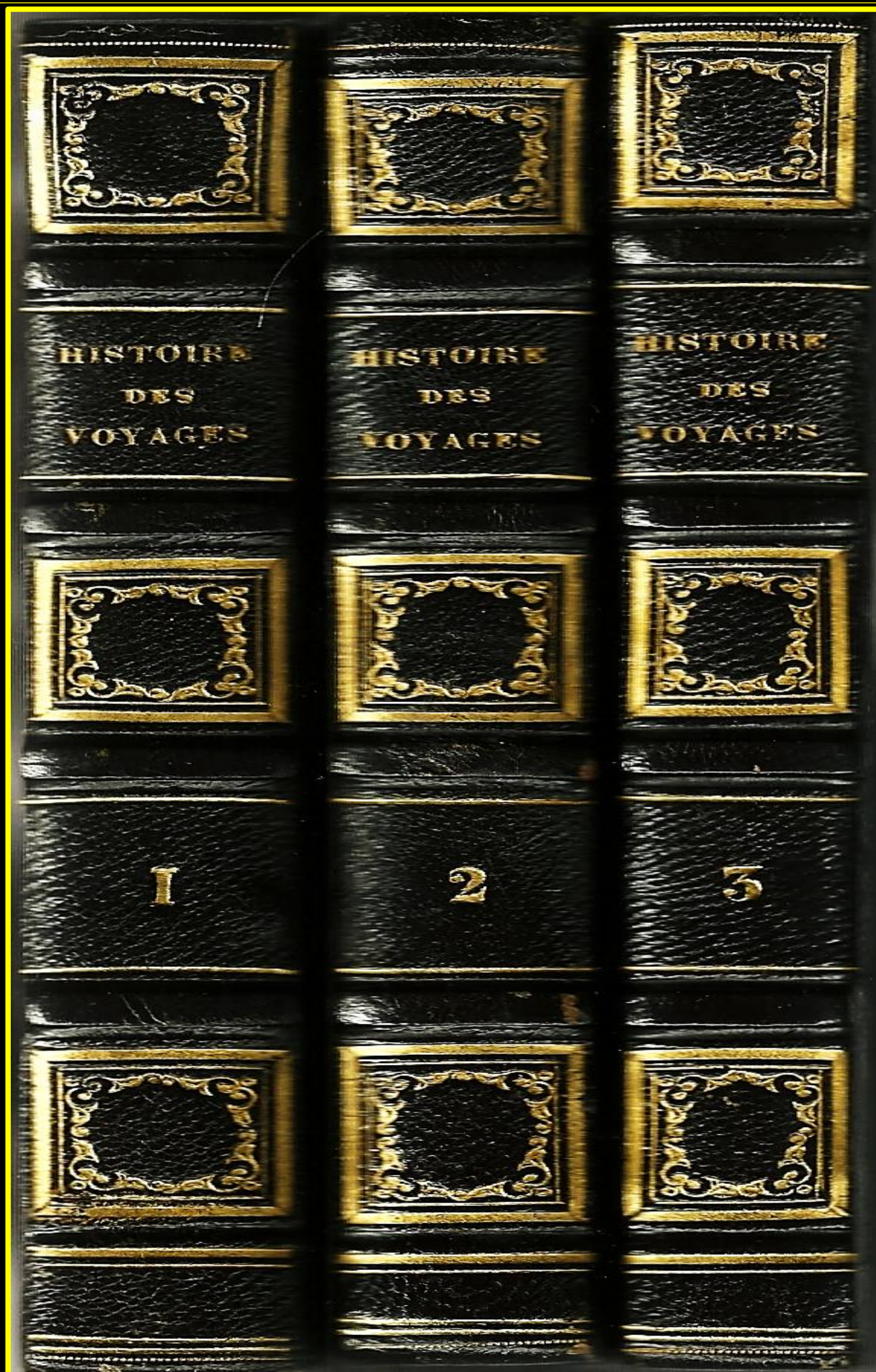


EXTRAITS DE L'IMPOSANTE BIBLIOTHÈQUE DE L'AMIRAL HENRI RIEUNIER, ILLUSTRE ALBIGEOIS,
MINISTRE DE LA MARINE, MEMBRE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE. TOME 1, TOME 2, TOME 3 DE
« L'HISTOIRE DES VOYAGES - DE DÉCOUVERTES MARITIMES ET CONTINENTALES - DEPUIS LE
COMMENCEMENT DU MONDE JUSQU'À NOS JOURS (1840) » AUTEUR W. DESBOROUGH COOLEY, 1178 PAGES.



EXTRAITS DE L'IMPOSANTE BIBLIOTHÈQUE DE L'AMIRAL HENRI RIEUNIER, ILLUSTRE ALBIGEOIS,
MINISTRE DE LA MARINE, MEMBRE DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE. TOME 1, TOME 2, TOME 3 DE
« L'HISTOIRE DES VOYAGES - DE DÉCOUVERTES MARITIMES ET CONTINENTALES - DEPUIS LE
COMMENCEMENT DU MONDE JUSQU'À NOS JOURS (1840) » AUTEUR W. DESBOROUGH COOLEY, 1178 PAGES.

W. DESBOROUGH COOLEY
« HISTOIRE GÉNÉRALE DES VOYAGES »
TRADUITE DE L'ANGLAIS PAR AD. JOANNE ET OLD-NICK

IMPRIMÉ PAR BÉTHUNE ET PLON, A PARIS.

W. Desborough Cooley.

HISTOIRE
GÉNÉRALE
DES VOYAGES

DE DÉCOUVERTES MARITIMES ET CONTINENTALES,
DEPUIS LE COMMENCEMENT DU MONDE JUSQU'A NOS JOURS.

Traduite de l'anglais par Ad. Joanne et Old-Nick.

TOME II.

PARIS,
PAULIN, LIBRAIRE-ÉDITEUR,
RUE DE SEINE, 33.

1840.

PAGES SUIVANTES :
DÉCOUVERTES MODERNES.
CHAPITRE. V. VOYAGES DE LA PÉROUSE, ETC.

REPRODUCTION DES PAGES 64 À 82.

merciales entre l'Europe et la Nouvelle-Zélande. Ses observations à ce sujet exercèrent, sans aucun doute, une grande influence sur le ministère anglais, qui résolut de fonder une colonie à la Nouvelle-Hollande. Le résultat a justifié les prévisions de Cook. Le commerce de fourrures, qui attira bientôt dans l'Océan Pacifique un concours énorme de vaisseaux européens, prit aussi naissance durant le troisième voyage de Cook; mais les relations intimes qu'il entretenait avec les insulaires de la mer du Sud, le commerce qu'il établissait avec eux, et l'usage introduit par lui de faire dans ces îles toutes les provisions maritimes, eurent peut-être encore des conséquences plus grandes pour la navigation dans l'Océan Pacifique.

