

chariots qui accélèrent le sauvetage commencé par nos chaloupes. Où étions-nous ? en Angleterre, en Écosse ou en Irlande ? les avis étaient partagés. Toutes les variétés du costume de Robert-Macaire, moins le pantalon garance, haillons fashionables tombés de la défroque de la gentry sur le dos du paysan, nous apprirent que nous venions de mettre le pied dans la pauvre Erin. Nous étions à Rathmullen, baie de Dundrum, à vingt milles environs de Belfast, principal foyer de l'insurrection de 1798, où s'organisa la formidable association des Irlandais-Unis.

« Au nombre des passagers se trouvait un homme d'une haute distinction, M. King, ministre plénipotentiaire des États-Unis près la cour de France, qui s'est démis récemment de ses fonctions pour cause de santé. J'avais admiré la gravité de son maintien et le calme inaltérable qu'il avait conservé au milieu des émotions de la nuit ; il ne quitta le bâtiment que lorsque toutes les femmes eurent été déposées sur le rivage. Son neveu, jeune homme charmant, passa sur le chariot qui suivit, et m'aida de la meilleure grâce du monde à porter mon bagage jusqu'à la première maison du hameau de Tyrella, espèce d'auberge ou la tourbe des bogs fumait dans une large cheminée ornée de guirlande d'oignons et de bandes de lard. En présentant à sa femme nos compagnes d'infortune, le maître de ce bouge lui avait dit d'un ton de gentlemen : « Voici des ladies que je vous amène, faites leur fête (*give to them a good entertainment*). » Ce brave homme avait une culotte presque entière, mais l'hôtesse marchait nu-pieds, ainsi que ses filles, et un petit garçon, qui nous regardait de tous ses yeux, n'avait pour vêtement qu'un gilet usé par quelque aïeul.

« Une des plus douces sensations qu'on puisse éprouver en ce monde, c'est de marcher sur la terre après avoir échappé à un naufrage, et de contempler de la rive le lieu où on a failli périr. Nous avons joué de ce plaisir tout à notre aise, tandis que les canots et les *carls* transportaient les malles des voyageurs sur la grève. Le *Great-Britain* avait eu un bonheur insolent ; il avait passé entre deux écueils célèbres, *Cove and Calf* (la Vache et le Veau), qui semblaient alors lui montrer avec dépit leurs cornes menaçantes. Les habitants de Tyrella, témoins de plus de soixantes naufrages, prétendaient que nous n'avions échappé que par miracle. On leur demanda pourquoi ils étaient restés si tranquilles toute la nuit ; quelques-uns répondirent qu'ils avaient pris le bruit du canon pour le bruit du tonnerre ; d'autres avouèrent qu'on avait proposé à des pêcheurs de se rendre à bord, mais que ceux-ci n'avaient pas voulu partir sans être payés, et que, faute de quelques shillings, ils s'étaient bravement décidés à prendre patience pour nous jusqu'au jour. Le plus beau de l'affaire, c'est que la station des gardes-côtes est au centre de la baie ; la lumière que nous avions aperçue venait de là, et le bateau de service, couché sur le varloch, dormait comme ses patrons. On n'avait même pas songé à envoyer un exprès à Belfast, vas et port toujours rempli de steamers ; en deux heures un cavalier aurait pu franchir la distance de sept à huit lieues qui sépare la baie de Dundrum de ce port ; mais ceux qui ont des chevaux ont peut-être dit comme les pêcheurs : Qui nous paiera ? et si aucune caution ne leur a été offerte, ils ont eu le même motif pour ne pas se déranger. On cite des côtes inhospitalières où les naufragés ne peuvent échapper au pillage. Ici les choses se sont mieux passées ; on n'a pillé personne, mais on a rangonné tout le monde. Un *cart* attelé d'un âne ou d'un cheval étique coûtait plus qu'un remise à Longchamps. Les lits de Down-Patrick, ville protestante située à cinq milles de la côte, se sont acquis une renommée qui en fera parler jusqu'au fond de l'Amérique : une guinée pour une nuit ! Notez que le meilleur de ces lits n'aurait pas valu, dans une vente, la moitié de son prix de location. Les habitants de la côte, plus misérables que ceux de l'intérieur, se sont montrés moins intéressés : ils ont offert les premiers secours sans y mettre condition ; mais quiconque venait d'un bouge voisin exigeait un prix exorbitant, et demandait même à être payé d'avance. Pendant toute la journée la baie de Dundrum a été visitée et ce empressément par les gentlemen des environs ; il en venait de quinze à vingt milles de distance à cheval, en cart, en tilbury, en calèche. Pas un n'avait eu l'idée de nous secourir, mais tous voulaient nous voir ; ils nous accablaient de questions, et leur curiosité était insatiable. Aucune offre de service ne suivait ces interrogatoires sans fin ; pas un gargon de ferme, pas un chariot n'ont été mis à notre disposition. Une seule personne mérite d'être exceptée, c'est lady Montgomery, propriétaire d'une jolie maison de campagne voisine de la baie ; elle a recueilli plusieurs mères de famille, les a installées chez elle et a pris un soin extrême de leurs enfants. En me promenant avec elle dans son parc, j'ai remarqué une chapelle et une école qu'elle a fait construire ; elle occupait alors beaucoup de pauvres à des travaux de charité, genre d'annone qui témoigne mieux que je ne pourrais le faire de sa bienfaisance éclairée. C'est dans l'école gratuite dont je viens de parler que les jeunes Viennoises ont passé la nuit. Peu après le débarquement, elles étaient groupées sur le rivage autour de Mme Weis, leur directrice, qui s'était voilée la tête pour leur dérober sa douleur ; on disait que le passage devait être payé par deux représentations sur le théâtre de New-York, et que l'événement de la nuit menaçait d'enlever à la troupe ses dernières ressources. La plupart de ces enfants, qui n'appartiennent pas tous à l'Allemagne, sont âgées de cinq à dix ans. Bien peu semblaient comprendre leur situation ; quelques-unes s'étaient éloignées furtivement de l'essaim et s'amusaient à chercher des coquillages. Une des plus grandes portait sur sa son mantelet de velours noir un petit chien paraissant plus effrayé qu'elle, et j'en vis un autre qui veillait avec soin à la garde d'une cage où roucoulaient des tourterelles. Si quelque dessinateur de

