



**HAL**  
open science

## Le Satan – un naufrage diabolique

Marlène Tolède

► **To cite this version:**

Marlène Tolède. Le Satan – un naufrage diabolique. Journée de recherche du CRLHOI "Tempêtes, naufrages et pirates dans l'océan Indien: accidents réels ou péripéties fictives?", Feb 2011, Saint Denis, La Réunion. pp.87–97. hal-01156493

**HAL Id: hal-01156493**

**<https://hal.univ-reunion.fr/hal-01156493v1>**

Submitted on 3 Jul 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Le *Satan* – un naufrage diabolique

---

MARLENE TOLÈDE  
UNIVERSITÉ DE LA RÉUNION

Gustave Oelsner-Monmerqué (1814-1854)<sup>1</sup>, docteur ès lettres, ancien rédacteur en chef de la *Feuille hebdomadaire de l'île Bourbon* et professeur de philosophie au Collège royal de Saint-Denis dans les années 1840, dénonce à son retour en Europe la traite et l'esclavage pratiqués dans les îles de l'océan Indien et milite pour l'émancipation<sup>2</sup>. Ses esquisses, intitulées *Afrique. Esclavage. Un tableau de mœurs* publiées sous forme de douze livraisons en 1847 à Berlin dans un magazine littéraire, traitent d'une traversée d'esclaves entre Zanzibar et Bourbon en 1829. Elles constituent sous le titre *Sklavenbandel (Traite des esclaves)* la première partie du roman *Schwarze und Weiße. Skizzen aus Bourbon*<sup>3</sup> (*Noirs et Blancs. Esquisses de Bourbon*) édité en 1848, quelques semaines avant l'abolition de l'esclavage dans les colonies françaises.

## UNE FICTION QUI S'INSCRIT DANS LA RÉALITÉ

Les protagonistes de la première partie du roman sont deux négriers : un subrécargue, nommé Gaitar, et un navire interlope baptisé *Satan* qui transporte une cargaison de Noirs dont deux jeunes gens, Vénus et Jupiter.

L'auteur n'a évidemment pas fait partie de la traversée en 1829. Cependant, nous sommes en droit de supposer que ses sources proviennent de récits recueillis personnellement à Bourbon, sans doute moins auprès des acteurs eux-mêmes qu'auprès d'esclaves ayant vécu de semblables cauchemars. Mélanie Léon, veuve Puissant, avait acheté en 1830 (à savoir l'année qui suit la traversée relatée dans le roman) un lot d'esclaves dont trois furent toujours à son service lors de son second mariage avec Oelsner-Monmerqué en 1845. Furent-ils des victimes de la traite et des rescapés d'un navire ayant échoué sur les côtes de Bourbon en 1829 ? Leur histoire douloureuse a pu trouver une oreille attentive auprès de leur nouveau maître.

---

<sup>1</sup> Il est le fils de Conrad Engelbert Oelsner (1764-1828), historien, écrivain et diplomate allemand, et de la Française Marie Sophie de Monmerqué.

<sup>2</sup> Voir M. Tolède, « Expérience bourbonnaise », in G. Fois-Kaschel, (Éd.), *De l'île Bourbon à Berlin. Le Créole d'après Gustave Oelsner-Monmerqué*, Paris, L'Harmattan ; Saint-Denis, Université de La Réunion, 2008, p. 15-236.

<sup>3</sup> G. Oelsner-Monmerqué, *Schwarze und Weiße. Skizzen aus Bourbon*, Bremen, Schlotdtnmann, 1848 (en abrégé : SW).

Dans sa préface, Oelsner-Monmerqué explique que « grâce à l'analyse des caractères dans leur évolution psychologique, qui accompagne toujours le récit et qui repose la plupart du temps sur des faits réels, il est facile de juger de leur probabilité et que même les événements présentés peuvent prétendre à une certaine réalité » (SW VI). À la place d'un ouvrage sous une forme plus savante, il a préféré donner à son récit un « habillage romanesque pour le rendre accessible aux hommes et femmes de toute condition sociale, considérant que dans la défense d'une cause juste, même la voix la plus faible trouve parfois résonance » (SW VI). Jugeant déterminante l'opinion publique des nations n'ayant pas d'esclaves (ce qui est le cas de l'Allemagne) pour une extermination plus rapide de ce fléau, l'auteur, parfaitement bilingue, a choisi d'écrire en langue allemande. Son ouvrage, dans lequel des textes fictifs alternent avec des passages référentiels, relève à la fois du reportage, du pamphlet, du roman d'époque, voire du roman à clé et se rattache au courant littéraire allemand du *Vormärz*.

