

Pierre Bernard Milius

Relation d'un voyage fait en Chine en l'an 10 (1802) par l'est de la Nouvelle Hollande

Publié en trois parties, 1817-1818

- “Relation d'un voyage fait en Chine en l'an 10 (1802) par l'est de la Nouvelle Hollande”, *Annales Maritimes et Coloniales*, 1817, pp. 673-700
- “Suite de la relation d'un voyage fait en Chine en l'an 10 (1802) par l'est de la Nouvelle-Hollande”, *Annales Maritimes et Coloniales*, 1818, pp. 349-356
- “Vocabulaire hollandais, français et cafre”, *Annales Maritimes et Coloniales*, 1818, pp. 357-361

(N.º I20.) RELATION d'un Voyage fait en Chine en l'an 10 [1802], par l'est de la Nouvelle-Hollande.

Ce voyage de M. Milius, capitaine des vaisseaux du Roi, chevalier de Saint-Louis et de la Légion d'honneur, actuellement directeur du port de Brest, peut être considéré comme une suite, puisqu'il en est un effet, de l'expédition du capitaine Baudin aux Terres australes pendant les années 1800, 1801, 1802, 1803 et 1804, expédition dont M. Milius faisait partie, et dont il a été rendu un compte si intéressant par MM. Arago et Dupin, *pages 248 et 287 de la 2.^e partie des Annales maritimes* de 1815.

La corvette *le Naturaliste*, sur laquelle j'étais embarqué, relâcha au port Jakson, après avoir exploré partie de la côte ouest de la Nouvelle-Hollande, la terre de Diémen et les Moluques. A notre arrivée, j'étais malade. Je quittai l'expédition, et, après un séjour de quelques mois dans la colonie, je m'embarquai pour la Chine sur le navire américain *the Arthur*, capitaine Jenks. Ce voyage devait d'autant plus exciter ma curiosité, que nous allions traverser des mers peu connues et parsemées d'écueils.

Nous fîmes voile du port Sydney le 3 thermidor an 10, et dirigeâmes notre route pour aller prendre connaissance

(674)

de l'île Howe, située à cent cinquante lieues dans l'ouest-nord-ouest de la Nouvelle-Zélande.

Le 5 , nous vîmes cette île ; elle n'offrit rien de remarquable.

Le 10, nous coupâmes le tropique du capricorne au 160.^o degré de longitude , à l'est du méridien de Paris , et nous doublâmes la Nouvelle-Calédonie dans l'ouest.

Le 11 thermidor, étant arrivés par 14 degrés 34 minutes de latitude sud, et par 159 degré 30 minutes de longitude, à l'est du méridien de Paris , nous aperçûmes, au milieu d'une nuit orageuse, et sous un ciel des plus obscurs, une chaîne de brisans qui nous barraient le passage vers le nord: nous n'eûmes que le temps de venir sur bâbord pour éviter la perte du bâtiment. J'engageai le capitaine à ne pas trop s'éloigner de ce danger inconnu, afin de l'aller reconnaître le lendemain, et d'en déterminer la position.

Le jour suivant, nous courûmes de nouveau sur ce danger, que l'on apercevait du haut des mâts ; lorsque nous en fûmes à une distance raisonnable, nous le prolongeâmes du sud-est au nord-ouest, pendant plusieurs heures : son approche est d'autant plus dangereuse, qu'il est peu élevé au-dessus du niveau de la mer. Il se compose d'une chaîne de roches et d'un banc de sable qui peut avoir d'étendue environ vingt lieues. Dans la même journée, nous tombâmes sur une île située au 11.^o degré de latitude sud, et au 159.^o degré de longitude orientale. Cette rencontre inopinée nous avertit que le bâtiment était arrivé dans le voisinage de l'archipel de Salomon, et qu'il fallait naviguer dans ces parages avec plus de prudence que par le passé.

Les journées du 12 , du 13, du 14, du 15, du 16, du 17 , du 18 , du 19 , du 20 et du 21 se passèrent à parcourir l'archipel de Salomon, depuis le 10.^o degré 20 minutes de latitude sud jusqu'au détroit de Bougainville.

Nous vîmes dans ce trajet une foule innombrable de petites îles ombragées par des palmiers. Le vent de terre ap-

portait à bord le parfum de l'oranger et du citronnier. Cette situation contrastait si fort avec l'aspect aride et sauvage des côtes ouest de la Nouvelle-Hollande, que j'en étais émerveillé.

Le 21 thermidor, étant à la vue d'une terre élevée et d'une grande étendue, nous aperçûmes plusieurs pirogues qui s'éloignaient du rivage et se rapprochaient de nous. Notre latitude était alors de 8 degrés 12 minutes sud, et nous comptions 155 degrés 30 minutes de longitude orientale, ce qui plaçait le navire dans le voisinage du détroit de Bougainville. Le vent soufflait très-faiblement, de sorte que nous ne tardâmes pas à être joints et entourés par ces pirogues; il y en avait une vingtaine: les plus grandes étaient armées de dix-huit hommes, et on en comptait huit dans les plus petites.

Lorsqu'elles furent rendues à environ deux cents toises de nous, elles s'arrêtèrent pour nous observer, et nous comprimes, à des signes que les naturels nous faisaient, qu'ils désiraient communiquer avec nous.

Le capitaine Jenks montra de l'inquiétude de se voir environné d'un aussi grand nombre de bateaux, et, malgré les démonstrations bienveillantes des insulaires, il hésita beaucoup à permettre la communication; mais, à force d'instances, je parvins à dissiper ses craintes, et à le décider à mettre en travers pour recevoir à son bord la visite de ces nouveaux navigateurs.

Dans un instant nous fûmes abordés de toutes parts, et, bientôt après, s'établit entre nos matelots et les insulaires un commerce d'échange de fruits divers, tels que cocos, oranges, bananes, ignames, ananas et citrons, contre des clous, des couteaux et de vieux morceaux de fer dont ils se montraient très-avides.

Parmi les nombreux sauvages qui couvraient nos ponts, il y avait des vieillards, des jeunes gens, et des enfans: nous ne vîmes pas une seule femme, à l'exception cependant d'une

(676)

petite fille d'environ quinze ans, qui ne voulut jamais monter à bord, malgré les instances qui lui furent faites pour l'y engager.

Ces insulaires n'ont aucun des traits qui caractérisent les Africains ou les nouveaux Hollandais. Ils ressemblent beaucoup plus, sous ce rapport, aux Indiens, dont ils conservent les belles formes, à l'exception des cheveux, qu'ils ont crépus et laineux. Ils paraissent y tenir au moins autant que les Orientaux à leur barbe, car je faillis me brouiller avec l'un d'eux pour avoir hasardé de lui en couper une mèche.

Quoique leur peau soit déjà très-noire, ils ne sont pas moins dans l'usage de se barbouiller le corps avec du charbon pilé (remarque que nous avons eu déjà l'occasion de faire sur les habitans de la Nouvelle-Hollande et de la terre de Diémen). Plusieurs d'entre eux avaient mis du rouge à leur figure, d'autres du blanc. Les vieillards portaient des couronnes de fleurs ou de coquillages, et les uns et les autres avaient des boucles d'oreilles, ou des feuilles de latanier roulées en spirale qui en tenaient lieu: leur cou était orné d'un collier de petits coquillages enfilés, et leurs cheveux étaient garnis de plumes rouges. Parmi les autres ornemens, je remarquai que les chefs portaient au bras gauche de grands anneaux blancs qui me parurent d'ivoire et parfaitement polis. Aucun de ces insulaires n'avait la peau tatouée; on ne voyait même aucune trace de cicatrices sur leur corps, ce qui semblerait indiquer qu'ils vivent avec leurs voisins dans une parfaite harmonie. A en juger par la construction de leurs pirogues, ces insulaires ne sont pas dépourvus de connaissances. Celles que nous avons sous les yeux avaient la forme des gondoles de Venise, et étaient ornées de différens dessins incrustés sur les côtés avec de la nacre de perle. L'arrière était décoré d'une tête de nègre bien proportionnée. Aucune d'elles ne parut à la voile. Elles vinrent toutes pagayer avec une vitesse si extraordinaire, que je suppose qu'elles faisaient plus de deux lieues à l'heure.

(677)

Notre entrevue avec ces bons habitans dura toute la journée, lis nous quittèrent au coucher du soleil, comblés de nos dons, et bien décidés à revenir le lendemain nous apporter des fruits pour nous témoigner leur reconnaissance.

Dans la nuit du 23, nous nous engageâmes dans le détroit de Bougainville, gouvernant au nord-ouest. Notre bâtiment fut un moment maîtrisé par les courans; mais la brise étant devenue plus fraîche, nous nous éloignâmes d'une île dont les habitans nous avertissaient par leurs cris que nous nous étions trop approchés. Peu après, nous nous vîmes entourés, pour la seconde fois, d'un essaim de pirogues chargées d'hommes qui semblaient , par d'autres cris, avoir des intentions moins pacifiques que ceux avec lesquels nous venions de communiquer à l'entrée du détroit. Le capitaine, effrayé du nombre, fit armer l'équipage et tirer un coup de canon pour épouvanter les sauvages et les éloigner du bâtiment. Ce moyen réussit à merveille, car nous les vîmes pagayer vers les îles où ils s'étaient embarqués.

Le lendemain , nous sortîmes tout-à-fait du détroit, le cap au nord, et , le 27, nous coupâmes l'équateur au bruit d'un tonnerre épouvantable, et au milieu d'une pluie des plus abondantes.

Notre navigation du détroit de Bougainville jusqu'au 6.^o degré de latitude nord et au 152.^o degré de longitude orientale, n'offrit rien de bien remarquable; mais le 1.^{er} fructidor , nous faillîmes nous perdre pour la troisième fois sur des îles inconnues. Le bruit des vagues nous avertit du danger et nous sauva du naufrage. Ces îles se montrèrent à nos yeux sous une forme circulaire, et couvertes, comme celles de Salomon , de cocotiers et de bananiers. Des colonnes de fumée qui s'élevaient de leur sein, nous indiquèrent qu'elles n'étaient pas sans habitans. Nous comptons alors 7 degrés 10 minutes de latitude nord, et 151 degrés de longitude orientale.

