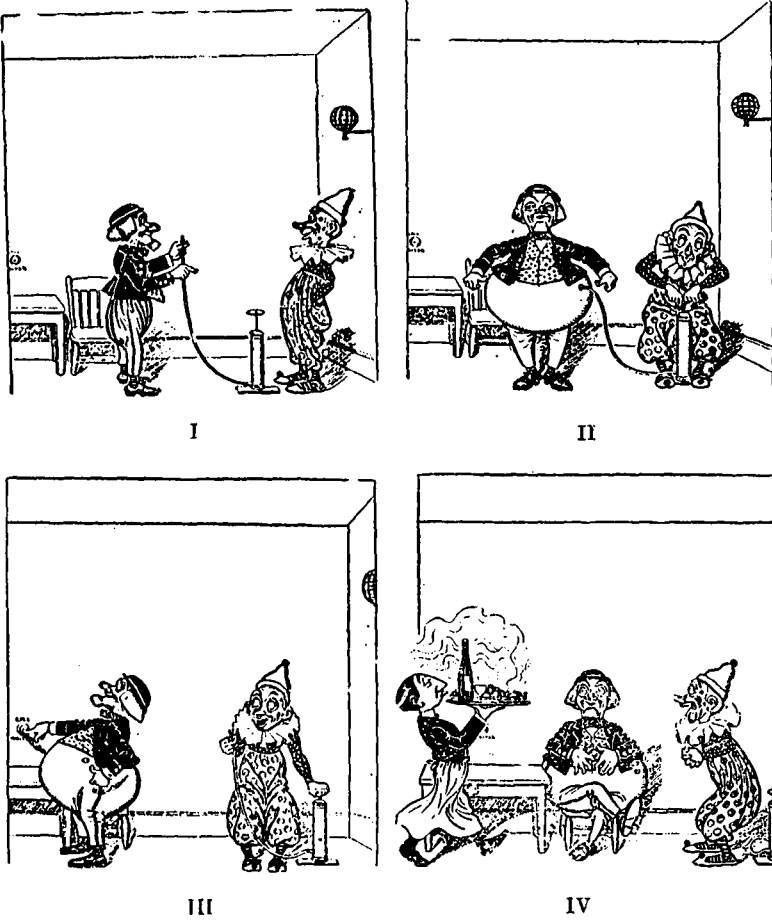


LE COMÉDIEN GONFLÉ ET LE BOUFFON AFFAMÉ



LA MARJOLAINE

On dansait sur le pont du Nord
Et la bise y soufflait si fort
Qu'elle enleva la Marjolaine,

La Marjolaine et la futaine
De sa jupe et ses bas de laine ;
Et le nuage en son essor

La frôlait ; et loin de la ville
La pauvre fille vole et file
Toujours plus dru, toujours plus fort.

Elle tourbillonne et s'écrie :
" Jésus et madame Marie,
" Puisque je rogne vers la mort,

" Faites qu'aussitôt étouffie
" De ma chute, j'entre brandie
" Dans votre ciel étoilé d'or."

Et sous la nue âpre et glacée
Voilà la prière exaucée.
Au clocher de Saint-Evremond

La Marjolaine, âme éperdue,
Reste tout à coup suspendue
Par un accroc de son jupon.

Par la nuit froide et pluvieuse,
La gurgouille silencieuse
Prend soudain la parole et lui dit :

" Peu résistante est la futaine.
" Songe à ton heure hélas prochaine,
" Entends-tu rire le Mauduit ?"

Et sous le vent rageur d'automne
La belle s'épave et frissonne
Au-dessus du vide entrouvert.

Elle compte dans la nuit brune
Les toits bleuissant sous la lune
Et les saints du parvis désert ;

Et le Mauduit déjà ricane,
Quand un parfum monte et s'émane,
D'encens, de benjoin et de nards,

Et, portant à la main des palmes,
Dans l'espace et sous le ciel calmes
Ascensionnent de grands vieillards ;

De grands vieillards en robe blanche,
Dont le front chauve oscille et penche
Sous des chapes de lourds brocarts,

Et puis ce sont par théories
Des vierges en robes fleuries
D'étoiles et de lis épars.

