

IBLA

معهد الآداب العربية

INSTITUT
DES BELLES LETTRES
ARABES

Extrait de la Revue IBLA, N°

Autour d'un centenaire : le voyageur espagnol Domingo Badia (°Ali Bey al-°Abbâsi, 1767-1818) en Tunisie

par M. DE EPALZA (Barcelona)

L'année 1967 a vu passer, parmi tant d'autres, un centenaire : celui d'un curieux explorateur espagnol, géographe et homme politique, Domingo Badia y Lebllich, qui, sous les apparences du prince abbasside °Ali Bey b. °Othman, parcourut le Maghreb et l'Orient, visita les Lieux Saints de l'Islam et, dans une deuxième expédition, mourut en Syrie, sans doute assassiné. Sa mémoire a été mentionnée à l'occasion de la III Assemblée Générale de l'Association Espagnole des Orientalistes, qui s'est tenu à Barcelone, sa ville natale. Nous voudrions contribuer à cet hommage en publiant le texte, fort peu accessible, du chapitre de son récit de voyage où il parle de sa traversée de Larache à Tripoli, avec un bref séjour forcé en Tunisie (exactement, dans les îles Kerkéna). Nous y ajouterons quelques notes bio-bibliographiques en guise de préface (1).

Domingo Badia naquit à Barcelone le 1 avril 1767 (et non pas 1766). Son père était secrétaire du général gouverneur de la ville, comte d'Ofalia, et sa mère descendait d'une famille flamande, établie en Espagne depuis plus d'un siècle. Son enfance se passa à Barcelone et à Vera, sur la côte andalouse, où son père avait la charge d'intendant des places espagnoles en Afrique du Nord. C'est là qu'il connut l'arabe et les Arabes, et non à l'Université de Valencia, comme on l'a cru quelquefois. Grand dévoreur de livres, il réussit dès son jeune âge à avoir des connaissances peu communes sur les sciences géographiques et sur les récits de voyages qui étonnaient et passionnaient l'Europe à l'époque.

(1) La biographie la plus importante de ce personnage a été publiée par Augusto CASAS, *Ali-Bey, Vida, viajes y aventuras de Domingo Badia*. Barcelona 1943, mais il faut la compléter avec les autres travaux mentionnés plus bas, que l'auteur n'avait pu utiliser. L'introduction à l'édition espagnole de ses récits de voyages, faite en 1949, présente la meilleure mise au point actuelle des problèmes critiques que pose la biographie d'Ali Bey.

A 19 ans il occupait déjà la poste de commissaire qu'avait tenu son père, mais sa carrière administrative, très brillante, fut sacrifiée à ses projets scientifiques. Son essai d'ascension d'un ballon aérostatique en 1799, fut interdit au dernier moment par les autorités : sa fortune personnelle et celle de la famille de sa femme sombrait dans l'aventure. En proie à bien des difficultés économiques, il insista auprès du gouvernement sur l'utilité de ses projets d'exploration de l'Afrique. L'Académie d'Histoire, saisie de la viabilité de ses projets, ne les approuva pas, sans toutefois critiquer ni condamner la valeur scientifique de l'argumentation présentée par l'auteur dans son exposé. Ce ne fut qu'avec l'appui du tout puissant ministre Godoy, Prince de la Paix, qui en avait vu les avantages politiques, que le voyage put être réalisé (2).

Domingo Badia fit donc un voyage en Angleterre et en France, acheta des instruments astronomiques pour ses observations, se fit circoncire et changea d'identité. Ce fut comme prince °Ali Bey al-°Abbâsi, né à Alep et ayant séjourné en Europe, qu'il retraversa l'Espagne et débarqua à Tanger le 29 juin 1803. Il réussit à faire accepter sa personnalité arabe grâce à sa connaissance de la culture arabe, son énergie et son à-propos. La somptuosité de son train de vie (alimenté par le gouvernement espagnol) et le prestige de sa science astronomique, lui rendirent possible une certaine familiarité avec le Sultan (qui lui fit don, entre autres, de deux femmes de son harem et d'une grande propriété à Marrakech), les principaux personnages de la cour et, surtout, les ennemis du trône. Il fut sur le point de déclencher une révolte générale, qui aurait été appuyée par l'armée espagnole, mais le roi Charles IV n'approuva pas, au dernier moment, « l'aventure africaine » qu'ambitionnait pour l'Espagne son ministre (3).

