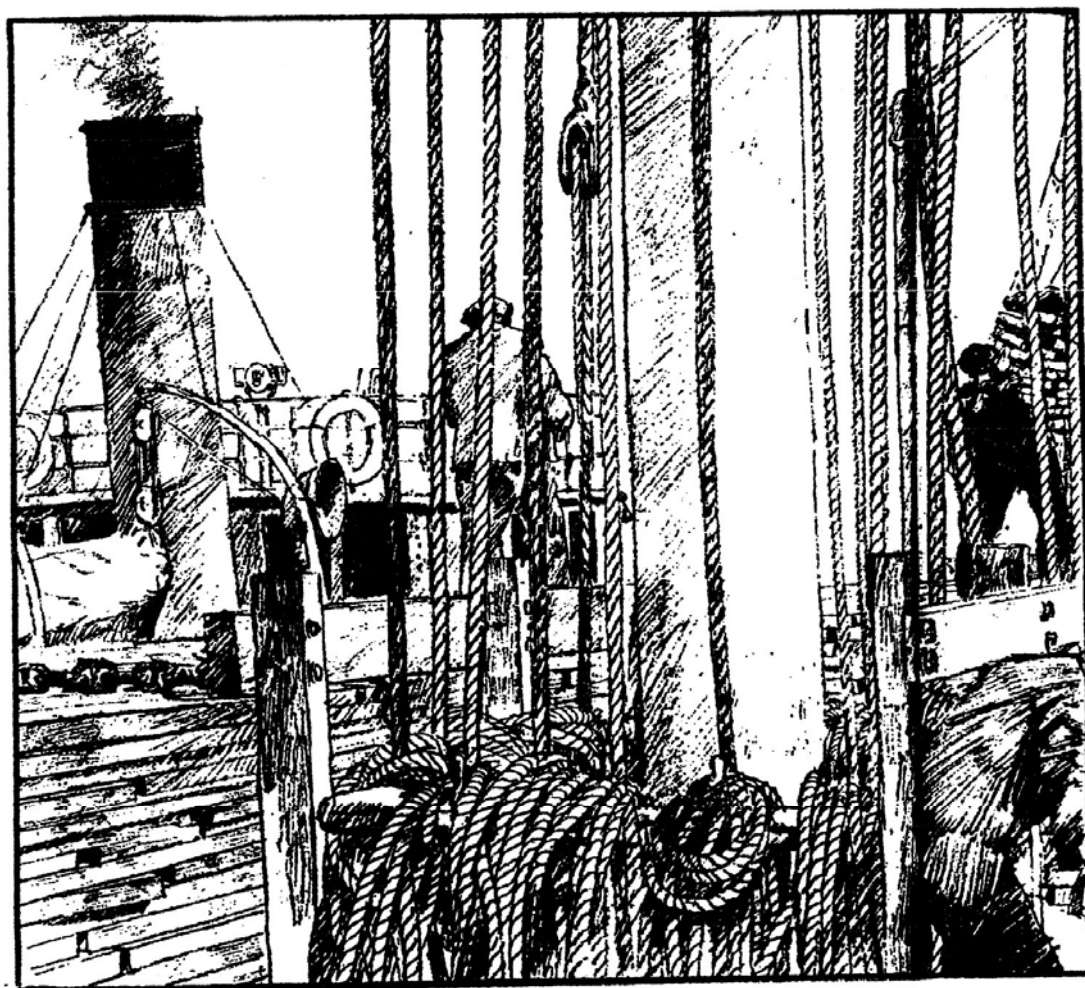


FIGUET AU BAS DU BRASSUS DU BRASSUS À NEW-YORK



ÉDITIONS LE PÈLERIN

COLLECTION "LES EMIGRANTS"

NO 11

Piguet du Bas du Brassus

DU BRASSUS A NEW-YORK

1880

Récit de voyage tiré du Messenger de
la Vallée de Joux du 24.11.1880

EDITIONS LE PELERIN

1998

DANS LA SERIE "LES EMIGRANTS" - série normale -
Tous épuisés.