Enfin, pour compléter l'éloge de cet illustre voyageur, il suffira de nommer ici quelques-uns des marins distingués qui se formèrent sous ses ordres : Vancouver, Broughton, Bligh, Burney, Colnett, Portlock, Dixon, etc., tous ces habiles navigateurs apprirent de Cook à pratiquer les devoirs difficiles de leur profession, et ne parlaient jamais de lui qu'avec une admiration et un respect sans limites.

CHAPITRE V.

VOYAGES DE LA PÉROUSE, ETC.

Emulation des Français. — La Pérouse est chargé du commandement d'une expédition. — Ses instructions. — Visite à l'île de Pâques. — Détails sur les statues. — Industrie des habitants. — Îles Sandwich. — La côte américaine. — Le port des Français. — Les Français achètent une île. — Événement malheureux. — Voyage à Macao. — Les mers du Japon. — La côte de Tartarie. — Baie de Ternay. — Sakhalien. — Renseignements fournis par les habitants. — Détroit de La Pérouse. — Arrivée au Kamtschatka. — Monument élevé au capitaine Clarke. — M. Lesseps est envoyé par terre en Europe. — Îles des Navigateurs. — Massacre des Français par les naturels. — Voyage à Botany. — Lettre de La Pérouse. — Mystère qui enveloppe son sort. — Ses talents. — Décret de l'Assemblée nationale. — D'Entrecasteaux est envoyé à sa recherche. — Sort de son expédition. — Aventure aux îles Féjé. — Renseignements obtenus à Tucopia par le capitaine Dillon. — Il retourne sur ses pas pour chercher les Français. — Il visite Malicolo. — Récit du naufrage fait par les naturels. — Débris recueillis. — Résultats.

L'Angleterre venait d'acquiescer à une prééminence incontestable et de mériter la reconnaissance de toutes les nations

civilisées, par les expéditions hardies et couronnées de succès qu'elle avait consacrées aux découvertes géographiques. Aussitôt que la guerre, commencée en 1778, eut été terminée en 1785, la France, jalouse de la gloire d'une nation rivale, se hâta d'équiper une escadre destinée à résoudre les problèmes scientifiques que Cook n'avait pu approfondir. Le commandement de cette expédition fut confié à François Galaup de La Pérouse, officier de talent qui avait acquis une grande expérience, et qui s'était montré particulièrement digne de diriger une pareille entreprise, en surmontant avec une habileté remarquable les obstacles que présente la navigation dans la baie d'Hudson, où il avait été envoyé durant la dernière guerre à la tête de plusieurs vaisseaux pour détruire les établissements anglais. Sans manquer à ses devoirs, il avait alors traité les malheureux colons avec une générosité qui lui valut l'estime et l'approbation de la nation anglaise.

Les instructions données à La Pérouse pour son voyage se faisaient remarquer par leur netteté et leur profondeur; mais le plan qu'elles développaient était trop étendu pour qu'une seule expédition pût l'exécuter en entier : en effet, il se proposait de combler toutes les lacunes et de dissiper tous les doutes qui pouvaient exister encore dans la géographie maritime. La Pérouse reçut l'ordre d'examiner, en doublant le cap Horn, les côtes méridionales des îles Sandwich et de la Nouvelle-Géorgie, de façon à compléter le relèvement de ces pays désolés tel que l'avait commencé le capitaine Cook. Ensuite il devait naviguer à l'ouest sous une haute latitude et rechercher la terre de Drake. En approchant des tropiques, on lui recommandait de déterminer correctement la position de l'île Pitcairn, en sorte que la route suivie par Carteret sur l'Océan Pacifique et les découvertes de ce navigateur se trouvassent plus exactement connues. Après avoir visité l'île de la Belle-Nation, découverte par Quiros, la Santa-Cruz de Mendana et les îles Salomon, dont Bougainville n'avait vu qu'une partie; après avoir complété le relèvement de la Nouvelle-Calédonie, dont Cook n'avait décrit que la côte orientale, La Pérouse devait explorer le grand golfe de Carpentaria, au nord de la Nouvelle-Hollande, et retourner ensuite aux îles Marquises pour s'y reposer à la fin de sa première campagne.

pagne. L'exécution complète des travaux que nous venons d'énoncer aurait à elle seule fait le plus grand honneur à une expédition.

Les vaisseaux français devaient ensuite examiner avec soin la côte nord-ouest du continent américain, surtout afin de découvrir s'il n'existait réellement de ce côté aucune communication avec l'est. Les îles Aleutiennes seraient ensuite étudiées, puis les navires ayant touché au Kamtschatka se rendraient par les Kourilles et le Japon à Manille et à la Chine. Là ils se reposeraient pour se préparer à la partie la plus difficile de leur tâche; car elle consistait à explorer la côte orientale de la Tartarie, que les géographes européens ne connaissaient encore que fort imparfaitement. L'île de l'éso étant décrite, l'expédition devait toucher une seconde fois au Kamtschatka et revenir ensuite en France par les îles des Larrons, les Nouvelles-Carolines et les Moluques, après avoir toutefois fait un relèvement exact et déterminé avec soin la position de toutes ces côtes. En outre, La Pérouse ne devait pas omettre, dans cette traversée de retour, de chercher le cap Circoncision de Bouvet, bien que les inutiles efforts de Cook pour retrouver cette terre apocryphe dussent être considérés comme une preuve suffisante qu'elle n'existait pas.

Les préparatifs de cette expédition furent aussi complets que le plan en était vaste : La Pérouse prit le commandement de deux belles frégates, la *Boussole* et l'*Astrolabe*, et plusieurs hommes supérieurs dans les diverses sciences se déterminèrent à l'accompagner. De ce nombre était Monge, qui depuis s'est distingué comme ayant fait partie du grand triumvirat des mathématiciens français. Mais sa santé se trouva si sérieusement compromise par le mal de mer, qu'il dut quitter l'expédition à Ténériffe et sauva ainsi une vie précieuse pour l'avenir de la science. La hardiesse du projet et l'étendue des connaissances géographiques que révélait le plan de l'expédition nouvelle, le soin qu'on avait mis à l'équiper, l'incontestable habileté de tous ceux qui en faisaient partie, semblaient en garantir le succès et faisaient naître les plus grandes et les plus légitimes espérances; cependant elle se poursuivit au milieu des plus ter-

ribles infortunes et se termina par une catastrophe lamentable, unique, pour ainsi dire, dans les annales de la navigation.