Cette fiction qui s'inscrit dans la réalité, présente tous les ingrédients classiques littéraires : un navire (négrier en l'occurrence), des pirates, une tempête, une bataille et un naufrage. L'arrivée clandestine d'esclaves à Bourbon entre 1817, date d'interdiction de la traite, et les années 1840 est estimée par Hubert Gerbeau au moins à cinquante mille esclaves<sup>4</sup>. Le pic démographique à Bourbon fut atteint avec 71 000 esclaves en 1830, l'année qui suit la traversée relatée<sup>5</sup>. Entre 1815 et 1832, six navires négriers ont été identifiés en provenance de Zanzibar, pour vingt-huit autres, la provenance est inconnue<sup>6</sup>.

## NAVIRE ET CHARGEMENT

Le *Satan* est toujours le bienvenu à Zanzibar<sup>7</sup>. « Beau et grand, d'une jauge de mille tonneaux, il pouvait transporter en un seul voyage, grâce à l'ingéniosité et

---

<sup>4</sup> H. Gerbeau, « Traite et esclavage dans l'océan Indien : rencontres d'hommes et de cultures, crimes contre l'humanité, dans Marseille sur l'océan Indien », Actes du colloque *L'océan Indien : Espace, cultures et sociétés*, Marseille, 19 novembre 2000, Marseille, A.D.E.U.S., 2000, cahier n°3, p. 77.

<sup>5</sup> S. Fuma, *L'Esclavagisme à La Réunion, 1794-1848*, Paris, L'Harmattan ; Saint-Denis, Université de La Réunion, 1992, p. 29.

<sup>6</sup> Entre 1815 et 1832, six navires clandestins débarquent à Bourbon avec 1 358 Noirs en provenance de Zanzibar (S. Daget, « Révolution ajournée : Bourbon et la traite illégale française 1815-1832 », in Cl. Wanquet, B. Jullien, (Éd.), *Révolution française et océan Indien. Prémices, paroxysmes, héritages et déviances*, Saint-Denis, Université de La Réunion ; Paris, L'Harmattan, 1996, p. 338).

<sup>7</sup> Le sujet de Zanzibar fut déjà en partie traité dans M. Tolède, « Zanzibar. Plaque tournante de la traite négrière », in Y. Combeau (Éd.), *Les îles de l'océan Indien. Histoire et Mémoires*, Saint-Denis, CRESOI, 2010, p. 59-71.

à la pratique négrière de son subrécargue, autant de Noirs qu'un bâtiment de la Compagnie des Indes » (SW 11).

La présence d'un tel navire en 1829 nous paraît improbable. Si des bâtiments à gros tonnage ont effectivement été utilisés pour la traite autorisée<sup>8</sup>, les négriers faisaient appel à des unités rapides de petit tonnage pour la traite illégale afin de déjouer la surveillance<sup>9</sup>. A l'époque du récit, trois navires négriers<sup>10</sup> sont répertoriés à Bourbon par l'historien S. Daget : *L'Oiseau*, *l'Alcyon* et la *Célestine*. Les noms des deux derniers tranchent curieusement avec celui attribué par Oelsner-Monmerqué. Malgré sa fibre ironique, l'auteur a apparemment préféré ne pas faire de jeu de mot quant au nom du navire destiné au commerce humain, alors que Mérimée baptise dans *Tamango*, le brick négrier *l'Espérance*. Le nom *Satan* est de la même veine que celui de la goélette de Brulart dans *Atar Gull*, nommée *Hyène* par Eugène Sue.

La cargaison du *Satan* se compose de huit cents Noirs en mauvaise santé – en raison d'une attente prolongée à Zanzibar – et d'une centaine de captifs fraîchement arrivés de l'intérieur de la côte africaine et appartenant à la tribu redoutée des Bibis, cette race dont la force physique et spirituelle inquiète le subrécargue. Le narrateur insiste particulièrement sur la peur liée à la religion et à la superstition qui saisit l'Africain lorsqu'il quitte sa terre natale. « L'avenir après la mort est, même dans le désert, le fondement de ses espérances les plus belles. Elle explique en partie son indifférence face au danger ». Mais la réalisation de ses désirs dépend d'une condition essentielle, et la superstition commence ici, car « c'est en Afrique même que le Noir doit rester » (SW 40). L'auteur explique qu'il renonce à cette immortalité s'il meurt sur d'autres terres. Les souffrances endurées sur un boutre ou sur un navire négrier seraient insignifiantes en comparaison avec la lutte suicidaire de l'âme en cas d'émigration forcée et de privation de liberté.

