

Bibliothèque anarchiste

Les mystères de la mer

La Révolte

La Révolte
Les mystères de la mer
24 septembre 1887

extrait le 22 août 2026 de *La Révolte* (n°2) du 24
septembre 1887

bibliotheque-anarchiste.com

24 septembre 1887

Que les patrons ne s'arrêtent devant aucun moyen pour s'enrichir, nous le savons. Mais nulle part la morale bourgeoise n'apparaît aussi hideuse que là où il y a l'Océan pour garder ses secrets.

Y a-t-il longtemps que l'on a mis fin au commerce des esclaves ? Nous avons tous vécu au temps où les navires portaient chargés d'esclaves, entassés, enfouis sous les ponts pour mieux cacher la cargaison et où toutes les tortures imaginables étaient infligées à la chair humaine portée au marché. Combien de fortunes — des fortunes honnêtes, nous dit-on — n'ont-elles pas été gagnées de cette façon !

Aujourd'hui, on fait mieux. Le marchand d'esclaves courait encore des risques. Une maladie contagieuse pouvait lui enlever deux tiers de sa cargaison ; son navire pouvait être saisi. Le bourgeois a évité tous ces risques.

Il achète aujourd'hui un vieux navire ; il l'assure à une compagnie d'assurances pour une forte somme ; il loue une vingtaine de matelots et il envoie ce navire en mer. La première tempête le fera sombrer avec tout l'équipage, sans qu'il y ait un seul survivant pour raconter les causes du naufrage, l'agonie de ses camarades. Au besoin, l'armateur avarie les bordages ; il affaiblit, il délabre la coque ; il dispose savamment la cargaison pour que la première coup de mer fasse couler le navire en quelques minutes, afin que pas un seul matelot ne puisse échapper.

Est-ce du roman que nous racontons ?

Non, c'est la réalité, rien que la réalité. Voici, d'ailleurs, le rapport de la Commission anglaise des naufrages, paru ces jours-ci, qui en parle longuement.

Elle nous apprend qu'avant 1874 le nombre des naufrages en pleine mer croissait d'année en année dans une proportion si rapide que l'opinion publique s'en émut. Il y avait 2 019 matelots engloutis dans les vagues en 1883, et la rumeur publique accusait directement tel ou tel armateur d'avoir fait couler ses vaisseaux sciemment. Jamais il ne restait de survivants ; le vaisseau sombrait toujours en pleine mer avec tout l'équipage.

Alors les compagnies d'assurances firent une réduction générale sur les prix pour lesquels elles assuraient les vais-

seaux. Et en deux ans le chiffre des naufragés tomba à 1 067. Il diminuait soudain de moitié.

La Commission attribue cette diminution soudaine principalement au fait que les compagnies d'assurances baissèrent leurs primes. Les mesures législatives, le contrôle de l'État, les conditions plus rigoureuses imposées pour obtenir un certificat pour partir en mer, n'y sont pour rien, nous dit la Commission. Le trafic est devenu moins avantageux — et les armateurs font périr moins de vaisseaux ; telle est la conclusion de la Commission.

Philanthropie, horreur du crime : tout ça, aux yeux du bourgeois, c'est bon pour les bouquins. Les noyades rapportent moins et il y a moins de noyés. Simple affaire de calcul pour le bourgeois. Il cherchera ailleurs d'autres moyens de s'enrichir puisque celui-ci ne réussit plus.

Pour empêcher les naufrages préparés à l'avance, la Commission ne voit qu'un moyen, c'est de frapper le bourgeois à la bourse. Et il faut voir avec quel cynisme les journaux bourgeois parlent de ce rapport. En vain vous y chercheriez un mot d'indignation. C'est tout naturel, disent-ils. Tant qu'il y aura avantage à envoyer des hommes périr en mer, afin de se faire payer une forte prime d'assurance, on le fera. L'économie politique du bourgeois ne prête pas au sentiment.

C'est tout naturel, soit ! Mais alors, pourquoi donc ne serait-il pas aussi naturel de charger des navires de bourgeois et de les envoyer, un jour, à leur tour, périr au milieu des vagues ? Jeter à la mer cette précieuse cargaison de bourgeois, serait tout aussi naturel, et en faisant ainsi on resterait dans la logique de la bourgeoisie.