Badia se trouva alors dans une situation très délicate d'où il sut se dégager tant bien que mal en partant pour le Pèlerinage en Orient. Ses ennemis à la cour chérifienne avaient réussi à percer ses agissements politiques en faveur de l'Espagne, mais ne découvrirent pas sa fausse identité. Jusque dans son expulsion du pays, ils respectèrent toujours en lui le descendant du Prophète.

(2) Cfr. GOMEZ DE ARTECHE dans le chapitre *Un proyecto estupendo de son ouvrage Nieblas de la Historia Patria*.

(3) Cfr. A. CASAS, *Ali Bey el Abbasi en Marruecos*, Madrid, 1944.

Après un voyage plein de péripéties (Larache, Kerkéna, Tripoli, Chypre), il se séjourna un certain temps à Alexandrie et au Caire, où ses relations amicales avec les autorités turques lui permirent d'entraver certaines influences et initiatives anglaises, l'Angleterre étant à ce moment-là en guerre avec l'Espagne et la France. A la Mecque, qu'il fut l'un des premiers Européens à visiter (4), il séjourna plusieurs mois, considéré comme prince abbaside, et très respecté. Il put y assister à la progressive invasion des wahhabites dans les Lieux Saints de l'Islam (ils avaient occupé Médine en 1803). Ses observations de voyage ne manquent pas d'intérêt, sous bien des aspects (5).

Il revint par Jérusalem où il s'intéressa beaucoup aux problèmes des Lieux Saints (6). A Istanbul on découvrit qu'il était chrétien, et il sauva sa vie par la fuite, grâce à un haut fonctionnaire turc dont il avait gagné l'estime et l'amitié à Alexandrie.

Revenu en Europe avec toutes sortes de problèmes économiques (7), il alla présenter ses services à Charles IV à Bayonne. Le souverain, qui avait dû renoncer à ses droits en faveur de Napoléon, l'adressa au nouveau gouvernement, qui le nomma gouverneur et intendant général à Ségovie et Cordoue, de 1808 à 1811 (8).

A la défaite des français, il se réfugia à Paris où, avec le titre de général, il vécut jusqu'en 1818, dans des milieux scientifiques et politiques (9), avec toute sortes de difficultés financières et de projets de voyages, jamais acceptés par le gouvernement (10).

(4) Augusto RALLI, *Christians at Mecca*, Londres, 1909.

(5) Cfr. John Lewis BUCKARDT, *Travels in Arabia*, Londres, 1829.

(6) Norman J. CINNAMOND, *El caballero Badia y Lebligh y su plan de reforma de la Orden del Santo Sepulcro de Jerusalem*, Barcelona, 1954.

(7) Domingo BADIA LEBLICH, *Carta autografa a don Manuel Romero, solicitando el rescate de una coleccion de antiguedades y monedas pignorada en Munich*, « Numisma » (Madrid), XIII, n° 64 (1963), 35-37.

(8) Juan MERCADER RIBA, « Ali Bey », *intendente afrancesado en Segovia*, « Estudios Segovianos » (Segovia), XI, n° 33 (1959), 385-407.

(9) Cfr. L.F.J. DE BAUSSET, *Mémoires anecdotiques sur l'intérieur du Palais et sur quelques événements de l'Empire depuis 1800 jusqu'au 1^{er} mai 1814 pour servir à l'histoire de Napoléon*, Paris, 1827.

(10) H. DE CASTRIES, *La fin d'un roman d'aventure : les dernières années d'Ali Bey el-Abbassi (1808-1818)*, « Revue des Deux Mondes » (Paris), 53, (1909), 160-181.