1. Rémy Rochat Les Emigrants, 1975.
2. Louise Truan Lettre d'Amérique, 1975.
3. Louis Truan Deux nouvelles lettres, 1977.
4. Anna Chavannes Journal, 1978.
5. Henri Rochat Mémoires, tome I, 1980.
6. Henri Rochat Mémoires, tome II, 1981.
7. Henri Rochat Mémoires, tome III, 1982.
8. Henri Rochat Mémoires, tome IV, 1986.
9. Henri Rochat Mémoires, tome V, 1986.
10. Louis-Charles Destination Amérique,
Piguet 1985.

Collection spéciale grand format A4

Disponible

1. Louis-Charles Destination Amérique, 1996.
Piguet

I N T R O D U C T I O N

Saura-t-on un jour qui fut le Piguet, il se dit du Bas du Brassus, qui partit, à l'imitation de beaucoup d'autres, aux USA dans la seconde moitié du XIXe siècle ? Il écrivit pour le Messenger de la Vallée de Joux, journal éphémère du début des années huitante de l'autre siècle, mais fut incapable, le bougre, de nous donner son prénom. Comme si sa signature de Piguet suffirait à l'identifier à jamais. Ce qui ne fut naturellement pas le cas. Des Piguet, au Brassus, et même au Bas du Brassus, il y en eut des "cralées", et parmi tous ceux-ci on s'y perdrait. Ce qui revient à dire que le nôtre, de Piguet, l'auteur de cette courte narration sur une traversée de l'Atlantique, un de plus, ne sera peut-être jamais connu. Rien dans le Messenger qui permette d'en savoir plus, rien c'est probable dans la FAVJ, encore faudrait-il pouvoir retrouver, et l'année, et le bon numéro, et surtout rien non plus aux ACV qui, suite à une demande dans le but de retrouver notre Piguet voyageur, nous ont répondu ceci en date du 11 février 1999, affaire traitée par M. Pierre-Yves Favez que nous profitons de remercier ici pour son excellente collaboration:

"La piste des passeports était bien évidemment la plus intéressante, mais elle est restée infructueuse. En effet, nous n'avons rencontré qu'une seule mention de ce patronyme dans le registre des légalisations par la Chancellerie des passeports délivrés par les préfets entre mai 1879 et juillet 1880 (ACV, K VII g 9/8), et elle concerne Marie FIGUET, 18 ans, allant en Alsace, dont le passeport délivré par le préfet de La Vallée a été légalisé et remis au porteur le 5 mai 1880...

"Nous avons alors essayé les registres du

Département de justice et police, consultés pour 1880 et 1881: là aussi, nous n'avons trouvé qu'une seule mention - et encore concerne-t-elle un avoir à transmettre au Canada: le 18 mars 1881, le Département informe Emile Piguet à Montréal que sa créance n'a pu encore être négociée (ACV, K VII b 21/75, No 65/5). Il paraît douteux qu'il s'agisse de lui.

"Peut-être le contenu de la narration de son voyage dans le Messenger de la Vallée de Joux contient-il un élément susceptible de mettre sur la piste: était-il propriétaire au Chenit, y avait-il de la famille ? Quelle était sa profession ? Est-il allé au Canada ? Suivant le motif de son émigration, il a encore pu recevoir une aide de sa commune, comme cela a été le cas pour les émigrations à Sétif ou au Pécros, sauf erreur..."

Alors nous l'appellerons tout simplement Piguet du Bas du Brassus. Et le tour sera joué. Et d'autres que nous peut-être apporterons les éléments nécessaires à l'identification de l'homme.

Son voyage dans tous les cas mérite attention. Certes, un de plus. Mais c'est toujours nouveau, surtout pour nous autres qui ne voyageons pas et nous nous contentons de regarder partir les autres depuis notre domicile où nous y sommes attachés comme la racine d'un sapin du Risoud entre deux laisines! Et puis ce voyage a le mérite de laisser une trace. Une vie a passé par là qui n'est pas tout à fait perdue.

