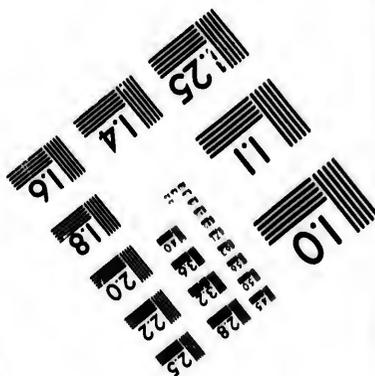
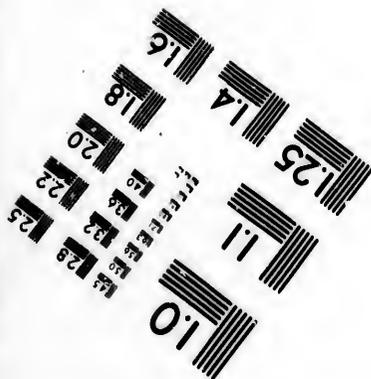
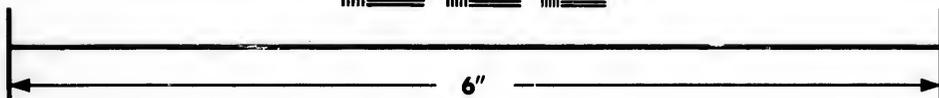
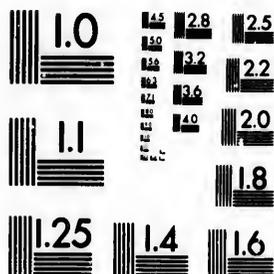


**IMAGE EVALUATION
TEST TARGET (MT-3)**



**Photographic
Sciences
Corporation**

23 WEST MAIN STREET
WEBSTER, N.Y. 14580
(716) 872-9503

25
28
32
36
22
20
18

**CIHM/ICMH
Microfiche
Series.**

**CIHM/ICMH
Collection de
microfiches.**



Canadian Institute for Historical Microreproductions . Institut canadien de microreproductions historiques

ii
01
85
74

© 1984

Technical and Bibliographic Notes/Notes techniques et bibliographiques

The Institute has attempted to obtain the best original copy available for filming. Features of this copy which may be bibliographically unique, which may alter any of the images in the reproduction, or which may significantly change the usual method of filming, are checked below.

L'Institut a microfilmé le meilleur exemplaire qu'il lui a été possible de se procurer. Les détails de cet exemplaire qui sont peut-être uniques du point de vue bibliographique, qui peuvent modifier une image reproduite, ou qui peuvent exiger une modification dans la méthode normale de filmage sont indiqués ci-dessous.

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Coloured covers/
Couverture de couleur | <input type="checkbox"/> Coloured pages/
Pages de couleur |
| <input type="checkbox"/> Covers damaged/
Couverture endommagée | <input type="checkbox"/> Pages damaged/
Pages endommagées |
| <input type="checkbox"/> Covers restored and/or laminated/
Couverture restaurée et/ou pelliculée | <input type="checkbox"/> Pages restored and/or laminated/
Pages restaurées et/ou pelliculées |
| <input type="checkbox"/> Cover title missing/
Le titre de couverture manque | <input checked="" type="checkbox"/> Pages discoloured, stained or foxed/
Pages décolorées, tachetées ou piquées |
| <input type="checkbox"/> Coloured maps/
Cartes géographiques en couleur | <input type="checkbox"/> Pages detached/
Pages détachées |
| <input type="checkbox"/> Coloured ink (i.e. other than blue or black)/
Encre de couleur (i.e. autre que bleue ou noire) | <input checked="" type="checkbox"/> Showthrough/
Transparence |
| <input type="checkbox"/> Coloured plates and/or illustrations/
Planches et/ou illustrations en couleur | <input type="checkbox"/> Quality of print varies/
Qualité inégale de l'impression |
| <input type="checkbox"/> Bound with other material/
Relié avec d'autres documents | <input type="checkbox"/> Includes supplementary material/
Comprend du matériel supplémentaire |
| <input type="checkbox"/> Tight binding may cause shadows or distortion
along interior margin/
La reliure serrée peut causer de l'ombre ou de la
distortion le long de la marge intérieure | <input type="checkbox"/> Only edition available/
Seule édition disponible |
| <input type="checkbox"/> Blank leaves added during restoration may
appear within the text. Whenever possible, these
have been omitted from filming/
Il se peut que certaines pages blanches ajoutées
lors d'une restauration apparaissent dans le texte,
mais, lorsque cela était possible, ces pages n'ont
pas été filmées. | <input type="checkbox"/> Pages wholly or partially obscured by errata
slips, tissues, etc., have been refilmed to
ensure the best possible image/
Les pages totalement ou partiellement
obscurcies par un feuillet d'errata, une pelure,
etc., ont été filmées à nouveau de façon à
obtenir la meilleure image possible. |
| <input type="checkbox"/> Additional comments:/
Commentaires supplémentaires: | |

This item is filmed at the reduction ratio checked below/
Ce document est filmé au taux de réduction indiqué ci-dessous.

10X	14X	18X	22X	26X	30X
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12X	16X	20X	24X	28X	32X

The copy filmed here has been reproduced thanks to the generosity of:

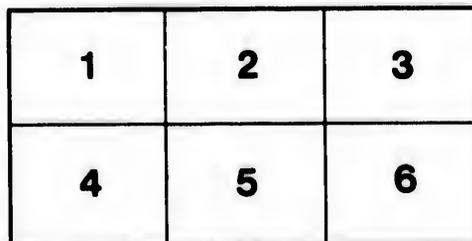
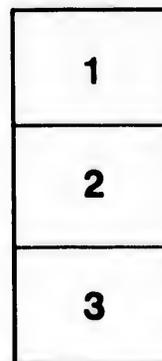
University of British Columbia Library

The images appearing here are the best quality possible considering the condition and legibility of the original copy and in keeping with the filming contract specifications.

