

Lancée quelques jours auparavant, elle attendait sa mûture. Les sculpteurs étaient en train d'orner son couronnement et sa poullaine alors que le chef des travaux avait quitté Lorient. Le jour même qui précéda le départ du constructeur et de ses ouvriers, on était occupé à sculpter, par un surcroît de luxe, le nom de la corvette sur son arrière. L'artiste ouvrier en était à l'A de d'Auray, quand il avait appris la disparition du constructeur royaliste, juste au moment où les troupes républicaines entraient en ville. Il avait aussitôt abandonné le chantier pour n'y plus revenir.

La corvette saisie comme bien d'émigré (les chouans étant considérés comme tels) fut mise en vente au profit de l'Etat. Un armateur de Bordeaux, chaud patriote, l'acheta. Il avait achevé de l'aménager et de la mâter, puis il avait cherché un homme intelligent et hardi. Cet homme trouvé, un équipage fut engagé, et la corvette devint l'un de ces formidables corsaires qui ont fait la gloire de notre marine de 1795 à 1814. Seulement, au lieu de s'appeler Notre-Dame d'Auray, elle se nomma la *Brûle-Gueule*. Le nom à demi tracé, Notre-Dame d'A..., placé à l'arrière, fut néanmoins laissé, car, étant sculpté en plein dans le couronnement, il eût fallu pour l'enlever se livrer à des travaux importants.

La corvette, aménagée, armée, équipée avec soin, alla croiser sur les côtes d'Espagne. Ses premières campagnes furent si heureuses que le capitaine corsaire, confiant dans son équipage, résolut de lutter d'audace et de bonheur dans l'Océan Indien avec les *Duterte*, les *Surcouf*, les *La Cousinerie*, les *Marcof*, ces terreurs de la marine anglaise, ces grandes gloires de notre pavillon.

La *Brûle-Gueule* se montra digne de ses émules. Durant toute l'année 1798 et la première moitié de l'année 1799, elle tint la mer sans presque atterrir. Ses prises dépassaient les plus folles espérances : son armateur nageait dans la joie, quand un dernier combat, plus meurtrier que les autres, vint causer à la corvette des avaries telles qu'il fallut relâcher à l'Île de France.

Le gouverneur de l'île, le général Malartic, avait des dépêches de la plus haute importance à faire parvenir à Paris, et il n'avait pas un seul navire de guerre à sa disposition : *Surcouf* était en mer, *Duterte* malade des suites d'une blessure ; le général gouverneur s'adressa au commandant de la *Brûle-Gueule* et le chargea de porter ses dépêches en France. Cette nouvelle fut accueillie avec une joie frénétique par l'équipage qui, après une navigation de près de deux ans, entremêlée de tempêtes et de combats acharnés, n'était pas fâché d'avoir l'aimable perspective de quelques mois de repos sur la terre natale et la facilité d'y gaspiller follement les parts de prise gagnées au prix du sang.

La *Brûle-Gueule* réparée, on mit donc à la voile, le cap sur France. Jamais départ ne s'accomplit dans des circonstances meilleures. La pensée de revoir enfin cette patrie adorée dont on était séparé depuis si longtemps, d'y rentrer riche, heureux et glorieux, de retrouver des parents, des amis, auxquels on apportait fortune et honneur, était pour l'équipage un sujet d'allégresse perpétuelle.

On eût dit que le ciel eût voulu, lui aussi, contribuer à cette joie. La *Brûle-Gueule*, après la traversée la plus heureuse, atteignit la hauteur du cap Ortégal par une brise excellente et une mer superbe. La corvette courait droit sur l'embouchure de la Gironde, et bientôt ses vigies allaient signaler la terre, cette terre de France dont la vue allait faire battre tous les cœurs, lorsqu'eut lieu brusquement l'une de ces sautes de vent si communes dans le golfe de Gascogne.

La brise jusqu'alors favorable devint subitement contraire, le temps changea, une tempête éclata et la *Brûle-Gueule* dut fuir devant le vent qui la poussait vers le nord.

