

Revue d'histoire maritime

33

RHM33 - L'alimentation des migrants européens à bord des navires transatlantiques · J.B. Schneider
ISBN 979-10-231-3854-2

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes maritimes
(XIX^e-XX^e siècles)

Revue
d'histoire
maritime

Dirigée par
Olivier Chaline
& Mathias Tranchant

n° 33
Une mise en connexion
du monde

Jean-François Klein,
François Drémeaux
& Thomas Vaisset (dir.)

La propulsion à vapeur prend son essor au cours du XIX^e siècle et bouleverse les conditions de la navigation commerciale. Elle permet le développement de grandes compagnies maritimes qui tranchent radicalement avec ce qui existait auparavant. En quelques décennies, la révolution de la vapeur participe à une nouvelle forme de mise en connexion du monde dont les paquebots et les grandes lignes maritimes sont tout autant les vecteurs que les acteurs.

Il convenait donc que la *Revue d'histoire maritime* revienne sur cette histoire d'autant que de récents travaux commencent à modifier l'approche que l'on avait de ces phénomènes. Cette thématique de la mise en connexion du monde par l'intermédiaire des paquebots et des lignes maritimes est ici saisie à l'aune des problématiques de l'histoire culturelle, de l'histoire de la colonisation et de l'histoire (trans-)impériale.

Depuis plus de vingt ans, la *Revue d'histoire maritime* met en lumière la recherche des historiens du monde entier sur l'histoire des relations que les hommes ont entretenues, siècle après siècle, avec les mers et les océans.

Revue d'histoire maritime

33

Une mise en connexion du monde
Paquebots et grandes lignes
maritimes (XIX^e-XX^e siècles)

Les SUP sont un service général de la faculté des Lettres de Sorbonne Université.

© Sorbonne Université Presses, 2023

ISBN : 979-10-231-0740-1

Mise en page d'Emmanuel Marc Dubois/3d2s (Issigeac/Paris)

SUP

Maison de la Recherche

Sorbonne Université

28, rue Serpente

75006 Paris

tél. (33)(0)1 53 10 57 60

sup@sorbonne-universite.fr

<https://sup.sorbonne-universite.fr>

Revue dirigée par Olivier Chaline & Mathias Tranchant

Depuis le début de 2006, la *Revue d'histoire maritime* paraît deux fois l'an, au printemps et à l'automne. Les numéros comportent un dossier thématique.

Le précédent numéro (31-32) était consacré aux « Musées maritimes et identités ».

Le prochain numéro (34) aura pour thème « Mer et migrations ».

Comité scientifique

Pascal Arnaud, commissaire général Vincent Campredon, Olivier Chaline, Olivier Forcade, Jean-François Klein, Jean-Marie Kowalski, Magali Lachèvre, Caroline Le Mao, Sylviane Llinares †, Sylvia Marzagalli, Christophe Prazuck, Mathias Tranchant, Thomas Vaisset.

Secrétariat de rédaction

Agathe Couderc, Mathieu Feunteun, Alexandre Jubelin, Claire Laux, Pierre Le Bot, Caroline Le Mao (comptes rendus)

Le courrier est à adresser à
Olivier Chaline
Sorbonne université
1 rue Victor Cousin
75230 Paris cedex 05

Les ouvrages à recenser sont à adresser à
Caroline Le Mao
université Bordeaux-Montaigne
UFR d'Histoire
33607 PESSAC cedex

Sommaire

Éditorial.....	6
Olivier Chaline	

UNE MISE EN CONNEXION DU MONDE.

PAQUEBOTS ET GRANDES LIGNES MARITIMES, XIX^e-XX^e SIÈCLES

Une mise en connexion du monde. Paquebots et grandes lignes maritimes, XIX ^e -XX ^e siècles.....	11
Jean-François Klein, François Drémeaux & Thomas Vaisset	
L'alimentation des migrants européens à bord des navires transatlantiques, première moitié du XIX ^e siècle.....	17
Jean-Baptiste Schneider	
Relier les antipodes : la ligne d'Australie et de Nouvelle-Calédonie de la Compagnie des Messageries maritimes.....	33
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes	
La transformation mondialisée de La Ciotat dans la deuxième moitié du XIX ^e siècle : les Messageries maritimes comme trait d'union impérial.....	53
Kalliopi Vasilaki	
Compétition en Méditerranée occidentale : Port-Vendres, Cette et la question du service maritime postal en direction de l'Algérie (1870-1893).....	73
Philippe Lacombrade	
Les marins coloniaux employés par les compagnies maritimes impériales britanniques (1860-1945).....	89
Justine Cousin	
Les Messageries maritimes au-delà de Suez au début du XX ^e siècle : lutttes syndicales et souveraineté dans les zones grises de l'Empire français.....	107
Charles Bégué Fawell	
Une traversée de l'océan Pacifique sous tension : les engagés sous contrat vietnamiens à bord du <i>Saint-François-Xavier</i> (1922-1927).....	123
Sarah Mohamed-Gaillard	
Le personnel du <i>France</i> : une aventure transatlantique.....	137
Anthony Fournier	
MARCOMO, un nouveau projet au service de l'histoire des marines marchandes.....	155
François Drémeaux & Thomas Vaisset	

VARIA

Journaux de campagne et <i>logbooks</i> au temps de la guerre d'Indépendance américaine	
1. Les journaux français	165
Olivier Chaline	
2. Les <i>logbooks</i> britanniques	179
Richard Harding	
3. Croisons les sources	189
Olivier Chaline	
Le premier <i>cuirassé</i> japonais – le <i>Stonewall</i> – et la guerre civile japonaise de 1868-1869	197
Éric Seizelet	

CHRONIQUE

Sous le sceau du secret. Les coopérations internationales des Chiffres britannique et français, militaires et navals pendant la première guerre mondiale	223
Agathe Couderc	

COMPTES RENDUS

Caroline Le Mao & Claire Steimer (dir.), <i>Le Sud-Ouest aquitain, la mer et l'outre- mer</i> , Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 2022, 275 p.	235
Frédéric Mantiene, <i>Marins et protestantisme à La Tremblade et environs (XVI^e-XVIII^e siècle)</i> , Paris, Les Indes savantes, 2 ^e éd. revue et augmentée, 2022, 230 p.	238
Éric Schérer, <i>Les Marins français 1789-1830. Étude du corps social et de ses uniformes</i> , Paris, Bernard Giovanangeli éditeur/ musée national de la Marine, 2021, 255 p.	239

Une mise en connexion du monde

Paquebots et grandes lignes
maritimes, XIX^e-XX^e siècles

Textes rassemblés par
Jean-François Klein, François
Drémeaux & Thomas Vaisset

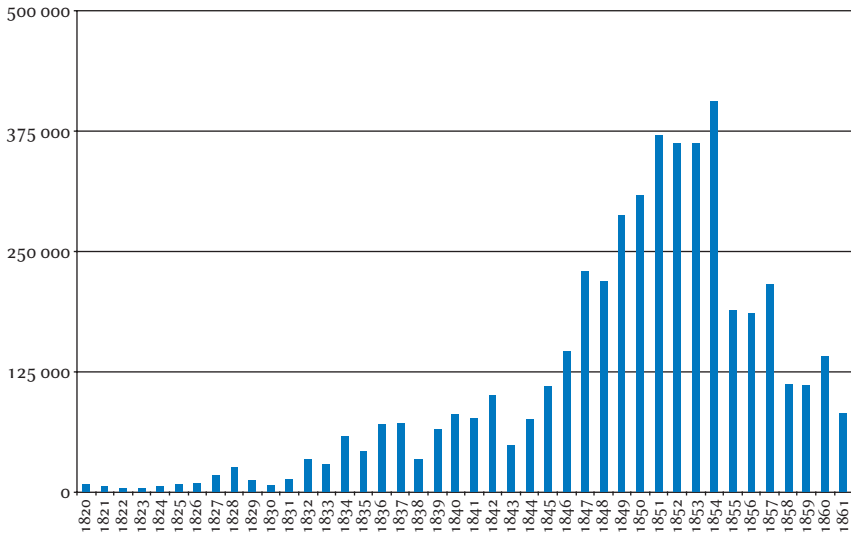
L'ALIMENTATION DES MIGRANTS EUROPÉENS À BORD DES NAVIRES TRANSATLANTIQUES, PREMIÈRE MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE

*Jean-Baptiste Schneider*¹
Université Le Havre Normandie

L'un des phénomènes économiques et sociaux majeurs du début du XIX^e siècle est, sans aucun doute, le transfert de populations, d'une ampleur sans précédent, de l'Ancien vers le Nouveau Monde. Au cours de la première grande vague d'émigration outre-Atlantique, 4 733 557 individus d'origine européenne, principalement des Irlandais et des Allemands, entreprennent un voyage maritime en direction des États-Unis² (fig. 1).

La grande majorité de cette « masse de déserteurs de la vieille Europe³ » déversée sur l'océan Atlantique prend place à bord des navires de charge⁴ en tant que passagers d'entrepont. Formant le fret retour des bâtiments de commerce qui ont apporté dans les ports du Havre, de Liverpool ou de Hambourg des produits américains, ces voyageurs, considérés par certains armateurs comme une *simple marchandise*, sont hébergés dans les cales converties temporairement en dortoirs grâce à l'installation de cadres en bois superposés. Malgré les multiples tentatives des gouvernements européens et américain pour réglementer les conditions de transport des passagers d'entrepont, ces derniers, dans leur

- 1 Docteur en histoire contemporaine, Jean-Baptiste Schneider a soutenu en octobre 2021 à l'université Le Havre Normandie une thèse intitulée *Histoire d'une compétition internationale. L'alimentation des voyageurs dans les ports et à bord des transatlantiques (1818-1914)*.
- 2 La ville de New York est la principale porte d'entrée de ce territoire si convoité. Le flot de migrants ne cesse d'accroître la population de la cité qui, de cinquième ville la plus peuplée des États-Unis en 1790, passe en première position en 1820 (Friedrich Kapp, *Immigration and the commissioners of emigration of the state of New York*, New York, The Nation Press, 1870, p. 7).
- 3 Nicolas Heurtier, *Rapport à Son Excellence le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, fait au nom de la commission chargée d'étudier les différentes questions qui se rattachent à l'émigration européenne*, Paris, Imprimerie impériale, 1854, p. 6.
- 4 Navires à voiles spécialisés dans le transport de marchandises.



1. Nombre de migrants européens accueillis aux États-Unis entre 1820 et 1861

Graphique réalisé à partir des données officielles du gouvernement des États-Unis (William Paul Dillingham, *Emigration conditions in Europe, reports of the immigration commission n. 748*, Washington, Government Printing Office, 1911, p.6-11.)

grande majorité⁵, doivent pourvoir eux-mêmes à leur alimentation durant la traversée transocéanique, dont la durée oscille entre un et trois mois selon les conditions climatiques⁶.

LES PRÉPARATIFS DU VOYAGE TRANSATLANTIQUE : CHOIX DES DENRÉES À EMBARQUER

Avant de prendre la mer, une étape essentielle consiste à s'approvisionner en vivres ainsi qu'en objets nécessaires à la cuisson et à la consommation des aliments auprès des commerçants des villes portuaires. Que ce soit pour compléter les faibles rations théoriquement distribuées par le maître d'équipage ou pour assurer la totalité des repas, cette démarche s'avère primordiale. Pour le candidat au départ

5 Une minorité d'armateurs propose aux passagers d'entrepont, moyennant paiement, la fourniture de l'ensemble des denrées pour le voyage transatlantique.

6 Les navires à voiles sont soumis aux mauvaises conditions climatiques régnant sur l'Atlantique nord, particulièrement durant la période hivernale. À titre d'exemple, au mois de février 1837, le voilier anglais *Diamond*, parti de Liverpool, arrive à New York après un voyage qui, faute de vents et de courants favorables, a duré cent jours. Sur les 180 passagers d'entrepont présents à bord au départ, dix-sept sont morts de faim («Atlantic Steam Navigation», *The London Quarterly Review*, juin 1838, p. 112).

Tableau 1. Principales denrées citées dans les guides anglais destinés aux émigrants

Denrées sèches et tubercules	Viandes	Fruits	Épices, condiments et aromates	Autres
Biscuits	Jambon séché		Sel	Œufs
Pain	Bœuf fumé		Poivre	Beurre
Riz	Viandes salées		Moutarde	Fromages
Gruau d'avoine	Viandes cuites	Pommes	Vinaigre	Sucre
Farine	froides	Prunes	Oignons	Thé
Pommes de terre	Bacon		Gingembre	Café

William Cobbett, *The Emigrant's Guide in Ten Letters*, op. cit., p. 106 ;
 S. H. Collins, *The emigrant's guide to the United States of America*, Hull, Joseph
 Noble, 1829, p. 49 ; George Nettle, *A practical guide for emigrants to North America*,
 London, Simpkin, Marshall and Co., 1850, p. 10 ; John Wiley & George Palmer
 Putnam, *Emigrant's guide, comprising advice and instruction in every stage
 of the voyage to America*, London, Wiley & Putnam's, 1845, p. 23-25.

novice dans les déplacements maritimes, les prescriptions des membres de la famille ayant déjà entrepris un voyage transatlantique⁷ et les recommandations émises par les ouvrages littéraires spécialisés dans les voyages peuvent constituer une aide non négligeable. Souvent rédigés par des auteurs avertis, ces guides sont, pour l'historien, une source précieuse de renseignements sur la nature des denrées plébiscitées pour un voyage transocéanique. L'étude des manuels anglais destinés aux émigrants, publiés dans la première moitié du XIX^e siècle, met en lumière la liste des vivres privilégiés par leurs auteurs (voir **tableau 1**).

En marge de ces articles, le migrant est encouragé à acheter des denrées plus onéreuses en faible quantité, comme un petit pot de saindoux pour la friture, du saumon fumé ainsi que des harengs et des crevettes conservées dans des bocaux, aliments jugés utiles pour se rétablir des effets du mal de mer. D'après John Wiley et George Palmer Putnam, les légumes marinés dans du vinaigre sont appréciés pour leurs vertus médicinales. Ils facilitent la digestion lors d'une consommation continue de viandes salées⁸. Les soupes portatives ou tablettes alimentaires, du fait de leur longue durée de conservation et de leur petite taille, sont également plébiscitées⁹. Elles sont couramment utilisées dans les marines royales française et anglaise, et leur fabrication est expliquée aux voyageurs par Heinrich August Ottokar Reichard en ces termes :

7 William Cobbett, *The Emigrant's Guide in Ten Letters*, London, Mills, Jowett and Mills, 1829, p. 68, 72 et 84.
 8 John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide comprising advice and instruction in every stage of the voyage to America...*, London, Wiley & Putnam, 1845, p. 25.
 9 *Ibid.*, p. 23.

