

VOYAGE
DE
L'INDE EN ANGLETERRE.
I.

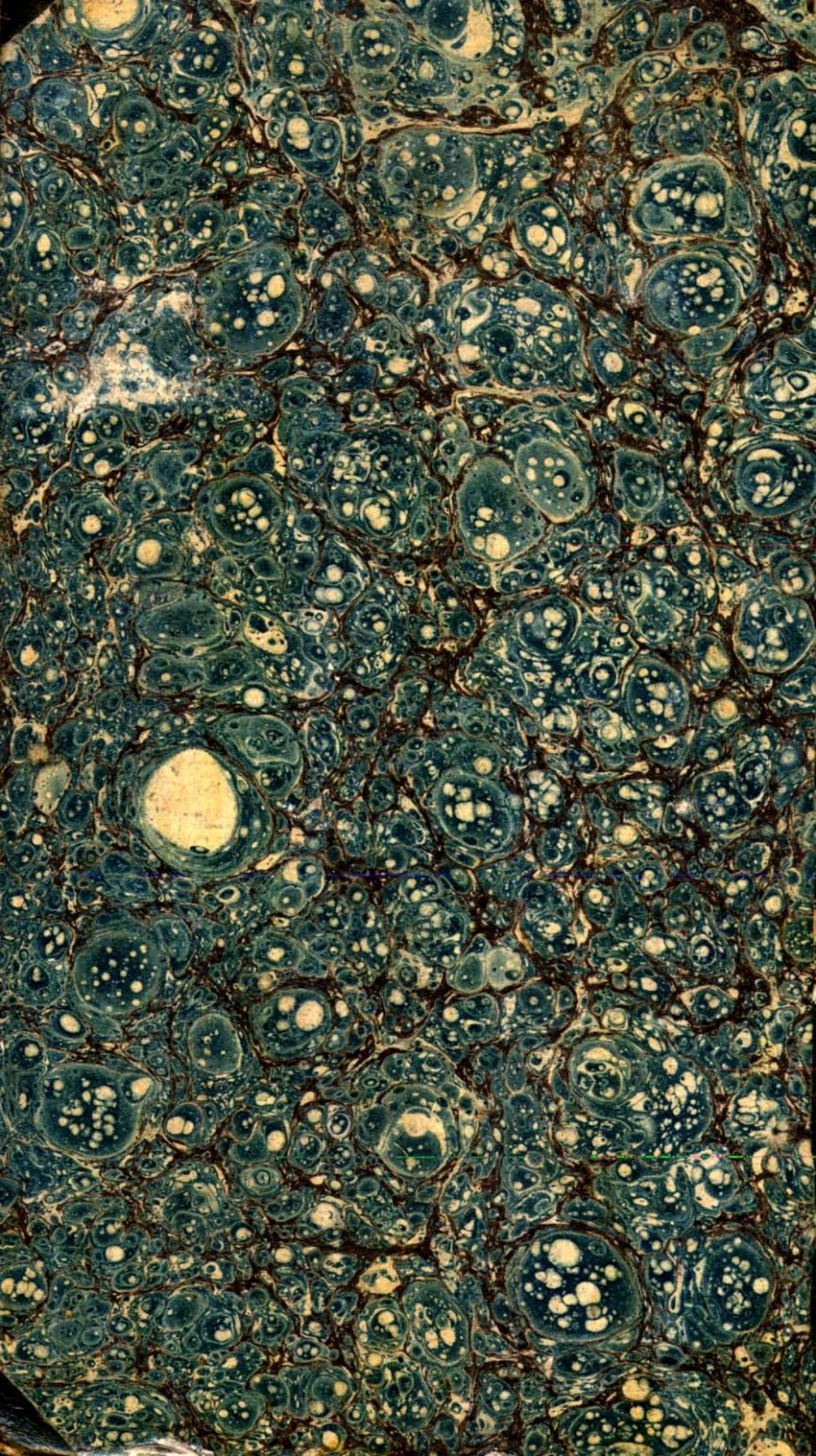
DE L'IMPRIMERIE D'ADRIEN ÉGRON.

rue des Noyers, n^o 37.