La partie de son œuvre qui rapportait les récits de voyages parut en français en 1814 (la partie scientifique ne devait jamais être publiée). Badia cachait encore son identité réelle en mettant le récit dans la bouche du prince abbasside, et en se présentant comme l'éditeur. Il tenait à pouvoir rejouer son personnage, ce qui ne lui fut accordé, enfin, qu'en 1818 : sans aucun autre but que scientifique, il était envoyé par le gouvernement français pour réaliser un voyage de trois ans en Arabie, Abyssinie et Afrique subsaharienne, jusqu'au Sénégal (11). Il mourut sur la route du Pèlerinage, près de Damas, dans des circonstances non entièrement éclaircies (Septembre 1818) (12).

La vie d'Ali-Bey (Domingo Badia) nous est connue surtout par ses récits de voyages (13), par les mémoires du ministre Godoy (14), par des récits de voyages au Maroc ou en Egypte, et par des documents d'archives. Bien des points de

(11) Gabriel GUÉMARD, *A propos d'un projet de traversée de l'Afrique en 1818*, Paris, 1928.

(12) P. ROUSSIER, *Les derniers projets et le dernier voyage de Domingo Badia (1815-1818) (Post-scriptum aux voyages d'Ali-Bey)*, « Revue Africaine » (Alger), 71, (1930), 36-91, 300-361.

(13) Voici la liste complète — à ma connaissance — des éditions et traductions de cet ouvrage : *Voyages d'Ali Bey el Abbassi en Afrique et en Asie, pendant les années 1803, 1804, 1805, 1806 et 1807*, Paris, 1814; *Travels of Ali-Bey in Morocco, Tripoli..., between the years 1803 and 1807, written by himself*, Londres, 1816; *Viaggi di Ali Bey El Abbassi in Africa ed in Asia, dall'anno 1803 a tutto il 1807* (trad. Stefano Ticozzi), Milan, 1816-1817; *Reisen in Africa und Asia in den Jahren 1803 bis 1807* (trad. F.J. Bertuch), Weimar, s.d.; *Viajes de Ali-Bey el Abbassi por Africa y Asia durante los anos 1803, 1804, 1805, 1806 y 1807* (trad. P.P.), Valencia, 1836; *Viatges de Ali-Bey El Abassi per Africa y Asia durant els anys 1803-1807*, Barcelona, 1838-1839; *Viatges de Ali-Bey el Abassi per Africa y Asia durant els anys 1803, 1804, 1805, 1806 i 1807*, Barcelona, 1892; *Atlas dels Viatges d'Ali-Bey el Abbassi per Africa y Asia durant els anys 1803, 1804, 1805, 1806 i 1807, reproduïts de l'edició de Paris le 1814*, Barcelona, 1892; *Ali-Bey el Abbassi. Viatges* (trad. F. de Rupia, pref. Rubio i Tuduri), Barcelona, 1926; *Viajes por Africa y Asia realizados y explicados por Domingo Badia y Leblich, utilizando el nombre de Principe Ali Bey el Abbassi* (prol. Guillermo Diaz-Plaja), Barcelona, 1949.

(14) *Memorias de Don Manuel Godoy, Principe de la Paz*, Gerona, 1839-1841.

(15) Les Anglais Jackson (1820) et Bowdich (1821) au Maroc; Chateaubriand en Egypte. L'auteur de *l'Itinéraire de Paris à Jérusalem*, nous dit : « J'eus encore à Alexandrie une de ces petites jouissances d'amour-propre dont les auteurs sont si jaloux et qui m'avaient déjà

sa biographie sont encore obscurs, mais on a rarement mis en doute la valeur de ses renseignements scientifiques, dont certains ont été très utilisés par les géographes jusqu'à une époque assez récente (16). Son style a fait le succès de cet ouvrage dans ses éditions française, anglaise, allemande, italienne, espagnoles et catalanes. D'autre part, on ne peut qu'admirer le courage et l'habileté de Domingo Badia, qui réussit à s'assimiler si profondément les mœurs arabes des pays où il vécut. Il est considéré comme un des précurseurs du mouvement africaniste en Espagne (17). Il n'est qu'un des innombrables voyageurs espagnols qui passèrent par la Tunisie depuis les temps les plus anciens (18).