On prend de vieilles poules ou de vieux coqs, de bon bœuf, du sel, du poivre, des clous-de-girofle, si l'on en aime le goût, ainsi que de la muscade, de fines herbes, dont il ne faut cependant pas mettre beaucoup. On fait cuire le tout, dans un pot bien fermé et luté, afin que la vapeur intérieure n'en sorte pas [...] jusqu'à ce que le tout soit réduit en une sorte de bouillie. On passe ensuite cette bouillie en l'exprimant à travers un linge, pendant qu'elle est encore chaude. Le liquide qui en résulte se met dans des formes de la grandeur de petites soucoupes, où il se coagule, dont on a soin de séparer la graisse par le moyen de gros papier gris dans quoi elle s'imbibe. On laisse bien évaporer ce suc qui sèche lentement et qui prend une consistance ferme¹⁰.

20

Une fois ces tablettes alimentaires dissoutes dans l'eau bouillante, le passager dispose d'un bouillon épais, très nourrissant, « capable de soutenir les forces pendant un temps considérable¹¹ ». Facilement transportables, les aliments embarqués doivent également s'adapter à la saison du voyage. Si la traversée s'effectue durant l'été, il convient d'écarter les variétés de fromages les plus riches en matière grasse au profit des moins gras, moins sensibles à la pourriture¹².

Les nombreux guides destinés aux émigrants d'origine germanique publiés à la même époque abondent en recommandations. La richesse de leurs conseils en matière d'approvisionnements, de méthodes de conservation, de préparation des denrées et de remèdes alimentaires pour lutter contre la naupathie suffirait à remplir plusieurs chapitres (voir **tableau 2**).

D'un point de vue général, les denrées conseillées par les prescripteurs allemands rejoignent celles émises par les guides britanniques. Cependant, et dans le but de répondre à l'appétence d'une partie des populations allemandes pour les produits de la mer, ces ouvrages suggèrent un approvisionnement supérieur en poissons sous différentes formes de conservation, complété par l'achat d'un large panel d'épices, de condiments et d'aromates destinés à parfumer les plats. Enfin, la nature des vivres énoncée se veut plus précise, notamment en ce qui concerne les fruits.

D'autres conseils, plus singuliers, émergent des guides. Pour le voyageur, le passage brutal d'une alimentation conventionnelle à terre au régime alimentaire

¹⁰ Heinrich Reichard, *Guide des voyageurs en Europe*, Weimar, Bureau de l'Industrie, 1805, t. I, p. 155-156.

¹¹ James Lind, « Moyen simple et facile pour rendre l'eau de la mer potable et prévenir la disette des comestibles dans la navigation de long cours », dans *id.*, *Essai sur les maladies des Européens dans les pays chauds et les moyens d'en prévenir les suites*, trad. Claude Esprit Thion de La Chaume, Paris, Théophile Barrois le jeune, 1785, t. II, p. 270.

¹² John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, *op.cit.*, p. 24.

Tableau 2. Principales denrées citées dans les guides germaniques destinés aux émigrants

Denrées sèches, légumes et tubercules	Viandes et poissons	Fruits	Épices, condiments et aromates	Autres
Biscuits	Jambon, charcuteries et	Fruits secs	Moutarde	Cœufs
Pain	lard fumés	Fruits cuits	Vinaigre	Beurre
Riz	Hamburger de viande	Pruneaux	Sel et poivre	Fromages
Vermicelles	fumée	Fruits frais	Cannelle	Sucre
Légumes secs	Viandes rôties froides	dont des	Noix de muscade	Thé
Farine	Viandes salées et fumées	oranges et	Feuilles de laurier	Café
Pommes de terre	Poissons salés, fumés et	des citrons	Oignons	Lait bouilli et sucré
Poireaux	séchés dont du hareng et		Aulx	Sirup en bouteille
Choucroute	de la morue		Branches de céleri	Chocolat en
Bouillons déshydratés				tablette
				Saindoux

F. A. Bauer, *Taschenbüchlein für Auswanderer und Reisende nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika*, Augsburg, George Jaquet, 1854, p. 57-60; Traugott Bromme, *Hand und Reisebuch für Auswanderer nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika*, Bayreuth, Buchner, 1848, p. 480; Carl Ludwig Fleischmann, *Wegweiser und Rathgeber nach und in den Vereinigten Staaten Nord-Amerika*, Stuttgart, C. P. Scheitlin, 1852, p. 23; Francis Joseph Grund, *Handbuch und Wegweiser für Auswanderer nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und Texas*, Stuttgart, J. G. Cotta, 1846, p. 272; Bruno Schmölder, *Neuer Praktischer Wegweiser für Auswanderer nach Nord-Amerika*, Mainz, Le Roux, 1849, p. 47-48; J. Witlenborger, *Der Rathgeber und Wegweiser für Auswanderer nach den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und Texas*, Heilbronn, C. Dreschler, 1847, p. 22-28.

spécifique en mer peut se révéler éprouvant. Afin de s'adapter progressivement aux biscuits des marins, le *Guide des émigrants aux États-Unis* daté de 1834 suggère l'achat de pain frais pour la première semaine de traversée¹³. S'il devient trop dur, il pourra être coupé et grillé. Une dizaine d'années plus tard, John Wiley et George Palmer Putnam encouragent, eux aussi, les passagers les plus modestes à s'habituer graduellement à la nourriture embarquée en achetant, le jour du départ, quelques miches de pain frais et un bon morceau de viande rôtie ou bouillie à consommer froid durant les premiers jours¹⁴. En 1855, ces recommandations sont toujours d'actualité. Ainsi, dans son *Guide et conseiller de l'émigrant*, Jean Thielens déclare : « Pour se réconforter au début de la traversée et ne pas rompre brusquement son régime alimentaire habituel par la cuisine de mer, on peut conseiller [à l'émigrant], durant les premiers jours, l'usage de viandes rôties ou fumées¹⁵. »

Un aliment sensible aux conditions marines attire particulièrement l'attention des auteurs : le lait. Pour bénéficier de cette denrée jugée indispensable aux enfants en bas âge, le *Guide des émigrants aux États-Unis*¹⁶, ainsi que le *Guide et conseiller*

13 *Guide des émigrants aux États-Unis*, trad. J.-B. Bettinger, Le Havre, J. Morlent, 1834, p. 32.

14 John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, op. cit., p. 38.

15 Jean Thielens, *Guide et conseiller de l'émigrant*, Anvers, De Backer, 1855, p. 14.

16 *Guide des émigrants aux États-Unis*, op. cit., p. 32.

de l'émigrant, consignent une méthode de conservation proche de l'appertisation, obtenue d'après le procédé suivant :

Les passagers emportent aussi quelques bouteilles de lait bouilli et sucré ; pour conserver ce liquide, on le laisse bouillir jusqu'à réduction d'un tiers, dans des bouteilles bouchées et remplies jusqu'au bouchon, que l'on plonge dans l'eau froide et que l'on place ainsi sur le feu pendant plusieurs heures. Après l'opération, on verse sur le bouchon de la cire à cacheter ou de la colophane et on emballe les bouteilles dans du foin. Le lait ainsi préparé résiste pendant plusieurs mois ; coupé avec de l'eau potable, il s'emploie comme du lait frais¹⁷.

Le manuel de John Wiley et George Palmer Putnam livre une recette analogue, réalisée à base de crème fraîche mais sans stérilisation :

22

Prenez de la crème fraîche et mélangez-la avec la moitié de son poids en sucre blanc en poudre. Quand [les ingrédients] sont bien mélangés, mettez-les en bouteilles et bouchez-les hermétiquement avec des bouchons en liège de la meilleure qualité. Tout dépend de la technique du bouchage. Il serait bien de disposer de la cire à cacheter sur les bouchons. [...] Utilisée avec le thé ou le café, [cette préparation] les rendra suffisamment sucrés sans besoin d'ajouter du sucre¹⁸.

