

Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe



Note sur le rapatriement des Indiens de la Guadeloupe (1861-1906)

Christian Schnakenbourg

Number 160, September–December 2011

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1036816ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1036816ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Société d'Histoire de la Guadeloupe

ISSN

0583-8266 (print)

2276-1993 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Schnakenbourg, C. (2011). Note sur le rapatriement des Indiens de la Guadeloupe (1861-1906). *Bulletin de la Société d'Histoire de la Guadeloupe*, (160), 29–37. <https://doi.org/10.7202/1036816ar>

Note sur le rapatriement des Indiens de la Guadeloupe (1861-1906)¹

Christian SCHNAKENBOURG
Université de Picardie, Amiens.
Equipe de recherche AIHP-GEODE/UAG.

Le décret du 27 mars 1852 et la convention franco-britannique du 1^{er} juillet 1861, qui réglementent l'immigration en général, et celle des Indiens en particulier, dans les colonies françaises, prévoient que tout immigrant ayant accompli un engagement d'au moins cinq ans a droit au rapatriement gratuit aux frais de la Colonie pour lui-même, sa femme et ses enfants mineurs. Il peut toutefois souscrire un nouvel engagement, tout en conservant son droit pour l'avenir, moyennant une prime égale en principe à ce qu'aurait coûté son rapatriement.

Il s'en faut malheureusement de beaucoup que ces dispositions soient observées strictement. Dans toutes les colonies, les immigrants rencontrent d'énormes difficultés pour être effectivement rapatriés, et plus particulièrement en Guadeloupe pour ce qui nous concerne ici. Après avoir d'abord décrit l'évolution générale du mouvement des rapatriements, nous rechercherons les causes de leur nombre relativement restreint, puis nous présenterons les modalités du retour.

1. L'INSUFFISANCE GLOBALE DU NOMBRE DE CONVOIS

De 1861 à 1906, 28 convois de rapatriement seulement quittent la Guadeloupe, dont 27 atteindront effectivement l'Inde (le 28^e, celui de

1. Cette brève note reproduit le texte d'une communication présentée au colloque « Présence indienne dans la Caraïbe », tenu à Saint-Claude en janvier 2004 dans le cadre des célébrations du 150^e anniversaire de l'arrivée des Indiens en Guadeloupe. Elle résume pour l'essentiel les développements du chapitre XVIII, vol. 5, p. 1069-1159, de notre thèse de doctorat en Histoire contemporaine *L'immigration indienne en Guadeloupe (1848-1923). Histoire d'un flux migratoire*, soutenue en 2005 devant l'Université de Provence. On trouvera diverses indications sur son contenu ainsi que sur la localisation des bibliothèques où elle peut être consultée dans le n° 155, janvier-avril 2010, de ce *Bulletin*, p. 63 et suivantes.

l'Oncle Félix, revient dans l'île au bout d'un mois). En moyenne, un convoi tous les dix-huit mois environ, mais très inégalement répartis dans le temps ; on distingue trois moments dans leur organisation.

Jusqu'en 1880, l'administration locale, laissée à elle-même, se désintéresse à peu près totalement de cette question, dont le traitement est renvoyé sans cesse à plus tard. En vingt ans, elle organise neuf convois seulement, mais, en raison du retour de l'Oncle Félix à son point de départ, on ne compte finalement que 2 132 rapatriés quittant effectivement la Guadeloupe.

Accélération entre 1882 et 1891 : 8 convois et 5 252 rapatriés. Principale explication : les très fortes pressions britanniques sur le gouvernement français qui, à son tour, les répercute sur l'administration locale ; en 1882, la Grande-Bretagne interdit le recrutement d'émigrants en Inde pour la Réunion, puis en 1888 pour les Antilles, et elle informe la France qu'elle n'autorisera pas sa reprise tant que le problème des rapatriements n'aura pas été réglé. L'administration est donc bien obligée de faire un effort, mais *a minima*. Malgré l'augmentation du nombre de convois, il y a toujours plus de demandes que de places disponibles, et les Indiens, venus en principe pour cinq ans seulement, doivent attendre interminablement. Nous connaissons la durée du séjour aux Antilles des rapatriés par trois convois de la décennie 1880 ; en moyenne, elle se situe entre 10 et 13 ans, elle dépasse les 20 ans pour 8 à 17 % d'entre eux, et même 30 ans pour quelques-uns.