Le calme nous ayant retenus deux jours à la vue de ces

(678)

deux îles, nous reçûmes la visite de plusieurs pirogues qui environnaient le navire sans oser l'approcher. Les hommes qui les montaient étaient d'une espèce toute différente de celle des îles Salomon. Leur peau, au lieu d'être noire, était cuivrée; une longue barbe pendait de leur menton et leur donnait un air farouche; ils avaient aussi des moustaches. De longs cheveux très -noirs ramassés sur le sommet de la tête, au moyen d'une espèce de bambou les faisaient ressembler aux habitants des Moluques. Pour tout vêtement, ils portaient autour des reins une ceinture d'étoffe assez grossière, teinte en jaune: leur peau était tatouée aux jambes seulement et au-dessus des genoux. Ils nous proposèrent d'échanger des fruits pour du fer et des vrilles, dont ils se montrèrent très-désireux. Cet échange ne pouvant avoir lieu à la distance où la crainte semblait les retenir, nous leur fîmes comprendre néanmoins qu'ils devaient se rapprocher de nous, et, pour ne pas les effrayer, nous leur jetâmes des cordes au bout desquelles nous attachions les objets que nous leur offrions en échange de leurs fruits. Ils se servirent des mêmes moyens pour nous renvoyer ce que nous paraissions désirer, et je dois avouer que ce commerce se fit avec toute la bonne foi désirable de part et d'autre. Nous crûmes comprendre qu'ils étaient satisfaits de nous, et que nous leur ferions grand plaisir de les suivre à terre, ce dont nous n'étions pas tentés, ne leur trouvant pas une figure très-engageante. Le degré de civilisation de ces peuples me parut encore bien plus avancé que celui des habitants du détroit de Bougainville. Leur génie se montrait plus particulièrement dans leurs manières, leur costume, les lances dont ils étaient armés, et la construction de leurs pirogues dont plusieurs vinrent à notre rencontre à la voile. Elles avaient aussi des balanciers pour augmenter leur stabilité, ce qui semblerait prouver qu'ils ne sont pas étrangers à l'art de la navigation.

Une chose digne de remarque, c'est que ces hommes

m'ont paru se servir de la main droite de préférence à la gauche, ce qui, chez nous, est plutôt un effet de la civilisation qu'une habitude naturelle. Parmi les divers ornemens dont ils s'étaient parés ce jour-là , on distinguait des fleurs d'un rouge très-vif, dont leurs chapeaux étaient couverts. Ces chapeaux étaient semblables à ceux de nos paysans de la Provence, et fabriqués avec des feuilles de palmiers. Comme les habitans des îles Pelew et ceux du détroit, ils portaient au bras des anneaux blancs. Nous nous séparâmes fort contents les uns des autres, et nous mîmes le cap au nord pour traverser l'archipel des Carolines. Nous vîmes encore un groupe d'îles bien boisées, sur lesquelles nous aimions à promener nos regards. On apercevait plusieurs pirogues qui traversaient d'une île à l'autre: plusieurs cherchaient à venir à bord; mais comme le vent était très-favorable , nous ne voulûmes pas manœuvrer pour les attendre.

Le 9 fructidor, poussés par de fortes rafales et un vent des plus propices , nous arrivâmes à la vue des îles Mariannes, que nous traversâmes, en rangeant d'assez près l'île de Saypan.

Le 20 fructidor, faisant routé vers l'île de Formose, nous fîmes rencontre d'un rocher isolé sur lequel nous faillîmes nous briser; nous l'évitâmes comme par miracle. Nous n'étions pas très-éloignés alors des îles Basses, dont la position sur les cartes paraît fautive; et c'est ce que nous fûmes à même de vérifier à la vue de ces îles que nous laissâmes pour aller prendre connaissance de l'île Formose.

Le 23 fructidor, nous jetâmes la sonde, et le plomb rapporta quatre-vingts brasses d'eau, fond de sable grisâtre. Les cotes de Chine se montrèrent à notre vue, et, le 24, nous découvrîmes le rocher nommé Piédra-Blanca, que l'on prendrait d'abord pour un bâtiment à la voile à cause de sa forme élevée , de son isolement et de sa blancheur. Non loin de ce rocher, nous aperçûmes plus de cent bateaux

chinois occupés à la pêche. Nous leur passâmes d'assez près pour exciter leur curiosité, mais pas un d'eux n'eut l'air de s'apercevoir de notre approche.

Le 26, étant en vue des îles situées à l'est de Macao, plusieurs pilotes chinois se rendirent à bord pour entrer le bâtiment; mais, avant de faire route, ils rançonnèrent le capitaine pour obtenir un bon pilotage. Ils demandèrent d'abord soixante piastres, et ils finirent par en accepter vingt-cinq. On ne saurait trop être en garde contre la cupidité de ces hommes. On leur compta d'avance la somme convenue pour le pilotage.

Nous arrivâmes enfin devant Macao, où il nous fallut jeter l'ancre pour y remplir mille formalités plus vexatoires les unes que les autres, mais auxquelles cependant on doit se soumettre pour entrer dans la rivière de Canton.

A peine l'ancre était-elle mouillée, que le pilote annonça que nous étions menacés d'une tempête horrible, connue des gens du pays sous le nom de *tiphon*. Il ajouta qu'il ne pouvait pas rester à bord, attendu que sa tâche était remplie; et, comme il avait eu le soin de se faire payer, il nous abandonna dans cet état de perplexité. Pour comble de malheur, le port de Macao, qui aurait pu nous offrir un asile, nous était fermé par les lois du pays; il fallut donc se décider à recevoir la bourasque à l'ancre. On amena les mâts de hune, on mit dehors plusieurs ancres, et on attendit dans cette position que la tourmente eût cessé. Le vent souffla avec une telle violence, qu'un gros vaisseau de la compagnie anglaise se perdit à notre vue, sans qu'il nous fût possible de lui porter le moindre secours. Tout périt, cargaison et équipage.

La bourasque passée, je descendis à terre pour visiter Macao; mais à peine y eus-je mis les pieds, que je m'en revins bien vite à bord, très-mécontent des Chinois, dont le mépris pour les Européens, et notamment pour les Portugais possesseurs de la presqu'île, est au-dessus de tout

ce que l'on peut imaginer. Le capitaine, qui avait sa femme à bord, fut obligé de la laisser à Macao, les Chinois ne voulant pas lui permettre de la conduire à Canton. C'est encore une de ces mille vexations dont ces magots nous accablent pour leur apporter nos piastres et recevoir leurs feuilles de thé.

Nous avons mis cinquante-trois jours pour nous rendre du port Sydney, capitale des colonies anglaises aux Terres australes, bâtie à l'extrémité du port Jackson, à Macao. Jamais navigation ne me parut plus agréable, tant sous le rapport de sa nouveauté, que sous celui de notre entrevue avec les insulaires des îles de Salomon, du détroit de Bougainville et des Carolines. Je suis bien convaincu qu'un voyage de découvertes qui aurait pour but d'aller reconnaître la Nouvelle-Guinée et le détroit de Torrès, ouvrirait, dans les archipels précités, un vaste champ aux recherches des naturalistes et des géographes. Je suis convaincu également qu'il serait plus facile d'arriver dans le golfe de Carpentarie et à la Nouvelle-Guinée, en passant par l'est de la Nouvelle-Hollande, qu'en cherchant à y remonter en venant du côté de l'ouest, comme nous tentâmes de le faire dans notre expédition sous les ordres de M. Baudin.

Munis d'un pilote, nous appareillâmes, le 28 fructidor, de la rade de Macao, et dans la même journée nous nous présentâmes à l'embouchure de la rivière de Canton. L'entrée en est fermée par un goulet très-étroit. La nature semble avoir tout fait pour rendre ce passage extrêmement difficile; et, pour peu que les Chinois eussent songé à le fortifier, je mets en fait qu'il serait impossible à toutes les escadres de l'Europe réunies de le forcer. Aujourd'hui, ce passage ne paraît défendu que par quelques petits fortins situés sur des éminences, et qui, par un coup de main, pourraient être facilement enlevés. Les canons qui en font la principale force, sont montés, en grande partie, sur des affûts pourris;

plusieurs même en manquant. Il résulte de ces détails, qui m'ont paru de nature à devoir être signalés à mes lecteurs, que les Chinois sont, ou dans une très-grande sécurité, ou de très-mauvais ingénieurs militaires. Ce vice dans le système de leurs fortifications se montre sur toute l'étendue de leurs côtes, jusqu'à la gorge du Tigre. Il semblerait que les batteries qu'ils ont établies sur leurs côtes, n'ont eu pour objet que d'éloigner les pirates qui viennent fréquemment inquiéter leur commerce intérieur.

Avant de passer dans le goulet, nous fûmes obligés de mettre en travers; c'est une formalité à laquelle tous les Européens sont soumis, afin que la douane puisse envoyer ses commis à bord, s'assurer que le bâtiment n'est point armé en guerre, et que les obligations d'usage ont été remplies à Macao. Le pilote fut contraint de descendre à terre pour exhiber au commandant du poste la *chape* ou permis que nous avions obtenu de remonter la rivière. Ce retard ne fut que d'une demi-heure, après quoi nous mimes le vent dans nos voiles et continuâmes notre route pour Wampou.

Depuis l'embouchure de la rivière jusqu'au mouillage de Wampou, nous rencontrâmes une foule de bateaux employés, les uns à la pêche, les autres au transport des productions du pays. La majeure partie d'entre eux naviguaient à la voile, les autres allaient à la rame. Nous vîmes une infinité de canaux vers lesquels ces bateaux se dirigeaient, d'autres en sortaient pour se rendre à Canton. Ce n'est pas un spectacle peu curieux pour un Européen que de voir ce mouvement perpétuel de tant de bâtimens qui montent et descendent la rivière. Quel tableau vivant de l'industrie et du commerce des Chinois!

Ce fleuve, auquel le commerce de l'univers confie ses trésors; ce fleuve peuplé d'habitans qui y reçurent le jour, et sont destinés, en quelque sorte, à n'avoir jamais d'autre patrie, offre sur ses deux rives les campagnes les mieux

(683)

cultivées et les jardins les plus délicieux. A chaque mille que nous parcourions dans la rivière, une scène aussi riche que variée se présentait à notre vue. D'un côté, c'étaient des plaines immenses couvertes d'une nappe d'eau, présage d'une heureuse abondance: de l'autre, des champs tapissés de verdure , sur lesquels nos regards se promenaient avec délices. Plus loin on voyait d'immenses rizières, qui, touchant à leur maturité, promettaient de récompenser les travaux et de réaliser les espérances des cultivateurs.