Original copies in printed paper covers are filmed beginning with the front cover and ending on the last page with a printed or illustrated impression, or the back cover when appropriate. All other original copies are filmed beginning on the first page with a printed or illustrated impression, and ending on the last page with a printed or illustrated impression.

The last recorded frame on each microfiche shall contain the symbol → (meaning "CONTINUED"), or the symbol ∇ (meaning "END"), whichever applies.

Maps, plates, charts, etc., may be filmed at different reduction ratios. Those too large to be entirely included in one exposure are filmed beginning in the upper left hand corner, left to right and top to bottom, as many frames as required. The following diagrams illustrate the method:



L'exemplaire filmé fut reproduit grâce à la générosité de:

University of British Columbia Library

Les images suivantes ont été reproduites avec le plus grand soin, compte tenu de la condition et de la netteté de l'exemplaire filmé, et en conformité avec les conditions du contrat de filmage.

Les exemplaires originaux dont la couverture en papier est imprimée sont filmés en commençant par le premier plat et en terminant soit par la dernière page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration, soit par le second plat, selon le cas. Tous les autres exemplaires originaux sont filmés en commençant par la première page qui comporte une empreinte d'impression ou d'illustration et en terminant par la dernière page qui comporte une telle empreinte.

Un des symboles suivants apparaît sur la dernière image de chaque microfiche, selon le cas: le symbole → signifie "A SUIVRE", le symbole ∇ signifie "FIN".

Les cartes, planches, tableaux, etc., peuvent être filmés à des taux de réduction différents. Lorsque le document est trop grand pour être reproduit en un seul cliché, il est filmé à partir de l'angle supérieur gauche, de gauche à droite, et de haut en bas, en prenant le nombre d'images nécessaire. Les diagrammes suivants illustrent la méthode.

Is
u
ifier
ne
age

ata

lure,
A

2X



EXPÉDITION ET NAUFRAGE
DE
LA PÉROUSE,

RECUEIL HISTORIQUE
DE FAITS, ÉVÉNEMENS, DÉCOUVERTES, ETC.,
APPUYÉS DE DOCUMENTS OFFICIELS,
AVEC UN ÉTAT GÉNÉRAL NOMINATIF
DES OFFICIERS, SAVANS, ARTISTES, MARINS, EMBARQUÉS SUR
LA BOUSSOLE ET L'ASTROLABE,
ET L'ÉNUMÉRATION AUTHENTIQUE
DE TOUS LES DÉBRIS DU NAUFRAGE ;

PAR A. HAPDÉ,

Chevalier de la Légion d'Honneur, Membre de la Société de Géographie, etc.



PARIS,
DELAUNAY, LIBRAIRE, PALAIS-ROYAL.

—
1829.

Tout exemplaire non signé de l'Auteur sera réputé contrefait.

J. David

IMPRIMERIE DE DAVID,
BOULEVARD POISSONNIÈRE, N° 6.

PRÉFACE.

Les glorieux résultats, les nombreux événemens qui signalèrent l'expédition à jamais mémorable de M. de la Pérouse ont été rassemblés et livrés à la publicité; mais les détails pleins d'intérêt qui se rattachent à la découverte des tristes vestiges d'un naufrage, aujourd'hui trop certain, étaient encore épars dans divers écrits, et plusieurs, inconnus.

Former un RECUEIL HISTORIQUE de tous les faits relatifs à cette grande et funeste entreprise, compléter sa relation, tel a été le but que je me suis proposé d'atteindre, en offrant au public cet essai.

Les Annales maritimes et coloniales de M. Bajot; *l'Examen sommaire des expéditions de découvertes*, par M. le chevalier de Fréminville; *le Voyage de la Pérouse*, par le général Millet-Mureau; *l'Oriental Herald*, plusieurs *bulletins* de la *Société de Géographie*, des *rappports* et autres documens *officiels*, voilà les sources où j'ai puisé pour composer ce RECUEIL : c'est donc, et je le déclare, une simple *compilation* que je présente au lecteur; l'ordre, le classement des matériaux, quelques notes, réflexions et sutures seuls m'appartiennent. Je n'ai eu d'autre vue que celle d'être fidèle et rapide historien; d'autre désir que de retra-

cer dans un même cadre les travaux, les dangers, les malheurs de la Pérouse, de ses infortunés compagnons, illustres martyrs de l'honneur national et de la gloire des sciences. (1)

Une partie du produit de ce recueil sera offerte par moi à la ville d'Alby, comme *souscription* aux frais du MONUMENT qui s'élève dans ses murs à la mémoire de LA PÉROUSE.

J'en verserai une autre dans la caisse de la *Société de géographie*, pour contribuer aux PRIX que décerne cette grande association.

Hapdè.

(1) C'est en rendant compte, dans le *Journal des Voyageurs (Mentor)*, les 18, 25 février et 4 mars derniers, d'un ouvrage aussi intéressant qu'utile, ayant pour titre : *Abrégé Chronologique des principaux Voyages de découvertes par mer*, dû à l'infatigable zèle de M. le Commissaire de marine, BAJOT, que je conçus le plan de ce recueil. Sa publication fut retardée par des causes indépendantes de ma volonté.