Les fronts sont nimbés d'auréoles.
De longs archanges en étoiles
Font cortège, et de purs regards

D'azur sombre, où l'on sent des âmes,
Sillonnet de grands traits de flammes
La nuit, la lune et les brouillards.

Et cela monte avec des psaumes
Et des noëls, anges, fantômes,
De vierges saintes et d'élus,

Et conduit en cérémonie
La Marjolaine à l'agonie
Dans le paradis de Jésus.

JEAN LORRAIN.

UN GRAND VOILIER

On croit communément que la marine à voiles n'existe plus et que ces nobles vaisseaux, couverts de toile, qui s'en allaient de si fière allure vers la haute mer, enchevêtrant l'horizon du fouillis de leur mille cordages sont à jamais relégués dans les gravures des vieux livres. A la vérité, les bateaux à vapeur, en attendant les bateaux électriques, ont remplacé pour le transport de beaucoup de marchandises les grands voiliers d'autrefois. Mais le prodigieux développement de l'industrie a donné naissance à des transactions ignorées il y a cent ans ; on va chercher aux Indes, en Chine, en Australie des quantités colossales de matières premières que transforment d'innombrables usines ; une partie de ces matériaux servent à confectionner des produits d'usage courant dont le prix, pour qu'ils se vendent, doit être bas ; en conséquence il importe que sa matière première soit grevée de peu de débours. Or le fret par bateau à vapeur est

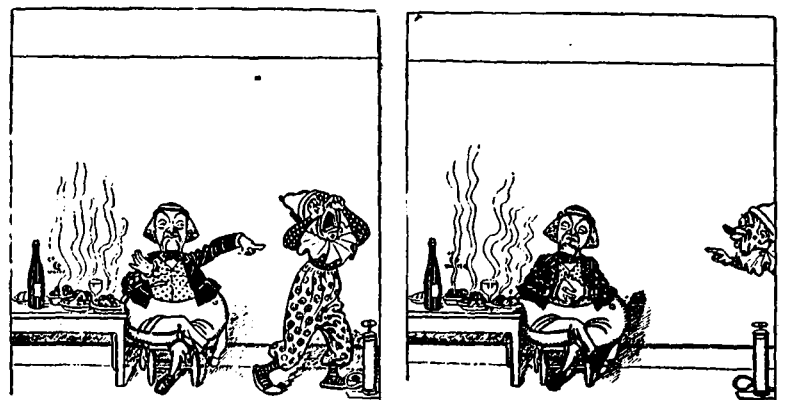
forcément coûteux, le prix de ce fret augmente encore lorsque les navires venant de l'Extrême-Orient ou se dirigeant vers ces parages acquittent les droits élevés que perçoit la Compagnie du Canal de Suez, pour leur passage à travers l'isthme qui sépare la Méditerranée de la mer Rouge. Vous doutez-vous que les grands paquebots paient quelque chose comme vingt-cinq mille francs la faveur de ne pas faire le tour de l'Afrique par le Cap de Bonne-Espérance et que les recettes de la compagnie varient de 500 à 700 mille francs par semaine ? Dans ces conditions, les armateurs ont trouvé avantage à conserver les voiliers pour le transport des marchandises de faible valeur et qui peuvent supporter sans risque d'avarie la durée d'une longue traversée. Mais en même temps ils profitaient de tous les progrès accomplis dans l'art de la construction navale en sorte qu'il est permis d'affirmer—le triomphe de la vapeur dûment constaté—que la marine marchande possède aujourd'hui les plus beaux et les plus rapides bâtiments à voiles qui aient jamais flotté sur la vaste mer, exception faite peut-être en ce qui concerne le point de vue esthétique, pour les majestueux vaisseaux de guerre parés de leurs trois ponts et du mystère redoutable de leurs cent vingt sabords.

