

www.e-rara.ch

Histoire d'un paquebot

**Tillier, Louis
Bonnetain, Paul
Paris, [1890]**

ETH-Bibliothek Zürich

Shelf Mark: Rar 40187

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-73140>

Introduction.

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

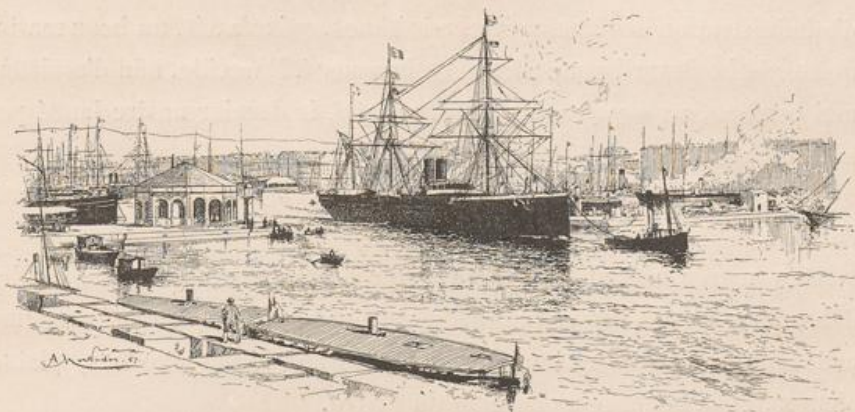
e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelnformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]



Sortie du port de Marseille.

INTRODUCTION

A BORD DU *PORTUGAL*

Pauillac, 17 juillet 1887.

Ces derniers jours, j'ai eu la bonne fortune de retrouver la mer, non pas cette mer pour rire, et comme parisienne aussi, dont, sur les plages à la mode, on hume le parfum du seuil des casinos, mais la grande mer véritable, l'immensité sournoise, le large berceur et doux où somnole le souci de vivre.

J'ai dit bonne fortune. C'est en effet une bonne fortune, cette gracieuse invitation de M. Armand Béhic, le président du conseil

d'administration des Messageries maritimes, qui m'a fait, un beau matin, quitter le boulevard pour aller m'embarquer à Marseille, afin d'assister, moi profane, au *voyage d'essai* du *Portugal*, le dernier navire lancé par la Compagnie.

Or, parti de Marseille le 9 juillet, le *Portugal* vient de mouiller à Pauillac.

La marée aidant, il sera ce soir à Bordeaux où il me faudra débarquer, et, depuis ce matin, je pense à ce débarquement avec une mélancolie qu'entretiennent la bruine noyant le paysage bas, plat à pleurer, et la boueuse monotonie du fleuve.