## L'ÉQUIPAGE

L'altérité insulaire représentée par Zanzibar, plaque tournante de la traite, trouve son prolongement à bord du navire, qui devient pendant les trois semaines

---

<sup>8</sup> En 1788, *Le Reverseau*, ayant comme port d'attache La Rochelle, jaugeait 1524 tonneaux (voir J. Mettas, *Répertoire des expéditions négrières françaises au XVIII<sup>e</sup> siècle*, t. 2, *Ports autres que Nantes*, S. et M. Daget (Éd.), Paris, Société française d'histoire d'outre-mer, 1984, p. 383).

<sup>9</sup> S. Daget, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale (1814-1850)*, Nantes, Centre de recherche sur l'histoire du monde atlantique, Université de Nantes, Comité nantais d'études en sciences humaines, 1988.

<sup>10</sup> *L'Oiseau* a été capturé avec 141 Noirs de traite par la croisière *La Turquoise*. « On dit aussi que le navire s'est perdu dans les parages de Bourbon le 18 février 1829 ». *L'Alcyon* aurait transporté 270 Noirs dont « 144 morts dans la cargaison humaine [?] ». L'affaire de la *Célestine* a été jugée en janvier 1830 (Voir S. Daget, *op. cit.*).

de traversée un huis clos satanique obéissant à des règles particulières. Son équipage est constitué de quatre-vingt marins. Ce nombre d'hommes correspond effectivement au rapport « un marin pour dix captifs » constaté par Pétré-Grenouilleau<sup>11</sup>.

Selon Oelsner-Monmerqué, après l'interdiction de la traite des esclaves, les armateurs des vaisseaux négriers recrutaient de préférence d'anciens corsaires, pirates et contrebandiers pour constituer un bon équipage, car il fallait être capable de faire face à une mer déchaînée, de réprimer une conspiration à bord, de s'enfuir ou d'affronter l'ennemi. Ils ne se distinguaient des autres marins que par leur ceinture munie de deux pistolets et d'un long poignard.

L'auteur retrace leur parcours. Après la cessation des guerres de course, un grand nombre de corsaires étaient d'abord devenus pirates, mais ce métier connut un rapide déclin pendant la Restauration. Surveillés par les navires de guerre français et britanniques, « les criminels pris sur le fait étaient fusillés ou pendus sur-le-champ, à l'endroit même de leur arrestation » (SW 18). En raison de cette procédure sommaire, les anciens corsaires et pirates optaient pour une activité moins risquée en choisissant la contrebande ou en se faisant enrôler sur les bateaux négriers. « Ainsi pouvaient-ils au moins être assurés qu'en cas d'arrestation pour exercice de pratiques illégales, leur éventuelle exécution n'aurait lieu qu'après le jugement exécutoire d'un tribunal régulier se trouvant sur la terre ferme » (SW 19). Pétré-Grenouilleau confirme que les équipages étaient fréquemment composés de « jeunes, novices ou pilotins », mais aussi de « déracinés, d'aventuriers en tout genre attirés par une solde [...] qui pouvait assurer à la fin un certain pécule »<sup>12</sup>.

Le narrateur de *Schwarze und Weiße* souligne l'effacement partiel de la hiérarchie à bord. « Officiers et matelots se retrouvaient tous mélangés autour de la table pour fêter l'heureuse arrivée du bateau à Zanzibar » (SW 18). « Pendant les périodes ordinaires, il n'y avait pas de différence de rang entre anciens et actuels coupables » (SW 20). Il explique ce phénomène par la vocation exceptionnelle du *Satan* et évidemment par l'origine de l'équipage, tous Européens, qui avaient partagé des dangers depuis des années et avaient « tellement bruni ou noirci qu'on aurait aisément pu les prendre pour des nègres des Maldives ou de Madagascar » (SW 18). L'auteur fait cependant remarquer qu'en cas de bataille ou de tempête cette notion d'égalité disparaît sur certains navires négriers.

Pendant la traversée du *Satan*, les femmes esclaves servent « à la distraction et à l'assouvissement impudent des marins » (SW 44). Ainsi la jeune esclave Vénus devient l'objet de convoitise de l'ensemble de l'équipage. Les festivités dites de « mariage » transforment le navire en champ de débauche et de bataille pendant

<sup>11</sup> O. Pétré-Grenouilleau, *Les traites négrières. Essai d'histoire globale*, Gallimard, 2004, p. 131.