Le commencement du voyage fut heureux. Les navires, s'étant rafraîchis à l'île de Sainte-Catherine, sur la côte du Brésil, doublèrent le cap Horn avec moins de difficultés qu'on en devait craindre; mais néanmoins cette traversée à l'extrémité méridionale du continent américain, même dans des circonstances aussi favorables, fut si triste et si pénible qu'on ne put s'élancer immédiatement sur l'Océan Pacifique à la recherche de terres nouvelles. En conséquence, La Pérouse fit voile vers l'île de Pâques, dont les naturalistes français purent étudier les habitants mieux que ne l'avaient fait les compagnons du capitaine Cook. On reconnut que les statues colossales qui attirent surtout l'attention des voyageurs dans cette île singulière, et dont les Anglais regardaient la substance comme une composition, étaient fabriquées avec cette légère matière volcanique qu'on appelle lapillo. En quelques endroits le sol était cultivé avec soin et habileté; les insulaires parurent aux compagnons de La Pérouse tout aussi ingénieux que les avaient jugés les Anglais, mais moins misérables et plus nombreux. Leurs huttes formaient des villages, et quelquefois les habitants d'un district tout entier se trouvaient logés sous un même toit. Les grandes maisons qui se trouvaient ainsi occupées en commun avaient plus de trois cents pieds de longueur, étaient très-soigneusement construites et ressemblaient à un canot renversé. Si l'on compare les arts et les progrès sociaux de ces insulaires, si grossiers qu'ils puissent être, aux faibles ressources dont les a pourvus la nature, on est amené à les regarder peut-être comme le peuple le plus extraordinaire de l'univers.

De l'île de Pâques les Français se rendirent aux îles Sandwich pour s'y munir de provisions fraîches, et séjourner pendant quelque temps à Mowée, île que Cook n'avait point reconnue. Mais leur séjour n'y amena aucune circonstance intéressante, et ils ne purent rien ajouter d'important aux relations détaillées des navigateurs anglais.

La Pérouse entreprit dès ce moment la portion difficile de ses travaux par l'examen de la côte nord-ouest de l'Amérique, côte qu'il atteignit dans le mois de juin 1786

par le 89° de latitude. Il ne lui restait que deux ou trois mois pour la reconnaître, puisque ses instructions l'obligeaient à être, au mois de février, rendu en Chine afin qu'il pût commencer à relever les côtes de Tartarie durant le printemps suivant. Il arriva sur la côte d'Amérique près du mont Saint-Elie; à partir de ce point et en remontant vers le nord, la côte avait été soigneusement relevée par le capitaine Cook, pour lequel La Pérouse professait une vénération sans bornes; et comme il jugea que, dans l'intérêt bien entendu de la science et de son honneur, il était plus important, au lieu de corriger les erreurs de ce grand navigateur, de s'appliquer à combler les lacunes qu'il avait laissées, il résolut de naviguer le long de la côte vers le sud, depuis le mont Saint-Elie jusqu'à l'établissement espagnol de Monterey.

Dès que les vaisseaux français se furent rapprochés du rivage, ils découvrirent un port étroit à l'entrée, mais dont les eaux intérieures paraissaient si calmes, qu'après quelque hésitation les commandants des navires se hasardèrent à y pénétrer; telle était pourtant la violence du courant à l'entrée du port qu'ils faillirent être jetés contre les rochers. « Depuis trente années que je suis en mer, dit La Pérouse, je n'ai jamais vu deux navires si près de se perdre. » Les Français examinèrent ensuite cette baie, qui leur parut un des lieux les plus extraordinaires du monde. Pour s'en faire une idée il faut imaginer un bassin, pour ainsi dire sans fond, bordé de montagnes à pic, hautes et abruptes, couvertes de neige, et sans une bande de gazon pour protester contre l'éternelle stérilité à laquelle la nature semblait les avoir condamnées. La surface de l'eau y est à peine ridée par le souffle des vents. Rien n'en trouble le calme, si ce n'est la chute de quelque énorme bloc de glace qui se sépare de temps à autre de cinq glaciers différents et dont la chute bruyante réveille l'écho des montagnes lointaines; l'air est si calme et le silence si profond que la voix d'un homme ou les cris d'un oiseau de mer qui niche sur les rochers s'y font entendre à une demi-lieue de distance.

Les Français élevèrent leur observatoire sur une petite île dont ils prirent solennellement possession après l'avoir ache-

tée des naturels. Ils voyaient dans ce port une excellente station pour le commerce des fourrures; station assez éloignée des factoreries russes, anglaises et espagnoles pour éviter toute réclamation de la part de ces trois peuples. Les équipages des deux navires ne comptaient pas encore un seul malade, et l'expédition semblait jusqu'alors couronnée de succès, lorsqu'un malheur imprévu vint attrister nos voyageurs et détruire en partie les espérances qu'ils avaient pu concevoir. Trois barques furent chargées d'aller sonder l'entrée du port, dont la violence des marées rendait l'accès difficile. M. d'Escures, qui commandait ce détachement, avait reçu de La Pérouse l'avis d'avancer avec une extrême précaution. Mais, prenant pour un acte de courage de braver un danger dont il ne comprenait pas l'étendue, il approcha des rochers, où deux de ses barques furent englouties par le ressac; la troisième n'échappa au même sort qu'avec les plus grandes difficultés. Ce triste événement coûta la vie à vingt et une personnes. On remarqua dans la suite que les Indiens, avant de franchir ce passage dangereux, ne manquaient jamais d'adresser une prière au soleil; l'expérience leur ayant appris combien il est facile de se perdre dans ces courants rapides et pleins de tourbillons. Le port des Français (c'est ainsi que ce havre fut nommé) est situé sous le 58° 37' de latitude et le 159° 30' de longitude ouest. Les navires avancèrent alors au sud jusqu'à la colonie espagnole de Monterey. Durant cette partie de son voyage, La Pérouse remarqua l'aspect déchiré de la côte et devina l'existence de cet archipel qui a depuis reçu le nom d'îles de la Reine-Charlotte (*Queen Charlotte's Islands*). Après qu'elle eut réparé les vaisseaux à Monterey, où ils arrivèrent à la mi-septembre, l'expédition traversa l'Océan Pacifique sans faire aucune découverte importante, fixa la position des îles des Larrons, des îles Bashée, et jeta l'ancre à Macao, le 2 janvier 1787.