Le texte de son séjour forcé à Kerkéna en 1805 (19), peut donner une idée du style de son visage et de la personnalité de son auteur (20).

rendu si fier à Sparte. Un riche Turc, voyageur et astronome nommé Ali-Bey el Abbassi, ayant entendu prononcer mon nom, prétendit connaître mes ouvrages. J'allais lui faire une visite avec le consul. Aussitôt qu'il m'aperçut il s'écria : « Ah mon cher Atala et ma chère Renée ». Ali-Bey me parut descendre du grand Saladin. Je suis même encore un peu persuadé que c'est le turc le plus savant et le plus poli qui soit, quoiqu'il ne connaisse pas bien le genre des noms en français, mais *non ego paucis offendar maculis*. Chateaubriand sut plus tard l'identité du « turc » et ajouta dans les éditions ultérieures une note désenchantée : « Voilà ce que c'est que la gloire ! On m'a dit que cet Aly-Bey était espagnol de naissance, et qu'il occupait aujourd'hui une place en Espagne. Belle leçon pour ma vanité ».

(16) Cfr. l'opinion de H. de Castries, *o.c.*, p. 181.

(17) Tomas GARCIA FIGUERAS, *Espanoles en Africa en el siglo XIX*, « Boletín de la Universidad de Granada » (Granada), 18, (1946), 117-143; Robert RICARD, *Contribution à l'étude du mouvement africaniste en Espagne de 1860 à 1912*, « Bulletin Hispanique » (Bordeaux), 43, (1946), 247-261, R. EZQUERRA ABADIA, *Domingo Badia : sus audaces viajes y proyectos*, « Archivo del Instituto de Estudios Africano » (Madrid), 1, (1947), 107-123, et toute la série de biographies d'africanistes, publiées dans cette revue depuis 1947.

(18) Cfr., par exemple, F.J. SANCHEZ CANTON, *Viajeros españoles en Oriente*, « Revista del Instituto Egipcio de Estudios Islamicos » (Madrid), 4, (1956), 1-45; F. PONS Y BOYGUES, *Ensayo sobre los historiadores y geografos arabigo-espanoles*, Madrid, 1898; U. J. SEETZEN, *Reisen*, t. III, pp. 373 ss.

(19) Chateaubriand devra y faire un séjour semblable, un an plus tard à son retour d'Orient.

(20) A. LOUIS, *Les îles Kerkéna (Tunisie)*, Tunis, 1961, t. I, p. 29, met en doute certains renseignements donnés par Ali-Bey, dont le nombre d'habitants. Il ne semble pas connaître le texte que par d'AVEZAC, *Iles de Qerqenéh*, dans *Iles d'Afrique*, Paris, 1848, pp. 76-85. Le texte ici publié est pris de l'édition française originale de 1814, t. III, ch. I, pp. 1-17.

VOYAGE D'ALI BEY EN AFRIQUE ET EN ASIE.

CHAPITRE I (XXXI)

Voyage de Laräisch à Tripoli en Barbarie par mer. — Soulèvement de la mer. — Bourrasque. — Relâche sur le banc de Kerkeni. — Description des îles du même nom. — Arrivée au port de Tripoli.

Je m'embarquai le dimanche 13 octobre 1805 sur une frégate de guerre tripolitaine, commandée par l'erraiz ou capitaine Omar; elle était à l'ancre dans la rade de Laräisch, où je restai toute la journée du lendemain. On mit à la voile le mardi 15, de grand matin; mais, n'ayant pas de vent favorable, le bâtiment ne fit que courir des bordées.

Mercredi 16. Dans la matinée il s'éleva un vent d'O.S.O. Nous étions à midi dans le détroit de Gibraltar, et deux heures et demie après, entre Gibraltar et Ceuta : de cet endroit on voit ces deux villes, qui présentent un aspect très pittoresque. Le camp des Espagnols devant Gibraltar, formé de tentes et de baraques; la ville de Saint-Roch sur une hauteur, et Algéziras qu'on découvre derrière une pointe de terre, formaient un tableau superbe. Une anglaise et un convoi étaient dans le port de Gibraltar.