<sup>12</sup> *Op. cit.*, p. 132.

plusieurs jours. Le sort de Vénus se joue aux dés et c'est le jeune esclave Jupiter qui la sauve des bras de l'écu tiré au sort.

Les rapports de force sur le *Satan* voguant entre Zanzibar et Bourbon sont donc très confus. Les violences internes au groupe sont provoquées par l'arbitraire général régnant à bord. Nous constatons que le navire négrier semble constituer une île refuge pour ces marins hors norme. Ils sont épris de liberté, mais ne la trouvent que dans l'illégalité en privant d'autres hommes de cette même liberté. Dans la littérature classique ce sont les dangers extérieurs qui déclenchent traditionnellement un état de crise sur un bateau. Dans le roman *Schwarze und Weiße*, ces dangers – une corvette anglaise, une frégate française et un cyclone – permettent, au contraire, à l'équipage de rentrer dans les rangs et au commandant de retrouver son autorité.

### FRÉGATE ET TEMPÊTE – LES ENNEMIS

Au cours de la traversée, les deux navires de guerre s'approchent du *Satan*. Une telle rencontre imaginée par l'auteur en 1829 est tout à fait plausible. En effet, même après l'avènement de la monarchie de Juillet qui mit un frein sérieux à la pratique de la traite, neuf bâtiments français et huit bâtiments anglais croisaient encore en 1843 respectivement dans les eaux de Bourbon et celles du Cap de Bonne Espérance aux fins de la répression<sup>13</sup>.

À l'approche des croiseurs, le capitaine du *Satan* essaie de changer de cap. Mais vingt morts ou blessés gisant sur le sol à la suite des exactions nocturnes, le changement des voiles prend beaucoup de temps par manque de bras appropriés. Compte tenu de la supériorité de l'ennemi, le capitaine préfère alors s'échapper plutôt qu'affronter celui-ci, sachant que son activité n'est plus un mystère pour les Anglais et les Français. Les sommations se répètent et endommagent le navire interlope. Le capitaine envisage de se rendre pour avoir la vie sauve, mais les avis partagés de l'équipage annoncent de nouveaux échanges sanglants.

Au moment critique, un allié puissant et terrifiant, inattendu mais accueilli chaleureusement se présente en faveur du *Satan*. Le petit point noir à l'horizon, au début à peine perceptible, s'était progressivement transformé en un point gigantesque. Il couvrait à présent tout le ciel d'un voile de deuil (SW 75).

---

<sup>13</sup> Ceci en vertu de l'article 3 du traité du 30 novembre 1831 signé entre les deux gouvernements. La liste des bâtiments français comprend les corvettes *Alcmène*, *Héroïne*, *Sabine*, *Blonde*, le brick aviso *Messenger*, la corvette de charge *Fortune*, les gabares *Lionne*, *Sarcelle* et *Prudente* (Archives de La Réunion, fonds Trouette 6J158, lettre n°95 du ministre l'amiral Roussin au gouverneur, 7.3.1843).

L'ouragan fait alors irruption et diversion et donne l'occasion à l'auteur de se livrer à une description de ce qu'on appelait alors communément un « coup de vent ». En 1848, le terme « cyclone » n'était pas encore employé à Bourbon. Le capitaine de port de Saint-Louis Hubert Bridet s'explique dans son ouvrage sur les ouragans de l'hémisphère austral en 1861 :

Les ouragans et les bourrasques qui présentent le phénomène du double mouvement de rotation et de translation devraient être distingués par une appellation particulière, pour être distingués des simples coups de vent qui soufflent d'une seule direction sans variation aucune. [...] Je me rangerai donc à la désignation proposée par M. Piddington<sup>14</sup> et nous appellerons désormais *cyclone* tout phénomène animé du double mouvement de rotation et de translation »<sup>15</sup>.

En 1863, dans un recueil destiné aux scolaires, il est encore question de « catastrophe atmosphérique »<sup>16</sup>. Quant à Oelsner-Monmerqué, il livre une description détaillée, non scientifique, du phénomène.

On était à la mi-décembre, le deuxième mois de l'hiver tropical, une saison où aucun lendemain ne peut être assuré aux hommes sous les tropiques, une saison où les vents généraux unis à la pluie se transforment en ouragans. Pour les terres et les marins, il n'y a pas plus terrible catastrophe. Sur terre, la pluie tombe à torrents. Tous les petits cours d'eau se transforment en de puissants torrents. [...] La houle généralement haute entre quatre et cinq pieds, atteint une hauteur de soixante à cent pieds. L'air devient lourd, pesant. Il se charge de vapeur d'eau. Le ciel prend des couleurs mates, métalliques. Le baromètre tombe au plus bas. Le vent résonne comme les trompètes au Jugement dernier. Sa violence est monstrueuse. Des hommes, des animaux, des arbres, des maisons entières sont tantôt soulevés, tantôt projetés à de grandes distances. Les coups de vent et les pluies torrentielles sont cependant peut-être moins néfastes aux habitants des terres fermes qu'aux marins. Aucune rade, aucun port ne peut entièrement garantir la sécurité des navires. Dès que les ouragans menacent, la fuite est l'unique moyen de sauvegarder ses biens et sa vie (SW 76).