A côté des trésors de la nature et de l'industrie, vient se placer le riant tableau de l'espérance qu'offrent les sillons tracés par le buffle dompté et laborieux, qui n'attendent, pour être fécondés, que les saignées annuelles et périodiques faites par la main de l'homme. La rivière de Canton, comme le Nil, fertilise dans ses débordemens les terres qu'elle baigne de ses eaux.

De hautes montagnes, en apparence très-arides, se montrent à l'horizon, et rappellent ces travaux immenses, bien supérieurs encore à ceux des Romains, je veux dire cette fameuse muraille qui, pendant des siècles, fut le rempart de l'indépendance chinoise, et devint cependant, à la fin, la cause de son invasion par les Tartares.

Le peuple chinois, à l'exemple de celui qui habite les bords du Gange, ne cultive de blé que pour une faible partie de la population, et plus particulièrement pour les Européens attirés chez eux par le commerce. Le riz est sa principale nourriture; il ne saurait s'en passer: aussi ce pays se trouve-t-il souvent exposé à des disettes annuelles qui occasionnent des événemens bien fâcheux dans certaines provinces. Il serait à désirer que le gouvernement eût assez de prévoyance pour tenir en réserve dans ses magasins une quantité de riz suffisante pour ôter toute inquiétude à ce peuple si prompt à s'alarmer et à lever l'étendard de la révolte.

Dans la nuit du 29 fructidor, nous mouillâmes dans la rade

(684)

de Wampou. Il y avait plus de quatre-vingts vaisseaux européens. Le lendemain, au lever du soleil, tous ces bâtimens mirent leur pavillon, témoignage de bienveillance consacré par l'usage.

Wanipou paraît être une ville assez considérable; comme celles de toute la Chine, elle est très-peuplée: elle n'est éloignée de Canton que d'environ quatorze milles. Sa rade est très-spacieuse, et la tenue y est des meilleures. Il n'est pas permis aux équipages de communiquer avec la terre, excepté cependant avec quelques îles non habitées par les Chinois, sur lesquelles nous sommes autorisés à envoyer nos malades et à établir nos hôpitaux.

A peine mouillé, notre bâtiment fut entouré de bateaux de la douane. Les employés de cette administration sont chargés d'exercer une très-grande surveillance sur toutes les marchandises qui entrent ou sortent des vaisseaux: il y avait de plus un officier de police (mandarin), dont la présence avait pour objet d'empêcher la communication de nos équipages avec les femmes chinoises dont leurs bateaux sont peuplés.

On procéda à la mesure du bâtiment pour connaître sa capacité, et le capitaine fut obligé de payer plus de 15,000 fr., soit pour le droit d'ancrage, soit pour présent au hopou. Il faut se soumettre à cet usage, ou renoncer à être admis à Canton pour y commercer.

Quoique la rivière soit assez profonde pour que les vaisseaux puissent se rapprocher davantage de la ville de Canton, les Chinois n'ont jamais voulu le permettre, dans la crainte que les Européens ne leur fissent la loi, et ne communiquassent plus facilement avec eux: il est même défendu aux vaisseaux de guerre armés d'entrer dans le Tigre; ils sont obligés de rester mouillés devant Macao. Quelques bâtimens de guerre néanmoins, par ruse ou par adresse, sont parvenus autrefois jusque devant Wampou.

Nous éprouvâmes, les premiers jours de notre arrivée

dans la rivière, des chaleurs accablantes. De notre bord, on apercevait les peuples des campagnes occupés à la récolte du riz. Il paraît qu'à cette époque l'air se charge de miasmes fétides, sources des maladies mortelles qui dévorent en peu de temps nos équipages. La cause première de la corruption de l'air vient des terres marécageuses et des rizières qui y sont établies.

Après avoir rempli quelques formalités d'usage, le capitaine me proposa de l'accompagner à Canton. Nous nous mîmes en route dans un des canots du bord. Il nous fallut préalablement un permis de la douane pour remonter la rivière.

De Wampou à Canton, nous fûmes accablés d'injures par les bateaux auprès desquels nous passâmes. Les Chinois se servaient fréquemment du mot *kouaissé*; cette expression, à ce que j'appris depuis, veut dire *barbare* ou *diable*. Ils nous qualifièrent d'une infinité d'autres épithètes, toutes fort injurieuses, auxquelles nous crûmes prudent de ne pas répondre.

La navigation de la rivière offre l'image de l'infatigable activité du peuple chinois, dans le grand nombre de *champans* employés par le commerce au transport des productions du pays. Ceux qui portent à Canton les cargaisons de nos vaisseaux, sont armés d'hommes et de femmes qui travaillent tous avec une ardeur incomparable. Les femmes chinoises, lorsqu'elles prennent l'aviron, portent sur le dos, à la manière des Africaines, les enfans qu'elles allaitent.

Les *champans* sont des bateaux couverts; ils ont de soixante à quatre-vingts pieds de long, sur douze à seize pieds de large; ils tirent très-peu d'eau, vu le peu de profondeur de la rivière dans certaines parties; ils vont à la voile et à la rame: leur construction est élégante. Le gouvernail est très-large, et semblable à ceux de nos bateaux de la rivière de Rouen.

Quand ils sont forcés d'aller à la rame, ils ôtent leur

gouvernail, et placent, sur les parties laterales de la poupe, deux avirons qui leur servent en même temps pour gouverner et accélérer la vitesse de cette embarcation; d'autres ardeurs se placent de l'avani et de l'arrière, comme cela se pratique dans nos bateaux de rivières. Leurs avirons diffèrent des nôtres en ce qu'ils sont faits de deux pièces à-peu-près égales en longueur, et jointes, bout à bout par une cheville en bois, et un amarrage en cordes du pays. Cet aviron se met sur un pivot (qui lui sert de point d'appui, et qui en facilite le mouvement en réduisant le frottement à fort peu de chose.

Les bateaux qui montent et descendent la rivière, sont obligés de s'arrêter à chaque poste des douanes pour obtenir un nouveau permis et subir une nouvelle visite. Comme ce service se fait, en Chine, avec une scrupuleuse attention, les postes de la douane sont très-multipliés sur toute l'étendue du fleuve. Des mandarins sont généralement employés dans cette partie de l'administration. Le chef, nommé hopou, est un mandarin d'un caractère très-distingué, et dont l'autorité ne connaît pas de bornes. Cependant, malgré l'excessive rigueur des lois contre l'infidélité des commis de la douane, beaucoup de marchandises prohibées, notamment l'*opium*, sont introduites par contrebande à Canton. Pour trancher le mot, on peut dire que les Chinois sont si fripons, qu'avec de l'argent on n'a pas de peine à les amener à composer avec leurs devoirs.

Toutes les marchandises, sans exception, paient à la douane des droits immenses; mais comme, d'après l'usage, ils sont supportés par le vendeur, l'acheteur paraît moins grevé de cet impôt.

Les Chinois ont aussi ces vaisseaux de guerre chargés de la police de la rivière. En nous rendant à Canton, nous passâmes à côté de quelques-uns: ils attestent bien authentiquement l'ignorance de ce peuple dans l'architecture navale, ainsi que la répugnance qu'il montre constamment pour nos arts

(687)

européens. Comment se fait-il, en effet, qu'un peuple qui a le génie si imitatif, n'ait pas cherché à perfectionner la construction de ses vaisseaux, ayant sur-tout sous ses yeux de si beaux modèles à suivre. On ne sait vraiment que penser de cette bizarrerie.

J'examinai attentivement une de leurs jonques; elle avait une forme carrée; sa poupe et sa proue ne présentaient aucun ornement de sculpture; je n'y vis que quelques peintures grossières qui représentaient des animaux. Ces vaisseaux ne portent point leur force dans leurs flancs; ils sont armés de quatre canons de retraite seulement; ce qui prouve assez que les marins chinois ont des intentions très-pacifiques. Il y a des jonques de cent à mille tonneaux; elles ne portent qu'un seul mât vers le milieu. Le commerce extérieur avec les Philippines, Formose, le Japon et Batavia, se fait avec ces sortes de bâtimens. Ils ont deux gouvernails sur les parties latérales de la poupe; leurs ancres sont d'une espèce de bois de fer; elles doivent être très-embarrassantes, vu leur extrême longueur. Leurs cables sont faits de rotin ou d'écorce de cocotier.

Malgré le grand nombre d'accidens qui arrivent journellement à celles de leurs jonques qui s'aventurent en pleine mer, les Chinois ne se corrigent pas de leur entêtement. Leur construction est encore aujourd'hui ce qu'elle était probablement il y a plusieurs siècles.

Si la navigation extérieure présente bien des dangers, si les Chinois manquent d'expérience pour la conduite de ces énormes magasins flottans, en revanche les bateaux employés par le commerce intérieur sont dirigés, avec une adresse incroyable.

Les voiles des bâtimens de tout rang sont faites avec la feuille du palmier appelé *vaquoi*. Elles sont enverguées sur de forts bambous; elles s'amènent et se serrent sur le pont. Le grand nombre de bambous qui traversent la voile dans le sens de sa largeur, contribue beaucoup à diminuer

sa courbure: de là vient que les petites embarcations, dont les formes sont un peu soignées, ont une vitesse extrême lorsqu'elles courent au plus près du vent.

En arrivant devant la ville de Canton, nous passâmes à côté d'un fort situé sur une île que l'on peut regarder comme fermant l'entrée du port. Ce fort se présente sous la forme d'un pâté. On prétend que les Hollandais firent quelques tentatives pour s'en emparer, et le fortifier à leur manière. Pour cet effet, ils firent descendre sur l'île plusieurs pièces de canons renfermées dans des pièces à eau; mais les Chinois, naturellement très-méfians, s'aperçurent de cette supercherie, et exclurent pour quelque temps les Hollandais du commerce de la Chine. En cela, il me paraît qu'ils ont montré beaucoup de sagesse.

La multitude de bateaux qui couvrent la rivière devant Canton, présente un spectacle des plus intéressans. Nous fûmes obligés de passer au milieu de cette colonie flottante, pour nous rendre au quartier occupé par les Européens. Là, comme sur toute l'étendue du fleuve, nous fûmes accueillis avec les témoignages du plus grand mépris: cette espèce de peuple amphibie nous accabla d'injures. Des pierres lancées de différens bateaux interrompirent le cours de mes observations. Je témoignai au capitaine toute ma surprise d'une conduite si extraordinaire; et lorsque je lui eus dit que je ne concevais pas comment les Européens souffraient toutes ces injures de la part des Chinois, il me répondit que c'était l'usage, et qu'il fallait bien se garder d'user de représailles.