Depuis long-temps, partageant l'anxiété générale, j'épiais toutes les nouvelles qui pouvaient y mettre un terme. A défaut de renseignemens, même les plus vagues, sur le sort de la Pérouse, et persuadé que mettre sur la scène ce personnage éminemment historique, ce serait exciter à la fois l'intérêt et la curiosité, je crus pouvoir grouper autour de lui quelques situations imaginaires; je fis donc représenter, en 1810, au théâtre de la Porte Saint-Martin, une pièce en trois actes, que le public voulut bien accueillir favorablement. Elle était intitulée : *La Pérouse, ou le Voyage autour du Monde*.

EXPÉDITION ET NAUFRAGE

DE

LA PÉROUSE.

VOYAGE AUTOUR DU MONDE,

PAR LE CÉLÈBRE LA PÉROUSE.

LA PÉROUSE !.... que ce nom réveille de regrets, qu'il rappelle de douloureux souvenirs ! Retracer l'histoire de son voyage, c'est peindre le tableau des malheurs les plus inouis qu'ait jamais éprouvés aucune expédition de découvertes. Et les victimes de ces malheurs étaient nos compatriotes ; c'étaient des officiers, l'élite de la marine française ; des savans, recommandables par l'étendue de leurs connaissances et la modestie de leur caractère ! Et leur patrie en deuil n'a pu recueillir leurs cendres, leur donner un tombeau !....

Ainsi s'exprime M. le chevalier de Fréminville, dans son *Examen sommaire des Expéditions de Découvertes*, et bientôt après il nous informe en ces termes des circonstances qui donnèrent lieu à cette trop mémorable entreprise :

Louis XVI se plaisait à cultiver l'étude de la géographie, et prenait l'intérêt le plus vif au progrès de cette science. Le capitaine Cook venait d'achever ses voyages ; les travaux immortels de ce célèbre navigateur frappèrent d'admiration le Roi ; mais ce prince ne voulut pas que l'Angleterre seule eût l'honneur de perfectionner la géographie de notre globe ; et à l'issue d'une guerre où la marine royale venait d'apprendre à une na-

tion ennemie que les Tourville et les Duguay-Trouin avaient de dignes successeurs, Louis XVI voulut prouver qu'en paix comme en guerre la France savait cueillir les palmes de la gloire et s'illustrer par les plus nobles entreprises.

Il conçut donc lui-même le projet d'une expédition scientifique, dont le but était d'achever la reconnaissance entière des parties du monde encore inconnues, ou que Cook n'avait pu explorer qu'imparfaitement. Ce plan était très-vaste; pour en tracer les détails, le Roi désira s'adjoindre le savant Fleurieu et s'éclairer de ses conseils. Les instructions données à M. de la Pérouse, l'ouvrage de Sa Majesté et de l'illustre navigateur que la marine française s'honore d'avoir compté parmi ses officiers, sont regardées comme un chef-d'œuvre (1). Il faut cependant le répéter, puisque la Pérouse l'a dit lui-même, le plan de son voyage était trop étendu relativement au temps qui lui avait été limité pour le mettre à exécution. Il ne put souvent qu'esquisser ce qu'il aurait voulu approfondir, et fut parfois contraint de parcourir trop rapidement des parages dont la reconnaissance eût exigé qu'il s'y arrêtât un certain temps.

Deux flôtes, du port de 500 tonneaux, furent équipées à Brest pour ce nouveau voyage autour du monde. On les arma en frégates, et l'on substitua à leurs anciens noms ceux de *la Boussole* et *l'Astrolabe*. Le comte de la Pérouse, capitaine de vaisseau, déjà renommé par les connaissances et les talens dont il avait fait preuve dans la guerre d'Amérique, fut choisi par le Roi pour commander en chef l'expédition. Le vicomte de Langle, aussi capitaine de vaisseau, l'un des plus savans officiers de son corps, commanda sous ses ordres le second bâtiment; les états-majors furent composés d'officiers distingués par leur mérite, et tous choisis avec soin par M. de la Pérouse lui-même.

Depuis que les puissances de l'Europe, jalouses de contribuer à l'accroissement des connaissances humaines, envoient des bâtimens chargés d'explorer les contrées inconnues, il n'avait jamais

(1) Ces instructions se trouvent dans les *Annales maritimes*, publiées en 1816, par M. Bajot. Nous en offrons un fragment au lecteur.

été pris tant de soins, de précautions plus grandes, plus propres à assurer le succès d'un semblable voyage (1). Toutefois, on ne tarda point à reconnaître le mauvais choix des vaisseaux.

DÉPART DE L'EXPÉDITION. — 1^{er} août 1785.

La *Boussole*, que monta M. de la Pérouse, et l'*Astrolabe*, commandées par M. de Langle, furent prêtes à partir vers le milieu de l'été de 1785. Ces deux bâtimens appareillèrent de la rade de Brest le 1^{er} août de cette année; le 13, ils mouillèrent à Madère, et le 19 à Ténériffe. M. de la Pérouse s'assura que les déterminations géographiques de ces îles, ainsi que des Sauvages, faites par MM. de Borda, Verdun et Fleurieu, étaient d'une parfaite exactitude (2). Quoique pressé par le temps, il se rendit aux vœux des savans de l'expédition, qui désiraient monter au pic; ils en mesurèrent la hauteur, et y firent plusieurs observations importantes; malheureusement les papiers qui les contenaient ne sont pas parvenus.

Les deux navires reprirent la mer le 30 août, coupèrent l'équateur le 29 septembre, et, le 16 octobre, furent en vue des îles de Martin-Vaz. Deux jours après, ils atteignirent l'île de la Trinité, où l'on espérait pouvoir faire de l'eau; mais la chose s'étant trouvée impossible, M. de la Pérouse se hâta de se rendre à l'île de Sainte-Catherine, sur la côte du Brésil. Dans cette traversée, il chercha vainement l'île de l'Ascension, indiquée par d'Après à cent lieues dans l'O. de la Trinité; et il s'assura que cette île n'était autre chose que la Trinité elle-même, mal placée, sur l'autorité d'anciennes cartes.