Ralentissement dans les années 1890 et après : 6 convois et 1 207 rapatriés en 1893 et 1894, puis 4 autres de 1898 à 1901, avec 281 rapatriés, et le dernier se situe en 1906 avec 600 personnes. L'administration continue à être soumise à de très fortes pressions de la part du ministère et du consul britannique à Pointe-à-Pitre, mais il y a de moins en moins de gens à rapatrier ; les Indiens les plus anciennement arrivés et qui ne sont pas encore morts ont « fait leur trou » en Guadeloupe et n'ont plus guère envie de rentrer en Inde (surtout s'ils doivent laisser derrière eux leurs enfants devenus adultes).

Au total, passagers de l'Oncle Félix non compris, mais, inversement, en rajoutant aux chiffres qui précèdent 200 à 250 personnes rapatriées ou retournées individuellement, on peut estimer à environ 9 700 le nombre d'Indiens définitivement repartis de la Guadeloupe pour leur sous-continent d'origine. Par conséquent, sur les 42 873 arrivés dans l'île entre 1854 et 1889, le taux théorique de rapatriement se monte donc à 22,6 % seulement l'un des plus faibles de la Caraïbe (Martinique = 46,8 % ; Surinam = 32,5 % ; Guyana = 30,1 % ; Trinidad = 20,6 %). Mais si l'on exclut du calcul les enfants nés dans l'île et repartant avec leurs parents, qui ne sont pas des rapatriés *stricto sensu*, le taux réel de ceux qui, venus de l'Inde, y retournent effectivement est encore plus faible, n'atteignant même pas 20 % du nombre total des arrivants.

2. LES CAUSES DU FAIBLE NOMBRE DE RAPATRIEMENTS

On ne peut, naturellement, exclure qu'un certain nombre d'Indiens n'aient pas volontairement demandé à rentrer parce qu'ils ont finalement réussi leur projet migratoire (position sociale enviable = propriétaire,

commerçant ; acquisition d'un patrimoine plus ou moins important = maison en ville, parcelle de terre ...), et l'on connaît statistiquement quelques centaines de cas de ce type. Mais globalement, l'immense majorité des Indiens sont restés en Guadeloupe parce qu'ils n'ont pas pu obtenir leur rapatriement. Quatre raisons majeures peuvent être invoquées ici.

2.1. Ils sont morts avant de pouvoir repartir, en raison de l'énorme surmortalité causée par l'extrême brutalité des conditions de vie et de travail infligées aux immigrants sur les habitations. Les registres matricules du Moule permettent de calculer que 34 % des Indiens décèdent dans les trois ans qui suivent leur arrivée dans la commune, et 45 % dans les cinq ans. Globalement, pour l'ensemble de la population indienne de la Guadeloupe, le taux annuel moyen de mortalité entre 1855 et 1885 est de 61,4‰ (Créoles = 28,7) ; c'est un niveau qui ne se rencontre alors que dans des pays en guerre ou frappés par une catastrophe naturelle ou sanitaire grave, et seulement sur quelques années (ici, c'est sur trente ans).

2.2. Les planteurs essaient par tous les moyens de retenir les Indiens le plus longtemps possible sur les habitations. D'abord en prolongeant artificiellement la durée de leurs engagements bien au-delà des cinq années prévues dans leurs contrats, sous les prétextes les plus divers : « erreurs » dans le décompte des journées, « sanctions » sous forme de journées supplémentaires, et surtout application de la règle complètement illégale dite « des 1 560 jours » (on exige des Indiens 26 jours de travail effectif par mois pendant 60 mois au lieu de cinq années de date à date, ce qui les oblige à « rattraper » les jours de maladie, les quatre jours fériés de Pongal, etc.). Résultat : à Moule, la durée moyenne des engagements telle qu'on peut la calculer à partir des indications portées dans les registres matricules est de 78 mois au lieu de 60. Puis, à la fin du premier engagement ou du précédent rengagement, les Indiens sont soumis à une énorme pression, à la fois psychologique et physique, allant parfois même jusqu'à l'emploi de la violence, pour les obliger à se rengager. Même en leur payant une prime de rengagement, représentant entre 12 et 18 mois de salaire, les planteurs sont encore gagnants, car ils conservent ainsi par devers eux des travailleurs déjà formés et acclimatés. Mais on voit alors que, au bout du troisième engagement/rengagement, les Indiens sont déjà restés en moyenne $3 \times 78 \text{ mois} = 19 \text{ années et demie}$ en Guadeloupe. Sans le vouloir, ils ont ainsi passé l'essentiel de leur vie active en émigration, et tel est bien, d'ailleurs, le but poursuivi, tant par les planteurs bénéficiaires de cette main d'œuvre que par l'administration qui laisse faire ; en 1891, le major Comins, un haut fonctionnaire du gouvernement de l'Inde envoyé en mission d'information sur la situation des Indiens dans la Caraïbe, note, à propos de ceux de la Guadeloupe, qu'on les retient jusqu'à ce qu'ils ne soient plus bons à rien (« *Until they are of no further use* »).