Les bateaux à côté desquels nous passâmes, me parurent des habitations commodes et agréables. Les plus grands étaient divisés en chambres, cabinets et salons très-proprement meublés; la boiserie sur-tout me sembla travaillée avec un goût et une délicatesse qui donnent une très-haute idée de l'adresse et de la patience des ouvriers chinois.

Un très-grand nombre de ces maisons sont habitées par

des femmes; à petits pieds, que les Chinois ont répudiées à cause de leur mauvaise conduite, et qui se livrent sans pudeur à un commerce des plus dégoûtans.

On trouve sur la rivière de Canton tous les agrémens que peut offrir la ville. Il y a des maisons de jeux, des restaurateurs, des auberges et des salles de spectacle. Le cordonnier, le menuisier, le forgeron, généralement tous les arts et professions utiles, y ont leurs demeures pour la commodité des familles qui vivent sur l'eau. C'est encore dans ces bateaux que vivent en grande partie, et très-économiquement, tous les ouvriers employés dans les ateliers de Canton. Les Européens s'exposeraient à de très-grands dangers, si, par curiosité, ou par quelque autre motif, ils fréquentaient ces diverses demeures; ils doivent même se tenir en garde contre les tentatives que certains Chinois pourraient faire pour les entraîner avec eux. Ce sont souvent des gens payés par la police, ou des fripons, qui ne manquent jamais de conduire leurs victimes dans des cachots, ou de les jeter dans la rivière, après les avoir dévalisés. J'ai été témoin d'un événement de ce genre qui coûta la vie à un jeune Portugais. Le corps de ce malheureux jeune homme fut trouvé, quelques jours après, flottant sur le fleuve. Les voleurs lui avaient arraché les oreilles pour lui prendre ses anneaux. D'autres Européens ont été arrêtés dans des maisons publiques, et traînés dans les cachots de la ville, jusqu'à ce qu'ils eussent donné une somme considérable pour racheter leur liberté.

On évalue à environ cent cinquante mille la totalité des individus qui ont leur domicile sur l'eau devant Canton; et à huit cent mille ceux des individus qui habitent la ville et les faubourgs. D'après les précautions que les Chinois prennent pour empêcher tout commerce entre les Européens et les femmes du pays, on peut juger du degré de mépris qu'ils nous portent. Il y aurait un bien gros volume à écrire, si l'on voulait signaler toutes les vexations auxquelles nous sommes exposés.

Ce n'est pas sans de très-grandes difficultés que nous parvînmes enfin à nous dégager de cette foule immense de bateaux qui bordent les quais du quartier occupé par les Européens. Nous descendîmes devant la factorerie américaine. M. Dorr, qui en était le chef provisoire, m'accueillit avec une bienveillance toute particulière; il me dédommagea amplement de la conduite insolente du peuple chinois; j'acceptai chez lui un logement. Je dus être d'autant plus sensible à son honnêteté, que les Chinois laisseraient coucher un Européen dans la rue, plutôt que de lui offrir un asile, même en payant. Quelques jours après je remerciai M. Dorr de son extrême obligeance, et j'allai m'tablir chez les Hollandais. M. Robinet, chef de cette factorerie, me fit l'offre d'une chambre et de sa table. Je ne saurais assez me louer de l'accueil aimable, qu'il me fit, et de toutes les bontés dont il me combla pendant mon séjour à Canton; je dois aussi de la reconnaissance à tous les subrècargues des autres factoreries. Je mettrai en première ligne M. Liungsted, Suédois, et tous les subrècargues des navires américains.

Placé au milieu des pavillons qui flottaient devant les factoreries européennes, je ne pus me défendre d'un sentiment bien pénible, en n'y voyant pas le nôtre. Depuis le commencement de la guerre, nos vaisseaux de la compagnie n'avaient plus reparu dans les mers de Chine: aussi les Chinois semblaient-ils mettre en problème si la France existait encore.

Le commerce des Européens avec la Chine est tout à l'avantage de ce pays; il ne peut se faire qu'avec des piastres; car les Chinois font très-peu de cas des objets de notre industrie, à l'exception cependant de quelques articles dont je ferai mention. C'est en vain que nous faisons des efforts depuis plus de deux cents ans pour leur faire adopter quelques-uns de nos usages; ils sont trop exclusivement idolâtres des leurs, pour qu'ils puissent les accorder avec les nôtres. En effet, les Chinois sont beaucoup plus constans dans leurs modes qu'aucun peuple connu; ils s'habillent encore aujourd'hui

comme ils l'étaient il y a plusieurs siècles. L'intérieur de leurs maisons ne présente aucun luxe; les meubles sont simples et se bornent à l'absolu nécessaire. Ce peuple, qui ne ressemble en rien à aucun de ceux qui embellissent la surface du globe, ne respire que pour l'argent; ce métal est son dieu. On ne peut concevoir encore ce que deviennent ces millions de piastres que les nations d'Europe, d'Asie et d'Amérique, introduisent annuellement à Canton. Ces piastres, mutilées en passant entre les mains ces Chinois, ne reparaissent plus dans aucune partie du monde: que deviennent-elles? Sont-elles conservées comme des idoles par ce peuple si avide d'or! Il est plus raisonnable de penser que le gouvernement en fait une monnaie nationale, C'-appée d'une empreinte qui la démonétise pour toutes les nations avec lesquelles il entretient des relations commerciales. Ce qui donne quelque fondement à cette opinion c'est que les Chinois ne battent pas monnaie, à l'exception cependant de quelques pièces de cuivre que l'on nomme *sapecks*, et qui circulent pour les besoins de détail dans la vie civile.

Les Anglais font à eux seuls trois fois plus d'affaires avec les Chinois, que toutes les autres nations réunies; ils expédient d'Europe annuellement quinze vaisseaux de la compagnie, du port de mille à douze cents tonneaux. Les cargaisons de ces vaisseaux se composent ordinairement de draps et de casimirs manufacturés chez eux, ainsi que de quelques objets d'horlogerie et de bijouterie de peu de valeur; car les Chinois, je le répète, ne connaissent et n'attachent aucun prix aux belles productions de l'industrie européenne.

Indépendamment de ces quinze vaisseaux expédiés des bords de la Tamise, les Anglais font un commerce très lucratif par le moyen des établissemens qu'ils ont dans l'Inde. Ils fournissent aux Chinois des cotons pour alimenter leurs manufactures. Les vaisseaux expédiés du Bengale apportent aussi des cargaisons de riz, qui, dans les disettes auxquelles la Chine se trouve souvent exposée, comme je l'ai déjà dit,

se vendent au poids de l'or. Ils introduisent aussi, par contrebande, de l'opium dont ce peuple s'enivre avec délices. Tels sont les articles principaux importés en Chine par les Anglais. Sous tous les rapports, ils leur donnent une très-grande supériorité sur toutes les autres nations qui partagent avec eux l'avantage d'y avoir des comptoirs.

Les Hollandais leur apportent des camelots, dont la classe inférieure du peuple fait usage pour se vêtir. C'est, peut-être, un des articles les plus recherchés par les Chinois, et sur lesquels la compagnie fait le plus de bénéfices. Les vaisseaux expédiés du Texel relâchent ordinairement à Batavia, où la compagnie a un établissement considérable: là, ils prennent des bois d'ébène de Java, que les Chinois paient de 7 à 8 piastres le quintal, et dont ils font des tuyaux de pipe. Le bois de sandal des Moluques est encore un objet très-important qui fait partie des cargaisons des vaisseaux hollandais: les Chinois en font un très-grand cas; ils l'emploient comme parfum dans leurs temples; ils en font aussi de petits meubles qu'ils revendent le plus souvent aux Européens. Ce bois, lorsqu'il est de bonne qualité, se vend de 16 à 20 piastres le quintal.

Les Hollandais font aussi un très-grand commerce d'ailerons de requins, de nids d'oiseaux, et d'une espèce de mollusque qu'ils envoient pêcher sur la cote nord de la Nouvelle-Hollande. Les Chinois attribuent de très-grandes propriétés à ces trois productions de la nature; les personnes riches en mettent dans tous leurs ragoûts, et prétendent que ces mets excitent leurs désirs pour les femmes, et augmentent leurs forces physiques.

Le nid d'oiseau est une espèce de pâte transparente, sans goût ni saveur quelconque; il est assez difficile de savoir quelle en est la substance. Ces nids se trouvent dans les détroits, sur des rochers presque inaccessibles, et se vendent à raison d'un louis la livre. Les gens aisés en font des soupes que l'on dit excellentes, mais que je n'ai pas trouvées telles.

L'espèce de mollusque à laquelle les Chinois veulent bien attacher tant de vertu, n'est autre chose que le priapus neptunien, que les Malais de Java vont pêcher dans le golfe de Carpentarie.

Les vaisseaux suédois composent leurs cargaisons de glaces et de vitres; ces deux articles sont très-recherchés par les Chinois, qui ne sauraient se passer de ces deux objets aussi utiles que commodes. Le vitrage de la majeure partie des maisons de Canton se fait avec des feuilles de talk: les Chinois fabriquent aussi des glaces; mais elles sont de beaucoup inférieures aux nôtres.

Les cargaisons danoises ne se composent guère que des vins du Rhin, et de quelques vins rouges qu'ils vendent en grande partie à Manille, avant de se rendre à Canton, car les Chinois préfèrent leur samsou à nos vins les plus exquis.

Les Portugais portent en Chine beaucoup d'or et de piastres fortes, ainsi que du bois de sandal qu'ils tirent de Timor et de Goa.

Le commerce des Américains consiste en beaucoup de pelleteries de la côte nord-ouest, ainsi qu'en vins de Madère et de Porto, qui sont consommés par les Européens établis à Macao et résidant à Canton.

