

Français et qu'il devait donc intervenir conjointement avec les Anglais. En réalité, il n'y avait qu'un Français à bord, et ce Français avait été recueilli par compassion à l'île de Saint Iago où il avait été abandonné malade par un capitaine anglais.

Dès que *la Reine-Ulrique-Eléonore* fut arrivée à Porto-Novo, il paraîtrait que les autorités française et anglaise auraient fait courir des bruits extrêmement défavorables au sujet de l'équipage qui n'aurait été, suivant les rumeurs propagées, composé que d'écumeurs de mer sans passeport valable et déjà coupables de pirateries en haute mer ou de la saisie de bâtiments indigènes. Sans s'inquiéter d'ailleurs de ces bruits fâcheux, les subrécargues s'occupaient non seulement de disposer de leur cargaison, mais encore de s'assurer de leur fret de retour ; le mauvais temps en octobre les obligea à chercher un refuge, jusqu'à une meilleure saison, au Bengale. Pour protéger les intérêts de la Compagnie à Porto-Novo, on y laissa, gardant la factorerie et les magasins, une quarantaine d'hommes de l'équipage qui furent remplacés à bord par une quantité égale de lascars. Le navire mit à la voile le 29 septembre pour le Bengale, n'ayant à bord que le second subrécargue Charles Irvine, et comme marchandises, seulement ce qui était nécessaire pour se procurer du riz qui devait être vendu au retour à Porto-Novo, et d'autres produits du Bengale qui devaient former une partie du fret pour l'Europe.

L'influence anglo-franaçise ne tarda pas à se faire sentir après le départ du navire par les tracasseries que suscitèrent les autorités indigènes au principal subrécargue Charles Barrington, et à son aide Thomas Thomson, qui étaient restés à Porto-Novo. A la