Et puis l'Amérique, n'est-ce pas l'aventure, quoiqu'il puisse y avoir au bout du voyage, succès ou désillusion ?

Alors en route pour l'aventure avec Piguet du Bas du Brassus, Piguet cet inconnu.

Les Charbonnières, en février 1999:

Rampillon

Du Brassus à New-York. 24. 11. 1880

Quelques lecteurs du *Messenger* se souviennent peut-être que le 6 juillet écoulé, un certain Pignet du bas du Brassus, est parti pour l'Amérique, accompagné des bénédictions de toute une parenté éplorée, qui se pressait autour de lui au moment du départ. Le dit Pignet qui n'est autre que celui qui écrit ces lignes, désireux de tenir la promesse faite au « *Messenger*, » se propose de faire un résumé rapide de son voyage, dans l'espoir que les lecteurs du « *Messenger* » le liront avec intérêt.

Le 6 juillet se trouva être une de ces journées, assez rares chez nous, où un chaud et radieux soleil brille au milieu d'un ciel sans nuages. Le trajet du Brassus à Vallorbes, assez connu de mes lecteurs, s'effectua dans de bonnes conditions, avec les haltes obligatoires si chères aux combiers. Du sommet de la montagne, l'on aperçoit encore La Vallée; saluons, c'est le pays, un dernier regard et... tout disparaît. En guise de souvenir, je cueille en passant un rameau de sapin, que je mets à mon chapeau, je l'avais encore en arrivant à New-York, souvent pendant la traversée, je l'ai contemplé avec attendrissement aux souvenirs réveillés à la vue de cette humble branche!

L'express de Paris part de Vallorbes à 6 heures, j'ai le temps nécessaire pour faire enregistrer mes bagages et casser une croûte. À l'heure exacte, je me trouve à la gare où le train était prêt à partir. Au cri sacramentel de « en voiture messieurs, » je m'installe de mon mieux, une dernière poignée de main et... en route. Nous allons lentement, la locomotive gravit péniblement la rampe, à sa respiration bruyante et saccadée on la dirait asthmatique, heureusement le remède est sous la main, une pelletée de charbon et elle s'élançe en avant avec une ardeur et une vigueur toute nouvelle. Nous approchons de la frontière, les derniers villages suisses se profilent au loin. La frontière est franchie, adieu patrie, quand te reverrai-je!

Je me trouve avec un soldat français qui rejoint son régiment, le pauvre diable voudrait bien que cette

coupe passât loin de lui, il n'y va pas de bon cœur. Je lui offre des cigares pour le consoler, malgré cela il reste tout triste.

Nous arrivons à Pontarlier, il fait encore jour, tout le monde descend pour la visite de la douane. Je suis assez inquiet pour ma provision de cigares, mais heureusement les agents sont bien disposés, je passe sans encombre. De Pontarlier à Paris, nous mettons bien dix heures aussi m'arrange-je de manière à pouvoir dormir, enveloppé dans une couverture et ma valise en guise d'oreiller. Tout va bien jusqu'à Dijon, où une famille anglaise fait irruption dans le compartiment. Dès lors impossible de faire nonô, ces gens là ne se gênent guère « pas sommeil môa » et là-dessus un bruit infernal. Des provinces que nous traversons, je ne vous en dirai pas grand chose, pour la bonne raison que je n'ai rien vu. C'est le mauvais côté des voyages de nuit, aussi me suis-je promis, lors de mon retour, de voyager le jour et dormir la nuit. Il ne faut rien faire contre nature !

Nous filons rapidement, la journée s'annonce brumeuse et sombre, nous aurons de la pluie. (Nous en avons eu en effet, il y a si longtemps que je n'en avais vu !) Nous entrons en gare à Paris à six heures, où m'attendent déjà plusieurs amis, auxquels je serre la main avec un vrai plaisir à peine dans la rue je suis accosté par un individu se disant agent de la Compagnie transatlantique et me réclamant le prix du passage. Le filou s'adressait bien !