Il mouilla à Sainte-Catherine, le 6 novembre, s'y procura aisément les rafraîchissemens dont il avait besoin, et en partit le 19 du même mois pour aller doubler le cap Horn. Il chercha sur

(1) L'Angleterre même voulut y contribuer, et s'empressa de prêter à la France une partie des instrumens nautiques qui avaient servi au capitaine Cook, pour être confiés à M. de la Pérouse.

(2) Nous avons pu nous-même en juger sur les lieux en 1825 et en 1825.

(M. de Freminville.)

le 44° parallèle l'île Grande-de-la-Roche, et s'assura qu'elle n'existait pas, ou que du moins il y avait de grandes erreurs dans la position qui lui avait été assignée. Le 21 janvier 1786, on eut connaissance de la côte des Patagons; on entra dans le détroit de le Maire, et l'on doubla sans accident le cap Horn. Enfin, le 22 février, l'expédition arriva à la Conception, sur la côte du Chili.

Le journal de la Pérouse contient plusieurs observations intéressantes sur l'état où se trouvait alors cette colonie espagnole, et sur l'histoire naturelle de cette contrée, encore aujourd'hui peu connue, et qui ne l'était à cette époque que par le peu qu'en avait rapporté Frézier.

La Pérouse reprit la mer le 17 mars, se dirigeant sur l'île de Pâques, dont il eut connaissance le 8 avril: il y mouilla le lendemain dans la baie de Cook. Toutes les observations qu'y avait faites le célèbre navigateur dont elle porte le nom, furent trouvées d'une exactitude parfaite par le commandant français; la partie de l'histoire naturelle seulement laissait beaucoup à désirer. Le séjour véritablement trop court que l'expédition fit dans cette île, ne permit pas à nos observateurs de s'en occuper comme ils l'eussent souhaité: on leur doit du moins une description et des figures exactes de ces singuliers monumens, de ces statues colossales dont Cook avait déjà fait mention, et dont l'origine, inconnue aux insulaires actuels, semble avoir appartenu à une peuplade qui n'existe plus.

La Boussole et l'Astrolabe quittèrent l'île de Pâques le lendemain même de leur arrivée, et firent route directement pour les îles Sandwich. Leur traversée jusque là ne présente rien de particulier. Le 28 mai, elles furent en vue d'Owyhée, et mouillèrent le lendemain dans une baie de l'île de Mowee: elles s'y procurèrent une assez grande quantité de provisions fraîches, et cependant elles ne restèrent dans cette baie qu'une seule journée.

Un des points sur lesquels insistaient le plus les instructions données à M. de la Pérouse, était la reconnaissance des parties de la côte N. O. de l'Amérique d'où Cook avait toujours été repoussé par de gros temps, et où l'on supposait encore qu'il existait quelque entrée communiquant avec la baie d'Hudson. Il se hâta donc

de se rendre sur cette côte : mais le vaste plan de sa campagne lui donnait trop peu de temps à consacrer à une semblable investigation ; il aurait fallu qu'il pût faire en quelques semaines ce qui a coûté trois années de travaux assidus au capitaine Vancouver.

Le 23 juin, il eut connaissance de la côte d'Amérique et du mont Saint-Élie : c'est de ce point qu'il devait commencer son exploration, en revenant vers le S. Il découvrit d'abord une baie qu'il nomma *baie de Monti*, du nom d'un des officiers de l'expédition ; il reconnut ensuite la rivière de Behring ; et entra enfin dans une baie vaste et profonde, inconnue jusqu'alors, et à laquelle il donna le nom de *baie du Port des Français*.

PREMIERS MALHEURS DE L'EXPÉDITION.

C'est là qu'un affreux événement devait commencer la chaîne de infortunes de cette malheureuse expédition. Jusque là tout l'avait favorisée ; les bâtimens n'avaient éprouvé aucun accident ; la santé des équipages était parfaite. Un si heureux début avait, s'il se peut, redoublé le zèle et l'ardeur dont chaque personne des deux navires était animée pour le succès d'un si intéressant voyage. Mais là, la fortune les abandonna, ou plutôt le destin s'attacha dès-lors à les poursuivre jusqu'à ce qu'il eût enfin consommé leur perte totale.

La Boussole et *l'Astrolabe* étaient mouillées depuis dix jours dans le Port des Français ; le plan en avait été levé, et il ne restait plus que les sondes à rapporter. Le 13 juillet la biscayenne, le petit canot de *la Boussole*, et la biscayenne de *l'Astrolabe*, montés par des officiers des deux bâtimens, furent expédiés pour effectuer ce travail. Ces trois embarcations étaient sous les ordres de M. d'Escures, lieutenant de vaisseau, auquel M. de la Pérouse avait fortement recommandé de ne pas s'approcher trop près de la passe de l'entrée avant l'heure de la mer étale, parce que, pendant l'action de la marée, il y régnait une barre fort dangereuse, occasionnée par la violence du courant, qui portait sur des brisans. M. d'Escures n'ayant pu bien juger jusqu'à quelle distance de la passe ce courant se faisait sentir, se trouva dans