Si sa description générale de l'ouragan est tout à fait en adéquation avec la réalité (il fut personnellement témoin du coup de vent pendant la saison 1843/1844 où onze navires disparurent) certains termes utilisés, par exemple *Windsäule* (colonne d'air) et *Meeressäule* (colonne de mer ou trombe marine) manquent sans

<sup>14</sup> H. Piddington, *Sailor's horn-book of the law of storm*, 1848.

<sup>15</sup> H. Bridet, *Etude sur les ouragans de l'hémisphère austral. Manceuvres à faire pour s'en éloigner et se soustraire aux avaries qu'ils peuvent occasionner*, Paris, Challamel, 3<sup>e</sup> éd., 1876, p. 49 [1<sup>re</sup> éd. Saint-Denis, Rambosson, 1861]. Les ouvrages du capitaine de la marine marchande britannique H. Piddington, du météorologue allemand H. Dove (*Über das Gesetz der Stürme*, Berlin, Reimer, 1857) et de Bridet sont tous postérieurs à la parution de *Schwarze und Weiße*.

<sup>16</sup> *Notice historique géographique et religieuse sur l'île Bourbon*, Versailles, Beau Jeune, 1863.

doute de précision et sont le résultat d'observations et non d'études scientifiques. En effet, Oelsner-Monmerqué, fin observateur à l'esprit curieux, eut tout loisir pendant les quatre mois de traversée en 1842 et en 1845 d'observer les humeurs du vent et de la mer, particulièrement pendant les quinze jours de tempête dans le canal du Mozambique à bord de la *Perle*, un vieux navire, mal conçu et surchargé, et de faire parler capitaine et équipage.

L'année 1829 connut effectivement l'un des cyclones les plus puissants et meurtriers du XIX<sup>e</sup> siècle avec la disparition du navire bordelais le *Réparateur* et de dix-neuf petites unités de cabotage<sup>17</sup>. Selon l'avancement de nos recherches, il s'avère qu'un bâtiment bordelais portant le même nom est répertorié par Mettas<sup>18</sup> et Saugéra<sup>19</sup> comme un navire négrier dans les années 1790. Par ailleurs, d'après le tableau du peintre de marines F. Perrot<sup>20</sup>, le *Réparateur* de 1829 aurait été sauvé par le *Jules*, qui est un navire négrier avéré en 1828 en Guadeloupe<sup>21</sup>.

Finalement, dans la fiction ni l'artillerie de la corvette anglaise, ni celle de la frégate française, ni le coup de vent violent ne sont à l'origine du naufrage du *Satan*. Il est victime d'un phénomène tout à fait inattendu.

## L'EMPEREUR

A l'approche du *Satan* des côtes bourbonnaises, l'auteur fait preuve d'une parfaite connaissance des conditions d'accostage des navires clandestins. Il explique que contrairement aux conditions d'embarquement relativement sécurisées à Zanzibar, l'approche de Bourbon constitue une opération beaucoup plus délicate en raison de la taille et de la topographie de l'île qui rendent la vigilance exercée par les croiseurs français plus facile. L'importation d'esclaves étant strictement interdite, les quelques rades (l'île n'a pas de port) sont sous étroite

<sup>17</sup> « Le *Réparateur* est perdu corps et biens » (D. Vaxelaire, *Histoire de La Réunion, des origines à 1848*, Saint-Denis, Orphie, 1999, p. 291).

<sup>18</sup> Mettas répertorie quatre expéditions depuis la Rochelle en 1786, 1787, 1790 et depuis Bordeaux en 1792.

<sup>19</sup> Saugéra confirme que *l'Echo du Commerce* de Bordeaux reproduit la cargaison du *Réparateur* « au retour de sa traite » (E. Saugéra, « Les armements négriers français vers l'océan Indien sous le consulat », *op. cit.*, p. 109).