2.3. L'administration ne met aucune bonne volonté à organiser des convois de rapatriement. Initialement, les raisons en sont essentiellement budgétaires : ces dépenses ne sont jamais considérées comme prioritaires et sont toujours les premières dans lesquelles le Conseil

Général, maitre des finances locales, « sabre » pour équilibrer le budget de la Colonie ; les rengagements permettent d'autre part de réaliser une petite économie, car la prime payée alors aux Indiens est toujours inférieure au coût théorique de leur rapatriement. Puis à partir de la fin des années 1880, après que le Royaume-Uni ait définitivement interdit l'émigration indienne vers les Antilles, une autre préoccupation se fait jour : maintenir au même niveau le volume de la population active de la Guadeloupe. L'administration met alors en œuvre une politique volontariste de fixation des Indiens dans l'île, soit en leur accordant un permis de séjour en libre résidence, grâce auquel ils cessent d'être soumis à la réglementation spéciale pesant sur les immigrants, soit en fermant les yeux sur ceux qui, ayant achevé leur engagement, ne se rengagent pas sur une habitation comme ils devraient le faire et en les laissant libres de s'établir à leur gré ; mais en contrepartie, ils doivent renoncer à leur rapatriement.

2.4. Enfin, l'imprévisibilité et l'irrégularité des convois, au moins jusqu'au début des années 1890. Comme les Indiens sont mis dans l'impossibilité de demander leur rapatriement, on ne peut jamais savoir à l'avance combien de temps il faudra pour en rassembler le nombre nécessaire pour constituer un convoi, ni quand celui-ci partira. En attendant, ceux qui, ayant malgré tout surmonté toutes les pressions et toutes les difficultés administratives, ont finalement réussi à obtenir leur passage, sont en principe nourris et logés au dépôt de l'immigration, à Fouillole, mais les conditions y sont si mauvaises que la plupart préfèrent en sortir. Mais comme ils n'osent pas s'engager, même temporairement, sur une habitation, de peur de ne plus pouvoir en partir quand ils seront appelés, ils survivent comme ils peuvent en consommant les maigres économies qu'ils ont pu réaliser pendant leur séjour, puis, quand celles-ci sont épuisées, ils sont bien obligés de se rengager tout de même sur une habitation pour éviter d'être condamnés pour vagabondage. Et dans l'un ou l'autre cas, ils ne peuvent plus repartir.

3. ALÉAS ET DIFFICULTÉS DES RETOURS

Les rapatriements constituent une véritable odyssée à l'issue toujours incertaine. Même quand ils ont réussi à faire reconnaître leur droit et obtenu leur passage, les Indiens ne sont jamais absolument certains de partir, en raison des pratiques de l'administration qui, pour pallier à des défection toujours possibles de dernière minute, convoque généralement plus de rapatriables qu'il y a de places dans le convoi. Et même lorsqu'ils ont enfin embarqué et que le navire a enfin levé l'ancre, ils ne sont jamais absolument certains d'arriver, au moins d'arriver en « bon état », en raison des multiples aléas et difficultés qui entourent les voyages de retour et les transforment parfois en véritable « galère ». Voyons ceci en trois points.

3.1. L'organisation et la route des convois se modifient dans le temps en fonction de l'évolution du progrès technique en matière de transport maritime et du nombre d'Indiens à rapatrier.

Jusqu'en 1891, ainsi qu'en 1906, les rapatriés sont transportés sur des navires affrétés spécialement par l'administration ; le plus souvent, il s'agit d'un bâtiment qui vient d'achever un voyage depuis l'Inde porteur d'un convoi d'introduction vers la Caraïbe et qui est disponible pour emporter des rapatriés. Ce sont très majoritairement des voiliers (14 navires sur 18), mais la vapeur domine à partir de 1885.

