleurs la solde des chirurgiens est augmentée; ce qui permet de trouver pour remplir des fonctions délicates, pénibles et périlleuses, des hommes plus distingués par leur savoir, leur talent et leur zèle.

Voyons, maintenant, quels soins on apporte à la santé du matelot, depuis son entrée au service jusqu'à son licenciement.

Autrefois, les maladies des marins prenaient leur germe, avant même qu'ils ne fussent embarqués sur le bâtiment où ils étaient appelés à servir. A mesure qu'on se procurait des matelots par les moyens violens de la presse, on les consignait en dépôt sur de petits bâtimens de transport, appelés navires de réception

* Les médicamens, les vases destinés à les contenir, et les ustensiles nécessaires pour les administrer, reviennent à peu près à 2 f. 60 c. par homme embarqué. On remplace ensuite cette première fourniture, au fur et à mesure des consommations et des besoins.

(*receiving ships*). Ils y restaient entassés, jusqu'à ce qu'il y en eût autant que le navire en pouvait contenir; ce qui demandait par fois un temps considérable. Enfin, on conduisait cette cargaison d'hommes, au bâtiment de guerre dont elle devait composer l'équipage.

Une telle manière de traiter les recrues-matelots ressemblait assez, comme on le voit, à la manière dont les nègres étaient traités dans leur transport d'Afrique en Amérique : les mêmes maladies attaquaient les blancs et les noirs. Aussi rien n'était plus fréquent que les fièvres de prison ou d'hôpital, dans les navires de réception. Les marins récemment levés introduisaient sur les vaisseaux, la contagion qui régnait à bord des espèces de bâtimens négriers dont ils sortaient; et, souvent, elle se développait, sur la flotte, avec une activité alarmante.

Afin d'obvier à ce danger qui menaçait de paralyser entièrement les forces britanniques, le conseil naval établit, en 1781, des navires appelés navires d'habillement (*slop-ships*), sur lesquels les recrues étaient transportées, pour y être inspectées, appropriées et fournies d'habits de bord, avant d'être envoyées à leurs vaisseaux respectifs : envoi qu'on opéra, non plus sur de petits bâtimens *, mais sur des navires suffisamment spacieux.

C'est faute de semblables règlemens que la marine militaire était infectée par des fièvres, dès l'ouverture de chaque guerre. C'est, au contraire, aux excellentes mesures prises pour la réception des recrues, qu'il faut attribuer l'énorme différence, entre le peu de maladies qui se déclarèrent en 1794, lors de la première guerre contre la république française; et les nombreuses maladies de 1779, lors des grands armemens qu'exigea la guerre contre la France, l'Espagne et l'Amérique.

* Le 13 mars 1807, la chambre des communes demanda le compte des hommes *pressés* qui étaient morts de maladie pendant la guerre d'Amérique, sur les seuls navires de réception : d'après le rapport fait à ce sujet, il y en avait 180.

Il serait à désirer que nous eussions, comme les Anglais, nos navires d'habillement, où les marins levés pour le service seraient d'abord lavés dans un bain chaud; puis visités, de la tête aux pieds, par des officiers de santé. Sur-le-champ, l'on enverrait à l'hôpital, ou l'on réformerait ceux qui seraient atteints de maladies accidentelles, ou d'infirmités capitales et de maux incurables. On ferait, en même temps, laver et purifier les hardes apportées par les hommes jugés propres au service; on y joindrait le complément des hardes de bord. On enverrait, ensuite, les recrues aux bâtimens qu'elles sont destinées à monter.

On fait, sur les vaisseaux anglais, une inspection fréquente du linge et des habillemens, afin de voir s'ils suffisent pour conserver la propreté et pour garantir du froid. On tient strictement la main au lavage du linge.

Lorsque l'amiral Saint-Vincent commandait la flotte qui croisa devant Brest depuis le 27 mai jusqu'au 26 septembre 1800, il ne resta pas un seul jour sans venir reconnaître l'entrée du port. Sa flotte ne vécut qu'avec des vivres de campagne, et pourtant, quoiqu'elle fût forte de 24 voiles qui représentaient au moins 16,000 hommes, elle n'envoya durant tout ce temps que 16 hommes à l'hôpital. C'est pendant cette croisière, gardée avec une assiduité dont on n'avait pas encore eu d'exemple, que lord Saint-Vincent apporta dans tous les détails de la tenue des vaisseaux et des équipages, ces soins éclairés et vigilans qui sont devenus un modèle que la flotte anglaise s'est empressée d'imiter : « Soins, dit un médecin de cette flotte *, qui ont répandu la santé dans la marine britannique, sous tous les climats du globe. »

Lord Saint-Vincent faisait, deux fois par semaine, aérer les hamacs et les fournitures de lit, à moins qu'une continuité de mauvais temps ne rendît impossible l'exécution de cette me-

* Le docteur Blair.

sure. Cet amiral la regardait comme si importante, qu'il exigeait des capitaines, de faire consigner régulièrement sur le livre de loch, le jour et le temps pendant lesquels on l'avait exécutée. Par ce moyen, au retour d'un bâtiment détaché ou hors de vue, l'amiral pouvait vérifier si, pendant cette absence, on avait ou non continué cet excellent usage.

En traitant des vivres de bord (ch. 6 de ce livre), on verra quels sont les perfectionnemens apportés dans cette branche essentielle de l'hygiène navale.

Le nouvel emplacement réservé pour les malades, sur les bâtimens, est plus spacieux, plus aëré, plus commode à tous égards, que ne l'était l'ancien. Voyez *Études et travaux*, liv. IV.

Grâces à ces moyens divers, non-seulement le nombre total des malades est beaucoup diminué sur les vaisseaux anglais, mais on y peut opérer beaucoup de cures qui, naguère, exigeaient le débarquement des malades et des blessés. On n'envoie plus à terre que ceux dont l'état est très-alarmant. Voilà pourquoi le rapport du nombre des morts au nombre des malades, est plutôt augmenté que diminué, dans les hôpitaux de la marine anglaise : malgré toutes les améliorations introduites dans les cures et le service de ces beaux établissemens.

Il semble, au premier coup d'œil, qu'il doive être assez indifférent de traiter à terre ou à bord, les marins malades ou blessés : mais un peu de réflexion suffit pour démontrer le contraire. Sur une grande masse d'hommes, habitans des mêmes lieux, et placés dans les mêmes circonstances, il y en a toujours un certain nombre, presque constant, qui sont atteints de maladies peu graves, de blessures ou de contusions accidentelles : un soin convenable suffit pour les rétablir en quelques jours. Si le bâtiment est obligé de mettre à la voile en laissant à terre ces hommes qui, sous peu, fussent devenus bien portans; un nombre presqu'égal de malades du même genre, leur suc-

cède bientôt ; et l'équipage est doublement affaibli. D'un autre côté, si les marins qui perdent momentanément la santé, lorsque le bâtiment est sous voiles, ne trouvent pas tous les secours qu'ils auraient reçus à terre, leur guérison devient plus difficile et plus lente ; ce qui augmente encore leur nombre. Si chaque mois, par exemple, d'après l'état naturel des choses, le vingtième de l'équipage doit perdre la santé ; si d'ailleurs il ne faut qu'un mois, valeur moyenne, pour en opérer le rétablissement, il n'y a généralement qu'un vingtième des hommes qui soient dans un état de maladie. Mais s'il fallait deux mois, valeur moyenne, pour chaque guérison ; au lieu d'un vingtième, il y aurait constamment un dixième de l'équipage hors de service.

Remarquons encore que l'envoi des hommes aux hôpitaux, est, ou pour mieux dire, était une cause fréquente de désertion : inconvénient qu'on prévient en traitant les hommes à bord.

L'expérience a fait voir : 1°. que sur un nombre donné de marins, la proportion des malades a progressivement diminué, depuis cinquante ans, sur les bâtimens anglais.

2°. Que le nombre des malades traités à bord, comparativement à celui des hommes traités à l'hôpital, a progressivement augmenté.

3°. Que, néanmoins, le nombre absolu des malades traités sur les bâtimens, est devenu de moins en moins considérable.

Les maladies les plus dangereuses, telles que le scorbut et la fièvre typhus, ont complétement disparu des vaisseaux.

Une observation qui me paraît démontrer de la manière la plus frappante, le bien-être du matelot anglais, est celle-ci : maintenant, ce n'est plus de maladies causées par l'affaiblissement et l'atonie, que ce matelot est atteint ; au contraire, les maux dont il faut le préserver et le guérir, sont des maladies inflammatoires qui proviennent plutôt d'un excès que d'un défaut de forces.

Concevons, en effet, qu'il existe une flotte dans laquelle on ne donne aux marins que des boissons affaiblies, que des viandes peu succulentes, et le tout en trop petite quantité. Des hommes aussi mal nourris auront, surtout, à redouter l'exténuation de leurs organes et l'extinction de leurs facultés physiques.

Mais, depuis plus de vingt années, il n'en est pas ainsi sur la flotte anglaise; un grand changement s'est, en même temps, opéré dans l'ensemble des maladies qui s'y déclarent. Le scorbut, les fièvres lentes ont disparu, et ce sont les inflammations pulmonaires avec toutes leurs conséquences qui règnent aujourd'hui.

Ces maladies sont excitées et développées par l'air très-vif de la mer, et par les changemens subits de température, auxquels sont sujets des hommes qui, dans le milieu de la nuit, ayant les pores ouverts par l'abondante perspiration qui accompagne le sommeil, sortent tout à coup d'un entrepont très-chaud; d'un entrepont dont l'atmosphère est imprégnée de toute l'humidité que peuvent produire la transpiration et la respiration d'un grand nombre d'individus, accumulés dans un petit espace. C'est en cet état qu'ils montent, sans aucun délai, sur les gaillards, au haut des mâts, sur les vergues; et se trouvent exposés aux atteintes du froid, de la pluie et des vents.

On remédierait puissamment aux maladies pulmonaires, en renouvelant l'air des entreponts où l'équipage est couché, par de nombreux tuyaux qui amèneraient un air frais en beaucoup de points, sans produire nulle part de courant marqué ni dangereux. Il faudrait, d'ailleurs, faire lever les matelots une demi-heure avant qu'ils ne prissent leur quart de nuit; et les forcer à se tenir, pendant tout ce temps, sous les gaillards. Ils séjourneraient, ainsi, dans un lieu moins exposé, moins froid que celui où ils devront agir pendant une grande partie de la nuit; mais, déjà, dans une atmosphère moins humide et moins chaude que celle des entreponts inférieurs.

Il faut, ensuite, veiller avec un soin extrême, à ce que les hommes qui finissent leur quart, se changent complétement, lorsqu'ils sont mouillés; et ne reprennent aucune partie de leurs vêtemens, qu'elle n'ait été parfaitement séchée *.

Parmi le petit nombre de moyens sanitaires qui paraissent encore manquer à bord des vaisseaux anglais, le docteur Blane recommande une plus ample fourniture de vivres choisis, destinés spécialement à la diète des convalescens. Il ne veut pas qu'on se borne aux légères potions qui conviennent à des malades alités. Il souhaiterait qu'on pût donner aux convalescens, des vivres frais et succulens : il indique pour cela le moyen de conserver les viandes, inventé par M. Appert. Nous devons souhaiter aussi que dans la marine française on emploie ce procédé; afin de donner, à chaque bâtiment, ce qu'il faut de vivres pour le rétablissement des convalescens. Il serait même à désirer qu'on trouvât le moyen de rendre le procédé de M. Appert assez économique pour conserver frais tous les vivres des équipages.

CHAPITRE IV.

Traitement des prisonniers de guerre.

Il existe, en Europe, deux peuples rivaux d'amour pour la renommée militaire; épris également des dangers, qui la font naître, et des triomphes qui la couronnent; mais, bien diversement célèbres, par l'usage qu'ils ont fait de la victoire. Le traitement du vaincu, conduit prisonnier chez l'une et chez l'autre puissance, offre un contraste dont les effets

* Le docteur Blane, qui nous a fourni beaucoup d'observations médicales, et que nous nous sommes souvent fait un devoir de citer, voudrait qu'on préparât à bord, un séchoir, dans un endroit bien isolé où les hardes seraient chauffées à la vapeur, quand la continuité des mauvais temps ne permettrait pas de les faire sécher au grand air.

politiques nous dévoilent une des plus profondes leçons de l'histoire : ils nous font voir que les nations, à l'exemple des individus, ne sauraient jamais être impitoyables sans châtiment, ni bienfaisantes sans récompense.

Des deux peuples dont nous opposons ici le caractère et la conduite, au sein de la prospérité, l'un n'a point fait de captifs, qu'il n'ait désarmé leurs cœurs, ainsi qu'il avait désarmé leurs bras; parce que les prisonniers ont trouvé, chez lui, cette généreuse et douce sympathie qui prodigue son estime à la vertu, ses égards à la vaillance, et ses bienfaits au malheur. Le prisonnier, recueilli chez l'habitant, comme un ennemi pardonné, admis aux travaux domestiques, et participant aux soins, aux affections de la famille, a trouvé l'honnête et juste prix de son zèle et de son industrie, sous le toit ou dans les champs du vainqueur hospitalier. Enfin, dans les rares circonstances où des gouvernemens, éphémères comme la tyrannie, déshonorant un sol de franchise et de loyauté, appesantissaient leur bras sur des prisonniers de guerre, le citoyen détestait des sévérités étrangères à ses mœurs. Loin d'essayer de les justifier par l'exemple et par la loi des représailles, il les déclarait hautement, anti-nationales; et ses secours empressés allaient verser la consolation, l'espérance et l'amitié, dans le cœur des vaincus.

L'autre peuple, au contraire, n'a jamais fait de captifs, que, par des outrages ou des sévices, il n'ait allumé dans leurs cœurs une haine inextinguible. Ni la liberté restituée à ces captifs, ni la paix et la concorde rendues aux nations, n'ont eu le pouvoir d'assoupir, ou seulement de modérer des ressentimens implacables, indestructibles comme le souvenir d'un traitement honteux et barbare.

A ces premiers traits, les anciens prisonniers de la France et de l'Angleterre, auront reconnu les deux peuples qu'on veut ici caractériser. Tous élèvent la voix, pour dire quelle est la

puissance qui mérite et conserve, ou leur aversion, ou leur amour.

Les prisonniers qu'avaient faits les armes de la France, en quittant une terre amie de l'humanité, pour retourner à leur terre natale, ont partout célébré la bienfaisance du peuple vainqueur, et sa générosité. Ils ont plaidé la cause de notre caractère national, auprès de leurs concitoyens; et, plus d'une fois, ils ont éteint les ressentimens que notre ambition avait, à juste titre, excités contre nous.

Mais les prisonniers qu'avait faits l'Angleterre, n'ont quitté les geôles et les pontons, que pour remplir les deux mondes de leurs cris de vengeance et d'exécration. Le récit de leurs douleurs et de leurs humiliations, a soulevé des inimitiés que n'ont pu même contre-balancer d'éminens services rendus à quelques nations, pendant la lutte européenne qui paraît maintenant suspendue. Le gouvernement britannique a conservé des intimités avec les gouvernemens qu'il peut encore faire trembler, ou faire cesser de trembler. Mais, déserteur, depuis la paix, de la cause des peuples qui l'avaient fait triompher pendant la guerre, chaque année lui révéle qu'il doit compter sur quelques amis de moins parmi ces peuples *.

Au milieu de ces aversions, ouvertes ou déguisées, l'observateur impartial, également éloigné de toutes les exagérations, ne doit donc écouter qu'avec beaucoup de réserve et de méfiance, les plaintes et les récits des militaires que la Grande-Bretagne a détenus dans ses prisons. Il doit, surtout, se défier des déclamations de ces vils écrivains qui font ce déshonneur à

* Si l'on voulait justifier cette observation par des exemples, il suffirait d'indiquer ce qu'est, par rapport au gouvernement anglais actuel, l'esprit manifesté ou celé, depuis 1814, par les Russes, les Espagnols, les Portugais, et les Anglo-Américains; par les Belges, les Danois, les Norwégiens, les Suédois, les Saxons, les Napolitains, les Génois, les Grecs septinsulaires et les Vénitiens.....

leur patrie, d'espérer s'y rendre populaires en témoignant une profonde haine, contre des peuples étrangers, voisins et rivaux. Comme si, pour être étrangers, voisins, rivaux même, ces peuples avaient cessé d'être soumis à la commune loi qui, sous le nom d'humanité, sans acception de races ni de tribus, régit toute l'espèce humaine.

Parmi les nombreux récits des souffrances qu'ont endurées, dans les prisons d'Angleterre, les militaires de toutes les nations, il est des imputations qu'on ne doit pas admettre dans leur entier; il en est d'autres dont les cœurs vertueux peuvent à peine concevoir le fondement. Ainsi, quoiqu'on l'ait dit et redit tant de fois, ils ne peuvent pas croire que le gouvernement anglais ait jamais formé, de propos délibéré, le projet effroyable de miner et détruire les forces et la santé des prisonniers de guerre, même français, en les soumettant à des privations, à des traitemens faits pour accabler et pour épuiser la nature.

Cependant, même en repoussant ces imputations, inspirées par de profonds ressentimens, il ne restera que trop de faits pour convaincre le ministère anglais, qu'en entassant des captifs désarmés, sur les pontons, ou dans les châteaux forts et les casernes-prisons (soit qu'il ait ou n'ait pas uniquement été mû par des terreurs exagérées), il s'est montré sourd à la voix de la pitié, comme aux conseils d'une sage philanthropie.

En plaignant la puissance britannique d'avoir manqué de modération et d'égards envers une chose sacrée, le malheureux *, ayons soin nous-mêmes de ne manquer envers elle ni d'égards ni de modération.

Pour adoucir des couleurs dont la simple vérité ne sera que trop sévère, rappelons-nous, à présent surtout, le noble accueil que, depuis la paix, nous avons reçu dans les trois

* *Res sacra, miser!*

royaumes, près des hommes les plus dignes de l'estime et de l'amitié de tous les étrangers.

Admirateur déclaré des grandes et belles institutions qui, dans l'empire britannique, forment le lien sacré du citoyen et du gouvernement, je ne serai point taxé, j'ose en former l'espérance, d'être le détracteur d'un peuple que je révère pour la sagesse de ses lois et l'énergie de ses vertus civiques; mais, sans m'aveugler sur les erreurs de son ambition, ni sur les égaremens de son patriotisme.

Afin d'écarter de cet ouvrage, l'ombre même de la partialité, nous nous ferons une loi de n'accepter, comme autorité, le témoignage d'aucun étranger. Nous dirons en fidèle narrateur ce qu'ont vu nos propres yeux; moins encore sur les hommes, que sur les choses, sur le simple matériel des prisons. Nous dirons ce qu'ont vu les Anglais mêmes, ce qu'ont avoué leurs écrivains, ce qu'ont authentiquement constaté leurs propres magistrats. Nous laisserons ensuite aux esprits calmes et justes, à prononcer, dans leur sagesse, sur la cause que nous avons entrepris de défendre : la cause des guerriers faits captifs dans les combats, quels que soient les vainqueurs et les vaincus.

A l'époque où l'illustre Howard, après avoir vu comme sheriff d'un comté, jusqu'où pouvaient s'étendre les souffrances des prisonniers civils, entreprit de visiter tous les lieux de détention des trois royaumes britanniques; à cette époque, dis-je, il trouva des prisonniers de guerre détenus, *en Angleterre*, à Plymouth, Bristol, Winchester, Forton, Deal, Carlisle, Pembroke, Chester, Liverpool, Hull, Lincoln, Shrewsbury, Yarmouth et Falmouth; *en Écosse*, au château d'Edinburgh; *en Irlande*, à Dublin, Belfast et Kilkenny.

Alors Howard demandait qu'on donnât pour inspecteurs aux prisonniers de guerre, des gentilshommes indépendans par leur

fortune, et choisis dans le voisinage des prisons. Or, voici l'un des avantages qu'il trouvait à cette institution *. « Ces prisons, dit-il, sont habituellement gardées par une milice dont les sentinelles se sont montrées, en maintes circonstances, trop empressées à faire feu sur les prisonniers. Elles y sont encouragées par des officiers inexpérimentés. Plusieurs captifs ont été, de la sorte, tués *sur la place* (*killed on the spot*) : quoique peut-être, il n'existât aucun dessein sérieux d'évasion. Voilà ce que n'osent empêcher les agens administrateurs des prisons; mais ce que s'efforceraient, *probablement*, d'empêcher des inspecteurs, gentilshommes indépendans. »

Des prisonniers de guerre avaient également affirmé qu'à bord des pontons, lorsqu'il s'élevait quelque tumulte ou quelque rixe, souvent la garde faisait feu sur ses captifs, sans chercher à ramener l'ordre par des moyens plus doux. Nous nous refusions à le croire, avant d'avoir lu ce passage d'Howard...

Depuis 1796, afin de rendre plus économique et plus facile, l'inspection, ainsi que la détention des prisonniers, on a beaucoup diminué le nombre des lieux de reclusion. Sur la côte, on a conservé à Portsmouth, à Plymouth et à Chatham, des prisons flottantes et des casernes-prisons; à Greenock et Yarmouth, des prisons flottantes seulement. Dans l'intérieur des terres, on a conservé les prisons de Greenlaw, Stapleton et Norman-Cross, près des marais d'Ely. Plus tard, on a bâti la vaste prison de Dartmoor, au fond des montagnes du Devonshire, au milieu d'un pays froid, marécageux, désert et sauvage; afin d'y reléguer une foule de soldats et de matelots français.

La plupart des officiers, prisonniers de guerre, sont confinés, sur parole, dans certaines parties de la Grande-Bretagne. Mais, trop de fois, ils s'y sont vus en butte aux outrages d'une multitude grossière, dont on a soin d'enflammer les passions; pour

* *The state of the prisons in England and Wales*, 4th. edition, 1792, p. 189.

transformer, ainsi, des guerres de cabinet en guerres populaires, et les démences politiques en fureurs nationales.

C'est ici qu'il faut rendre un éclatant hommage à la bienveillance et à la bonté des Écossais. Même aux époques les plus terribles de la guerre contre la république française, alors que le ministère anglais s'efforçait d'étourdir la raison de la populace (*of the mob*), et de changer la haine du peuple contre les abus de son propre gouvernement, en haine de peuple contre peuple; alors même, l'Écossais n'a point épousé ces fureurs; il n'a point abusé de la victoire et de la force, pour insulter, outrager, ou frapper les prisonniers confiés à sa garde. L'hospitalité si célèbre de la Calédonie, n'a pas même suspendu ses bienfaits, au milieu d'une guerre d'extermination *.

Nous n'avons rien à dire au sujet de l'Irlande, sur sa conduite à l'égard des captifs militaires. Jamais l'Anglais n'eût osé, pendant les dernières guerres, les lui confier en dépôt : c'eût été réunir, dans un même foyer, les ennemis du dedans aux ennemis du dehors.

On voit parfois des officiers, prisonniers sur parole, *injustifiables* sans doute, mais non pas impardonnables, désespérés par les mauvais traitemens qu'ils ont à supporter, et par les humiliations, les outrages dont ils sont abreuvés, chercher à s'y soustraire par la fuite **: s'ils sont repris, on les renferme sur des pontons, pêle-mêle avec les matelots et les soldats.

* Howard a fait aussi l'éloge du traitement des prisonniers détenus au château d'Edinburgh.

** D'après un état officiel dont je suis possesseur, et qui comprend toutes les années de guerre, depuis 1803 jusqu'en 1814, en divisant le nombre total des prisonniers par le nombre des évadés, on voit qu'il y a, sur 10,000 prisonniers de toutes classes,

évadés, quoique détenus sur parole.	Français détenus en Angleterre. . . .	32
	Anglais détenus en France.	110
évadés, sans être détenus sur parole.	Français détenus en Angleterre. . . .	20
	Anglais détenus en France.	442

Nous ne voulons faire aucune observation sur ces chiffres, ils parlent assez d'eux mêmes.

Lorsque ces soldats, ou ces matelots qui ne sont pas, *eux*, retenus sur parole, font pour s'échapper quelque tentative infructueuse; ils sont, à terre, enfermés dans les cachots; ou, sur les pontons, jetés à fond de cale; et là, réduits à la famine, afin d'économiser sur leur nécessaire absolu, le salaire de leur capteur. Laissons parler Howard à ce sujet : « Quarante jours de cachot, à la demi-ration; pour payer, sur le prix des vivres, 10 schellings aux personnes qui ont repris les fugitifs, semblent être un châtiment trop sévère! En de telles occurences, l'observation des dignes magistrats de Berne, vient toujours s'offrir à ma pensée : *Chacun doit être mû par le désir de regagner sa liberté* *. »

Au temps du célèbre philanthrope dont nous aimons à reproduire l'autorité non contestée, il paraît qu'à quelques égards, les malfaiteurs nationaux étaient plus maltraités encore, que les prisonniers de guerre; inégalité qu'il condamne vivement. Mais, aujourd'hui, ce n'est plus sur les malfaiteurs que s'exercent les plus dures sévérités.

Dans les *Mémoires sur la marine et les ponts et chaussées de France et d'Angleterre*, on a donné la description d'un bagne flottant réservé pour les forçats, et des prisons flottantes réservées pour les prisonniers de guerre. On croit nécessaire de reproduire ici cette description, écrite immédiatement après le premier voyage de l'auteur, dans la Grande-Bretagne.

« J'ai visité sur la Medway, près des travaux de l'arsenal de Sheerness, le fameux vaisseau le *Bellérophon*, transformé maintenant (1816) en bagne de forçats qu'au lieu d'envoyer à Botany-Bay, on retient pour aider à ces travaux **. Dans l'in-

* *The state of the prisons*, etc., p. 186.

** Le souverain de l'île d'Elbe, défait à Waterloo, repoussé par le peuple auquel il n'avait pu se résoudre à rendre de bonne foi ses libertés, fuyant l'Europe entière armée contre lui comme un seul homme, et mis par elle au ban des empires, entraîné par un dernier espoir, vint chercher un refuge à bord du Bellérophon, et (disait-il), nouveau Thémistocles,

stallation et l'emménagement de ce bagne, on a mis en usage tout ce que l'humanité la plus ingénieuse peut inventer pour rendre supportable et *comfortable* une prison flottante.

» Les forçats sont logés par petites chambrées où ils font ordinaire. Les chambres ont toutes de larges sabords, fermés avec des grillages qui laissent entrer l'air en suffisante quantité. Les cloisons des chambres sont formées par des grilles de fer. Dans plusieurs parties, une simple toile qui couvre ces grilles permet, en la relevant à certains momens du jour, d'aërer encore plus tous les logemens. Enfin, à chaque chambre, correspond un lieu d'aisance, construit en dehors de la muraille du bâtiment; et, d'ailleurs, disposé de manière à prévenir toute évasion par cet endroit. Que ces détails ne rebutent pas notre délicatesse : j'en appelle à ceux qui ont langui dans les prisons, pour savoir ce qui rend alors insupportable ou supportable notre existence.

» Les dimanches et les jours de fête, on réunit tous les forçats dans une jolie chapelle, construite vers le pied du mât d'artimon, où elle occupe deux entreponts.

» En remontant la Medway, de Sheerness jusqu'à Chatham, on voit cette rivière couverte de vaisseaux désarmés. Leur peinture, fraîche et brillante, contraste avec le hideux aspect de vieilles carcasses enfumées, qui semblent les restes de navires noircis par un récent incendie. C'est dans ces tombes flottantes qu'on ensevelit, vivans, les prisonniers de guerre : Danois, Suédois, Français, Américains, n'importe. On les loge

s'asseoir sur les foyers du peuple britannique. Aussitôt on prépara, pour lui, le Botany-Bay des Rois; et l'on transforma le vaisseau qu'il avait eu l'audace de prendre pour un foyer hospitalier, en bagne de forçats.

J'ai vu les rivages barbares où l'hospitalité fut accordée à Thémistocles; j'ai visité la prison de Minturnes, où le Cimbre même apprit à respecter Marius, exterminateur de ses compatriotes. Ces lieux immortalisés par de si grands souvenirs, ont laissé dans mon âme une empreinte moins profonde, et m'ont moins éclairé sur l'instabilité des grandeurs données par la victoire, que la vue des verroux et des barreaux du Bellérophon.

sur le second pont, sur le premier pont et sur le faux pont. En ce dernier endroit, ces malheureux ne respirent pendant le jour, que par des hublots larges comme deux fois la main. Partout, pendant la nuit, ils respirent un air que rien ne renouvelle, et qu'achèvent de rendre méphitique, les exhalaisons infectes de latrines intérieures dont les conduits sont, alors, les seuls ventilateurs de la prison! Quatre cents malfaiteurs sont confinés sur un vaisseau transformé en bagne de forçats. De six à neuf cents * prisonniers de guerre, sont entassés sur un ponton du même rang. Le parlement d'Angleterre a constaté la quantité de pieds cubes d'air, nécessaires à la santé des jeunes apprentis employés dans les ateliers où l'on voit régner une propreté toujours exquise, une chaleur toujours tempérée, où l'air frais et la lumière arrivent en abondance, et d'où ces jeunes gens sortent trois fois par jour, en pleine liberté. Cette quantité d'air, supposée indispensable pour des enfans, est dix fois plus considérable que la ration d'air vital accordée, comme à regret, à des hommes faits.

» En montrant quelle immense différence on met, dans les ports de l'Angleterre, entre un forçat et un ennemi désarmé, j'ose le dire, je n'ai l'idée ni de paraître un vain déclamateur, ni de calomnier une puissance étrangère, trop long-temps notre rivale acharnée, et maintenant notre amie par les traités. Certes, je n'ai pas craint, je ne craindrai jamais de heurter nos préjugés nationaux, en rendant un sincère hommage au gouvernement anglais, pour ses actions et ses institutions amies de l'humanité. Mais je craindrai bien moins encore de déplaire à l'orgueil britannique, en disant hautement des vérités faites pour le blesser, mais utiles à faire entendre. Peut-être, aux

* Dans nos *Mémoires sur la marine*, etc., nous avons donné les nombres 800 et 1,200 comme les limites qu'on nous avait indiquées en Angleterre. Ces limites se rapportent à des trois ponts: tandis que celles de 600 et 900 prisonniers, se rapportent à des vaisseaux de 74.

yeux des juges impartiaux, la bonne foi de mes éloges fera croire à la seule observation rigoureuse que m'obligent à faire l'amour de mes semblables et l'honneur de la civilisation.

» Enfin, s'il est un moment où la philanthropie puisse élever sa voix contre la férocité gratuite de quelque institution militaire, déshonorante pour la nation qui s'en rend coupable, c'est à coup sûr au milieu de la paix. C'est quand les esprits ne sont plus égarés par la haine. C'est quand des communications faciles et journalières, rétablies entre deux grands peuples, font comparaître en quelque sorte chacun d'eux, en présence de l'Europe attentive, au tribunal de l'opinion, érigé par l'autre peuple *. »

* Montrons maintenant quel accueil a reçu cet appel à l'humanité, à la générosité du caractère britannique.

Dans un journal littéraire, consacré par les amis du ministère anglais, à défendre les doctrines du pouvoir arbitraire, et par occasion, à répandre sur la France l'outrage et la calomnie, un sous-secrétaire de l'amirauté (1) s'est chargé de rendre compte de nos Mémoires sur la marine d'Angleterre. Voici comment il s'exprime, au sujet de notre description des prisons flottantes (*Quarterly review*, *n°.* XLIII. *nov.* 1819, *art.* 2):

« Après avoir visité le Bellérophon, vaisseau de ligne transformé en bagne pour les forçats employés aux excavations de Sheerness, M. Dupin constate un fait que nous recommandons *instamment* à l'attention de M. Bennet (2), comme venant d'une personne qui ne peut être soupçonnée d'*aucune* forte prédilection pour l'Angleterre; et qui, sur ce point, *au moins*, est affranchie de préjugés. Dans l'installation et les emménagemens intérieurs de ce ponton, dit-il, tout ce que l'humanité peut inventer de plus ingénieux, est mis en pratique pour rendre supportable et comfortable une prison flottante.

» L'éloge accordé de la sorte, peut, cependant, être regardé comme un moyen de présenter sous un point de vue plus frappant, *la tirade* qui suit immédiatement, contre l'inhumanité du gouvernement britannique, et la différence du traitement éprouvé par un forçat et par un ennemi désarmé : inhumanité démontrée, dit-il, en plaçant de 8 à 1200 prisonniers de guerre, sur un ponton du même rang que celui qui ne reçoit pas plus de 400 forçats. Nous devons faire observer, 1°. que cette assertion n'est pas fondée en fait; 2°. qu'une remontrance au sujet du traitement des prisonniers de guerre, et une affectation d'humanité pour des prisonniers (*an affectation of humanity for prisoners!*) vient

(1) L'auteur d'un ouvrage sur l'Afrique, et de beaucoup d'articles d'encyclopédies, de journaux, etc.