l'Illustration eût été à ma place, il aurait eu là un tableau intéressant à reproduire, et la baie de Dundrum lui en aurait offert bien d'autres, car chaque groupe avait une physionomie différente. Je dois une mention honorable au cuisinier du *Great-Britain*. Sans lui nous courions grand risque de manger des pommes de terre malades. Il nous a envoyé une charretée de biftecks et une quantité de pains blancs que les pauvres habitants de la côte dévoraient des yeux ; après ce repas, pris à la volée, chacun s'est dirigé comme il a pu vers Down-Patrick et de là sur Belfast, où nous avons trouvé deux bons steamers qui nous ont ramenés à Liverpool.

« L'esprit d'association s'applique à tout dans ce pays. Je viens d'en avoir une preuve que je recommande à l'attention de mes compatriotes ; au lieu d'agir individuellement, les passagers ont élu un comité chargé de la défense de leurs intérêts ; on est entré en pourparlers avec les directeurs de la Compagnie Gibbs, Bright, etc., et l'on a obtenu l'entière restitution des sommes versées pour le passage. Cent-quatre-vingt-un voyageurs à 840 fr. par tête, comptez ; le chiffre est assez rond, ce me semble. Aussi notre dernier meeting a-t-il été terminé par un vote de remerciements. Reste à trouver un autre navire, et à défaut de steamer, forcé nous sera de nous rabattre sur les paquebots à voiles.

« A l'heure qu'il est on ne sait pas si le *Great-Britain* reverra Liverpool. Le capitaine est toujours à bord ; il a fait débarquer le charbon et le mobilier, il continue à alléger le navire et il compte sur la grande marée du 4 octobre pour le remettre à flot. Dieu veuille qu'il réussisse ! Son malheur intéresse tout le monde dans cette ville, et l'on attend ses explications avec une bienveillance fort rare en pareil cas. Quelques excuses ont été officieusement présentées pour justifier l'erreur de marée ; on a parlé de compass mal réglés, de phares qui se ressemblent, de brumes épaisses, de point inexactement relevé par le second ; tout cela mérite-t-il quelque crédit ? on le saura bientôt. Je me bornerai ici à quelques observations générales.

