

EN TORPILLEUR

Si vous avez fréquenté les environs de nos ports militaires, Cherbourg ou la rade de Brest, Lorient ou les côtes de l'embouchure de la Charente, vous avez vu sans aucun doute quelques torpilleurs ; vous auriez pu même en apercevoir sans quitter le centre de la France, puisqu'on en a fait passer un de la Manche à la Méditerranée, par les rivières et les canaux, et qu'un autre a suivi à peu près la même route par des voies ferrées, transporté sur un wagon comme une vulgaire diligence, au temps où il en existait. Mais où le torpilleur est intéressant à voir, ce n'est pas au repos et encore moins à sec : c'est dans son élément, lorsqu'il s'élance fendant la lame, rapide comme un train de chemin fer, disparaissant presque sous les embrans. C'est ainsi que j'avais fait connaissance avec ces petits navires aux proportions minuscules.

A mon grand regret, je n'avais jamais posé mon pied de profane sur le pont étroit d'un torpilleur quelconque. Souvent, étendu au soleil sur quelque plage de nos côtes, j'en avais aperçu sortant à toute vitesse de la Charente, pour parcourir la rade et disparaître bientôt, s'enfonçant dans le creux de la lame... quand un beau jour je reçois un télégramme d'un de mes amis, commandant du torpilleur 74, pour me rendre au petit port de Saint Martin-du-Ré, et m'embarquer à son bord ; l'occasion était trop belle de mettre à exécution mon rêve : je n'eus garde de la manquer.

A l'heure dite, j'étais sur le quai, attendant avec impatience, quand je crois entendre un sifflet strident et prolongé qui se rapproche rapidement. Je cours à la jetée ; c'est lui, *Lui*, ce n'est point mon ami, je n'y pense plus à ce moment ; *lui*, c'est le torpilleur, mon navire de tout à l'heure, où il me tarde de me voir embarqué. Aujourd'hui, il est gris fer ; je dis *aujourd'hui*, car ces embarcations portent à bord des réserves de couleurs diverses, pour être en mesure de se peindre diversement, suivant l'éat du temps, et de se rendre ainsi presque invisibles. Le 74 est tout petit, ou du moins il me semble tel : c'est ce qui se produit du reste pour tous les bateaux, le moindre canot paraissant assez grand quand il est à sec, pour n'être plus, à flot, qu'une coquille de noix. Cependant le 74 a environ 33 mètres de long, ce qui serait beaucoup en Seine, mais me semble bien peu au milieu de l'Océan. Ces petits navires varient comme longueur, les uns avec 33 mètres, d'autres 35, d'autres 40 ; d'autres enfin ont 45 mètres ; ce sont ceux qu'on nomme de haute mer. Ce qui est remarquable dans tout torpilleur, c'est son étroitesse ; un vrai poi son, ou plutôt un cigare qui flotterait : 3 mètres et demi peut-être de large ; et du reste, la plateforme installée sur le dos du cigare, et qui figure le pont, a encore moins. Je ne me sens pas tout à fait sans inquiétude, à la pensée de me confier, *moi et ma fortune*, aux caprices du cigare en question : d'autant qu'il y a quelques mois à peine, les journaux ont rapporté avec maints détails la disparition de deux torpilleurs (de 35 mètres, il est vrai), qui se sont renversés comme de vulgaires pèrissoires, noyant à peu près tous ceux qu'ils portaient.

Enfin le sort en est jeté, j'ai accepté l'invitation, et si j'en réchappe, j'aurai ce grand voyage à conter à mes amis et connaissances.

Mon torpilleur s'engage entre les deux petites jetées, et je reconnais sur le pont mon ami le lieutenant T... Mais nous ne sommes pas encore près de nous serrer la main ; ce n'est pas une petite affaire, en effet, que de diriger et de faire venir à quai un de ces bateaux. L'entrée du port est étroite, et la coque de ces navires est très sensible, se faussant presque au moindre choc. C'est alors toute une série de manœuvres, de canots mis à l'eau pour porter des amarres à terre (canots Berthon en toile, pliants et gros comme un berceau d'enfant). Enfin, le vent du dehors et de la vague qui clapote au pied des jetées, et je n'ai plus qu'un désir : faire connaissance complète avec mon navire. C'est vite fait : pas même 33 mètres de longueur à parcourir, puisque le pont est plus court que le bateau lui-même.