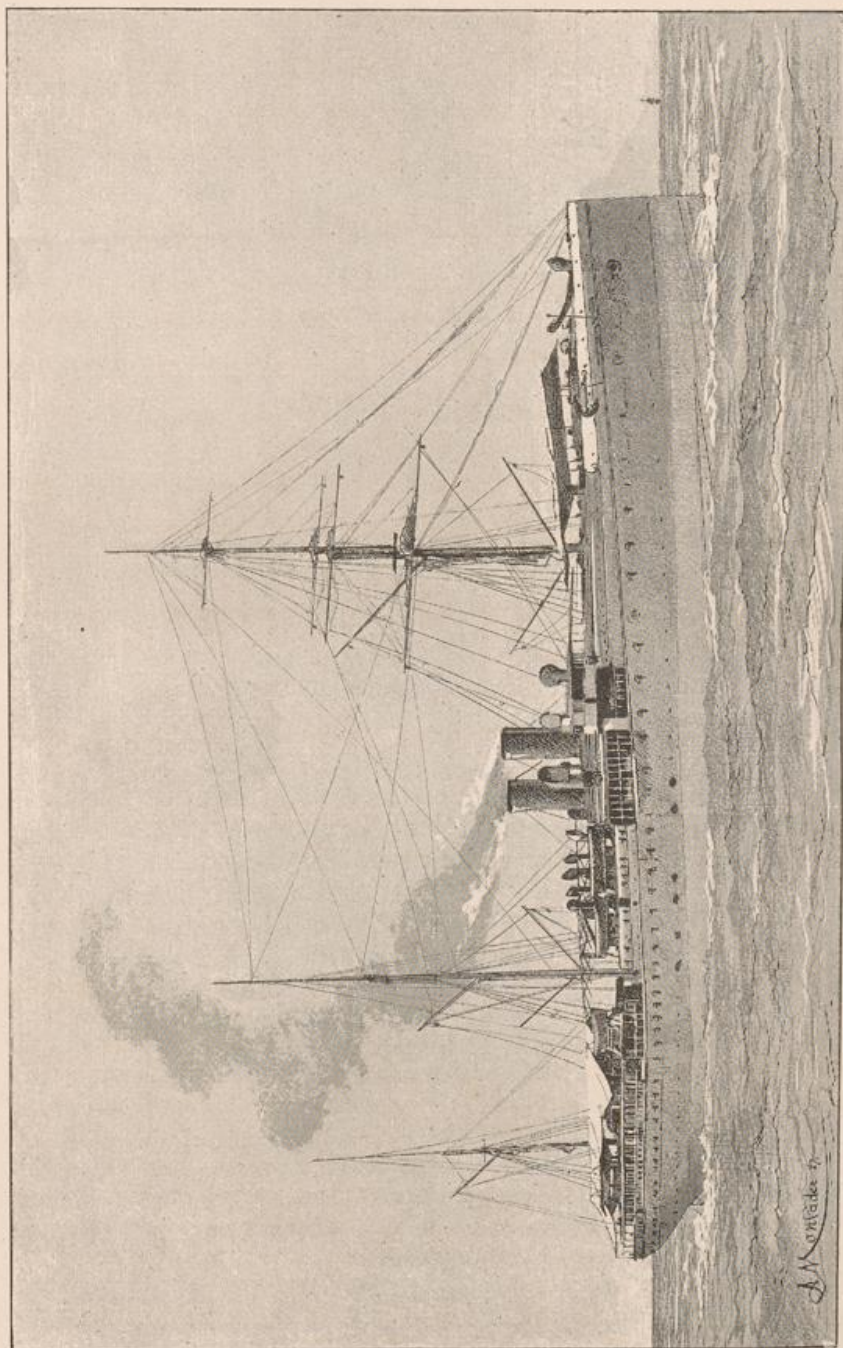
Des visions d'Alger ou de Lisbonne, les chauds et lumineux souvenirs de nos escales ensoleillées, me hantent. Et longtemps durera leur hantise.

Sans doute, je la pourrai refaire quand il me plaira, cette traversée exquise, mais ce sera sur un paquebot banal, parmi l'indifférente foule des passagers habituels : « touristes » lisant des *Guides* et voyageurs de commerce en quête de clients. Sur le *Portugal*, au contraire, il me semblait courir la mer à ma guise, à bord d'un yacht, sans itinéraire précis, sans obligations d'exactitude, et réaliser ainsi le plus vieux, — le plus cher de mes rêves¹.