<sup>20</sup> C.P. Landon, *Annales du musée et de l'Ecole Moderne des beaux-arts, Salon de 1831*, Paris, Pillet Aîné, 1831, p. 246, ainsi que *Explication des ouvrages de Peinture... exposés au musée royal le 1er mai 1831*, Paris, Vinchon, 1831, p. 128 : « Marine. Sauvetage de l'équipage du navire le *Réparateur*, de Bordeaux, par le navire le *Jules*, à la suite du terrible ouragan qui a bouleversé les mers de Bourbon du 10 au 13 février 1829 ».

<sup>21</sup> S. Daget, *Répertoire des expéditions négrières françaises à la traite illégale (1814-1850)*, *op. cit.*, réf. 1828/17, Guadeloupe 07/39/628.



surveillance. « Aucun navire négrier ne pouvait se vanter de la réussite d'une affaire avant d'avoir transporté l'ensemble de ses nègres sur la terre ferme » (SW 101). Les marchands d'esclaves disposent d'un réseau fiable à Bourbon. Ils évitent les rades surveillées et choisissent les lieux de débarquement les plus éloignés et les moins accessibles<sup>22</sup>. En dehors des signaux émis depuis les montagnes sur la présence, la position, le nombre de croiseurs, l'heure et le lieu de débarquement, les trafiquants conviennent à l'avance, pour plus de sécurité, d'un mot de passe connu par seulement deux personnes, l'une se trouvant sur le navire, l'autre sur la côte. En revanche, une fois sur la terre ferme « il n'y avait plus rien à craindre » (SW 101).

Selon l'auteur, les ordonnances empêchant les propriétaires d'esclaves d'augmenter la population servile sans en avertir les instances locales ne furent introduites que plus tard. Les historiens confirment effectivement le laxisme, voire la connivence des services administratifs. J.M. Desport cite le directeur de l'Intérieur de l'époque pour qui il aurait été facile de désigner les trafiquants : « Ils sont assez connus à Saint-Denis, ils se gênent assez peu pour que tout le monde les désigne »<sup>23</sup>. Sudel Fuma constate que la traite s'effectuait « avec la complicité d'une administration locale qui appliquait à contrecœur les directives du pouvoir métropolitain »<sup>24</sup>. Gerbeau parle de « juges complaisants », de « fonctionnaires négriers » ou encore de « forces de l'ordre corrompues »<sup>25</sup>. Daget, plus nuancé, écrit « qu'en dépit des obstacles opposés par des forces esclavagistes [...] les autorités de l'île Bourbon et les officiers de la marine royale participent à une répression effective de la traite, peut-être plus pour l'honneur que pour le devoir, et davantage pour le devoir que pour la philanthropie »<sup>26</sup>.

Le *Satan* romanesque ne touche jamais les côtes de Bourbon. Il sombre le jour du solstice d'été de l'année 1829. Une voie d'eau importante entraînant son naufrage fulgurant est due à la perforation de sa coque de chêne par l'épée d'un espadon. Le capitaine abandonne lâchement son navire, son équipage et sa cargaison et se sauve sur une chaloupe avec le subrécargue et les deux jeunes esclaves Vénus et Jupiter.

---

<sup>22</sup> Daget mentionne le débarquement de Noirs à Sainte-Suzanne, Bois Rouge, St-Leu, Ravine à Jacques, Pointe des Cascades (S. Daget, « Révolution ajournée : Bourbon et la traite illégale française 1815-1832 », *op. cit.*, p. 342).

<sup>23</sup> Lettre adressée par le directeur de l'Intérieur Betting de Lancastré au gouverneur de Cheffontaines le 8.7.1828, citée par J.M. Desport, « La traite vers Bourbon au XIX<sup>e</sup> siècle », *cat. exp. Ile de La Réunion. Regards croisés sur l'esclavage 1794-1848*, musée Léon Dierx, Saint-Denis, 13.11.1998-25.4.1999, Paris, Samogy, Saint-Denis, CNH, 1998, p. 54.

<sup>24</sup> S. Fuma, *L'Esclavagisme à La Réunion*, *op. cit.*, p. 20.

<sup>25</sup> H. Gerbeau, « Traite et esclavage dans l'océan Indien : rencontres d'hommes et de cultures, crimes contre l'humanité, dans Marseille sur l'océan Indien », *op. cit.*, p. 77.

<sup>26</sup> S. Daget, « Révolution ajournée : Bourbon et la traite illégale française 1815-1832 », *op. cit.*, p. 343.