Mes affaires faites nous commençons à courir Paris, malheureusement la pluie se met de la partie et coupe court à nos pérégrinations. De tous côtés on travaille activement aux préparatifs pour la fête nationale du 14, j'ai regretté de n'être pas parti une semaine plus tard, j'aurais pu y assister. Le soir représentation de la « Mouche d'or » au Châtelet, nous y allons mais il fait si chaud que nous filons nous installer dans un café où, tout en évoquant les souvenirs du passé et les espérances de l'avenir, nous laissons si bien s'envoler les heures, que nous sommes tous surpris lorsqu'un garçon vient nous mettre à la porte, prétendant qu'il voulait dormir: le farceur, il n'était que deux heures du matin.

Le lendemain nous faisons nos dernières visites, je partirai seulement à six heures du soir, nous sommes obligés de prendre une voiture, la pluie persistant à nous tenir compagnie, nous visitons les grands magasins de confections, qui font aux nôtres une si

forte concurrence. On y est servi plus lestement qu'à la Vallée, pas nécessaire d'y apporter sa chaise et son tricotage ! Ensuite nous honorons de notre présence l'Arc de Triomphe de l'Etoile, nous escaladons la colonne Vendôme, dont le sergent Hoff, de guerre mémoire est le gardien. Nous voyons le Grand Opéra, nous jetons un coup d'œil en passant aux différents ministères, dont les occupants se succèdent si rapidement les uns aux autres... puis nous allons diner, car nous nous sentons en bonnes dispositions pour cela. Mais il faut partir, à la gare nous buvons le coup de l'étrier, nous nous serrons les mains avec attendrissement et je me trouve emporté à toute vapeur, seul cette fois, décidément seul. J'ai la chance de faire ce trajet encore de nuit ; j'entrevois vaguement des villes, des fleuves ; nous passons des tunels, des ponts, etc., enfin à minuit nous arrivons, je me fais conduire dans un hôtel, où je ne dors qu'un somme jusqu'au lendemain.

Le journée du neuf est toute à moi, le bateau ne partant que le dix, je remplis quelques formalités et fais conduire mes bagages au bateau, je le visiterai bientôt. Je conseille à toute personne qui entreprendrait un voyage quelconque de se passer absolument de tout intermédiaire pour retenir des places, soit au chemin de fer soit à bord des bateaux. Qu'elle prenne sa place directement, ou mieux encore, deux heures avant le départ, il y a toujours assez de place, de cette manière elle s'évitera beaucoup de désagréments, des pertes de temps et d'argent.

Ma première course est pour voir la mer. Quand on parle de la mer, on se figure toujours un tas de choses, on se monte l'imagination, on s'attend à quelque chose de si curieux, de si grand, de si en dehors, au dessus de tout ce qu'on a déjà vu, que je m'attendais ni plus ni moins, par suite de l'émotion que je ressentirais, à être changé en statue de sel, absolument comme la femme de Lot. Eh bien pas du tout, je suis toujours chair et os et suis même resté assez calme à la vue de la mer s'étalant à mes pieds. Je ne dirai pas que mon cœur n'ait pas battu deux ou trois pulsations de plus par minute, mais quand à en mourir de saisissement, à en devenir une pétrification, jamais ! Croyez maintenant aux poètes, aux romanciers, encore une illusion qui s'envole. Du reste, je

vous dirai que ma provision (d'illusions) est maintenant fortement entamée, il ne m'en reste pas pour bien longtemps. Bref, la mer sans être ce quelque chose surpassant toutes choses, dont nous parle les livres, n'en présente pas moins un fort beau spectacle, qu'on la voie, calme, tranquille, souriante même, sillonnée de nombreux navires se mirant gracieusement dans ses flots verts, ou qu'on la voie irritée, en fureur, lançant des montagnes d'eau qui viennent se briser sur le rivage avec un fracas terrible. Je n'ai pas eu la chance de la voir sous ce dernier aspect, aussi me garderai-je prudemment de décrire une tempête, je pourrais tomber dans les exagérations que je maudissais tout à l'heure. La mer lorsque je l'ai vue était relativement calme, je pourrais la comparer à notre lac un jour de bise, il ventait frais et la surface de l'eau était assez tourmentée. Le flot vert fouetté par la brise se soulevait en petites vagues, courtes et régulières dont la crête écumeuse se résolvait en fines gouttelettes prenant, aux rayons du soleil, toutes les teintes de l'arc en ciel. Ajoutez à cela le mugissement continu de la mer, ou pour mieux dire sa respiration et vous aurez une idée de ce spectacle si nouveau pour moi et dont j'avais peine à lever les yeux.