(2) Un membre de l'opposition, ami de l'auteur, célèbre par sa généreuse philanthropie, et qui, comme Howard, trouve barbare la reclusion des forçats et des prisonniers de guerre, sur des pontons.

A cette description trop succincte ajoutons quelques détails. L'espace déjà si limité des entre-ponts, est loin d'être consacré tout entier au logement des captifs militaires. La dunette est oc-

avec une singulière mauvaise grâce, de la part *de la créature d'un tyran* qui, dans les circonstances les plus cruelles et les plus aggravantes, a capturé et détenu des combattans et des non-combattans, des femmes, des enfans même; d'un tyran qui refusait d'ouvrir les portes de sa prison, et d'écouter aucune proposition d'échange; et qui contraignait des centaines d'infortunés captifs Espagnols et Italiens, aux travaux forcés, sur les rives fangeuses de l'Escaut et dans les bassins de Cherbourg. »

Voilà donc les justifications qu'on ose nous présenter! Des injures pour repousser des raisons; des outrages pour répondre à des prières, à des invitations faites au nom de l'humanité; enfin, des sévices exercés, nous dit-on, par la tyrannie même, contre des centaines de captifs, allégués pour légitimer les sévices exercés sur des milliers de prisonniers, par un ministère qui se fait gloire de paraître ami des hommes.

Eh! quand il serait vrai qu'un tyran aurait été barbare envers ses prisonniers, seriez-vous par-là justifiés d'imiter sa barbarie? Si vous l'appelez *tyran*, parce que vous le dites cruel; et si vous le dites cruel, parce qu'il reléguait dans une ville riante (1), sous un beau ciel, au milieu d'un peuple humain et généreux, des familles qui pouvaient y jouir de toute leur opulence et des plaisirs de la société; comment donc voulez-vous être nommés, VOUS, qui reléguez indistinctement vos prisonniers faits à bord des bâtimens de guerre ou de commerce, au fond des châteaux forts, dans des casernes-prisons et sur des prisons flottantes?...

Nous avons fait voir, pp. 19 et 21, que Napoléon était justifiable à l'égard des Anglais qu'il a détenus en 1803 comme autant d'otages, pour répondre aux nations, de la foi violée et des captures illicites faites ouvertement par l'Angleterre. Si Napoléon a souillé son pouvoir, par de mauvais traitemens envers les prisonniers de guerre, loin de nous d'être jamais l'apologiste d'une semblable lâcheté. Que son historien, fût-il Anglais, en fasse le récit sévère; et qu'il ajoute ce récit aux effrayantes leçons présentées à l'univers, par le renversement d'une force qui, pour n'avoir respecté ni les hommes, ni les climats, s'est anéantie dans le sein même de la conquête et du triomphe... Mais, pour l'honneur des sociétés humaines, que jamais écrivain n'ose alléguer des turpitudes attribuées au despotisme, comme excuse de barbaries, déshonneur d'un gouvernement constitutionnel.

Pense-t-on, d'ailleurs, lorsque nous défendons la cause de l'humanité même, infirmer la valeur de nos réclamations, en appelant *la créature du tyran*, celui qui n'a jamais écrit, agi, parlé, que pour aider selon ses trop faibles moyens, à l'indépendance, à l'honneur, à la liberté de sa patrie? Ah! plaignons le subalterne obséquieux qui, pour servir les maîtres qui l'emploient, répand l'injure et la calomnie, en leur faveur et sous leurs auspices: s'en offenser, et s'en venger autrement que par le silence et le pardon, ce serait oublier les leçons de la sagesse.

(1) A Verdun.

cupée par le commandant et le chirurgien de la prison. Sous le gaillard d'avant, un espace est réservé pour déposer, pendant le jour, les hamacs des captifs. Les soldats et les matelots geôliers du bâtiment, avec leurs enfans et leurs femmes, occupent l'avant des entreponts. L'arrière est obstrué par le corps-de-garde, la cuisine des Anglais, la pharmacie, la chambre l'état major, enfin par les cabanes des sous-officiers et des officiers, logés dans le navire avec leurs femmes et leurs enfans. Entre tous ces retranchemens sont entassés les prisonniers qu'on descend par une vaste fosse entourée d'un rempart massif : elle s'étend d'un passavant à l'autre, et du mât de misaine au mât d'artimon. Une échelle, qu'on jette au besoin par cette ouverture, est la seule communication de l'extérieur avec le fond de l'antre *.

Que les hommes habitués à mesurer l'étendue des entreponts d'un vaisseau, retranchent, par la pensée, les lieux inoccupés, et les habitations plus ou moins commodes et spacieuses que nous venons de décrire. Qu'ils nous disent, ensuite, ce qui reste pour contenir jusqu'à neuf cents prisonniers (Et ne fût-ce que six cents!), qui dans l'hiver restaient enfermés pendant quinze à seize heures d'obscurité, et consumaient un air vital que rien ne pouvait renouveler ?

La simple connaissance des lois de la combustion et de la respiration, suffit pour nous convaincre de la nécessité physique des effets suivans rapportés par le docteur Cattel, aujourd'hui chirurgien-major dans les colonies d'Afrique, et qui a séjourné sur les pontons. « Dans les nuits d'hiver, dit-

* Quand, de la bouche de cet antre, on se baisse pour regarder trois sombres étages de cachots, enserrés dans la profondeur d'un ponton, l'âme est saisie d'épouvante. A ce spectacle, l'imagination troublée se représente aussitôt ces redoutables fosses de l'Orient, où l'on garde pour les plaisirs du despote, les animaux qu'il a pris les armes à la main. Ils y trouvent ce qui manque aux captifs des pontons, assez d'espace pour pouvoir à leur aise manger, marcher, respirer et dormir. Et pourtant ! la seule peine de la captivité, arrache à des bêtes féroces, les gémissemens de la douleur et les rugissemens du désespoir.

il, l'air s'altérait à tel point qu'au bout de quelques heures, les chandelles n'éclairaient presque plus, et finissaient même par s'éteindre. En cet état, les prisonniers étaient couverts de sueur, respiraient à peine, et beaucoup tombaient en syncope. On ne parvenait, dans ces momens de détresse, qu'avec la plus grande difficulté, à faire ouvrir un sabord, pour rappeler à la vie ceux qui avaient perdu connaissance *. » Cependant, ne comptons pas ce témoignage, il n'est point anglais.

Malgré notre fidélité scrupuleuse, à ne rien dire dont nous n'ayons acquis la conviction et la certitude, par nos observations et par le secours d'une critique impartiale exercée sur nos propres opinions, peut-être quelques lecteurs insulaires, en songeant que nous sommes Français, seront tentés de réputer exagérées les descriptions que nous venons de présenter. Eh bien ! cherchons, dans la Grande-Bretagne même, un observateur, non pas plus fidèle, mais moins suspect. Consultons le jugement d'un sage qui s'est illustré par sa généreuse philanthropie : jugement ici d'autant moins récusable, qu'il est prononcé par un Anglais auquel on n'a jamais reproché de ne pas chérir sa patrie, comme un Anglais sait la chérir ! Howard, que nous avons déjà cité plusieurs fois, et toujours avec confiance ; Howard, dont la vie s'est passée à visiter toutes les prisons, non-seulement de l'Angleterre, mais de la France, de la Hollande, de l'Italie, et de presque toute l'Europe civilisée, Howard a visité les pontons. Voici ce qu'il en pense :

Les pontons, dit-il, après avoir retracé le triste sort des malheureux qu'on y relègue, *les pontons devraient être le châtiment réservé seulement aux plus atroces de tous les crimes.* (HULKS OUGHT TO BE THE PUNISHMENT ONLY FOR THE MOST ATROCIOUS CRIMES.) D'après ce seul jugement d'un homme qui

* *Dissertation sur la topographie médicale des prisons flottantes, dites pontons, suivie de quelques considérations sur les maladies qui y régnaient.*

fit une étude approfondie de tous les genres de prison, qu'on juge à présent si nous avions exagéré de justes plaintes, dans la trop courte notice que nous avons donnée sur les pontons réservés aux prisonniers. Pendant les dernières guerres, ces pontons étaient tels qu'au temps d'Howard.

Comment donc un peuple humain, généreux, magnanime à tant d'égards, peut-il, envers des ennemis vaincus et sans défense, dépouiller, ainsi, tout sentiment de clémence et de commisération?..... Les apologistes du gouvernement anglais prétendent que la reclusion des prisonniers de guerre, alors qu'ils s'élevaient au nombre de 70,000, était une mesure de prudence, commandée par le besoin de conserver aux trois royaumes la paix intérieure et la sécurité. Est-il bien vrai que 70,000 captifs, dispersés au milieu de douze millions d'habitans, y répandraient de justes alarmes, et mettraient en danger la sûreté de l'état? Ces captifs répartis par faibles détachemens, sur toute la surface de la Grande-Bretagne, surveillés par les garnisons régulières, les dépôts de l'armée, les milices, les juges-de-paix, les constables (Et surtout par l'habitant, si soupçonneux envers le prisonnier!), ces captifs, je le demande encore, pourraient-ils inspirer de sérieuses alarmes? Cependant, admettons ce motif pour les époques d'assez courte durée, où 70,000 guerriers étaient en effet prisonniers de la Grande-Bretagne. Mais, en 1793 et 1794, mais en 1803 et 1804, lorsque le nombre des prisonniers ne s'élevait pas à quinze ou vingt mille hommes; n'en étaient-ils pas moins enfermés sur les pontons et dans les châteaux-prisons?... Qu'on cesse donc d'alléguer l'ignoble motif de la peur: la haine réclame sa part.

Il fallait exciter, dans le cœur du peuple anglais, des sentimens implacables d'aversion, d'horreur même, contre ses ennemis, et surtout contre les Français. Il fallait donc qu'il ne pût jamais ni

les voir, ni converser, ni séjourner avec eux. Car il eût peut-être reconnu que ce sont aussi des hommes sensibles au bienfait, amis de l'humanité, amis de leur patrie, amis de la liberté des autres peuples. Des citoyens d'un pays, mis en contact avec les citoyens d'un autre pays, découvriraient souvent que la guerre la plus acharnée n'est qu'un forfait de leurs gouvernemens respectifs : ils déposeraient à l'instant toutes leurs inimitiés, et reconnaîtraient leurs vrais intérêts * : or, c'est un danger que certains gouvernemens ont surtout été jaloux d'éviter, pendant le cours des dernières guerres.

Espérons que les peuples, éclairés par les conseils et les leçons des vrais amis de leur bonheur, au lieu d'élever une grandeur précaire et détestée, sur l'abaissement de leurs émules et de leurs rivaux, mettront enfin leur ambition à se surpasser par d'utiles travaux; leur cupidité, à créer des richesses par l'industrie; leur activité, à les doubler par des échanges avantageux pour tous les peuples; et leur gloire, à faire de paisibles conquêtes sur les domaines de la nature, rendus plus féconds et plus beaux par le double secours des sciences et des arts. Que si des momens d'erreur ou d'emportement, font encore voler aux armes des peuples faits pour être unis par l'estime, espérons qu'ils n'oublieront plus que, naguère, ils étaient amis; qu'ils sont toujours des frères aux yeux de la nature; et qu'un jour, par raison ou par lassitude, ils redeviendront des alliés. Alors les citoyens obligeront leurs gouvernemens respectifs, à ne plus faire, dans la guerre, que les maux inévitables, et les actes de rigueur nécessaires pour en amener le terme.

Disons maintenant quelques mots sur les effets de la reclusion des prisonniers de guerre.

Ainsi que déjà nous l'avons rapporté, l'épuisement des for-

* « *Agnoscent Britanni causam suam; recordabuntur Galli priorem libertatem.* »
TACIT. *Agricolæ vita.*

ces vitales, et les maladies de langueur ou de consomption de la plupart des prisonniers long-temps détenus sur les pontons d'Angleterre, ont fait penser à des hommes toujours prêts à supposer des crimes à leur ennemi, que le gouvernement britannique, pour anéantir plus sûrement les marines des autres nations, s'appliquait à détruire le tempérament des soldats et des matelots étrangers, tombés en sa puissance.

Parmi les écrivains qui se sont montrés les plus ardens à propager cette accusation terrible, il faut compter le général Pillet, dont l'ouvrage est remarquable par la véhémence et l'emportement des passions qui semblent l'avoir dicté. Les maux mêmes que l'auteur a soufferts, ne le justifient pas d'avoir présenté comme un tableau fidèle de l'Angleterre, l'incorrect ramas des erreurs, des vices et des crimes commis dans cette contrée. Quel peuple n'en recèle pas une foule dans les parties honteuses de sa population? Et, sans recourir au mensonge ni à la calomnie, quelles peintures ne parviendrait-on pas à faire des nations aujourd'hui les plus révérées, si l'on voulait, dans le seul cours de quelques ans, recueillir et présenter en raccourci tous les forfaits et toutes les bassesses dont fut souillé leur territoire!

Il faut donc repousser l'ensemble des idées que l'écrit dont nous parlons tend à donner du caractère britannique. Mais, si l'on refuse de croire à des paroles, à des allégations, à des injures, il ne faut pas, du moins, se refuser à croire aux faits qui tombent sous nos sens, et dont nous devenons les témoins oculaires.

Interrogeons l'incrédulité même. Lorsque le maréchal de camp Pillet, dans la force de l'âge, et doué d'un tempérament robuste, sentait fermenter et gagner les levains de la destruction, inoculés dans son sein, sur les pontons d'Angleterre; lorsqu'il terminait son livre sur le bord du tombeau; le témoignage de sa propre agonie et de l'agonie de tant d'autres prisonniers, le suffrage de sa mort même, ne suffisent-ils pas pour donner à

ses plaintes au sujet du sort des prisonniers de guerre, un poids que ses autres allégations ont perdu par l'effet des emportemens d'une haine qu'aveuglait l'ardeur de la vengeance ?

Les Anglais, pour se laver du reproche d'avoir traité sans humanité leurs captifs militaires, ont fait connaître le nombre des prisonniers morts sur les pontons, ainsi que celui des prisonniers transférés dans les hôpitaux. Il faut le dire avec joie, le nombre en est moins considérable qu'on ne serait tenté de le croire, au récit du traitement qu'on leur faisait éprouver. Cependant, observons bien que l'effet de la reclusion n'est pas de donner à l'homme des maladies subites et violentes qui terminent promptement son existence, ou qui nécessitent un traitement immédiat dans un hôpital.

Le gouvernement anglais employait un moyen remarquable pour diminuer le nombre des morts parmi ses prisonniers de guerre. A mesure que les hommes du tempérament le moins robuste succombaient au régime des prisons, il se hâtait de les renvoyer moribonds dans leur patrie ; ceux qui n'expiraient pas dans la traversée, étaient reçus dans nos hôpitaux ; *plus des neuf dixièmes y sont morts :* voilà ce qui résulte des rapports officiels dont j'ai pris des extraits. D'après ces rapports, on voit que depuis 1803 jusqu'à la paix de 1814, les pertes de la force navale de France, résultat du traitement des prisonniers de guerre en Angleterre, sont.....

Morts dans les prisons	12,845
Moribonds renvoyés, sans échange, pendant la guerre	12,787 *
TOTAL	25,632
Rentrés en France depuis 1814, avec une santé plus ou moins délabrée.	70,041 **

* La marine française, pendant la même guerre, n'a dû renvoyer que 190 impotens ou incurables, quoi qu'elle eût fait presque moitié autant de prisonniers que l'Angleterre !.....

** Il faudrait ajouter environ 30,000 captifs provenant des nations agrégées à l'empire français. De ces captifs, accablés par le régime des prisons, beaucoup ont passé sous les drapeaux de l'Angleterre, afin de fuir la servitude et la mort : ils ont formé des régimens entiers. Le reste a regagné ses foyers à mesure que nos alliés ont tourné leurs armes contre nous.

A présent, j'ose le demander, qu'importe aux nations, que leurs marins soient allés fréquemment ou rarement des pontons aux hôpitaux, et des hôpitaux aux pontons d'Angleterre, si la plupart de ces marins, restitués à leur patrie, y rentrent avec un tempérament ruiné pour jamais! Que l'insalubrité du bord, ou le défaut des vivres, ou les vices d'une existence claustrale, ou l'horreur et le désespoir de la reclusion, aient détruit les forces de ces malheureux; qu'importe! Les nations indignées n'en sont pas moins fondées à demander au gouvernement britannique, de quel droit il introduit, chez les peuples civilisés, des traitemens dont l'emploi n'appartient qu'à des peuples grossiers et féroces?

Voici quelle était la ration des prisonniers de guerre en santé * :*
$\frac{3}{5}$ livres de pain, $\frac{1}{2}$ livre de viande, $\frac{1}{4}$ de pinte de pois, $\frac{1}{2}$ once de sel.

Quoique la livre anglaise soit plus faible que l'ancienne livre française, si cette ration était fidèlement délivrée aux prisonniers, ils avaient à la rigueur ce qui suffit au soutien de l'existence. Mais, ils ne l'avaient plus, quand ils étaient punis par le retranchement de la moitié ou seulement du tiers de leurs vivres. Or, n'est-il pas nécessaire d'admettre que, quelquefois, des commandans inhumains et des comptables fripons, auront combiné leur pouvoir et leur mauvaise foi, pour priver le malheureux prisonnier d'une partie de ses vivres, et lui donner l'autre d'une qualité inférieure **?

* 13th. *rep. of the comm. on the civil affairs of the navy. Appendix.* n°. 3.

** Howard, en visitant les maisons de reclusion des prisonniers de guerre, constate à chaque instant que dans l'une le pain manquait ou de poids ou de qualité, dans l'autre la viande, dans plusieurs le pain et la viande.

« Des prisonniers se plaignaient à moi, dit Howard, que leur pain n'avait pas le poids, et que leur viande était mauvaise. Pourquoi, leur observa ce philanthrope, après avoir réclamé près de l'agent comptable de la prison, ne réclamez-vous pas ensuite aux commissaires? Comment cela se peut-il, répond *pertinemment* un des prisonniers, lorsque toutes nos lettres sont examinées par l'agent même. » *State of the prisons*, etc., p. 187.

Même dans les pays où les prisonniers de guerre, laissés libres au sein des cités, y reçoivent un traitement plein de douceur, nous voyons les citoyens, lorsqu'ils sont confinés dans quelque maison d'arrêt, devenir aussitôt la proie de leurs avides geôliers. Nous voyons ces barbares, malgré le crédit des amis et des parens des détenus, leur dérober une part de ce qu'on leur envoie, et les rançonner après, en leur vendant ce qui leur manque. Quel doit donc être le sort de prisonniers étrangers, de prisonniers de guerre, objet de haine et d'horreur pour tout un peuple passionné; de prisonniers, enfin, livrés au despotisme, à la cupidité, à la cruauté des geôliers militaires?..... Je crois bien qu'aux jours peu nombreux où des commissaires du parlement ont visité les pontons, les rations étaient complètes et mangeables. Je crois même facilement que peu de prisonniers aient osé réclamer contre des hommes qui pouvaient, à tout instant, les réduire au cachot et à la famine, sous le plus léger prétexte. Mais d'en conclure qu'aucun prisonnier n'avait droit de se plaindre, et qu'ils jouissaient tous, en entier, des moyens de subsistance que le législateur avait votés pour soutenir leur misère, ce serait abuser de la crédulité publique. Ce serait, au même instant, se montrer par trop incrédule, en voyant tant de victimes déposer de leurs propres souffrances, par leur santé délabrée, sans admettre au moins la réalité d'une partie de leurs maux et de leurs privations.

Je ne puis, je l'avoue, ajouter une entière foi au tableau révoltant qu'a tracé le général Pillet, de la famine, de la misère et des malheurs des prisonniers français. J'ai peine à croire, comme il l'assure, qu'un visiteur d'une prison de terre, ayant laissé son cheval dans la cour, n'en trouva plus que le squelette décharné, lorsqu'il eut fini sa visite; parce que les prisonniers, mourant de faim, s'étaient jetés sur la pauvre bête qu'ils

avaient, dit l'auteur que je cite, déchiquetée vivante, avec leurs couteaux et leurs canifs.

Mais je condamnerai comme barbare le droit laissé au commandant d'une prison, de retrancher le tiers ou la moitié de la ration des prisonniers qu'il condamne au cachot. Accorder un tel pouvoir, c'est ouvrir la route à des brigandages exercés aux dépens de la santé d'une classe d'hommes qui n'ont, pour ainsi dire, aucun moyen de réclamation.

Pour adoucir leur situation par le travail, on permettait aux prisonniers de vendre les faibles produits de leur industrie. Cependant, par une restriction qui peint bien la jalousie mercantile d'un peuple manufacturier, les prisonniers n'avaient droit de faire pour les vendre, ni gants de laine, ni chapeaux de paille *: c'eût été nuire, dans cette branche minime, au commerce des sujets de sa majesté britannique !..... Les prisonniers n'avaient guère d'autre travail possible que de façonner à force de temps et de patience, de petits morceaux de bois et quelques os, pour faire des joujoux et de petits modèles de navires, toujours vendus à vil prix.

Terminons ce chapitre par l'examen d'une dernière question, également importante pour les étrangers et pour les citoyens de la Grande-Bretagne.

Les Anglais prétendent que les prisonniers préféraient le séjour des pontons à la reclusion des prisons-casernes. S'il faut admettre une telle assertion, *et nous devons l'admettre* **, quel était donc le sort de ces infortunés, dans les prisons de terre ? Et que faut-il en conclure, sinon que toute détention de captifs entassés dans un lieu de reclusion, ou

* Règlement pour les prisonniers de guerre, prescrit par les commissaires de S. M. Britannique, pour le soin et la surveillance des prisonniers de guerre.

** On en verra la preuve irrécusable, lorqu'un jour nous traiterons spécialement des prisons de terre.

sur terre, ou sur mer, est également un outrage aux lois de l'humanité !

Que les prisonniers soient mieux, ou plus mal, dans les prisons-casernes que dans les prisons flottantes, cela paraît peu toucher le gouvernement britannique. Mais ce qui doit beaucoup le toucher, ce qui résulte irrécusablement des travaux de la révision des affaires civiles de la marine anglaise (9th *rep. printed by order of the house of commons*, 11th *april* 1809), c'est que la garde des prisonniers coûte incomparablement plus sur des pontons, que dans les prisons de terre.

Cette comparaison, faite officiellement par les mandataires du gouvernement anglais, mérite la plus entière confiance; il faut lui donner une grande publicité. Lorsque les Anglais sauront que leur gouvernement était barbare en pure perte, et le serait de même avec perte, si dans les guerres futures, il reléguait encore des prisonniers sur des pontons, ils élèveront une voix forte en faveur de l'humanité. Ils forceront le ministère à quitter pour jamais un usage que, jamais, il n'aurait dû mettre en pratique. Voici l'extrait fidèle du rapport des commissaires anglais, pp. 23 et 24.

« Il y a beaucoup de désavantages à convertir des vaisseaux en prisons. La dépense primitive d'installation est énorme. On voit, par exemple, d'après les comptes du conseil naval, que depuis la déclaration de guerre de 1792 jusqu'en 1806, cette dépense monte à 158,306 *l. st.* (3,957,630 *f.*). Ensuite, les pontons exigent des réparations continuelles; or, dans une guerre active, nos flottes elles-mêmes requièrent de si fréquentes réparations, que les ouvriers ne peuvent sans détriment être retirés d'un tel service, pour installer des prisons flottantes.

» Ce n'est pas tout : la dépense d'entretien des prisonniers mêmes, est très-grande à bord, comparée à celle des prisonniers gardés à terre. Il y a, maintenant (1807), vingt et une

prisons flottantes contenant 11,249 prisonniers. La solde et les vivres des équipages de ces navires, sans compter les prisons-hôpitaux, qui sont au nombre de trois, et déduction faite des officiers mariniers qui auraient appartenu au navire désarmé, coûtent 33,637 *l. st.* 3. *s.* 3 *d.* par an; sans compter les salaires et les vivres des royal-marines employés pour la garde des pontons; troupes dont la dépense annuelle monte à 34,597 *l. st.* 3 *s.* 1 *d.*

» Sans doute, les prisonniers détenus à terre, doivent être gardés par des troupes que l'on considère comme contre-balançant la charge des royal-marines, à bord des prisons flottantes. Mais comme on peut employer des régimens de milice, cantonnés près des prisons-casernes, aussi bien que partout ailleurs, on n'aurait pour cet objet aucune dépense à faire. La solde et les vivres des royal-marines peuvent donc, à juste titre, être considérés comme une surcharge particulière aux pontons.

» Voici la comparaison des 21 prisons flottantes et des 2 prisons-casernes de Stapleton et Norman-Cross.

	Nomb. de prisonniers.	*Dép. de la prison.*	*Dép. par prisonnier.*
Prisons flottantes.	11,249.	68,234 *l. st.* 6 *s.* 4 *d.*	121 *sch.*
Prisons-casernes.	10,500.	2,850	5 ½

» Ainsi, quand on confine des prisonniers à bord, la dépense d'entretien et de garde de la prison, est *vingt-deux* fois plus grande qu'à terre. Malgré cette énorme différence, des prisons à terre dureraient pendant un temps très-considérable; tandis que les pontons durent bien peu d'années. Mais ce n'est pas seulement la dépense qui doit faire trouver désavantageux le système des prisons flottantes. Le nombre d'officiers et de matelots anglais, à bord des vingt et un pontons, égale 543, et celui des soldats de marine 768. Ainsi nos flottes sont privées du service de ces hommes, à l'époque où l'on en manque si fort pour équiper nos vaisseaux. »

Achevons ce chapitre en exprimant le vœu qui l'a dicté. Espérons que le gouvernement britannique, éclairé sur les malheurs des prisonniers de guerre et sur les dépenses qu'entraîne leur reclusion, renoncera pour jamais à l'usage de confiner en d'horribles prisons, ou sur terre ou sur mer, des captifs innocens, tombés dans l'esclavage en défendant leur patrie. Espérons que désormais l'Europe civilisée ne verra plus son territoire souillé par un usage dont les régences barbaresques et les bachas de l'Asie, réclament le privilège. Gélon rendit sa mémoire immortelle en contraignant des Africains à ne plus sacrifier de victimes humaines à de fausses divinités. Augustes potentats ! qui parlez et menacez au nom du Dieu des armées et de la justice, et qui portez vos regards redoutables et jaloux sur les peuples qui s'écartent des voies de la dépendance et de l'humilité, soyez plutôt jaloux de la gloire de Gélon. Demandez, exigez, qu'à l'avenir, des victimes humaines ne soient plus ensevelies dans les prisons britanniques, et lentement dévouées aux dieux infernaux de la haine, de la vengeance et de la mort. Alors les vrais amis d'Albion, n'auront plus à rougir pour elle, et rien ne troublera la pureté de l'hommage qu'ils rendent à ses vrais titres de gloire. Ah ! si jamais cet heureux changement s'opérait dans le code militaire du peuple britannique, et que ce livre eût contribué pour quelque chose à ce bienfait européen, ce serait le plus beau prix que je pusse recueillir de mes veilles et de mes efforts.

Si, pourtant, il est impossible d'obtenir du gouvernement anglais, de renoncer solennellement pour les guerres futures, à détenir ses captifs dans des prisons, au moins ne peut-on pas espérer de le voir se rendre à d'autres supplications en faveur d'un projet qui, calmant ses alarmes, aurait surtout l'avantage de ne rien ajouter aux charges de son trésor.

Au lieu de garder les prisonniers sur des pontons, avec une

dépense vingt-deux fois plus considérable que celle qui suffit au dénûment horrible des autres prisons, consacrez les mêmes sommes aux seules prisons de terre; mais consacrez ces sommes tout entières, à rendre, s'il se peut, ces prisons habitables. Choisissez des lieux qui ne soient plus aussi malsains, et même aussi sauvages. Car, quel fruit retirez-vous de contrister, par de sombres aspects, l'âme déjà si contristée du prisonnier étranger? Agrandissez ou multipliez les enceintes qui devront renfermer vos captifs. Dépensez s'il le faut toutes les sommes économisées sur les pontons abandonnés, pour bâtir autour des lieux de reclusion, des murailles solides, épaisses, élevées, surmontées de guérites et de vigies, défendues au dedans comme au dehors par des fossés profonds et larges : assurez-vous à tout prix contre les terreurs que pourraient vous inspirer des captifs sans armes et sans défense. S'il ne vous reste plus de fonds pour préparer des logemens à vos captifs, donnez-leur seulement quelque argile et quelques branchages; des soldats et des matelots sauront se barraquer eux-mêmes; peu leur importera de n'avoir ni portes, ni foyer, ni fenêtres. Mais, au moins, ils auront de l'air. Mais ils pourront prendre, en liberté, cet exercice qui soutient, à la fois, les forces du corps et les forces de l'âme. Mais ils pourront passer les heures du repos, dans l'isolement, le silence et la paix, seul bonheur d'un réduit solitaire. Enfin, les heures accablantes que le sommeil et le travail ne soustraient pas à la captivité, ils pourront les charmer encore par les consolations et même les plaisirs de la pure amitié, savourés avec transport sous le lugubre toit de la reclusion.

Attributions du conseil des transports relativement aux prisonniers. Lors de la dernière guerre, c'était à ce conseil qu'il appartenait de fixer et de préparer les lieux de détention, de les pourvoir de vivres, de fournitures de lit, etc.; de négocier les échanges de prisonniers, d'affréter les navires destinés, 1°. à transporter des prisonniers étrangers aux lieux convenus pour des cartels; 2°. à ramener les prisonniers anglais reçus en échange. Enfin ce conseil dirigeait et vérifiait toute la comptabilité de ces divers services.

CHAPITRE V.

Office des vivres.

Si l'on réfléchit sur l'immense développement des forces navales de la Grande-Bretagne, sur l'étendue des approvisionnemens des corps d'armée d'expédition, approvisionnemens envoyés en grande partie d'Angleterre, et préparés dans les ateliers des vivres de la marine, on concevra combien ce service doit être vaste et compliqué.

En 1788, le tonnage des bâtimens de l'État était

de. . . . . 413,667 tonneaux.
Au 1^er^. janvier 1807, il était de. 776,057,

c'est-à-dire, presque doublé; * et comme en 1807 la plupart des bâtimens étaient armés, la force des équipages était bien plus que doublée; elle était quintuplée. Aussi les dépenses du département des vivres qui ne montaient pas à 330,000 *l. st.* en 1788, s'élevaient en 1806, à près de 4,250,000 *l. st.* (cent six millions de francs) **.

Le service des vivres est dirigé par un conseil de sept membres dont chacun était, autrefois, chargé d'un détail spécial, comme le sont les chefs de division de nos ministères.

Tel était l'état des choses, en 1788. L'enquête qui fut faite à cette époque, montra que ce service, bien moins étendu qu'il ne l'est maintenant, présentait pourtant des désordres effrayans et les abus les plus graves ***. Alors on reconnut les vices du

* 11^th^. *Rep. comm. on land revenue.*

** Depuis 1794, l'approvisionnement et l'envoi des vivres nécessaires à l'armée, dans les stations extérieures, sont ajoutés aux attributions de l'office des vivres de la marine.

*** Les commissaires de l'enquête navale en signalent un grand nombre dans leur 8^e^. rapp.

morcellement des attributions entre les membres du conseil des vivres; et l'on proposa : 1°. de donner au président du conseil, la surintendance de toutes les branches du service; 2°. de former, des six autres membres, deux comités subordonnés au conseil complet : suivant le système qui fut, à la même époque, proposé pour l'organisation du conseil naval.

Mais la division du conseil naval par comités, s'opéra dès 1796; tandis qu'en 1807, lorsque les commissaires pour la révision des affaires civiles de la marine, écrivaient leur 10e. rapport, on n'avait pas encore opéré la même division dans le conseil des vivres. Il s'était pourtant écoulé dix-huit années, depuis l'époque où l'on avait reconnu et constaté publiquement les besoins et l'excellence de la nouvelle organisation. Cela nous montre, du moins, que la France n'est pas la seule contrée où les bonnes institutions soient lentes et difficiles à fonder.

Il est résulté de ce retard dans l'adoption d'une sage mesure, que les irrégularités et les abus, ainsi que l'arriéré des comptes, en un mot, tous les vices inhérens à l'ancienne administration des vivres, n'ont fait que croître pendant ces dix-huit ans *.