ses eaux lorsqu'il croyait encore n'en avoir rien à redouter. Vainement l'équipage de la biscayenne fit force de rames pour rétrograder, la chose fut impossible, et l'embarcation, entraînée dans la barre, fut renversée par la force des lames qui s'y déployaient avec fureur; tous ceux qu'elle portait furent engloutis. La biscayenne de l'*Astrolabe* se trouvait encore à une assez grande distance de la passe pour n'avoir rien à craindre; mais les deux Messieurs de la Borde, qui la montaient, à l'aspect du péril de leurs camarades, n'hésitèrent pas à voler à leur secours, et à s'engager dans les brisans malgré l'imminence du danger; ils ne purent que partager leur sort. Le petit canot de la *Boussole*, commandé par M. Boutin, entraîné pareillement sur la barre, fut le seul qui ne périt pas. Sa meilleure construction, sa légèreté, qui lui permit, quoique rempli d'eau, de continuer à gouverner, surtout la présence d'esprit et le sang-froid de M. Boutin, lui firent éviter le naufrage. Il fut entraîné hors de la passe, et, rentrant à l'étale marée, alla annoncer à son chef le cruel événement dont il avait été témoin, et sur le point d'être la victime.

Des vingt-une personnes qui montaient les deux biscayennes, pas une ne fut sauvée; on ne trouva pas même leurs restes; dans ce nombre étaient six officiers. Sur une petite île de l'intérieur de la baie, un cénotaphe avec une inscription fut érigée à la mémoire de ces infortunés. Il est pénible d'être obligé de dire que, malgré les droits incontestables de première découverte, malgré ceux du malheur, plus sacrés encore, les navigateurs et les géographes anglais n'ont conservé ni à cette île, ni même au Port des Français, les noms que M. de la Pérouse leur avait imposés.

Le 30 juillet, l'expédition quitta ces funestes bords pour continuer l'exploration des côtes de l'Amérique; mais M. de la Pérouse ne put la faire que très-superficiellement, n'ayant que peu de temps à consacrer à un travail qui en exigeait beaucoup. La mauvaise marche, la mauvaise qualité de ses bâtimens, dont il ne cesse de se plaindre (1), lui en faisaient perdre encore.

(1) La *Boussole* et l'*Astrolabe*, malgré le titre de frégates qu'on leur avait

Il n'ajouta donc que peu de chose aux connaissances que Cook avait données sur ces parages. Il y éprouva d'ailleurs une partie des inconvéniens qui avaient empêché le commandant anglais de perfectionner cette partie de ses travaux : des brumes continuelles lui dérobaient la vue des terres ; des courans portant constamment au large l'en écartaient sans cesse. Ce furent ces courans qui firent soupçonner à la Pérouse une vérité constatée depuis par Dixon et Vancouver : c'est que ce que Cook et lui avaient généralement regardé comme la côte du continent même, n'était qu'une chaîne d'îles qui la prolongeait, et qui, coupée par des canaux entre lesquels les eaux s'échappaient avec violence vers l'O., occasionnait la direction constante des courans vers ce point. Ainsi donc, l'expédition française, après avoir seulement fixé les positions de quelques lieux isolés, atteignit les bords de la Californie, et elle relâcha dans le port de Monterey le 14 septembre.

M. de la Pérouse reprit le mer le 24 du même mois, et fit route au S. O. Il chercha d'abord, mais vainement, à retrouver l'île de Nuestra Señora de la Gorta. Il est très-probable que cette île, de même que celles de la Mesa et des Jardins, que les géographes ont tous placées sur leurs mappemondes d'après une vieille carte espagnole prise par Anson à bord du galion qu'il avait capturé, il est très-probable, dis-je, que ces îles ne sont autre chose que les îles Sandwich elles-mêmes, dont les positions ont été faussement déterminées par d'anciens navigateurs.

Le 14 novembre, étant par 24° de latitude et 165° de longitude, la Pérouse découvrit un flot ou plutôt un gros rocher de cinq cents toises d'étendue, qu'il appela *île Necker*. Trente-six heures après, la *Boussole* et l'*Astrolabe* faillirent se perdre au milieu de la nuit sur un écueil presque à fleur d'eau : on l'aperçut à la faveur d'un très-beau clair de lune ; le temps était si calme, que la

donné, n'étaient, comme nous l'avons dit, que de grosses flûtes de 500 tonneaux. Au lieu de les doubler en cuivre, on les avait doublées en bois et mailletées ; ce qui ajoutait encore à leur pesanteur, à l'inégalité de la surface de leurs carènes, altérait leur marche, par conséquent les empêchait de bien gouverner et les faisait dériver considérablement.

mer n'y brisait presque pas ; et les deux navires s'en trouvaient à peine à deux encablures, lorsque, à l'aspect inopiné de ce danger, on changea promptement de route : pour peu que le temps eût été obscur, c'en était fait de l'expédition.

Ceux qui affirment d'un ton si tranchant qu'il n'existe pas de vigies isolées en haute mer, et disent qu'on devrait avoir depuis long-temps effacé de nos cartes tous ces écueils fantastiques qui, selon eux, gênent la navigation et inquiètent les marins, ceux-là verront dans cet exemple s'il faut se fier à leur assertion.

Revenons à M. de la Pérouse. Dès qu'il fit jour, il revira de bord et alla reconnaître en détail l'écueil qui avait failli lui être si funeste : il trouva qu'il avait quatre lieues d'étendue ; sa position fut exactement fixée, et il fut nommé *Basse des Frégates françaises*.

Les deux navires se dirigèrent de ce point vers les îles Mariannes, dont on eut connaissance le 14 septembre. Le commandant eût bien désiré faire un examen détaillé de cet archipel, dont toutes les îles sont plus ou moins mal placées sur les cartes ; mais, pressé par le temps, afin de se trouver dans les mers de Chine à l'époque de la mousson favorable, il fut obligé de renoncer à ce dessein, après avoir fixé seulement la position de l'île de l'Assomption, où il mouilla pendant quelques heures. Il passa outre, et, le 28 du même mois, aperçut les îles Bashées.