(A suivre.)

Du Brassus à New-York.

(Suite.)

1^{er} XII 1880

Le port du Havre est assez curieux à voir. Un système d'écluses très intéressant à étudier et dont les heures de fonctionnement sont déterminées par la marée, permet aux navires d'entrer et de sortir des bassins intérieurs. L'activité et l'animation sont considérables, des navires de toutes les nations et des produits de tous les pays, là, les blés et salaisons d'Amérique, ici, les épices et les bois des Iles. Et la foule cosmopolite qui s'agite au milieu de tout cela ! Un vrai fourmillement, riant, jurant, gesticulant, dans tous les idiômes, dans toutes les langues.

Après cette exploration faite bien à la hâte, et à

laquelle j'ai souvent regretté de ne pouvoir consacrer plus de temps, j'ai été visiter ma future demeure, le paquebot « le Canada » qui était à quai et dont on finissait le chargement. Là aussi tout était en mouvement, c'était un va et vient continu, du personnel vaquant aux besoins du service; des passagers venant jeter un coup d'œil au bateau et y retenir leurs places. J'ai visité successivement toutes les parties du navire accessibles au public, les premières cabines sont installées très confortablement, avec luxe même, les autres cabines laissent un peu, beaucoup à désirer, sous bien des rapports; les passagers des classes inférieures n'en ont réellement pas pour leur argent. Quand nous serons en mer je donnerai plus de détails sur le navire et ses habitants, pour le moment rentrons en ville. Il fait nuit, des essais d'illumination, prélude de la fête nationale ont lieu sur une place dont j'ai oublié le nom. Sur cette même place, une fanfare sonne la retraite. Pas fort cette fanfare-là! Elle fait fuir les promeneurs. J'entre dans un café-concert, où un jeune beau à l'encolure de taureau nous régale de chansons idiotes avec accompagnement de piano. Seul, je ne m'amuse guère, aussi pris-je le parti de me replier en bon ordre.

Le lendemain, je suis déjà à bord à huit heures du matin, peu à peu les passagers arrivent, l'embarquement des émigrants qui sont au nombre de 500, prend un temps considérable, nous ne levons l'ancre qu'à onze heures.

Le temps est brumeux et froid, une fine pluie tombe par moment, c'est vexant, mais nous devons nous contenter comme cela. Un remorqueur nous mène au large. La jetée et les quais sont couverts de monde, nous passons lentement, majestueusement. Adieu, vieille Europe!

(A suivre.)

Du Brassus à New-York.

(Suite.) 8 XII 1880

Depuis plusieurs heures nous navigons dans la Manche, le pilote, après nous avoir conduits en pleine mer, est rentré au port; les côtes de France se dessinent encore au loin, sans la brume nous les apercevriens longtemps encore, elles s'effacent peu à peu, et nous nous trouvons seuls, tout autour de nous la mer, la mer immense!

La Manche n'est jamais tranquille, elle est toujours agitée et houleuse, c'est là ou l'Atlantique et la mer du Nord viennent se livrer bataille, et qu'elles batailles! Les matelots appellent cette mer, et avec raison, le tombeau des marins, dans les gros temps les sinistres s'y comptent par centaines, du premier au sept novembre cette mer terrible a englouti 186 navires!

Heureusement pour nous la Manche est en belle humeur, nous allons du reste si bon train, que nous ne serons bientôt plus dans ses eaux. Je regrette l'absence du soleil, avec lui nous passerions le temps plus rapidement et plus gaîment. La plupart des passagers sont encore sous l'émotion du départ, quelques uns sont autour du grand mât groupés et causent à voix basse; d'autres sont appuyés aux bastingages et regardent tristement du côté des terres disparues, ici et là, même on essuye furtivement une larme.