« Relativement aux sommes dont le département des vivres a laissé les comptes tomber dans l'arriéré, faute de les apurer et de les liquider, disent les commissaires de révision (10e. rapport), elles sont tellement énormes et remontent à des temps si reculés, qu'une réforme immédiate et radicale dans le système de l'administration, eu égard à l'examen et à la sanction définitive des dépenses, peut seule mettre un terme à des irrégularités, conséquences nécessaires du système actuel. »

* Au sujet de ces abus, les commissaires pour la révision des affaires civiles de la marine, reproduisent (10e. rap. relatif *aux vivres*) la plupart des raisons qu'ils avaient présentées au sujet du conseil naval (4e. rap.), en faveur d'une administration collective par comités. Pour ne pas nous répéter, nous renvoyons à ce que nous avons dit sur cet objet important, dans le liv. III, ch. 2, *Du conseil naval*.

En effet, les comptes arriérés de l'office des vivres s'élevaient, en décembre 1806, à 10,985,100 *l. st.* 11 *s.* 8 $\frac{1}{2}$ *d*, plus de *deux cent soixante-quatorze millions de francs*. A la même époque, aucun compte en matière n'avait été liquidé avec les gardes-magasins, de Deptford et de Porstmouth, depuis 1790; de Plymouth, depuis 1791; de Chatham et de Douvres, depuis 1792; de Cork, depuis 1795, etc.

Le conseil des vivres s'excusait d'un arriéré si scandaleux, en l'attribuant à l'immense extension prise par ce service, depuis le commencement de la guerre, ainsi qu'à l'exiguité du local des bureaux * : local, disait-on, trop peu vaste pour contenir un nombre suffisant de commis. Pour montrer combien cette dernière excuse était futile, il suffit d'observer que des ordres impératifs et pressans ayant été donnés par l'amirauté, pour hâter la révision des comptes, on trouva dans ce local (trop petit, disait-on, pour s'y tenir au courant) assez d'espace pour liquider, depuis novembre 1807 jusqu'en mai 1808, un arriéré de plus de vingt-sept millions de francs : tandis que dans les six années antérieures, on n'avait fait la même opération que pour un peu plus d'un million de francs.

« Remarquons, disent avec une grande sagesse, les commissaires de révision, que s'il devient notoire que les comptes restent beaucoup d'années, avant d'être finalement arrêtés, cela induit les hommes sans principes, à porter des charges indues sur leurs comptes : charges qu'ils n'oseraient jamais y porter, si les apurations définitives s'opéraient avec moins de lenteur. »

Des deux comités institués d'après la proposition des commissaires de révision, afin de rendre le service plus rapide et plus régulier : le 1^er^. est chargé des affaires générales, le 2^e^. de la caisse, et du compte des matières.

Le 1^er^. dirige les affaires courantes, la correspondance, la fixation de la quantité des approvisionnemens de toute espèce; il exerce sa surveillance sur l'économie des travaux manuels,

* Ces bureaux sont au palais de Somerset, près de l'office naval. Les magasins et les ateliers principaux des vivres sont à Deptford, à côté de l'arsenal de la marine.

et sur tous les détails techniques du service des vivres : il se compose d'un officier militaire, d'un officier civil et d'un ancien boursier de vaisseaux. Le 2e. dirige et tient les comptes de recette et dépense d'argent et de matières : il est composé de trois officiers civils, dont un ancien boursier de vaisseaux.

L'office central, ainsi que le laboratoire et les magasins de Deptford sont dirigés et surveillés par les deux comités, chacun en ce qui le concerne spécialement.

Ici, comme au conseil naval, * tous les papiers de chaque affaire spéciale, sont remis à un seul membre du comité qui doit en connaître. Les travaux sont répartis entre les divers membres, sans ordre exclusif; de sorte que tour à tour chacun d'eux approfondit toutes les espèces d'affaires que présente cette grande administration.

Chaque jour, à onze heures du matin, les commissaires des vivres se réunissent dans la salle du conseil, entendent la correspondance du jour, renvoient aux comités les lettres et les pièces qui les regardent spécialement; après quoi, tous les membres se retirent dans leurs bureaux respectifs.

Chaque semaine, il y a deux séances générales, où les comités rendent compte de leurs travaux, de leurs propositions, de leurs difficultés, etc. Ainsi chaque membre du conseil des vivres acquiert la connaissance générale de toutes les opérations. En tout temps, chacun d'eux a droit de demander communication de toute espèce de papiers, même de ceux qui se rapportent au service d'un comité dont il ne fait point partie.

Les bonnes mains sont abolies : les employés prêtent serment

* En général, les mesures nécessaires pour régulariser et faciliter la marche des comités du conseil des vivres, sont tout-à-fait analogues aux mesures adoptées pour le conseil naval. Les commissaires des vivres, comme ceux du conseil naval, ont le droit d'examiner par voie d'enquête et d'interroger sous serment, pour savoir la vérité, toutes les personnes qui sont comptables des matières ou des deniers de leur administration.

de n'en pas recevoir, et de n'entrer dans aucun intérêt pécuniaire avec des fournisseurs. Chacun d'eux dépose au trésor public, une caution égale au triple de ses appointemens.

Un comité de trois membres, doit, pendant la paix visiter annuellement, et pendant la guerre le plus souvent possible, les divers établissemens des vivres dans les ports extérieurs. Il doit examiner en détail toutes les parties du service; voir si l'on exécute avec fidélité les instructions et les règlemens; juger de l'efficacité ou des défauts de ces instructions et de ces règlemens; corriger sur les lieux les abus et les irrégularités; s'assurer de l'intelligence et du talent des officiers et de tous les employés; passer en revue les ouvriers et les manœuvres, congédier les impotens et les infirmes, etc. Le comité rend ensuite, au conseil des vivres, un compte écrit des résultats de son inspection, des moyens d'amélioration qu'il a reconnus nécessaires et praticables, etc.: une copie de ce rapport est adressée aux lords de l'amirauté. Enfin, les inspections doivent, partout, être faites à des époques inattendues. On retrouve ici les sages mesures que nous avons exposées en parlant du conseil naval.

Budget de l'office des vivres. 1818.

Établissement central.		*Établissement de Deptford.*	
1 président.	1,200 *l. st.*	1 agent directeur et 3 clercs.	1,050 *l. st.*
6 commissaires à 800 l. .	4,800	Clerc des fonds et 6 commis.	1,260
1 secrétaire du conseil. . .	1,000	Garde-magasin et 6 commis.	1,260
1 secrét. Comité des compt.	750	M^e^. tonn., 2 commis, 4 aides.	1,280
12 clercs ordin. 1^re^. classe.	7,350	M^rs^. brasseur, boul., bouch.	550
15 *idem.* 2^e^. *idem.*	5,280	Arrimeur.	250
55 *idem.* 3^e^. *idem.*	10,420	Inspecteur du chantier. . .	100
57 extra-clercs.	7,000	Inspecteur des réparations.	120
6 messagers.	407 ½	9 contre-maît. des provisions.	970
Gardien, portier, patron. .	120	Boatswain et meunier. . .	240
Taxes, frais de bureau, etc.	9,000	Taxes, frais de bureau, etc.	1,300
Frais judiciaires.	500		
TOTAL.	47,827 ½	TOTAL.	8,380

Dépenses des établissemens des ports.

Portsmouth.	13,046 *l. st.*	Cork.	800 *l. st.*
Plymouth.	9,218	Bonne-Espérance.	990
Chatham.	4,291	Gibraltar.	850
Douvres.	1,542	Malthe.	1,250
Milford.	100	TOTAL.	32,087

CHAPITRE VI.

Service des vivres, à bord.

La nature des vivres de bord, leur quantité, leur qualité, l'ordre suivi dans leur conservation et leur distribution, sont de la plus haute importance, pour l'efficacité et la prospérité de la force navale.

Présentons d'abord le tableau général de la ration de vivres distribués au matelot anglais, chaque jour de la semaine *.

RATION JOURNALIÈRE.	BISCUIT. l. av. p.	BOEUF. l. av. p.	PORC. l. av. p.	BEURRE. onces.	FROMAG. onces.	POIS. pinte.	AVOINE. pinte.	BIÈRE. gallon.
Dimanche. . .	1	»	1	»	»	$\frac{1}{2}$	»	1
Lundi. . . .	1	»	»	2	4	»	1	1
Mardi. . . .	1	2	»	»	»	»	»	1
Mercredi. . .	1	»	»	2	4	$\frac{1}{2}$	1	1
Jeudi.	1	»	1	»	»	$\frac{1}{2}$	»	1
Vendredi. . .	1	»	»	2	4	$\frac{1}{2}$	1	1
Samedi.	1	2	»	»	»	»	»	1
TOTAUX. .	7	4	2	6	12	2	3	7

En outre, une ration de vinaigre n'excédant pas une demi-pinte par semaine.

On conçoit que dans les navigations lointaines, et dans les stations extérieures, il arrive des époques et des circonstances

* *Règlemens et instructions pour le service à la mer*, sect. IX, ch. I.

où l'on ne peut pas fournir au matelot, tous les articles de sa ration, tels qu'ils sont établis par le règlement. On a prévu cet inconvénient et fixé d'une manière précise les équivalens par lesquels, alors, il faudrait remplacer la ration ordinaire : voici quels sont les principaux équivalens.

1 pinte de vin = $\frac{1}{4}$ pinte de rhum, ou d'autres esprits = 1 gallon de bière.
4 liv. de farine = 3 liv. de farine plus 1 liv. de raisin = 4 liv. de bœuf salé.
1 liv. raisin sec = $\frac{1}{2}$ liv. raisin de Corinthe = $\frac{1}{2}$ liv de graisse.
4 liv. bœuf frais = 4 liv. mouton = 4 liv. bœuf salé.
3 liv. bœuf frais ou mouton = 2 liv. bœuf salé, avec des pois.
1 liv. de riz = 1 liv. de pain = 1 pinte de pois = $\frac{1}{4}$ d'oatmeal = 1 liv. fromage.
5 et $\frac{3}{4}$ liv. de mélasse = 1 gallon d'oatmeal, etc.
1 liv. sucre = $\frac{1}{2}$ d'oatmeal = 1 liv. de beurre = 2 liv. de fromage.
1 pinte d'huile = 1 liv. de beurre = 1 liv. de fromage.
$\frac{1}{2}$ liv. de *cacao* = $\frac{1}{4}$ liv. de *thé* = 1 liv. de fromage.

On voit que le cacao et le thé peuvent être substitués au fromage ; ils le sont en effet régulièrement, un certain nombre de jours de la semaine. Alors les marins ont l'avantage de faire un déjeûner chaud et substantiel.

Pour rendre le diner du matelot anglais, agréable à ses goûts nationaux, chaque jour gras, on lui distribue de la farine, des raisins secs et de la graisse ; afin qu'il puisse faire du *pudding* : l'office des vivres fait fournir aux équipages, une certaine quantité de toile, pour faire des sacs à puddings.

Il faut que le bœuf d'approvisionnement soit découpé d'avance, par pièces de 8 livres, et le porc par pièces de 4 livres : de sorte qu'on puisse, à chaque distribution, donner sans choix et sans besoin de peser, une pièce de viande pour 4 hommes. On accélère, ainsi, beaucoup les délivrances.

Toutes les fois que cela se peut, on fournit par semaine à l'équipage, pour deux jours de viande fraîche : un jour au lieu du bœuf salé, un jour au lieu du porc salé. La viande fraîche est apportée à bord, le bœuf par quartiers, le mouton par carcasses

entières : le poids total est inscrit à chaque fois sur le registre de loch, ainsi que la personne et le lieu dont proviennent ces vivres. Ensuite, on coupe la viande par portions égales à la somme des rations de chaque plat, dans un endroit accessible à l'équipage, en présence d'un lieutenant, du maître et d'un aide.

La viande bouillie, on la délivre sans rien réserver ni soustraire pour les officiers, petits officiers, ou autres personnes; en un mot, sans distinction, ni faveur, ni partialité.

Règle générale : *il n'y a jamais de différence entre les boissons et les vivres fournis pour l'équipage et pour l'état major des bâtimens de guerre.*

Afin de rendre plus authentiques les opérations que nous venons d'indiquer, les noms du lieutenant, du maître et de l'aide, le nombre de carcasses de moutons ou de quartiers de bœuf coupés en leur présence ; le nombre de portions qui en résultent, et le jour où ces vivres frais ont été recus à bord, doivent être insérés dans le registre de loch.

Quand on délivre ou soutire des esprits, on doit monter les barils sur le pont supérieur. Alors, on place des sentinelles pour empêcher qu'on n'approche quelques lumières des écoutilles, tandis qu'elles sont ouvertes ; ni près des esprits, tandis qu'on les délivre, ou qu'on les transvase.

L'expérience ayant montré combien il importe à la santé de l'équipage, de ne boire des liqueurs spiritueuses que mêlées d'eau, on ne les fournit jamais pures aux marins. A cet effet chaque jour, sur le pont, en présence du lieutenant et de deux autres officiers de quart, après avoir extrait et mesuré la ration d'esprits, on en fait le mélange avec la proportion d'eau, déterminée par les règlemens.

Les commandans d'escadre et les capitaines de bâtimens isolés, ont le droit de réduire, en cas de besoin, le poids de chaque ration ; mais alors *tous les officiers doivent être soumis*

au même retranchement. La valeur de la portion retenue est toujours soigneusement comptée à l'équipage.

Aucune économie de rations n'est payée en nature ; parce que l'expérience a démontré combien ce mode était préjudiciable aux intérêts du gouvernement. Les vivres économisés sont rendus, s'il y a lieu, à l'administration des vivres qui doit en rembourser la valeur. C'est ce que nous avons dit, en parlant des fonctions du *Boursier*, livre II, chap. 4.

Excepté le biscuit que l'on embarque en sacs d'un quintal, toutes les provisions sont conservées dans des tonneaux. Sur le fond des barils et sur leur pourtour, en quelque place apparente, on indique par des chiffres et des marques, l'époque et le lieu de l'encaquement. Les barils de bière sont jaugés, et leur contenance est pareillement marquée sur le fût.

Au dernier jour de chaque trimestre, le capitaine du bâtiment arrête, et transmet au conseil des vivres, le compte général des provisions, reçues, rendues, prêtées ou rebutées d'après inspection; ou perdues, soit par accident, soit dans un combat. Il transmet également l'état de la consommation des tonneaux, barils, merrains, cercles, etc. Enfin il présente un compte de recette et dépense de viandes fraîches, signé du boursier et du capitaine. Ces états sont faits en triple, pour le capitaine, le boursier et l'office des vivres : *tout déficit, démontré par les comptes, est prélevé sur la solde du capitaine.*

Je n'entrerai dans aucun détail sur les formalités remplies à bord, pour la recette des vivres, leur inspection fréquente, et leur remise lors d'un désarmement, ou par suite d'avaries dûment constatées. On conçoit que ces formalités doivent être analogues dans toutes les marines raisonnablement organisées. Mais je m'efforcerai d'arrêter l'attention du lecteur sur l'excellence, l'abondance et la variété des vivres du matelot anglais ; comme sur les effets que ces qualités des vivres produisent

quant à la force du marin. Le matelot anglais est habituellement le mieux portant et le plus fort des hommes de mer de toutes les nations : ce n'est pas à coup sûr qu'il soit d'une nature privilégiée. Il doit ces rares avantages à la diététique, à la propreté, à tous les soins pris, dans la flotte britannique, pour rendre l'existence des équipages aussi comfortable que le permet le dur service de la mer.

Combien n'avons-nous pas à faire encore à cet égard! Nous qui nous vantons à juste titre d'être un peuple humain et bienveillant, pourrions-nous oublier de l'être envers des hommes qui consacrent à la patrie, leurs forces et leur sang? Ah! quand de plus nobles motifs n'agiraient pas sur notre cœur, ayons soin de leur vie et de leur santé, comme l'ambitieux a soin des élémens de sa grandeur et de sa gloire : c'est pour nous que nous travaillerons en rendant heureuse et saine l'existence de nos marins.

Revenons à la marine britannique. Les meilleures viandes *, les meilleures boissons, les meilleurs grains, sont constamment choisis par l'administration des vivres.

Pour empêcher les marins de nuire à leur santé par l'usage des liqueurs fortes, le rhum qu'on distribue est, ainsi que nous l'avons vu, toujours étendu dans une certaine portion d'eau. Depuis 1796, on s'est fait une règle de mêler dans chaque ration de rhum une portion de jus de citron; les effets de cet anti-scorbutique ont été surprenans. En neuf années de guerre, prises avant l'introduction de l'usage du jus de limon, sur 100,000 hommes, 25,500 par année moyenne, entraient dans les hôpitaux de la marine. Mais dans les neuf années de guerre qui ont suivi l'introduction de cette pratique, sur 100,000 marins, il n'en est plus entré dans les hôpitaux, que 11,775, année moyenne. De 1795 à 1796, la diminution dans le nombre des

* Les salaisons irlandaises sont célèbres par leur perfection, et ce sont les meilleures qu'on choisit pour la marine de l'état.

malades est immédiatement de 25 pour cent; cette diminution s'est ensuite élevée à 50 pour cent, lorsqu'on eut approvisionné de jus de citron, toutes les stations lointaines. Tel est donc l'effet que peut produire un seul préservatif, choisi avec discernement, et distribué dans une juste mesure.....

Aujourd'hui, le scorbut a presque disparu des hôpitaux de la marine *. Dans les tables imprimées où l'on inscrit les diverses maladies des hommes admis à ces hôpitaux, on a supprimé le nom même du scorbut, parce que la colonne correspondante restait toujours en blanc **. Les journaux tenus par les chirurgiens, à bord des vaisseaux, prouvent de même que depuis l'usage du jus de limon, le scorbut a généralement disparu, même durant les plus longues traversées. Dans les rares occasions où il a reparu, ces journaux prouvent qu'une forte dose de jus de citron l'a bientôt fait disparaître de nouveau.

Les journaux de bord semblent prouver aussi que le jus de citron est, sous d'autres rapports, favorable à la santé. Plusieurs chirurgiens de vaisseaux, assurent qu'il tend à diminuer les fièvres et les ulcères.

Aujourd'hui la ration régulière de chaque homme se compose d'une once de jus de citron et d'une once et demie de sucre, mêlés avec la ration de rhum étendue d'eau : cela forme une espèce de punch froid.

Quoique l'usage habituel du rhum, soit rendu moins contraire à la santé, par son mélange avec du jus de citron, du

* Autrefois le scorbut n'exerçait pas ses ravages sur les seuls bâtimens qui entreprenaient des navigations lointaines. On voit, par exemple, qu'en 1780, l'amiral qui commandait la flotte en service dans le canal de la Manche, fit débarquer à l'hôpital de Portsmouth, 1457 marins attaqués de cette maladie : elle avait commencé, lorsque les vaisseaux étaient encore à l'ancre, et faisaient un usage journalier de petite bière.

** De 1807 à 1815, on n'a reçu dans le principal hôpital de la marine anglaise (hôpital d'Haslar), qu'un seul matelot atteint du scorbut; à Plymouth, deux seulement en ont été atteints, depuis 1810 jusqu'en 1815.

sucre et de l'eau, les Anglais ont trouvé qu'il valait beaucoup mieux changer une moitié de ce breuvage pour une demi-ration de vin ; et même, lorsque cela se peut, le changer pour une entière ration de vin *.

Il est extrêmement difficile d'obtenir, du soldat anglais, de ne point se livrer aux excès de la boisson. Les officiers recourent quelquefois, pour atteindre ce but, aux moyens les plus violens. Ainsi, lorsqu'en 1782 l'amiral Rodney vint mouiller devant Sainte-Lucie, il envoya des patrouilles, à terre, avec ordre de briser tous les alambics que l'on pourrait trouver : « attendu, dit l'auteur auquel j'emprunte ce fait, attendu que l'île était sous la loi martiale. » Parconséquent, si l'usage du sucre avait été nuisible à la santé des matelots anglais, on aurait pu de même briser tous les ustensiles de fabrication, et brûler les cannes à sucre : attendu que l'île était sous *la loi martiale*. Il faut convenir qu'une telle législation ne fait pas honneur à l'espèce humaine.

Quoi qu'il en soit, l'amiral Rodney, grâce à l'extrême vigilance avec laquelle il prohiba toutes liqueurs fortes sur ses vaisseaux, y maintint l'état de santé le plus florissant.

Lorsque les marins anglais sont une fois embarqués, on ne leur permet plus de descendre à terre. Mais, trop souvent, lorsqu'on relâche dans quelque port de la Grande-Bretagne, on leur permet de goûter, à bord, les plaisirs les plus grossiers. On les console ainsi par la débauche, du chagrin qu'ils éprouvent à ne

* Nous pouvons fournir à nos équipages une ration complète de vin : nous avons donc sur les Anglais un grand avantage. Mais il faudrait qu'on s'assurât constamment 1°. du degré de force de ce vin ; 2°. de la quantité des principes spiritueux et sucrés qu'il contient, pour y suppléer s'il le faut avec du sucre ou des esprits surajoutés. Il faudrait enfin voir à quel point une dose de jus de citron, mêlée avec ce sucre et ce vin étendus d'eau, pourrait concourir à former une boisson à la fois saine et fortifiante. Ces innovations, fondées sur l'expérience, peuvent avoir l'influence la plus heureuse sur l'état sanitaire de la flotte française: nous ne pouvons pas douter qu'elles ne soient tentées avec zèle et suivies avec constance.

pouvoir jouir de leur liberté. Ces saturnales de la flotte produisent, presque toujours, des effets pernicieux sur la santé des équipages, et sont la cause de beaucoup de fièvres : nous n'en citerons qu'un exemple.

Un vaisseau de 80 étant resté quelque temps à Plymouth, en 1806, on permit pendant ce temps aux matelots de boire avec excès des liqueurs fortes : lorsque le bâtiment reprit la mer, une fièvre se déclara soudainement, elle atteignit 106 hommes dont 10 moururent.

De semblables excès sont bien plus pernicieux encore dans les climats du tropique : ces causes combinées avec quelques autres, ont produit, pendant la dernière guerre, la mortalité la plus effrayante. C'est ainsi qu'en 1804, tandis que la marine anglaise jouissait en Europe d'un degré de santé remarquable, il y eut une mortalité extraordinaire dans la flotte des Indes-Occidentales.

Parmi les marins qui deviennent maniaques, un grand nombre doivent cette déplorable infirmité, à des contusions qu'ils ont reçues à la tête, pendant qu'ils étaient ivres.

Le docteur Blane dont j'emprunte ces observations, voudrait qu'on encourageât le goût du thé parmi les matelots, pour remplacer le goût des liqueurs fortes. Il combat ce vulgaire préjugé, qu'une boisson aussi relâchante pourrait contribuer à diminuer le courage des militaires. Il nous semble, en effet, que les hommes n'ont nullement besoin de liqueurs spiritueuses pour acquérir ou conserver du courage. Lorsque les tribus arabes marchèrent sous Mahomet, à la conquête de l'Orient, ce profond législateur ne craignit pas d'interdire l'usage des boissons enivrantes, à la nation qu'il voulait rendre toute belliqueuse; or, l'expérience a prouvé qu'une telle privation n'a rendu les musulmans, ni moins robustes ni moins courageux.

On sait que les Gaulois ne buvaient que de l'eau ou du mauvais cidre, jusqu'après l'époque des conquêtes de César. Cepen-

dant, à voir la terreur qu'ils avaient si long-temps répandue parmi les Italiens, possesseurs de nombreux et riches vignobles, il faut bien en conclure qu'un peuple, sans faire usage de liqueurs fortes, peut se battre avec autant d'énergie que les peuples dont elles sont la boisson journalière.

Une amélioration qui, maintenant, est générale dans la marine anglaise, et qui commence à s'introduire dans la marine française, c'est la substitution des caisses en fer aux tonneaux de bois dont on se servait auparavant pour contenir la provision d'eau de l'équipage.

L'eau renfermée dans les caisses en fer se conserve avec une pureté parfaite ; d'ailleurs on peut, dans un même espace, en embarquer une plus grande quantité ; on est exempt des dangers et des souffrances qui, dans les longues navigations, résultent du dépérissement des tonneaux. On a donc moins souvent à faire, sur les rations d'eau, des retranchemens si funestes à la santé des équipages, dans les croisières et les voyages de long cours. Enfin, ce qui est d'une extrême importance, jamais cette eau n'est malsaine *.

* Dès 1816, lorsque j'ai fait importer en France les caisses à eau, qui sont devenues le modèle de celles que nous employons maintenant, le gouvernement anglais en avait commandé 7,000 qui devaient contenir 14,000 tonneaux d'eau.

LIVRE CINQUIÈME.

ORGANISATION DES PORTS ET DES ARSENAUX.

CHAPITRE PREMIER.

Considérations générales. Amiral du port.

Le service des ports et des arsenaux, présente une division analogue à celle du ministère de la marine, entre le conseil naval et le conseil de l'amirauté.

Le commandement de l'arsenal, tous les travaux préparatoires des constructions navales et d'entretien des bâtimens désarmés, sont confiés à la direction d'un officier militaire appelé *commissioner* de l'arsenal.

L'organisation du personnel des armemens, le commandement du port et de tous les navires qui s'y trouvent, appartiennent à l'*amiral du port*.

C'est l'amirauté qui donne directement des ordres à l'amiral du port. C'est le conseil naval qui donne des ordres au commissioner de l'arsenal.

L'amiral et le commissioner sont tout-à-fait indépendans, et dans leurs attributions, et dans la source immédiate de leur pouvoirs, et dans la filiation des autorités auxquelles ils rendent compte.

Il faut bien se garder de confondre cette division d'attributions, avec celle qu'on a rétablie, depuis 1815, dans la marine française. En Angleterre, l'amiral dirige et commande toutes les opérations, tout le service à la mer; tandis que le commis-

sioner dirige et commande toutes les opérations, tout le service à terre ; la division entre ces deux pouvoirs est complète et parfaite. En France, les pouvoirs sur le personnel et le matériel du service naval, à terre et à la mer, sont partagés entre l'intendant et le commandant.

L'intendant est en réalité la plus grande autorité maritime. Il accorde ou refuse les dépenses. Il achète, il garde, il vend toutes les matières. Il commande une partie des travaux de l'arsenal, avec un pouvoir presque absolu ; il exerce un puissant contrôle sur tous les travaux dont il n'est pas l'ordonnateur. Il a sous sa direction les vivres, les hôpitaux, les chiourmes ; il en commande le personnel et le matériel. Enfin, par l'institution des classes, il est le directeur de tout le personnel des gens de mer. Son pouvoir s'exerce, ainsi, sur une vaste étendue de côtes et dans l'intérieur de la France, jusqu'aux points où les rivières cessent de permettre la navigation fluviatile.

Le commandant de la marine est chargé purement et simplement (dans l'enceinte du port et de l'arsenal) de la partie des travaux, des armemens et des désarmemens, qui n'est pas dévolue à l'intendant.

Dans les ports secondaires de la Grande-Bretagne, qui n'ont point de commissioner ni d'amiral, c'est un officier de la marine qui commande le port ; c'est un ingénieur qui commande l'arsenal. Dans les ports secondaires de la France, un commissaire administre et commande en chef, lors même qu'il y a sur les lieux un officier militaire pour surveiller le port, ou un ingénieur pour diriger les travaux à terre.

Je m'abstiens de faire aucune réflexion sur cette immense différence, entre la division des pouvoirs, dans les deux marines de France et d'Angleterre. J'invite même le lecteur à suspendre son jugement, et à suivre dans leurs détails, les conséquences du système adopté par le gouvernement britannique : il pourra s'il

le veut, prononcer ensuite, avec une conviction plus entière, sur la préférence que mérite l'un de ces deux systèmes.

Les instructions données à l'amiral de port, *d'après les règlemens du service à la mer*, rédigés par l'amirauté et sanctionnés par le roi, nous semblent d'une telle importance, que nous croyons devoir en présenter, ici, la complète et fidèle analyse.

Pour bien entendre ces instructions, il faut observer que l'on distingue dans la marine anglaise, 1°. l'avant-port ou la rade que l'on appelle spécialement le port: c'est le lieu où se tiennent ordinairement les bâtimens armés, prêts à prendre la mer; 2°. le *Harbour*, arrière-port où l'on tient les bâtimens désarmés, et ceux qui sont en armement.

1. Le commandeur en chef d'un port militaire est responsable du rapide et parfait équipement de tous les bâtimens de guerre, de la ponctuelle exécution de tous les ordres, et de l'accomplissement de tous les devoirs, dans le port où il commande. Il doit considérer tous les bâtimens, pendant leur séjour dans le port, comme étant sous son autorité: excepté ceux qui, sortis du Harbour, se trouveraient sous les ordres d'un officier général plus ancien que lui, et présent. Les navires mis en commission n'étant placés sous sa direction que pour qu'il en surveille et qu'il en accélère l'équipement et l'armement, jamais (excepté dans les cas d'urgence qui ne permettraient pas d'attendre les décisions de l'amirauté) il ne doit prendre sur lui d'envoyer à la mer d'autres bâtimens que ceux dont l'amirauté même lui a confié le commandement spécial.

2. Lorsqu'un navire armé devra rentrer dans le Harbour, afin d'y être réparé, il passera sous les ordres de l'amiral du port, quand même il appartiendrait à un officier général présent, et plus ancien que cet amiral. Si le bâtiment qui porte le pavillon de commandement de cet officier général, a besoin de rentrer dans le Harbour, ce pavillon sera hissé à bord de quelqu'autre navire, jusqu'au retour en rade du vaisseau amiral. — Règle générale: Toutes les demandes, tous les rapports relatifs aux bâtimens qui sont dans le Harbour, doivent être faits à l'amiral du port. Mais le commandeur d'une escadre peut ordonner aux capitaines des bâtimens de son escadre, en réparation dans le Harbour, de lui faire connaître par des états de situation, le progrès des radoubs et des réarmemens.

3. Les capitaines de tous les bâtimens qui ne sont pas dans le Harbour, et qui sont sous les ordres d'un officier général présent, doivent lui faire tous les rapports et toutes les représentations utiles au service, qu'il soit ou non plus ancien que l'amiral du port. Les capitaines qui ne sont pas sous les ordres d'un officier général, doivent rendre ces mêmes comptes à l'amirauté.

4. Les capitaines qui ne sont pas sous le commandement d'un officier général *présent*,

doivent rendre leurs rapports et leurs comptes, à l'amiral du port, même lorsqu'ils appartiennent à une flotte commandée par un plus ancien officier général. Mais le plus ancien capitaine de toute escadre doit, s'il en a reçu l'ordre du commandeur en chef, recueillir le double des rapports sur la situation de cette escadre; et les transmettre à ce commandeur, pour l'informer de l'état où les bâtimens se trouvent, ainsi que de l'époque où ils seront en état de prendre la mer.

5. Aucun officier général, même plus ancien que l'amiral du port, ne peut en rien s'immiscer dans le service de celui-ci; ni jamais donner d'ordres pour que les bâtimens de son escadre obtiennent des préférences, soit dans la succession des travaux, soit dans la délivrance des vivres et des objets d'armement, soit dans la répartition des marins disponibles ou des surnuméraires (excepté de ceux des navires qu'il commande): il ne doit pas non plus ordonner à des bâtimens de passer dans le Harbour, sans s'être au préalable adressé à l'amiral du port, pour savoir quand ces navires y pourront être reçus.

6. Tous les ordres de l'amirauté, relatifs à des navires mouillés dans le port, seront adressés à l'amiral du port. Cet amiral doit en accuser réception, et les transmettre aux officiers qu'ils concernent. Il doit, autant qu'il est en lui, s'assurer qu'on les exécute avec ponctualité. Si quelque officier général absent envoie des ordres à l'un des vaisseaux placés sous son commandement, tant que ce bâtiment restera dans le port, il doit les adresser à l'amiral du port, qui les transmet aux officiers pour lesquels ils sont destinés.

7. Si quelque navire rentre au port sans nécessité; si quelque capitaine fait un rapport sur des défauts qui n'existent point, s'il exagère ceux qui existent, enfin si quelque bâtiment est mis en état de prendre la mer, l'amiral du port en doit informer l'amirauté. Règle générale: trois jours avant la fin de chaque armement, cet amiral doit en informer l'amirauté. Il doit veiller à ce que les capitaines et tous les officiers soient constamment occupés de leurs devoirs, afin qu'il n'y ait ni délai, ni négligence dans les équipemens.

