

Revue Canadienne,

DU MONDE POLITIQUE, RELIGIEUX, LITTÉRAIRE, INDUSTRIEL ET COMMERCIAL.

VOL III.

MONTREAL, 16 JANVIER, 1846.

N. 3.

NOUVELLES ÉTRANGÈRES.

VOYAGE DE L'INDE EN ANGLETERRE.

M. Waghorn vient d'accomplir, au milieu des élan d'enthousiasme et des ovations de ses compatriotes, son voyage d'essai d'Alexandrie à Londres, par Trieste et Dvino, en dix jours et demi. Parti d'Alexandrie le 20 octobre, à onze heures du matin, deux jours avant le départ du paquebot qui dessert la ligne directe entre cette ville et Marseille, il est arrivé à Londres, le 31 du même mois, à quatre heures du matin, en passant par Niederndorf, Inspruck, Kempfed, Meiningen, Stuttgart, Cologne, Ostende et Douvres. Il a employé cent cinquante-sept heures, c'est-à-dire, six jours et demi environ, pour se rendre d'Alexandrie à Trieste : cent heures, c'est-à-dire un peu plus de quatre jours, pour se rendre de Trieste à Londres, par l'Allemagne : en tout, deux cents cinquante-sept heures, ou bien dix jours et demi environ. Par la voie de Marseille, le même trajet s'effectue actuellement en deux cent cinquante-cinq heures, ou bien dix jours et demi, comme par la voie de Trieste : huit jours, c'est-à-dire cent quatre-vingt-douze heures d'Alexandrie à Marseille ; trois jours environ, c'est-à-dire, soixante-trois heures, de Marseille à Londres. Différence de vitesse, à l'avantage de la voie de Marseille sur celle suivie par M. Waghorn, deux heures.

Cette célérité dont on a tant fait de bruit reste donc encore inférieure à celle du service ordinaire, et l'expérience tentée par M. Waghorn n'a encore rien résolu en sa faveur. Il est vrai de dire que si M. Waghorn n'avait point été retardé par une violente tempête d'Alexandrie à Trieste, il aurait accompli son voyage en 228 heures, c'est-à-dire en moins de 10 jours, ce qui établirait alors en faveur de la voie de Trieste sur la voie de Marseille une supériorité de vitesse de vingt-sept heures au plus. Ceci est de la plus haute importance et mérite qu'on s'y arrête.

Les termes du problème posé par M. Waghorn ne sont pas autres en définitive que ceux-ci : la distance d'Alexandrie à Londres par la voie de Trieste, est-elle moindre que la distance d'Alexandrie à Londres par la voie de Marseille ? Tout est là.

Si cette distance est égale par l'une ou par l'autre de ces deux voies, et si même l'avantage appartient à Marseille pour le trajet de cette ville à Londres, le problème est d'avance résolu, il ne s'agit plus pour la France que d'élever ses voies de communication au même niveau de vitesse que celles de l'Autriche et de l'Angleterre. Pour ce qui tient à la traversée d'Alexandrie à Marseille, la distance étant, à quelque légère différence près, égale à celle d'Alexandrie à Trieste, pourquoi nos paquebots destinés à desservir cette ligne n'effectueraient-ils pas, comme ceux de l'Autriche ou de l'Angleterre, cette même traversée en quatre ou cinq jours, au lieu de huit, comme cela se pratique actuellement, sauf à ne pas toucher à Malte, si la concurrence l'exigeait ? Comment pourrions-nous dès lors être devancés dans cette ligne par M. Waghorn ?

La navigation dans la Méditerranée est plu-

calme et plus sûre que dans l'Adriatique ; l'ouragan la traverse moins, ne s'y fixe pas ; les marées y sont nulles et le niveau y demeure toujours le même, en sorte que le jeu alternatif du courant ne contrarie jamais l'entrée ou la sortie des baies. Quant aux fortunes de mer, nous ne croyons pas que M. Waghorn ait plus qu'un autre le privilège de les conjurer ; le retard qu'il a éprouvé dans sa traversée de Bombay à Suez et d'Alexandrie à Trieste en est une preuve suffisante. L'avantage est donc de notre côté, et il ne s'agit que de vouloir, pour assurer à nos paquebots d'Alexandrie à Marseille une supériorité que leur donne la force même des choses sur ceux de l'Angleterre et de l'Autriche.

Quant à la distance de Marseille à Londres, il suffit de jeter un simple coup d'œil sur une carte de géographie, pour se convaincre que cette distance est moindre que celle de Trieste à Londres. Sous ce rapport encore, l'avantage de la vitesse nous est acquis, sans attendre que la grande ligne du chemin de fer de Marseille à la Manche soit exécutée. En outre il ne faut pas perdre de vue que la rapidité du voyage d'essai de M. Waghorn a tenu surtout à ce que son courrier a devancé de deux jours l'arrivée de la valise de Bombay à Alexandrie.