Nous suivîmes toute la journée le rumb presque à l'E., avec le même vent.

Jeudi 17. Pendant la nuit le vent renforça; ce qui fatigua assez le bâtiment; il passa beaucoup d'eau par-dessus le tillac; il en entra même dans l'intérieur. On découvrit dans la matinée le cap de Gatta, que nous doublâmes à deux heures après midi. Après quoi on prit la direction du N.E.

Vendredi 18. Le matin, de bonne heure, on aperçut le cap de Palos. Nous étions sur lui quand le capitaine fit virer vers le S., pour donner la chasse à un bâtiment qui paraissait vouloir éviter notre visite. Il l'atteignit à une heure après midi : c'était un brick suédois. Au coucher du soleil nous étions sur 73° 15' de latitude N., et 2° 47'30" de longitude O. de l'Observatoire de Paris.

Samedi 19. La nuit dernière le bâtiment avait fait peu de chemin, et la matinée fut presque calme. Notre route était à l'E. 1/4 S.E.

A quatre heures du soir on découvrit une chaîne de montagnes de la côte d'Afrique, et à cinq heures j'observai ma longitude = 1° 37' 30" O. de l'Observatoire de Paris.

Le vent manqua absolument; mais le courant portait vers l'E.

Dimanche 20. Le calme continua, et à neuf heures du matin j'avais pour longitude = 1° 27' 30" O. de Paris.

Lundi 21. On vira de bord vers le N., avec un petit vent de S. E.

Mardi 22. La frégate continua de se porter au N., jusqu'à peu de distance de l'île Formentera où elle prit la direction du S.-O.

Mercredi 23. Nous fîmes route presque à l'O.-S.-O. jusqu'au coucher du soleil où l'on mit la proue à l'E.N.E.

Jeudi 24. A midi on tourna vers le S.E. 1/4 E.

Le vent ayant commencé à rafraîchir, à trois heures après midi le bâtiment se trouva enveloppé dans un météore bien singulier. La mer s'éleva tout-à-coup, et au lieu de rouler à sa surface les vagues les unes sur les autres, comme à l'ordinaire, l'eau s'élança verticalement en pyramides ou cônes diaphanes à pointes aiguës, qui se soutenaient longtemps sans incliner d'autre côté, jusqu'à ce qu'enfin elles s'affaissaient perpendiculairement sur elles-mêmes. La cause de ce phénomène, qui avait assez d'analogie avec les trombes, me parut devoir être attribuée à l'électricité de quelques gros nuages qui étaient sur notre tête, et qui exerçaient cette violente attraction pour se niveler à l'électricité de la mer. En même temps le vent renforça, et le vaisseau, sautant par-dessus ces pyramides aiguës, nous faisait éprouver des secousses affreuses, qui étaient encore augmentées par le volume de la mâture, excessivement grande en proportion du corps du bâtiment; et, comme les sabords étaient ouverts, des torrents d'eau entrèrent de tous côtés. Il n'y avait malheureusement que deux pompes; l'une était hors de service, et l'autre, en mauvais état, n'absorbait qu'une petite quantité d'eau. Les trous et les conduits par où elle devait sortir de dessus les tillac et des entre-ponts, étaient obstrués par des ballots ou des ordures : aussi l'eau, qui entra par torrents et qui ne pouvait pas sortir, menaçait à chaque instant de submerger le bâtiment. Le fond de cale et les entre-ponts étaient noyés, et n'avions à la vue aucune terre, et par conséquent aucune espérance de secours. Pleins d'effroi, les matelots et les passagers étaient montés sur le tillac, où ils attendaient la mort. On ferma les sabords du mieux qu'il fut possible, et l'on jeta à la mer les ballots et les effets qui pouvaient surcharger le navire. Chacun travaillait à la seule pompe qui était en état; et, à force de patience et de fatigue, on parvint à déboucher quelques uns des conduits pour donner une issue à l'eau. En peu d'instant la frégate avait été allégée de beaucoup; mais, nonobstant toutes ces précautions, et malgré les efforts de l'équipage, nous eussions péri infailliblement avec un navire aussi mal préparé, si le météore, qui ne dura que dix minutes, s'était prolongé plus longtemps.