8. Il ne doit souffrir qu'aucun bâtiment reste dans le port au-delà du temps nécessaire, quand ce navire a reçu l'ordre de mettre à la voile. Il doit le faire partir dès le moment qu'il est en état de prendre la mer.

9. Il doit fréquemment aller à bord des navires mouillés dans le port, *afin de passer en revue les équipages*. Il doit exiger que chaque personne, non à l'hôpital, ni convalescente, fasse à bord sa résidence constante. Il doit examiner la classification des hommes, s'assurer que chacun est placé dans le poste et le rang que mérite son habileté, mais pas au-dessus. Il doit examiner si le navire est tenu d'une manière convenable, quant à la propreté, à la ventilation, en un mot, quant à tous les moyens susceptibles de conserver la santé de l'équipage. Il doit aussi s'enquérir de l'état de la discipline; voir si l'on garde, dans tous les rangs, un degré de surbordination convenable; si les hommes sont fréquemment exercés dans leurs fonctions et leurs devoirs. Lorsqu'il découvre des négligences dans l'accomplissement de ces fonctions et de ces devoirs, si le fait est grave, il doit aussitôt en rendre compte à l'amirauté.

10. Ordonner aux capitaines d'être exacts dans leurs rapports officiels.

11. Ne donner de congé à aucun officier pour plus de vingt-quatre heures, sans l'autorisation de l'amirauté.

12. Lorsque le commissioner de l'arsenal représente par écrit qu'il a besoin de marins de corvée, pour quelques travaux de l'arsenal ou pour les bâtimens désarmés, et lorsque les travaux obligés du personnel des bâtimens armés le permettent, l'amiral du port doit enjoindre aux capitaines des stationnaires et de tous les autres navires sous ses ordres, d'envoyer le nombre d'hommes requis, pour être employés selon les instructions du commissioner *.

13. Lorsqu'un navire nouvellement en commission ou en réarmement, après avoir été réparé, reçoit l'ordre d'être prêt à prendre la mer plus tôt qu'il ne le peut avec son seul équipage, l'amiral du port doit ordonner à tous les navires en état d'aider à cet armement, d'envoyer en corvée des marins qui sont payés pour ce travail *.

14. Il doit employer les ouvriers de tous les bâtimens armés qui peuvent en fournir, pour réparer les navires qui n'ont pas besoin de rentrer dans le Harbour.

15. Pendant la guerre, il doit tenir un certain nombre des frégates et des petits navires qu'il commande, en croisière dans des stations convenables, pour empêcher qu'aucun bâtiment ennemi, militaire ou marchand, ne puisse approcher du port sans être découvert. Il doit ordonner aux officiers qui commandent ces croiseurs, d'examiner avec beaucoup de soin tous les bâtimens qui s'approcheraient du port; afin de retenir pour être examinés par lui, ceux dont la conduite serait suspecte, ou dont les capitaines ne pourraient pas rendre un compte satisfaisant de leur navigation.

16. Pendant la guerre, il doit ordonner aux capitaines, de tenir leurs bâtimens aussi prêts à combattre, que l'état de l'équipement et des réparations de ces navires peut le permettre; afin de faire bonne garde au dehors, et d'être toujours prêts à se défendre contre toute attaque imprévue qu'un ennemi pourrait tenter, de jour ou de nuit.

17. Il doit examiner avec soin l'état et la condition pour le service, eu égard à leur complément d'hommes, de provisions, etc., de tous les bâtimens affrétés et armés militairement; veiller à ce qu'ils ne soient pas retenus dans le port plus de temps qu'il n'est strictement nécessaire. Il doit informer le conseil naval de tout défaut, de toute négligence qu'il remarquerait dans le matériel ou le personnel de ces bâtimens, afin qu'on puisse infliger une amende suffisante aux propriétaires.

* Un lieutenant, au moins, avec un nombre convenable de contre-maîtres et de *midshipmen*, doivent être envoyés avec les hommes de corvée. Le prix du travail est par jour, pour 1 lieutenant. . . . . 2 *s.* 6 *d.*; 1 contre-maître d'embarcation. . 9 *d.*
1 second maître et aspirant. 1 » 1 marin. 6

CHAPITRE II.

Commissioner des arsenaux.

Chacun des grands arsenaux de la marine anglaise est dirigé par un chef unique, choisi parmi les capitaines de vaisseau les plus expérimentés. Ces capitaines sortent alors de la liste d'avancement, et ne figurent plus sur les états militaires que comme officiers émérites (*superannuated*).

On voit, par les rapports de la commission d'enquête navale de 1788, qu'à cette époque les commandans des arsenaux n'avaient point d'instructions pour les guider dans l'accomplissement de leurs devoirs. Il paraît même qu'alors, on n'avait pas encore adopté de règles invariables sur le corps d'où l'on devait tirer ces chefs supérieurs. La commission d'enquête montra la nécessité de prendre, pour en remplir les fonctions, des officiers militaires ayant acquis une grande expérience dans les diverses parties du service maritime.

Les commissaires pour la révision des affaires civiles de la marine obtinrent, en 1805, que personne ne serait appelé à la direction d'un arsenal, avant d'avoir rempli pendant au moins une année, les fonctions de *commissioner* dans le conseil naval.

Par une disposition pleine de sagesse, prise dans les vues les plus profondes, le directeur suprême de chaque arsenal, est incorporé dans une même patente avec les membres du conseil naval qui résident à Londres; il correspond constamment avec eux. Dans toutes ses fonctions, il agit comme le représentant immédiat du conseil; seulement on l'appelle le *commissioner résident*, pour indiquer sa résidence dans l'arsenal qu'il dirige.

Par ce moyen, il y a toujours unité de vues, de principes et

d'intérêts, entre les commissioners des arsenaux et du conseil naval. Le commissioner résident a quitté pour jamais le commandement des vaisseaux; il devient, pour le présent aussi-bien que pour l'avenir, indépendant des amiraux de tous les grades, avec lesquels il doit, désormais, traiter d'égal à égal. Les petits et funestes intérêts de corps, n'agissent donc pas ici pour contrarier la marche des affaires.

D'un autre côté, il est évident qu'un capitaine de vaisseau, choisi d'abord pour son mérite personnel et pour son expérience militaire, fruit d'un service long et actif; siégeant ensuite pendant une année dans le conseil naval, y trouve les moyens les plus efficaces, d'acquérir la même expérience pour toutes les parties administratives du service. Là, les états et les rapports des travaux et de la comptabilité des ports, sont tour à tour l'objet de son étude et de son contrôle : il a donc tous les moyens de saisir et l'ensemble et l'esprit de l'administration navale.

Suivons maintenant le commissioner résident, au sein de l'arsenal confié à son autorité. Il y commande sans partage de pouvoirs. La direction de toutes les branches du service, la garde et la discipline de tous les établissemens; les recettes, les dépenses, les paiemens; en un mot, toutes les branches du service reçoivent de lui l'impulsion qu'il plaît à l'autorité centrale de prescrire. Il peut suspendre de ses fonctions tout officier, tout commis, tout employé qui manque à son devoir; mais il doit sans délai rendre compte au conseil naval, et du délit et de la punition provisoire. Ce conseil, ensuite, ou l'amirauté, suivant les cas, prononce la réintégration ou le renvoi définitif de la personne suspendue de ses fonctions.

Cependant, il ne faut pas croire que les commissioners ayent, comme l'ont eu nos anciens préfets maritimes, le pouvoir de fait ou de droit, de substituer leurs volontés et leurs caprices, aux intentions du législateur, et aux instructions du ministère.

Le gouvernement anglais a prescrit des formes de service qui lui garantissent l'accomplissement fidèle et rapide de ses ordres généraux et spéciaux.

L'autorité des chefs de service n'est pas anéantie par la puissance absolue du commissioner. C'est à eux, et non pas à lui, qu'il appartient de proposer au conseil naval, les avancemens et les récompenses des employés de chaque service. Comme il joint aux présentations des chefs, ses propres observations, comme il peut même rejeter une présentation mal fondée, il exerce encore sur ce point une influence très-suffisante.

Si d'ailleurs un chef de service obtenait pour un sujet indigne ou incapable, un avancement que le commissioner n'aurait pas approuvé, celui-ci pouvant, à la première faute, suspendre de ses fonctions et demander qu'on renvoie l'homme injustement protégé, le mal serait arrêté et corrigé, avant qu'il eût pu produire aucun effet fâcheux dans le service *.

Au moins deux fois, chaque année, le commissioner de l'arsenal, doit faire lire en sa présence, et devant tous ses officiers assemblés, les diverses instructions qui les concernent. Il doit faire alors toutes les remarques nécessaires, sur les exemples de négligence, ou d'inattention qu'il peut avoir observés dans l'exécution de ces réglemens. On s'efforce, par-là, de prévenir le retour de ces fautes, ou du moins de rendre tout-à-fait inexcusables les officiers qui les commettraient à l'avenir.

Lorsque quelques parties des instructions permanentes ne conviennent plus à l'état du service, et deviennent superflues ou défectueuses, le commissioner est tenu de le faire connaître suivant les cas, au conseil naval, ou à l'amirauté.

D'époque en époque, le commissioner rend pareillement compte à ces deux autorités, de ses observations sur la capacité,

* C'est encore le commissioner qui propose de mettre à la réforme ou en retraite, tous les individus qui deviennent incapables de servir.

l'activité, la conduite, etc., des officiers placés sous son commandement.

Les instructions, les demandes, les ordres émanés du conseil naval, sont adressés au commissioner résident. Chaque matin, à l'heure qu'il a désignée, les principaux officiers de l'arsenal se rendent près de lui. Alors, il fait lire *toutes* les pièces officielles qu'il a reçues depuis la veille, afin que personne ne puisse prétendre en ignorer la teneur. On discute, immédiatement, sur les moyens d'éviter tout délai dans l'exécution des volontés du conseil naval.

Par suite du même système, toutes les lettres, tous les rapports officiels des chefs de l'arsenal, relatifs aux diverses branches du service et préparés pour le conseil naval, sont remis, non cachetés, au commissioner résident. Par-là, ce chef suprême a toujours une connaissance complète des comptes rendus sur les travaux de l'arsenal qu'il dirige.

En même temps, pour que ces règles de service ne puissent pas être éludées par le commissioner, il doit tenir un registre d'ordres, en marge duquel les chefs de service signent avec leurs initiales. Ils certifient, ainsi, qu'ils ont eu connaissance de toutes les pièces officiellement envoyées.

Le commissioner tient la main à ce que les chefs de service consignent, dans des registres spéciaux, les principales opérations de leurs départemens respectifs; afin que les fruits de l'expérience ne soient pas perdus, et qu'on puisse y recourir au besoin. De temps à autre, le commissioner fait l'inspection de ces importans répertoires.

Examinons, maintenant, les rapports d'un commissioner résident, avec la comptabilité de l'arsenal qu'il dirige.

La plupart des grands marchés de la marine sont passés, à Londres, par le conseil naval. Lorsque le commissioner d'un arsenal est requis, par ce conseil, de passer un marché de main

d'œuvre ou de matières, il doit transmettre à ses mandataires les conventions qu'il a provisoirement conclues, avant de les mettre en exécution : aucun engagement de ce genre ne devient définitif, à moins d'être approuvé par le conseil naval.

Le commissioner examine et vise les certificats de paiement des fournisseurs. S'il y découvre quelqu'inexactitude ou quelque irrégularité, il refuse de les signer; puis, il rend compte de ce refus au conseil naval dont, alors, il attend la décision. Il interpose au besoin son autorité pour empêcher que, par la négligence ou la mauvaise volonté des officiers de l'arsenal, quelque délai non-motivé, ne retarde l'expédition du paiement des fournisseurs.

Lors de l'achat ou de l'affrètement d'un navire pour la marine, c'est à lui que rendent compte les officiers chargés de l'examen préalable. Si le navire doit servir comme bâtiment de guerre, le commissioner l'examine lui-même. Il signe le rapport de visite, et l'adresse au conseil naval qui décide en dernier ressort.

Pour admettre un ouvrier, un manœuvre, etc., dans l'arsenal ou sur les bâtimens désarmés, le chef du service auquel cet homme est destiné, doit examiner s'il est en état de bien travailler. Il doit dresser un billet de présentation qui contienne le nom, le lieu de la naissance et l'occupation précédente de l'individu, lequel porte cette note au chirurgien de l'arsenal. Si le chirurgien le trouve propre au service, il l'atteste sur un certificat en blanc, joint au billet de présentation que le postulant porte alors au commissioner. Enfin si le commissioner approuve sa réception, il signe ce billet et l'envoie au clerc des fonds et revues pour être immatriculé. « *Le commissioner doit veiller à ce qu'*aucun *étranger ne soit admis dans* aucun *département de l'arsenal, sous* aucun *prétexte quelconque.* » On ne doit recevoir, pour apprentis, que des jeunes gens robustes et de bonne venue, ayant au moins 14 ans, et 4 pieds 10 pouces.

Immédiatement après chaque appel, la liste des absens est apportée au commissioner; afin qu'il puisse vérifier si l'on exerce régulièrement, sur les registres de solde, les retenues de salaires, punition de ces absences.

Une fois par trimestre, le commissioner assiste à la revue mensuelle de toutes les personnes employées dans l'arsenal.

Les listes de paie de trimestre sont soumises à son examen préalable. Il doit surtout vérifier si les actes du parlement, relatifs à la solde, sont suivis avec exactitude; et ne permettre à personne d'être payé sur des listes spéciales (*pay lists*), à moins d'y avoir un droit établi par quelqu'un de ces actes.

Les chefs de service * subordonnés au commissioner, sont le

Master attendant.	Chef des mouvemens.
Master shipwright.	Chef des constructions.
Clerk of the check.	Clerc des fonds et revues.
Storekeeper.	Garde-magasin.
Clerk of the survey.	Clerc de l'inspection.
Clerk of the rope-yard.	Clerc de la corderie.

Chacun d'eux, comme le commissioner, a dans l'enceinte de l'arsenal, un logement et un jardin : il ne peut employer comme domestique, ou comme jardinier aucun ouvrier de la marine. En France, l'expérience a prouvé que de loger dans les arsenaux, les chefs de service, ou leurs subordonnés, devient toujours la source de mille abus, que ne peuvent empêcher ni l'autorité la plus absolue, ni la vigilance la plus active.

Admettons avec le gouvernement anglais la nécessité d'avoir, la nuit aussi-bien que le jour, les principaux officiers logés tout près du lieu des travaux et du dépôt d'un matériel dont la valeur est immense. Alors, il suffit, à l'entrée même de l'arsenal, de bâtir un quartier isolé pour le commissioner et les chefs de service. Cela vaut mieux, que de disperser des logemens par-

* Les fonctions de ces chefs sont expliquées dans les quatre chapitres suivans.

ticuliers dans la vaste enceinte d'un arsenal, où tant d'objets propres aux usages de la vie, aux consommations d'un ménage, tentent à chaque instant la cupidité des supérieurs, de leurs femmes, de leurs enfans et de leurs domestiques.

Des commis. Dans les arsenaux maritimes, on n'admet aucun commis, au-dessous de seize ans. Il faut, pour être reçu, subir un examen en présence du commissioner. Si l'examen est approuvé, le commissioner signe un certificat qui doit être transmis au conseil naval, avec la nomination du candidat.

Chaque chef de service remet régulièrement au commissioner, la liste des commis sous ses ordres, avec un rapport sur leur capacité, leur instruction et les fonctions qu'ils remplissent. Tout changement dans la destination des commis est de même notifié au commissioner qui, par ce moyen, peut en tout temps s'assurer que les fonctions sont adaptées aux talens des individus, et réparties pour le plus grand bien du service.

Aucun commis ne peut être payé s'il ne produit, à chaque fois, un certificat constatant son intégrité, son activité et sa bonne conduite. Le commissioner et les chefs de service doivent accorder ou refuser ce certificat, suivant qu'ils jugent que leurs commis respectifs méritent ou ne méritent pas de l'obtenir.

Depuis quelques années, on a fait disparaître l'usage de percevoir des bonnes-mains (*fees*), reçues jadis lors de la nomination des commis, des officiers subalternes et des simples ouvriers; ainsi qu'à l'époque de la conclusion ou du paiement des marchés. On défend aux employés d'avoir aucun intérêt direct ni indirect dans un navire, qui serait acheté ou loué par le gouvernement, ni dans l'achat d'un navire vendu par l'état. Ils prêtent un serment à cet effet, et présentent une caution égale au triple de leurs appointemens annuels. Tout contrevenant à ces mesures salutaires, serait chassé de la marine, et déclaré incapable d'occuper aucun emploi civil.

CHAPITRE III.

Directeurs des travaux.

Maître-attendant. C'est le directeur qui remplit les fonctions de l'officier qu'on a successivement appelé dans nos ports, *chef des mouvemens* et *directeur du port;* bien qu'il ne présidât, jadis, qu'aux mouvemens particuliers à son service; et qu'aujourd'hui, le commandant de la marine soit le véritable directeur du port.

Sans entrer dans le détail de fonctions qui doivent être les mêmes dans toutes les marines, remarquons seulement certaines différences particulières à la marine anglaise.

Le maître-attendant a la direction de la voilerie. Il prescrit les proportions, les quantités et l'époque de la fabrication des cordages. Cependant, la corderie est dirigée par un *clerc*, chef de service, et comptable indépendant.

La partie la plus importante des devoirs du maître-attendant est, sans contredit, le commandement et la surveillance des bâtimens désarmés, ou mis en état d'*ordinaire* : on appelle l'Ordinaire (*the ordinary*), l'ensemble des bâtimens désarmés.

On doit citer comme un modèle, le système adopté par les Anglais, pour conserver un matériel aussi précieux que celui des bâtimens de guerre : surtout, lorsque n'étant plus sous la surveillance d'un capitaine et d'un état major, intéressés à sa conservation, ce matériel est le plus exposé à la dilapidation et au dépérissement.

Lorsque les Anglais désarment leurs vaisseaux, ils se gardent bien de les dépouiller, comme nous le faisons, de tout ce qui

peut être enlevé ou arraché du navire. Au contraire, ils laissent, intacts, les ferremens, les portes, les serrures, les meubles scellés au bord, et tous les objets qui peuvent servir à l'entretien, à la propreté du bâtiment.

Lorsqu'un capitaine a fini son désarmement, le maître-attendant, le maître-constructeur, et le clerc de l'inspection, se transportent à bord. Ils visitent en détail et avec soin, les cales, les magasins, les soutes, etc. Ils s'assurent qu'aucun objet amovible n'est caché ni oublié : tout objet signalé dans cette visite, comme devant être débarqué, est aussitôt transporté dans l'arsenal. Ensuite, le maître-attendant et le maître-constructeur délivrent, au capitaine, un certificat constatant que les munitions navales et les agrès ont été dûment restitués, et que le navire est remis à l'Ordinaire, propre, et en bon état. Le bâtiment reste à la charge du capitaine, jusqu'à ce qu'il présente un semblable certificat au commissioner de l'arsenal.

Dans la partie des *Études et travaux*, nous ferons connaître tous les soins employés, par les Anglais, pour la conservation et la propreté des bâtimens mis en ordinaire.

Un petit équipage composé d'officiers-mariniers et de matelots, reste toujours sur les bâtimens désarmés, pour veiller à cette propreté, à cette conservation des diverses parties de la coque, des agrès et des munitions qu'on juge ne pas devoir débarquer. Ces noyaux d'équipages ont droit aux vivres de bord, mais reçoivent une solde inférieure à la solde de mer; ils sont sous les ordres du maître-attendant, qui veille à ce qu'ils exécutent ponctuellement tous les travaux, tous les devoirs, que leur imposent l'entretien et la garde des bâtimens désarmés.

L'ensemble des équipages de l'ordinaire, est classé par divisions sous l'inspection immédiate d'officiers-mariniers, qui sont eux-mêmes sous les ordres directs du maître-attendant de l'arsenal.

Au moins une fois par mois, ce directeur passe les marins de l'Ordinaire, en revue, à bord des navires.

Les équipages des bâtimens désarmés, outre le service habituel de leurs bords respectifs, sont appelés à toutes les corvées que nécessite le service général. S'ils doivent travailler à terre, le maître-attendant les passe en revue, et lorsqu'ils s'y rendent, et lorsqu'ils retournent à bord. Des règlemens très-détaillés, émanés du conseil naval et relatifs à la tenue, à la propreté, à la conservation des navires, sont placardés dans les bâtimens désarmés: l'exécution en est ponctuellement suivie.

Maître-constructeur, ou *directeur de constructions*. En suivant la marche adoptée au sujet du maître-attendant, nous nous contenterons de marquer les différences les plus dignes d'observations, entre les attributions et le service, du maître-constructeur dans les ports d'Angleterre, et du directeur des constructions navales dans les ports de France.

Le maître-constructeur, comme tous les autres chefs de service, tient deux registres de correspondance : l'un contient les ordres permanens, l'autre les pièces relatives aux affaires éventuelles. Il marque par les initiales de sa signature, les ordres et les lettres qui le concernent, avec la date du jour où il en a pris connaissance.

Lorsque le commissioner prescrit au directeur des constructions, une mesure qui contrarie en quelque chose les règlemens généraux, l'ordre doit être donné *par écrit*, et signé du commissioner ; aussitôt après l'avoir reçu, le directeur doit lui-même en rendre, au conseil naval, un compte écrit qui puisse partir par le premier courrier, à dater de l'intimation de l'ordre.

Ce directeur doit communiquer à ses assistans, tous les ordres qu'il peut recevoir (excepté ceux qui se rapportent à des services secrets). Lorsqu'il consulte avec ses assistans, sur l'exécution des mesures qui lui sont prescrites, ou sur les réponses

exigées par les demandes du conseil naval, en cas d'opinions dissidentes, chaque officier expose en détail, *et par écrit*, les motifs de son opinion.

Bien qu'en beaucoup de cas, le directeur des constructions soit autorisé à se faire remplacer par ses assistans, cependant il est toujours responsable des opérations, comme s'il les avait conduites en personne. Chaque soir, il se concerte avec tous les maîtres d'ateliers, sur les ouvrages qu'ils doivent exécuter le jour suivant, et sur la destination des ouvriers ou des manœuvres qu'il convient d'employer à ces ouvrages. La répartition générale des manœuvres lui appartient. Cependant, en cas de besoins extraordinaires, et d'après l'approbation du commissioner, le maître-attendant et le garde-magasin peuvent prendre sous leur conduite, la totalité ou seulement une partie des manœuvres.

Tous les trois mois, le maître-constructeur fournit au garde-magasin, l'état des approvisionnemens nécessaires pour les travaux du trimestre suivant. Les budgets de dépenses de la direction doivent être faits, de concert, par le maître-constructeur et le clerc de l'inspection. « Vous aurez soin (est-il dit dans les instructions du maître-constructeur), de tenir autant que possible, les dépenses de radoubs et d'armemens, dans les limites fixées par le budget parlementaire. Vous devez vous regarder comme responsable de chaque inexactitude qui se trouverait dans les budgets, et dans les devis de main d'œuvre, fournis par votre direction. Observez que si telle faute arrive par votre négligence, vous serez jugé comme ayant, sur cet objet important, manqué à vos devoirs : il en sera rendu compte aux lords de l'amirauté. »

Le conseil naval a pris les précautions les plus sages, pour empêcher qu'il ne soit fait, sans le plus mûr examen, aucune altération aux bâtimens de guerre. Dès l'arrivée de l'officier qui

doit prendre le commandement d'un navire, il doit en faire la visite avec le maître-constructeur, délibérer avec lui sur tous les changemens, sur toutes les additions qu'il désire : si ces altérations ne s'écartent pas essentiellement de l'installation ordinaire, le maître-constructeur peut les accorder : dans tout autre cas, il faut obtenir l'autorisation spéciale du conseil naval. A ce sujet, le capitaine ayant remis au maître-constructeur la demande motivée de toutes les innovations qu'il sollicite, ce directeur y joint également son opinion motivée et détaillée. Le conseil naval prononce, *une fois pour toutes*, car, à moins d'un besoin urgent, le capitaine ne serait plus admis à demander d'autres innovations. En France, un capitaine en demande à cent reprises différentes ; et vingt fois pour rechanger ce qu'il vient de changer. C'est un moyen de montrer qu'on a le génie trop beau pour suivre la routine des règlemens !.....

Si le maître-constructeur découvre qu'on se soit permis de faire au bâtiment quelques changemens non autorisés, en mer ou dans le port, il doit, sans perdre de temps, en rendre au conseil naval, un compte détaillé.

Armemens : Le maître-constructeur et le clerc de l'inspection se concertent pour ordonner la fourniture des articles du maître-charpentier, d'après les règlemens relatifs aux bâtimens armés. A moins d'une expresse injonction du conseil naval, le maître-constructeur ne doit signer aucune autorisation pour mettre à terre quelqu'article d'armement, quoique jugé superflu par le capitaine. En parlant du maître-attendant, nous avons indiqué la part que le maître-constructeur prenait aux *désarmemens*. Les articles du charpentier débarqués lors d'un désarmement sont, dans le plus bref délai, visités par le maître-constructeur et le clerc de l'inspection ; l'état et la quantité de chaque article, sont spécifiés sur le certificat de visite : le tout est, ensuite, remis au garde-magasin.

Le maître-constructeur de l'arsenal doit examiner scrupuleusement l'emploi des matières et le registre des dépenses du charpentier de chaque bâtiment. Il doit, en cas de doute, comparer ce registre avec le registre général de navigation, demandé d'office au capitaine par le commissioner de l'arsenal.

La comptabilité des matières employées par les directeurs de travaux, est un des objets qu'on éprouve, dans nos ports, le plus de difficultés à bien régler; parce que de misérables prétentions de corps s'opposent à l'établissement de la marche la plus simple et la plus naturelle. C'est pourquoi nous croyons important de rapporter, comme exemple, la filiation que suit, à cet égard, le service de la marine anglaise.

Le maître-constructeur (ou l'un de ses assistans) le clerc des fonds et le garde-magasin, le clerc de l'inspection, en présence des maîtres respectifs des divers ateliers, sont chargés d'examiner les matières premières et tous les ouvrages faits, soit à la journée, soit à l'entreprise : ils rendent compte au conseil naval de toutes les réductions de prix qu'il paraît convenable de proposer.

Un des assistans du maître constructeur, sous le titre de maître des bois (*Timber master*), est chargé de la recette, de l'empilage, de la destination et de la délivrance des bois. Cette place est donnée par le conseil naval, sur la proposition du maître-constructeur, approuvée par le commissioner. Elle n'est pas perpétuelle et peut être confiée à un autre assistant constructeur, si le directeur des constructions le propose, et si le commissioner l'approuve.

Le *maître des bois* est chef d'un bureau considérable, par lequel doivent passer tous les ordres du directeur des constructions, relatifs aux bois. Les rapports de service entre ces deux officiers sont généralement établis par une correspondance écrite, qui, dans les circonstances importantes, est mise sous les yeux du commissioner.

Par une mesure générale et fort sage, aucun maître-ouvrier, contre-maître, ou chef d'atelier, en un mot aucun individu dirigeant quelques travaux dans l'arsenal, ne doit les quitter pour chercher lui-même les bois dont il a besoin. Le choix des pièces appartient au maître des bois ainsi qu'à ses surbordonnés. Ce choix se fait d'après les gabarits et les notes des dimensions, des courbures, des angles etc. nécessaires à connaître, pour déterminer complétement la figure des pièces. L'officier qui dirige un travail quelconque, doit chaque soir, signer un reçu préparé par le garde-magasin pour chaque pièce livrée dans la journée, et destinée à ce travail.

Les chefs des grands ateliers, tels que ceux des constructions, de la mâture, de la menuiserie, des hunes, des cabestans, etc., doivent fournir au maître des bois, l'indication du nombre probable des pièces de chaque espèce dont ils auront besoin dans le tri-

mestre suivant. Au lieu de demander ces matériaux dans leur état brut, ces officiers doivent, autant que possible, spécifier la forme précise qu'il faut donner aux pièces désirées; afin que le maître des bois puisse, dans tous les cas, satisfaire à ces demandes, avec les matériaux bruts qui s'en rapprochent le plus.

L'officier chargé d'un travail, peut rejeter une pièce qui serait fournie par le maître des bois, s'il la regarde comme impropre au service pour lequel il l'a demandée. Alors il signifie par écrit, au maître des bois, les motifs de son rejet. Si celui-ci refuse de fournir en échange une autre pièce, le maître constructeur, ou s'il est absent, son premier assistant, décide en dernier ressort. Cependant, pour prévenir tout retard considérable dans le service, quand le maître constructeur est absent ou occupé quelque part, si l'officier demandeur a des raisons suffisantes pour persister à vouloir une autre pièce, sur sa demande *réitérée*, le maître des bois devra la lui fournir sans plus long délai : l'officier demandeur étant alors considéré comme spécialement responsable.

Si quelque officier, chef de travail, parvient à produire, dans l'emploi des bois, une amélioration reconnue et constatée par ses supérieurs, il reçoit la distinction et l'encouragement mérités par un tel service. On maintient de la sorte, entre tous les officiers de l'arsenal et le maître des bois, une émulation utile à l'économie, ainsi qu'à la bonne direction des travaux.

Demandes. Chaque demande pour la direction des constructions, signée du maître constructeur, est d'abord envoyée au clerc de l'inspection : celui-ci dresse un ordre de délivrance pour le garde-magasin. Ce billet de délivrance, renvoyé au maître constructeur, est alors daté, transcrit dans le chapitre convenable des dépenses de la direction, avec la valeur des articles demandés, puis signé du maître constructeur, et porté au garde-magasin.

Chaque billet ne doit être relatif qu'à une seule espèce des travaux dirigés par un officier : tous les billets de chaque mois forment une série particulière et numérotée, à commencer par le n°. 1, suivant l'ordre des dates de l'enregistrement.

Les matières nécessaires au travail des ateliers, sont demandées, le premier de chaque mois, suivant les formalités que nous venons d'indiquer, et déposées dans des cabanes spéciales. Les comptes de chaque cabane sont tenus par un gardien responsable. Chaque soir les maîtres d'ateliers ou de travaux signent, sur les registres des gardiens, le reçu des matières premières qu'ils ont prises dans le courant du jour, pour les mettre en œuvre. En même temps, les demandeurs envoient à la direction des constructions, l'état signé de tous les articles qu'ils ont ainsi demandés. Ces états servent à contrôler la comptabilité des cabanes, au moins une fois par semaine. Le maître constructeur vise les états des gardiens de cabanes, *après avoir fait ce contrôle ;* enfin, c'est d'après un tel *visa* que le clerc de l'inspection, dans la revue du mois, passe en dépense les articles consommés.

Lorsque les articles œuvrés, vieux ou neufs, doivent être convertis en d'autres produits, le maître-constructeur et le clerc de l'inspection doivent, au préalable, en décharger le garde-magasin, par un billet de *conversion*. Alors ces objets

passent à la charge des personnes qui doivent opérer ce travail. Plus tard, les matières converties, seront remises à la charge du garde-magasin, d'après un certificat de décharge des personnes qui ont exécuté l'opération (toujours au moyen des signatures réunies du maître-constructeur et du clerc de l'inspection).

Les gardiens de cabanes renvoient immédiatement au garde-magasin toutes les matières qui restent sans emploi, après l'achèvement d'un travail, avec une note signée du maître-constructeur et du clerc de l'inspection. On tient, à la direction des constructions, un registre des matières restituées, comme de celles qu'ont reçues, en premier lieu, les gardiens de cabane.

A la fin de chaque mois, le maître-constructeur envoie au garde-magasin l'état, signé, du nombre des billets de délivrance et des billets de restitution, expédiés pendant le mois. Si le garde-magasin a perdu quelque billet, le maître-constructeur est tenu de lui en fournir une nouvelle expédition, d'après les registres de la direction.

Batimens civils. L'entretien ordinaire des bâtimens civils n'étant qu'un travail d'artisan, c'est tout simplement un maître maçon (*the master mason*), qu'on charge de ce soin. Dans les ports où l'on exécute quelque grand ouvrage nouveau, tel qu'une forme de construction, un atelier considérable, un édifice important, l'amirauté, comme nous l'avons expliqué déjà, *liv.* III, *ch.* 6, demande à l'ingénieur civil, M. Rennie, de lui fournir un de ses principaux subordonnés, qu'on emploie tant que dure ce travail. Cette marche est simple, économique, et propre à prévenir des rivalités de service qui ne devraient jamais exister dans des arsenaux bien organisés.

CHAPITRE IV.

Clercs comptables.