Dès que les arrangements nécessaires eurent été pris pour le voyage de sa seconde année, La Pérouse se rendit à Manille, d'où il partit au commencement d'avril, dans le but spécial de relever la côte orientale de la Tartarie. Sur sa route, il toucha aux îles du Pêcheur et de Loochoo (*Pescadore and Loochoo Islands*), mais sans établir aucune relation avec les

habitants. Ensuite il reconnut l'île de Quelpaert et longea la côte de Corée. Le cap Noto, sur la côte occidentale du Japon, fut bientôt après découvert. Comme La Pérouse parcourait ces mers peu connues des navigateurs européens, en profitant de tous les avantages que lui donnaient les progrès de la science astronomique et l'amélioration des instruments; comme d'ailleurs il avait devant lui l'exemple de l'infatigable Cook, à la vigilance et à l'activité duquel il rendit toujours une ample justice, les observations qu'il fit sur tous les points de sa route devaient servir de base à un tracé géographique beaucoup plus exact et plus complet que tous ceux qui existaient alors.

Enfin, au milieu de juin, les navires français aperçurent la côte de Tartarie par le 42° de latitude, et ils la longèrent à peu de distance du rivage sans apercevoir nulle part le moindre vestige d'habitation. Ils découvrirent sous le 43° 45' de latitude un port où ils jetèrent l'ancre, et qui reçut le nom de baie de Ternay. En descendant à terre les Français furent étonnés de ce qu'un pays fertile en apparence et auquel les dons de la nature semblaient prodigués, restât encore sans habitants. La végétation, semblable à celle de la France, était encore plus vigoureuse peut-être et plus abondante. Des roses et des lys d'espèces variées couvraient le sol. La cime des montagnes était revêtue de pins élevés; plus bas commençaient des forêts de chênes qui descendaient en diminuant de hauteur par degrés, jusqu'aux rivages de la mer. Les érables, les bouleaux et une foule d'autres arbres ombrageaient le bord des ruisseaux et des rivières. Des vergers naturels de pommiers, de nêfliers et de noisetiers formaient une ceinture autour des bois. Lorsqu'ils voulurent explorer ce beau pays, les Français ne purent avancer, tant les herbes étaient hautes; et la vue de quelques serpents formidables, ajoutée aux obstacles qu'offraient d'immenses prairies presque infranchissables, les retint sur le rivage. Ils y trouvèrent des traces humaines, mais dont aucune ne révélait une habitation permanente. Ça et là on voyait des arbres coupés avec des instruments tranchants et des sépultures renfermant diverses reliques.

Ayant repris la mer, les Français découvrirent à l'est une terre nouvelle, et ils s'aperçurent qu'ils naviguaient dans une

sorte de canal ou golfe profond. Ils jetèrent l'ancre dans une baie de cette côte orientale qui se trouva être la terre de Sagaléen (*Sakhalian*). Les habitants, race intelligente, paisible et hospitalière, leur fournirent de précieux renseignements concernant la côte qu'ils entreprenaient d'explorer. Sur le désir que les Français en avaient exprimé, un des naturels essaya de leur composer une espèce de carte des pays qu'il connaissait. Il commença par tracer à l'ouest une ligne qui représentait la côte de Tartarie, ou le pays des Manchoux dont il prononçait le nom exactement comme les Français. À l'ouest encore, il décrivit une île d'une longueur considérable qu'il appela Tchoka et qu'il désigna comme son pays en se montrant lui-même après l'avoir nommé. Il laissa un étroit canal entre cette île et la côte de Tartarie, puis, à l'endroit où ces deux terres se rapprochaient le plus l'une de l'autre, auprès de l'extrémité nord du détroit, il pluma l'embouchure de la rivière Sagaléen, dont il prononça le nom de manière à ce que les Français le reconnussent aisément. L'embouchure de cette rivière était, à l'en croire, éloignée de son village de sept journées de navigation. Les Français auraient voulu vérifier l'exactitude de ces renseignements, en examinant le canal jusqu'à son extrémité nord, mais s'apercevant que la mer baissait à mesure qu'ils avançaient dans cette direction, tandis qu'en même temps l'influence des vents du sud occasionnait une forte houle et les couvrait de brouillards épais, ils jugèrent imprudent de pousser plus loin leurs investigations. Après une navigation insignifiante vers le sud, les navires parvinrent au détroit qui sépare la terre de Sagaléen ou Tchoka de celle de Yesso (1): les géographes ont donné à ce détroit le nom de La Pérouse. Les nouvelles relations de nos navigateurs avec les naturels parurent confirmer les renseignements qu'ils avaient déjà reçus concernant le canal dans lequel ils venaient de naviguer. Ils arrivèrent à cette conclusion que Sagaléen est séparée du continent de

(1) Dans les cartes françaises l'île Tchoka s'appelle indifféremment Terre de Yesso ou Iéso; l'autre grande île, située au sud de celle-ci et séparée d'elle par le détroit que découvrit La Pérouse, porte le nom de *Chicha*. (Note du traducteur.)

L'Asie par un canal qui se rétrécit considérablement près de l'embouchure de la rivière de ce nom, et d'ailleurs trop peu profond pour que les gros navires puissent y naviguer. En quittant le détroit auquel il a laissé son nom, La Pérouse reconnut les côtes décrites naguère dans le voyage du Castrium, bien que, jusque-là, les récits de l'ancien navigateur hollandais n'eussent pas fait autorité en géographie.

Les découvertes faites par La Pérouse durant cette partie de son voyage étaient de la plus haute importance. L'île de Sagaléen (si réellement cette terre est une île et non pas une péninsule) serait l'une des plus grandes îles du globe, et cependant les Européens la connaissaient alors si vaguement que les Russes, naturellement les mieux instruits sur tout ce qui touchait ces parages, allaient jusqu'à nier son existence. La terre de Yesso ou Yedzo, dont l'imagination avait fait une contrée fabuleuse, commença seulement alors à prendre, elle aussi, une apparence de réalité.