Quant aux Français, ils pourraient se montrer dans les marchés de Canton avec tous les avantages des autres nations; mais, pour cela, il faudrait que nous eussions des ports sûrs dans les mers de l'Inde ou de l'Afrique,

Le commerce des pelleteries est beaucoup tombé depuis quelques années, les habitans de la côte nord-ouest d'Amérique ayant augmenté le prix de cet objet, à raison du grand nombre de bâtimens que les Américains expédient annuellement sur cette partie de côtes. Les peaux coûtent aujourd'hui, sur les lieux mêmes, quatre fois plus qu'en 1793 et 1794; elles sont aussi moins recherchées par les Chinois depuis leur traité de commerce avec la Russie.

Les piastres sont donc le meilleur objet de commerce, e[t] la matière la plus précieuse qu'on puisse offrir aux Chinois en échange de leurs productions.

Les lois du pays n'accorderaient cependant pas la permission de remonter la rivière à des vaisseaux européens qui n'auraient pas de cargaison; ce qui priverait la douane d'un revenu qu'elle calcule aussi bien qu'elle le sait faire rentrer dans le trésor public.

Ainsi , il est avantageux de composer les cargaisons des objets que j'ai désignés dans le paragraphe précédent.

Les principaux articles d'exportation consistent en thé, rhubarbe, nankins, soieries, porcelaines, et objets vernissés. Les Anglais, les Hollandais, les Danois et les Suédois, composent leurs cargaisons de retour en thé; cette feuille salutaire est devenue, pour, les peuples du Nord, un objet de première nécessité. Quant aux Français , aux Portugais, aux Espagnols et aux Américains, ils donnent la préférence aux nankins et aux soies écruës.

Quoique les arts aient fait peu de progrès en Chine depuis deux mille ans, on ne peut pas dire que les Chinois soient, sous ce rapport, sans industrie. Ils figurent honorablement parmi les peuples les plus laborieux, et par-là même les plus sobres. Il semble qu'il soit de la politique du Gouvernement d'entretenir ces peuples dans l'ignorance des arts qui concourent si agréablement aux douceurs de la vie européenne. Je mettrai en première ligne la mécanique et l'hydrostatique, qui nous ont fait substituer à un nombre infini de bras, ces machines savamment combinées, employées dans nos manufactures, et dont nous tirons un parti si avantageux dans nos arsenaux.

Que deviendrait, en effet, une population aussi nombreuse que celle de la Chine, si, à notre exemple, le Gouvernement admettait les procédés aussi ingénieux qu'économiques de nos inventions modernes. Il en résulterait forcément une inactivité funeste pour la tranquillité du pays; les bras ne

pouvant plus être employés en aussi grand nombre, on verrait bientôt les ouvriers oisifs troubler la tranquillité des villes et des campagnes.

La peinture est encore dans l'enfance chez ce peuple: quoique la nature lui prodigue les plus belles couleurs connues, il ne sait pas les employer; il ignore encore les lois de la perspective. Aussi, peut-on dire avec la plus exacte vérité, que tous les produits de l'imagination des Chinois présentent des défauts incompréhensibles. Ils copient fidèlement nos gravures, ce qui prouve que leur génie est beaucoup plus porté à l'imitation qu'à l'invention.

Quoique les Chinois connaissent depuis bien des siècles l'art de l'imprimerie, ils n'en font guère usage que pour des ouvrages de littérature. Je n'ai jamais aperçu aucune gravure dans les maisons de Canton. Tous leurs tableaux sont peints sur verre ou sur toile. Les tapisseries chinoises que nous voyons en Europe, se font presque toutes à la main; elles sont très-propres à nous donner une juste idée de leur ignorance dans l'art de peindre.

Si les Chinois n'ont fait aucun progrès dans la peinture, on peut dire qu'ils n'ont pas plus de goût pour la musique. Rien de plus barbare que les concerts chinois: on peut comparer leur harmonie au bruit que produiraient une foule de chaudronniers qui s'amuseraient à frapper sur des casseroles (1).

Les édifices publics de Canton sont peu propres à nous donner une haute idée de leur talent pour l'architecture. Leurs pagodes sont bâties très-grossièrement, et dans un genre qui trouvera peu d'imitateurs. Les idoles qui ornent l'intérieur de leurs temples, et qui semblent appartenir à leur mythologie, sont des colosses énormes, qui pèchent par les

(1) Toutes ces observations faites sur les lieux par M. le capitaine Milius, justifient bien ce vers de Millevoye, dans son épure intitulée *le Voyageur*:

« Et le Chinois vieillit dans l'enfance des arts. »

formes et par les proportions. Ces édifices sont très-vnstes. C'est dans la charpente que se montre tout leur génie. Les pièces qui la composent sont travaillées et jointes avec un goût et une délicatesse qui n'appartiennent vraiment qu'à ce peuple.

Les rues de Canton sont très-étroites; et comme la population de celte ville est très-considérable, les personnes les plus pressées sont obligées de marcher très-lentement. On n'y court pas les risques, comme dans la majeure partie de nos villes d'Europe, d'être écrasé par les voitures, les charrettes ou les chevaux. On serait tenté de croire que le Gouvernement, aussi sage que prévoyant, a prescrit que les rues fussent aussi étroites, pour empêcher l'usage des transports par voitures. Aussi tous les fardeaux se portent-ils sur les épaules d'une espèce d'hommes très-robustes, je dirai même infatigables, que l'on nomme *coulis*, employés à ces genres de travaux; on les voit fourmiller dans les rues de Canton. Eux seuls paraissent avoir la prérogative de courir; et quel que soit le poids dont ils sont chargés, ils n'en ralentissent pas pour cela leur marche. Ces hommes sont très-passionnés pour le jeu. On les voit s'arrêter aux coins des rues et sur les places publiques pour jouer aux dés ou aux cartes. Il y a parmi eux des forgerons et des serruriers qui portent leur atelier sur leur dos, et qui viennent s'établir à votre porte pour y exercer leur profession.

Des barbiers et des cureurs d'oreilles parcourent les rues, pour offrir aux passans leur petit ministère: on y voit aussi des masseurs, qui vous frappent doucement le corps et le pressent en tous sens pour augmenter la circulation du sang, et vous tirer de l'accablement où la chaleur vous réduit dans les jours d'été.

Les chaises à porteurs tiennent lieu de voitures: on ne voit guère à pied que les petits marchands et les Européens. Ces deux classes d'hommes sont regardées par la noblesse comme de la vile canaille. La cupidité seule est capable de

(697)

faire supporter aux Européens autant d'humiliations; ils sont, sous ce rapport , assez semblables aux Francs établis dans le Levant, qui, dans l'espoir d'une fortune rapide et d'un genre de vie opulent à leur retour dans leur patrie, usent chaque jour leur existence au milieu des dangers de la peste, abreuvés des amertumes, des dégoûts et du mépris que les Turcs prodiguent à tout ce qui n'est pas mahométan.

Le Chinois est très-enclin au vo , et on peut dire qu'il l'exerce avec une adresse incroyable: le peu de largeur des rues semble seconder ce penchant naturel. C'est assez ordinairement sur les Européens que les Chinois exercent leur adresse, et ils sont assurés de le faire avec succès, par la raison que tout ce que nous voyons dans la ville, frappe, par sa nouveauté , nos regards et fixe notre attention.

Les maisons sont bâties en briques; elles n'ont qu'un seul étage. Leurs toits sont si saillans, qu'il faudrait avoir le soleil au zénith pour l'apercevoir dans les rues. Cette obscurité est très-favorable aux marchands, qui en profitent adroitement pour tromper la bonne foi des acheteurs.

La grande activité du peuple chinois doit être attribuée au désir excessif qu'il a pour le gain; aussi nous offre-t-il le modèle du peuple le plus fourbe qui existe; et c'est particulièrement dans la classe des petits marchands de Canton, que l'on trouve les plus rusés coquins de l'univers.

Ces misérables combinent si bien leurs mesures pour nous tromper, que celui qui arrive pour la première fois en Chine, et qui doit avoir des relations avec les boutiquiers de la rue des marchands, ne saurait être trop en garde contre leur astuce et leur perfidie. Il semble que les lois du pays autorisent les Chinois à employer la ruse et l'artifice pour tromper les Européens. Ces traits de mauvaise foi sont considérés parmi eux comme des gentilleses et des tours d'adresse, sur-tout lorsqu'un Européen en est l'objet. Ce qu'il y a de plus vexatoire pour nous, c'est que

la loi est toujours en faveur des Chinois: tant pis pour l'étranger qui se laisse tromper. Mais si les petits marchands sont remplis de mauvaise foi, on n'en peut pas dire de même de certains Chinois que l'on nomme, à Canton, *cohangistes*. C'est une espèce de société composée de huit courtiers ou agens qui sont possesseurs d'une immense fortune, et qui, étant solidaires, offrent aux Européens toutes les garanties desirables. Eux seuls ont le droit exclusif des échanges, et c'est à eux qu'il faut s'adresser pour traiter des productions du pays, et trouver le débit des marchandises introduites en Chine par nos bâtimens. Ils perçoivent tant pour cent sur la vente et les achats faits par eux.

Parmi les usages barbares des Chinois, on ne peut s'empêcher de gémir sur le sort des femmes bien nées. On sait que, depuis bien des siècles, on casse les pieds aux filles lorsqu'elles viennent au monde. Cette opération cruelle se fait en forçant les doigts à se replier sous la plante du pied et à s'y loger au moyen, de ligamens très-étroitement serrés.

Malgré les précautions que les Chinois prennent pour soustraire leurs femmes à nos regards, je suis parvenu, par ruse, à pénétrer dans l'intérieur de l'une de leurs maisons de campagne, et je n'ai pu voir, sans un sentiment mêlé de la plus profonde douleur, quelques individus de ce sexe faible et délicat se traîner péniblement d'un appartement à un autre pour échapper à ma curiosité. Il n'y a point de doute que les Chinois ne les entretiennent de mille contes ridicules sur les Européens, pour éloigner de leur imagination le désir de nous voir, et leur inspirer en même temps le mépris qu'ils nous portent eux-mêmes. On n'aura pas de peine à partager mon opinion, lorsqu'on saura que les enfans de la lie du peuple ne peuvent s'habituer à notre vue. Ils fuient à notre approche comme devant des tigres ou des pestiférés, et ils nous donnent des épithètes qui prouvent

assez qu'il entre dans leur éducation première de mépriser, craindre et fuir les Européens.

Les femmes du peuple, qui naissent et vivent en grande partie sur l'eau, sont beaucoup moins à plaindre que les femmes riches, car on ne leur fait pas subir cette cruelle et pour jamais douloureuse opération du pied; aussi se permettent-elles de l'avoir le plus grand possible; et c'est à ce cachet que l'on reconnaît la livrée du peuple, ainsi que celle des femmes tartares.