Il y a dans les arsenaux anglais deux comptables indépendans, le clerc des fonds et revues, et le garde-magasin.

Clerc des fonds et revues. Ce chef de service est le dépositaire de tous les ordres expédiés à l'office du commissioner, ou reçus du conseil naval et de l'amirauté. Il consigne en tête de chaque ordre, la date de réception, et le fait passer sur-le-champ, aux officiers qu'il concerne : ces officiers sont tenus de le lui renvoyer, après en avoir pris connaissance, extrait ou copie, et l'avoir contre-signé de leurs initiales, pour constater cette communication officielle. Les marchés de toute espèce restent pareillement en dépôt à l'office des fonds et revues.

Le clerc des fonds tient la matricule de l'admission et du congédiement de tous les ouvriers employés dans l'arsenal. Il a soin que jamais on n'excède le nombre d'ouvriers de chaque profession, fixé par les règlemens du conseil naval. Le lundi de chaque semaine, il adresse à ce conseil, l'état des ouvriers employés dans l'arsenal.

Avant qu'il puisse immatriculer un ouvrier, il faut : 1°. que le directeur auquel appartiendra cet ouvrier l'agrée pour son service ; 2°. que le chirurgien certifie de la santé du candidat ; 3°. que le commissioner autorise l'admission.

Le clerc des fonds préside à l'appel de tous les ouvriers, chaque fois qu'ils arrivent au travail ; *et chaque soir, au moment qui précède la sortie générale* *. Il fait également

* Dans les grands ports, pour prévenir la perte d'un temps toujours précieux, on fait faire à la fois l'appel par quatre commis. Le clerc des fonds est personnellement respon-

passer, chaque jour, la revue de tous les équipages de chevaux employés aux travaux. Il a le droit de faire des contre-appels, aux heures qu'il juge convenables.

Aussitôt après chaque appel, les listes sont envoyées à l'office du commissioner qui fait dresser l'état général de la revue du jour, pour servir de contrôle aux registres de paiement.

Le clerc des fonds est spécialement chargé d'empêcher qu'aucun ouvrier ne soit employé à d'autres travaux qu'à ceux du service. Il rend immédiatement compte au commissioner, de toute contravention à ce sujet; et supprime, sans autre formalité, la solde de l'ouvrier délinquant.

Chaque semaine, le maître-attendant et le maître-constructeur remettent au clerc des fonds, les états du travail de la semaine précédente, dressés par atelier et par bâtiment. C'est d'après ces états partiels que cet administrateur dresse les états périodiques de dépenses : états qu'il fait ensuite passer au conseil naval.

Il dresse, par trimestre, un registre de paiement de toutes les sommes gagnées par les ouvriers et par les employés, pendant le trimestre précédent.

Pour les ouvrages à la tâche, les sommes gagnées sont divisées proportionnellement à la paie journalière des différens ouvriers.

Au moins trois jours avant l'époque d'un paiement, le clerc des fonds fait délivrer à chaque individu qui doit être soldé, la note des salaires qui lui sont dûs, ou du gain qu'il a fait dans les entreprises.

Le clerc des fonds et revues tient une matricule de tous les marins employés sur les bâtimens désarmés. Il est obligé de passer la revue de tous les individus couchant à bord de ces bâtimens ou des bâtimens de servitude, *au moins une nuit*

sable des appels qui sont faits par ses commis, et doit lui-même assister à ces appels le plus souvent possible.

par semaine : en ayant soin de varier les nuits, et de tenir secrète l'époque de chaque appel. Toute personne manquant à l'appel (officier, ouvrier ou matelot), sans distinction, perd 3 *f.* 12 *c.*

Une fois par mois, le clerc des fonds et revues passe, dans son bureau, la revue générale des équipages de l'Ordinaire. Chaque mois aussi, d'après l'état d'effectif du mois précédent, il se concerte avec le maître-attendant, pour remettre à la direction des vivres, une autorisation qui constate le nombre de rations à fournir aux équipages de l'Ordinaire et des bâtimens de servitude. Enfin, il dresse, par trimestre, un livre de paiement de tous ces équipages.

Quinze jours avant la mise en armement d'un navire, le clerc des fonds fait prévenir le commis aux vivres affecté d'avance à ce navire, pour qu'il se rende immédiatement à bord.

Tout vaisseau qui doit aller en mer, reste en Ordinaire jusqu'à ce qu'un officier commissionné vienne le commander. Le clerc des fonds doit passer, au moins une fois par semaine, la revue des équipages des navires en armement, pendant leur séjour dans le port ou aux environs. Il doit passer cette revue à des jours inconnus et variables. Il n'appelle point le capitaine, mais il en note la présence ou l'absence.

Dès qu'un bâtiment revient de la mer, on est obligé de présenter au bureau des fonds, le registre des revues du bord, signé du capitaine, du commis aux vivres et des autres officiers comptables. Le clerc des fonds rendrait compte au conseil naval, du moindre retard à ce sujet.

Lorsqu'un vaisseau désarme, ou quitte le port, cet administrateur adresse aussitôt au conseil naval, le registre original des revues de ce bâtiment : à la fin de chaque trimestre, il transmet les registres de revue originaux, de tous les navires de l'état qui stationnent dans le port ou qui le fréquentent habituellement.

Chaque semaine, il transmet à l'amirauté et au conseil naval, l'état de situation de tous les bâtimens commissionnés dans les limites du port : cet état doit partir assez à temps pour arriver *un mercredi*. Ainsi, chaque semaine, à jour fixe, le ministère est instruit de la situation détaillée des forces navales, dans tous les ports de la Grande-Bretagne.

Le clerc des fonds passe aussi la revue des royal-marines qui sont à terre, en se conformant à cet égard à tous les ordres de l'amirauté.

Le clerc des fonds assiste, par lui-même ou par ses commis, à toutes les recettes de matières et de travaux faits. Pour chaque recette des bois, au moment où l'on est prêt à la faire, le clerc des fonds doit envoyer un commis pris au sort, ou désigné suivant tout autre mode qui ne puisse être deviné. Copie de l'état de recette est adressée, par le clerc des fonds, au commissioner, dans la journée même où le bois est reçu. Règle générale : les recettes de matières sont immatriculées au bureau des fonds, avec tous les détails désirables sur leur arrivage, leur fourniture, etc. A chaque trimestre, les registres de recette du clerc des fonds, sont adressés au conseil naval, pour être examinés, et renvoyés ensuite à ce comptable.

Le clerc des fonds tient registre de toutes les ventes de matériel ou de bâtimens, faites par la marine; il en fait verser le produit entre les mains du clerc des paiemens, en service dans le port. Aussitôt après, il adresse au conseil naval, le compte de sommes ainsi versées; puis elles sont portées au crédit du trésorier de la marine.

Le garde-magasin dresse, par trimestre, l'état des diverses matières achetées par lui, leur prix détaillé, et le total qui, dûment certifié par les chefs de service intéressés aux diverses recettes, est ordonnancé par le clerc des fonds, pour être payé.

Cet administrateur ordonnance également toutes les dépenses accidentelles nécessitées par le service.

Il reçoit du clerc des paiemens de la marine, les billets de banque nécessaires aux dépenses du service, et solde lui-même toutes les dépenses, avec ces billets.

Il fait passer, par trimestre d'abord, ses comptes de caisse au comité des comptes du conseil naval : ensuite il rend ses comptes annuels.

Tous les officiers, tous les clercs employés dans l'arsenal sont portés sur la matricule de l'Ordinaire, tenue au bureau des fonds, ainsi que les brevets ou commissions et *warrants* de ces officiers et de ces employés.

Le clerc des fonds doit toujours assister au paiement de l'arsenal, et des marins des bâtimens en Ordinaire.

Le gardien de l'arsenal est soumis à la surveillance spéciale du clerc des fonds. Ce gardien a des fonctions importantes.

Garde-magasin. Tous les magasins, les parcs de mâtures et les bois de construction, les hangars pour l'empilage des planches, etc., sont sous la surveillance du garde-magasin.

Les magasins et les dépôts fermant à clef, ne sont ouverts que quand le service l'exige ; ils doivent être fermés cinq minutes avant que la cloche annonce la fin du travail.

L'emmagasinage et la conservation des approvisionnemens de toute espèce, des matières premières et des objets manufacturés, sont sous la responsabilité du garde-magasin : excepté cependant l'empilage et la conservation des bois. Il ne répond des bois que pour en empêcher le vol ou la dissipation.

Aucun câble, cordage, voile, cuivre, fer, ni tout autre article plus ou moins usé, renvoyé d'un vaisseau ou de l'arsenal, n'est reçu par le garde-magasin, avant que le maître-attendant ou le maître-constructeur (dans leurs départemens respectifs), ne l'aient, de concert avec le clerc de l'inspection, examiné soi-

gneusement et mis à la charge du garde-magasin, par un billet revêtu de leurs signatures. Aucun article ainsi rapporté, *comme employable encore*, ne peut, sans une nouvelle visite officielle, être réduit à quelque usage au-dessous de sa destination primitive.

Tous les billets de délivrance et de remise, à mesure qu'ils sont acquittés, sont rangés par mois, dans un ordre numérique; puis placés dans trois portefeuilles, qui se rapportent respectivement au maître-attendant, au maître-constructeur et aux remises du matériel des vaisseaux dans les magasins de l'arsenal.

Le garde-magasin place, en tête de chaque portefeuille, les deux notes indiquant le total des billets de délivrance et de remise. Ces deux espèces de notes sont fournies par le maître-attendant et par le maître-constructeur, pour leurs directions respectives. Ces notes servent de contrôle pour le nombre des billets.

Le maître des bois remet régulièrement au garde-magasin, l'état des objets confectionnés dans chaque journée. Les diverses espèces de bois œuvrés, tirés des magasins pour un usage immédiat, sont portés en compte par des commis du garde-magasin, sur deux livres pareils et contenant toutes les livraisons d'un mois. Un de ces livres (1) reste en dépôt dans l'office du garde-magasin, pour qu'on fasse le relevé des délivrances de la veille. On écrit sur l'autre livre (2), le détail des délivrances faites dans la journée même; les officiers qui prennent les matières pour les employer, ainsi que le maître des bois qui les délivre, signent sans retard au bas de ce détail. Le commis chargé de la tenue de ce livre (2), le porte alors à l'office du garde-magasin; puis l'échange contre le livre (1), qu'il avait remis la veille. De cette manière, il y toujours un livre en usage, et l'autre en transcription. A la fin de chaque mois, ces registres de délivrance sont envoyés au maître-constructeur, afin qu'il y porte le prix de chaque produit dont la ma-

tière première s'y trouve spécifiée; après quoi le registre revient au garde-magasin. On prend des soins non moins minutieux relativement à la dépense de toute autre espèce de matières, œuvrées ou brutes *.

Les objets fournis aux gardiens des cabanes sont portés en dépense par le garde-magasin, comme objets délivrés.

Le garde-magasin rend des comptes généraux de trimestre, par espèces de matières et par application de travaux. A la fin de chaque trimestre, ce comptable fait passer au conseil naval, pour y être examinées, les minutes de tous les livres de recette, et toutes les pièces justificatives des recettes et délivrances, avec un extrait exact et une balance de trimestre.

Les devis de gréement, comme trop détaillés, sont exceptés de cette production de pièces; le garde-magasin se contente d'en adresser, au conseil naval, un extrait certifié par le clerc de l'inspection.

Si le conseil naval découvre quelques erreurs dans les comptes qui lui sont transmis, il les corrige immédiatement et en prévient le garde-magasin, pour que ce comptable redresse la balance du trimestre dans lequel l'erreur s'est glissée. Enfin, on prend le plus grand soin pour connaître si les résultats des balances sont d'accord avec les restans en magasin **.

* Extrait des *Instructions du garde-magasin.* Lorsque des matériaux, neufs ou vieux, excepté les bois, seront destinés à être mis en œuvre, les officiers, au département desquels ces objets se rapportent, les retireront de votre charge en vous remettant, pour en autoriser la conversion, une note signée d'eux et redigée selon les formes prescrites. Nul article ne doit être livré sans cette note; vous ne vous chargerez non plus d'aucun article fait ou achevé avec des matières converties, ni des restes ou surplus de ces matières, employables ou non : à moins de recevoir des notes justificatives, régulières et bien détaillées, fournies par ces mêmes officiers.

** Extrait des *Instructions du garde-magasin.* Si l'on découvrait un déficit de matériaux, vous ne devez point, sans une autorisation spéciale, régler vos comptes avec l'intention d'altérer les balances, de manière à les rendre conformes au restant effectif de quelque article. Toutes les fois qu'une différence considérable se manifestera, vous et les autres

Toutes les fois qu'un nouveau garde-magasin prend le service, on refait un inventaire général des matières; afin qu'elles soient placées, de la manière la plus authentique, sous sa responsabilité.

De temps à autre, le garde-magasin, après s'être consulté avec le maître-attendant et le maître-constructeur, informe le conseil naval des besoins prochains d'approvisionnement du port. Chaque année, après s'être de même consulté avec le maître-attendant et le maître-constructeur, le garde-magasin fait connaître à ce conseil la quantité probable de matières *étrangères*, de toute espèce, qui seront nécessaires au service de l'arsenal, pour les deux années suivantes.

CHAPITRE V.

Clerc de l'inspection.

Le clerc de l'inspection est exclusivement chargé d'un service de la plus haute importance, et qui manque tout-à-fait à nos arsenaux : c'est l'inspection des choses, ajoutée à celle des formes. Il ne tient pas seulement compte de la valeur nominale des objets matériels ; mais de leur valeur intrinsèque, et de la qua-

officiers, après une exacte recherche, devez nous indiquer à quelle somme elle peut s'élever, et nous faire connaître au compte de qui cette charge doit être imputée. Observez toujours que l'autorisation qui vous sera donnée d'accorder quelques remises, soit relativement au coulage des liquides, soit pour une autre cause quelconque, doit, dans tous les cas, sans exception, se trouver parmi les documens que vous êtes obligé d'envoyer, par trimestre, à cet office (l'office naval). Afin qu'aucun déficit ne puisse échapper long-temps à notre connaissance, vous devez, à la fin de chaque année, nous désigner les articles dont les restes effectifs ont été comparés avec les balances de trimestre. Vous devez indiquer la cause pour laquelle ces comparaisons n'ont pas eu lieu, relativement aux autres articles ; car il est fort à désirer que l'existant en magasin soit constaté aussi souvent que les circonstances pourront le permettre.

lité des travaux. Aussi n'est-il pas pris *exclusivement* parmi les comptables. Le clerc de l'inspection de Plymouth, par exemple, est un ancien directeur de travaux, connu par des inventions et des perfectionnemens ingénieux, introduits dans les arts de la marine.

Tel était l'esprit de l'organisation de la marine française, d'après la loi de brumaire an 3. Mais un déplorable esprit d'envahissement a bientôt relevé les barrières que cette loi s'était efforcée de renverser. Depuis long-temps, nos inspecteurs sont *exclusivement* tirés d'une administration dans laquelle ils peuvent rentrer à chaque instant. De sorte qu'ils sont toujours subordonnés au service même dont ils ont le contrôle. Cependant, pourquoi relever ici l'absurdité d'un tel ordre de choses? Tous les écrivains qui ont traité des abus de notre marine, l'ont fait avec évidence; et tous l'ont fait en vain. N'espérons donc pas être plus heureux, dans une réclamation dictée par le simple bon sens, et commandée par l'amour du bien public.

La comptabilité des recettes de matières est tenue en triple par le clerc de l'inspection, le clerc des fonds et le garde-magasin. Ces trois officiers ou leurs délégués assistent à la recette de toutes les matières, conjointement avec les directeurs des travaux ou leurs assistans; ils vérifient de concert les registres de recettes et de dépenses des directions.

Le clerc de l'inspection soumet, chaque soir, à l'examen du commissioner, un état détaillé des recettes de bois faites dans la journée.

Les certificats de fournitures de matières et d'exécution de travaux subissent un examen qu'il est bon de connaître.

Lorsque le maître-constructeur ou le maître-attendant ont besoin d'un objet matériel quelconque, leur demande, signée par eux et spécifiant la destination qu'on doit donner à ces matières, est adressée au clerc de l'inspection qui la garde,

et qui donne en échange un *contre-bon*, ou billet de délivrance *. Tous les contre-bons sont d'abord transcrits, à l'inspection, sur des registres ouverts à cet effet ; ensuite le clerc les signe et les envoie au chef de service qui a fait la demande et qui poursuit la délivrance.

Chaque année, le clerc de l'inspection, fait une revue générale du matériel confié à tous les chefs de travaux, aux gardiens, etc.

Lorsqu'un bâtiment n'est pas compris dans les devis d'armement, le clerc de l'inspection se réunit au maître-attendant et au maître-constructeur, pour dresser un semblable devis et le soumettre à l'approbation préalable du conseil naval.

Le boatswain et le charpentier d'un vaisseau en armement, doivent recevoir un état clair et précis des objets à leur charge, tel qu'il est immatriculé sur les registres de l'inspection. Cet état, signé de l'inspecteur, doit être lu à l'officier comptable, avant qu'il n'en signe la minute sur les registres.

Lorsqu'un vaisseau est prêt à mettre à la voile, le clerc de l'inspection a dû préparer un registre d'inspection (*survey-book*), contenant les dimensions des mâts et des vergues, les dimensions et les qualités des voiles, les dimensions essentielles des cordages, des poulies, etc., ainsi qu'un compte de tous les articles confiés à la charge du boatswain et du charpentier. Ce livre est remis au commandant.

Citons maintenant les formalités prescrites dans les instructions du clerc de l'inspection, lorsqu'un désarmement doit s'opérer.

« Aussitôt que possible, après le licenciement de l'équipage d'un vaisseau, vous devez vérifier les comptes du maître d'équipage et du charpentier; vous enquérir de toutes les

* Il doit y avoir un contre-bon séparé pour chaque service particulier, et pour chaque officier chargé de l'emploi d'un article. Le contre-bon doit être daté ; il doit indiquer, en toutes lettres et sans interlignes ni ratures, le nombre et la quantité des objets demandés.

consommations du matériel, et vous assurer si chaque article des comptes qui vous sont rendus, est conforme au véritable état des choses, en vous consultant sur ce point avec le maître-attendant et le maître-constructeur. Vous devez d'abord dresser un décompte des objets portés en dépense par chaque officier, avec les divers documens qui vous seront fournis. Vous distinguerez les consommations, les remises et les prêts. Vous établirez la balance, en comparant le total des dépenses à celui des recettes. Cependant, vous ne souffrirez pas qu'aucun compte soit balancé, à moins que la balance des comptes immédiatement antérieurs, et les restans en matière constatés par la visite, ne vous soient produits, convenablement attestés. Vous ne permettrez pas que les gros câbles et les forts cordages soient mêlés avec les petits (à moins que la différence n'excède pas un pouce); mais vous aurez soin de balancer chaque espèce et chaque grosseur séparément. Lorsque, dans la révision des comptes d'un officier, vous découvrirez quelques déficits, vous certifierez à la fin de l'arrêté de compte que, vérification faite, le déficit du matériel est réellement tel qu'on l'affirme. Ayez soin que votre commis qui aura révisé le compte, mette les initiales de son nom, à la corne gauche du certificat, avant que vous ne le signiez. Lorsque ces comptes auront été ainsi arrêtés et signés par vous, vous enverrez celui du maître d'équipage au maître-attendant, et celui du maître-charpentier au maître-constructeur. Ces directeurs signeront respectivement le certificat justificatif de ces comptes, avant de les transmettre à l'office naval : autrement ils doivent envoyer, avec les mêmes comptes, un exposé spécial des objections qui leur font refuser cette approbation. »

Le clerc de l'inspection transmet à la fin de chaque mois, au conseil naval, les comptes séparés des matières livrées par l'arsenal (pendant ce mois), aux bâtimens de transport, aux bâtimens affrétés et aux bâtimens marchands : il spécifie la valeur et les motifs des fournitures.

Le clerc de l'inspection se concerte avec le maître-attendant, le maître-constructeur et le garde-magasin, pour demander (à temps) tout l'approvisionnement nécessaire aux travaux de l'arsenal. Il contrôle les matières hors de service mises en vente, il assiste aux adjudications et à la délivrance de ces matières.

Budget. Chaque année, de concert avec le maître-attendant et le maître-constructeur, le clerc de l'inspection prépare et transmet au conseil naval (pour être rendu le dernier mercredi de septembre), le budget des munitions et des matières premières, nécessaires au service de l'arsenal et des vaisseaux, pour

l'année suivante. Ce budget se divise en trois chapitres : l'extraordinaire qui comprend les travaux neufs ; l'Ordinaire qui comprend l'entretien des bâtimens désarmés ; enfin, l'entretien des bâtimens à la mer.

Tous les trimestres, sous les titres respectifs de ces trois chapitres, le clerc de l'inspection adresse pareillement, au conseil naval, l'état de la dépense exprimée, 1°. en quantité de matières ; 2°. en valeur monétaire.

A la fin de l'année, le clerc de l'inspection adresse à ce conseil un état des dépenses de chaque trimestre, et le total général. Il établit la différence entre ces dépenses, et les sommes accordées pour chaque service. Il fait connaître les raisons pour lesquelles certaines dépenses diffèrent, soit en plus, soit en moins, des estimations primitives.

Le clerc de l'inspection tient l'inventaire complet et détaillé des meubles et de toutes les fournitures qui se trouvent dans les bureaux et dans les logemens de l'arsenal. A cet effet, les chefs d'ateliers sont tenus de lui remettre le compte de toutes les altérations et de toutes les réparations qui s'exécutent dans les bureaux et dans les logemens. Lors du décès ou du remplacement d'un officier logé dans l'arsenal, l'inspecteur doit procéder à la vérification de tous les objets d'ameublement qui se trouvent à la charge de cet officier.

De même, lors de la mort ou du congédiement d'un officier marinier placé, comme comptable de matières, sur un navire de l'Ordinaire, le clerc de l'inspection doit passer la revue de tous les articles à la charge de cet officier.

CHAPITRE VI.

Personnel des diverses classes de ports et d'arsenaux.

Nous venons d'expliquer suivant quel système étaient partagés et balancés les pouvoirs et les attributions des principaux officiers, dans un grand arsenal de la marine britannique. Nous avons fait voir à quel point l'ordre du service est simple, rapide et propre à prévenir tous les conflits d'amour propre et d'autorité. Nous ne craignons pas de le dire, l'organisation des ports de la Grande-Bretagne est infiniment supérieure à l'organisation actuelle des ports de France : elle est même de beaucoup supérieure à l'organisation des préfectures maritimes, qui convenait si bien au despotisme! Elle est parfaitement adaptée aux formes d'un gouvernement constitutionnel ; elle fait peser sur chacun la responsabilité qui doit appartenir à ses opérations propres. Par une équitable compensation, elle assure à chaque officier le degré de pouvoir, de dépendance limitée, et de juste dignité, que réclame la responsabilité même d'un agent du pouvoir exécutif : agent qui doit, à chaque instant, concilier l'obéissance la plus fidèle envers l'autorité qui le dirige, et le respect le plus parfait envers le commandement supérieur encore de la loi.

On compte en Angleterre six grands arsenaux, qui sont ceux de Deptford, Woolwich, Chatham, Sheerness, Portsmouth et Plymouth. Les autres ports sont appelés *ports extérieurs* s'ils sont placés sur les côtes des trois royaumes, et *ports étrangers* s'ils sont placés sur les côtes d'outre-mer.

Nous nous contenterons, maintenant, de présenter le tableau de l'état major des principaux arsenaux de la marine anglaise :

nous en décrirons avec soin les localités et les établissemens dans la partie des *Études et travaux*.

PERSONNEL DES GRANDS ARSENAUX.	DEPTFORD.	WOOLWICH.	CHATHAM.	SHEERNESS.	PORTSMOUTH.	PLYMOUTH.	TOTAUX GÉNÉR. EMPLOYÉS.	TOTAUX GÉNÉR. APPOINTEMENS.
								l. st.
Commissioners.	»	1	1	1	1	1	5	5,300
Leurs commis.	2	2	3	2	3	3	15	4,050
Maîtres-constructeurs.	1	1	1	1	1	1	6	4,040
Leurs commis.	2	2	3	2	3	3	15	3,120
Ingénieurs maîtres des bois.	1	1	1	1	1	1	6	3,000
Leurs commis.	4	4	4	3	6	7	28	4,160
Assist. du M^e^. const^r^. et du M^e^. des bois.	3	3	3	1	4	3	17	6,100
Classe supérieure de constructeurs. . . .	1	1	2	1	4	2	11	1,650
Maîtres-attendans.	1	1	2	1	2	2	9	5,400
Leurs commis.	1	1	1	1	1	1	6	1,200
Leurs assistans	»	»	2	1	3	2	8	1,760
Directeurs de la corderie.	»	1	1	»	1	1	4	1,400
Leurs commis.	»	1	1	»	1	1	4	800
Ingénieurs mécaniciens.	»	»	»	»	1	»	1	600
Leurs dessinateurs et leurs commis. .	»	»	»	»	2	»	2	430
Surintendant des travaux civils *neufs*. .	»	»	1	1	»	»	2	800
Maîtres des ateliers.	10	11	12	10	14	10	67	16,550
Commis mesureurs.	3	3	4	4	9	10	33	4,260
Contre-maîtres.	52	56	76	37	105	109	435	72,270
Chapelains.	»	»	1	1	1	1	4	1,850
Chirurgiens et aides..	2	2	2	2	2	2	12	4,200
Maîtres d'équipage.	1	1	1	1	1	1	6	1,500
Gardiens de l'arsenal.	1	1	1	1	1	1	6	1,200
Gardiens de nuit, de jour, de ronde, etc.								16,790
Gardiens de cabanes.	15	13	18	12	22	14	94	7,890
Clercs des fonds et revues.	1	1	1	1	1	1	6	3,600
Leurs commis.	6	5	7	5	8	7	38	8,430
Gardes-magasins.	1	1	1	1	1	1	6	3,600
Leurs commis.	7	7	6	6	12	12	50	10,930
Clercs de l'inspection.	1	1	1	1	1	1	6	3,000
Leurs commis.	6	4	4	4	8	8	34	7,140
TOTAUX.	122	125	161	102	220	206	936	207,320

Si, dans ce tableau, nous séparons les officiers directeurs de travaux, les officiers comptables d'argent ou de matières, et les officiers inspecteurs des travaux et des comptes, nous trouverons les résultats suivans :

RÉSUMÉ GÉNÉRAL DU PERSONNEL DES GRANDS ARSENAUX.	DEPTFORD.	WOOLWICH.	CHATHAM.	SHEERNESS.	PORTSMOUTH.	PLYMOUTH.	TOTAUX GÉNÉRAUX. EMPLOYÉS.	TOTAUX GÉNÉRAUX. APPOINTEMENS.
								l. st.
Directeurs des travaux. . . .	72	79	106	59	142	136	594	126,635
Gardiens et gardes *.	16	14	19	13	23	15	100	25,880
Commis des directions. . . .	12	13	16	12	24	25	102	17,805
Comptabilité spéciale. . . .	15	14	15	13	22	21	100	26,560
Inspection.	7	5	5	5	9	9	40	10,440
TOTAUX.	122	125	161	102	220	206	936	207,320

Il serait d'un extrême intérêt de faire, sans mauvaise foi, la comparaison de ces résultats avec le personnel des grands arsenaux de notre marine. De ce rapprochement jailliraient des lumières toutes nouvelles, sur les avantages ou les inconvéniens de l'organisation actuelle de nos ports. Mais ce n'est ni le lieu, ni le temps qui conviennent encore pour présenter un tel rapprochement. Laissons nos ports faire eux-mêmes ce parallèle, reconnaître les sources du mal et réformer, par les bases, l'opinion publique mal éclairée sur les vices qui peuvent exister dans notre organisation maritime : l'avenir fera le reste.

Ports extérieurs. Sous la dénomination assez impropre de ports extérieurs (*out-ports*), on comprend : I. Les petits établissemens de Déal, Harwich et Leith, dirigés chacun par un officier de marine ayant quelques clercs sous ses ordres. Ces trois établissemens coûtent ensemble 2,112 *l. st.* II. Trois agences pour le service des transports, à Leith, Cowes et Cove près Cork, coûtant ensemble 1,105 *l. st.* (chaque agence n'a qu'un seul employé). III. Le port de construction de Pembroke, dirigé par un ingénieur. En voici le budget :

* Les gardes ambulans ne sont pas ici portés pour leur nombre : ils le sont seulement pour leur dépense.

Établissement de Pembroke.

1 maître-constructeur. . .	600 *l. st.*	5 contre-maîtres.	840 *l. st.*
1 maître des bois.	400	Ingénieur des bâtimens neufs.	400
3 mesureurs.	580	Patron de canots.	220
4 commis.	760	Portier.	100
1 garde-magasin.	600	Chapelain.	400
3 commis.	760	Chirurgien.	400
4 maîtres d'ateliers. . . .	510	Dépenses accessoires.	341 17 *s.* 6 *d.*

Ports étrangers. Les plus importans sont, comme les grands ports de l'Angleterre, dirigés par un commissioner, membre du conseil naval : tels sont les ports de la Jamaïque, du cap de Bonne-Espérance, de Malthe, de Bermude, de Trinquemale et de Quebec. Le commissioner de Trinquemale a 3,000 *l. st.* d'appointemens, celui de Bonne-Espérance en a 1,800, et tous les autres 1,200. On a pensé que ces chefs, vu l'éloignement de leur résidence, étant moins facilement surveillés que ceux de la Grande-Bretagne, devaient recevoir un traitement supérieur, pour être mis au-dessus de toute espèce de séduction. Il est juste, d'ailleurs, d'indemniser des hommes qui, pour le service de l'état, consentent à s'expatrier, et vont vivre sous un ciel brûlant, dans un séjour aussi destructeur de la santé, que le sont la plupart des ports étrangers.

Le simple tableau des dépenses du personnel de ces ports suffira pour donner une idée de leur importance relative.

Gibraltar *	1,392 ½ *l. st.*	Bermude	4,749 ½ *l. st.*
Jamaique.	4,541	Antigoa.	842
Cap de Bonne-Espérance. . .	4,877	Halifax.	854 ½
Sainte-Hélène..	306	Bombay.	709
Malthe.	4,151 ½	Trinquemale.	9,066
Nouvelle-Écosse.	810	Quebec **.	11,885

* Il y a de plus, à Gibraltar, un agent des transports qui reçoit 286 *l. st.* 2 *s.* 8 *d.*

** L'établissement de Quebec est le plus considérable; parce qu'il est, à la fois, un centre de construction et d'armement, pour les forces navales des mers du nord de l'Amérique, et des lacs sur lesquels les Anglais et les Américains se sont battus pendant la dernière guerre.

LIVRE SIXIÈME.

DU PIED DE GUERRE ET DU PIED DE PAIX.

CHAPITRE PREMIER.

Du pied de guerre.

Dans les siècles d'enfance de la marine britannique, lorsqu'il fallait tenter ou repousser quelque agression, le roi prévenait les ports marchands de ses états, qu'ils eussent à lui fournir un certain nombre de bâtimens, avec les matelots nécessaires à la manœuvre. Le monarque faisait monter ces vaisseaux par ses propres troupes; et souvent, comme nous l'avons vu dès le commencement de ce volume, il s'embarquait pour livrer en personne des batailles navales.

L'invention de la poudre, et son application au tir des projectiles dans les combats de mer, obligèrent les peuples d'employer des bâtimens de guerre de plus en plus grands, de plus en plus solides, et par-là doublement dispendieux. Construire, armer de pareils navires, exigèrent bientôt des sacrifices qui passaient la portée de presque toutes les fortunes particulières. Ainsi les gouvernemens ont été contraints, par les progrès de l'art même, à devenir propriétaires et constructeurs des vaisseaux nécessaires à la défense des états. Ce devait être la nation dont la fortune, la puissance et, pour ainsi dire, la destinée dépendent uniquement de sa force navale, qui donnât aux peuples modernes l'exemple de cette innovation. (*Voyez p.* 7.)

Les ports d'Angleterre qui font face à la France, étant les plus exposés en cas de guerre entre ces deux puissances, on avait choisi les cinq ports les plus voisins de notre côte, pour les charger du devoir spécial de mettre en mer, au premier ordre du Prince, une flotte destinée à repousser toute agression maritime (*voyez p.* 5). Quand, par les progrès dont nous venons d'indiquer l'origine, les bâtimens de guerre les plus forts ne purent plus entrer facilement dans les cinq ports, l'importance militaire de ces stations navales disparut par cela même. Il fallut établir ailleurs des centres d'opérations et de travaux. C'est ce qu'on fit sur les bords de la Tamise et de la Medway, ainsi qu'à Portsmouth, à Plymouth et à Milford-Haven.