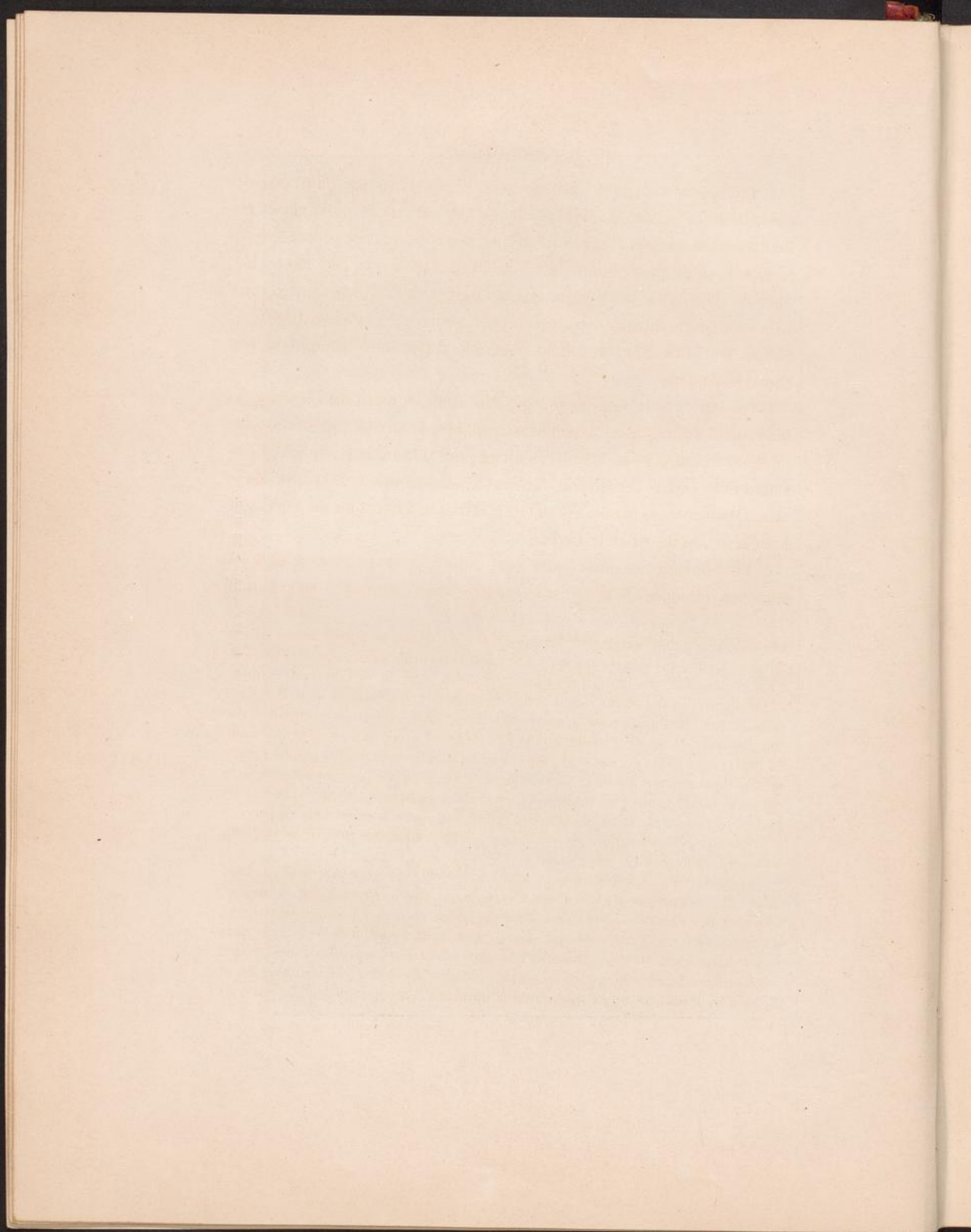
1. Nos passagers, en effet, sont en très petit nombre.

Dédaigneuse des réclames, la Compagnie des Messageries maritimes, avec une coquetterie, avec une fierté que légitiment sa prospérité et sa gloire anciennes, a repoussé toutes les demandes d'invitation, d'où qu'elles vinssent. Même, si son président, M. Béhic, a bien voulu pour moi faire une exception, je crois que la faveur s'adressait plutôt à l'auteur de l'*Histoire d'un paquebot* qu'au chroniqueur. Mais qu'importe, puisque l'homme de lettres a été reçu, par lui et par tous, avec une gracieuseté et une cordialité qu'il se rappellera toujours... Commercialement, la Compagnie a peut-être eu tort de ne pas donner plus de solennité au premier voyage du *Portugal*; mais quant à moi qui rapporte mon frac non déplié et vierges mes cravates blanches, j'estime que la privation de harangues ministérielles n'a pas été le moindre charme de notre traversée!

On sait qu'une commission officielle préside aux essais des paquebots postaux,



« LE PORTUGAL » EN MER.



Taisons nos regrets. Au moment, en effet, où les questions de navigation captivent au plus haut degré l'attention publique et où l'entrée en ligne d'un steamer de grand échantillon est considérée, dans le monde maritime, comme un véritable événement, il vaut mieux tâcher de dépeindre ce *Portugal* que la Compagnie des Messageries maritimes vient de faire construire par ses ateliers de la Ciotat, en prévision des obligations résultant pour elle du renouvellement de ses contrats postaux.