Les lois de la Chine permettant aux hommes d'avoir autant de femmes qu'ils en peuvent nourrir, j'ai connu, des négocians qui en avaient jusqu'à vingt dans leur sérail.

Pendant mon séjour à Canton, je me suis trouvé assez souvent sur le passage de quelques mandarins d'une classe supérieure. Ils marchaient entourés d'une garde militaire, et précédés par des bourreaux armés de massues, de fouets et traînant avec eux des chaînes. Tous les Chinois s'arrêtaient dans les rues, et s'inclinaient devant ce cortège grotesque, en signe de respect.

J'ai remarqué que, dans toutes les cérémonies religieuses, les Chinois mettaient beaucoup d'ostentation, notamment lors de l'enterrement d'un riche personnage. Le mort est suivi d'un convoi des plus nombreux: on y voit figurer des bourreaux, des pleureurs affublés d'une longue robe grise, jettant les hauts cris dans les rues, pour exprimer une douleur qu'ils n'éprouvent pas, mais dont l'objet est d'appeler l'attention des habitans, qui, dans ces circonstances, montrent le respect le plus religieux.

Des viandes cuites, de toute espèce, mais particulièrement de cochon, sont portées sur des brancards jusqu'au lieu de l'enterrement. Les Chinois sont si superstitieux, qu'ils croient encore aux revenans. S'ils approvisionnent ainsi les morts, c'est pour les empêcher de revenir de l'autre monde leur demander à manger. Ils croient aussi, par ce moyen-là, apaiser la colère des diables, dont ils ont

(700)

une frayeur terrible. Les prêtres, comme on le sent bien, sont trop intéressés à les laisser dans cet état d'ignorance, pour s'opposer à ces usages ridicules, qu'ils savent faire tourner à leur avantage.

Indépendamment des viandes et des fruits que l'on sacrifie aux morts, on met aussi dans leurs tombes des pièces d'étoffes et autres objets d'une grande valeur.

Le luxe que les Chinois manifestent dans leurs enterremens, prouve combien ils honorent la mémoire des morts. On assure que les enfans adorent leurs père et mère, lorsqu'ils ne sont plus; et ce qui le prouve, c'est que chaque année ils font des sacrifices en leur honneur. Ils sont aussi dans l'usage de brûler quelques feuilles de papier qui leur sont vendues par les bonzes, et auxquelles ces prêtres attachent, par charlatanisme, quelque vertu particulière et expiatoire. Les gens aisés sont encore dans l'usage d'habiller un mannequin des vêtemens les plus riches, et de les brûler sur un bûcher dressé pour cet objet.

Toutes les religions étant tolérées à la Chine, nos missionnaires y propagent tous les jours la religion catholique. Le Gouvernement, bien loin de le trouver mauvais, permet à nos prêtres de bâtir des églises pour exercer leur ministère.

Il y a à Pékin plusieurs missionnaires européens qui vivent en communauté: plusieurs d'entre eux ont rang de mandarins; M. Grammont (français) est de ce nombre.

Brest , le 5 octobre 1817.

P. MILIUS.

(N.º 74.) *SUITE de la Relation du Voyage fait en Chine en l'an 10 [1802], par l'est de la Nouvelle-Hollande.* —

Retour en Europe (1).

J'ai déjà donné quelques détails sur ma navigation à l'est de la Nouvelle-Hollande et à travers les archipels des îles de Salomon et des Carolines. Cet essai ayant été accueilli avec bienveillance , j'ai cru devoir continuer le journal de mon voyage jusqu'au Cap de Bonne-Espérance, bien pénétré de l'idée que cette relation ne sera pas tout-à-fait sans intérêt pour mes lecteurs, et sans fruit pour les marins qui seront appelés à parcourir la même route.

Pendant mon séjour à Canton, où se termine la 1.^{er} partie de ma relation, je vis arriver le navire *la Diane*, commandé par M. le chevalier Montault. Ce bâtiment, expédié de Bordeaux avec une cargaison bien assortie , s'arrêta à l'île de France pour y faire sa vente et y prendre un chargement de bois d'ébène, que les Chinois estiment beaucoup à cause de sa supériorité sur les bois de même essence qui leur arrivent de Batavia.

La Diane était le premier bâtiment de commerce français qu'on eût aperçu dans les mers de Chine depuis la révolution. M. le chevalier Montault, sachant que j'étais au moment de partir sur un bâtiment de la compagnie pour me rendre au Bengale et de là en France, me fit l'offre obligeante de passer sur son navire; ce que j'acceptai avec reconnaissance. Nous appareillâmes de Wampou , le 2 janvier 1805, avec des vents de nord-est; nous passâmes devant Macao, où nous nous arrêtâmes un instant pour renvoyer le pilote à terre. On mit la route au sud-sud-est; mais le vent qui soufflait du nord- st, et qui nous était très-favorable pour

(1) Voyez la 1.^{er} partie de cette *Relation*, page 673 de la 2.^e partie des *Annales maritimes* de 1817, pour M. Milius, capitaine de vaisseau , et aujourd'hui commandant et administrateur pour le Roi à l'île Bourbon.

la route que nous avons à parcourir, changea tout-à-coup de direction et nous força à courir différentes bordées jusqu'au 7, que la mousson du nord-est reprit le dessus et nous remit dans la bonne route. Nous prîmes la sonde sur le banc de Malklerfield. Le 10, continuant à gouverner du sud-ouest, nous eûmes la vue de *Pulo Sapata*, roche isolée qui se présente à la vue sous la forme d'un soulier. De *Pulo Sapata*, on est dans l'usage de se diriger sur *Pulo Condore*, et M. Daprés le prescrit par ses instructions; mais il est possible de suivre une route plus directe, lorsqu'on a à bord des moyens de déterminer avec quelque précision sa longitude; c'est ce que fit M. le chevalier Montault, aussi bon observateur qu'habile marin. Nous ne vîmes donc pas cette île sur *la Diane*, et nous continuâmes notre route au sud sud-ouest, en mettant en travers de temps à autre, pour sonder sur un fond de quarante-cinq à trente-cinq brasses.

Continuant à gouverner vers le sud, nous passâmes à la vue des îles Anambas, de *Pulo Domars*, de *Monapin*, et nous entrâmes dans le détroit de Banca. Notre navigation dans ce détroit fut des plus heureuses, malgré les orages dont nous étions menacés. *La Diane* rangea de très-près les rivages de Sumatra, dont les bords peu élevés confinent à nos regards de très-belles forêts. On jeta la sonde différentes fois: elle ne rapporta que cinq pieds de fond vers l'extrémité sud du détroit. Lorsque, en quittant le détroit de Banca, on a l'intention d'aller mouiller à l'île du Nord pour y faire de l'eau et du bois, il faut aller chercher *les Deux-Sœurs*, îles fort remarquables par leur voisinage et leur parfaite ressemblance. On aperçoit alors, sur la côte de Sumatra, une montagne appelée le *Knal*, que l'on prendrait d'abord pour une île par l'effet que produit son extrême élévation; on met le cap dessus et on arrive sous l'île du nord, où l'on doit jeter l'ancre très-près de terre pour faciliter les opérations de l'aiguade. *La Diane* vint mouiller dans le sud de cette île, par treize brasses d'eau, sur un fond de sable gris. Dans cette position, nous

suivions la pointe Loysek au sud quart sud ouest, et l'île du nord au nord-nord-est cinq degrés nord; ce qui plaçait le navire à trois milles de la côte. Nous fimes notre eau à une petite portée de fusi de la plage.

Je descendis à terre pour visiter et reconnaître le pays. Je cherchai d'abord à pénétrer dans les bois; mais des buffles sauvages que je rencontrai, me mirent dans la nécessité de revenir précipitamment sur mes pas; et, au moment où je regagnais le canot, un orage affreux m'arrêta, et me contraignit de chercher un abri sous l'épais feuillage qui m'environnait. La pluie qui tombait par torrens, faisait sortir de la terre une exhalaison de soufre dont l'odeur était on ne peut plus désagréable, et l'extrême chaleur qu'il faisait me rendait le séjour de terre insupportable.

Lorsque l'orage eut cessé, je vis venir à moi une légion de Malais, que je jugeai à leur air dur et féroce avoir quelque perfide dessein. Je les examinai avec une sorte d'inquiétude; mais ils me rassurèrent en m'abordant avec des manières assez polies, ils me proposèrent de leur acheter des poules et des perroquets. Ces hommes, chassés de Batavia, mènent ici une vie vagabonde et sauvage: il est souvent dangereux de communiquer avec eux.

Le 20 janvier, ayant terminé notre approvisionnement de bois et d'eau à Sumatra, *la Diane* remit sous voile, et nous passâmes le détroit de la Sonde dans la journée du 21. La route fut mise au sud-ouest, et au sud-ouest un quart ouest, pour aller reconnaître l'île de Rodrigue, et de là nous rendre à l'île de France, où nous jetâmes l'ancre quinze jours après être sortis du détroit de la Sonde. Arrivé à l'île de France, je remerciai M. le chevalier Montault de toutes les attentions particulières qu'il avait eues pour moi pendant la traversée.

Je quittai donc *la Diane* au port pour y attendre le retour de la corvette *le Géographe* que j'avais laissée au port Jackson, se disposant à aller explorer de nouveau la partie nord-ouest de la Nouvell -Hollande, le golfe de Carpentarie et la

Nouvelle- Guinée. Les vents ayant contrarié les projets de M. Baudin, il se décida à mettre un terme à son voyage; et peu de temps après son arrivée à l'Ile de France, il y mourut. C'est alors que je succédai à ce chef et pris le commandement du *Géographe*. Je passerai sous silence toutes les difficultés que j'eus à surmonter pour m'expédier de ce port et continuer mon voyage. Ma réputation personnelle était trop intéressée à faire quelque chose d'utile, pour ne pas mettre tout en usage afin d'obtenir de la colonie les secours qui m'étaient nécessaires pour reprendre la mer; mais les cir- constances de la guerre qui venait d'éclater entre la France et l'Angleterre, l'état de pénurie et de misère où se trouvaient les magasins et le trésor de la colonie, me forcèrent à de grands sacrifices.