Tous les voiliers empruntent la route du Cap. Ils quittent généralement les Antilles entre avril et août, avant la saison des cyclones et de façon à entrer dans l'Océan Indien environ huit à dix semaines plus tard, au moment de la mousson marine, qui souffle dans le sens SE-NO entre mi-avril et mi-octobre et les porte directement vers leur destination. La route longe les côtes brésiliennes jusqu'à la latitude de Rio de Janeiro, puis traverse l'Atlantique Sud vers les 30e-35e degrés droit sur le Cap pour profiter des vents d'Ouest dominants. Le franchissement du cap de Bonne-Espérance est le seul passage un peu délicat du voyage, car il survient généralement au cœur de l'hiver austral, de juin à août, caractérisé par de très fortes tempêtes et des températures relativement froides (on a relevé jusqu'à 8°) dont les Indiens souffrent énormément. Ces conditions de mer difficiles expliquent la longueur du voyage : jusqu'à Pondichéry, 104 jours pour le plus rapide, 172 pour le plus lent, 139 en moyenne ; pour Calcutta, il faut compter deux à trois semaines de plus. Toutes ces durées incluent une escale d'un jour ou deux en cours de route, au Cap le plus souvent, parfois deux, au Brésil (Recife ou Bahia) et Maurice. C'est beaucoup plus long que dans le sens des allers, où les durées connues s'étagent de 69 à 139 jours, 82 en moyenne.

Deux de ces voiliers n'ont toutefois pas pu aller jusqu'en Inde. L'*Oncle Félix*, en 1880, qui, parti de la Guadeloupe à la mi-septembre, est frappé par un cyclone au large de la Guyane et doit revenir à son point de départ. Et le *Jorawur*, pris dans une tempête au large du Natal, en juin 1886 ; complètement démantelé, il parvient tout de même à atteindre Port Elizabeth : les passagers sont débarqués et doivent attendre plus d'un mois dans des conditions très précaires avant qu'un vapeur les ramène finalement en Inde après un voyage de 156 jours.

Pour ce qui concerne les vapeurs affrétés par l'administration, trois sur quatre passent par la route du Cap et le dernier par Marseille et le canal de Suez. Comme leur navigation est relativement indépendante des conditions de mer, ils partent en toutes saisons. En moyenne, ils ne mettent que 65 jours entre la Guadeloupe et Pondichéry.

Enfin, entre 1893 et 1901, avec la diminution du nombre d'Indiens demandant leur rapatriement, l'administration les expédie par petits groupes par le paquebot, avec correspondance à Marseille. En moyenne, ils ne mettent plus, alors, que 45 jours.

3.2. Les conditions dans lesquelles les passagers sont transportés sont encore plus mauvaises qu'à l'aller. La raison « technique » en est que l'administration applique les normes françaises du décret de 1852 au lieu de celles prévues par la convention de 1861, qui sont indiscutablement beaucoup plus « généreuses ». Et la raison de fond tient à ce qu'il ne s'agit plus, comme à l'aller, d'amener une force de travail dans le meilleur état possible, mais de se débarrasser au moindre coût de gens qui n'ont désormais plus aucun intérêt ; par conséquent, ni l'administration, ni,

dans une moindre mesure, les responsables de l'acheminement et de l'accompagnement des convois ne font beaucoup d'efforts en leur faveur.

Ainsi en va-t-il pour ce qui concerne l'espace accordé aux passagers sur les navires les ramenant en Inde, surtout après 1880, quand, sous la pression britannique, l'administration cherche à rapatrier rapidement le plus de monde possible. Sur un même navire ayant effectué le voyage d'aller avec un convoi d'introduction, on n'hésite pas à entasser jusqu'à 30 et 40 % de passagers en plus pour le retour ; alors qu'à l'aller, les convois dépassent rarement les 500 personnes, on peut aller jusqu'à 800 au retour. Le même décalage s'observe également à propos de la nourriture, qui semble non seulement moins abondante et d'une qualité encore plus mauvaise qu'à l'aller, mais en outre souvent avariée (dans trois cas au moins sur les huit rapports médicaux abordant la question, contre trois ou quatre sur une cinquantaine à l'aller). Et même les médecins-accompagnateurs des convois, qui sont si dévoués et si efficaces à l'aller, semble l'être un peu moins au retour.