Les caractéristiques générales de l'espadon qualifié par l'auteur de « seigneur de la mer des Indes orientales » ainsi que sa réputation de « tyran de baleines » relatée d'une façon très vivante concordent dans l'ensemble avec les écrits du zoologue allemand Alfred Brehm (1829-1884) dans son célèbre ouvrage *La vie animale selon Brehm*. Mais qu'en est-il de la capacité destructrice de ce poisson décrite par l'auteur ?

L'empereur ne se contente pas, en effet, d'attaquer des espèces vivantes sur son territoire. Tout objet à la surface de l'eau éveille sa colère. Il poursuit les navires et s'essaye sur leurs coques. – Si une bonne protection métallique n'offre pas une résistance indéfectible à ses assauts incessants, il trouve alors très vite le moyen de provoquer une issue désastreuse. Le bois le plus dur, le plus épais ne résiste pas à son épée. Il sait l'introduire habilement entre les joints et la tourne telle une perceuse jusqu'à ce qu'elle entre et sorte aisément. Comme tous les membres d'un tel banc d'empereurs prennent possession du même joint qu'ils travaillent côte à côte, il s'avère qu'une fois l'ouvrage achevé, les différents petits trous – qu'on aurait peut-être pu calfater séparément – se transforment en une voie d'eau donnant généreusement l'accès aux flots et faisant habituellement échouer toutes tentatives de réparations par l'homme (SW 113).

Si le rédacteur du *Telegraph für Deutschland*<sup>27</sup> eut tort de reprocher à l'auteur le sens de l'exagération et de la fabulation concernant sa description des « coups de vent », on peut toutefois comprendre sa méfiance pour ce qui est des assauts destructeurs de l'espadon. Pourtant, contre toute attente, voici ce que Brehm écrit deux décennies après Oelsner-Monmerqué : « Lorsqu'on lit les relations des anciens, on est tenté de reléguer au nombre des fables ce qu'ils ont écrit de l'Espadon, et cependant la plupart de ces faits ont bien été observés »<sup>28</sup>. Le scientifique allemand cite alors les observations de quelques anciens :

Dans l'océan Indien il est des Espadons dont les épées atteignent une telle force qu'ils traversent les parois de navires portugais, épais d'un empan et demi.

Il est un fait certain, que l'on ne peut expliquer, c'est que parfois l'Espadon s'attaque aux navires en marche et qu'il arrive que ce grand et puissant Poisson enfonce son épée dans les planches d'un vaisseau ; une pareille attaque est, du reste, plus souvent fatale à l'animal qu'au navire lui-même, car il est réellement plus facile d'enfoncer une pareille arme que de la retirer : le rostre se brise presque toujours.

<sup>27</sup> *Telegraph für Deutschland*, 11<sup>e</sup> année, n°6, Hamburg, Hoffmann & Campe, p. 182-183.

<sup>28</sup> A.E. Brehm, *Les Poissons et les Crustacés*, éd. française par E. Sauvage et J. Künckel d'Herculeis, Paris, Baillière et Fils, [début années 1880], p. 293.

La raison qui pousse l'Espadon à la bataille est inconnue ; cet instinct est chez lui si aveugle qu'il s'attaque aux navires qu'il prend certainement pour des Cétacés de grande taille<sup>29</sup>.

L'élément déclencheur qui inspira cet épisode fut sans doute un fait divers rapporté par un journal allemand<sup>30</sup> : en 1844, l'épée d'un marlin s'était enfoncée sur une épaisseur totale d'environ soixante centimètres dans la paroi de cuivre, le bois et l'intérieur d'une barge anglaise non loin des côtes de l'actuelle Namibie. La cause de la voie d'eau ne fut découverte qu'à l'arrivée. Le musée de Glasgow abrite cette pièce à conviction<sup>31</sup>.

Mais Brehm rapporte également que seuls des bâtiments légers et vieux furent victimes de tels accidents. Ceci ne semble pas être le cas du *Satan*. Quoi qu'il en soit, étant donné que l'auteur n'avait nul besoin d'avoir recours à un tel prétexte pour tisser son intrigue – l'ouragan aurait été suffisamment plausible – il est fort possible qu'il ait voulu donner une signification tout autre à cet épisode. En effet, au cours de son récit, il explique que l'espadon doit aux marins français le nom d'« empereur »<sup>32</sup> en raison de sa mâchoire qui se termine par une large épée osseuse à deux tranchants, dure comme du fer. Pour plaisanter, les marins l'appelleraient aussi « Napoléon des mers », tout comme ils auraient donné le surnom de « Louis-Philippe » à la baleine pour son attitude pacifique. Sachant que Napoléon avait rétabli la traite et l'esclavage, cette anecdote peut prendre une valeur hautement symbolique.