Je me hâtai de disposer *le Géographe* à remettre à la voile sous le plus bref délai, et, malgré tous mes efforts , je ne pus quitter la colonie que le 24 frimaire an 12 [16 décembre 1803].

J'avais fait embarquer toutes nos collections de plantes et d'animaux. M. Freycinet, mon second, donna tous ses soins au placement et à la conservation de tant d'objets précieux, au rassemblement desquels il avait lui-même contribué avec un zèle digne des plus grands éloges. En quittant l'Ile de France, je me dirigeai sur l'île de Bourbon, que je saluai, en passant, de vingt-un coups de canon. Je conduisis *le Géographe* dans la rade de Saint-Denis, et sous les murs du palais du gouverneur; j'envoyai un officier le saluer et prendre ses ordres: M. le comte Magallon de la Morlière, lieutenant général, y commandait. Je ne saurais trop me louer de l'accueil aimable et obigeant de ce brave général, à qui je devais en partie l'honneur de monter *le Géographe* et de le reconduire en France. Je dois également payer un juste tribut de reconnaissance à l'amiral Linois, qui y contribua puissamment, et de qui je reçus des ordres et des instructions pour ma navigation ultérieure.

Je ne m'arrêtai que quelques heures sur la rade de Saint-

Denis, et je dirigeai ma route pour aller prendre connaissance du cap Sainte-Marie, situé dans la partie sud de Madagascar. De fortes rafales de vent et un temps très-brumeux me dérobèrent la vue de terre; j'éprouvai aussi l'influence d'un courant qui me jeta dans le sud.

Après avoir doublé le cap Sainte-Marie, je mis la route à l'ouest sud-ouest pour aller attaquer la côte d'Afrique dans le nord du port Natal. Mon intention était de visiter cette côte, à partir du trentième degré de latitude jusqu'au trente-troisième, afin de terminer le gisement de cette portion de côte, que M. Daprés n'avait pu reconnaître.

Je fus accueilli dans le canal de Mozambique par de violents coups de vent de la partie du nord-est; je trouvai une mer très-dure; et je fus privé des moyens de reconnaître la position du *Géographe*, par l'absence du soleil, qui resta plusieurs jours sans se montrer. Je persistai néanmoins dans la résolution que j'avais prise, et luttai plusieurs jours contre les vents et les courants qui semblaient s'être réunis pour s'opposer à l'exécution de mes projets. Je naviguai avec précaution en approchant de la côte, que j'attaquai par trente degrés cinq minutes de latitude sud, et par vingt-sept degrés vingt minutes de longitude orientale, méridien de Paris. Si la carte de Daprés, sur laquelle je traçai mes routes, avait été exacte, je me serais trouvé à plus de vingt lieues dans les terres: il résulte donc de mes observations, que la longitude du port Natal, au lieu d'être de vingt-huit degrés trente minutes, se trouve à vingt-sept degrés quinze minutes, c'est-à-dire, à environ soixante-quinze minutes plus à l'ouest. Je reçus, à la vue de terre, un coup de vent très-violent de la partie du sud-ouest, qui vint interrompre mes observations. Je m'en éloignai momentanément, et je revins ensuite l'attaquer de nouveau au vingt-sixième degré vingt minutes de longitude orientale; ce qui plaçait encore *le Géographe* à plus de trente lieues dans les terres. Je côtoyai le rivage dans la direction du nord au sud, à trois milles de distance.

Ses bords peu escarpés présentaient à nos regards de larges falaises, et des dunes de sable que la force du vent enlevait de terre pour en former dans l'air un nuage de poussière qui nous dérobait souvent la vue des forêts et des plaines qui embellissent ses bords. J'abandonnai avec regret la reconnaissance de cette côte, ne pouvant, à cause de mes instructions, y sacrifier le temps nécessaire pour en relever et en tracer les contours, et je dirigeai ma route de manière à aller attaquer le cap des Aiguilles, afin de le reconnaître et de fixer sa latitude par de nouvelles observations. Ce cap est porté sur les cartes de Daprés à environ vingt-quatre minutes trop sud.

Du cap des Aiguilles au cap de Bonne-Espérance, je ne m'éloignai jamais de la côte de plus de trois milles. Les terres que nous côtoyâmes étaient très-élevées, et souvent leurs sommets se perdaient dans les nues ou se cachaient dans des brouillards très-épais. Arrivé au cap des Tempêtes, le calme nous y retint toute la journée; mais le courant porta *le Géographe* au nord, de sorte que, par son effet seul, nous nous rapprochâmes de la baie de la Table. Je fus obligé de faire touer la corvette par ses embarcations, pour lui maintenir le cap en route. Arrivés à l'ouverture de la baie, nous reçûmes un effroyable coup de vent qui nous obligea à réduire la voilure à la misaine et au grand hunier avec ses bas ris. *Le Géographe*, comme dans beaucoup d'autres circonstances pareilles, se comporta à merveille, et l'équipage, habitué à lutter contre le mauvais temps, ne se laissa pas intimider. Nous ne perdîmes aucune voile, et, malgré la violence du vent, nous vînmes chercher le mouillage au fond de la baie; ce qu'aucun bâtiment n'avait pu faire avant nous.

Le temps fut si mauvais, qu'il me devint impossible de communiquer avec la ville du Cap mais le lendemain matin, j'envoyai un officier visiter le gouverneur, et traiter du salut. Tous les bâtimens qui étaient sur rade nous saluèrent de leur pavillon, et je fis tirer vingt-un coups de canon pour saluer

le pavillon hollandais, qui flottait sur les forts et batteries, lesquels me furent rendus coup pour coup par la citadelle.

Notre séjour au Cap fut marqué, de la part des Hollandais, et notamment de celle de M. le général Janssens, qui y commandait, par les attentions et les prévenances les plus aimables. Il s'établit entre nous et les habitans un commun échange d'honnêtetés, que personne ne pouvait apprécier plus que nous, qui venions d'éprouver tant de privations de tout genre. J'offris au gouverneur, en témoignage de reconnaissance pour toutes ses attentions, plusieurs armes de la manufacture de Versailles, et deux kangourous mâle et femelle. Il m'offrit, à son tour, à choisir dans la ménagerie du gouvernement tous les animaux qui pourraient m'être agréables. Je dois confesser que j'eus l'indiscrétion de prendre la totalité de ceux qu'on offrit à notre curiosité et dont voici la nomenclature:

Un gnou mâle; un zèbre femelle; deux autruches, mâle et femelle, jeunes; deux porcs-épics; une espèce d'écureuil, nommé par les colons *muishond*; une civette; deux oiseaux nommés par les colons *riethaanties*; la tête d'un cerf mâle; la tête d'un gemsbok; la tête d'un sanglier; la peau d'un bouc sauteur, blanc et très-rare (on n'en trouve pas un sur dix mille); la peau d'un quacha; la peau d'un bouc bleu (l'espèce est presque détruite); la peau d'un once (nommé *tigre* par les colons); une corne de rhinocéros; la tête et les ossemens d'un Hottentot sauvage; quatre anneaux d'ivoire que les notables parmi les Cafres portent au bras gauche; un arc et un carquois avec des flèches empoisonnées, armes des Bosjesmans; quatre sagaies, arme des Cafres, et un kirry; un vocabulaire cafre.

J'achetai plusieurs lions; je me procurai différens autres objets. Je pourvus ensuite *le Géographe* de vivres de toute espèce; et, après un mois de séjour dans cette belle colonie, nous ap[pareillâmes pour France, emportant les regrets de ces bons colons, qui nous avaient si bien accueillis, et qui nous renvoyaient chargés de leurs dons.

En quittant le cap, *le Géographe* avait donc à bord plu-

sieurs *tigres, panthères, hyènes, lions, chiens sauvages, kanguroos, arfs, autruches, ca-soards, pigeons royaux, perroquets*, et autres oiseaux de toute espèce et d'un plumage très-varié.

C'est avec une aussi nombreuse compagnie que nous passâmes de nouveau l'équateur et que nous arrivâmes en France, sans avoir à regretter la perte d'un seul individu de notre intéressante et riche ménagerie, dont une partie fut envoyée à la Malmaison et l'autre au Jardin des plantes.

J'ai pensé que les nombreux et savans lecteurs des *Annales maritime [sic] et coloniales* ne liraient pas sans plaisir le vocabulaire cafre, et je le donne ici en terminant cette relation.

Brest, le 20 mai 1818 (1).

P. MILIUS.

(1) C'est au moment de s'embarquer pour sa destination [*voyez ci-après page 363, article 77*], que M. le capitaine Milius nous a envoyé cette fin de la relation de son voyage en Chine: il a bien voulu nous promettre en même temps de nouveaux articles; et nous espérons en recevoir dès son arrivée à l'île de Bourbon, parce que les loisirs de la traversée lui auront permis de rassembler les notes qu'il possède.

D'un autre côté, M. Leschenault de la Tour, naturaliste du Roi dans l'Inde, et qui fait en ce moment un voyage dans l'intérieur de la presqu'île, nous a écrit de Pondichéry, le 30 août 1817, qu'il nous adresserait bientôt des détails intéressans sur le *Système agricole de ces contrées, sur la misérable condition du manœuvre cultivateur, sur les vices de l'agriculture indienne et les améliorations possibles et nécessaires*.

Un officier du département de Rochefort, dont la modestie égale le mérite, très au courant de tous les ouvrages nouveaux qui paraissent en Angleterre, a eu la bonté de s'engager à nous en fournir régulièrement des extraits, et les réflexions qu'il y joindra y ajouteront le plus grand prix.

Enfin, un de nos collègues parmi les chefs de bureau du ministère, M. Cuny, auquel nous avons dû, les années précédentes, de très-bons articles, s'étant vu forcé, par d'autres occupations, d'interrompre une traduction déjà fort avancée du traité de *Colquhoun*, sur la richesse, la puissance et les ressources de l'empire britannique dans les différentes parties du monde, en détachera plusieurs morceaux, dont nous enrichirons ces annales.