JANVIER 1787.

Le 3 janvier, la Pérouse entra dans la rade de Macao. Ses équipages, fatigués d'une traversée si longue et pendant laquelle les relâches avaient été de trop peu de durée, avaient grand besoin de se reposer dans un lieu abondant en rafraichissemens. Ils eurent le plaisir de trouver, à Macao, des compatriotes, des amis, à bord de la flôte française le *Maréchal de Castries*, que commandait M. de Richery, enseigne de vaisseau (1). La Pérouse en reçut trois gardes de la marine et quelques matelots, pour remplacer

(1) Devenu depuis contre-amiral, il s'est distingué pendant la dernière guerre.
(M. de Fréminville.)

ceux qu'il avait eu le malheur de perdre d'une manière si désastreuse. Toutefois, il ne put trouver dans ce port les moyens de faire à ses bâtimens les réparations dont ils avaient besoin, ni de reconstruire deux canots pour remplacer ceux qui avaient naufragé au Port des Français. Il quitta donc ce lieu au bout d'un mois de séjour, et se rendit à Manille, où il devait trouver des ressources de tous les genres. Il découvrit l'île Luçon le 15 février, et mouilla à Cavite le 28.

Accueilli de la manière la plus favorable par le gouvernement espagnol, tout ce que renfermait l'arsenal de Cavite fut mis à sa disposition pour les besoins de ses vaisseaux; ils y furent parfaitement radoubés, et un relâche de quarante jours permit aux équipages de jouir d'un repos indispensable pour se préparer à de nouvelles fatigues.

Les instructions de la Pêrouse lui prescrivaient d'apporter une attention particulière à d'importantes reconnaissances dans les mers orientales, et à explorer avec soin la partie N. E. des côtes de Tartarie et îles adjacentes, à peine connues jusqu'alors, et seulement d'après les indications vagues des Russes et des Hollandais.

En partant de la baie de Manille, le 10 avril 1787, M. de la Pêrouse se dirigea vers le N., entra dans le canal qui sépare les côtes de la Chine de l'île de Formose, et y découvrit un banc inconnu, lequel, avec les îles Pong-hou, amas confus de rochers, rend très-dangereuse la navigation de ce canal. Contrariés par les vents et le gros temps, la *Boussole* et l'*Astrolabe* ne purent le traverser en entier; elles en ressortirent pour passer au large de l'île. Elles reconnurent celles de Bôtol, de Kumi et d'Hoapinsu, dont les positions furent rectifiées; jusqu'alors elles n'étaient marquées sur les cartes que d'après celle du jésuite Gaubil, qui n'avait pu lui-même les y placer que d'une manière approximative. Continuant ensuite de s'avancer au N., on alla chercher l'île Quelpaërt, qui avoisine la côte de Corée, île qui n'était encore connue que par le naufrage qu'y fit, en 1635, le navire hollandais le *Sparrow-Hawk*. Les frégates françaises la retrouvèrent et y abordèrent le 21 mai. La latitude et la longitude en furent déter-

minées, et l'ingénieur géographe Bernizet en dressa une carte exacte, assujettie aux observations de M. Dagelet, astronome de l'expédition.

M. de la Pérouse, traversant le détroit qui sépare la Corée des îles du Japon, entra dans la mer de Tartarie, et découvrit, le 27 mai, une île qu'il appela *île Dagelet*, du nom de cet astronome, qui l'aperçut le premier. Quoique petite, elle était habitée, mais n'offrait pas de mouillage. Il fit ensuite la reconnaissance du cap Noto, sur l'île de Nippon; et de ce point il alla attaquer la côte orientale de Tartarie, jusqu'alors plongée dans les plus épaisses ténèbres. Il y atterrit par 42 degrés de latitude, et en commença la géographie en remontant vers le N. Ses travaux dans ces parages sont les plus importants de la campagne: il y mouilla dans les baies de Ternay, de Suffren, de Langle et d'Estaing, découvertes par lui. Il communiqua avec les naturels, peuples inconnus jusqu'alors. Il parcourut ensuite le canal qui sépare la Tartarie orientale de la grande île de Ségalien; canal que personne n'avait exploré avant lui, mais qui, vers son extrémité N., se trouva obstrué par des bancs de vase sur lesquels il y avait si peu d'eau, que les canots mêmes n'auraient pu passer par dessus. M. de la Pérouse revint donc sur ses pas, faisant la reconnaissance la plus exacte des côtes de l'île de Ségalien et de celles du continent asiatique qui sont à l'opposite. Le 28 juillet, il mouilla dans une baie du continent qu'il nomma *baie de Castries*; il y séjourna jusqu'au 2 août. Les détails que cette partie de son voyage ont procuré sur la géographie, les mœurs des habitans et l'état physique de ces contrées, sont absolument neufs.

N'ayant pu débouquer par le N. du canal qui sépare la grande terre de l'île de Ségalien, la Pérouse craignit d'être obligé de rétrograder fort avant dans le S., pour trouver, entre cette île et celles du Japon, un passage qui lui permit de gagner la haute mer. S'il eût été dans cette nécessité, il n'aurait pu, comme le comportait le plan ultérieur de sa navigation, se rendre au Kamtschatka dans ce même été, qui était déjà avancé. Mais il découvrit, entre l'île Ségalien et la terre de Jesso, un détroit considérable et d'une navigation sûre.