En l'absence totale de produit lacté, Wiley et Putnam proposent une alternative à base d'œuf et de beurre permettant de bénéficier d'une préparation dont la consistance se rapproche de celle de la crème :

Si le migrant possède des œufs, il vaut mieux essayer ceci. Battre le blanc d'un œuf en mousse – ajouter un très petit morceau de beurre – et bien mélanger. Puis ajouter progressivement le café à cette préparation, de sorte qu'il ne caille pas. Si ceci est parfaitement réalisé, ce sera un excellent remplaçant à la crème¹⁹.

Enfin, à l'instar d'Heinrich Reichard²⁰, les rédacteurs des manuels britanniques et germaniques incitent les voyageurs à se pourvoir en abondance de fines tranches grillées de pain de boulanger. Trempées dans un liquide comme le bouillon, le café, le thé ou le vin, elles remplacent aisément l'insipide et très dur biscuit de mer²¹.

Les denrées conseillées par les auteurs des ouvrages destinés aux migrants se composent à la fois d'aliments nécessitant une cuisson et d'autres pouvant être consommés immédiatement. L'hétérogénéité des vivres cités répond ainsi à

17 Jean Thielens, *Guide et conseiller de l'émigrant*, op. cit., p. 14.

18 John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, op. cit., p. 23.

19 *Ibid.*

20 Heinrich Reichard, *Guide des voyageurs*, op. cit., p. 161.

21 F. A. Bauer, *Taschenbüchlein für Auswanderer*, op. cit., p. 58 ; John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, op. cit., p. 24.

une double problématique. D'une part, elle permet au passager d'entrepont de bénéficier de repas froids lorsque les conditions climatiques ou le mal de mer l'empêchent de réaliser sa cuisine²² ; d'autre part, elle autorise une transition graduée vers une alimentation différente de celle habituellement absorbée. Longue durée de conservation, haute résistance aux conditions marines, fort pouvoir nutritif, stockage et cuisson aisés sont quelques-unes des qualités que doivent revêtir les aliments à embarquer.

LES PRÉPARATIFS DU VOYAGE TRANSATLANTIQUE : STOCKAGE ET CONSERVATION DES VIVRES DURANT LA TRAVERSÉE

Dans le but de consommer ses provisions, le passager d'entrepont doit s'équiper d'un certain nombre de matériels nécessaires à la cuisson et à la prise des repas²³. La liste des ustensiles prescrits par les guides anglais et allemands s'avère extrêmement réduite : poêle à manche court, marmite, bouilloire, cruche, bol, assiette, cuillère, fourchette et couteau. Par ailleurs, et bien que la loi britannique de 1823 impose au maître d'équipage de distribuer quotidiennement une ration d'eau²⁴, il s'avère que celle-ci n'est souvent dispensée que tous les deux jours, voire moins souvent. Dans ces conditions, Wiley et Putnam conseillent aux passagers de se procurer un tonnelet en bois d'une contenance de deux gallons (≈ 9 litres) ou trois gallons ($\approx 13,6$ l)²⁵. Conjointement, les rédacteurs des guides appellent à la plus grande vigilance sur la qualité des matériels achetés. Les manipulations multiples et les risques de chutes liés aux mouvements du navire requièrent une solidité accrue. Ainsi, William Cobbett recommande l'utilisation de vaisselle en fer blanc au lieu de vaisselle en terre cuite²⁶, tandis que Carl Ludwig Fleischmann ainsi que Wiley et Putnam suggèrent l'emploi d'ustensiles de cuisine robustes, confectionnés en métal d'une double épaisseur, soudés et rivetés²⁷.

Pourvu de ses denrées et de ses ustensiles, le passager d'entrepont prend place dans la partie inférieure du navire. Il lui incombe d'organiser, dans cet espace sombre et restreint, leur stockage. Lors de sa traversée entre Le Havre et New York,

22 Durant les périodes de tempête, les migrants n'ont pas accès au foyer situé sur le pont et sont condamnés à rester enfermés dans la cale du navire.

23 Aucun ustensile n'est fourni par le capitaine.

24 « Article 11, An Act to repeal the Laws for regulating vessels carrying Passengers from the United Kingdom to foreign parts and to make other provisions in lieu thereof. Act of July 18, 1823 », dans *The Statutes of the United Kingdom of Great Britain and Ireland*, London, Her Majesty's Printers, 1824, p. 435.

25 John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, *op. cit.*, p. 29.

26 William Cobbett, *The Emigrant's Guide*, *op. cit.*, p. 115.

27 Carl Ludwig Fleischmann, *Wegweiser und Rathgeber*, *op. cit.*, p. 24 ; John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, *op. cit.*, p. 28-29.

effectuée en 1848, l'écrivain Xavier Marmier, passager de première classe à bord du bâtiment américain *Havre* de l'Old Line, observe ce contexte et raconte :

Il y a là une masse de deux cent quarante émigrants allemands, hommes et femmes, vieillards et enfants, agriculteurs et ouvriers [...] À droite et à gauche des lits, chacun place comme il le peut ses coffres, ses provisions, ses ustensiles de cuisine : car l'administration du paquebot ne leur donne que l'eau et le feu ; il faut qu'ils pourvoient eux-mêmes à leurs moyens de subsistance²⁸.

La même année, le paléobotaniste Léo Lesquereux accomplit un voyage similaire. Ses souvenirs de traversée en tant que passager d'entrepont rejoignent les propos de Xavier Marmier :

Deux cent quatre-vingts passagers d'entrepont étaient ainsi entassés dans notre navire [...] sur quatre rangs de soixante-dix personnes sans distinction d'âge et de sexe, ayant chacune d'elles un pied et demi de largeur pour se coucher et trois pieds carrés au-devant des lits pour placer les caisses, les bagages, la nourriture [...] Les passagers d'entrepont pourvoient eux-mêmes à leur nourriture²⁹.

24

Selon les avis unanimes des guides, les denrées sèches comme la farine, le café, le thé, le gruau d'avoine ou encore le pain grillé doivent être conservées dans des boîtes en étain hermétiquement closes afin de les protéger de l'humidité marine et des moisissures³⁰.

Si le migrant prévoit une grande quantité de pommes de terre, elles doivent être placées dans un tonneau doté de trous puis fermé avec un cadenas³¹. Cette précaution est indispensable pour se prémunir des vols de nourriture, très fréquents à bord des navires. Dans le récit de son voyage effectué en août 1848 entre Le Havre et New York, Léo Lesquereux préconise l'achat d'une caisse équipée d'une *bonne serrure* pour y enfermer ses vivres³².

Ces denrées, ainsi préservées, peuvent être utilisées librement par le passager d'entrepont en complément de la faible ration potentiellement fournie par le capitaine, fixée selon le texte législatif en vigueur. À sa charge de gérer ses provisions et d'en assurer la cuisson, grâce au foyer alimenté par le cuisinier du navire³³.

28 Xavier Marmier, *Lettres sur l'Amérique*, Paris, Arthus Bertrand, 1851, t. I, p. 17-18.

29 Léo Lesquereux, *Lettres écrites d'Amérique, destinées aux émigrants*, Neuchâtel, H. Wolfrath, 1849, p. 5-6.

30 Heinrich Reichard, *Guide des voyageurs*, op. cit., p. 153 ; John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, op. cit., p. 24 ; F. A. Bauer, *Taschenbüchlein für Auswanderer*, op. cit., p. 58.

31 Carl Ludwig Fleischmann, *Wegweiser und Rathgeber*, op. cit., p. 23 ; J. Witlenborger, *Der Rathgeber und Wegweiser*, op. cit., p. 24.