Grâces soient rendues, dans l'intérêt de la marine et des sciences, à ces nouveaux collaborateurs volontaires des *Annales maritimes et coloniales* dont l'exemple en déterminera sans doute encore plusieurs autres, comme eux-mêmes ont été déterminés par l'exemple de ceux qui les ont précédés

HOLLANDAIS.	FRANÇAIS.	CAFRE.
De zori.	Le soleil.	Lilangé.
De maan.	La lune.	L'yncankgà.
De sterren.	Les étoiles.	Iquem quesa.
De morgenster.	L'étoile du jour.	Legu eusy.
De aarde.	La terre.	Umsaba.
De lucht.	L'air.	Mosa.
Het licht.	La lumière.	Menie.
Den hemel.	Le ciel.	L'ezoulo.
De voeken.	Les nuages.	Amafu.
Het vuur. .	Le feu.	Umlelo.
Het vader.	L'eau.	Gamanjée.
De donder.	Le tonnerre.	Léadoudomé.
Het weerlicht.	L'éclair.	Anaeke.
De wiud.	Le vent, .	Emoye.
De reegen.	La pluie.	Imsoula.
De zee.	La mer.	Eloanje.
De dag.	Le jour.	Emenie.
Van dag.	Aujourd'hui.	Nam ^t cha;
Morgen.	Demain.	Gom ^t tzo.
De nagt.	La nuit.	Oùbsouco.
God.	Dieu.	Tyé.
Engel.	Ange.	Yan Ezoulo.
Diuvel.	Diable.	'Ho ^l colose.
Menschen.	Des hommes.	Gaban ^t tou.
Een man.	Un homme.	Indosa.
Eene vrouw.	Une femme.	Um ^t foaze.
Jonge dochter.	Jeune fille.	In ^t homby.
Weduwe.	Veuve.	Dygasy.
Hoer.	Putain.	Bygasy.
Vrouwen.	Femmes.	Um ^p foaze.
Trouwen.	Se marier.	Zacka.
Geboren Worden.	Naître.	Gousola,
Besnyden.	Circoncire	Loequa.
De besnydenis.	La circoncision.	Coeloequa.
Sterven.	Mourir.	Fieté.
De dood.	La mort.	Coeffa.
Kindersziekte.	Petite vérole.	Licaman ^d ge.

HOLLANDAIS.	FRANÇAIS.	CAFRE.
Warm.	Chaud.	Foudomelle.
Koud.	Froid.	Canda.
De oorlog.	La guerre.	Coaloo.
De vrede.	La paix.	Coue ^t cola.
Een sapan.	Un fusil.	Um ^t phon.
Een dorp of kraal.	Un village ou craal.	Umzli.
Koopcr.	Du cuivre.	Zinb'hybonvou.
Yzer.	Du fer.	S'konkouang.
Een mes.	Un couteau.	Sis ^{ls} sectéchée.
Een saagaye.	Sagaie.	Um ^t con ^t to.
Kiray of knots.	Kirry ou massue.	In ^t hongá.
Cross of mantet.	Cross ou manteau.	Gouba.
Bergen.	Montagnes.	Z'int'haba.
Rots.	Roche.	Leetje.
Rotzcn.	Des roches.	Gamatje.
Roude steen.	Pierre rouge.	Bongotoa.
Zand.	Du sable.	Ins ^{se} la baty.
Een mierenhop.	Une fourmilière.	Sydoulé.
Koorn.	Du blé.	' ^t Kobé.
Koffers koorn.	Du blé cafré.	Massins ^{ha} .
Brood of koek.	Du pain ou gâteau.	Hyssons ^{ka} .
Melk.	Du lait.	Gemmaasée.
Booter.	Du beurre.	Mafouta.
Gras.	De l'herbe.	Ou ^h yané.
Een boom.	Un arbre.	Um ^t hy.
Houd.	Du bois.	Hysjaty.
Tebak.	Du tabac.	Umihouba.
Pyp.	Pipe.	Umpyco.
Een wagen	Un chariot.	Inhouella.
Een schip.	Un vaisseau.	Umcomby.
Brandewyn.	Eau-de vie.	Hout'hyalwa.
De konnig.	Le roi.	L'int cossy in ^t conlo.
De koniniin.	La reine.	L'in ^t cossy gasy.
Captein.	Capitaine.	Pag'haty.
De vadcr.	Le père.	Pao.
De moeder.	La mère.	Mao.
Oom.	Oncle.	Paolomere.
Tante.	Tante.	Maolomé.
Broeder.	Frère.	Umcouloussé.
Zuster.	Sœur.	Dadou ^t la.

HOLLANDAIS.	FRANÇAIS.	CAFRE.
Neef.	Cousin.	Uetou.
Kind.	Enfant.	Gomtouana.
Liesde.	Amour.	L'handa.
Haat..	La haine.	Jondoa.
Verachting.	Mépris.	Aaggendao.
Jalousheid.	Jalousie.	Bensibi ^t coello.
Ik bemind u.	Je vous aime.	Dem ^t thanda.
Hy haat my.	Il me hait.	Dea ^t zondona.
Ik veracht hem.	Je le méprise.	Deaggendao.
Slaapen.	Dormir.	Lalaa.
Opstaan.	Se lever.	Soeea.
Gaan zitten.	S'asseoir.	S ^t lala.
Gaan leggen.	Se coucher.	Ues ^t leese.
Denken.	Penser.	Combonla.
Loopen.	Courir.	Hamba.
Gaan.	Aller.	Adaja.
Ik vraag het.	Il le demande.	Disabousoconto.
Hy andwoord my.	Il me répond.	Y'assabella.
Zy spreken.	Ils parlent.	Beate ^t ta.
Wit.	Blanc.	Ums ^d lopa.
Zwart.	Noir.	Umsama.
Rood.	Rouge.	C'onvon.
Blauw.	Bleu.	Ingenvou.
Geel.	Jaune.	Bee ^t lou.
Bruin.	Brun.	^t Soendo.
Gemeleerd rood.	Rouge mêlé.	N'ala bonvon.
Een Cafer.	Un Cafre.	Um ^t Cossa.
Het hoofd.	La tête.	In ^d zoner.
De oogen.	Les yeux.	Ammesso.
De neus.	Le nez.	Impholo.
De mond.	La bouche.	Um ^t houmo.
De ooren.	Les oreilles.	^{sl} Zin ^d zeebee.
De hals.	Le cou.	In ^t famo.
De keel.	Le gosier.	Une ^t cala.
De borsten.	Les tetons.	Il helle.
De hand.	La main.	Is ^l zanga.
De beenen.	Les jambes.	Un melanzee.
De rugen.	Le dos.	In ^t colo.
De lindenene.	Les reins.	Ums ^t hana.
Zein.	Voir.	C'ona.

HOLLANDAIS.	FRANÇAIS.	CAFRE.
Aanzien.	Regarder.	^{dt} Cangela.
Voelen.	Sentir.	Se ^{ls} sela.
Stinken.	Puer.	Canoneoa.
Een leeuw.	Un lion.	Gond sama.
Een tyger.	Un tigr.	Eenguée.
Leupaerd.	Léopard.	S ^t lossy.
Buffel.	Buffle.	Yn ^d joaty.
Olyphant.	Eléphant.	Yn zose.
Zeekoet.	Hippopotame.	Impboubou.
Jakhals.	Jakhas.	Imphon goutsy.
Wolf.	Loup.	Imbouca.
Aap.	Singe.	Imeao.
Baviaan.	Bavian.	Imphence.
Eland.	Élan.	Imphofe.
Bok.	Bouc.	^s Le boussy.
Spring bok.	Bouc sauteur.	Lybathy.
Blaawbok.	Bouc bleu.	Ep-pathy.
Een os.	Un bœuf.	Inc..by.
Een bond.	Un chien.	Eensa.
Een paard.	Un cheval.	Yhaaze.
Een schaap.	Un mouton.	Ynfou.
Een papegaay.	Un perroquet.	Zyconenée.
<i>Conjugaison.</i>	<i>Conjugaison.</i>	<i>Conjugaison.</i>
Ik ben.	Je suis.	Dico.
Gy zyt.	Tu es.	Um tou.
Hy is.	Il est.	Gøeye.
Wy zin.	Nous sommes.	Cassasa.
G ⁱ zyt.	Vous êtes.	Cabaga gabo.
Zy zyn.	Ils sont.	Abanton.
Ik heb.	J'ai.	Dy nay.
Gy hebt.	Tu as.	Um aja.
Hy heest.	Il a.	Ynasioquolo.
Wy bebben.	Nous avons.	Scenajotina.
Gy hcbt.	Vous avez.	Seenajosoiaka.
Zy bebben.	Ils ont.	Ynasozonka.
Ik drink.	Je bois.	Dy assela.
Cy drinkt.	Tu bois.	Yassela.
Hy drinkt.	Il boit.	Assela.
Wy drinken.	Nous buvons.	La assela.
G ^l drinkt.	Vous buvez.	Ny assela.

HOLLANDAIS.	FRANÇAIS.	CAFRE.
Zy drinken. Ik heb gedronken. Drinkt gy. Hcbben vy gedronken. Zullcn zy drinken. Een. Twee. Drie. Vicr. Vyf. Zes. Zevcn, Agt. Negen. Tien. Elf. Twalf. Twintig. Durtig. Veertig. Honderd. Papier. Spicgel.	Ils boivent. J'ai bu. Bois-tu. Avons- nous bu. Boiront-ils. Un. Deux. Trois. Quatre. Cinq. Six. Sept. Huit. Neuf. Dix. Onze. Douze. Vingt. Trente. Quarante. Cent. Du papier. Miroir.	J., assela. Candassela. De assela. Cabasselana. Sela. Eenyc, Zimbeeny. Zen talé. Zecné. Zincano. Imtanlaat. Fomnotaal. Fonnoayeené. Fecamuumyee.. Lees ¹ hung. Luf ang beeny. Amashou momabeeny. Amas hou moma eeté Amas hou moma eené. Amas hou momated. Ecolou. Nanty okobalo. Nanty okobonelo.

Les Cafres ont trois differens claquemens de langue dans la prononciation de quelques-uns de leurs mots, savoir, par le ⁱ qui fait le son d'un fouet, le ¹ qui produit un son semblable au sifflement du serpent, et le troisième par s. l.

Il y a certaines expressions qui ne sont en usage que depuis que les Cafres sont en relation avec les colons; ils ont adopté et corrompu les dénominations hollandaises, ou suivi l'impression de premier abord, soit sur l'ouïe, soit sur la vue; par exemple:

Nanty okobalo [du papier], signifiant écrire ou peindre ce qui ne s'efface pas;
nanty okobonelo [miroir], signifiant écrire ou peindre ce qui s'efface.

Les mots cafres étant copiés par un Hollandais, on observe que la prononciation de ces mots se rapporte avec celle des mots hollandais.