Depuis trois siècles, que ces grands changemens ont commencé de s'opérer, la force navale britannique, sujette à mille fluctuations, au milieu des guerres extérieures et des guerres civiles, s'est vue tour à tour abattue et relevée par des alternatives de bonne et de mauvaise administration, jusqu'à l'heureuse révolution de 1688. Mais, à dater de cette époque, un gouvernement qui sut unir la vigueur militaire des institutions monarchiques, à l'énergie politique des institutions libérales, s'étant assis sur des bases durables et régulières, la marine britannique est devenue de plus en plus florissante. En cinq quarts de siècle, elle a soutenu six grandes guerres maritimes; et, dans chacune, elle a déployé des forces plus imposantes et mieux organisées que dans toutes les précédentes. C'est depuis lors que l'Angleterre a réalisé ses prétentions à l'empire des mers, en occupant tous les points importans qui en sont comme les clefs. Gibraltar, Malte et les îles Ioniennes, lui ont assuré la domination de la Méditerranée. Avec Héligoland, elle domine vers les parages de la Baltique. Avec Sainte-Hélène, Bonne-Espérance et l'Ile-de-France, elle domine sur la route de l'Inde. Enfin l'Inde elle-même, les plus belles des Antilles, et le Canada,

et Terre-Neuve, et la Nouvelle-Hollande, ont accru ses utiles domaines. Voilà les conquêtes que l'Angleterre a faites depuis sa révolution, et qu'elle doit aux progrès de sa force navale.

Rome seule aux temps de ses plus éclatans succès, peut nous offrir l'exemple d'un tel système d'agrandissement, qui ne soit pas l'effet unique des talens d'un grand homme, ou de l'effervescence d'une génération, élevée par les circonstances au-dessus d'elle-même.

Voyons donc de plus près quels ont été les progrès de cette force britannique, qui dans le cours de cinq générations a produit de si grands résultats. Voici quel était le nombre des bâtimens de guerre qui la composaient, aux époques les plus remarquables des temps dont nous parlons.

BATIMENS.	DE POSTE.	PETITS.	TOTAL.
En 1688. (A la chute des Stuarts).	108	65	173
En 1701. (A la mort de Guillaume III).	169	87	256
En 1760. (A l'avénement de George III). . . .	268	100	368
En 1784. (Fin de la guerre d'Amérique). . . .	338	131	469
En 1801. (Époque des préliminaires de paix). .	457	488	945
En 1812. (Décembre).	547	474	1,021

Ce tableau nous montre qu'en 1688, il y avait, proportion gardée, beaucoup de grands navires et peu de petits. Tandis qu'en 1812, il y avait presque autant de petits que de grands bâtimens, appelés *navires de poste* (vaisseaux et frégates).

Mais il faut observer qu'en 1688, beaucoup de bâtimens comptaient dans la marine comme navires de poste, qui ne comptent plus aujourd'hui que comme petits bâtimens. D'ailleurs, les vaisseaux ainsi que les frégates de chaque rang, sont plus grands qu'ils ne l'étaient à la fin du dix-septième siècle.

Le nombre des marins et des soldats de marine, ne s'est

pas accru dans la même proportion que le nombre des bâtimens. En voici la preuve :

Effectif des marins en 1688.			42,000
Effectif *maximum*,		dans la guerre de sept ans.	70,000
Idem	*idem*	dans la guerre d'Amérique.	105,154
Idem	*idem*	dans la guerre de la république Française. . . .	120,000
Idem	*idem*	dans la guerre de l'empire Français.	145,000

Comment donc les Anglais, sans même quadrupler le nombre des marins qu'ils avaient en 1688, ont-ils pu dans la dernière guerre, suffire au service d'une flotte cinq fois et demie plus nombreuse, et d'une flotille huit fois plus nombreuse ?..... Cette question est digne d'attirer l'attention des hommes qui cherchent à connaître les causes de la force et de la grandeur des nations.

Vers la fin du dix-septième siècle, les guerres maritimes se bornaient de la part de l'Angleterre, à livrer quelques combats avec une ou deux flottes, à faire quelques croisières, quelques blocus isolés, quelque entreprise spéciale et qui suffisait aux travaux d'une campagne. Mais dans la guerre navale qu'a vu commencer et finir le dix-neuvième siècle, l'Angleterre a conçu la pensée d'attaquer presqu'en même temps, les marines de la France, de l'Espagne, de la Hollande, du Danemarck, de l'Italie et même de l'Amérique : elle a fait face à toutes les puissances maritimes. Non-seulement elle a bloqué tous les ports militaires qui pouvaient recéler quelque escadre ou quelque flotille, elle a bloqué tous les ports de commerce ; et l'on a vu ce spectacle dont, jusqu'alors, aucune puissance maritime n'avait offert l'exemple : les habitans d'une île dont l'étendue est assez médiocre, sont parvenus à former, avec leurs seuls vaisseaux, une ligne continue d'observation, le long de toutes les côtes de l'Europe, de l'Asie, de l'Afrique et de l'Amérique. Tous les continens des deux mondes ont été simultanément assiégés,

les îles prises de vive force, le commerce de l'univers envahi. Enfin, après vingt ans de combats, cette puissance navale qui avait commencé la lutte avec 30 millions de sujets, l'a terminée en consolidant son empire sur 80 millions de conquis et de conquérans. Et pourtant, rappelons-nous que la Grande-Bretagne n'a jamais compté, pendant cette époque, plus de 145,000 marins ou soldats de marine, employés pour opérer ces prodiges...

Grâces aux progrès de l'architecture navale, on a construit des vaisseaux capables de résister plus long-temps aux secousses journalières d'une onde agitée, et même à la violence des tempêtes. Par-là, dans toutes les saisons, ces vaisseaux ont pu tenir une croisière constante, sur les mers les plus dures, aux abords des côtes les plus dangereuses. Une carêne à formes plus parfaites, doublée en cuivre, pour diminuer encore la résistance à la marche; une mâture, une voilure, un gréement mieux combinés, plus légers et plus maniables : tout s'est réuni pour rendre les bâtimens de guerre plus rapides dans leur sillage, plus agiles dans leurs évolutions, et plus aisés à manœuvrer avec un moindre équipage. D'ailleurs, des constructions, des radoubs, des armemens d'une étendue et d'une activité qui surpassaient les efforts des époques antérieures, ont permis de ne jamais laisser un équipage inactif : revenu des plus longues campagnes il changeait de bord, ou réparait le sien en peu de jours. Aussitôt après, il reprenait la mer, comme un équipage nouvellement embarqué; parce qu'à son retour, il était aussi frais qu'à son premier départ. Des soins ingénieux, apportés par la prudence et la philanthropie, au bien-être des équipages, ont fait disparaître des vaisseaux ces épidémies qui, tant de fois, avaient suffi pour mettre hors d'état d'agir des escadres entières. En même temps, le nombre des maladies accidentelles, généralement diminué, rendait plus grand le service effectif d'un même nombre d'hommes levés et soldés par l'état

Enfin, la santé de ces hommes, conservée par un régime éloigné de toute parcimonie, fortifiée par les travaux constans de la mer, affermissait les constitutions les plus débiles, et donnait une vigueur nouvelle aux tempéramens les plus robustes : doubler ainsi la force des bras, c'était doubler leur nombre, c'était plus encore.

Les 145,000 marins employés dans la plus grande activité de la guerre contre l'empire français, valaient donc bien plus que le quadruple des 42,000 qui servaient sur la flotte britannique, en 1688; et nous devons déjà concevoir la possibilité des immenses résultats obtenus par une telle marine, durant la guerre dont nous venons d'être témoins.

Il est intéressant de connaître la composition et la force de l'état major de cette marine, au moment de sa plus grande splendeur, en 1812. Il comptait alors,

64 amiraux.	69 vice-amiraux. .	68 contre-amiraux. .	*tot.*	201
798 capitaines.	596 commandeurs. .	3,250 lieutenans.	*tot.*	4,644
614 maîtres.	944 chirurgiens, aides, etc.		*tot.*	1,558
56 officiers supérieurs.	1,208 officiers des royal-marines *.		*tot.*	1,264
		TOTAL des officiers entretenus.		7,667

Dans le second volume, où nous expliquons avec détail les perfectionnemens du matériel de la marine britannique, on prendra des idées plus complètes et plus précises sur les moyens nombreux, variés et puissans, employés à perfectionner ce matériel, par un gouvernement infatigable et que n'arrêtaient ni l'étendue, ni la durée d'aucun sacrifice.

Montrons, maintenant, comment les forces navales étaient distribuées sur les mers. Dès le 1^er^. juin 1803, c'est-à-dire, moins d'un mois après la déclaration de la dernière guerre, voici quelle était cette distribution :

* Les royal-marines formées par divisions, comptaient alors 187 compagnies, et 30,000 hommes effectifs.

BATIMENS EN COMMISSION, C'EST-A-DIRE, ARMÉS OU EN ARMEMENT.	VAISSEAUX DE LIGNE.	VAISSEAUX DE 50	FRÉGAT.	SLOOPS.	TOTAUX.
En armement (avec ordres cachetés). . .	22	5	28	40	95
Canal d'Angleterre et canal d'Irlande. . .	17	1	21	25	64
Dunes, et mer du Nord.	3	1	14	21	39
Indes-Occidentales, et traversée.	3	»	4	14	21
Station de la Jamaïque.	10	»	5	8	23
Amérique et Newfoundland.	»	1	6	4	11
Cap de Bonne-Espérance et Grandes-Indes	4	6	8	9	27
Côte d'Afrique.	»	»	1	1	2
Portugal et Gibraltar	»	»	2	2	4
Méditerranée, et passage.	11	2	17	7	37
TOTAL des bâtimens en commission. . . .	70	16	106	131	323
Hôpitaux et prisons flottantes..	2	»	2	»	4
Bâtimens de réception (*Cayennes*). . . .	7	»	6	1	14
En radoub.	9	1	9	6	25
En Ordinaire.	83	8	78	49	218
En construction.	24	»	14	9	47
TOTAL GÉNÉRAL.	195	25	215	196	631

La France faisant, à la même époque, de très-grands préparatifs d'invasion, on juge bien que le ministère anglais ne manqua pas d'activité dans ses préparatifs de défense. Voici quel fut le résultat de ses premiers efforts :

Force navale, armée dès le 31 décembre 1803.

	TOTAUX.
Vaisseaux à trois ponts, 14; à deux ponts, 84.	98
Frégates : premier rang, 19; deuxième rang, 81.	100
Corvettes, 88; bombardes et brûlots, 20; brigs, 36.	144
Flottille : 1,003 pour la Grande-Bretagne; 144 pour l'Irlande.	1,117
Stationnaires, batteries flottantes, etc.	25
Transports, pour la troupe, 12; pour le matériel, 10.	22
Cutters et schooners, 19; yachts, 4.	23
Navires de réception des levées, 12; d'habillement, 3.	15
Hôpitaux, 5; prisons, 9.	14
Petits bâtimens affrétés et armés par l'état.	95
TOTAL GÉNÉRAL des bâtimens en état d'agir.	1,653

Observons qu'à cette époque la Grande-Bretagne, outre son armée régulière, armait six cent mille hommes de milice à pied et à cheval, enrôlait tous les marins du commerce, pour la flottille, et tous les habitans des côtes, comme défenseurs du rivage, sous le nom de *sea fencibles*. Alors nous verrons si cette puissance était en mesure de recevoir le choc de l'armée de Boulogne, dans le cas où cette armée aurait passé le détroit de la Manche.

Quand le premier consul menaça l'Angleterre d'une invasion, il ne parut pas vouloir la tenter avec des vaisseaux ; il fit construire dans tous les ports et sur tous les fleuves débouchant dans l'Océan, des bateaux canonniers qu'il réunit, au nombre de treize cents, dans le port de Boulogne. Cent mille hommes devaient s'embarquer sur ces bateaux et sur des transports. Dans l'hypothèse d'une descente heureuse, d'immenses renforts les auraient bientôt suivis. On devait aborder de vive force sur la côte opposée ; et marcher sur Londres, non pas comme on le croyait au temps où vivait Lloyd, en ne faisant qu'un à deux milles par jour, à cause des difficultés du territoire et de l'embarras des équipages ; mais à grandes marches, en forçant toutes les positions à la baïonnette, ou avec des pièces de campagne. Après leur débarquement, rien, d'abord, n'eût arrêté les vainqueurs de Lodi, de Zurich, d'Héliopolis, de Hohenlinden et de Marengo.

Mais, le débarquement était-il possible ? on ne pouvait tenter de forcer l'entrée de Douvres. C'est un port qui se trouve entre deux hautes montagnes, dans un site où des batteries en étage et des forts à l'abri d'un coup de main, écraseraient sans danger, par leur commandement avantageux, les flottes les plus formidables. Il y avait d'ailleurs sur les hauteurs de Douvres, un camp retranché qu'occupait un corps d'armée considérable ; ce corps eût défendu la plage, sous la protection du feu des forts et de toutes les batteries.

D'un autre côté, comment treize cents bâtimens auraient-ils

pu sortir de Boulogne, dans une seule marée, et se rendre avec quelque ordre vers une des plages de la côte d'Angleterre? ils ne l'auraient jamais fait sous le feu de la croisière anglaise.

Cette croisière pouvait être écartée par un coup de vent; alors, avant qu'elle eût eu le temps de revenir, on aurait passé. — Soit. Mais voyons, ensuite, ce qui serait arrivé.

Les Anglais avaient hérissé leurs côtes de fortes batteries, dans toutes les positions où l'on pouvait tenter un débarquement. Des tours défensives suffisamment rapprochées étaient bâties sur le rivage qu'elles battaient pareillement; ces tours étaient à l'abri d'un coup de main. Des brigades d'artillerie légère, des corps de cavalerie, des camps-volans d'infanterie, offraient une force mobile tout le long de la plage, par une route pratiquée exprès pour cet objet. Les Anglais avaient un assez grand nombre de canonnières, dans tous les ports qui font face à la côte de Boulogne. Tous les petits bâtimens, et les embarcations consacrés au pilotage, à la pêche, etc., étaient disposés pour combattre au besoin. Ils étaient numérotés et classés par divisions, avec un état-major de marine, et des troupes d'embarquement pour garnison; l'artillerie et les munitions, placées en ordre dans des magasins, pouvaient en un moment leur être fournies. Enfin, outre la flotte en croisière devant Boulogne, il y en avait une en observation, aux Dunes; une à Portsmouth, dans la rade de Spithead; une à l'embouchure de la Tamise, au mouillage de Nore. En peu de minutes, les signaux télégraphiques communiquaient entre tous ces points et l'amirauté de Londres.

Ainsi, de quelque côté qu'eussent tourné les vents, les Anglais seraient probablement arrivés au lieu du débarquement, si non assez tôt pour en prévenir l'exécution, au moins assez à temps pour brûler notre flottille : dès lors, notre armée eût été sans retraite, sans secours, sans approvisionnemens.

Elle eût fait des prodiges, je le sais. Elle eût été non moins

magnanime que l'armée d'Orient après le combat naval d'Aboukir. Mais elle n'attaquait ni des Turcs ni des Arabes. Il fallait lutter contre un peuple prodigieusement opiniâtre; contre un peuple qui avait sous les armes un million d'hommes, excités par l'enthousiasme du patriotisme, et poussés par la haine la plus exaspérée contre le nom français.

J'ai fait connaître, sans partialité, nos moyens d'attaque et les moyens de défense des Anglais. Je pense encore qu'une descente était impossible, sans la protection d'une flotte comparable en nombre à celle que nous avions alors, et qui fut défaite au combat du Trafalgar. Mais il fallait qu'avant tout cette flotte s'emparât de la Manche *, et peut-être les généraux et les capitaines qui la commandaient, sauf des exceptions honorables, illustres, rendaient-ils par l'impéritie d'un grand nombre d'entre eux, et l'indécision de quelques-uns, toute victoire impossible. Quant au succès d'une invasion, après le débarquement, je laisse aux grands militaires à peser dans leur expérience et leur sagesse, les chances de victoire et de défaite. Je me borne à présenter ici la statistique militaire et navale de la Grande-Bretagne.

Au lieu d'attaquer l'empire britannique, dans le centre de

* A l'époque où j'écrivais ce passage, j'ignorais un fait bien remarquable, et qui mérite de prendre place dans l'histoire. J'en dois la connaissance à M. le comte Daru, dont nous avons déjà cité la savante *Histoire de Venise*. En 1805, M. Daru était à Boulogne, intendant général de l'armée. Un matin l'empereur le fait appeler dans son cabinet. Daru l'y trouve transporté de colère, parcourant à grands pas son appartement, et ne rompant un morne silence que par des exclamations brusques et courtes..... Quelle marine!..... Quel amiral!..... Quels sacrifices perdus!..... Mon espoir est déçu!. ... Ce Villeneuve! Au lieu d'être dans la Manche, il vient d'entrer au Férol!..... C'en est fait! Il y sera bloqué. — Daru, mettez vous-là, écoutez et écrivez. L'empereur avait reçu de grand matin la nouvelle de l'arrivée de Villeneuve dans un port d'Espagne; il avait vu sur-le-champ la conquête de l'Angleterre, avortée; les immenses dépenses de la flotte et de la flottille perdues pour long-temps, pour toujours peut-être! Alors, dans l'emportement d'une fureur qui ne permet pas même aux autres hommes de conserver leur jugement, il avait pris l'une des résolutions les plus hardies, et tracé l'un des plans de campagne les plus admirables qu'aucun conquérant ait pu concevoir à loisir et de sang-froid. Sans hésiter, sans s'arrêter,

ses états, il eût été bien plus avantageux de débarquer en Irlande. Mais il aurait fallu le tenter par une grande expédition. Si le général Bonaparte, au lieu d'aller conquérir l'Égypte, eût passé en Irlande avec toute son armée d'Italie, ce royaume eût été certainement perdu pour l'Angleterre; or, c'était faire à cette puissance un mal irréparable. En débarquant dans la baie de Galway pour se porter de suite sur les bords du Shannon, on occupait une très-belle position; on insurgeait l'Irlande; on armait, on organisait des corps de naturels du pays, et l'on chassait les Anglais de cette île. Mais, nous avons fomenté la révolte des Irlandais, en ne leur envoyant que des secours insignifians : ils ont été les victimes de leur confiance, et des massacres affreux ont suivi l'insurrection.

Au moment où notre armée continentale s'élevait au faîte de sa gloire, par la campagne et la victoire d'Austerlitz, l'Angleterre, en détruisant au cap Trafalgar les forces navales combinées de la France et de l'Espagne, s'assurait pour long-temps, la prépondérance maritime. Elle se trouvait délivrée de toute crainte d'invasion. Dès lors elle quitta le système défensif, et s'aventura par degrés dans la guerre offensive. Elle échoua d'abord dans ses tentatives contre l'Espagne, sous le général Moore; et contre la Belgique, sous le général Chatham. Cor-

il dicte en entier le plan de la campagne d'Austerlitz, le départ de tous les corps d'armée, depuis le Hanovre et la Hollande jusqu'aux confins de l'ouest et du sud de la France. L'ordre des marches, leur durée, les lieux de convergence et de réunion des colonnes; les enlèvemens par surprise et les attaques de vive force, les mouvemens divers de l'ennemi, tout est prévu : la victoire est assurée dans toutes les hypothèses. Telle était la justesse et la vaste prévoyance de ce plan, que, sur une ligne de départ de deux cents lieues, des lignes d'opérations de trois cents lieues de longueur furent suivies d'après les indications primitives, jour par jour, et lieu par lieu, jusqu'à Munich. Au-delà de cette capitale, les époques seules éprouvèrent quelques altérations; mais les lieux furent atteints et l'ensemble du plan fut couronné d'un succès complet. Tel était donc le talent militaire de cet homme, aussi redoutable à ses ennemis par la puissance de son génie, qu'à ses concitoyens par la force de son despotisme !.....

rigée par les revers, elle apprit à mettre plus d'ensemble dans ses opérations de terre et de mer, plus d'abondance et d'à-propos dans ses moyens, plus de prudence dans les plans et de vigueur dans l'exécution. L'armée de terre que *la force navale avait, à la Corogne, sauvée de la destruction*, reportée bientôt après dans la péninsule, par cette même force, alimentée et soutenue par elle, balança pendant cinq ans le succès des troupes françaises, dans le Portugal et dans les Espagnes, qui devinrent le tombeau des armées d'Austerlitz et d'Iéna *.

Quoique, dès 1805, l'Angleterre ait dû cesser d'avoir aucune crainte sérieuse d'une prochaine invasion, cependant, fidèle aux maximes de son antique prudence, elle n'en conserva pas moins près d'elle, les forces navales défensives les plus imposantes. C'est ainsi qu'au commencement de 1813, comme on peut le voir par le tableau suivant, lorsque la grande armée française était déjà presque anéantie, l'Angleterre tenait armés ou en armement dans ses ports, et dans les mers britanniques, 74 vaisseaux, 80 frégates et 228 bâtimens de bas bord. Ces 382 bâtimens de guerre pouvaient, en moins de huit jours, être mis en état d'agir pour la défense immédiate des îles britanniques. On doit aussi regarder comme pouvant au besoin concourir à ce but, les forces imposantes que la marine anglaise employait dans la Baltique; afin de faciliter aux Russes l'extermination des débris de l'armée française, sur tout le littoral de la Pologne, de la Prusse et des villes anséatiques.

* Il serait beau de montrer par quels degrés, dans l'espace de vingt années, la marine a fini par rendre l'Angleterre arbitre des destinées de tant de peuples dans l'ancien et le nouveau monde; en montrant la part qu'il faut faire aux circonstances, au caractère des hommes, aux difficultés des choses, et la part que l'on doit attribuer à la force navale. Lorsque nous aurons achevé des travaux plus ingrats, qui demandent une vie active et de pénibles recherches, nous puiserons dans les matériaux dont nous présentons aujourd'hui les seuls résultats techniques, pour essayer de tracer ce tableau : sans nous laisser entraîner par d'autres mobiles que l'amour de l'honneur et de la vérité.

Disposition des forces navales de la Grande-Bretagne, en décembre 1812.

LIEUX DE STATION.	VAISS. DE LIGNE.	VAISS. DE 50—44	FRÉGATES.	SLOOPS ET YACHTS.	BOMBARDES ET BRULOTS.	BRIGS.	CUTTERS.	SCHOONERS, LEGGERS.	TOTAUX.
Dunes	4	»	»	4	»	17	8	5	38
Mer du Nord et Baltique	10	1	5	6	»	41	9	6	78
Canal de la Manche, et côtes de France	16	»	9	12	»	28	8	7	80
Station des mers d'Irlande	»	1	2	2	»	1	2	5	13
Jersey et Guernesey	»	1	1	»	»	3	1	2	8
Espagne, Portugal et Gibraltar	24	2	16	6	2	14	4	5	73
Méditerranée et passage	32	3	34	12	2	26	1	1	110
Côtes d'Afrique	»	»	2	1	»	2	»	»	5
Halifax et Newfoundland	2	3	10	15	»	7	»	7	44
Indes-Occidentales. Iles sous le vent	2	»	5	2	»	8	1	5	23
Indes-Occidentales. Jamaïque et passage	1	»	6	5	»	9	1	1	23
Amérique méridionale	3	»	3	3	»	3	»	1	13
Cap Bonne-Espérance et vers le midi	1	»	4	1	»	2	»	»	8
Indes-Orientales et passage	2	»	14	1	»	4	»	1	22
TOTAL en mer	97	11	111	70	4	165	34	46	538
Dans les ports et en armement	38	8	42	20	3	36	7	16	170
Vaisseaux de garde	3	1	4	5	»	»	»	»	13
Hôpitaux, prisons, etc.	21	»	»	»	»	»	»	»	21
TOTAL en commission	159	20	157	95	7	201	41	62	742
A l'Ordinaire et en réparat. pour le serv.	73	12	69	41	3	10	»	4	212
En construction	28	4	15	6	»	4	»	»	57
TOTAUX	260	36	241	142	10	215	41	66	1,011

Il est intéressant de comparer ce pied de guerre de la marine britannique, avec celui de la marine française, en 1814 *.

BATIMENS FRANÇAIS AU 1er. MARS 1814.	A LA MER, armés, en armement.	EN RÉPARATION.	DÉSARMÉS.	EN CONSTRUCT.	TOTAUX.
Vaisseaux	50	4	15	39	108
Frégates	40	2	8	18	68
Corvettes	13	»	6	»	19
Brigs	27	»	15	3	45
Cutters, lougres, goëlettes et mouches	54	»	18	2	74
Bâtimens latins	47	»	3	»	50
Chaloupes et bateaux canonniers	122	»	17	7	146
Flûtes, gabares, transports	57	»	41	6	104
TOTAUX	410	6	123	75	614

* A cette époque le nombre total de nos matelots, artilleurs, ouvriers militaires, etc., était de 57,314 hommes : c'est un peu plus du tiers de l'effectif de la marine anglaise pour 1812 (145,000 marins), et un peu moins de la moitié de l'effectif de cette flotte pour

CHAPITRE II.

Levée des marins : presse.

Le gouvernement anglais emploie tous les moyens possibles pour accroître le nombre des marins qui servent au commerce : c'est accroître la source où il puise à discrétion pendant la guerre. D'après l'acte de navigation, il faut que les navires commerçans de la Grande-Bretagne aient au moins dans leur équipage, les trois quarts de marins anglais. Mais en temps de guerre, le besoin de matelots force à diminuer beaucoup cette proportion *. Alors même, pour attirer les marins étrangers, un acte du parlement déclare qu'ils jouiront des droits de citoyen, dès qu'ils auront servi deux ans sur un bâtiment britannique.

Peu satisfaits des ressources de ces voies légitimes, les Anglais ont souvent employé des moyens de corruption pour entraîner les prisonniers de guerre à prendre service sur les bâtimens de l'état. Une autre manière non moins énergique de les pousser à trahir leur propre patrie, c'est de leur rendre la reclusion insupportable, à force de misère et de privations. Il serait superflu d'ajouter ici quelque chose au tableau que nous avons tracé du traitement des prisonniers de guerre **.

1814 (120,000 marins). La marine des états vassaux de l'empire français, était environ le quart de notre marine. Il faut le dire à l'honneur d'un ministère dont nous sommes loin d'ailleurs d'être les aveugles partisans, ces forces surpassaient de beaucoup celles que nous possédions à la fin de la guerre de la république française.

* Par exemple, lors du commencement de la guerre de la révolution française, l'acte 33 de Geo. III, c. 26, a réduit au quart, seulement, le nombre des marins qui doivent être nés dans les trois royaumes. Les mêmes mesures ont été prescrites dans la guerre dernière.

** Les Anglais ne se contentaient pas de chercher dans leurs ports et de prendre sur leurs bâtimens de commerce, tous les marins anglais qu'ils pouvaient y trouver. Ils s'arrogeaient le

Quand le gouvernement a besoin d'un grand nombre de marins, il offre des primes d'engagement, proportionnées à l'expérience ainsi qu'à l'habileté des hommes appelés au service. Si ce moyen ne suffit pas, il a recours à la *presse*. Enfin, lorsque la presse et les engagemens volontaires deviennent insuffisans, le pouvoir législatif établit une conscription maritime temporaire. C'est ainsi qu'en 1795, un acte du parlement a prescrit une levée d'habiles marins, et fixé le contingent à fournir par chaque comté. Les officiers des paroisses, et les principaux habitans, réunis en assemblée générale, décidaient des meilleures voies à suivre pour opérer cette levée, en traitant à l'amiable avec des hommes de bonne volonté *.

Un autre moyen de recruter la force navale, est de faire passer sur la flotte, les marins qui se trouvent enrôlés dans la milice. Les miliciens, ainsi transférés, ont droit à la même gratification que s'ils se présentaient pour prendre volontairement du service dans la marine. *Act.* 43, Geo. III, *cc.* 62 *and* 76.

Les levées de royal-marines se font par engagement, comme celles des troupes de terre. Mais, elles se font avec beaucoup plus de facilité, parce que, aux yeux de la plupart des Bretons, le service maritime est le plus attrayant de tous; et parce que l'espoir de partager d'immenses prises, ajoute aux penchans nationaux, l'appât de la cupidité. Aussi ne semble-t-il pas que le gouvernement ait jamais besoin de mesures extraordinaires pour recruter les royal-marines.

droit de visiter les bâtimens des autres nations, pour y enlever les matelots nés dans les contrées qui composent l'empire britannique.

* Les officiers municipaux et les notables établissent, de concert, un impôt local pour subvenir aux dépenses de ces levées. Un tiers du prix convenu pour l'engagement est payable sur-le-champ, les deux autres tiers ne le sont qu'à bord. Des officiers de marine envoyés aux différens points centraux de la levée, examinent, reçoivent ou rejetent ces volontaires; ils transmettent au secrétaire de l'amirauté le nom et le signalement des marins, à mesure qu'ils sont reçus pour le service.

Arrêtons-nous à la principale source du recrutement de la marine anglaise. *La presse* est un enlèvement forcé de tous les hommes jugés propres au service de la mer : matelots du commerce, ou mariniers des rivières, ou souvent même individus totalement étrangers à la navigation. Afin d'exécuter le service de la presse, un certain nombre de stations ou rendez-vous, est fixé pour résidence d'un capitaine et de quelques lieutenans. Ces officiers enregistrent les volontaires ; ils recueillent et font rejoindre les hommes pressés et les déserteurs ressaisis.

En cas d'invasion actuelle, ou seulement imminente d'une colonie, les commandans des bâtimens de guerre (afin de porter au complet leurs équipages), peuvent avec l'assentiment du gouverneur et du conseil de la colonie, recourir à la presse *.

Le moyen si redoutable de recruter la flotte par ces enlèvemens de vive force, a souvent excité les réclamations les plus énergiques, hors du parlement et dans le parlement. Il s'est soutenu malgré toutes les attaques tentées pour l'abolir. On a tâché d'en mitiger les rigueurs, par quelques exceptions qui méritent d'être connues **. Mais malgré tous les adoucissemens

* Quand le service pour lequel ces hommes ont été pressés est achevé, on doit les débarquer s'ils l'exigent ; et cela, sous peine de 50 *l. st.* d'amende, payables pour chaque homme, par le capitaine du bâtiment qui les retiendrait illégalement à son bord.

** L'acte 2 de George III, ch. 15, place sous la protection de l'amirauté, comme exempts de cette réquisition : — 1. Les patrons de bâtimens et de bateaux pêcheurs qui, six mois avant leur demande d'exemption, ont pris pour cinq ans, un ou plusieurs novices au-dessous de seize ans, afin de travailler à la pêche le long de la côte ou sur les rivières. — 2. Tous les apprentifs n'excédant pas le nombre de quatre par bâtiment de pêche, de 30 tonneaux et au-dessus, pendant tout le temps de leur apprentissage, et jusqu'à l'âge de vingt ans s'ils continuent d'exercer le métier de pêcheur. — 3. Un patron ou maître et ses apprentifs, pour chaque bâtiment de pêche de 10 tonneaux et au-dessus, pendant tout le temps qu'il pêchera le long des côtes. — 4. Tout homme de terre (*landman*) employé sur un bâtiment de pêche pendant deux ans, à partir de son embarquement, et jusqu'à la fin du voyage où il serait engagé, lors de l'expiration des deux années d'exemption. — Sont de même exempts les harponneurs, *the line menagers*, et les timoniers de bateaux appartenant à des baleiniers de la pêche du Sud.

apportés par le législateur, la presse est par elle-même une mesure si violente, qu'on ne peut y recourir sans commettre une foule d'actes arbitraires, ni sans faire naître des rixes sanglantes, et des malheurs de toute espèce.

Afin qu'on voie de quelle manière on effectue la presse, aux approches d'une déclaration de guerre, j'extrairai, sans commentaire, quelques passages des rapports officiels de la marine anglaise, en 1803 (Voyez *Naval Chronicle*, *vol.* 9) *.