La Pérouse trouva au Kamtschatka la même hospitalité cordiale qu'on y avait accordée aux navigateurs anglais, et il eut occasion d'honorer la mémoire de l'un de ces derniers par une marque de généreux souvenir. Un frère du célèbre géographe Delisle avait accompagné en qualité d'astronome l'expédition de Behring; mais la maladie qui tua tant de victimes parmi ses compagnons ne l'épargna point, et sa vie s'était achevée en même temps que l'expédition. Le capitaine Clarke, à son arrivée au Kamtschatka, chercha et découvrit la sépulture de cet étranger que l'amour de la science avait conduit à l'extrémité orientale de l'Asie, et il fit graver une honorable inscription sur la tombe de Delisle de La Croyère. Le capitaine Clarke lui-même, lorsqu'il visita de nouveau le Kamtschatka, après son second voyage au nord, acheva dans ce pays sa laborieuse carrière, et fut inhumé sur le rivage. Mais le temps et le climat avaient effacé l'épithaphe placée sur son tombeau : La Pérouse prit soin de la rétablir, et pour prolonger sa durée, il la fit graver sur une plaque de cuivre. Il y a quelque chose de touchant dans ces égards mutuels de navigateurs étrangers l'un à l'autre, mais que réunit dans une sorte de communauté fraternelle le danger commun et l'éloignement de la patrie, où, peut-être,

l'ardeur des animosités nationales les eût forcés à se considérer comme des ennemis irréconciliables.

Lorsque les navires furent réparés et sur le point de reprendre la mer, La Pérouse obtint du gouverneur du Kamtschatka la permission de renvoyer par terre en Europe M. Lesseps, qui avait accompagné l'expédition comme interprète des idiomes russes. Les journaux et les cartes du voyage lui furent confiés pour les rapporter en France. Lesseps fit heureusement sa route; jeune et intelligent, il fournit à l'Europe une foule de renseignements précieux sur des pays jusqu'alors peu connus. Le premier de tous les voyageurs il traversa l'ancien continent dans toute son étendue.

La Pérouse s'étant remis en mer navigua quelque temps dans la parallèle du 57°, cherchant en vain les terres marquées sur les vieilles cartes espagnoles. Il traversa ainsi la ligne pour la troisième fois, et arriva aux îles des Navigateurs. Il jeta l'ancre près de Maoua, l'une d'elles, où il espérait pouvoir établir des relations amicales avec les naturels, et fournir ainsi à ses équipages l'eau douce et les provisions fraîches dont ils manquaient. La multitude de leurs canots et leurs habitudes maritimes donnaient le droit à ces insulaires, selon La Pérouse, de prendre le titre de navigateurs. Les naturels de Maoua, dont les Français recherchèrent malheureusement l'amitié, étaient d'une race belle et vigoureuse, bien proportionnés et d'une haute stature; les hommes ayant communément de six pieds à six pieds deux pouces et se trouvant en même temps doués d'une force prodigieuse. Ils regardèrent les Français comme autant de pygmées, et le sentiment de leur supériorité physique leur inspiraient une insolence et une audace qui devaient plus tard amener de funestes résultats.

Les Français, par des concessions extrêmes et à force de bons procédés, réussirent à obtenir des habitants de cette île les provisions et l'eau qui leur manquaient. La Pérouse dès lors, semblant pressentir quelque danger, manifesta le désir de s'éloigner; mais M. de Langle, qui commandait l'*Astrolabe*, ayant découvert, à ce qu'il pensait, au fond d'un petit havre parfaitement sûr un courant d'eau douce et voulant en profiter pour compléter son approvisionnement,

III.

7

reçut, après de vives instances, la permission dont il avait besoin. Les chaloupes des deux vaisseaux, montées par soixante-trois hommes bien armés, se rendirent à terre sous ses ordres. Mais le havre, objet de son admiration, se trouva être rempli de bancs de corail et accessible seulement par un étroit chenal, si peu profond d'ailleurs que les barques purent à peine approcher de la grève. Nonobstant ces difficultés, les Français commencèrent à faire eau.

Les naturels, d'abord peu nombreux, parurent disposés à les aider; mais, étant survenus en foule, leur insolence s'accrut de cette circonstance, et enfin les femmes et les enfants indiguèrent en s'éloignant que des actes d'hostilité se préparaient contre les étrangers. Ceux-ci se retirèrent dans les petites barques qui seules pouvaient approcher du rivage, et dans lesquelles, entassés l'un contre l'autre, ils ne pouvaient qu'imparfaitement se servir de leurs armes à feu. Les naturels commencèrent alors leur attaque, en leur jetant avec une force et une précision extraordinaires des pierres de deux ou trois livres. Les petites barques furent bientôt détruites, et tous ceux qui ne se jetèrent pas à la nage pour regagner les cutters furent cruellement massacrés; les naturels tiraient les cadavres à terre et les mutilaient avec une exaltation féroce. Le capitaine de Langle fut le premier qui succomba. M. Lamanon, le naturaliste de l'expédition, et dix-neuf hommes périrent dans cette triste rencontre. Lorsque ceux qui avaient pu s'échapper portèrent au navire les détails de la catastrophe, la douleur et l'indignation des équipages montèrent les esprits à un degré de fureur que La Pérouse calma difficilement. Chaque homme voulait venger sur les barbares insulaires la mort de ses camarades assassinés; mais le capitaine réussit à peu près à les apaiser et détourna les malheurs qui auraient suivi une vengeance inutile d'abord et peut-être injuste.

Ce second malheur dont l'expédition était frappée dut jeter une grande tristesse dans tous les cœurs et rendit les Français plus soupçonneux qu'ils ne l'avaient été jusqu'alors dans leurs relations avec les sauvages. C'est peut-être là le motif pour lequel La Pérouse, naviguant près de Yavaoo et de quelques autres îles représentées sous de brillantes couleurs au capitaine

Cook, par les habitants des îles des Amis, n'essaya pas d'établir la moindre communication avec les naturels. Il s'arrêta peu dans cet archipel intéressant, et continua sa route au sud jusqu'à ce qu'il fût en vue de l'île Norfolk. Du reste, ses naturalistes, moins heureux que ceux qui avaient accompagné Cook, ne purent aborder sur ce coin de terre si reculé.