La tempête avait duré quatre jours. Le cinquième, le soleil s'était levé radieux, la mer s'était calmée et au vent impétueux avait succédé une bonne brise régulière. En pointant ses cartes, le commandant avait reconnu qu'il devait être à la hauteur du Finistère. Il résolut d'atterrir à Brest, quitte à faire prévo-

nir de là son armateur de Bordeaux. Les mesures prises en conséquence, la *Brûle-Gueule* avait mis le cap sur l'extrême pointe de la vieille terre armoricaine. A mesure que la journée avançait, la brise avait faibli ; puis, à l'heure où le soleil commença à décroître, la brise avait fraîchi de nouveau.

C'est ce jour-là précisément que nous posons le pied à bord de la *Brûle-Gueule*, c'est-à-dire dans les premiers jours de novembre 1799, ou pour mieux dire de brumaire de l'an VII de la République française.

Le quart pris, les ordres donnés et reçus, la route maintenue, l'équipage s'était groupé à l'avant, entre le beaupré et le mât de misaine. La manœuvre exécutée, les matelots avaient pris leur place, les uns couchés au pied du cabestan, d'autres appuyés contre les caronades, tous fumant, chiquant, se prélassant sur les planches grattées du pont, avec la béatitude de Turcs voluptueusement étendus sur un soyeux sofa.

Nordèt, le second maître, un vieux de la cale, suivant l'expression consacrée, était à cheval sur l'extrémité du beaupré toujours sa chique sous la joue droite et sa pipe dans le coin gauche de la bouche : ce qui, pour tous ceux qui le connaissaient (et Dieu sait si Nordèt était connu, depuis quarante ans qu'il naviguait !) continuait à signifier : tempête.

Chaque fois, que, dans des circonstances importantes, on apercevait le vieux maître, les matelots avaient coutume de se dire entre eux :

— Eh ! vieux, comment que Nordèt gouverne sa chique et sa pipe ?

Si on répondait : " Chique à bâbord et pipe à tribord," c'est-à-dire chique à gauche et pipe à droite, cela voulait dire : Le vieux maître est de bonne humeur, il sera indulgent, on pourra s'amuser, flâner sur les enfléchures et faire des niches au maître-coq, comme, par exemple, de le maintenir les pieds en l'air et la tête en bas, jusqu'à tant qu'il éternue, ce qui est une distraction que ne peuvent apprécier ceux qui ne l'ont pas goûtée.

Mais si à la question on répondait : " Chique à tribord, pipe à bâbord," alors il fallait filer proprement son écoute et ne pas burlinguer quand le sifflet de Nordèt avait retenti, car il arrivait instantanément au burlingueur un coup de pied encourageant qui l'aidait puissamment à gravir les enfléchures, ou un coup de poing qui lui épargnait la peine de faire lui-même un effort pour se baisser quand il s'agissait du grattage du pont.

Nordèt, dans son enfance, s'était nommé Pierrot, mais il y avait si longtemps que personne ne s'en souvenait, lui moins que tout autre ! Tout jeune encore, moussaillon, il avait été surnommé Nordèt parce qu'il était très-maigre.

D'abord et pour comprendre le motif qui avait dicté ce surnom pour cause de maigreur, il faut savoir que dans le langage des matelots, les points cardinaux (à l'exception du nord) se désignent d'une façon peu intelligible pour tout homme n'étant pas du métier. On ne dit ni est, ni ouest, ni sud, mais bien *é* ou *ét*, *ouâ*, *sur*, ce qui donne pour la dénomination des points mixtes, des mots tels que ceux-ci : *sirouâ* pour sud-ouest, *norouâ* pour nord-ouest, *suré* pour sud-est, *nordèt* pour nord-est, etc. Maintenant il existe encore dans le langage coloré des matelots trois proverbes dont on fait une perpétuelle application. Ces trois proverbes qui ont le vent pour sujet sont : brutal comme mistral, mouillé comme surouâ et sec comme nordèt.

Or, Pierrot était maigre et naturellement sec, ce qui, suivant le proverbe, le faisant ressembler à nordèt, lui en avait valu le nom. En grandissant, le matelot avait semblé prendre à tâche de justifier ce nom, car sa maigreur avait augmenté dans des proportions telles qu'il était devenu plus sec qu'une feuille de parchemin.

Second maître à bord de la *Brûle-Gueule*, estimé de ses chefs et aimé de ses inférieurs, Nordèt était une espèce d'oracle qu'écoutait favorablement l'équipage. A force de s'enquérir de la façon dont Nordèt gouvernait sa pipe et sa chique, cette pipe et cette chique avaient fini par devenir le baromètre infallible de l'état moral des matelots.