On sait que la Compagnie des Messageries maritimes a son établissement principal à Marseille; sa sphère d'activité embrasse toute la Méditerranée, la mer Noire, s'étend dans l'Inde, la Cochinchine, la Chine et le Japon, l'Australie, la Nouvelle-Calédonie, la Réunion, Maurice, Madagascar, la côte orientale d'Afrique, l'Espagne, le Portugal, le Sénégal, le Brésil et la Plata.

Faut-il rappeler avec quel soin cette puissante entreprise s'est toujours attachée à tenir ses constructions nouvelles au courant

afin d'examiner s'ils remplissent les conditions de vitesse et autres imposées par l'État en retour des subventions qu'il accorde à leurs armateurs. Pour le *Portugal*, cette commission se composait d'un capitaine de vaisseau, M. de Libran, du sympathique directeur des postes des Bouches-du-Rhône, M. Duportal, et d'un ingénieur de la marine, M. Duplaa-Lahitte. Quant à la Compagnie, elle était représentée par son président, M. Béhic, l'ancien ministre, un « grand Français » au même titre que M. de Lesseps, dont, par ses créations et son infatigable énergie, il a permis à notre marine de commerce d'utiliser l'œuvre de Suez. Ce beau vieillard de soixante-dix-sept ans, durant tout le voyage, a fait l'admiration du bord, en narguant le mal de mer et en parcourant le bâtiment avec l'agilité d'un jeune homme pour rechercher si de nouvelles améliorations ne seraient pas possibles à bord du *Brésil* et de la *Plata*, les frères annoncés du *Portugal*!

Le conseil d'administration nous avait encore envoyé deux de ses membres : son délégué, M. Girette, et M. Alfred Musnier. Le constructeur du *Portugal*, M. Risbec, directeur des chantiers de la Compagnie à la Ciotat, et un des premiers ingénieurs d'Europe, avait tenu, ainsi que son second, M. Arnaud, à surveiller les premiers pas de son dernier né. M. Orsel, ingénieur en chef des ateliers marseillais des Forges et Chantiers; M. de la Noé, chef du service maritime des Messageries à Marseille, et M. Juclier, ingénieur de la Compagnie à Bordeaux, l'accompagnaient. Je ne vois

des perfectionnements que recommande l'expérience? Fidèle à ces traditions, elle n'a rien épargné pour doter le *Portugal*, qui est un magnifique spécimen de l'art naval français, de toutes les améliorations susceptibles d'augmenter le bien-être des voyageurs en même temps que leur sécurité.

Vu de l'extérieur, ce paquebot, quoique beaucoup plus grand que ceux qui l'ont précédé, n'en diffère pas sensiblement par l'aspect général. Son étrave est entièrement droite, et bien que sa longueur, de 135 mètres à la flottaison, atteigne 140^m,20 de tête en tête, au couronnement, le nombre des mâts, qui est en général de trois à bord des Messageries, n'a pas été augmenté. La largeur au maître-bau est de 14 mètres. Le creux sur quille est de 11 mètres. Enfin le déplacement en charge est de 7,720 tonnes.

Il est facile de se rendre compte, d'après ces chiffres, de la puissance que développent en service les machines du *Portugal*,

guère d'invités proprement dits qu'un capitaine d'artillerie, M. Girette fils, et que M. Alheilig, ingénieur de la marine, professeur à l'École d'application du génie maritime, chargé par son ministre d'aller voir comment travaillent ses aînés de Polytechnique passés au service de l'industrie privée. Car (le détail vaut qu'on le note) tous les ingénieurs de nos compagnies de navigation sont d'anciens ingénieurs de la marine de guerre. Et plus d'un fronde, par amour du cliché, l'esprit polytechnicien, qui admire, ignorant leur origine, des œuvres de *pipos* désuniformés!