Cette importante exploration le mit à portée de suivre ses opérations : il franchit ce détroit, qui fut nommé à juste titre *détroit de la Pérouse*. Il alla ensuite reconnaître toutes les îles découvertes par les Hollandais, mais fort mal indiquées par eux, sous les noms d'*îles des Etats, de la Compagnie et des Quatre-Frères*. Il traversa un nouveau passage entre ces dernières et celle de Marikan, la plus méridionale des Kuriles : on le nomma *canal de la Boussole*. Enfin, le 7 septembre, il entra au Port Saint-Pierre et Saint-Paul, sur la côte de Kamtschatka. Il était attendu dans cet établissement russe ; l'impératrice de Russie avait d'avance donné les ordres nécessaires pour qu'il y reçût un accueil distingué et qu'on s'empressât de subvenir à tous ses besoins. Ce fut là que lui parvinrent les paquets de la cour de France, contenant sa nomination au grade de chef d'escadre, et ce fut aussi de cet endroit qu'il expédia par terre, pour Paris, M. Lesseps, embarqué sur l'*Astrolabe*, qu'il chargea de présenter au Roi les journaux, cartes, dessins, en un mot tous les résultats des travaux de l'expédition jusqu'au jour de son arrivée au Kamtschatka.

Nous ne devons pas omettre ici un fait remarquable. La Pérouse, pendant son séjour à Saint-Pierre et Saint-Paul, fit restaurer le tombeau du capitaine Clerke, qui y était mort en 1778 ; ne bornant point à cela son hommage, il y fit attacher une inscription gravée sur cuivre, ainsi qu'au tombeau de l'académicien français de l'Isle de la Crayère, mort en ce lieu, en 1741, pendant un voyage scientifique entrepris alors par ordre du czar. Et les manes de cet infortuné la Pérouse, qui élevait si généreusement des monumens à ses prédécesseurs, n'avaient pas même été honorés d'un cenophate, jusqu'à ce qu'enfin, en 1825, M. de Bougainville, capitaine de vaisseau commandant la frégate *la Thétis*, se trouvant au Port-Jackson (Nouvelle-Galles du Sud), fit ériger, au nom du Roi, une colonne funèbre à la mémoire de la Pérouse ! Elle s'élève dans l'emplacement même où il avait établi son observatoire, lors de sa relâche à Botany-Bay, lieu d'où sont parvenues les dernières nouvelles qu'on ait reçues de lui.

Les frégates françaises reprirent la mer le 29 septembre. L'hiver

s'approchant à grands pas, il était temps de quitter ces climats rigoureux pour rentrer dans la zone torride, elles parvinrent à l'équateur sans avoir rencontré aucune terre, et coupèrent ce cercle le 21 novembre. Le 6 du mois suivant, elles atteignirent les îles des Navigateurs, et mouillèrent le 9 à celle de Mouna. L'ancre y était très-mauvais, mais le besoin urgent de faire de l'eau ne permettait pas de quitter cette île avant de s'être procuré un article si nécessaire. M. de la Pérouse expédia ses embarcations à terre, et y descendit lui-même avec M. de Langle, qu'un trépas prématuré attendait sur ces bords malheureux.

Cet officier alla seul visiter une autre baie, distante d'une lieue de celle de l'aiguade; elle lui sembla si commode et si sûre, qu'il regretta qu'on ne l'eût pas plutôt reconnue et choisie pour cette opération. Il proposa au commandant en chef d'y envoyer les embarcations le lendemain, pour y prendre un supplément d'eau, qui était nécessaire sans doute; mais le Pérouse, pendant la journée qu'il venait de passer à terre, s'était aperçu que les naturels de l'île étaient très-turbulens et difficiles à contenir; il éprouva de la répugnance à exposer ses canots à une attaque de leur part dans cette nouvelle baie, et d'autant plus qu'il avait remarqué que les frégates ne pourraient s'en approcher assez près pour les couvrir au besoin du feu de leurs batteries.

SECONDE CATASTROPHE DE L'EXPÉDITION.

M. de Langle, que la fatalité entraînait, pensa qu'un détachement de soldats et les canots bien armés de leurs pierriers suffiraient pour tenir les sauvages en respect. Il insista, la Pérouse céda; et le lendemain matin, les frégates ayant mis à la voile et se tenant bord sur bord devant la baie, y envoyèrent chacune deux embarcations. M. de Langle voulut diriger lui-même cette expédition, il descendit à terre avec le naturaliste Lamanon et quelques officiers. Les quatre embarcations contenaient en tout soixante-une personnes bien armées. On fut d'abord surpris, en arrivant, de voir que cette baie, qui la veille avait paru si belle et si commode,

parce qu'on l'avait vue à la marée haute, se trouvait alors transformée, par l'effet du jusant, en une anse où il ne restait presque pas d'eau, et où on ne pouvait pénétrer que par une passe tortueuse entre des récifs de corail. Cependant le débarquement s'effectua sans obstacles; les naturels, quoique accourus en grand nombre sur la grève, se montrèrent d'abord si pacifiques et même si affables envers les Français, que ceux-ci se persuadèrent qu'ils n'en avaient rien à craindre. Cependant, tandis qu'on remplissait les futailles, la marée continuait à baisser, et les deux grandes chaloupes se trouvèrent échouées: on tint les deux autres embarcations à flot, en les halant sur leurs grappins un peu plus au large. Le nombre des sauvages s'augmentait à chaque instant; plusieurs d'entre eux même commençaient à prendre une attitude menaçante. Vers quatre heures du soir, M. de Langle ordonna le rembarquement, quoique les chaloupes ne fussent pas encore remises à flot. Dès que les Indiens s'aperçurent que les Français se disposaient à partir, ils les attaquèrent avec fureur: une grêle de pierres et de sagaies fondit sur ces malheureux. M. de Langle fut tué le premier: les sauvages, le voyant tomber, s'emparèrent de son corps, le mirent en pièces, fondirent sur les deux chaloupes et les pillèrent en un instant. Ceux qui les montaient, accablés sous le nombre, n'eurent pas le temps de résister; douze d'entre eux, desquels était M. Lamanon, furent victimes de la férocité de ces barbares: le reste eut le bonheur d'atteindre à la nage les deux canots demeurés à flot, lesquels, après les avoir recueillis, se hâtèrent de fuir à force de rames et de regagner les frégates, où l'on était loin de soupçonner leur désastre.