32 Léo Lesquereux, *Lettres écrites d'Amérique*, op. cit., p. 7.

33 « First report from the Select Committee on emigrant ships, 6 April 1854 », dans *Reports from Committees*, vol. 13, session 31 January-12 August 1854, s.l., 1854, p. 158.

L'AGENCEMENT DES CUISINES DÉDIÉES AUX PASSAGERS D'ENTREPONT

Au début du XIX^e siècle, les prémices de la première grande vague d'émigration européenne drainent un flux encore modeste d'individus candidats à la nationalité américaine³⁴. Les navires de commerce qui transportent en plus de leur cargaison un nombre restreint de passagers sont équipés d'une seule cuisine, située dans un abri sur le pont à l'avant du bâtiment. Elle est réservée en priorité aux quelques voyageurs logés dans des cabines ainsi qu'à l'équipage. Le migrant hébergé dans la partie inférieure du navire doit alors organiser la cuisson de ses repas en fonction de la place disponible sur le foyer, comme le décrit, en 1829, William Cobbett : « La cuisine, appelée caboose, est prévue pour l'ensemble du navire, et si vous êtes logés dans l'entrepont, vous devrez saisir l'occasion [de cuisiner] quand les marmites et autres choses sont retirées³⁵. »

Face à l'envolée des courants migratoires européens vers les États-Unis, les armateurs aménagent les cales de leurs navires en vastes dortoirs temporaires afin d'accueillir un nombre sans cesse plus élevé de passagers d'entrepont. Parallèlement, la taille des nouveaux voiliers augmente rapidement. Pour une capacité d'embarquement de plusieurs centaines de voyageurs de classe modeste, l'unique coquerie n'est plus suffisante. Si bien que les navires de fort tonnage se dotent de lieux de cuisson spécialement dédiés aux migrants. À vrai dire, cette cuisine n'en a que le nom et diffère considérablement de celle destinée aux passagers de chambre. Puisque le capitaine transporte principalement des marchandises dans le sens *Eastbound*³⁶, l'implantation d'une seconde coquerie permanente s'avère superflue. Certains maîtres d'équipage optent alors pour une technique bien particulière. À l'arrivée dans le port européen, une ou deux cuisines éphémères, spécialement créées pour les navires transportant des migrants, sont solidement arrimées sur le pont. De conception rudimentaire, elles consistent en un grand poêle à foyer ouvert doté de grilles. Dès lors, à bord des vaisseaux équipés de tels lieux de cuisson, il est interdit aux passagers d'entrepont d'effectuer leurs préparations culinaires dans la coquerie principale du navire³⁷.

34 Dans les années 1820 et 1830, le nombre d'émigrants du continent européen qui entreprennent un voyage transatlantique vers les États-Unis oscille annuellement entre 4 000 et 25 000 individus.

35 William Cobbett, *The Emigrant's Guide*, op. cit., p. 115.

36 Terme technique relatif au sens de navigation : en direction de l'est, soit le passage États-Unis-Europe.

37 Herman Melville, *Redburn: His first voyage*, New York, Harper & Brothers, 1850, p. 301.

Malgré la précarité de ces installations, les guides conseillent aux migrants de choisir les bâtiments qui en sont équipés et de se rendre à bord avant l'embarquement pour y vérifier leur présence. En 1845, Wiley et Putnam dissuadent clairement les postulants au départ d'emprunter un voilier qui ne bénéficierait pas d'une cuisine affectée spécialement à la préparation de leurs repas³⁸.

S'ALIMENTER EN MER: PROBLÉMATIQUES ET STRATÉGIES

26

Théoriquement, la création de lieux de cuisson distincts de celui destiné aux voyageurs bénéficiant d'une cabine devrait faciliter la confection des repas réalisés par les migrants. En réalité, face au grand nombre de passagers d'entrepont embarqués, les dimensions extrêmement réduites des fourneaux ne suffisent pas à répondre à toutes les demandes. Léo Lesquereux en fait l'amère expérience lors de sa traversée transatlantique en août 1848. D'après ses observations, les navires américains qui appareillent du Havre pour New York et transportent deux à trois cents passagers d'entrepont sont dotés de deux fourneaux d'une grandeur de 4 pieds (1,22 m), qui peuvent accueillir à peine sept à huit casseroles simultanément. Le capitaine fournit le combustible, à savoir « une très mince bûche de bois pour chaque journée³⁹ ». Dans ces conditions, Léo Lesquereux affirme que « la cuisson des mets les plus simples [lui] paraissait un problème impossible à résoudre⁴⁰ ».

À l'instar d'Herman Melville, qui décrit dans son ouvrage semi-autobiographique *Redburn: His first voyage* les conditions de voyage ainsi que les difficultés que rencontrent les passagers d'entrepont pour réaliser leur cuisine en 1839⁴¹, le politicien et avocat Friedrich Kapp confirme les propos de Léo Lesquereux. D'après ses enquêtes, les voiliers qui accostent dans la rade new-yorkaise sont équipés, sur le pont supérieur, de deux fourneaux d'une dimension d'environ 5 pieds de longueur (1,52 m) sur 4 pieds de largeur (1,22 m), réservés à la cuisine des passagers d'entrepont. Leur agencement sommaire ne permet pas une utilisation optimale des foyers, d'autant que certains capitaines n'autorisent leur accès qu'à des heures précises de la journée. Friedrich Kapp déclare :

Sur une barre de fer, il y avait deux crochets en fer, auxquels l'émigrant pouvait accrocher sa marmite ou sa bouilloire [...] C'étaient les seules dispositions prises pour la préparation des repas pour plusieurs centaines de passagers. Le résultat

38 John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, *op.cit.*, p. 17-18.

39 Léo Lesquereux, *Lettres écrites d'Amérique*, *op.cit.*, p. 7.

40 *Ibid.*, p. 13.

41 Herman Melville, *Redburn: His first voyage*, *op.cit.*, p. 329-333.

fut [...] qu'il y avait constamment des querelles [...] et que pas un des passagers ne pouvait être certain d'obtenir sa nourriture correctement cuite⁴².

Le manque d'encadrement génère des tensions et les passagers d'entrepont se livrent à une véritable compétition pour atteindre les foyers ; règne alors la loi du plus fort⁴³. « La cuisine est une source fertile de conflits à bord de tous les navires et une continuelle cause de querelles et de disputes », affirme le 6 avril 1854 le docteur George Douglas⁴⁴. Pire, le manque de foyers est si problématique que les plus faibles, femmes et enfants, doivent attendre jusqu'au soir avant d'obtenir une chance d'accéder aux feux pour cuire leurs repas⁴⁵.

Comme le précise le rapport sur la maladie et la mortalité à bord des navires transportant des émigrants présenté au Sénat américain en 1854⁴⁶, la précarité de ces installations a des effets désastreux sur la santé des voyageurs. D'après les investigations menées par le docteur John Griscom, les difficultés qu'éprouvent les passagers d'entrepont pour réaliser leurs cuissons sont si grandes qu'il est courant pour eux de consommer leur repas à moitié cuit ou de lui substituer, tout simplement, une préparation réalisée avec de la farine mélangée à de l'eau chaude. D'après le médecin, ce type de régime provoque des dysenteries, des diarrhées et un affaiblissement généralisé du migrant⁴⁷. Face à de telles conditions de vie et de subsistance, Xavier Marmier déclare : « On ne comprend pas qu'une compagnie qui réalise sur les voyages de ses navires de si larges bénéfices, qu'une de ces compagnies d'Américains, qui affectent de si bien connaître la Bible et qui parlent si haut de philanthropie, puisse tranquillement laisser subsister un tel état de choses⁴⁸. »

En raison des conditions difficiles d'élaboration des repas, l'achat de viandes déjà cuites et les préparations de mets simples, tels les *puddings* à base de farine, de pommes ou de pruneaux, sont encouragés⁴⁹. Face au manque permanent de place disponible sur les foyers, une stratégie consiste à exploiter l'espace libre situé en

42 Friedrich Kapp, *Immigration and the commissioners of emigration*, op. cit., p. 25.

43 Léo Lesquereux, *Lettres écrites d'Amérique*, op. cit., p. 13.

44 « First report from the Select Committee on emigrant ships, 6 April 1854 », art. cit., p. 159.