On se trouvait donc en famille, à deux officiers et à un écrivain près; mais cette réunion d'hommes, malgré l'esprit de M. Girette, un causeur d'autrefois, malgré la verve de MM. Duportal et Juclier, eût été triste, si nous n'avions pas possédé trois gracieuses passagères : M^{mes} Risbec et Duplaa-Lahitte, et M^{lle} Orsel. Grâce à elles, le *Portugal* et son salon de musique connurent de charmantes soirées, tandis que, galante, la Méditerranée, adorablement bleue, s'endormait autour de nous, — une mer d'huile!

Et si maintenant j'ajoute aux noms qui précèdent ceux du lieutenant de vaisseau commandant le *Portugal*, M. Grou, de son second, M. Caillaud, de son très aimable commissaire, M. E. Carrique, et de son excellent docteur, M. Verguin, j'aurai, je crois, nommé tous mes hôtes et trouvé l'occasion de les assurer de ma bien vive gratitude pour la si gracieuse façon dont ils m'ont traité.

non seulement pour mettre en mouvement une masse aussi considé-



Les escales du *Portugal*. — Dans la Kasbah à Alger.

nable, mais encore pour réaliser les 14 nœuds exigés par le contrat postal de la ligne de la Plata. Aussi l'expérience qui vient d'être faite

présente-t-elle un intérêt tout particulier. On nous saura gré de reproduire ici les renseignements que nous venons de nous procurer à bord même, pendant les essais, en endossant le bourgeron et le pantalon bleu des ingénieurs pour les suivre dans la machine et jusque dans le tunnel de l'hélice.

L'appareil moteur est à triple expansion. Les cylindres ont respectivement 2^m,40, 1^m,60 et 1^m,12 de diamètre, ce qui doit permettre aux machines de développer, à l'allure de 78 tours, 4,800 chevaux de 75 kilogrammètres et, en conséquence, de donner au navire une impulsion de 16 à 17 nœuds aux essais, pour maintenir la vitesse de 14 nœuds en marche ordinaire ¹.

Les chaudières comprennent 4 corps à foyers opposés; il y a 6 foyers par corps, soit 24 en tout. Les chaudières sont en tôle d'acier; les foyers sont constitués partiellement avec des tôles ondulées du système Fox. La pression de régime aux chaudières est de 7 kilog. 3/4. Enfin, signalons également l'hélice, aux ailes de bronze rapportées, qui a été construite d'après un nouveau tracé dû à M. Risbec, l'habile directeur des chantiers de la Ciotat.