Ainsi *l'empereur des mers* ne serait pas seulement à l'origine du naufrage du *Satan* mais, par conséquent, aussi du naufrage de la traite en ruinant son principal acteur, le marchand d'esclaves Gaitar. Quant à la mort des captifs

<sup>29</sup> *Op. cit.*, p. 294.

<sup>30</sup> *Frankfurter Konversationsblatt*, 23.07.1844.

<sup>31</sup> « This strange looking object is the end of a fish's "sword" or "spear", which has gone right through a section of ship's timbers. The museum register records this object as : Spear of swordfish which pierced the bows of barque "Royal Archer" near the line in 1847. It passed through copper, 4 inch plank and split the timber, it was embedded 14 inches in timber and projected 6 inches inside the ship's side'. In fact, it is not from a swordfish, but a marlin, a closely related species, which can measure nearly 6 metres long and weigh up to 800 kg. They can reach speeds of almost 70 miles per hour, when chasing their prey. Presumably it wasn't expecting to run into a ship ! The "Royal Archer" (a 278 ton barque) was sailing from Ichaboe, just off the coast of Namibia, west Africa for Maryport, Cumberland in 1844 (not 1847) with a cargo of guano. The ship developed a leak during the voyage, just south of the Equator, but the cause was not discovered until she reached port, and the broken off "sword" was found. The damaged timbers were removed (along with the "sword") and the event was widely reported in many newspapers of the time » (consulté sur <http://collections.glasgowmuseums.com/starobject.html?oid=323498> le 9.02.2011).

<sup>32</sup> *Espadon* : « on croit qu'il a été appelé empereur, parce qu'on représente les empereurs avec une épée en mains » (Encyclopédie Diderot).

enchaînés en cale, elle ne serait donc pas à considérer comme une catastrophe humaine mais, selon les croyances de l'Africain déjà évoquées, comme une libération d'hommes qui échappent non seulement à l'esclavage mais qui, non débarqués sur une terre étrangère, peuvent ainsi accéder à l'immortalité. Dans le livre, un ancêtre ne rapporte-t-il pas que la mer bienveillante, comme elle le fait toujours, avait ramené les cadavres vers leur terre natale ? (SW 42) Ainsi cette anecdote qui, pour le chroniqueur cité, dépare le livre et témoigne d'un manque de connaissances de l'auteur en sciences de la nature, s'avérerait être un acte de vengeance pour lequel ce dernier donne lui-même les clés. L'une des plus évocatrices concerne les bruits qui accompagnent les assauts de l'épéon :

[...] on entendit à proximité du *Satan* un vacarme qui rappelait une armée en plein combat. On aurait pu croire entendre le cliquetis des sabres, les armes qui s'entrechoquent, les hurlements des hommes et des chevaux et de temps en temps les canonnades simultanées d'une batterie entière (SW 110).

Le narrateur transporte le lecteur directement sur le champ de bataille de Waterloo.

Le père d'Oelsner-Monmerqué fut découragé par la politique de Napoléon. Selon un de ses biographes « Le grand Corse est le seul qu'Oelsner ait poursuivi au-delà de sa tombe avec tant de haine ». Son fils ne se prononce pas à son sujet, mais sa visite de l'île Sainte-Hélène<sup>33</sup>, à son retour de Bourbon en 1845, a sans doute contribué à l'exploitation diabolique de cette analogie.

À titre de conclusion, nous faisons parler l'auteur lorsqu'il résume la situation à Bourbon en 1843 :

Treize années s'étaient écoulées depuis le naufrage du *Satan*. L'histoire tragique du navire négrier reste encore ancrée dans beaucoup de mémoires. Aucune faute ne pouvait être imputée aux responsables du navire, car la traite existait et existe encore dans la colonie. L'opinion publique avait admis – on en ignorait les raisons – que le *Satan* avait abrité des hommes bons et des méchants, que les méchants avaient péri et que les bons avaient été sauvés (SW 129).

Les *Esquisses de Bourbon* d'Oelsner-Monmerqué sont parfaitement documentées. L'auteur dose savamment les éléments historiques et fictifs. La relation de la brutalité des passions des anciens corsaires et pirates, de la lutte acharnée du *Satan* avec la frégate et la mer en furie et du naufrage sortant du commun contribue à accentuer l'aspect dramatique mais aussi exotique du récit et doit servir une bonne cause : ouvrir les yeux du lecteur sur les pratiques déshonorantes pour l'humanité – l'esclavage.

---

<sup>33</sup> G. Oelsner-Monmerqué, *St. Helena*, Berlin, Hertz, 1848.