Dans les moments les plus terribles de notre situation j'obtins la récompense de quelques actes de bienfaisance que j'avais exercés sur le bâtiment. Le capitaine, le contremaître et plusieurs matelots,

M. DE EPALZA

les uns après les autres vinrent me dire à l'oreille que je n'avais rien à craindre, et que, s'il y avait un homme de sauvé, ce serait moi. Je m'aperçus, par ces discours, qu'il existait un complot pour s'emparer de la chaloupe; qu'on la préparait déjà, vers la fin du météore, afin de pouvoir se sauver et se défendre, le couteau à main, contre les entreprises de ceux qu'on voudrait abandonner. Heureusement que l'on en fut quitte pour la perte des effets appartenants à la frégate et aux passagers, et dont la valeur se montait à plusieurs milliers de piastres : quant à moi, je n'en perdîs guère que trois cents, parce que j'éprouvais encore, relativement à cet objet, la reconnaissance des gens de l'équipage. J'avais vu des effets qui, au moment d'être jetés à la mer ayant été reconnus pour m'appartenir, était arrachés des mains de ceux qui les portaient, et remis dans la chambre, en même temps qu'on jetait tous les objets précieux du navire et des passagers; en sorte que je suis persuadé que je n'aurais rien perdu, si l'on eût pu reconnaître mes effets à travers le désordre et la confusion qui régnaient dans ces moments affreux. Depuis notre sortie de Laraisch j'avais gratuitement distribué des médicaments et plusieurs autres secours aux malheureux qui m'imploraient; voilà la raison qui me les avait si fortement attachés.

Vendredi 25. On suivit ce jour là le même rumb jusqu'après le soleil couché où l'on tourna vers le N. E.

Samedi 26. Le bâtiment se trouvant à midi sur le 38° de l'atitudo on dirigea le rumb vers l'E. S. E. par un petit vent.

Dimanche 27. A midi j'aperçus le cap Bugaroni sur la côté d'Afrique, et l'on gouverna vers l'E.

Lundi 28. Nous étions, à l'entrée de la nuit, entre l'île de la Galita et la côté d'Afrique.

Cette île, que j'observai avec ma grande lunette, me parut être formée d'un grand rocher granitique rouge de tuile, avec des larges veines de quartz pur, ondées. C'est une montagne assez haute, dont l'aspect à quelque ressemblance avec celui de Gibraltar.

Le canal entre Galita et le continent est bon. Les Tripolitains évitent toujours de passer en dehors de l'île, c'est-à-dire, entre elle et la Sardaigne, parce que les habitants de cette côté sont en guerre habituelle avec eux, et que, selon le rapport du commandant de la frégate, il pendent tout capitaine tripolitain qui a le malheur de tomber en leur pouvoir.

Mardi 29. On fit peu de chemin ce jour-là; à midi le bâtiment se trouvait vis-à-vis Biserta ou le cap Blanc.

Mercredi 30. Ayant reconnu le cap Bon, qui fut doublé avant midi le capitaine prit la direction du S. S. E. 5° E., par un petit vent.

DOMINGO BADIA

Jedi 31. Continuant le même rumb avec un vent plus frais, on découvrit sur le soir l'île de Lampidosa ou Lampedusa, à cinq lieues de distance vers l'E.

Ou la marche de mon chronomètre avait éprouvé une anomalie considérable d'un jour à l'autre, ou la position de l'île de Lampedusa a fait l'objet d'une erreur d'un demi-degré vers l'O. sur la carte du dépôt hydrographique de Madrid, selon l'observation astronomique que je fis à sa vue. Je renvoie cette question à la partie scientifique de mes voyages, où seront discutées les observations astronomiques.