A tout s'igneur, tout honneur : visitons les appartements du lieutenant de vaisseau commandant, *maître après Dieu* des quinze hommes qui constituent son équipage. Ces appartements se trouvent vers le milieu du bateau, un peu en arrière de la machine ; nous descendons par une petite échelle en fer toute droite, et nous voici dans la place. L'inventaire n'est pas long. Une petite chambre de 2 mètres de long sur autant de large et autant de hauteur ; au milieu, une table en acajou pliante sur laquelle un lunch nous attend, préparé par le matelot domestique du commandant : à droite, une couchette ressemblant beaucoup à une boîte ; à gauche, un canapé pouvant aussi servir de lit de repos. Par ci par-là quelques petits placards, contenant des provisions, des gargousses de lancement de torpilles. Au fond, s'ouvre une porte à coulisse donnant dans un petit cabinet de toilette (quel luxe !) profond d'un mètre au plus, et c'est tout. Il fait un peu chaud, et cependant les feux s'éteignent. Remontons et passons sur l'arrière. Voici un autre *capot*, petite ouverture carrée, qui nous permet de descendre par une échelle dans le poste des maîtres (lieux sous-officiers) ; ils sont deux, le pilot et l'adjutant, et leur poste est grand comme les appartements du commandant. C'est maigre pour deux ! et pas de cabinet de toilette encore ! On couche le long de la paroi, ce qu'on nomme le *bordé*, et l'on n'est séparé de l'eau que par une mince feuille d'acier de 3 millimètres d'épaisseur.

L'organe essentiel où se concentre toute la vie du torpilleur, c'est la machine, fournissant des vitesses extraordinaires : l'hélice tourne parfois à 400 tours à la minute. Dans la chambre de *chauffe* se trouvent enfermés trois hommes, deux chauffeurs et un mécanicien, dans une atmosphère

surchauffée, et en plein courant d'air, pour activer le tirage. La vie est terriblement fatigante dans ce milieu, et il faut, pour la supporter, un personnel d'élite. On voit, au-dessus du pont du torpilleur, les deux tuyaux évacués, les *manches à air*, qui fournissent l'air à la chambre de chauffe. Sortons de cette fournaise où l'on cuit, même les feux éteints, et remontons au grand air, à la bonne brise de mer. Gagnons maintenant l'avant.

Voici d'abord un banc assez peu élevé sur lequel monte le commandant pour diriger la marche en cours de route : au-dessous de lui, et dans une sorte de logette, de petite tour en métal où il se met lui-même pendant le combat, se tient un timonier tournant la roue du gouvernail ; les ordres à la machine pour la marche ou l'arrêt se donnent avec une sonnerie. Continuons, et nous trouvons une ouverture et une échelle descendant accès au poste de l'équipage. On n'imagine pas l'étroitesse de ce réduit où doivent loger treize hommes. La longueur en est à peine de 8 mètres ; d'ailleurs les parois n'en sont point boisées : on se croirait dans le corps de quelque cétacé. Presque pas de jour : en tout, deux ouvertures rondes s'ouvrent à l'avant, qui servent au passage des torpilles : car dans le type de torpilleur qui me donne l'hospitalité, le lancement des torpilles se fait à l'intérieur, grâce à deux sortes de tubes faisant office de canons. En ce moment, ces deux fenêtres rondes sont ouvertes : mais, pendant la marche, elles doivent rester fermées, parce qu'elles sont couvertes par la lame que fend le petit navire ; et alors, obscurité absolue et manque d'air presque complet dans le poste, où sont serrés les uns contre les autres les treize hommes de l'équipage. Il est vrai que d'ordinaire tout l'équipage dort sur le pont dans des couvertures. Nous voyons se dessiner à l'avant formant comme deux gros yeux, les ouvertures dont nous parlions : d'ailleurs, on tend de plus en plus aujourd'hui à placer sur le pont les appareils de lancement des torpilles, ce qui en fait de vrais canons, à l'aide desquels on peut viser, indépendamment de la position du torpilleur. Dans notre inventaire, nous avons oublié de dire que le petit navire porte sur son pont deux mâts qui peuvent s'enlever, et qui servent à hisser la flamme nationale et les signaux ordinaires. Ce que nous avons dit du torpilleur 74 peut se dire des autres, de 35 mètres ou de 40, avec cette différence cependant, que les aménagements sont un peu plus spacieux, et les défenses plus compliquées et qu'ils portent sur leur pont deux canons revolvers.