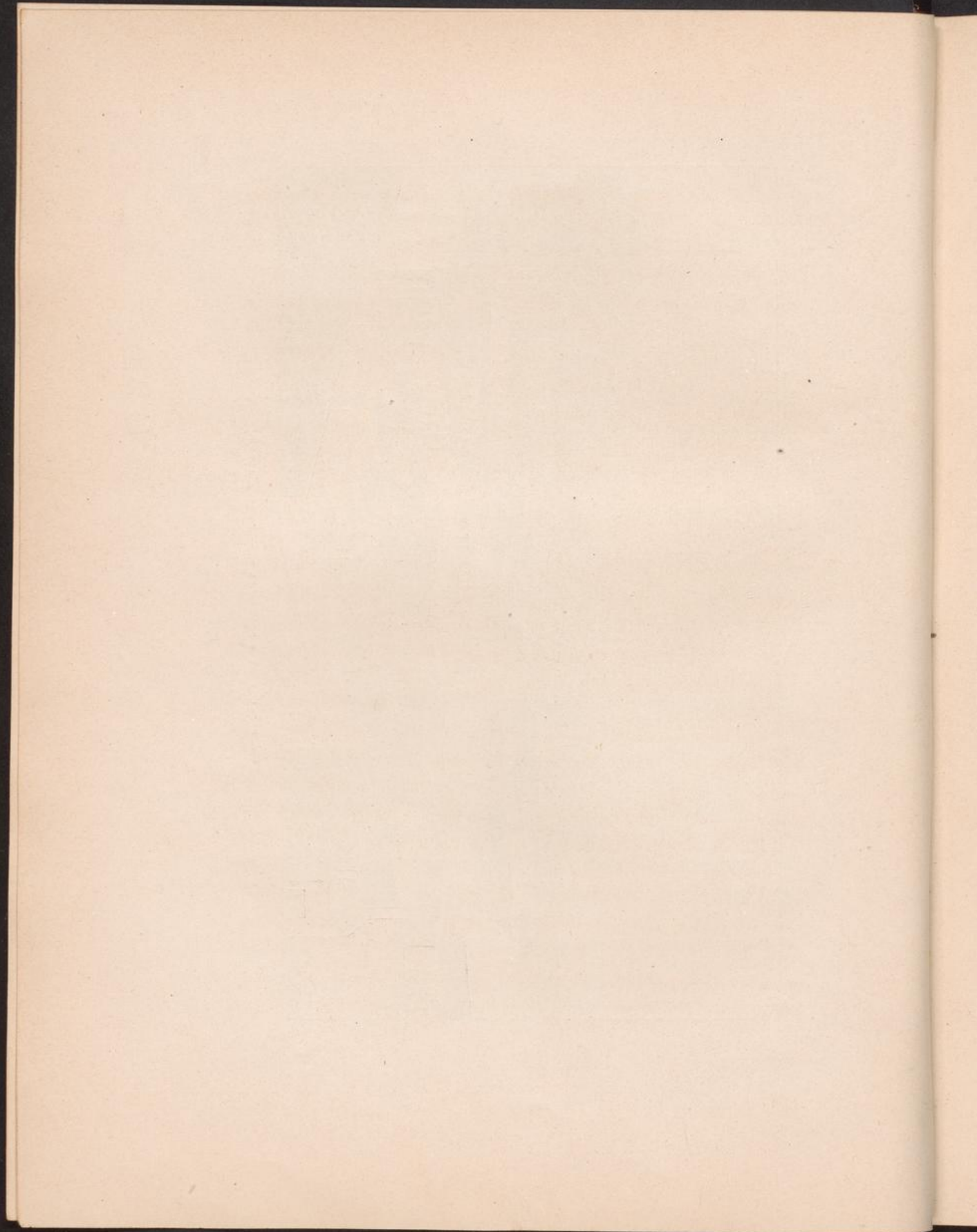
Mais nous avons hâte d'en venir à diverses améliorations qui méritent de ne pas passer inaperçues.

Sur la teugue, tout à fait à l'avant, on remarque un bossoir en fer, oscillant de tribord à bâbord, pour la manœuvre des ancres; puis vient un brise-lames très relevé dans sa partie centrale. La teugue est elle-même reliée à la passerelle du commandant par deux ponts volants. On trouve ensuite les bossoirs à rabattement pour les porte-manteaux. Ces derniers sont d'un système nouveau. Actionnés par une vis et par un

1. Dans cette introduction, nous avons tenu à donner ces chiffres, si arides qu'ils puissent paraître, le *Portugal*, navire réel et récent, étant sur certains points supérieur à ce *Malacca* fictif dont nous racontons l'histoire plus loin sur les notes vieilles d'il y a deux ans et prises d'après des bâtiments déjà surpassés.



LES ESCALES DU « PORTUGAL ». — PORT D'ALGER.



engrenage que commande un volant, ces bossoirs s'inclinent rapidement en dehors du navire ou se rabattent sur le pont, suivant qu'on désire mettre les embarcations à la mer ou les hisser à bord. Si l'on se représente qu'un seul homme peut accomplir cette manœuvre, on se rendra facilement compte des avantages qu'offre cet appareil dans un cas de presse ou de danger.

En continuant à s'avancer sur le pont supérieur, du côté de l'arrière, on trouve le salon de musique au delà duquel le pont reste entièrement dégagé pour faciliter la circulation.

Ce salon de musique, qui existe déjà sur divers paquebots de la ligne d'Australie, constitue une innovation sur celle de la Plata. Nous aurons l'occasion d'en reparler quand nous aurons fait savoir à nos lecteurs le nombre de passagers que pourra recevoir le paquebot.

Le *Portugal* a été construit en vue de pouvoir loger deux cent dix voyageurs de 1^{re} classe et sept cent vingt-six émigrants ou passagers d'entre-pont. Ces derniers occupent toute la partie avant du navire dans les premier et deuxième entreponts, où la ventilation est largement assurée au moyen de manches et de hublots en quantité plus que suffisante.