Ces divers règlemens ont cela d'avantageux, qu'ils protégent la pêche et qu'ils encouragent les armateurs à former incessamment de nouveaux apprentifs; lesquels au bout de cinq ans, devenus excellens marins, sont disponibles pour le service de la marine militaire. Les marins ayant plus de cinquante-cinq ans, et les étrangers servant sur des corsaires ou sur des bâtimens de commerce, sont exempts de la presse (13 *Geo.* II, *c.* 7). Les marins charbonniers sont l'objet d'une protection spéciale : sur chaque bâtiment charbonnier de 100 tonneaux, on exempte de la presse, deux habiles marins au choix du capitaine; et, de plus, un par 50 tonneaux, pour chaque bâtiment dont le port surpasse 100 tonneaux. Tout officier qui presserait un de ces hommes exemptés par la loi, serait condamné à payer au capitaine du charbonnier, 10 *l. st.* par homme. *Il serait déclaré incapable de servir, dans aucun grade, sur les bâtimens de la marine militaire* (6 and 7 William III). Les mariniers et les pêcheurs de la Tamise sont exempts des sévérités de la presse. En cas de besoin, ils sont appelés *par leurs corporations respectives*, pour servir dans la marine militaire. Si ceux qu'on désigne refusent d'obéir, ils encourent la peine d'un mois de prison, et ne peuvent, pendant deux années, exercer leur profession sur la Tamise (4 *and* 9. *Anne. CC.* 19 *and* 26).

* 10 *mars*, *Plymouth*. Hier à quatre heures du matin est arrivé, en trente-deux heures, un messager de l'amirauté, porteur d'importantes dépêches pour l'amiral du port. Peu de minutes après, des ordres sont envoyés au colonel commandant les royal-marines. Les casernes sont aussitôt fermées. A sept heures, l'alarme est jetée dans la ville par la marche de détachemens composés chacun de douze à quatorze royal-marines, avec leurs officiers et un officier de vaisseau, armés et s'avançant vers le port. Aucun d'eux ne connaissait les ordres qu'ils allaient exécuter, jusqu'au moment où on les fit monter à bord des bâtimens charbonniers rangés le long du quai Neuf. D'autres détachemens abordaient en même temps les navires, dans le Catwater, et visitaient le port et les cabarets. Ils pressèrent aussi des hommes de terre; *et la ville semblait être en état de siége*. A Stone-House, à Mutton-Cove, North-Corner, et Morris-Town, dans les cabarets et les auberges de Plymouth-Dock, plusieurs centaines de marins et d'hommes de terre ont été saisis, et directement envoyés à bord de l'amiral : cette presse a produit dans une seule nuit, plus de quatre

J'aurais pu rendre compte de scènes plus affligeantes et plus désastreuses, mais il eût fallu les prendre dans des sources moins authentiques. J'ai préféré rester en-deçà du but, plutôt que d'être accusé de le dépasser, en rendant compte d'opérations assez odieuses par elles-mêmes, pour n'avoir pas besoin de toutes les preuves qu'on pourrait donner de leur violence et des maux qu'elles doivent produire.

cents hommes dans les trois villes. *Une troupe de presseurs est entrée dans le théâtre, et a pris toute la galerie*, excepté les femmes.

11 *mars*. Avant-hier on a saisi divers *hommes utiles*, la plupart marins, qui s'étaient cachés, et que *leurs filles* ont découverts. Quelques coups ont été donnés et reçus, à cette occasion, entre les presseurs et les pressés. On a pris aussi des marins de première classe, déguisés en petite veste d'uniforme d'anciens soldats, et réfugiés comme ouvriers dans les carrières. — 14. Les différentes troupes de presseurs ont littéralement balayé le pays, dans les rades de l'Est, et pris plusieurs *beaux jeunes gars*..... Inspection de tous les hommes pressés, faite par trois capitaines et trois chirurgiens de la marine. On renvoie immédiatement les hommes incapables de servir et les apprentifs. — 16. Par un utile et nouveau règlement, tous les hommes en Ordinaire dans le Harbour, qui sont des matelots de première classe, doivent aider au gréement des bâtimens qu'on arme.

Portsmouth, 9 *mars*. En conséquence des ordres envoyés par le gouvernement, de gros détachemens de marins tirés des bâtimens de guerre (environ 600 hommes), sont venus la dernière nuit à terre, ils formaient trois brigades séparées. Ils ont exécuté si strictement leurs ordres, qu'ils ont pressé tous les hommes à bord des charbonniers, etc. Les propriétaires de ces navires ont beaucoup de peine à trouver du monde pour garder leurs bâtimens et leurs cargaisons, *jusqu'à ce que les capitaines soient relâchés*. Aujourd'hui dès le grand matin on a recommencé le même tapage (*bustle*). — 11 *mars*. L'ordre de presser les marins continue d'être exécuté avec la plus grande vigilance ; il n'y a pas un navire marchand qui n'ait été complétement visité : matelots et mousses, on a tout enlevé. C'est avec la plus grande difficulté que l'on peut faire le trajet de Portsmouth à Gosport, tant la terreur de la presse a fait d'impression sur les bateliers.

30 *mars* 1803, *Plymouth*. La nuit dernière il y eut une chaude presse à Plymouth-Dock et à Stone-House. Mais la plupart des meilleurs marins se cachent dans la campagne. Arrivé d'Irlande avec marins et hommes de terre, pour les vaisseaux en armement ici, un brig de 28 canons ; *idem*, de Cork, un brig de 18 canons, avec des hommes pressés et des volontaires. — 31. La Boadicée, frégate et d'autres croiseurs abordent tous les marchands qui naviguent dans le canal, afin d'y prendre des marins. Dans la nuit, la Boadicée aborde une flotille de pêcheurs, auprès d'Eddystone, et prend deux marins par bateau.

CHAPITRE III.

Pertes et non-valeurs de l'armée navale.

Si les grands résultats obtenus par l'Angleterre, au moyen de sa force navale, étaient le fruit d'immenses sacrifices, en choses et en hommes, ils n'auraient rien qui dût paraître extraordinaire. Mais on ne peut se refuser au sentiment de l'admiration, lorsqu'on découvre que les vingt années pendant lesquelles la marine de ce royaume a fait les plus grands efforts, déployé de toutes parts les moyens les plus formidables, et livré des combats sans nombre, sont néanmoins l'époque où cette marine a le moins perdu de ses défenseurs !

A la fin de 1762*, la chambre des communes, ayant voulu connaître les pertes de la marine, pendant la guerre de sept ans, elle apprit que sur 184,899 matelots ou soldats de marine, levés pour cette guerre, il y en avait eu

1,512 perdus dans les combats.	135,220.
133,708 perdus hors des combats.	

Si, comme on l'a cru dans l'origine, les 133, 708 hommes perdus hors des combats, étaient tous morts de maladies ou de blessures, ce nombre aurait été sans doute extraordinaire. Mais, en consultant les registres conservés dans l'Office naval, on a reconnu que ce nombre comprenait tous les marins envoyés à l'hôpital, et qui, pour une cause quelconque (mort, réforme ou désertion), n'étaient jamais revenus à leur bord.

Avec cette explication, une telle perte ne doit plus sembler énorme : elle est même modérée par rapport aux pertes que

* Les données statistiques de ce chapitre sont en partie tirées du travail du docteur Blane.

l'armée de terre éprouva, dans la guerre contre l'empire français (*Force militaire*, *t.* I, *liv.* VI, *ch.* 3). En effet, sur cent mille hommes, la perte totale annuelle (morts, déserteurs et réformés) est, aux époques ainsi rapprochées :

Armée de terre. 11,013 individus; *Armée navale* 10,450.

Un résultat beaucoup plus surprenant, c'est que des 135,220 hommes perdus pour la force navale, pendant la guerre de sept ans, 1,512 seulement ont été tués dans les combats.

C'est à tort qu'en observant quelques faits de ce genre, on croirait pouvoir en conclure la faiblesse des moyens destructeurs de la force navale. Ce sont les pertes des vaincus et non pas celles des vainqueurs, qui donnent la mesure de la puissance destructive du matériel employé par deux armées. Or, dans la guerre de sept ans, les Anglais ont presque toujours obtenu la supériorité maritime.

Mais nous tirerons, des faits que nous venons de citer, une conclusion importante. Puisque, de 1756 à 1762, il n'y eut que 1,512 hommes de tués par le feu de l'ennemi, tous les moyens militaires employés par les Anglais, pour augmenter leur supériorité dans les combats de mer, n'auraient pas pu préserver d'une telle mort, plus de 1,512 hommes..... Au contraire, les soins qui tiennent à la conservation de la santé des marins, et à leur bon traitement pendant leurs maladies; les soins qui, rendant aux hommes la vie maritime plus douce et plus agréable, les détournent de l'idée de fuir le service : ces soins, dis-je, appliqués à réduire une perte de 133,708 hommes, auraient pu produire une diminution immense dans le nombre des déserteurs, des réformés et des morts de maladie.

Ici, comme on voit, l'avantage est tout entier du côté de la science et des arts, préservateurs du bien-être et de la santé des hommes. Aussi nous sommes-nous efforcés, en traitant *des équipages*, *des transports*, *des vivres*, *et du service mé-*

dical, de montrer tout ce qu'ont fait cette science et ces arts, pour atteindre un but si cher à l'humanité.

Passons à la guerre d'Amérique, et commençons par offrir l'état qui fut remis à la chambre des Communes, pour constater, 1°. les levées de la marine (depuis le 29 septembre 1774 jusqu'au 29 septembre 1780); 2°. les pertes (depuis le 1^er^. janvier 1776 jusqu'au 1^er^. janvier 1781).

ÉPOQUES.	LEVÉES.	MORTS NATURELLES.	TUÉS.	TOTAUX DES MORTS.
1774.	345			
1775.	4,735			
1776.	21,565	1,679	105	1,784
1777.	37,457	3,247	40	3,287
1778.	41,847	4,801	254	5,055
1779.	41,831	4,726	551 *	5,277 **
1780.	28,210	4,092	293 *	4,385
TOTAUX.	175,990	18,545	1,243	19,788

Nous voyons par cet état, qu'en cinq années seulement le nombre des morts s'élève à 19,788, ce qui fait 3,958, année moyenne. Mais la moyenne du nombre des hommes au service pendant les mêmes années, s'élève à 70,000; ce qui ferait pour 100,000 marins une perte annuelle de 5,911 hommes. Sur la même force totale, l'armée de terre perdait, pendant la dernière guerre, 5,930 hommes (19 de plus, seulement).

Maintenant, voici l'état des malades envoyés, de 1778 à 1806, aux hôpitaux de la Grande-Bretagne, calculé pour une force fictive de 100,000 marins : force supposée constante, afin de faciliter les comparaisons.

* Ces nombres sont probablement trop faibles, parce qu'on n'avait pas reçu tous les rapports des vaisseaux, encore en mer, à l'époque où l'on a dressé ce tableau.

** De ces 5,277 décédés, 3,619 étaient morts à bord et 1,658 à l'hôpital.

1re. ÉPOQUE.		2e. ÉPOQUE.	
ANNÉES.	MALADES.	ANNÉES.	MALADES.
1778.	26,630	1796.	15,272
1779.	34,676	1797.	17,240
1780.	37,788	1798.	13,094
1781.	26,458	1799	12,173
1782.	22,909	1800.	15,913
1783.	12,518	1801.	11,541
1793.	38,266	1804.	7,650
1794.	22,642	1805.	6,735
1795.	20,519	1806.	6,385

Malgré quelques anomalies, les diminutions graduelles que ce tableau présente, sont très-remarquables. Si l'on prend la moyenne de trois années en trois années, on voit qu'il y avait aux hôpitaux, en trois ans complets, à partir de

1778;	1781;	1793;	1796;	1799;	1804.
109,094;	61,885;	81,427;	45,666;	39,627;	20,790 hom.

On est frappé du grand nombre de maladies des trois anciennes époques, et surtout de la première. (La cause de ces maladies est parfaitement expliquée dans une lettre du docteur Lind, médecin de l'hôpital de la marine, à Haslar). En 1779 et 1780, la marine anglaise fut forcée de préparer un armement très-considérable, pour faire face aux forces combinées de la France et de l'Espagne; elle perdit alors l'empire de la mer, et sa flotte fut obligée de rester long-temps cachée dans la rade de Portsmouth. Cette force extrêmement nombreuse, accumulée sur un seul point, n'était pas tenue avec tous les soins qui pouvaient y conserver la propreté et la santé. Aussi des fièvres contagieuses se déclarèrent bientôt et firent les plus grands ravages *. Il faut

* Sur 9,818 malades reçus dans l'hôpital de Portsmouth pendant la seule année 1780, il y eut 5,572 fiévreux et 1,457 scorbutiques; tandis que le nombre des maladies chirur-

joindre à ces causes, l'entassement des recrues, sur des *navires de réception*, dont nous avons expliqué les mauvais effets (pp. 154 et 155). Ces recrues en passant sur les vaisseaux y portaient une fièvre contagieuse, qui bientôt régna sur toute la flotte.

En nous bornant aux années les plus remarquables des trois dernières guerres, comparons le nombre des marins envoyés aux hôpitaux de l'intérieur et des colonies, avec le nombre des morts et des désertés. (Nous supposons toujours un effectif de 100,000 marins, afin d'obtenir des résultats comparables.)

ANNÉES.	MALADES.	GUÉRIS.	MORTS.	DÉSERTÉS.
1779. . . .	40,815	37,271	2,654	1,424
1782. . . .	31,617	26,290	2,222	993
1794. . . .	25,027	23,438	1,164	662
1804. . . .	11,978	9,448	1,606	214
1813. . . .	9,336	7,794	698	10

A la seule vue de cette table, on est frappé de la diminution graduelle, non-seulement du nombre des malades, mais du nombre des morts. Cette diminution est à peu près dans le rapport de 4 à 1, depuis 1779 jusqu'en 1813. On pourrait, il est vrai, dire que 1779 était une année de très-grande mortalité. Mais 1782 était, au contraire (proportion gardée), une époque de très-faible mortalité. Néanmoins, en 1782, le nombre des malades et des morts est encore trois fois et demi plus grand qu'en 1813. Voilà ce que les soins et les découvertes de l'art ont gagné pour la marine anglaise, depuis la fin de la guerre d'Amérique jusqu'à la fin de la guerre de l'empire français.

gicales, des contusions, des blessures et des infirmités ne s'éleva qu'à 1,678. Le grand nombre des scorbutiques de l'année 1780 est une espèce de phénomène. Car, même il y a quarante à cinquante ans, cette maladie était rare dans les flottes qui ne quittaient pas les mers voisines de l'Angleterre. Or, on voit en 1780, une flotte croiser dans la baie de Biscaïe, pendant dix semaines seulement, et revenir à Portsmouth avec 2,400 hommes atteints du scorbut. Il fut impossible de les recevoir tous dans l'hôpital, et l'on fut obligé d'en traiter un grand nombre sous des tentes, sur le rivage de la mer.

Remarquons avec soin la diminution prodigieuse des marins anglais, échappés des hôpitaux, pour déserter le service.

Années.	1779;	1794;	1804;	1813.
Déserteurs.	1,424;	662 ;	214 ;	16.

Rien ne démontre mieux l'amélioration progressive du sort de ces marins. L'homme emploie tous les moyens pour fuir un genre de vie qui n'offre que l'image hideuse des privations, à bord; ou des maladies, des souffrances et de la mort, dans un hôpital. Mais, lorsqu'on diminue, lorsqu'on fait presque disparaître toutes ces causes de mécontentement, de dégoût et d'effroi, le marin calcule pour peu les fatigues et les dangers de la mer et des combats : il ne déserte plus.

Le gouvernement est obligé de payer des sommes considérables, pour recruter ses marins, par l'enrôlement volontaire, et même par la presse. Sous ce point de vue, il doit trouver une grande économie à les soigner assez bien pour qu'ils ne soient jamais tentés de déserter. D'ailleurs, les marins qui passent aux hôpitaux, étant jusqu'à leur retour, perdus pour la force navale, il faut en lever un plus grand nombre, pour tenir à la mer un nombre donné de vaisseaux. On voit donc que c'était, de la part de l'Angleterre, un calcul parfaitement entendu, que de n'épargner rien, pour maintenir ses matelots dans l'état de santé le plus florissant.

Jusqu'ici nous n'avons parlé que des marins envoyés dans les hôpitaux : il importe maintenant de les considérer à bord, et de voir quelles sont les pertes faites sur les vaisseaux.

On aura peine à nous croire, quand nous affirmerons que c'est depuis 1810, seulement, qu'il est possible d'avoir à cet égard des données positives. Alors, les capitaines de tous les bâtimens de guerre ont reçu l'ordre de transmettre pour le premier janvier de chaque année, au secrétaire de l'amirauté, le compte de tous les hommes morts à bord, pendant l'année précédente.

Ces comptes sont conservés comme archives. Voici, pour les trois premières années, les résultats qu'ils présentent.

ANNÉES.	*Marins à bord.*	*Morts ou tués à bord.*
1810.	138,581	5,183.
1811.	136,778	4,265.
1812.	138,324	4,211.

Des hommes qui meurent à bord, on estime qu'une moitié périt de maladie, l'autre dans les combats ou dans les manœuvres. Cette dernière moitié comprend les noyés, les hommes morts par suite de chutes extraordinaires, etc.

Dans les trois années qu'on vient de citer, la perte moyenne annuelle à bord, pour cent mille hommes, est de 3,302. Le nombre des marins morts à l'hôpital (en 1813) est de 698 : en tout 4,000. Ainsi *dans les dernières années de la guerre contre l'empire français, la marine anglaise ne perdait qu'un vingt-cinquième de sa force totale.* D'après les calculs que j'ai rapportés, dans le tableau de la *Force militaire de la Grande-Bretagne*, on voit que, vers les mêmes époques, la perte de six années était, année moyenne, de 12,356, sur cent mille soldats, c'est-à-dire, presque un huitième. Il y avait donc, alors, au moins trois fois plus de danger à servir dans l'armée de terre, que dans l'armée navale britannique.

Puisque des 3,302 marins qui meurent à bord, dans le cours d'une année, la moitié périt par suite de blessures ou d'accidens violens, éprouvés dans les manœuvres; il en reste 1,651 qui meurent de maladies inhérentes à leur constitution, ou gagnées à bord. Si l'on y joint les 698 morts dans les hôpitaux, on a 2,349 hommes, c'est-à-dire, *un quarante-deuxième* de la force totale. Il y a quarante ans, la mortalité annuelle des marins s'élevait au *quatorzième* de l'effectif.

Ainsi donc, sur la flotte britannique, on a diminué, dans le rapport de 3 à 1, le nombre des morts naturelles. Cependant,

malgré cet immense progrès, il reste encore un vaste champ à parcourir, pour atteindre un meilleur ordre de choses. La grande majorité des marins employés à bord des vaisseaux, est comprise dans les limites de vingt à trente ans. Or, on voit qu'à Londres, il ne meurt annuellement qu'un soixante-onzième de la population comprise entre vingt et trente ans. C'est donc près d'un tiers moins qu'à bord *.

Je n'entreprendrai pas ici de faire la comparaison des non-valeurs produites par l'état sanitaire des flottes de France et d'Angleterre, je me contenterai de citer deux faits propres à montrer toute l'importance qu'aurait pour nous un tel genre de recherches.

En 1819, sur un effectif de 32,000 individus appartenant à la marine française, 24,000 sont entrés à l'hôpital. Ils y sont restés vingt-cinq jours, valeur moyenne; ce qui a produit 60,000 journées d'hôpital. En suivant cette proportion, sur cent mille individus, employés (en temps de paix) dans la marine française, 75,000 entreraient annuellement à l'hôpital. Or, de 1811 à 1813 (temps de guerre), sur cent mille marins anglais, 6,923 seulement, entraient annuellement à l'hôpital... Passons à des considérations d'une autre nature.

Marine	*anglaise*,	*française.*
Époques.	1820.	1819.
Dépenses totales.	170,000,000 f.	45,000,000 f.
Dépenses du service médical. .	1,837,700	1,500,000
Rapport des deux dépenses. .	93 : 1	30 : 1

* On sera moins surpris de cet excès de mortalité à bord, comparativement aux mortalités de la vie civile, si l'on observe que les marins vont souvent dans les Indes-Occidentales où ils sont exposés à la fièvre jaune; que, d'ailleurs, par la rapidité de leurs navigations, ils sont transportés, en peu de jours, des zones torrides aux zones tempérées et des zones tempérées aux zones glaciales; que chaque jour, chaque nuit, ils passent du séjour humide et chaud des entreponts, à l'air sec et vif des gaillards et des hunes, en restant exposés au vent, à la pluie, aux coups de mer, etc.

Ainsi, dans la marine française, le service médical coûte le 30e. des dépenses totales du budget, et dans la marine anglaise, le 90e.

Par ces rapprochemens, je suis loin de jeter le moindre blâme sur la manière dont, en France, le service médical est dirigé. Je crois au contraire pouvoir porter témoignage que ce service est conduit avec autant de zèle que de lumières. Il faut donc que dans le système général de la nourriture, de l'habillement, du service ou de la discipline des hommes attachés aux travaux de la marine, il y ait encore certaines parties susceptibles d'une amélioration qui réduise le nombre des malades dans le rapport de 90 à 30. Voilà le grand et beau problème dont nos ingénieurs, nos administrateurs et nos officiers de vaisseau doivent, de concert avec les officiers de santé de la marine, chercher la solution la plus prompte et la plus complète.

CHAPITRE IV.

Prises.

En traitant des rapports de l'autorité royale avec la marine, nous avons vu les lois anglaises ériger en droit, la licence d'attaquer et de capturer des navires étrangers : même avant toute déclaration de guerre. A plus forte raison, quand la guerre est déclarée, le gouvernement encourage-t-il les armateurs du commerce à faire, pour leur propre compte, une guerre de corsaires. Dans toute guerre maritime, le but principal de l'Angleterre est de ruiner le commerce de ses ennemis * : par ce moyen,

* Indépendamment de toutes les entreprises particulières, en temps de guerre, le gouvernement loue des bâtimens de commerce qu'il arme en corsaires. Afin d'encourager les équipages, il accorde à ces bâtimens l'entière possession des prises qu'ils pourront faire. C'est à nous, surtout, qu'il importerait d'imiter une telle pratique.

elle tarit les ressources de leur force navale, et cette force ne tarde pas à succomber. Les prises sont d'ailleurs un moyen de faire fortune, qui tente une foule de personnes, et les fait concourir à la guerre : le législateur a pris, à cet égard, des mesures pleines de libéralité.

Tout armateur du commerce peut, à son gré, disposer de ses prises, dès qu'elles sont déclarées bonnes, par les juges de l'amirauté. Excepté dans les expéditions des forces combinées de terre et de mer (expéditions pour lesquelles le Prince règle lui-même la division des parts entre les deux armées), la totalité des prises faites par des bâtimens de guerre, appartient aux officiers et aux équipages de ces bâtimens.

Suivant l'ancienne division des parts de prise, le capitaine avait pour lui seul les trois huitièmes de la capture, lorsqu'il naviguait sans officier général. Dans le cas où il se trouvait sous les ordres de quelque officier général ordonnant ou favorisant la prise, un des trois huitièmes revenait à cet amiral *. Il n'y avait guère moins de disproportion dans la répartition des autres parts de prise, entre les officiers, les sous-officiers et les matelots **. Mais, dans ces derniers temps, on a rendu moins inégale la division des parts.

* Lorsque plusieurs officiers généraux naviguent ensemble, le huitième des prises qui revient à leur grade est ainsi divisé : s'il y a deux officiers généraux, le premier a les deux tiers, et l'autre le tiers de cette part. S'il y a plus de deux généraux, le premier a seulement une moitié ; les autres officiers se partagent l'autre moitié, par portions égales. Les commodores, soit qu'ils commandent en chef ou en sous-ordre, ainsi que le premier capitaine de chaque flotte, ont les mêmes droits aux parts de prises, que les officiers généraux.

** Les lieutenans et les maîtres de vaisseaux, les médecins de la flotte et les capitaines des royal-marines, partagent entre eux la quatrième part; les seconds maîtres, *warrant-officers*, et lieutenans des royal-marines, partagent la cinquième; les *midshipmen* et petits officiers partagent la sixième; enfin, tout le reste de l'équipage partageait autrefois les deux dernières parts. Depuis la fin de la dernière guerre, le gouvernement a décidé, avec beaucoup de raison, que ces deux dernières parts ne seraient plus subdivisées en fractions égales

Les bâtimens de guerre alliés de la Grande-Bretagne, lorsqu'ils concourent avec quelque bâtiment anglais à faire une prise, ont droit à la partager comme s'ils étaient Anglais.

Lorsque la proclamation du Prince a fait connaître que la guerre est irrévocablement engagée, le parlement règle la juridiction des prises, par un acte dont le but est d'encourager les marins à prendre du service à bord des bâtimens de l'état. Le législateur rappele en même temps, par l'appât du gain, les matelots anglais qui pourraient être embarqués sur les bâtimens neutres. Nous allons donner l'analyse de l'acte qui fut publié lors du commencement de la guerre contre la république française. On y trouvera beaucoup de mesures qu'il importerait d'adopter dans notre législation des prises.

Act. 32. Geo. III, C. 66. — Art. 1. La loi déclare les prises faites et à faire depuis le 11 février 1793, propriété absolue des officiers et des équipages qui les ont ou les auront faites (les parts seront fixées d'après la proclamation royale du 17 avril 1793, ou d'après toute autre proclamation subséquente). — 2. Lorsque les forces navales prendront, sur terre, une forteresse, des armes, des munitions, des effets ou de l'argent, appartenant au gouvernement ennemi, ou *à quelque compagnie publique de commerce*, tous les objets transportables seront la propriété des capteurs. — 3. Si l'armée et la marine concourent à la prise, elles partageront, suivant la concordance des grades, et suivant la proportion fixée par le roi même. — 4. Si l'armée de terre est transportée par l'armée navale, cette dernière a seule le droit de partager les prises faites dans la traversée. — 6. Les parts revenant aux déserteurs, seront données à l'hôpital de Greenwich. — 7. Le commandant d'un navire portant des dépêches ou escortant un convoi, s'il se détourne de sa mission pour faire une prise, perd sa propre part. — 8. Tout bâtiment convoyé qui désobéit au convoyeur ou le quitte sans l'en prévenir, est traduit devant l'amirauté : *maximum* de

entre tout l'équipage ; mais que la septième part le serait entre les habiles marins et les caporaux des royal-marines, la huitième seule étant réservée au reste de l'équipage.

Des divisions de parts, fondées sur les mêmes principes, sont établies entre l'état major et l'équipage des bâtimens commandés par des lieutenans ou par des maîtres.

Si quelque bâtiment de guerre, monté par un post-capitaine ou par un commandeur, est en vue de quelque capture faite par un petit bâtiment ; et si, par sa présence, il encourage le capteur ou décourage l'ennemi, les officiers et l'équipage du grand bâtiment participeront au bénéfice de la prise, suivant l'assimilation des grades et des classes.

l'amende, 500 *l. st.* — 9. Les lettres de marques sont délivrées par l'amirauté. Les prises appartiennent aux armateurs et aux capteurs, suivant les proportions agréées entre eux. — 10. Toutes les prises faites par les bâtimens de l'*excise* (croiseurs du revenu), appartiennent au gouvernement. — 11. Les petits navires de guerre et les corsaires ennemis, pris par les Anglais, appartiennent aux capteurs. — 12. Un bâtiment convoyé n'a point de part aux prises des convoyeurs, à moins qu'il n'ait reçu l'ordre d'agir hostilement pour aider à la prise. — 13. Les prises sont considérées comme marchandises, et dès lors assujetties à tous les droits d'importation établis par les lois. — 14. Tout armateur de corsaires est obligé de fournir *caution* pour une certaine valeur. — 15. Quand un armateur demande des lettres de marque, il fournit un devis exact de son bâtiment : nom, origine, force de l'artillerie et de l'équipage, etc. La douane vérifie le nom, l'origine et le tonnage, le nombre des canons et des hommes. Si tout est exact, elle donne un certificat de libre sortie au capitaine. Mais, si le capitaine d'un corsaire part avant d'avoir reçu ce certificat, ou part avec une force inférieure à celle qu'il a déclarée, il est emprisonné, perd sa lettre de marque, paie 1,000 *l. st.* d'amende et les frais du procès, etc. — 16. Peines contre les officiers de la douane qui délivrent de faux certificats, aux armateurs de corsaires. — 17. Le tonnage est déclaré d'après les certificats d'enregistrement à la douane. — 18. Les navires qui reçoivent des lettres de marque sont *réputés licenciés*, comme les navires armés pour empêcher la contrebande. — 19. Tout délit commis par un corsaire, contre les lois sur le revenu, est puni par la perte de sa lettre de marque. — 20. Lorsqu'un capitaine de corsaire est appelé à commander un bâtiment de l'état, l'amirauté lui retire sa lettre de marque. — 21. La loi martiale est également applicable à la discipline des corsaires et des bâtimens de guerre. — 24 à 27. Moyens d'assurer l'expédition du jugement des prises. — 28. On appelle de la cour d'amirauté, aux *commissaires des appels*, nommés par le roi. — 40. L'état paie aux capteurs, 5 *l. st.* par officier, soldat ou matelot anglais, à bord d'un bâtiment de guerre ou d'un corsaire anglais; lorsque ce bâtiment a pris, coulé, brûlé, ou détruit d'une manière quelconque un bâtiment de guerre ou corsaire ennemi. — 42. Tout navire marchand, anglais, repris, si l'ennemi n'en a pas fait un bâtiment de guerre, est rendu aux propriétaires qui paient aux capteurs, pour le sauvetage, un huitième de la valeur de cette prise. — 44. Un bâtiment repris avant d'avoir été conduit dans un port ennemi, peut, avec le consentement du *re-capteur*, continuer son voyage et porter sa cargaison à la destination primitive. — 45. La coque d'une prise est considérée comme construction britannique. — 50. Il y a sous le nom d'*agens des prises*, des fondés de pouvoirs des capteurs, qui se chargent de suivre le jugement, la vente et le paiement des prises. Ce sont ces agens qui versent à l'hôpital de Greenwich les parts de prises des déserteurs. L'acte détermine toutes les formalités à remplir, et prescrit toutes les garanties désirables dans les opérations des agens. — 51. Les déclarations de prises, et les distributions de *primes* aux marins de l'état, sont insérées dans la *Gazette de Londres*. — 52. Dans les divers délits punissables par amende, une moitié de cette amende revient au dénonciateur et l'autre à l'hôpital de Greenwich.

Les actes 49. Geo. III. C. 108, et 55. Geo. III. C. 60, offrent des mesures utiles prises par le législateur, pour faciliter l'expédition de la solde des prises. On peut voir encore,

sur les mesures administratives, adoptées pour remplir cette intention du pouvoir législatif, le 6e. rapport de la commission des finances de 1817, p. 188 : article relatif au payeur de la marine.

Le gouvernement anglais, sous le titre de *droits de l'amirauté*, prélève sur les prises un impôt qui n'est pas très-fort pour chaque bâtiment capturé ; mais qui, dans le cours d'une grande guerre, forme cependant un produit considérable. Ces revenus et l'emploi qu'en fait le ministère, ne figurent ni dans les recettes, ni dans les dépenses des budgets parlementaires annuels. L'Opposition a souvent élevé la voix contre cet abus, mais toujours en vain. Nous donnerons plus de détails sur cette violation des vrais principes d'un gouvernement constitutionnel, lorsque nous traiterons spécialement des revenus de la couronne.

CHAPITRE V.

Du pied de paix.

La paix amène toujours une grande réduction dans le personnel et dans les travaux de la marine britannique. On peut en juger par ce parallèle, entre le plus grand état de guerre et le moindre pied de paix, à trois époques importantes :

Epoques de la paix. . . .	1764	1785	1814.
Maximum du pied de guerre. .	70,000	105,000	145,000
Minimum du pied de paix. . .	16,000	18,000	19,000

Si l'on songe à quel point, depuis trente ans, l'empire britannique a vu croître ses colonies et ses conquêtes d'outre mer (possessions dont la surveillance et la protection exigent un vaste développement de forces navales) ; si l'on songe d'ailleurs que les bâtimens de guerre, plus grands dans leurs di-

mensions, et plus forts en artillerie qu'ils ne l'étaient autrefois, exigent un plus nombreux équipage, pour des bâtimens destinés aux mêmes fonctions ; alors on verra que le total des marins conservés pour le service de la flotte, pendant la paix actuelle, n'est pas même en proportion avec les divers pieds de paix du dix-huitième siècle *.

Mais, par une contradiction singulière, tandis que l'Angleterre a réduit, ainsi, le nombre de ses matelots et de ses soldats de marine, elle a (depuis 1814) augmenté sans mesure l'état major de sa flotte. C'est ce qu'on voit par cette liste de promotions :

Juin 1814 :	amiraux	8 ;	vice-amiraux	16 ;	contre-amiraux	21. Total	45.
1815 à 1819 :	*idem*	13 ;	*idem*	22 ;	*idem*	25. *idem*	60.
Juin 1814 :	capitaines	85 ;	commandeurs	222 ;	lieutenans	931. *idem*	1,238.
1815 à 1819 :	*idem*	99 ;	*idem*	137 ;	*idem*	399. *idem*	635.