A neuf heures du soir le vent commença à fraîchir, et augmenta d'une telle force, qu'à minuit la tempête était horrible. Le Bâtiment faisait beaucoup d'eau; les coups de mer lançaient les vagues sur le tillac qui était plus de la moitié ouvert, et inondaient l'intérieur. Notre mauvaise pompe manœuvrait toujours, mais produisait peu d'effet. Les agrès du vaisseau étaient vieux; le vent et la mer le dévoraient. Le roulis était si fort, que les vergues entraînaient de plus de six pieds dans la mer : l'équipage se croyait perdu; déjà il entonnait le chant de la mort. Le capitaine, la pâleur et l'effroi sur la figure, vint m'annoncer qu'il était impossible que le vaisseau pût résister plus longtemps; il me consulta sur les moyens à employer dans un moment aussi critique. Je lui demandai s'il avait encore des voiles dehors : sur sa réponse affirmative, je lui conseillai de les amener toutes, à l'exception d'une petite voile pour gouverner. Le capitaine partit aussitôt pour commander la manœuvre; et dans un instant, calculant avec peine mon point d'estime, je me trouvais à peu près à vingt-quatre lieues au N. de Tripoli.

Le capitaine étant revenu, je lui demandai si le vaisseau pourrait orser. « Je ne sais, me dit-il; mais nous essaierons. — Eh bien ! mettez le cap vers l'O.N.O. et voyez s'il est possible d'atteindre le canal entre Kerkeni et Zerbi ».

Il le fit en effet, et peu de temps après on parvint à sortir de ce terrible fil de vent qui menaçait de nous briser sur la côte de Tripoli. Le vent commença à s'adoucir, et la mer devint plus supportable, quoique toujours houleuse.

Vendredi 1^{er} novembre. Après avoir suivi le même rumb toute la journée, et la mer étant devenue successivement plus tranquille, on jeta l'ancre à huit heures du soir, à quinze brasses d'eau, sur un banc près de Kerkéni.

Toutes les personnes du vaisseau, se regardant comme ressuscitées, s'embrassaient et se félicitaient mutuellement.

Samedi 2. Je reconnus notre point distant de trois lieues de Kerkéni, qui se trouvait à l'O.N.O. 6° N. Nous étions sur un grand banc

M. DE EPALZA

de sable de feldspath rouge de tuile, et de quartz, qui s'étend sur une uqe surface de plusieurs lieues, et sur lequel on reste sur ses ancrs avec autant de sûreté que dans un port fermé, parceque, avec le vent le plus violent, comme celui qui soufflait alors, les vagues ne s'élèvent pas, et qu'en cet endroit la surface de la mer ressemble à celle d'un étang.

Ce banc forme un plan incliné presque insensible jusqu'aux îles de Kerkeni et à la côte du royaume de Tunis. Quelques milles avant d'y arriver, on le reconnaît à la couleur brune ou blancheâtre de l'eau, et, quand on y est dessus, à la tranquillité de la mer.

Les îles de Kerkeni sont au nombre de deux, situées à peu de distance de la côte de Tunis, et séparées l'une de l'autre par un canal. Elles sont si basses, qu'on découvre à peine leur élévation sur la mer. J'apercevais quelques arbres ou des dattiers. Le capitaine se rendit à terre plusieurs fois. On me rapporta que l'abord de ces îles est fort difficile, parceque la plus petite chaloupe échoue longtemps avant d'y arriver, à cause du peu d'eau; en sorte qu'on ne peut arriver que par quelques points connus des pilotes entraînés.

Ces îles sont désignées sous le nom de *Kàrguena* par leur habitants et par ceux des côtes voisines, et non sous celui de *Kerkeni*, comme l'indiquent les cartes.

Le doute que j'avais sur la longitude de l'île de Lampedusa s'étend également sur la situation de ces îles; ce qui sera discuté dans la partie scientifique. La latitude du point milieu entre les deux îles est de 34°39'; ce qui diffère encore un peu de sa position sur les cartes.