Les emménagements destinés aux passagers de 1^{re} classe occupent tout l'arrière et le milieu du navire ; l'aération intérieure est obtenue dans cette région par de larges et nombreux couloirs et par des sabords munis de hublots mobiles pouvant rester ouverts dans bien des cas où l'état de la mer oblige de tenir les sabords fermés.

Dans la partie centrale du paquebot et en abord, se trouvent quatre salles de bains pour hommes, et, plus vers l'arrière, deux autres pour les dames. Chaque baignoire est munie de deux robinets ; l'un d'eau froide, l'autre d'eau chaude fournie par un appareil spécial, ce qui évite l'incommodité de chauffer le bain au moyen de la vapeur.

Dans chaque cabine et au-dessus de chaque couchette, il a été installé, pour l'usage des passagers, un bouton d'appel de sonnerie électrique aboutissant à un tableau général, et un commutateur permettant d'éteindre ou de rallumer à volonté une lampe électrique dont chaque cabine est munie. Des lavabos d'un genre spécial et d'autres détails particuliers à la vie de bord contribuent à l'agrément et à l'ornementation des cabines.

Sur le pont supérieur se trouve, à l'arrière du navire, le salon des 1^{res} classes, auquel on accède de l'entrepont par de larges escaliers en bois d'acajou à balustres sculptés.

Le plafond du salon, blanc et or, est orné de sculptures fines d'où émergent soixante-seize lampes électriques; les façades sont à panneaux avec pilastres en onyx, encadrés d'ébénisterie fond érable et thuya, relevés par des moulures en palissandre.

Des tableaux, dus au pinceau de Courdouan et de Ph. Rousseau, constituent cet ensemble d'une décoration sobre, mais luxueuse.

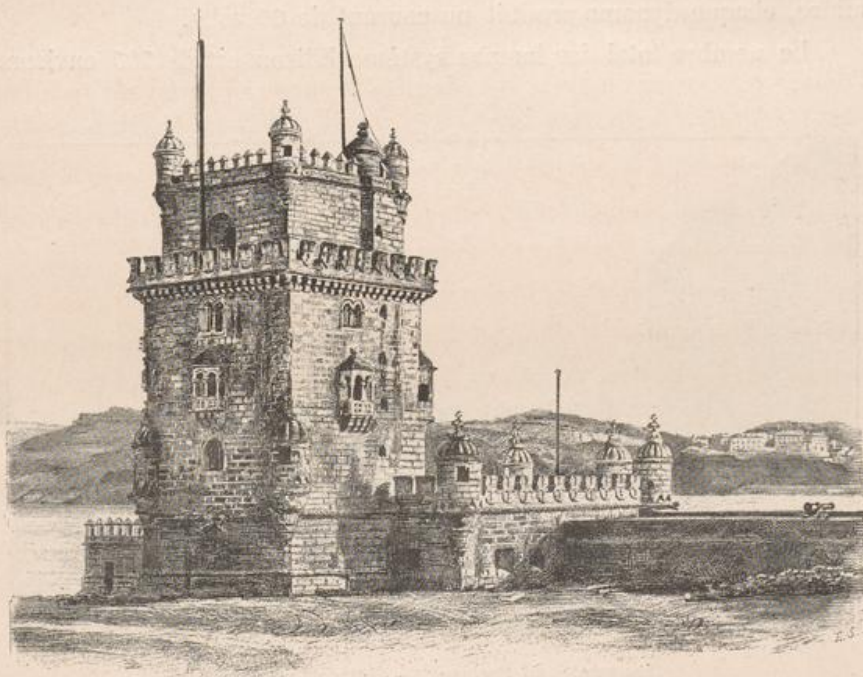
Les tables du salon sont à quatre et cinq couverts, à fauteuils tournants et peuvent au besoin être installées pour dix ou douze couverts, à la convenance des passagers. Cette disposition sera certainement très appréciée.