Lorsque les navires français arrivèrent dans la baie de Botany, où ils avaient le projet de se rétablir complètement avant d'entreprendre leur troisième campagne, ils virent avec joie quelques vaisseaux de guerre anglais qui venaient d'y jeter l'ancre. Les Européens qui se rencontrent dans ces régions éloignées semblent se revoir comme d'anciens amis, comme des membres de la même famille. La Pérouse apprit que les Anglais venus en ce lieu pour y établir une colonie allaient reculer leur établissement jusqu'au port Jackson, havre magnifique situé à quelques milles au nord. Il reconnaît qu'il fut traité avec les plus grands égards par les colons et leur gouverneur, avec lesquels, — dix milles seulement le séparaient d'eux, — il put maintenir des relations presque journalières. Il profita du départ des vaisseaux anglais pour envoyer en Europe le complément de son journal et les cartes qu'il avait dressées depuis son départ du Kamtschatka. Dans une lettre écrite également de Botany-Bay, et datée du 7 février 1787, il développe ainsi le plan qu'il entendait suivre pour le reste de son voyage. « J'irai, dit-il, jusqu'aux îles des Amis, et je ferai tout ce que me prescrivent mes instructions relativement à la partie-sud de la Nouvelle-Calédonie, à l'île Santa-Cruz de Mendana, à la côte sud de la terre des Arseldes de Surville et à la Louisiade de Bougainville; j'essaierai de déterminer si cette dernière n'est qu'une portion de la Nouvelle-Guinée, ou bien si elle est séparée par un détroit de ce dernier pays. Vers la fin de juillet 1788, je passerai entre la Nouvelle-Guinée et la Nouvelle-Hollande par un autre canal que le détroit de l'Entreprise, si toutefois il en existe un; enfin, durant le mois de septembre et une partie du mois d'octobre, je visiterai le golfe de Carpentaria et toute la côte de la Nouvelle-Hollande jusqu'à la terre de Van-Diemen; mais de telle façon que je puisse revenir au nord assez à temps pour arriver à l'île de France au com-

mencement de décembre 1788. » Telle était la teneur de la dernière communication que l'on reçut de cet infortuné navigateur. Il partit de Botany-Bay peu de jours après celui où cette lettre fut écrite, et on n'a encore rien pu savoir de sa destinée ultérieure.

La Pérouse était, comme nous l'avons dit, admirateur enthousiaste du capitaine Cook ; et, parmi les successeurs immédiats de ce marin célèbre, aucun autre ne réussit mieux à conserver comme lui la santé de ses matelots. Il n'y avait jamais beaucoup de malades à bord des navires français qui obéissaient à ses ordres ; les accidents funestes qui eurent lieu au port des Français et dans les îles des Navigateurs doivent être attribués plutôt à l'impétuosité téméraire du caractère national qu'à aucune imprudence du capitaine. Cook avait déterminé avec précision la position dans la mer du Sud de localités assez nombreuses pour en faciliter considérablement la navigation à ceux qui suivirent ses traces. La Pérouse rivalisa aussi sous ce rapport avec le navigateur anglais ; et, comme il était accompagné d'hommes habiles et pourvu de tous les instruments que réclamait l'état plus avancé de la science, ses observations furent précieuses pour la géographie. Il décrivit avec vérité, bien qu'avec trop peu de détail, cette partie de la côte nord-ouest de l'Amérique que Cook n'avait pu examiner ; et combinant ses relèvements avec ceux des navigateurs anglais et espagnols, il compléta le tracé général de ce continent. Ses découvertes sur les côtes de Tartarie furent encore plus importantes, et, si l'on songe aux difficultés qu'il eut à surmonter, elles font le plus grand honneur à son talent et à sa persévérance.

Plus de deux ans s'étaient écoulés au-delà de l'époque à laquelle La Pérouse devait être de retour dans sa patrie, et l'on n'avait aucune nouvelle relative à son expédition ; on ne pouvait douter, par conséquent, qu'il n'eût fait naufrage, et l'on devait le croire, ou bien englouti dans l'Océan, ou bien tourmenté avec quelques-uns de ses compagnons sur quelque île lointaine de la mer du Sud, par l'hostilité capricieuse des sauvages et par les réflexions douloureuses qui assiégent l'exilé. Ces considérations motivèrent un décret de l'Assemblée nationale rendu au mois de février 1791, et par

lequel cette assemblée suppliait le roi de France d'échanger avec les autres souverains de l'Europe des communications officielles, et de leur demander, au nom de l'humanité, qu'ils voulussent bien enjoindre à leurs sujets, naviguant dans toutes les parties du monde et plus particulièrement dans la mer du Sud, de recueillir tous les renseignements possibles sur le sort de la malheureuse expédition commandée par La Pérouse, et, s'ils rencontraient encore vivants quelques hommes ayant fait partie de cette expédition, de leur prodiguer tous les secours qu'ils auraient à leur disposition. Le roi fut en même temps supplié d'équiper deux navires dans le double but de rechercher quel avait été le sort de La Pérouse et de compléter le système de découvertes géographiques qu'il laissait inachevé.

Le commandement de cette expédition fut donné à l'amiral d'Entrecasteaux. A son arrivée au cap de Bonne-Espérance, d'Entrecasteaux reçut un message de l'Inde qui l'informait que, dans les îles de l'Amirauté, à l'ouest de la Nouvelle-Bretagne, le capitaine d'un bâtiment hollandais avait vu les naturels revêtus en assez grand nombre d'uniformes appartenant à la marine française ; d'où il concluait que les vaisseaux français avaient probablement péri dans ces parages. Nonobstant l'in vraisemblance intrinsèque et l'authenticité fort douteuse de ce renseignement, qui plaçait le naufrage de l'expédition si loin de la route qu'elle avait dû suivre, d'Entrecasteaux se trouva obligé d'en vérifier l'exactitude, en se transportant sur les lieux. Avant qu'il partit de France, un capitaine anglais, prisonnier de guerre, y avait répandu le bruit que les débris d'un vaisseau français avaient été aperçus par lui sur la côte sud de la Nouvelle-Géorgie, une des îles Salomon.

Lorsque d'Entrecasteaux parvint aux îles de l'Amirauté, il ne découvrit rien qui pût donner à penser que des vaisseaux français se fussent jamais perdus près de là. En conséquence, il reprit son premier plan d'opération, fit le tour de la Nouvelle-Hollande, à l'ouest et au sud, et partit ensuite de Botany-Bay pour examiner la route que La Pérouse, dans sa dernière lettre, avait manifesté l'intention de suivre. Afin d'accomplir autant que possible le principal objet de son