J'ai pu visiter dans le bassin de Boulogne-sur-Mer un quatre mâts écossais du port de Dundee. Voici quelques chiffres qui vous donneront immédiatement une idée exacte de l'importance de ce navire. Le *Juteopolis* (la ville de Jute) mesure 100 mètres de long, 14 mètres de large et 10 mètres de profondeur entre le pont supérieur et la quille. Il jauge 5,000 tonneaux.

Sa coque est entièrement en acier ainsi que ses mâts et ses vergues. Trois des mâts sont de même taille, le plus rapproché de l'arrière est plus petit. Avec bon vent, le *Juteopolis* file jusqu'à 14 et 15 nœuds à l'heure ; c'est une vitesse supérieure à celle des vapeurs de commerce qui ne font guère plus de 10 à 12 nœuds. Par contre, et sans parler des calmes plats qui l'immobilisent au large de temps à autre, son énorme masse est si difficilement maniable qu'il lui faut parfois séjourner plusieurs semaines devant un port dans l'attente, pour y entrer, des vents et des marées favorables. Il portait dans ses flancs lorsqu'on nous montâmes à son bord, 45,000 balles de jute, pesant ensemble 4,500 tonnes. Pour venir de l'Inglaise à Boulogne, ce fret avait payé 36 fr. 25 par tonne, soit 163,125 fr. La cargaison représentait une valeur de deux millions de francs environ. Le *Juteopolis* a huit années d'existence ; la société à laquelle il appartient l'a payé 525,000, mais il en a coûté 600,000 aux constructeurs qui s'étaient trompés dans l'évaluation du devis. Le navire est amarré en vue de recevoir la plus grande quantité possible de marchandises. Au dessous du pont, il n'y a de place que pour celles-ci. Tous les agencements accessoires, et ils se réduisent à peu de chose, se trouvent sur le pont de manière à ne pas diminuer d'un centimètre cube la capacité productive du bateau : ce sont, à l'avant des logements des 31 hommes d'équipage, les cages où l'on enferme les porcs et les volailles vivants ; au milieu, l'abri de la machine à vapeur nécessaire pour manœuvrer les énormes ancres qui ne pèsent pas moins de 3 000 kilos l'une, les cuisines ; à l'arrière, l'habitation des trois officiers, cabines, salle à manger, office.

L'équipage de ces grands voiliers, officiers mis à part, est composé de pires sacrifiants. Bons matelots sans doute ou du moins connaissant suffisamment leur métier pour aller carguer une vergue à quatre-vingt pieds de hauteur, mais vauriens fiellés, ivrognes consommés, ils se recrutent parmi la lie de cette population cosmopolite qui grouille autour des quais des grands ports de commerce. Anglais, Français, Italiens, Allemands, le capitaine les enrôle sans distinction de nationalité, exigeant d'eux seulement certaines aptitudes professionnelles, et du cœur à l'ouvrage lorsque le danger gronde. Le lieutenant de bord auquel nous demandons parfois, dans les séjours en Extrême-Orient, on embarque des équipages asiatiques, nous répond que des bateaux comme le sien s'en garderaient bien. "On ne trouve de courage, nous dit-il, pour lutter contre les forces déchaînées de la nature que chez l'homme de race européenne." Et il nous conte l'aventure d'un capitaine, qui ayant engagé des marins hindous fut réduit, par une grosse mer, à exécuter la manœuvre lui-même, aidé de ses officiers, l'équipage pris de terreur s'étant caché à fond de cale !

Mais les navires qui embarquent une population si peu estimable sont obligés de très grandes précautions pour se défendre contre leurs propres habitants. Aussi une discipline de fer règne-t-elle à leur bord. Sous aucun prétexte il n'est permis aux hommes d'introduire ou de consommer de l'alcool ; le vin, la bière même sont rigoureusement proscrits. Les trois seuls boissons qui aient droit de cité sur le *Juteopolis* et ses compagnons



V

VI