45 « Second report from the Select Committee on emigrant ships, 12 June 1854 », dans *Reports from Committees*, vol. 13, session 31 January-12 August 1854, s.l., 1854, p. 154.

46 *Report of the Select Committee of the Senate of the United States on the sickness and mortality on board emigrant ships*, Washington, Beverley Tucker, 1854, p. 14.

47 John Griscom, « Communication from John H. Griscom, M.D., of New York, to the Special Committee of the United States Senate, New York, January 14, 1854 », dans *ibid.*, p. 57.

48 Xavier Marmier, *Lettres sur l'Amérique*, op. cit., p. 19.

49 John Wiley et George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, op. cit., p. 23.

dessous de la grille de cuisson. En s'équipant d'un pot en étain à fond plat doté d'une chaîne et d'un crochet et en suspendant cette marmite aux nervures de la grille disposée sur le feu, le migrant obtient rapidement de l'eau bouillante, élément essentiel pour la cuisson de nombreuses denrées⁵⁰. Le regroupement de familles et la confection d'une cuisine commune facilitent également la préparation des repas. Cette technique engendre une économie de temps et de provisions⁵¹. Pour le migrant voyageant seul, une alternative consiste à s'associer avec trois ou quatre compagnons ayant les mêmes habitudes alimentaires et disposant d'une quantité de vivres identique. Un membre du groupe ainsi formé est nommé cuisinier. Seul à se rendre sur le lieu de cuisson, il doit assurer la confection des repas pour l'ensemble du collectif⁵². Bien que cette méthode procure des avantages certains, le fait de désigner une personne responsable de la cuisson des aliments mis en commun peut générer des tensions au sein de cette communauté éphémère. Geffine, passager d'entrepont à bord du trois-mâts de commerce américain *Séverin*, en est le témoin :

28

3, 4 et 5 novembre [1841] [...] Ces trois journées finissent par une dispute entre deux Allemands ; vers les six ou sept heures du matin, ils se prirent de querelle. Un d'eux s'était chargé de faire la cuisine pendant toute la traversée ; celui qui était dispensé de ce soin se plaignait à chaque instant, en disant que les aliments étaient mal accommodés [...] Aussi ce matin, lorsque l'économe entendit son difficile convive se plaindre encore de l'ordinaire, il se saisit d'un morceau de bois et lui en donna un vigoureux coup sur le front. Bien que ce coup lui fit beaucoup perdre de sang, on ne plaignit nullement cet homme si difficile à vivre⁵³.

La confection des repas met en évidence des différences de ressources financières entre les passagers. Tandis que certains se nourrissent principalement d'avoine bouillie, d'autres bénéficient de vivres de qualité tels que du jambon, du fromage, du saucisson ou encore des harengs. Cette disparité provoque la convoitise. Le moment de la préparation des denrées est l'instant idéal pour commettre des vols. Alors que les provisions ne sont plus sous clefs, le moindre défaut de surveillance autorise l'accomplissement d'actes délictueux. Lors de son voyage transatlantique, Geffine est la victime de telles manœuvres. Il relate dans son journal de voyage :

50 *Ibid.*, p. 28.

51 Jean Thielens, *Guide et conseiller de l'émigrant*, op. cit., p. 57 ; J. Witlenborger, *Der Rathgeber und Wegweiser*, op. cit., p. 25 ; Victor de Ham, *Conseils à l'émigrant belge aux États-Unis de l'Amérique du Nord*, Bruxelles, Stapleaux, 1849, p. 82.

52 John Wiley et George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, op. cit., p. 54.

53 P.-L. Geffine, *Journal de mer d'un voyage à la Nouvelle-Orléans*, Caubet, 1842, p. 12.

En attendant le terme de notre longue traversée, je vais raconter un accident [...] qui m'est arrivé en faisant les apprêts de mon modeste repas. Deux énormes individus, je pourrais même sans exagération les traiter de vifs gloutons, se promènent sans cesse sur le pont, et tout ce qu'ils trouvent sur leur passage, ils en font la proie de leur voracité [...] Ne m'étant pas méfié de ces dévorants individus, ils profitèrent de mon absence, absence qui dura environ trois minutes, pour s'emparer d'un morceau de morue que j'avais laissé près du charnier ; lorsque je revins pour passer ma morue à l'eau douce, je vis mes deux gaillards s'arrachant les débris de mon modeste repas⁵⁴.

Pour échapper à de telles situations et s'affranchir de la contrainte que représente la cuisson des repas, certains voyageurs optent pour des stratégies spécifiques. En gratifiant le coq du navire d'une quantité d'eau-de-vie proportionnelle à l'effectif de leur famille, ils obtiennent du cuisinier qu'il réalise la cuisson des denrées à leur place⁵⁵. Une autre solution consiste à le payer. Pour bénéficier de ses services durant toute la traversée, Wiley et Putnam préconisent de mettre de côté une somme comprise entre un et deux dollars⁵⁶. Cette opportunité est pleinement exploitée par Léo Lesquereux qui obtient, en 1848, la cuisson de ses vivres pour toute sa famille contre le versement de cent francs⁵⁷.

L'étude des récits des voyageurs révèle également la capacité dont font preuve certains migrants pour élaborer des mets et des boissons à partir de substituts. Ainsi, en l'absence de farine, le biscuit de mer est râpé. La poudre obtenue est utilisée notamment pour la confection de crêpes. Le riz et les pois sont également détournés de leur utilisation première. En les torréfiant et en les broyant, le passager d'entrepont obtient un mélange qui remplace le café⁵⁸.

Tout au long de son périple maritime, le migrant est tenu de faire preuve de la plus grande vigilance à l'égard de ses vivres, notamment pour ce qui est du contrôle de leur état sanitaire⁵⁹. Les conditions particulières qui règnent en mer ainsi que les méthodes de conservation sommaires accélèrent la décomposition d'aliments comme les viandes salées, qui sont attaquées par les vers⁶⁰. Pour protéger les denrées sensibles des attaques des insectes en mer, Henri-Gabriel Duchesne préconise d'exposer les vivres à une vapeur soufrée avant le départ. Pour ce faire, les

54 *Ibid.*, p. 29-30.

55 William Cobbett, *The Emigrant's Guide*, *op. cit.*, p. 115 ; « Ein Auswandererschiff », *Die Gartenlaube*, n° 38, 1854, p. 449.

56 John Wiley & George Palmer Putnam, *Emigrant's guide*, *op. cit.*, p. 55.

57 Léo Lesquereux, *Lettres écrites d'Amérique*, *op. cit.*, p. 8.

58 Edmond Picard, *Journal de mer d'un adolescent*, Bruxelles, Larcier, 1910, p. 136.

59 Jean-Pierre Béluze, *Lettres icariennes*, huitième livraison, Paris, Chez l'auteur, 1860, p. 371.

60 *Id.*, *Lettre à Maximilien*, Paris, Chez l'auteur, 1858, p. 24-25.

aliments sont entreposés dans un tonneau dont le fond est percé de huit trous et le dessus de trois, que l'on place sur une petite fosse contenant des morceaux de toile trempés dans du soufre fondu. La fumée qui se dégage de la lente combustion de la toile s'élève à travers les orifices du fût, imprégnant ainsi les provisions contenues dans la barrique⁶¹.