Ainsi, depuis 1814 (même en soustrayant les avancemens faits pendant les cent jours de guerre, en 1815), on voit qu'en six ans de paix, la marine anglaise a fait plus de deux mille avancemens, et créé plus de cent amiraux ! Sans doute, il est beau d'améliorer pendant la paix le sort des officiers qui, pendant la guerre, ont assuré les triomphes de l'état ; mais il est des bornes que la plus généreuse gratitude ne doit pas outrepasser.

En traitant des offices de l'amirauté, et du trésorier de la marine, nous avons montré combien sont faibles les réductions opérées, depuis la paix, sur les dépenses administratives : on en sera bien plus frappé par le rapprochement de toutes ces dépenses, en 1811 au fort de la dernière guerre, et en 1820 après cinq années de paix.

* Aussi, depuis 1820, a-t-on un peu augmenté l'effectif du personnel de la flotte, en portant à 8,000 le nombre des royal-marines.

Dépenses comparées de. .	1811. l. st.	s.	d.	1820. l. st.	s.	d.
Amirauté.	63,728	6	1	59,181	5	1
Trésorier de la marine.	41,435	2	6	37,313	4	10
Office naval.	77,356	18	6	76,739	18	6
Office des transports.	32,388	8	4	»	»	»
Office des vivres.	50,012	3	4	45,017	5	8
Entretenus des six grands arsenaux. . .	181,195	6	7	214,806	1	»
Idem des ports et chantiers extérieurs. .	47,935	15	3	54,730	14	4
Idem des chantiers des vivres.	61,150	9	8	52,270	11	6
Collége de Portsmouth.	6,811	10	»	7,220	7	10
TOTAUX.	562,014	»	3	547,279	8	9

Ainsi, les dépenses administratives des principaux établissemens de la marine, depuis le milieu de la dernière guerre jusqu'à la sixième année de paix, n'ont pas diminué de trois pour cent. En comparant ces deux époques, avec le pied de paix de 1792; et prenant, 1°. la dépense totale des offices de l'amirauté, du trésorier et du conseil naval; 2°. des ports extérieurs; 3°. le nombre total des marins, voté par le parlement, nous avons formé le tableau suivant :

Années.	1792	1811	1820.
Amirauté, etc.	58,716 *l. st.*	176,520 *l. st.*	173,234 *l. st.*
Ports.	25,351	188,007	214,806
Nombre de marins.	19,000	145,000	20,000

Si nous exprimons par le nombre 100, chacun des trois nombres rapportés pour 1792, dans le tableau précédent, et que nous calculions, en proportion, les nombres correspondans pour 1811 et 1820, nous formerons le tableau suivant :

Années.	1792		1811		1820.
1°. Dépenses, amirauté, etc.	100	:	305	:	295
2°. *Idem*, ports.	100	:	805	:	920
Total des dépenses administ.	100	:	457	:	462
3°. Nombre de marins. . . .	100	:	763	:	105

On voit donc que de 1792 à 1811, pour administrer une marine dont le total des équipages avait cru dans le rapport de 100 à 763, on a jugé nécessaire d'augmenter la dépense admi-

nistrative, *dans le rapport* de 100 à 457. Mais, pour revenir au pied de paix (cinq ans après la fin de la guerre), tandis que le total des équipages est réduit dans le rapport de 763 à 105, la dépense administrative, loin d'être réduite, est réellement augmentée *dans le rapport* de 457 à 462.

Nous croyons possible d'expliquer et de justifier une grande partie de l'accroissement des dépenses de 1792 à 1811, et nous avons essayé de le faire, *liv.* II, III, IV et V. Mais nous devons confesser, avec la même bonne foi, qu'il ne nous a pas été possible de découvrir par quels justes motifs, on n'est point rentré (depuis 1811 jusqu'en 1820) dans des limites moins disproportionnées avec l'état actuel de la marine britannique. Il faut l'avouer, une marine qui dépense quatre millions de nos francs pour son administration centrale, et plus de cinq millions pour la direction de ses ports, ne saurait être regardée comme une marine dirigée avec une économie exemplaire.

C'est donc à tort qu'on a cité tant de fois avec emphase, l'extrême économie de l'administration navale britannique, pour la faire contraster avec la prodigalité de notre administration. Les auteurs de ces rapprochemens erronés, n'avaient pas la moindre connaissance des élémens d'un tel parallèle.

Il serait du plus haut intérêt de faire une comparaison raisonnée, entre les dépenses administratives des marines de France et d'Angleterre. Mais cette comparaison demanderait des calculs fort étendus, des rapprochemens, des assimilations et des distinctions, résultats d'une longue étude; enfin, des développemens d'exposition, qui nous font une loi de ne point tenter ici ce travail. Il nous suffit d'en avoir présenté les élémens, du côté de l'Angleterre.

Cependant, afin qu'on ne profite pas de notre silence, pour en tirer de fausses conclusions, nous offrirons l'aperçu suivant, comme une approximation assez peu éloignée de la vérité.

Rapports entre la dépense totale et les dépenses administratives.

Marine d'Angleterre.	Dépenses centrales.	100 : 2,4	*Rapport total.* 100 : 7,4
	Idem des ports.	100 : 5	
Marine de France.	Dépenses centrales.	100 : 1,9	100 : 8,4
	Idem des ports.	100 : 6,5	

Ainsi notre administration centrale est $\frac{1}{3}$ pour cent *moins* coûteuse, notre administration des ports $\frac{1}{3}$ pour cent *plus* coûteuse; et le total 1 pour cent *plus* coûteux qu'en Angleterre.

Passons au matériel. Depuis 1814 jusqu'en 1817, on a démoli ou vendu 79 vaisseaux et 90 frégates; sans compter les petits bâtimens. On a depuis poussé plus loin encore les réductions : voici quel était, en 1819, l'état de la flotte britannique.

RANGS.	A LA MER.	EN ORDINAIRE.	TOTAUX.
Trois ponts.	2	17	19
Deux ponts.	12	80	92
Frégates.	30	67	97
Corvettes.	16	3	19
Sloops, bombardes, brigs, cutters. . . .	94	87	181
Bâtimens de servitude.	1	85	86
TOTAUX.	155	339	494

Pour maintenir ce matériel et le personnel qu'il suppose, on a dépensé 6,881,032 *l. st.*, environ 172,000,000 de francs.

Dans cette même année, il y avait en construction :

5 trois ponts, 6 deux ponts, 15 frégates, 5 corvettes, 11 brigs, 1 yacht; *total* 43.

En définitive, voici quelle est l'étendue des réductions de la flotte britannique, depuis la fin de 1812 jusqu'à la fin de 1819.

Années.	1812	1819.
Vaisseaux.	279	122
Frégates et corvettes.	241	131
Petits bâtimens.	470	198
Bâtimens de servitude.	21	86
TOTAUX.	1,011	537

Ainsi, le nombre total des bâtimens de guerre est diminué de plus de moitié. Cependant, on aurait tort de croire que la partie disponible de la flotte soit diminuée dans la même proportion. On n'a vendu et démoli que des bâtimens hors de service. Pendant la guerre, une partie de ces bâtimens restait au fond des rades : soit qu'ils ne valussent pas la dépense d'un grand radoub ; soit que l'immensité du travail des constructions et des réparations courantes, ne permît pas d'entreprendre des refontes presque aussi longues, aussi coûteuses et bien moins profitables que des constructions nouvelles.

Aujourd'hui, presque tous les vaisseaux sont neufs ou refondus à neuf, et conservés avec les soins les plus dignes d'éloge. Dès à présent, la flotte entière est en mesure de passer du pied de paix au pied de guerre ; il n'est aucun bâtiment, excepté ceux qu'on répare instantanément, qui ne soit en état d'être armé pour prendre la mer, sans aucun délai.

Plusieurs motifs permettent au gouvernement britannique de réduire considérablement le matériel de sa flotte. L'extrême affaiblissement des marines de la France et de la Hollande, de la Suède et du Danemarck, l'anéantissement de la marine espagnole, l'imperfection de la marine russe, et le faible développement qu'a pris jusqu'à ce jour la marine américaine : voilà sans doute des motifs qui justifient le ministère britannique.

Mais il doit n'en paraître que plus étrange de voir, à tel point, réduire le matériel, sans voir aussi réduire, et les états majors, et les dépenses administratives.

Il serait intéressant de comparer le matériel des flottes de France et d'Angleterre, sur leur pied de paix actuel, avec les dépenses de la marine, dans les deux contrées : contentons-nous de le faire pour les bâtimens armés en 1819.

	FRANÇAIS.	ANGLAIS.	RAPPORTS.
Vaisseaux.	2	14	1 : 7
Frégates.	7	30	1 : 4,3
Corvettes.	7	16	1 : 2 $\frac{1}{3}$
Brigs, goëlettes, etc. . .	26	94	1 : 3,6
TOTAUX. . . .	42	154	1 : 3,7

Dans cet état, on n'a pas compris les bâtimens de transport; parce qu'en Angleterre, ils ne font point partie de la flotte, et sont frétés par des armateurs marchands.

Nous ne pouvons ici pousser plus loin ces rapprochemens; mais on doit entrevoir combien ils seraient propres à répandre des lumières, sur les bases qui conviennent le mieux au pied de paix, ainsi qu'au pied de guerre de notre marine.

Le gouvernement britannique n'entretient pas seulement une marine militaire, pour veiller à la défense de la métropole et des colonies, ou pour porter au besoin, des moyens d'attaque, sur tous les points ennemis. La protection du commerce et du fisc est au rang des premiers devoirs de la force navale. L'armement considérable que les Anglais conservent en tout temps, sert à former des croisières dans les mers des deux mondes, aux points de passage obligé des flottes marchandes, à l'entrée des baies, des lacs et des fleuves importans par leur commerce; enfin dans le voisinage de tous les points où les négocians anglais ont besoin d'obtenir ou de soutenir leurs priviléges.

Un autre devoir imposé depuis la paix, à la marine militaire, est d'exercer la surveillance la plus active sur toutes les côtes de l'empire britannique, afin d'empêcher la contrebande. Cette douane navale a le double avantage d'être exercée avec toute la vigueur d'un service militaire, et toute l'activité d'une entreprise de corsaires. En effet, les capteurs ont part de prises dans tout ce qu'ils enlèvent à la contrebande. D'un autre côté, la marine emploie un plus grand nombre de matelots et d'offi-

ciers, qui conservent l'expérience et les traditions du service. En 1817, ce service occupait 55 bâtimens montés par 2,000 marins. (*Vid.* 6th. *Rep. sel. com. fin.*)

CHAPITRE VI.

Demi-soldes, retraites, pensions, invalides.

Depuis la fin de la dernière guerre, on a changé à la fois les traitemens d'activité (*voyez liv.* II), et les traitemens de non-activité. On donne actuellement par jour aux officiers généraux non employés :

Amiral de la flotte;	*amiraux;*	*vice-amiraux;*	*contre-amiraux.*
80 f.	52 f. 50 c.	40 f. 62 ½ c.	31 f.

Les autres officiers de la flotte, divisés en plusieurs classes, (d'après leur ancienneté) reçoivent, comme on le voit par le tableau suivant :

GRADES.	1re. CLASSE.		2e. CLASSE.		3e. CLASSE.	
	NOMB.	TRAITEMENT.	NOMB.	TRAITEMENT.	NOMB.	TRAITEMENT.
Capitaines. . . .	100	18 f. 12 ½ c.	150	15 f. 62 ½ c.	Tous les	13 f. 12 ½ c.
Commandeurs. .	150	12 50	»	demi-solde.	officiers	6 2 ½
Lieutenans. . .	300	8 75	700	7 50	moins	6 »
Maîtres *. . . .	100	8 75	100	7 50	anciens.	6 »

Si nous comparions ces traitemens de non-activité, avec ceux des officiers de la marine française, nous les trouverions à peu près dans la proportion de la valeur de l'argent à la valeur des choses, en France et en Angleterre. Les officiers de vaisseaux

* Il faut pour que les maîtres aient droit au traitement de non-activité, qu'ils aient cinq ans de service dans la marine, dont deux de service effectif en qualité de second maître, de contre-maître ou de *midshipman*.

en non-activité, ne sont donc pas mieux traités dans la première contrée que dans la seconde. Mais ce qui rend leur situation préférable, dans la dernière, c'est d'abord qu'ils peuvent habiter un lieu quelconque, même hors des trois royaumes. Ensuite, ils ont la parfaite certitude qu'aucune mesure ne sera prise pour les rayer arbitrairement des contrôles de la marine, et leur enlever leur état. Enfin, ils peuvent naviguer pour le commerce, sans que le gouvernement exerce sur leur solde aucune retenue. En cela, la marine britannique agit avec beaucoup de sagesse. Elle se garde bien de décourager les officiers qui cherchent à pratiquer le métier de la mer, et de voir d'un mauvais œil, que les officiers militaires se rendent utiles au commerce.

Indépendamment des demi-soldes, une somme considérable est allouée dans chaque budget, pour les retraites, les pensions et les secours. Lorsque par l'effet de l'âge, ou des infirmités gagnées au service, des officiers de vaisseaux sont admis à la retraite (*superannuation*), on leur accorde les deux tiers de leurs appointemens, et souvent même leurs appointemens complets de non-activité. Voici (pour 1817 et 1818), le tableau comparé, de toutes les sommes payées à titre de récompenses ou de non-activité (8th. *Rep. sel. com. finances*).

GENS DE MER.	1817.	1818.
	l. st.	*l. st.*
1. Demi-soldes : Amiraux, capitaines, commandeurs, lieutenans et agens comptables, *disponibles*. . . .	1,004,435	994,435
2. Retraites d'âge des amiraux, capitaines, etc.	80,297	86,056
3. Pensions des amir., etc.; pour blessures, amput., etc.	31,623	31,988
4. Pensions des officiers des royal-marines, pour *idem*.	4,880	4,850
5. Pensions des officiers de santé, pour *idem*.	1,045	1,045
6. Pensions des officiers mariniers, pour *idem*.	15,856	13,312
7. Pensions de veuves et d'enfans d'officiers *.	1,690	1,824
8. Pensions pour services divers.	2,000	2,000
9. Allouances pour la solde de compassion.	5,000	5,000
DIMINUTION TOTALE.	1,146,826	1,140,510

* Il n'y a point d'ordonnance spéciale qui fixe les secours qu'on doit accorder aux

OFFICIERS CIVILS.

1. Amirauté.	10,142 *l. st.*	9,767 *l. st.*
2. Office naval.	17,970	27,969
3. Office des paiemens de la marine.	4,537	5,564
4. Office des malades et blessés.	2,232	2,177
5 et 6. Office des vivres.	6,623	6,188
7. Officiers des arsenaux.	8,565	8,599
8. Clercs des arsenaux.	5,535	5,697
9. Maîtres ouvriers des arsenaux.	24,779	25,548
10. Chantiers des vivres et ports extérieurs.	6,866	8,148
TOTAL (officiers civils) *.	87,249	99,657
TOTAL (officiers militaires et civils). .	1,234,175	1,240,067

Ainsi donc, en 1817 et 1818, la marine anglaise dépensait pour la seule partie inactive ou retraitée de son état major, plus de 31 millions de nos francs. En 1820, cette dépense surpassait encore 28 millions..... Voilà quelle est la charge que le gouvernement anglais n'a pas craint de supporter, et qu'il supportera, jusqu'à ce que la vieillesse et la mort des officiers de la marine, réduisent l'état major de la flotte à des proportions convenables au pied de paix.

Il serait curieux maintenant de comparer ces dépenses aux retraites et aux demi-soldes de la marine française, à l'époque de la première et de la seconde épuration.

veuves des officiers : l'étendue de ces secours est proportionnée à la famille dont les veuves ont la charge, et aux moyens d'existence qu'elles possèdent par elles-mêmes.

* En comparant la totalité des sommes accordées pour *non-activité*, aux officiers navigans et aux employés des bureaux et des ports, en 1817 et 1818; on voit que la dépense de ces derniers ne s'élevait pas au dixième de la dépense totale. Mais, si l'on compare entr'elles les retraites accordées aux individus, on est frappé d'un tout autre rapport. En ouvrant le budget de 1820, on voit par exemple :

5 *contre-amiraux* mis en retraite, chacun avec. . . . . 456 $\frac{1}{4}$ *l. st.*

1 *clerc des secrétaires* de l'amirauté, avec. . . . . 862 $\frac{1}{2}$

Cette énorme disproportion, entre la recompense d'un clerc de secrétaire, engraissé dans les bureaux, et celle d'un officier général usé par les navigations et vieilli dans les combats, cette énorme disproportion, dis-je, nous découvre le haut degré de splendeur où s'est élevée la burocratie britannique : le progrès est digne de remarque.

A coup sûr, aucun gouvernement européen ne fait, proportion gardée, d'aussi grands sacrifices, que le ministère anglais, pour assurer, durant la paix, l'existence d'un état major accru par vingt ans de guerres maritimes. Si ce gouvernement a péché, c'est par trop de reconnaissance envers les officiers qui ont élevé si haut les succès et la gloire de sa force navale; c'est en augmentant sans mesure le nombre des titulaires de chaque grade, par des promotions faites depuis le retour de la paix. On ne peut qu'avec une sorte de regret, l'accuser à cet égard de prodigalité.

Mais les éloges qu'on lui doit, pour ce qu'il a fait envers les simples matelots et les soldats de marine, pour leurs veuves et leurs enfans, ne peuvent être obscurcis par aucune observation critique : c'est la gloire de l'administration britannique.

En parlant des écoles de la marine, nous ferons connaître, avec détail, l'admirable institution fondée depuis la dernière guerre, pour élever aux frais du public, les orphelins des matelots. Les dépenses annuelles de cet établissement s'élèvent à près d'un demi-million de francs.

C'est au règne de la grande Élisabeth qu'il faut remonter, pour trouver l'origine d'un système régulier suivi par le gouvernement britannique, afin d'assurer aux matelots mêmes, des secours dans leur vieillesse et leur invalidité. Dès lors, suivant que la solde des marins de diverses classes, s'élevait

à.	10 *l. st.*	10 *d.* ;	7 *l. st.*	10 *d.* ;	5 *l. st.*	» *d*	par mois.
on retenait	»	6 ;	»	4 ;	»	3	par mois.

Ces retenues formaient, pour les marins blessés, estropiés ou invalides, le fonds de secours, dit *Caisse de Chatham;* parce qu'elle était déposée et administrée dans ce port.

Jusqu'alors les marins ne devaient aucune reconnaissance à l'état, qui ne faisait qu'indemniser les marins malheureux, aux dépens de leurs compagnons d'armes.

Le gouvernement a commencé par accorder à la caisse de Chatham, le droit d'accepter des legs et des donations de simples particuliers. Autrefois, pour solder les chapelains, on déduisait, chaque mois, sur la solde de l'équipage des bâtimens de guerre, de 4 à 5 *d.*, pour chaque marin, suivant sa paie. Charles II fit présent à la caisse de Chatham du produit de cette retenue, sur tous les bâtimens qui n'auraient pas de chapelain. Enfin, Jacques II fit don à cette caisse, du montant des amendes imposées par les cours martiales maritimes.

Les officiers principaux de l'arsenal de Chatham, comme inspecteurs, et d'anciens officiers mariniers, sous le titre de gouverneurs, administraient cette caisse. Mais en 1803, sur la proposition des commissaires de révision pour les affaires civiles de la marine, elle fut transférée à l'*hôpital de Greenwich*, afin d'être régie par les administrateurs de cet établissement.

Hôpital de Greenwich : Après la chute des Stuarts, leurs successeurs, Guillaume et Marie, éprouvant le besoin de se rendre populaires, consacrèrent aux marins invalides, le palais que Charles II avait bâti sur les bords de la Tamise.

Les gens de mer admis dans cet hospice, ou pour leur vieillesse ou pour des infirmités et des blessures résultant du service militaire, sont logés, nourris et vêtus aux frais de l'état qui, chaque semaine, paie en outre, aux maîtres d'équipages 3 *sch.*; aux contre maîtres 2 ½ *sch.*, et aux simples matelots 1 *sch.*

On prendra l'idée des accroissemens de cette institution, par ce tableau des marins admis à l'hôpital :

	en 1708;	1728;	1738;	1751;	1782;	1805.
Marins,	300 ;	450 ;	1,000 ;	1,300 ;	2,300 ;	2,410.

En 1805; la dépense annuelle pour défrayer chaque marin, était, valeur moyenne, de 27 *l. st.* 10 *s.* 9 ¼ *d.* *.

* On emploie, pour le service de l'hôpital, des veuves de matelots qu'on appele les nour-

A la fin de la guerre de sept ans, l'hôpital de Greenwich ne suffisant pas pour contenir tous les marins qui pouvaient avoir droit d'y être admis, un acte du parlement créa des pensionnaires externes, leur nombre s'élevait

en	1792;	1802;	1813;	1817.
à	900 ;	3,665 ;	10,500;	32,400.....

La solde des pensionnaires externes montait, en 1816, à sept millions de francs par an (274,509 *l. st.*) *.

rices (*nurses*). Elles ne doivent pas avoir plus de quarante-cinq ans, lors de leur admission. En 1805, il y en avait 144 qui coûtaient 4,289 *l. st.* (plus de 100,000 francs).

* Jusqu'en 1806, chaque pensionnaire externe recevait 7 *l. st.* par an. C'est sur la caisse anciennement dite de Chatham, que sont payées ces pensions : voici le règlement d'après lequel elles sont payées, depuis 1814 (6th. *Report select comm. on financ. Appendix* 29 *and* 30, p. 52). — I. *Des gratifications et pensions des blessés.* Tout matelot, soldat, mousse ou royal-marine blessé, au service de sa majesté, reçoit d'abord une certaine somme en argent comptant (*smart money*). Tout matelot, soldat, mousse ou royal-marine, congédié du service, par suite de blessures, reçoit une pension proportionnée à ces mêmes blessures : *minimum* 6 *d.*; *maximum* 1 *sch.* 6 *d.* par jour. — II. *Pensions des hommes congédiés pour infirmités.* Tout habile matelot congédié pour infirmités, après avoir servi sept ans (ou avant qu'il ait servi sept ans, si les circonstances spéciales de son état réclament quelque indulgence) a droit à une pension qui ne sera pas inférieure à 5 *d.*, ni supérieure à 10 *d.* par jour, selon le tarif suivant :

S'il est incapable de contribuer à gagner sa subsistance.	10 *d.*
S'il est infirme, mais capable de contribuer pour quelque chose à gagner sa subsistance.	8
S'il est infirme, mais capable de s'aider essentiellement.	6
S'il est incapable de servir, mais s'il peut pourvoir à ses besoins.	5

Si la durée du service excède quatorze ans, mais si elle est moindre de vingt-un, le pensionné ne recevra pas moins de 8 *d.*, ni plus de 1 *sch.* 3 *d.* par jour, suivant le tarif ci-après :

S'il est incapable de contribuer à gagner sa subsistance.	1 *sch.* 3 *d.*
S'il est infirme, mais capable de contribuer en quelque chose à gagner sa subsistance.	1 »
S'il est infirme, mais en état de s'aider essentiellement.	» 10
S'il est incapable de servir, mais s'il peut pourvoir à ses besoins.	» 8

Tout matelot, soldat ou royal-marine, congédié pour blessures, et tout matelot valide congédié pour maladie, quelle que soit l'étendue ou la nature de son mal, après vingt-un ans de service, reçoit une pension de 1 *sch.* 6 *d.* par jour. Toutes les pensions précédentes peuvent être accordées pour un an et plus, ou bien en viager, selon que la blessure ou l'in-

Si l'on prend le nombre total des officiers à la demi-solde et des pensionnaires de Greenwich, soit internes, soit externes, on verra que, pendant la paix, le gouvernement britannique vient au secours d'environ quarante mille des gens de mer qui l'ont servi pendant la guerre précédente. Ainsi, près d'un tiers des marins qui servaient alors, est secouru par la patrie; un sixième environ reste au service actif. C'est donc la moitié des serviteurs de l'état, que la force navale soutient, à l'heure de la reconnaissance. Honneur au peuple britannique, pour sa noble et généreuse gratitude!...

L'hôpital de Greenwich nous semble établi d'après un sys-

firmité paraîtra permanente ou temporaire. — III. *Des pensions pour durée de service.* Tout matelot d'élite qui ne sera point congédié pour blessures ou pour infirmités; mais seulement par l'effet d'une réduction de la flotte, et qui aura servi fidèlement pendant quatorze ans, et moins de vingt-un, aura une pension d'un demi-denier par jour, pour chaque année de service. Tout matelot d'élite qui comptera vingt-un ans de service aura, quoique n'étant pas infirme, droit à son congé et à une pension de 1 *sch.* par jour. Tout matelot d'élite qui, après avoir servi vingt-un ans, consent à continuer son service, reçoit une haute-paie d'un demi-denier par jour, pour chaque année de service supplémentaire. Il peut prétendre à son congé ainsi qu'à l'augmentation de sa pension, lors de l'achèvement de chaque année supplémentaire, ou de l'arrivée du navire à bord duquel il sert, dans un grand port d'Angleterre. Cependant, la pension entière ne doit jamais excéder 1 *sch.* 6 *d.* par jour. — IV. *Des matelots ordinaires et des hommes de terre.* Dans toutes les fixations des paragraphes précédens où il est question des retraites des matelots, celles des matelots ordinaires sont les $\frac{4}{5}$, et celles des hommes de terre sont les $\frac{3}{5}$ de la paie d'un matelot d'élite. Aucun matelot ne sera pensionné comme étant d'élite ou ordinaire, à moins qu'il n'ait fait un tiers de tout son temps de service, à la plus haute solde. Quoique tout service à la plus haute paie ne soit pas un titre suffisant pour que l'individu obtienne la plus haute pension, on doit cependant le lui compter comme temps de service, à la solde inférieure. Après vingt-un ans de service, les matelots et gens de terre (*landmen*) ont de même droit à leur congé, et à une pension additionnelle, suivant leur paie, pour chaque année en sus qu'ils resteront au service. — V. *Des royal-marines.* Les soldats des royal-marines sont considérés comme gens de terre, si leur temps de service est moindre de quatorze ans; et comme matelots ordinaires s'il excède ce temps. Après vingt-un ans de service, ils ont droit à leur congé ou bien à une augmentation de paie, comme matelots ordinaires, pour chaque année surnuméraire qu'ils continueront à servir. — VI. *Des mousses.* Les mousses, en cas d'invalidité seront pensionnés comme matelots; mais leur

tème de faste beaucoup trop dispendieux. En 1805, la dépense totale de l'état major et de l'administration s'élevait à plus de 20,000 *l. st.* (500,000 f.). L'état major est beaucoup trop nombreux, et payé beaucoup trop chèrement. Le gouverneur de cet établissement a 37,500 f. de fixe, par an : sans compter le logement, et un revenu casuel qui doit être considérable.

L'établissement est sous l'inspection immédiate d'une commission composée des grands officiers de l'état. Les affaires sont dirigées par un conseil de vingt-quatre directeurs, composé d'amiraux et de comptables. Un sous-gouverneur, quatre capitaines et huit lieutenans de vaisseau exécutent les ordres du gouverneur. La place du trésorier de l'hôpital de Greenwich est

service ne sera point compté dans le temps qui donne droit à la retraite : pour les personnes élevées au service, ce temps sera censé commencer à l'âge de dix-huit ans. — VII. *Petits officiers.* Ils sont distingués en deux classes qui reçoivent, outre leur pension de matelots ou royal-marines, $\frac{1}{4}$ ou $\frac{1}{2}$ denier par jour, pour chaque année de service, avec ce grade. — VIII. *Officiers comptables.* Le roi en conseil peut, quand il lui plaît, accorder aux officiers comptables du bord, pour blessures reçues au service, une pension sur le budget ordinaire de la marine, ainsi qu'à tout officier ou autre personne qui n'aurait droit à aucune pension de l'hôpital de Greenwich. — IX. *Congédiés, rentrant au service.* Ils ont droit de garder la pension due à leur premier service, qui s'ajoute avec les années du service nouveau, sans égard au congédiement. — X. *De la suspension des pensions.* Les pensions étant accordées pour encourager autant que pour récompenser la bonne et fidèle conduite des marins : tout droit à cette libéralité sera perdu, 1°. par quelque faute de conduite qui déciderait les lords commissaires de l'amirauté à ordonner que les dites pensions soient refusées ou retirées ; 2°. par l'effet de la désertion. Lorsqu'un déserteur est arrêté ou rentre au service, il recommence un nouveau temps à dater de sa dernière entrée, et n'a droit de compter aucun temps antérieur à sa désertion (excepté lorsque la marque *D*, inscrite vis-à-vis le nom du déserteur, sur les registres de la marine, est effacée, par ordre des lords commissaires de l'amirauté) ; 3°. par l'effet de la sentence d'une cour martiale. — Les pensionnés qui n'auront pas été congédiés comme tout-à-fait invalides ni comme ayant servi vingt-un ans ou au-dessus, ou dont l'âge n'excèdera pas cinquante ans, perdront leurs pensions s'ils négligent de se trouver, à quelque époque que se soit, dans tel port ou tel lieu qui, en temps de guerre, ou à l'approche d'une guerre, sera désigné par les lords commissaires de l'amirauté, pour la réunion des pensionnés ; 4°. enfin, par le refus de servir de la manière (quelle qu'elle soit) prescrite par les lords de l'amirauté : à moins que ce refus de servir, ne soit justifié par un motif reconnu valable.

très-lucrative ; c'est une des récompenses que le ministère accorde pour consolider son influence parlementaire.

Revenus de l'hôpital : ils se composent : 1°. De 6 *d.* (62 $\frac{1}{2}$ cent.) perçus chaque mois sur la solde de tous les gens de mer qui naviguent, pour le commerce, ou pour l'état. Dans la seule marine marchande, cette taxe a produit (année moyenne) pendant les dix ans qui ont précédé

1743 ;	1783 ;	1803 ;	1813 ;	1816.
8,265 ;	12,455 ;	16,336 ;	22,672 ;	26,376 *l. st.*

Les progrès de ce revenu, montrent de la manière la plus précise, les accroissemens de la marine marchande de la Grande-Bretagne.

2°. Des rentes de propriétés acquises par l'hôpital, en vertu de dotations publiques ou de dons particuliers : en 1805, cette branche de revenu produisait près de 1,100,000 f.

3°. De l'intérêt des sommes possédées par l'hôpital et placées dans les fonds publics : cette source de revenu augmente en temps de guerre, parce qu'alors les retraites sont peu nombreuses ; tandis que les produits des 6 *d.* par marin, sont très-considérables. Ainsi, malgré les grandes dépenses de cet établissement, le surplus des revenus avait été si considérable pendant la dernière guerre, qu'en 1817, la caisse de l'Hôpital possédait encore 3,760,000 *l. st.* (près de 90 millions de f.), placés dans les fonds publics à 3 pour cent de revenu. Mais cette somme diminue chaque année, par les charges extraordinaires de la paix.

Il faudrait ajouter toutes ces dépenses, aux sommes votées par le parlement pour les demi-soldes, pensions, secours, etc., si l'on voulait connaître le total de ce que la Grande-Bretagne fait en faveur de ses anciens serviteurs.

Il faut bien se garder, en effet, de confondre les divers revenus de l'hôpital de Greenwich, avec les sommes votées annuellement dans la comptabilité parlementaire, pour le paiement des demi-soldes, des pensions, des retraites et des secours des officiers de la marine. L'hôpital de Greenwich est considéré par le gouvernement et par le législateur, comme une *corporation ;* c'est-à-dire, comme un corps politique ayant droit d'acquérir et de gérer ses propriétés, en bon père de famille, et sans besoin d'autorisation temporaire pour consommer ses revenus. Cependant, commme tout, en Angleterre, est soumis au contrôle suprême du parlement ; toutes les fois que le corps législatif désire connaître la situation financière de l'hôpital de Greenwich, il ordonne que les papiers nécessaires pour donner cette connaissance, lui seront présentés ; et le ministère obéit à cette injonction.

FIN DU VOLUME.

Inches
Centimetres
TIFFEN Color Control Patches
© The Tiffen Company, 2007
Blue
Cyan
Green
Yellow
Red
Magenta
White
3/Color
Black