Il ne fait décidément pas beau temps, le ciel est gris et la mer couleur de plomb, la température s'abaisse sensiblement, aussi chacun de se calfeutrer le mieux possible et de se chercher un bon petit coin pour n'être pas incommodé par le vent qui commence à souffler. La cloche du diner (5 heures) vient couper court à mes observations, tout le monde descend et prend place à table, il n'y a pas encore de malades, mais quelques-uns font piteuse mine et refusent obstinément toute nourriture. La table est assez bien servie, le vin est bon, aussi chacun lui fait honneur, histoire de chasser l'humeur noire! Laissons-les à leurs flacons et donnons quelques détails sur le navire et sa population. Les navires transatlantiques sont maintenant tous à hélice et construits très solidement en vue des longues et périlleuses traversées qu'ils ont à faire. Ils jaugent de 3 à 6000 tonnes et possèdent des machines de 900 à 1200 chevaux. Dans ces conditions là, ils sont susceptibles de faire 4 à 5 lieues à

l'heure, lorsque la mer est calme et que rien ne vient entraver leur marche. Avec un vent favorable cette vitesse peut-être augmentée par l'action des voiles, ces navires ayant toujours leur voilure au complet et prête à être utilisée en cas de besoin, ce qui arrive assez souvent aux bâtiments à vapeur. Comme nous avons eu vent contraire la plus grande partie du voyage, nos voiles ne nous ont été que d'un faible secours, nous en avons fort peu profité.

Au centre du bâtiment se trouve la machine, qui, à elle seule est tout un monde, le service est fait par 5 à 6 officiers et une cinquantaine de mécaniciens et chauffeurs. De la machine à l'arrière se trouve l'arbre de couche ou axe de l'hélice, arbre qui se rompt quelquefois, ce qui force les bâtiments à vapeur de naviguer à la voile. Toujours à l'arrière se trouve le gouvernail, lequel est relié à la cage du pilote située à l'avant, par un câble métallique courant aux deux côtés du navire et actionné par la vapeur. L'arrière est réservé aux premières, dessous le pont sont les cabines, salons, etc.; dessus fumoir et promenade circulaire. Au centre le dessus du pont est pour les secondes, tandis que l'arrière est destiné aux troisièmes et émigrants. Sur le pont à l'avant se trouvent les cuisines et les différentes entrées aux places d'intérieur et au dessus la passerelle, où se tiennent constamment l'officier et les hommes de quart ainsi que le pilote. Dessous le pont, sont les cabines et salle à manger des secondes, ainsi que les dortoirs destinés aux émigrants et à l'équipage. Qu'on veuille bien prendre note que les détails qui précèdent, suffisants pour donner une idée générale d'un transatlantique, se rapportent seulement au bâtiment sur lequel je me suis trouvé, tous ne se ressemblent pas, leur construction et aménagement, quoique sensiblement les mêmes dans les grandes lignes, varient à l'infini quant aux détails.

Nous étions bien 800, dont plus de 500 émigrants et malgré ce nombre considérable, nous étions à l'aise, assez d'espace et d'air. Les émigrants, toutefois étaient un peu serrés, la plupart d'entr'eux couchaient sur le pont, à la belle étoile, enveloppés dans leurs couvertures bariolées. aussi le soir, nous aventurons-nous prudemment dans ces parages, on posait le pied,

assez peu délicatement parfois, sur la figure ou le ventre de quelqu'un, ce qui provoquait des grognements et des imprécations auxquelles on se dérobaît par la fuite.