2.1.2.1.1.1.1.1.1.1

1. The first part of the document is a list of references. The references are listed in alphabetical order of the author's name. The references are as follows:

1. Smith, J. (2001). The impact of climate change on the environment. *Journal of Environmental Science*, 12(3), 45-55.
2. Jones, A. (2002). The effects of global warming on the world's oceans. *Oceanography*, 15(2), 78-88.
3. Brown, C. (2003). The role of the atmosphere in climate change. *Atmospheric Science*, 18(4), 112-122.
4. White, D. (2004). The impact of human activities on the environment. *Environmental Science*, 25(1), 33-43.
5. Black, E. (2005). The effects of air pollution on human health. *Public Health*, 115(6), 456-466.
6. Green, F. (2006). The impact of deforestation on the environment. *Ecology*, 87(1), 15-25.
7. Grey, G. (2007). The effects of acid rain on the environment. *Environmental Science*, 28(2), 112-122.
8. White, H. (2008). The impact of ozone depletion on the environment. *Atmospheric Science*, 23(3), 112-122.
9. Black, I. (2009). The effects of desertification on the environment. *Ecology*, 90(1), 15-25.
10. Green, J. (2010). The impact of land use change on the environment. *Environmental Science*, 31(1), 33-43.
11. Grey, K. (2011). The effects of urbanization on the environment. *Urban Science*, 12(1), 15-25.
12. White, L. (2012). The impact of population growth on the environment. *Demography*, 49(1), 15-25.
13. Black, M. (2013). The effects of industrialization on the environment. *Environmental Science*, 34(1), 33-43.
14. Green, N. (2014). The impact of globalization on the environment. *Globalization*, 15(1), 15-25.
15. Grey, O. (2015). The effects of technological advancement on the environment. *Technology*, 16(1), 15-25.
16. White, P. (2016). The impact of economic growth on the environment. *Economic Science*, 17(1), 15-25.
17. Black, Q. (2017). The effects of resource depletion on the environment. *Resource Science*, 18(1), 15-25.
18. Green, R. (2018). The impact of climate change on the environment. *Climate Science*, 19(1), 15-25.
19. Grey, S. (2019). The effects of sea level rise on the environment. *Oceanography*, 20(1), 15-25.
20. White, T. (2020). The impact of extreme weather events on the environment. *Environmental Science*, 41(1), 33-43.





Chefs Khowrdes.

211

VOYAGE

DE

L'INDE EN ANGLETERRE,

PAR

LA PERSE, LA GÉORGIE, LA RUSSIE,
LA POLOGNE ET LA PRUSSE;

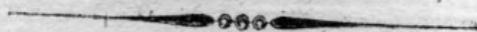
FAIT EN 1817,

PAR LE LIEUTENANT-COLONEL JOHNSON;

TRADUIT DE L'ANGLAIS

PAR LE TRADUCTEUR DU VOYAGE DE MAXWELL.

TOME PREMIER.



PARIS,

LIBRAIRIE DE GIDE FILS,

rue Saint-Marc-Feydeau, n° 20.

1819.



VOYAGE

DE

L'INDE EN ANGLETERRE.

CHAPITRE PREMIER.

Motifs du voyage. — Départ de Bombay sur un bâtiment marchand. — Passagers arabes et indiens. — Mortalité parmi les jeunes Cadets dans l'Inde. — Désagrémens de ce vaisseau. — Danger des pirates. — Trombes d'eau. — Frai de poisson qui donne à la mer une couleur rouge. — Femmes mahométanes à bord. — Arrivée à Mascate. — L'Iman. — Insalubrité de cette ville. — Fécondation des dattiers. — Muttra. — Esclaves vendus dans le Bazar. — Condition des esclaves chez les Musulmans. — Commerce. — Pêche singulière.

LORSQUE le capitaine Salter et moi prîmes la résolution de retourner en Angleterre, un grand nombre de circonstances favorables semblaient se réunir pour rendre un voyage par terre, non-seulement exempt de tout danger, mais particulièrement agréable pour nous. Une paix générale régnait en

Perse et en Europe ; l'usurpateur habile qui , pendant tant d'années , avait fait le malheur du monde , était enfin précipité de son trône : les nations respiraient depuis l'Inde jusqu'au Tage , et une douce fraternité paraissait devoir succéder à ces haines astucieusement entretenues par le tyran de la France.

Comme la route que nous avions choisie traversait des pays en général habités et cultivés , nous n'avions pas à craindre de nous trouver dans de grands embarras ; et , notre voyage en Perse devant se faire dans une saison comparativement froide , nous espérions qu'il ne pourrait être que favorable à notre santé ; nous savions aussi que nous serions maîtres de faire chaque jour plus ou moins de chemin , suivant que les circonstances et notre inclination nous y décideraient.