Une précision toutefois : tout ce qui précède n'est vrai que pour les convois rapatriés par des navires affrétés par l'administration. Sur les paquebots, même en 3e classe, toutes ces questions ne se posent pas et nous n'avons rencontré aucune plainte à leur sujet, sauf une fois à propos de viande de porc servie à des musulmans.

3.3. Ce qui précède nous amène au problème de la mortalité sur les convois de rapatriement ; elle est considérablement supérieure à celle de l'aller : trois fois plus sur les voiliers, 8,83 % en moyenne contre 2,69 %, en n'intégrant pas dans ce résultat la mortalité du Parmentier (1861) qui, frappé par le choléra en pleine mer, perd 61 % de ses passagers entre la Guadeloupe et l'Inde ; la mortalité des retours est même plus élevée sur les vapeurs affrétés par l'administration que sur les voiliers à l'aller (4,57 % contre 2,69), alors pourtant qu'ils restent en mer environ un tiers moins longtemps qu'eux ; enfin, elle n'est plus que de 0,87 % par les paquebots, ce qui confirme notre propos précédent sur l'excellente qualité de ce mode de rapatriement.

Bien sûr, il apparaît ici clairement que, comme à l'aller d'ailleurs, le niveau de la mortalité en cours de route dépend avant tout de la plus ou moins grande rapidité du voyage. Mais la surmortalité considérable par rapport à l'aller s'explique principalement par deux causes : en premier lieu, l'entassement beaucoup plus important à bord ; et surtout, l'état sanitaire catastrophique des rapatriés. En effet, l'administration « trie » les demandes de façon à embarquer prioritairement ce que l'on appelle cyniquement les « non-valeurs » : vieillards (40 ans !) épuisés par une vie de misère et de souffrance sur les habitations, invalides, infirmes, indigents, etc. Le Dr Béchon, qui accompagne un convoi au départ de la Martinique, note : « Les convois de rapatriement sont aussi des convois d'évacuation », tandis qu'un de ses confrères n'hésite pas à parler de « déchets ». En moyenne, ces « non-valeurs » représentent environ 20 % du nombre de passagers sur chaque convoi, et ce sont eux qui décèdent prioritairement en cours de route ; lorsque l'Oncle Félix revient en Guadeloupe, il a déjà perdu en un mois 22 des 439 passagers embarqués, et l'enquête révèle que beaucoup d'entre eux étaient dans un état de faiblesse et d'épuisement tel qu'il était évident qu'ils ne pourraient pas

supporter le voyage (on avait même embarqué deux amputés non encore complètement cicatrisés et menacés de gangrène).

* * *

Finalement, on peut dire, en guise de conclusion que, même pour ceux qui ont été rapatriés, l'aventure migratoire des Indiens en Guadeloupe, et dans toute la Caraïbe en général, n'est qu'une longue succession de drames : tromperie au moment de l'engagement, humiliation, violence et misère pendant celui-ci, retour de « galère » après. Pour l'immense majorité d'entre eux, l'émigration a détruit leur vie ; ils ne reviennent en Inde que pour y mourir encore plus usés et encore plus misérables qu'ils l'étaient avant de partir ; et même pour les quelques 20% qui ramènent des économies avec eux, cela en valait-il vraiment la peine ?