« Evidemment, l'usage établi en Angleterre de faire présider par le capitaine une table dressée tant de fois, est incompatible avec la surveillance du pont. Il y a moins de danger lorsqu'on est en pleine mer, mais tant qu'on navigue dans le canal Saint-George ou dans la Manche, il ne faudrait pas laisser à un second le soin de diriger la manœuvre.

« En outre, on abuse de la vapeur pour suivre des routes impraticables à la voile ; ainsi, au lieu de tenir le milieu, on s'approche des côtes et on les serre le plus près possible avec d'autant plus de confiance qu'on est piloté par leur feu ; il y a quinze jours à peine j'ai franchi la Manche de cette manière en quittant Boulogne sur *the City-of-London* ; le paquebot s'est dirigé en droite ligne vers la côte opposée et l'a doublée jusqu'à peu de distance de l'embouchure de la Tamise ; qu'est-il arrivé ? C'est qu'il a fallu jeter l'ancre et attendre le jour pour retrouver la passe que l'on avait manquée. Encore quelques minutes de route, et peut-être nous aurions eu le sort du *Great-Britain* ou pis encore.

« Un dernier mot : puisque l'organisation des paquebots transatlantiques est toujours à l'étude en France, et que nous sommes condamnés à venir chercher à Liverpool les moyens de transport que nous devrions trouver au Havre, je fais des vœux pour qu'on n'imite pas les constructions colossales qui mettent la résistance du mécanicien hors de proportion avec la puissance des machines. Les compagnies anglaises semblent avoir voulu faire des défis aux compagnies américaines et j'ai lieu de croire qu'elles se repentent déjà de ces farouches bravades. Nos frégates à vapeur le *Gemer* et le *Cadman* n'excèdent pas 450 chevaux, et l'*Acadia*, qui a fait tant d'heureuses traversées, est exactement de la même force. Il y a plus d'inconvénients que d'avantages à dépasser cette limite, déjà bien élevée pour les voyages de long cours. Tel est du moins le sentiment des hommes du métier que j'ai entendus à Liverpool et ailleurs discuter la question.

On lit dans le *Journal du Havre* du 2 octobre :

« On continuait à s'occuper, à Dundrum, du sauvetage du *Great-Britain*, et l'on conserve l'espoir de le renflouer. Mais les nouvelles du lieu du sinistre annoncent que sa position s'empire : la rupture des ancres qui le retenaient le cap au large l'a laissé à la merci des flots, qui l'ont placé en travers.

« Toutefois, le capitaine Hosken ne perd pas courage : il demande de nouveaux appareils pour remplacer ceux que le mauvais temps a détruits, et se prépare pour la prochaine grande mer.

On lit dans les journaux anglais :

« M. Clarkson, un des directeurs de la Compagnie transatlantique à laquelle appartient le *Great-Britain*, et venu sur le lieu du sinistre de ce bâtiment et en a constaté la cause réelle. La carte sur laquelle le capitaine Hosken a dirigé sa route ne fait pas mention du feu de la pointe Saint-Jean, allumé depuis trois ans, et ce feu a été pris par lui pour le feu de Calf of Man. Ce dernier feu est tournant, et l'autre aussi ; l'un fait son évolution en une minute, et l'autre en deux minutes ; mais à la mer, par un gros temps, lorsque surtout on n'est pas prévenu de l'existence de l'un des deux feux, il est très-facile de se tromper.

Univ

AVIS

On prie, ceux ou celles à qui on offrira à vendre les articles suivants : un surtout de draps brun, collet de velours de soie, et doublé de soie carrottée, moins foncé, un habit de draps noir, dont les boîtes doublées en soie noire. Un habit de bonnecan blanc, manches doublées en coton carrotté bleu et blanc boutons jaunes, un manteau de femme de drap bleu avec grand collet, doublé