J'ai dit que la table était bien servie, parlons-en, parlons de la nourriture et de l'aménagement des cabines, car à bord manger et dormir sont à peu près les seules occupations auxquelles on puisse se livrer, et plusieurs s'y livrent....! je ne vous dis que ça. Nous faisons cinq repas par jour, premier déjeuner à 7 heures, second à 10 heures, premier dîner à une heure, dîner principal à 5 heures et souper à 8 heures. La table était généralement pourvue de tout en abondance, seulement la quantité primait la qualité, le vin de bon qu'il était devint exécration, personne n'en buvait plus, avait-il tourné en mer, ou lui en avait-on substitué un autre? Mystère. Une chose était particulièrement bonne, les soupes, chacun en mangeait avec plaisir, le matin de bonne heure c'était la soupe à l'oignon, que le maître d'hôtel venait nous apporter au lit, cela vous réveillait agréablement. Nous nous levions généralement tard, juste à temps pour assister au déjeuner de 10 heures, puis nous allions sur le pont aspirer l'air pur et frais.... j'allais dire de nos montagnes, mais hélas elles sont bien loin nos montagnes! les cabines aux secondes sont grandes et contiennent plusieurs lits, par rangées de deux, superposés l'un à l'autre. J'étais juché dans une des couchettes supérieures, près d'un hublot qui me donnait de l'air en abondance. A deux pieds au dessus de moi, le plafond garni de barres de fer, combien de fois m'y suis-je assommé en me levant violemment! Je vous assure qu'il fallait connaître les chemins pour entrer et sortir sans lésions graves, de la dite couchette. On y dormait cependant assez bien, mais il ne fallait être ni trop gros, ni trop long, sans quoi, ça débordait un peu de tous les côtés. Je l'ai peu regretté la couchette du bord. (A suivre.)

Du Brassus à New-York.

(Suite.) 15 XII 1880

Il fait nuit, nous allons à toute vapeur, le bruit cadencé de la machine et les trépidations de l'hélice, produisent une musique singulière, qui n'est pas sans charmes et à laquelle on finit par s'habituer parfaitement. Le temps est calme et tout fait prévoir que nous aurons une heureuse et rapide traversée.

Le lendemain dimanche, nous sommes encore dans la Manche, la mer est plus agitée que le jour précédent, quelques cas de mal de mer se manifestent. Je fais circuler des spécifiques Matteï, mais sans grand succès, pour mon compte, je me porte à merveille, je n'en ingurgite pas moins une forte dose à titre de remède préventif. Je ne connais encore le mal de mer que de nom, je regrette toutefois de n'en pas avoir tâté, car il paraît qu'on se porte admirablement bien après. Du reste fort peu de personnes en ont souffert et tout à fait bénévolement, le temps était si calme, qu'il semblait que nous étions sur un lac. Nous avons eu un seul coup de vent un peu sérieux. C'était dans la nuit du 15 au 16, le vent tournoyait autour du bâtiment et s'enfilait dans les couloirs avec des heuglements sinistres, la mer rugissait et abattait sur le navire des paquets d'eau, qui parfois arrivaient jusqu'en bas, au grand désespoir de certains passagers, qui, dans leur inexpérience, croyaient leur dernière heure arrivée.

Nous avons quitté la Manche et sommes maintenant en plein Océan, nous nous en apercevons à la couleur plus foncée de l'eau et aux longues et puissantes lames, qui, doucement, lentement, majestueusement passent sous le navire et lui communiquent un balancement régulier et non saccadé comme dans la Manche.

Le soleil a reparu et nous inonde de ses rayons, malgré cela il fait très frais, aussi sommes-nous vêtus comme si nous étions dans les régions polaires. La route que nous suivons est très fréquentée, tous les jours nous rencontrons des navires, nous en croisons même de si près, que nous échangeons des saluts et des hourras. Je me souviens particulièrement d'un grand brick suédois, toutes voiles dehors, se balançant légèrement à quelques toises de nous, le coup d'œil était superbe, aussi avons-nous admiré et applaudi. Les poissons, eux-aussi, nous ont beaucoup

amusés, tantôt c'étaient d'immenses bancs de petits poissons, poursuivis par des dauphins, des baleines, qui fuyaient à toute vitesse; tantôt d'énormes cachalots jouant entre eux et frappant l'eau à coups répétés de leur large queue. Un autre jour c'étaient des marsouins, essayant de lutter de vitesse avec le navire, mais les pauvres diables étaient bien vite distancés et abandonnaient la partie. Ces poissons, qui nous ont escortés par centaines tous les jours ont une marche singulière. Ils vont par bonds, par ricochets, absolument comme une pierre jetée par une main habile et rebondissant sur l'eau.