30 Bien que les guides alertent les futurs passagers d'entrepont sur le fait qu'ils ne doivent compter que sur leurs provisions pour assurer leur subsistance, et non sur celles de leurs compagnons de voyage, certains n'en prévoient pas assez. Force est de constater que le migrant est plus enclin à faire confiance à un interlocuteur direct, présent dans la rade le jour du départ, qu'aux recommandations d'un manuel. D'ailleurs, bon nombre d'entre eux ignorent l'existence de ces derniers ou sont incapables de les lire. L'origine de cette imprévoyance concernant la quantité de vivres nécessaire tient à la concurrence entre courtiers dans les ports d'embarquement. Pour attirer les migrants à bord des navires de leurs armateurs, certains agents n'hésitent pas à mentir sur la durée de la traversée : « Une vingtaine de jours serait un voyage hors du commun », déclarent certains courtiers de Liverpool⁶². Ce mensonge a des conséquences graves puisque les postulants au départ prévoient leurs achats en fonction de la durée annoncée du passage, qui s'avère largement minorée. Ceux qui se voient confrontés à la pénurie de vivres font alors appel à ceux qui en sont encore largement pourvus. Dans ces circonstances, la carence de nourriture profite aux plus aisés qui n'hésitent pas à monnayer leurs provisions⁶³. James Parks, passager d'entrepont d'origine britannique nouvellement arrivé sur le territoire américain, va plus loin. Dans une lettre datée du 16 mars 1828, il préconise à ses proches qui désirent le rejoindre de prévoir des provisions en très grande quantité afin d'en tirer profit lors d'une revente aux nécessiteux : « Vous pourrez vendre ce que vous ne voudrez pas, mais ne les vendez pas trop tôt. Un grand nombre de personnes présentes dans votre navire vous en donnera trois fois leur valeur⁶⁴. »

La conservation de l'eau douce stockée dans de vieux tonneaux en bois dans les cales des navires est également source de difficultés. Au bout de quelques jours de navigation, selon la chaleur, elle prend une couleur brunâtre, un goût désagréable et s'emplit de larves qui lui donnent une odeur nauséabonde. À défaut de pouvoir emmener de quoi assurer sa propre consommation pour toute la durée de la traversée, le voyageur est tenu de filtrer cette eau à l'aide d'un tamis de crin ou

61 Henri-Gabriel Duchesne, *Dictionnaire de l'industrie*, Paris, Poignée, Volland et Billois, 1800, t. I, p. 334.

62 Herman Melville, *Redburn: His first voyage*, *op. cit.*, p. 303.

63 Jean-Pierre Béluze, *Lettre à Maximilien*, *op. cit.*, p. 28 ; « Atlantic Steam Navigation », *art. cit.*, p. 113.

64 William Cobbett, *The Emigrant's Guide*, *op. cit.*, p. 68.

de toile claire pour la purifier des insectes qui s'y sont multipliés⁶⁵. Pour rendre cet élément vital potable, Heinrich Reichard préconise de le stocker dans des bouteilles en grès puis d'exposer celles-ci quelques jours au soleil avant d'y ajouter une poudre aux vertus purifiantes dont il précise l'élaboration :

On prend environ trois quarterons de sucre, sur lequel on râpe tout le jaune de l'écorce de trois ou quatre citrons. On râpe ensuite ce sucre sur une râpe de cuisine, ou on le pile dans un mortier ; on y mêle le jus de trois ou quatre citrons ci-dessus. On fait sécher le tout sur un poêle ou au soleil ; on le réduit ensuite en poudre fine. On y ajoute une demi-livre de crème-de-tartre, et on mêle une once de cette poudre dans la quantité d'eau, que l'on doit boire dans la journée⁶⁶.

Une autre technique consiste à ajouter du vinaigre de framboise. Tout en assainissant l'eau de boisson, cette méthode permet de supporter son mauvais goût⁶⁷.

En 1855, dans le but d'améliorer significativement les conditions de transport des passagers les plus modestes et ainsi d'endiguer le fort taux de mortalité qui sévit à bord des *coffin ships*⁶⁸, les gouvernements européens et américain durcissent considérablement leur législation. Outre l'intensification des contrôles portuaires des navires voguant entre l'Ancien et le Nouveau Monde⁶⁹ et la hausse des sanctions envers les capitaines qui ne respectent pas la loi⁷⁰, les nouvelles prescriptions prévues par les autorités apportent des améliorations notables aux modalités de restauration. Selon la nouvelle législation américaine du 3 mars 1855, chaque maître d'équipage qui accoste sur le territoire des États-Unis est tenu d'assurer

65 Heinrich Reichard, *Guide des voyageurs*, op. cit., p. 153.

66 *Ibid.*, p. 154.

67 F. A. Bauer, *Taschenbüchlein für Auswanderer*, op. cit., p. 59.

68 Ou *navires cercueils*, terme couramment utilisé dans le vocabulaire populaire américain au XIX^e siècle pour désigner les cargos transportant en masse les migrants entre l'Europe et les États-Unis. Au début des années 1850, presque 9% des voyageurs d'entrepont embarquant à bord des *coffin ships* n'atteignent pas la terre promise ou meurent rapidement après leur arrivée sur le sol américain (John Griscom, « Communication from John H. Griscom », art. cit., p. 55).

69 Le Sénat des États-Unis renforce les contrôles puisqu'un inspecteur des douanes doit examiner chaque bâtiment lors de son arrivée dans le port américain. De surcroît, il est tenu de rédiger un rapport détaillé précisant, entre autres, les caractéristiques de l'entrepont, le nombre de passagers ou encore la nourriture dispensée pendant le parcours maritime. « An act to regulate the carriage of passengers in steamships and other vessels. Act of March 3, 1855 », dans *Statutes at Large and Treaties of the United States of America*, t. X, *From December 1, 1851 to March 3, 1855*, Boston, Little, Brown and Company, 1855, p. 720.

70 Selon la législation américaine du 3 mars 1855, le maître d'équipage reconnu coupable d'infraction encourt une amende pouvant atteindre mille dollars ainsi qu'une période d'emprisonnement d'une durée maximale d'un an. *Ibid.*, p. 717-718.

la cuisson de l'ensemble des aliments destinés à ses hôtes hébergés dans la cale de son navire. Les repas sont à servir quotidiennement, à des horaires précis et par groupes d'individus⁷¹. De son côté, la réglementation hambourgeoise du 30 avril 1855 impose la présence à bord de chaque bâtiment d'un cuisinier expérimenté affecté uniquement à la confection des rations des voyageurs d'entrepont⁷². La loi britannique du 14 août 1855, quant à elle, contraint les armateurs à prévoir un coq⁷³ et un marin *maître d'hôtel* employés exclusivement à la préparation et à la distribution de la nourriture quotidienne⁷⁴. La prise des repas doit s'effectuer par groupes de dix personnes maximum avec, en leur sein, un homme adulte désigné responsable qui assure la correcte répartition des denrées cuites entre les membres du groupe⁷⁵. La même année 1855, le placement des maisons d'émigration françaises sous le contrôle de l'État apporte aux expatriés européens une garantie accrue de bénéficier de l'allocation prévue par le Sénat américain⁷⁶. Outre le fait qu'il protège le migrant d'une déficience totale de nourriture et contribue à la diminution des décès en mer⁷⁷, cet arsenal juridique moralise le transport des migrants. Le maître d'équipage, responsable d'organiser la confection et la distribution des repas, prend conscience des vies qui séjournent dans les cales de son bâtiment. De simple marchandise, le passager d'entrepont retrouve, enfin, son statut d'être humain.