Tandis que les dépêches de l'Inde ne sont arrivées à Alexandrie que le 21 "octobre," à huit heures du soir, les lettres de M. Waghorn y sont arrivées en vingt-une heures et trois quarts, c'est-à-dire le 20 au matin ; elles avaient été données à Bombay, par son agent, au commandant du vapeur, avec prière de les remettre sans aucun délai, à Suez, à la personne qui les réclamerait en son nom. En effet, aussitôt après que la vapeur a jeté l'ancre à Suez, l'individu chargé de réclamer le paquet à l'adresse de M. Waghorn, a été le demander au commandant qui le lui a remis, et immédiatement il est monté sur un dromadaire, et sans s'arrêter nulle part il est arrivé le 20, à sept heures du matin, à Alexandrie ; le pli a été remis à M. Waghorn à dix heures du matin et à onze heures, le bateau a quitté Alexandrie. M. Waghorn ne pouvait donc pas manquer d'arriver à Londres avant les dépêches de l'Inde, qui n'étaient parties d'Alexandrie que le 22, en supposant même qu'il eût employé d'Alexandrie à Londres, par la voie de Trieste, autant de jours qu'emploient nos paquebots d'Alexandrie à Marseille.

Il résulte de la lettre que M. Waghorn vient d'adresser tout récemment au *Times*, qu'il aurait pu gagner encore sur la valise de Bombay à Suez une avance de deux jours, et que le steamer *Sémiramis*, au lieu d'arriver le 19 à Suez, sans le mauvais temps, y serait arrivé le 17, ce qui aurait réduit, en tout, le temps employé par le courrier de M. Waghorn, de Bombay à Londres à vingt-six jours, au lieu de vingt-neuf et demi.

Mais il n'est pas toujours facile de transporter quatre-vingt ou cent caisses de lettres comme on en transporte une ou deux, et la route de Suez à Alexandrie est loin d'être constamment praticable pour de lourds transports, comme elle a pu l'être pour le courrier de M. Waghorn ; d'ailleurs, en admettant que cette expérience pût être reprise avec succès, pourquoi la valise de Bombay n'aurait-elle pas recours aux mêmes moyens de célérité ? Ce qui est pos-

sible pour l'un, serait-il donc impossible pour l'autre ?

Ainsi, on le voit, de Bombay à Alexandrie, l'activité de M. Waghorn peut, dans tous les cas, être égalée ; d'Alexandrie à Londres, par la voie de Marseille, les chances de supériorité de vitesse sont toutes en notre faveur. M. Waghorn ne rencontrera pas, en toute saison, un concours de circonstances et de volontés aussi bien disposées et aussi promptes à le servir et, dans tous les cas, nous serions encore en mesure, par le privilège de notre position géographique, de lutter avec avantage, en imposant une plus grande activité à nos paquebots, par la voie de mer, et à nos courriers, par la voie de terre. Indépendamment des fortunes de mer dont il n'est pas plus exempt que les autres, lorsqu'il voudra renouveler son entreprise, M. Waghorn doit s'attendre à subir plus d'un nouveau genre d'obstacle.

Le *Times* lui-même exprime des doutes sur l'avenir de ce premier essai ; bien que, dans certains cas, la voie de Trieste lui paraisse plus rapide que celle de Marseille, par le service de la malle de l'Inde en Angleterre, il prévoit que M. Waghorn ne parviendra pas facilement en hiver, à faire passer dans les défilés du Tyrol une malle composée de plusieurs boîtes, et que les neiges sont de nature à occasionner un retard de plusieurs jours.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que Trieste jalouse à Marseille ce commerce du Levant, et que l'Angleterre, de concert avec l'Autriche et l'Allemagne, luttent de zèle et d'efforts pour nous priver du transit de l'Inde ; cette lutte date de loin, et le voyage d'essai de M. Waghorn n'est que le couronnement d'une suite de projets médités dans l'ombre depuis longues années et une preuve de plus de cette invincible opiniâtreté du génie britannique, qui ne se lasse jamais et ne recule devant aucun obstacle, lorsqu'il s'agit de pousser à bonne fin une grande entreprise, quelque chanceux que puissent être les résultats. Il y a longtemps que la susceptibilité britannique souffrait de payer un tribut à la France pour le transport des dépêches de l'Inde ; M. Waghorn, qui, le premier, a traversé la mer Rouge sur un beau bateau à vapeur et qui semble rechercher les tâches périlleuses et difficiles, voudrait enfin affranchir son pays de ce tribut. Y réussira-t-il ? ce premier essai pourra-t-il se reproduire sur une plus grande échelle ? aura-t-il toujours le même élément de succès et les mêmes moyens d'exécution ? La France sera-t-elle sérieusement dépossédée des privilèges de sa position géographique, ou bien, n'est-ce là qu'un vain triomphe, une boutade d'amour d'amour-propre national, un pari dont l'Angleterre et l'Autriche ont voulu se donner le spectacle ? N'exagérons rien ; autant nous serions coupables de nous endormir dans une fausse sécurité, autant il serait ridicule de concevoir des craintes chimériques.

Il est rare de voir l'Angleterre renoncer à un projet acquis. Tout porte donc à croire que l'essai de M. Waghorn se renouvellera, qu'il sera repris en son œuvre et que de nouveaux efforts seront tentés pour le rendre plus efficace et le poursuivre jusqu'à ses dernières limites de perfection.

Quoi qu'il en soit de l'avenir de cette entreprise, elle n'en est pas moins un fait des plus graves qui doit éveiller toute la sollicitude de notre gouvernement et provoquer les mesures les plus promptes pour prévenir les consé-