D'après tous les renseignemens que nous pûmes nous procurer , nous fûmes portés à croire que le voyage par terre ne serait ni coûteux , ni ennuyeux , et que nous pouvions le faire à moins de frais , et presque en aussi peu de temps qu'il en faudrait pour retourner en Angleterre par mer , en doublant le cap de Bonne-Espérance. Un autre avantage que nous trouvions , à mon avis , c'était qu'en partant vers le milieu de février , nous éviterions la saison des chaleurs qui allait commencer dans l'Inde , et l'hiver de l'hémisphère méridional , qui nous aurait surpris au Cap , si nous avions pris cette route ; tandis qu'à notre arrivée en Perse , qui pouvait avoir lieu dans trois semaines , nous trouverions ,

pour commencer notre voyage , la plus délicieuse saison de l'année. Enfin , la variété , la nouveauté des objets intéressans qui devaient s'offrir à nous sur cette route , furent des motifs additionnels pour nous la faire préférer.

Ayant donc résolu de commencer à Bushir notre voyage par terre , et ayant obtenu notre congé , nous nous embarquâmes à bord du *Kusroovie* , bâtiment marchand d'environ 360 tonneaux , commandé par le capitaine Waddington , marin connaissant parfaitement la navigation du golfe Persique. Nous convînmes de lui payer chacun trois cents roupies pour notre passage et notre nourriture à sa table , non compris le vin et les liqueurs , et nous avions nos domestiques pour nous servir. Outre le linge qui nous était nécessaire , chacun de nous avait une selle anglaise , une paire de pistolets d'arçon , et des munitions.

Indépendamment du grand nombre de bâtimens marchands qui naviguent entre Bombay et le golfe Persique , il y a presque toujours à cette dernière station une frégate ou un sloop de guerre , et le gouvernement de Bombay envoie régulièrement , tous les mois , un paquebot à Balsora et à Bushir , avec les dépêches à transmettre par terre. Si nous avions attendu quinze jours de plus , nous aurions pu faire cette traversée sur le croiseur de la Compagnie des Indes , qui devait faire voile au commencement de mars. Mais , tout occupés de notre voyage , nous étions portés , comme la plupart des

voyageurs, à nous exagérer les avantages, et à nous aveugler sur les inconvéniens de notre projet. Nous nous imaginâmes, d'après le port supérieur du *Kusroovie*, que nous nous y trouverions beaucoup plus commodément que sur le croiseur de la Compagnie, qui n'était que d'environ 150 tonneaux; et nous ne fîmes pas assez d'attention aux dangers auxquels nous exposerait les pirates Joasmites qu'on disait se trouver alors en grande force à l'entrée du golfe. D'autres considérations très-sérieuses auraient encore dû nous donner à réfléchir, et l'expérience nous a appris à en conserver un souvenir durable.

Nous nous embarquâmes le 15 février. Tout l'équipage se rassembla bientôt autour du cabestan pour lever l'ancre, et un grand nombre de passagers Arabes qui ne devaient avoir d'autre logement que le tillac du navire, s'y joignirent aussitôt. Le tout formait un groupe mélangé qui semblait composé de mendiants sales, hideux et couverts de haillons, tels que je n'en avais jamais vus. Je fus vivement frappé de la différence qui existe entre l'Arabe et l'Indien. Les premiers, doués d'une grande force de corps, n'ayant que peu de préjugés, endurcis à la fatigue, actifs et intrépides, cherchaient toutes les occasions d'aider l'équipage, tandis que les Indiens, timides et plongés dans une apathie habituelle, se tenaient tapis dans un coin, et auraient pu être pris pour un tas de vêtements sales.

Outre le capitaine Salter et moi, nous avions pour compagnon de cabane un jeune homme qui voyageait pour raison de santé, M. Delatang, lieutenant dans le 17^e régiment de Sa Majesté. Son but, dans ce voyage, étoit de chercher à prolonger son existence aux moindres frais possibles, en s'éloignant de l'Inde avant la saison des chaleurs, qui auraient déterminé une nouvelle attaque d'une fièvre aiguë dont il relevait à peine, et qui aurait rendu sa guérison douteuse ou du moins très-longue. Le souvenir pénible des souffrances que j'avais éprouvées moi-même plusieurs années après mon arrivée dans l'Inde, par suite d'une fièvre intermittente, aiguë et inflammatoire, m'inspira une vive compassion pour ce jeune homme qui, quelques mois auparavant peut-être, plein de vigueur et de santé, avait quitté le toit paternel où tous ses besoins, tous ses désirs étaient satisfaits, et où les tendres soins d'une mère, l'affection touchante d'une sœur auraient répondu à ses moindres plaintes. Quel triste et déplorable changement ! Au lieu de ces douces consolatrices, il était fatigué plutôt que servi par un jeune Indien indolent, stupide, qui n'avait jamais vu la mer, et qui, loin de se rendre utile à un maître affaibli par la maladie, avait à peine dans l'âme assez d'énergie pour pourvoir à ses propres besoins. M. Delatang se consolait quelquefois de cet état d'abandon, en réfléchissant que son sort était encore préférable à celui des compagnons de souffrance qu'il avait laissés derrière

lui, stationnés peut-être à une grande distance de la mer. Il avait plus d'espoir qu'eux de recouvrer la santé, car la petite somme qu'il avait reçue de ses amis était du moins suffisante pour lui permettre de faire ce voyage et de résider quelques semaines en Perse, sa seule espérance de guérison étant fondée sur la fraîcheur de ce climat.

