L'Exode

Avec la conquête de l'Algérie par la France, il va falloir des bras, alors les postulants au départ vont être nombreux, volontaires, ou forcés comme les déportés politiques français des journées révolutionnaires, et les chômeurs parisiens de 1848. Pendant plusieurs années, d'autres aussi vont tenter leur chance, partant du royaume de Bavière, du Palatinat, de Prusse, de Rhénanie, du Grand Duché de Bade, d'autres Etats encore, candidats comme le couple Jacob-Lucia, d'Ensch non loin de Trêves, y compris pour certains en Amérique du Nord, ou vers le Brésil, l'Argentine, l'Australie. Ils sont aidés par des agents consulaires en poste dans ce qui n'est donc pas encore l'Allemagne dans sa structure contemporaine, puisque mosaïque de royaumes, duchés, principautés.

Alors, on quitte sa région pour des cieux espérés plus cléments et prometteurs, des hommes s'engageront dans la Légion étrangère dès sa création. On boucle ses malles pour un train à travers la France, vers le Nord ou le Sud puis le bateau au départ de Dunkerque, du Havre, de Calais, de Bordeaux, Marseille, Sète ou Port-Vendres. Selon les destinations, Amérique ou Algérie.

Certains auront l'infortune d'être laissés en rade, comme ces quatre cent soixante-sept hommes et femmes de Prusse-Rhénanie — quatre-vingt-dix familles — dont une majorité de la région de Trêves, dépouillées et abandonnées en 1846 sur le port de Dunkerque par des transporteurs voyous — d'autres l'avaient déjà été en 1832 au Havre, par des recruteurs peu scrupuleux qui leur avaient promis l'Amérique du Nord — leur salut viendra au bout de plusieurs mois de stagnation, à Dunkerque, de misère, subsistant grâce à de charitables citoyens français, enfin de l'Administration française qui les acheminera finalement vers l'Afrique du Nord. Certains agents de l'émigration n'avaient donc aucun remords, quand des armateurs de France mais aussi de ports du nord, comme Anvers et Ostende, tiraient profits de ces transports d'émigrés spoliés, de toute l'Europe, en fermant les yeux...

Le couple Jacob Musler - Lucia est-il dans ce lot ? C'est vraisemblable. Ce voyage a donc forcément lieu à la fin de l'année 1845, ou après, Peter, le petit dernier, étant né au mois d'avril 1845 à Bekond. Ils ont embarqué avec leurs trois enfants, Marie, Jacob (même prénom que le père), et donc Peter, auxquels il faut sans doute ajouter les deux derniers de la première union, trop jeunes pour être privés de parents.

Pour autant les recherches familiales ne semblent pas pouvoir l'affirmer, ni répondre à la question des conditions de leur embarquement, mais on peut imaginer,

à lire bien d'autres rapports et témoignages, que le voyage en tout cas est loin d'être une partie de plaisir, tant les conditions de vie du périple sont mauvaises, d'ailleurs tous n'arriveront pas à bon port. Ainsi, lors d'une traversée de Dunkerque à Oran, à bord de plusieurs bâtiments qui mettront treize jours à atteindre la côte algérienne, des décès seront à déplorer. Voyage dans l'inconfort, manque d'espace, plus supportable toutefois du fait de la durée de la traversée de quarante-huit heures en moyenne, par la Méditerranée (quand la vapeur sera là), quand il faut près de deux semaines par l'Atlantique. La taille des navires est alors modeste, de l'ordre de cinq cents tonneaux, soit environ de quatre-vingt-six m^3, selon la mesure de l'époque, à la capacité d'une centaine de personnes qui peuvent difficilement se mouvoir ; on reste assis ou allongé dans des cabines exiguës, où la ventilation n'existe pas, privé de toilettes au profit de WC communs. Quant à la nourriture, les passagers n'ont que la base vitale seulement, pas de repas élaboré, ni la moindre distraction et il vaut mieux ne pas imaginer une grave avarie ou un naufrage possible, car il y a peu de moyens de secours. Au début, la navigation est à voile, il y a parfois jusqu'à quatre mâts, les bâtiments sont lents, pas faciles à manœuvrer, le vent arrière est bénéfique. Bientôt, elle sera mixte avec l'arrivée de la vapeur, ce qui va réduire les temps de trajet. Ainsi, la *Compagnie de Navigation Mixte* comptera neuf vapeurs à quatre mâts dans les années 1866, un progrès depuis son *Touareg,* lors du lancement de sa ligne vers l'Algérie, en 1830. Cette année-là aussi, la *Maison Aynard Frères* assurera la liaison entre Marseille et Alger, avec son *Scipion*, son premier bateau à vapeur. Quant au service postal à vapeur, il commence ses rotations dans les années 1840 et en quarante-huit heures. Le premier navire en fer et à roue, le *Philippe Auguste*, construit à La Ciotat en 1845, s'ouvre aussitôt aux voyageurs, sur la Méditerranée. La liaison tout vapeur Marseille-Alger se fait dès 1888, en vingt-quatre heures. (…)