

Cousin Geoffrey

Auteur prolifique, Harriet Maria Gordon Smithies nous livre dans son roman *Cousin Geoffrey, the old bachelor*¹ le récit d'une traversée entre Brighton et Dieppe qui rassemble à peu près tous les malheurs qui peuvent arriver aux passagers d'un vapeur dans les années 1830. Mrs Gordon Smithies, comme on l'appelait, était issue d'une famille aristocratique de militaires et de marins. Son époux, ecclésiastique, connaît des revers de fortune. Elle trouve alors son bonheur dans l'écriture et la poésie. *Cousin Geoffrey* est son deuxième roman, et l'un des plus connus, du moins de ses contemporains, car aujourd'hui, Mrs Gordon Smithies est bien oubliée. Dans *Cousin Geoffrey*, la traversée, anormalement longue, et perturbée par la tempête, permet aux caractères de se révéler : les incompetents, les pleutres, les courageux, les vaniteux, les honnêtes gens et les moins honnêtes... Le bateau part de Brighton et non de Newhaven. Le port de Newhaven n'a pas encore été aménagé pour les navires à passagers ; on part de l'embarcadère de Brighton appelé Chain Pier, *la jetée suspendue*, qui a été mis en service à la fin de l'année 1823. On trouve réunis dans cet épisode, qui occupe la totalité du chapitre 6, tous les reproches formulés par le magazine *Railway News* aux les bateaux de la ligne, avant que les compagnies de chemin de fer n'en assurent la gestion².

Le bateau, nommé *Sea-Gull*, est vieux rafiote habilement rafistolé. C'est obligatoirement, car nous sommes dans les années 1830, un bateau en bois, conçu pour la navigation sur la Tamise, et bien fatigué. Repeint, il dissimule sa faiblesse structurelle sous une apparence flatteuse. En tout état de cause, le *Sea-Gull* n'a pas été construit pour affronter la mer.

Une des roues a été endommagée. La fiction est en parfait accord avec la réalité, car nombreux sont les témoignages de bris de pales sur ces vapeurs du début du XIXe siècle, de sorte que le bateau avance à vitesse réduite, Et pendant ce temps, il consomme du charbon, plus que ce qu'avait prévu le capitaine. Si bien que, la provision étant épuisée, le bateau doit poursuivre sa route à la voile. Il se transforme alors en voilier, mais un voilier alourdi par sa machine et encombré de ses roues...

La nuit tomba, et la côte française n'était toujours pas en vue. Grand fut le mécontentement lorsqu'on s'aperçut que le navire, qui était très vieux, avait perdu une de ses aubes, quelque chose qui en navigation à vapeur, équivaut à la perte d'une plume d'aile pour un oiseau et le capitaine, puisque c'est ainsi que l'on appelait le Patron, fut contraint d'admettre qu'il n'avait pas fait ses calculs en fonction d'un aussi long voyage, et que sa provision de charbon était épuisée³

1 *Cousin Geoffrey, the Old bachelor, a Novel*; to which is added Claude Stocq edited by Theodore Hook, in three volumes. London, Richard Bentley, 1840.

2 *The Railway News* publie en 1867 un article très critique dans son numéro de février 1867, vol.7, p.100 et s.

3 The night closed in, and yet no appearance of the French coast. Great discontent prevailed when it appeared that the vessel which was a very old one, had lost a paddle – something in steam navigation equal to moulting a wing feather in ornithology – and the captain, as the master was called, was obliged to own that not having calculated for so long a voyage, his stock of coal was exhausted. p122

Il pouvait en effet arriver que le charbon soit épuisé avant que l'on ne parvienne à destination, et ce pour plusieurs raisons :

- lorsque la quantité de charbon à embarquer avait été mal calculée, en particulier en ne s'accordant pas une marge de sécurité suffisante.
- lorsque le charbon s'était avéré de mauvaise qualité : la consommation était majorée dans des proportions inattendues.
- lorsque des événements imprévus ou une erreur de navigation conduisaient soit à allonger la distance, soit à prolonger le temps passé en mer. Et comme la traversée se prolonge, les vivres se trouvent épuisés de la même façon que le charbon. Seuls les passagers les plus prévoyants, qui ont apporté leurs provisions trouvent le moyen de se sustenter.

À plusieurs reprises, le narrateur insiste sur le titre de capitaine dont se pare celui qui commande le bateau, alors qu'il devrait se dire maître ou patron. L'observation est judicieuse, car les commandants de navires à passagers qui traversent la Manche sont des maîtres au cabotage, et non des capitaines, le titre de capitaine étant réservé aux capitaines au long cours, dûment brevetés. Dans le roman, ce « capitaine » se révèle incompetent, comme tout son équipage du reste, car ils ont navigué principalement sur la Tamise, et n'ont guère l'expérience de la mer. De toute évidence, ils sont incapables de faire face à une tempête en mer. On voit même le capitaine tomber inconscient, terrorisé, ou même peut-être ivre mort ? L'équipage semble dépassé, et c'est un courageux passager qui doit rappeler les matelots à leur devoir et leur faire reprendre leurs postes ! C'est aussi ce passager courageux qui aide les matelots à actionner une pompe qui s'avère inefficace.

Les passagers comprennent que la construction du bateau est trop légère pour un navire susceptible d'affronter des tempêtes, et chacun à bord considère que le naufrage n'est pas une hypothèse à exclure. On crie, on pleure, on prie, d'autres boivent. Et comme la narratrice est anglicane, nous avons l'inévitable description de la jeune servante catholique (que l'on qualifie donc de papiste) qui implore la Vierge Marie. Incidemment, l'écrivain, à travers un roman, pose le problème de la formation des maîtres et des équipages en ces premiers temps de la vapeur. Ceci étant, on comprend que les matelots ne sont pas davantage à l'aise avec les voiles et méritent d'être qualifiés de marins d'eau douce... Smithies nous décrit parfaitement les « périssaires » qui effectuaient le service, et dont l'inconfort, la fragilité et même la dangerosité, sont signalés dans plusieurs témoignages de l'époque. Outre l'article déjà cité de *Railway News*, qui les qualifiait de « rafiots tout juste capables de flotter », le romancier britannique Henry Kingsley décrit l'un d'eux, le *Vénézuéla* comme « Le pire, le plus mal protégé, le plus abominablement dangereux navire de mer jamais construit »⁴

4 « Austin went down to Brighton, and crossed in the steamer *Venezuela*, which steamer, I sincerely hope, is gone to the bottom long ago ; for having endured a gale of wind in her through one night, about two years before the time I speak of; and having endured many gales of wind, in many ships, in all sorts of strange seas since, I have come to the conclusion, that the steamer *Venezuela* is (or I hope was) the worst, wettest, and most abominably dangerous sea-boat ever built ». In : Austin Elliott / Henry Kingsley. Mac Millan 1863, vol.2, p. 102-103.

Fort heureusement pour le cousin Geoffrey et ses compagnons, le voyage se termine mieux qu'il n'a commencé. Le temps se calme et les passagers sont recueillis près de Dieppe par deux bateaux de pêche au hareng. La description très réaliste de Mrs Gordon Smithies rappelle que la « grande traversée » était encore une aventure non dénuée de risques dans les années 1830.