Telle est souvent la malheureuse situation où se trouvent les jeunes Cadets dans l'Inde. Ils éprouvent de fréquentes rechutes des maladies dont je viens de parler, et qui se terminent tôt ou tard par la mort. Si l'on publiait la liste des jeunes gens de cette classe, qui périssent dans ce pays, l'examen qu'on en pourrait faire conduirait à la conclusion que l'embarquement d'un Cadet pour l'Inde est pour lui comme une nouvelle naissance, et que sa vie devient aussi précaire que celle d'un enfant nouveau-né. On doit calculer que sur un nombre donné d'entre eux la moitié n'y vivent pas douze ans, et qu'il n'y en a pas un sur dix qui arrive à la Terre-Promise, c'est-à-dire à la jouissance de la paye entière après vingt-cinq ans de service. Enfin celui même qui a pu atteindre ce but désiré ne peut compter jouir de son bonheur qu'un bien petit nombre d'années, et la faux terrible de la mort vient terminer tous ses calculs d'une manière péremptoire.

Cette digression sur un seul passager étant déjà passablement longue, je ne parlerai des autres que pour en donner une idée générale. Ils étaient au

nombre de cent trente-six, une trentaine d'entre eux, hommes et femmes, étaient entassés dans la grande cabane avec leurs provisions, leurs marchandises, et partie de la cargaison du vaisseau. C'étaient des Mahométans, venant du Carnate, et allant en pèlerinage à Kurballa et à la Mecque. La confusion et le désordre étaient encore augmentés par une multitude de singes, de perroquets, de chats, et d'autres animaux domestiques.

Enfin un vent favorable enfla les voiles, et nous eûmes le désagrément de reconnaître que le navire marchait très-pesamment. Nous en concûmes facilement la cause, quand nous apprîmes que la cargaison dont il était plein jusqu'au tillac, n'avait été placée à bord qu'un jour ou deux avant le départ, et qu'on n'avait pu placer à fond de cale les objets les plus lourds. Des jarres d'eau étaient attachées entre les carronades et sur le tillac, avec des mâts de relais, des pièces de bois et des chaloupes entre les mâts. Environ cent vingt passagers couchaient sur le tillac faute de place sous le pont. La cabane au-dessous de la nôtre était remplie de femmes, elle était fermée par des espèces de contre-vents toutes les fois que nous avions une brise, et les exhalaisons qui en sortaient nous incommodaient beaucoup, lorsque nous nous retirions dans notre cabane. Nous eûmes alors tout le temps de réfléchir sur le manque de prévoyance qui nous avait fait préférer ce bâtiment au croiseur de la Compagnie, sur lequel on ne recevait pas de passagers naturels du

pays, ce qui faisait qu'on pouvait y maintenir la propriété. Nos regrets augmentèrent encore en songeant que nous n'avions pas les mêmes moyens de défense dont les croiseurs sont toujours amplement pourvus, et que si nous étions attaqués par des pirates, il était vraisemblable que nous serions pris et massacrés. On sait que ces misérables ne font pas de quartier, et qu'en s'emparant d'un bâtiment ils font décapiter de sang-froid tous ceux qui s'y trouvent, avant de les jeter à la mer. Nous tâchâmes pourtant de bannir ces craintes, et de nous réjouir de l'espérance de voir bientôt les côtes de l'Arabie.

Après avoir perdu de vue les côtes de l'Inde, nous éprouvâmes tour à tour des vents contraires et des calmes, de l'ennui desquels nous fûmes faiblement dédommagés par la vue de quelques marsouins, des préparatifs funèbres pour jeter à la mer le corps d'un Arabe de distinction qui était décédé, ou enfin d'un bel oiseau du Tropicque qui se dessinait quelquefois en forme de croix blanche sur de noirs nuages.

Le 26 février, étant par 22° 26' de latitude, sur 66° 19' de longitude (1), on nous appela sur le pont pour nous faire voir le phénomène assez peu commun de plusieurs trombes d'eau qui marchaient lentement devant nous. Tandis que j'en traçais une esquisse au crayon, les remarques suivantes se pré-

(1) Du méridien de Greenwich.