voyage et de découvrir s'il existait des traces de ses compatriotes naufragés, il navigua toujours aussi près du rivage que cela pouvait se faire sans danger ; cette circonstance, les détails minutieux de ses relèvements et l'exactitude de ses observations rendirent son voyage très-utile pour la science géographique ; il ne fit pas sans doute des découvertes remarquables ou importantes, mais il traça de longues lignes de côtes avec une fidélité et une justesse remarquables. Les observations du naturaliste Labillardière, qui accompagnait l'expédition, ont aussi beaucoup contribué à augmenter nos connaissances des diverses productions du globe. D'Entrecasteaux, du reste, ne put, ni découvrir aucun vestige, ni recueillir aucune nouvelle de La Pérouse. Il vérifia seulement, en interrogeant les naturels, que l'infortuné commandant n'avait jamais visité les îles des Amis. Pendant son retour en France, l'amiral aperçut au loin une des îles de la Reine-Charlotte, qu'il appela l'île de la Recherche, et que, par une étrange fatalité, il omit d'examiner avec son attention ordinaire. Il mourut bientôt après, ainsi que l'officier appelé à le remplacer. Les maladies avaient si cruellement sévi contre les équipages que le tiers des matelots était mort avant que l'expédition parvint à Java, où, pour compléter la série de leurs infortunes, les navires furent capturés par les Hollandais, et où les officiers apprirent les premiers événements de la révolution française, qui les dépouillait tous de leurs grades. Ainsi s'acheva l'expédition de d'Entrecasteaux, presque aussi malheureuse que celle dont il avait vainement cherché les traces. L'état des affaires politiques en France empêcha qu'on s'occupât encore à retrouver La Pérouse, et près de quarante années s'écoulèrent avant qu'un seul rayon de lumière vint percer le nuage mystérieux qui enveloppait sa destinée.

Au mois de septembre 1815, le navire *Hunter*, du Bengale, commandé par le capitaine Robson, toucha aux îles Féejée pour s'y procurer une cargaison de bois de sandal. Les naturels sont maintenant accoutumés au commerce des Européens et les aident volontiers au chargement des navires ; on les récompense de leur travail en leur donnant des armes à feu et des munitions. Les négociants européens, qui ne se laissent

influencer par aucun autre sentiment que par l'amour du gain, assistent aussi les sauvages dans les guerres intérieures, et s'ils ne les aident pas à dévorer leurs ennemis, ils servent du moins à préparer des festins cannibales. De là des animosités mortelles entre les Européens et quelques-unes des tribus indigènes. Tandis que le *Hunter* était à l'ancre près de l'une de ces îles, tous les Européens qui se trouvaient à terre et dont le plus grand nombre s'était recruté parmi les déserteurs de la marine marchande, gens sans aveu du reste et sans moralité, furent massacrés et dévorés par les Indiens, à l'exception de trois seulement. Martin Bushart, Prussien, sa femme, née dans l'île, et Achowlia, Lascar d'origine, se sauvèrent à bord du *Hunter*. Ils demandaient à être jetés sur la première île habitable que l'on rencontrerait. En conséquence, on les débarqua de leur plein gré à l'île *Tucopia* ou Barwell, sous le 42° 13' de latitude sud et le 169° de longitude, à l'extrémité sud-est des îles de la Reine-Charlotte, où ils furent accueillis avec bienveillance par les naturels.

Au mois de mai 1826, le capitaine Dillon, qui servait à bord du *Hunter*, durant le voyage de ce navire aux îles Féejée, et qui était un des trois Européens échappés à la fureur des insulaires, revenant, sur le *Saint-Patrice*, de Valparaiso à Pondichéry, se trouva en vue de l'île *Tucopia*. Il eut la curiosité de savoir ce qu'étaient devenus ses anciens compagnons, déposés jadis dans cette île. Comme il approchait de terre, il vit venir à lui des canots dans lesquels se trouvaient Le Lascar et Martin Bushart. Le canonier du vaisseau acheta du premier une garde d'épée en argent ; et comme on s'informait des moyens par lesquels ces sauvages se l'étaient procurée, Martin Bushart raconta qu'à son arrivée dans l'île, il y avait trouvé plusieurs verroux de fer, des haches, des couteaux, des tasses à thé, une cuillère d'argent et quelques autres objets, tous de fabrication française. Lorsque, au bout de deux ans, il eut appris la langue des indigènes, il sut qu'aucun navire, avant le *Hunter*, n'avait été vu dans l'île ; mais que tous ces ustensiles y avaient été apportés de Manicolo, groupe d'îles situées à l'ouest : deux jours suffisaient pour y aller en canot. Le capitaine Dillon crut apercevoir sur la garde d'épée dont nous venons de parler les initiales du nom de La Pé-

rouse ; et, continuant à interroger les naturels, dont plusieurs avaient visité les îles en question, il apprit que, bien des années auparavant, deux navires avaient été jetés sur les côtes de Manicolo, et que l'équipage de l'un d'eux avait entièrement péri ; les hommes qui montaient l'autre étaient descendus à terre, où ils avaient séjourné le temps nécessaire pour construire un petit vaisseau avec ce qui restait du plus grand. Les étrangers étaient ensuite partis, laissant toutefois quelques-uns d'entre eux, dont les services militaires étaient devenus fort utiles aux tribus avec lesquelles ils avaient contracté alliance. Le Lascar, qui avait visité Manicolo, y avait vu deux de ces Européens, mais jamais on ne put le décider à retourner dans cette île. Martin Bushart, au contraire, fatigué de la vie sauvage, consentit à accompagner le capitaine Dillon et à l'aider dans ses recherches ; mais quand le navire fut en vue de Manicolo (l'île de la Recherche, signalée par d'Entrecasteaux), un calme plat se déclara tout-à-coup ; les provisions commençaient aussi à manquer ; et tout retard étant particulièrement préjudiciable aux voyages de commerce, le capitaine, obligé pour le présent d'abandonner ses recherches, se hâta d'arriver à Pondichéry.

A peine eut-il touché au port qu'il présenta au gouvernement un mémoire, dans lequel il exposait les indigènes qu'il croyait avoir découverts sur la destinée de La Pérouse, et les ressources que sa capacité et ses longues relations avec les insulaires du sud lui donnaient pour continuer lui-même les recherches ainsi commencées ; recherches qui intéressaient non-seulement l'humanité en général, mais qui pouvaient aussi honorer le gouvernement assez généreux pour les entreprendre. Cet exposé obtint aussitôt l'attention qu'il méritait. Un vaisseau nommé la *Recherche* fut placé sous les ordres du capitaine Dillon, qui partit au mois de janvier 1827, pour commencer ses investigations. Il toucha d'abord à Tucopia, où il se pourvut d'un pilote et d'un interprète indigènes. De là, il se rendit à Manicolo, qu'il trouva après un examen attentif entièrement entourée par un banc de corail, laissant à peine quelques passages étroits. Les naturels, avec lesquels il était parvenu à établir des relations amicales, lui apprirent que l'un des vaisseaux européens avait