Après cette visite détaillée, je me sentais plus tranquille, habitué déjà que j'étais à ma nouvelle demeure, et lorsque, trois ou quatre heures plus tard, nous repartîmes, j'étais charmé. Il venait une bonne petite brisa qui nous fouettait la figure ; j'étais près de mon ami, sur le banc du commandement, et je puis dire que nous dévorions l'espace : qu'on en juge.

L'hélice allait à la vitesse raisonnable de 350 tours à la minute, et nous filions environ 10 *noeuds* à l'heure, au rement dit, pour le profane, près de 40 kilomètres, la vitesse d'un train. La houle nous balançait assez rudement, mais mon estomac ne craint rien ; l'avant du bateau fendait la vague et faisait jaillir l'eau à 2 mètres, et nous éprouvions un sentiment de bien-être général. Il est vrai que, pendant ce temps, mécaniciens et chauffeurs enlisaient en bus, secoués constamment par 350 trépidations à la minute. Par curiosité, je descends dans l'appartement du commandant : c'est un ébranlement complet et une chaleur étouffante. Qu'on imagine ce que cela peut être quand la machine donne 400 tours à la minute, que l'on court à l'enfer pour l'approcher le plus possible, lui lancer deux torpilles qui éclatent sous ses flancs, et faire à toute vapeur pour éviter les coups de canons-revolvers et les projectiles de toutes sortes. Enfin nous n'en sommes point là, heureusement ; je remonte sur le pont, et, au bout de deux heures de navigation, nous entrons dans le port militaire de Rochefort. Pour mon compte, j'étais enthousiasmé de cette navigation à toute vapeur. Après avoir dévoré tant d'espace, je sentais le besoin de me mettre autre chose sous la dent. J'étais prêt à me rembarquer une fois mon appétit calmé ; et je vous dirai avant de finir : essayez d'une promenade de ce genre, si vous le pouvez, et vous ne rêverez plus que d'aller chercher l'appétit dans un petit voyage de deux ou trois heures en torpilleur.

DANIEL BELLET.

LE BAROMETRE

Le docteur Hough, mort évêque de Worcester, réunissait toutes les vertus d'un citoyen et d'un ecclésiastique ; la douceur faisait le fond de son caractère. Un jeune homme qu'il connaissait vint lui offrir ses respects, et arriva à l'heure du dîner. On le reçut avec beaucoup de politesse. Le laquais qui lui avançait une chaise fit tomber un baromètre curieux qui avait coûté vingt guinées et qui fut brisé en mille pièces. Le jeune homme affligé de l'accident dont il avait été la cause innocente, cherchait à excuser le domestique. Le bon prêtre l'interrompt : « N'en parlons plus, dit-il ; le temps a été très sec jusqu'à présent ; j'espère qu'enfin nous aurons de la pluie, car je n'ai jamais vu le baromètre si bas. »

LE JABOT

Un élève en médecine se présente à l'examen de la faculté avec une chemise à jabot qui faisait honneur à sa blanchisseuse. Le jabot sortait de son gilet avec un éclat incomparable, au point d'intriguer le professeur qui l'interrogeait. Dans le fait, le vieux professeur en était tout offusqué, et il pensa sur-le-champ qu'un pareil luxe ne devait pas appartenir à un récipiendaire bien évant :

« Monsieur, dit-il, pourriez-vous me dire ce que vous entendez par jabot ? » Le candidat, troublé, ouvre de grands yeux, les abaisse sur sa poitrine, regarde le professeur et rougit. « Allons ! vous ne savez pas ce que c'est qu'un jabot ? Eh bien ! Monsieur, c'est le troisième estomac d'un dindon. » En effet, ce mot désigne aussi une sorte de poche que possèdent quelques oiseaux.