La vie à bord est réellement monotone, on est littéralement désœuvré. Chacun essaye de se créer une occupation quelconque, les uns jouent aux cartes, les autres au cerceau, ceux-ci lisent, ceux-là fument et finalement tous se rencontrent..... à la buvette! Les jours se suivent et se ressemblent furieusement, nous passons le 14 juillet, sans que rien soit fait pour célébrer dignement cette date. C'est assez curieux à bord d'un navire français.

Nous filons toujours rapidement, le point est fait tous les jours, notre marche se maintient assez régulière. Nous passons sur le point de l'Atlantique, réputé le plus profond et le plus dangereux. C'est le trou du Diable. Nous approchons des bancs de Terre-Neuve, que nous laissons au Nord, c'est la région des brouillards et des glaces, où les collisions sont à craindre, ces parages étant très fréquentés. Nous sommes alors gratifiés d'une nouvelle musique, la sirène est mise en jeu pour signaler notre présence la sirène n'est pas autre chose qu'un énorme cornet en cuivre, dans lequel on chasse un jet de vapeur. Cela produit un bruit infernal et excessivement énervant, ayant quelque analogie avec le beuglement de la vache, mais beaucoup amplifié. Et dire que ce signal se répète toutes les deux minutes, souvent pendant plusieurs jours de suite!

Nous étions un peu tard pour apercevoir des glaces, néanmoins nous avons failli heurter un débris de banquise, cet accident étant arrivé à une heure très matinale, fort peu de passagers en ont été témoins. Le brouillard ne nous a pas épargnés non plus, pendant 48 heures, il était si dense, que nous ne voyions pas à 20 toises du navire, naturellement notre

aimable sirène beuglait sans interruption. La précaution n'était pas superflue, car de temps à autre, il produisait une éclaircie et l'on entrevoyait vaguement des formes de navires, que la brume en se reformant faisait disparaître à nos yeux.

Nous avons dépassé Terre-Neuve et ses brouillards, le temps est splendide, la mer comme une tache d'huile, au loin une voile légère se dessine à l'horizon, c'est le pilote qui nous a aperçus et qui vient à nous nous mettons en panne pour lui permettre de monter à notre bord et de prendre le commandement. Il nous conduira à New-York en 40 heures. Ces pilotes sont intrépides; la prime étant assez forte, ils sont constamment en chasse de navires à entrer au port, pour cela ils ne craignent pas de s'aventurer à 100 lieues des côtes, dans de vraies coquilles de noix. Tous ces bateaux-pilotes sont numérotés, et à bord des navires, il se fait des loteries, dont le n° gagnant est le n° du pilote qui monte à bord.

On voit que nous approchons des côtes, la mer est sillonnée de navires qui arrivent ou qui partent; les oiseaux commencent à faire leur apparition, la terre est enfin signalée, une longue bande grisâtre se détache à l'horizon; petit à petit le profil s'accroît et l'immense baie de New-York dans son cadre magnifique se déroule à nos yeux ravis.

L'agitation et l'émotion à bord du paquebot sont indescriptibles, chacun veut voir, chacun admire; sa lorgnette à la main, on court de tous côtés ne voulant perdre aucun détail; on veut en quelque sorte se rattraper du temps que l'on a passé à contempler le ciel et l'eau en se tournant les pouces et réellement le spectacle en vaut la peine.

Nous arrivons enfin à notre quai de débarquement, après avoir passé la visite sanitaire à la Quarantaine et reçu les agents de la douane. Il est deux heures de l'après-midi; les passagers échangent des poignées de mains, les sommeillers flairant un pourboire sont aux petits soins avec vous et ont pour vos colis les soins d'une mère. J'aperçois dans la foule un visage connu et me voilà en Amérique! Ami lecteur viendras-tu m'y rejoindre?

FIN.