Au-dessus du salon, se trouve le salon de musique dont nous avons parlé tout à l'heure et auquel on accède par un escalier monumental venant de la salle à manger. Ce salon, orné de peintures et d'une sculpture dans le style Louis XIII, est d'un très bel effet et ne contribuera pas peu, nous en sommes certain, à rendre agréable aux passagers le séjour sur le pont-promenade qui couronne la construction générale du paquebot.

Au centre du navire, dans le rouff central, près de la machine et loin des locaux affectés aux passagers de 1^{re} classe, se trouvent les cuisines, les logements d'officiers, etc.

Le *Portugal* est également pourvu d'une chambre frigorifique, sys-

tème Hall, pour la production de la glace et pour la conservation d'une partie des approvisionnements. On a réservé, néanmoins, sur la partie avant du navire, les emplacements nécessaires pour loger le bétail et



Les escales du *Portugal*. — Tour de Belem. Entrée du port de Lisbonne.

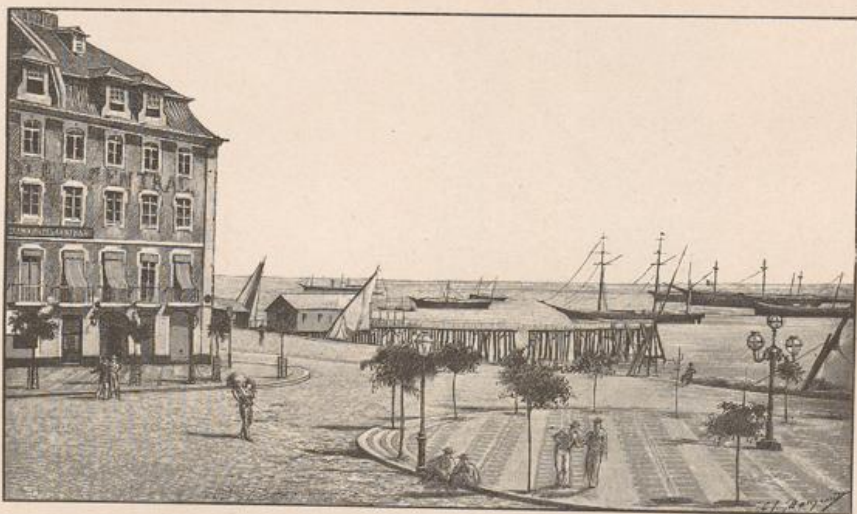
les animaux vivants destinés en cours de voyage à la nourriture des passagers.

Nous aurions encore bien des choses intéressantes à dire de ce splendide paquebot si nous ne craignions d'abuser de l'attention de nos lecteurs. Mais notre étude ne serait pas complète si nous ne fournissions pas quelques indications sur la façon dont fonctionne l'éclairage électrique à bord du *Portugal*.

Cet éclairage est assuré au moyen de deux dynamos triples con-

struites par MM. Sautter-Lemonnier. Chaque dynamo est actionnée par une petite machine à vapeur Compound à pilon, du type des Messageries maritimes. L'allure normale est de 290 à 300 tours. A cette allure, chaque dynamo produit un courant de 66 volts.

Le nombre total des lampes système Edison est de 500 environ.



Les escales du Portugal. — Port de Lisbonne.

De même, les fanaux de position sont éclairés par des lampes Edison de 40 bougies.

Disons, en terminant, que le nouveau steamer a Bordeaux comme port d'attache, et qu'il est déjà désigné pour effectuer le départ du 5 août prochain⁴ pour le Brésil et la Plata.

Et maintenant, adieu, *Portugal!* ou plutôt, au revoir! Car, en te quittant pour rentrer à Paris et corriger les épreuves de l'*Histoire d'un*

4. 1887.

paquebot, je vais rêver de tes formes effilées, de ton spardeck, où l'on s'oubliait si bien dans la brise, et de tes confortables salons où, les coudes sur la table, égayés par quelques crus comme les Messageries en ont seules, nous avons, amis pour huit jours, inconnus de la veille, passé, à quelques-uns, de si bonnes heures en causeries de musique et d'art, durant que la mer léchait en glougloutant nos tôles neuves et que, sous nos pieds, l'hélice infatigable ronronnait sa grave chanson !

P. B.



Les Haleurs.