71 *Ibid.*

72 « Revidirte Verordnung in Betreff der Verschiffung der über Hamburg direkt nach andern Welttheilen Auswandernden, 30. April 1855 », dans J.-M. Lappenberg, *Sammlung der Verordnungen der freyen Hanse-Stadt Hamburg seit 1814*, t. XXV, Hamburg, Meissner, 1857, p. 119.

73 Si le navire transporte moins de trois cents passagers, le maître d'équipage est tenu de prévoir un coq. Au-delà de ce chiffre, le capitaine est dans l'obligation d'employer deux cuisiniers agréés par l'agent de l'émigration du port de départ.

74 « An Act to amend the Law relating to the Carriage of Passengers by Sea. Act of August 14, 1855 », dans *The Statutes of the United Kingdom of Great Britain and Ireland*, London, Her Majesty's Printers, 1855, p. 535.

75 *Ibid.*

76 Afin de répondre aux exigences de la législation des États-Unis intitulée « An act to regulate the carriage of passengers in steamships and other vessels » du 3 mars 1855 et d'éviter les sanctions prévues par cette loi, l'allocation alimentaire prévue par les maisons d'émigration françaises doit, au minimum, correspondre à celle du texte législatif américain.

77 Alfred Legoyt, *L'Émigration européenne, son importance, ses causes, ses effets*, Paris, Guillaumin, 1861, p. 108, 110.

HISTOIRE MARITIME

collection dirigée par Olivier Chaline

Vous pouvez retrouver à tout moment l'ensemble des ouvrages
parus dans la collection « Histoire maritime »
sur le site internet de Sorbonne Université Presses :

<http://sup.sorbonne-universite.fr/>

Le Marin, la carte et l'ingénieur
La carte nautique et ses usages (1830-1880)
Isabelle Delumeau

Dictionnaire historique des institutions maritimes et littorales de la France
Jörg Ulbert, Christophe Cérino & Jean-Baptiste Bruneau (dir.)
avec la coll. de Gérard le Bouëdec

L'Amiral de Grasse et l'Indépendance américaine
Commander en opérations
Olivier Chaline & Jean-Marie Kowalski (dir.)

Les Arsenaux de la Marine
Du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao (dir.)

La Real Armada
La Marine des Bourbons d'Espagne au XVIII^e siècle
Olivier Chaline & Augustin Guimerá Ravina

Les Marines de la guerre d'Indépendance américaine
1763-1783
tome I. L'Instrument naval
tome II. L'Opérationnel naval
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

La Maritimisation du monde
de la préhistoire à nos jours
GIS d'histoire maritime

L'Approvisionnement des villes portuaires en Europe
du XVI^e siècle à nos jours
Caroline Le Mao & Philippe Meyzie (dir.)

La Naissance d'une thalassocratie
Les Pays-Bas et la mer à l'aube du Siècle d'or
Louis Sicking

La Piraterie au fil de l'histoire
Un défi pour l'État
Michèle Battesti (dir.)

Le Voyage aux terres australes du commandant Nicolas Baudin
Genèse et préambule
1798-1800
Michel Jangoux

Les Ports du golfe de Gascogne
De Concarneau à la Corogne
XV^e-XX^e siècle
Alexandre Fernandez & Bruno Marnot (dir.)

Les Grands Ports de commerce français et la mondialisation
au XIX^e siècle
Bruno Marnot

Les Huguenots et l'Atlantique
Pour Dieu, la Cause ou les Affaires
Mickaël Augeron, Didier Poton et Bertrand van Ruymbeke (dir.)
Préface de Jean-Pierre Poussou

Négociants et marchands de Bordeaux
De la guerre d'Amérique à la Restauration
1780-1830
Philippe Gardey
Préface de Jean-Pierre Poussou

La Compagnie du Canal de Suez
Une concession française en Égypte
1888-1956
Caroline Piquet

Les Villes balnéaires d'Europe occidentale
du XVIII^e siècle à nos jours
Yves Perret-Gentil, Alain Lottin & Jean-Pierre Poussou (dir.)

La France et l'Indépendance américaine
Olivier Chaline, Philippe Bonnichon & Charles-Philippe de Vergennes (dir.)

Les Messageries maritimes
L'essor d'une grande compagnie de navigation française
1851-1894
Marie-Françoise Berneron-Couvenhes

Canadiens en Guyane
1745-1805
Robert Larin
Prix de l'Académie des Sciences d'Outre-Mer, 2006

La Mer, la France et l'Amérique latine
Christian Buchet & Michel Vergé-Franceschi (dir.)

Sous la mer
Le sixième continent
Christian Buchet (dir.)

Les Galères au musée de la Marine
Voyage à travers le monde particulier des galères
Renée Burlet

La Grande Maîtresse, nef de François I^{er}
Recherches et documents d'archives
Max Guérout & Bernard Liou

À la mer comme au ciel
Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne
L'émergence de la précision en navigation et dans la cartographie marine
1700-1850
Olivier Chapuis
Prix de l'Académie de marine, 2000
Grand prix de la Mer décerné par l'association
des écrivains de langue française, 2000

Les Marines de guerre européennes
XVII^e-XVIII^e siècles
Martine Acerra, José Merino & Jean Meyer (dir.)

Six millénaires d'histoire des ancres
Jacques Gay

Coligny, les protestants et la mer
1558-1626
Martine Acerra & Guy Martinière (dir.)

« BIBLIOTHÈQUE DE LA REVUE D'HISTOIRE MARITIME »

La Vie et les travaux du chevalier Jean-Charles de Borda (1733-1799).
Épisode de la vie scientifique du XVIII^e siècle
Jean Mascart

REVUE D'HISTOIRE MARITIME

Dirigée par Olivier Chaline & Matias Tranchant

- 31-32. *Musées maritimes et identités*
30. *Les villes portuaires entre pouvoirs et désordres (vers 1650-vers 1815)*
29. *Le ballast: pratiques et conséquences*
28. *Sortir de la guerre sur mer*
27. *Mer et techniques*
26. *Financer l'entreprise maritime*
25. *Le Navire à la mer*
24. *Gestion et exploitation des ressources marines de l'époque moderne à nos jours*
- 22-23. *L'Économie de la guerre navale, de l'Antiquité au XX^e siècle*
21. *Les Nouveaux Enjeux de l'archéologie sous-marine*
20. *La Marine nationale et la première guerre mondiale: une histoire à redécouvrir*
19. *Les Amirautés en France et outre-mer du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*
18. *Travail et travailleurs maritimes (XVIII^e-XX^e siècle). Du métier aux représentations*
17. *Course, piraterie et économies littorales (XV^e-XXI^e siècle)*
16. *La Puissance navale*
15. *Pêches et pêcheries en Europe occidentale du Moyen Âge à nos jours*
14. *Marine, État et Politique*
13. *La Méditerranée dans les circulations atlantiques au XVIII^e siècle*
12. *Stratégies navales: l'exemple de l'océan Indien et le rôle des amiraux*
- 10-11. *La Recherche internationale en histoire maritime: essai d'évaluation*
9. *Risque, sécurité et sécurisation maritimes depuis le Moyen Âge*
8. *Histoire du cabotage européen aux XVI^e-XIX^e siècles*
7. *Les Constructions navales dans l'histoire*
6. *Les Français dans le Pacifique*
5. *La Marine marchande française de 1850 à 2000*
4. *Rivalités maritimes européennes (XVI^e-XIX^e siècle)*
- 2-3. *L'Histoire maritime à l'Époque moderne*
1. *La Percée de l'Europe sur les océans vers 1690-vers 1790*