touché à un endroit appelé Whannow, et s'était enfoncé dans la mer ; l'autre avait couru sur les rochers voisins de Paion, et les étrangers, parvenus de là à terre, étaient restés sur l'île durant cinq mois, occupés à se construire un petit bâtiment. Ils montraient l'endroit où ce travail s'était accompli, et cet endroit paraissait favorablement disposé pour un tel objet. Les sauvages niaient, du reste, qu'ils eussent attaqué et massacré l'équipage de l'un des navires. Le capitaine Dillon ne put élucider ce fait, ni vérifier le bruit, répandu à Tucopia, que les crânes des étrangers naufragés étaient conservés par les insulaires de Manicolo, dans une sorte de bâtiment public appelé la maison des esprits. Le capitaine pensait, du reste, que l'hostilité des insulaires à l'égard des Français, obligés à ce qu'il semble, tant qu'ils demeurèrent sur l'île, de se retrancher derrière des fortifications en bois, que cette hostilité, disons-nous, ne venait pas d'un pur instinct de barbarie, mais de la croyance que les étrangers étaient des êtres surnaturels, des esprits de la mer. On est disposé à penser qu'en effet leur férocité habituelle était excitée par la superstition, lorsqu'on songe aux détails qu'ils donnaient sur les Français. Ils les décrivirent comme causant habituellement avec la lune et les étoiles au moyen d'un long bâton ; allusions directes aux observations astronomiques. Les chapeaux à trois cornes portés par les Français avaient fait croire aux sauvages que leur nez avait un pied de long. La description qu'ils donnaient des sentinelles n'était guère moins bouffonne, car ils les représentaient comme des hommes debout sur un pied, et tenant une barre de fer à la main.

Le capitaine Dillon s'occupa assidûment et avec bonheur à recueillir tout ce que les Français avaient laissé. En examinant le banc de corail où le vaisseau avait touché, il découvrit et retira de la mer plusieurs canons de bronze. Il acheta aux naturels quelques morceaux d'un théodolithe et une planche détachée de l'arrière d'un vaisseau, sur laquelle était sculptée une fleur de lys ; il recueillit aussi une cloche marine, avec cette inscription : *Bazin m'a faite* ; une grande quantité de barres de fer ; quelques fragments de porcelaine, de tubes à baromètres et d'autres objets. Il revint à Calcutta au mois d'avril.

Lorsqu'au mois de février 1828 le capitaine Dillon arriva à Paris avec les débris de l'expédition française, il fut gracieusement reçu par Charles X, qui lui accorda une pension de 4,000 francs, en récompense de ses travaux. Le comte Lesseps, qui avait quitté l'expédition de La Pérouse au Kamtschatka, reconnut les canons et les pierres à meule, comme ressemblant aux objets de ce genre dont on se servait à bord des frégates françaises ; il pensa que l'arrière sculpté avait appartenu à la *Boussole*. En même temps, sir William Betham, le savant génealogiste, reconnaissait les armoiries gravées sur un chandelier d'argent compris parmi les objets retrouvés, pour être celles de Colignon, botaniste, embarqué à bord de la même frégate. Il paraît donc probable que la *Boussole*, montée par La Pérouse, fut jetée sur le banc de corail, tandis que l'*As-trolabe* et son équipage coulaient bas. Ce qui advint de l'infortuné commandant, après qu'il eut quitté Manicolo, il est tout-à-fait impossible de le conjecturer. Des deux Français que le Lascar avait vus sur l'île, l'un était mort à un âge avancé, trois ans avant l'arrivée du capitaine Dillon ; l'autre avait suivi la fortune d'un chef avec lequel il s'était allié, et qui, vaincu par ses ennemis, finit par se retirer dans quelque une des îles voisines.

CHAPITRE VI.

LES EUROPÉENS DANS LA MER DU SUD.

Arrivée du Penrhyn à Otaïti. — Le capitaine Watts prétend que Cook vit encore. — Voyage du capitaine Bligh. — Son séjour à Otaïti. — Les matelots séditieux s'emparent de la Bonté. — Voyage surprenant de Bligh dans une barque découverte. — Les séditieux font voile vers Otaïti. — Ils emportent une partie des animaux de l'île. — Ils font voile vers Toobooai. — Ils sont contraints de revenir à Otaïti. — La Bonté quitte cette île pendant la nuit. — On ignore ce qu'elle devient. — Arrêtation des matelots mutins. — Naufrage de la Pandore. — Second voyage de Bligh. — Hele-Idéi l'accompagne aux Indes occidentales. — La postérité des mutins retrouvée sur l'île Pitcairn. — Description des habitants. — Histoire de leur établissement. — L'Antilope fait naufrage aux îles Pélew. — Le prince Lée-Boo visite l'Angleterre. — Changements survenus dans les îles de la mer du Sud. — Le fer augmente de valeur. — Oubli des arts anciens. — Influence du commerce européen. — Révolution dans les îles Sandwich. — Les missionnaires. — L'imprimerie introduite à Otaïti. — Industrie des Nouveaux-Zélandais. — La religion chrétienne s'établit dans les îles des Amis.

Cook n'avait pas visité le premier la mer du Sud ; cependant, les mérites divers de ses découvertes et les progrès qu'il fit faire à l'art de préserver la santé des marins pendant un voyage de long cours, nous autorisent à dire qu'il traça le premier un chemin régulier sur le Grand-Océan, et qu'il ouvrit complètement aux entreprises des Européens. Le commerce de fourrures, sur la côte nord-ouest de l'Amérique, qu'il indiqua aux spéculations hardies des marchands anglais ; la colonie de la Nouvelle-Galles-du-Sud, qui lui doit aussi son origine ; le succès avec lequel il parvint à hiverner et à ravitailler ses vaisseaux dans les îles du Grand-Océan, furent autant de causes qui créèrent entre les Européens et les insulaires de la mer du Sud des relations fréquentes et actives. Le commerce de fourrures se développa presque immédiatement après le retour de sa dernière expédition ; mais son premier essor l'entraîna au nord de la ligne, et de façon à ne comprendre que les îles Sandwich dans le cercle qu'il embrassait.

Onze ans s'étaient écoulés depuis la dernière visite de Cook à Otaïti, lorsqu'un vaisseau européen reparut près de cette île.

ARCHIVES COLLECTION PRIVÉE

HERVÉ BERNARD
HISTORIEN DE MARINE,
MEMBRE DE L'A.E.C.

COPYRIGHT
BIARRITZ, 21/10/2016.