TABLEAU DES CONVOIS DE RAPATRIEMENT D'INDIENS DEPUIS LA GUADELOUPE

Navire	Type	Pavillon	Départ PAP	Nombre d'embarqués	Port d'arrivée en Inde	Date	Nbre de débarqués (1)	Obs.
<i>Parmentier</i>	Voilier	F	8-10-61	61 ou 65 (401)	Pondichéry	10-03-62	54 (153)	2
<i>Jacques Cœur</i>	Voilier	F	29-07-63	243 (441)	Pondichéry	15-12-63	(406)	3
<i>Paul Adrien</i>	Voilier	F	15-07-65	295	Pondichéry	20-10-65	278	
<i>Indus</i>	Voilier	GB	10-08-68	386	Pondichéry	22-12-68	349	
<i>Contest</i>	Voilier	GB	21-03-71	354	Pondichéry	6-07-71	339	
n. d.			1872	222	n. d.			4
n. d.			1873	262	n. d.			4
<i>Marie-Laure</i>	Voilier	F	26-02-77	305 (372)	Pondichéry	Août 77		5
<i>Oncle Félix</i>	Voilier	F	18-09-80	439	—	Jamais		6
<i>Copenhagen</i>	Voilier	GB	2-02-82	508	Pondichéry	16-07-82	436	
<i>British Peer</i>	Voilier	GB	12-06-84	655	Pondy puis Cal.	8-10 puis 10-11-84	596	
<i>Loire-Inférieure</i>	Vapeur	F	30-05-85	460	Pondy puis Cal.	27-08 puis 6-09-85	437	
<i>Néva</i>	Voilier	GB	12-07-85	667	Calcutta	8-12-85	591	
<i>Jarawur</i> puis <i>Mont-Tabor</i>	Voilier puis vapeur	GB	5-04-86	673	Pondy puis Cal.	7 puis 13-09-86	598	7
<i>Nantes – Le Havre</i>	Vapeur	F	13-08-87	808	Pondy puis Cal.	20 puis 29-10-87	783	
<i>Nantes – Bordeaux</i>	Vapeur	F	23-02-89	830	Pondy puis Cal.	14 puis 27-04-89	781	
<i>Hindoustan</i>	Vapeur	F	17-01-91	661	Pondy puis Cal.	10 puis 16-03-91	646	
<i>Ville de Bordeaux</i> puis <i>Saghalien</i>	Paquebots	F	24-07-93	239	Pondy puis Cal.	10 puis 14-09-93	237	8
<i>Ville de Marseille</i> puis <i>Calédonien</i>	Paquebots	F	23-08-93	223	Pondy puis Cal.	8 puis 12-10-93	221	8
<i>Ferdinand de Lesseps</i> puis <i>Natal</i>	Paquebots	F	25-10-93	233	Pondy puis Cal.	5 puis 9-12-93	230	8
<i>Ferdinand de Lesseps</i> puis <i>Océanien</i>	Paquebots	F	27-07-94	191	Pondy puis Cal.	8 puis 12-09-94	188	8
<i>Ville de Marseille</i> puis <i>Sydney</i>	Paquebots	F	27-08-94	204	Pondy puis Cal.	7 puis 11-10-94	201	8
<i>Ville de Bordeaux</i> puis <i>Oxus</i>	Paquebots	F	23-09-94	117	Pondy puis Cal.	4 puis 8-11-94	117	8
<i>Salvador</i> puis <i>Dupleix</i>	Paquebots	F	20-09-98	48	Pondy puis Cal.	n. d. puis 15-11-98	48	9

Navire	Type	Pavillon	Départ PAP	Nombre d'embarqués	Port d'arrivée en Inde	Date	Nbre de débarqués (1)	Obs.
<i>Salvador</i> puis <i>Dupleix</i>	Paquebots	F	21-08-99	70	Pondy puis Cal.	14 puis 18-10-99	69	9
<i>Ferdinand de Lesseps</i> puis <i>Dupleix</i>	Paquebots	F	20-07-00	83	Pondy puis Cal.	19 puis 25-09-00	83	9, 10
<i>Canada</i> puis <i>Dupleix</i>	Paquebots	F	2-09-01	80	Pondy puis Cal.	n. d.	80	9
n. d.	Voilier		1906	600	n. d.	n. d.		

Observations et notes

n. d. = information non disponible

1. La différence entre nombre de passagers embarqués et débarqués résulte essentiellement des décès en cours de route ; elle est accrue de quelques disparitions aux escales et diminuée de quelques naissances en cours de route.
2. Navire affrété en commun par les trois colonies américaines au départ de la Guadeloupe. Le premier nombre de passagers embarqués et débarqués est celui des rapatriés de la Guadeloupe ; le second (entre parenthèses) est celui du total des trois colonies. 248 décès en cours de route en raison d'une épidémie de choléra à bord.
3. Navire affrété en commun avec la Martinique au départ de la Guadeloupe.
4. Rapatriés de la Guadeloupe transférés d'abord à la Martinique, où a été constitué le convoi.
5. Navire affrété en commun avec la Guyane au départ de la Guadeloupe.
6. Revient en Guadeloupe après avoir été frappé par un cyclone.
7. Passagers transférés à Port Elizabeth (Afrique du Sud).
8. Passagers transférés à Marseille puis à Colombo (Ceylan), et de là en Inde par le « vapeur inter colonial ».
9. Passagers transférés à Marseille, direct ensuite jusqu'en Inde.
10. Rapatriés de la Guadeloupe transférés d'abord à la Martinique pour être embarqués sur le paquebot.