Il n'y a ni source ni rivière dans ces îles. Les habitants n'ont d'autre eau pour boire que celle des pluies; encore est-elle si rare, que, pour en apporter un peu au bâtiment, il fallut la recueillir dans des petites cruches et des pots chez les habitants.

Le sol est d'une roche presque nue, n'offrant d'autre végétation que des palmiers : aussi les habitants sont extrêmement malheureux; ils n'ont pour aliments que le fruit et la moelle des dattiers, celle du *palma christi*, et le poisson qu'ils séchent pour la provision de l'année.

La population y est réunie dans plusieurs douars ou villages de huttes ou maisons très basses, qui présentent l'aspect de la grande misère.

Ils ont une espèce de bateaux extrêmement mauvais, à une seule voile, et qui peuvent contenir trois ou quatre hommes. Ces bateaux, appelés *sandal*, courent la côte jusqu'à Tripoli, et ne s'éloignent jamais de terre de plus d'une lieue. Une de ces barques vint apporter l'eau que nous avions demandée, ainsi que quelques volailles qu'on avait pu rassembler. Les hommes ne sont vêtus que d'un haïk brun, grossier; ils sont tous maigres et basanés. Très adonnés à la pêche, ils font

usage de différents artifices pour renfermer ou pour prendre le poisson, qui forme la base de leur nourriture.

Je n'ai pu obtenir des renseignements certains sur le nombre des habitants de ces îles; mais je crois qu'il ne se monte pas à six cents, et peut-être beaucoup moins encore. Ils professent la religion musulmane, et les îles sont sous la direction d'un cheik nommé par les habitants : celui-ci envoie tous les ans à Tunis une quantité de poissons en tribut au pacha, qui ne jouit d'aucun autre produit de ces îles.

Le bâtiment resta sur ce banc de Kerkeni jusqu'à la nuit du 7 novembre, et pendant tout ce temps les vents furent très durs. Le capitaine, dans un de ses excursions à terre, eut le mât de sa chaloupe brisée, et la voile déchirée, tandis qu'à notre ancrage, malgré la force du vent, et quoique nous fussions au moins à deux lieues de terre, la mer était parfaitement tranquille. Ces jours de relâche furent employés à raccommoder les voiles déchirées, et à fermer avec des plaques de cuivre les fentes par où l'eau entrerait à fond de cale.

Judi 7. A huit heures du soir l'ancre fut levée, et l'on fit route au S.E. par un petit vent.

Vendredi 8. Après avoir suivi la même direction pendant toute la journée, le vaisseau courut des bordées pendant la nuit pour ne pas trop s'approcher de la côte de Tripoli, qui était à peu de distance.

Samedi 9. La matinée fut couverte; mais avant midi je découvris parfaitement la côte de Tripoli. On gouverna vers le port. La frégate passa devant un château qu'elle salua avec le canon, et qui lui rendit le salut. A l'entrée du port une chaloupe du gouvernement vint nous recevoir; quelques individus montèrent à bord, et prirent une déclaration du capitaine. Nous continuâmes d'entrer en tirant plusieurs salves d'artillerie, jusqu'à ce que l'on eût jeté l'ancre au milieu de la baie; c'était alors trois heures après midi : le capitaine descendit immédiatement à terre.

Dimanche 10. L'équipage débarqua; pour moi, je restai dans la frégate, en attendant qu'on m'eût préparé une maison dans la ville.

Lundi 11 novembre. A midi je vins à terre, ayant heureusement terminé cette fatigante traversée.

On doit remarquer que le grand soulèvement de la mer du 24 octobre eut lieu deux jours après la nouvelle lune, et à près d'une heure et demi après son passage par notre méridien.

La forte bourrasque de la nuit du 31 octobre survint deux jours après le premier quartier; elle commença une heure et demi environ après le passage de la lune par notre méridien.

Dans ces deux cas, la lune se trouvait dans sa constitution boréale. C'est au savant M. Lamareck d'apprécier ces observations.