On peut aisément se figurer la consternation que ce malheur, qui rappelait si vivement celui du Port des Français, répandit parmi les équipages. Au premier moment d'abattement succéda le désir d'une juste vengeance: les matelots sautèrent sur les canons, et demandèrent à grands cris qu'on usât de représailles, en tirant sur les pirogues qui entouraient encore les frégates en grand nombre, et dont les possesseurs sans défense ignoraient ce qui venait de se passer à terre. La Pérouse, pénétré de douleur, fut près de céder à ce mouvement; mais réfléchissant que

ces misérables insulaires, qui depuis le matin traînaient paisiblement autour des deux navires, n'avaient eu aucune part au massacre commis par leurs compatriotes, par conséquent ce serait punir des innocens pour des coupables, son humanité l'emporta; il contint son équipage, se contenta de faire éloigner sur-le-champ toutes les pirogues, et se hâta lui-même de quitter ces rivages.

Ce fut ainsi que la route de ce navigateur infortuné fut jalonnée en quelque sorte par de lugubres événemens, présages trop certains de la catastrophe qui a causé sa perte entière.

M. de la Pérouse, se dirigeant au S. O., reconnut les îles des Traîtres et des Cocos, découvertes par Schouten et revues par le capitaine Wallis, qui, selon l'invariable coutume des Anglais, en a changé les noms primitifs en ceux de *Keppel* et de *Boscawen*. De là, le général français alla ranger la partie N. de l'archipel des Amis, et communiqua même avec les naturels de Tongatabou. Il eût bien désiré relâcher dans cette île; mais l'événement qui venait d'avoir lieu à celle de Maoua l'avait rendu défiant envers les naturels; et malgré les couleurs favorables sous lesquelles ses prédécesseurs avaient dépeint ceux des îles des Amis, il n'osa s'y fier. Il considérait avec juste raison que ses équipages étant diminués de beaucoup par les pertes qu'il avait essuyées, s'il lui arrivait quelque nouveau malheur qui lui coûtât encore du monde, il n'aurait plus eu un nombre de marins suffisant pour manœuvrer ses deux navires, et il eût été obligé de brûler l'un pour compléter l'armement de l'autre. D'ailleurs, il avait perdu ses grandes chaloupes, et il ne pouvait trouver aux îles des Amis les moyens de reconstruire des embarcations.

JANVIER 1788.

Dernières nouvelles de la Pérouse.

Ces considérations déterminèrent M. de la Pérouse à se rendre au plutôt à Botany-Bay, où il espérait trouver les moyens de réparer une partie de ses pertes. Il y mouilla le 26 janvier 1788, et, à sa grande surprise, il y trouva une flotte anglaise. C'était celle qui, sous les ordres du commodore Philipp, était venue jeter

les fondemens de ces colonies de la Nouvelle-Galles du Sud, dont l'accroissement rapide et l'état actuel si florissant sont bien dignes de l'admiration et des méditations du philosophe et de l'homme d'état.

C'est de là, c'est de ce lieu qu'on reçut les dernières nouvelles de l'expédition commandée par notre illustre compatriote; un voile funèbre semble nous avoir dérobé depuis la connaissance de sa lugubre destinée. Mille et mille conjectures ont été hasardées sur son sort: plusieurs fois de faux indices, des rapports spécieux, ont ranimé l'espoir de retrouver au moins quelques vestiges de son fatal naufrage; mais ces lueurs passagères d'espérance se sont éteintes presque aussi vite qu'elles avaient brillé.

Depuis le 7 février 1788, on n'avait plus reçu aucune nouvelle de l'expédition de M. de la Pérouse. En exposant, dans sa lettre datée de Botany-Bay, le plan des opérations ultérieures par lesquelles il comptait terminer sa campagne, il annonçait qu'il espérait être rendu à l'Île-de-France pour la fin de cette même année. Non-seulement il n'y était pas arrivé à cette époque, mais deux ans s'écoulèrent encore sans qu'on eût aucune connaissance de sa destinée.

L'agitation qui, en France, faisait fermenter toutes les têtes lors des premiers temps d'une révolution naissante, empêcha d'abord de songer sérieusement au sort d'une expédition scientifique; mais quelques savans de la capitale, que leur amour exclusif pour les sciences rendait étrangers à toutes les agitations politiques, furent les premiers frappés de ce lugubre silence. La société d'histoire naturelle de Paris souleva le voile funèbre qui déroba le sort de M. de la Pérouse à ses compatriotes; on ne pouvait douter que l'expédition qu'il commandait n'eût éprouvé quelque grand malheur. Cette société s'adressa donc à l'assemblée nationale, pour exposer ses alarmes et demander que d'autres bâtimens fussent expédiés pour aller sur les traces de *la Boussole* et de *l'Astrolabe*, afin de recueillir du moins ceux des hommes de leurs équipages qui, échappés à un naufrage plus que probable, végétaient peut-être sur quelque île de l'Océan Pacifique, en invoquant les secours de leur patrie.

ent paissi-
e part au
e ce serait
emporta;
le-champ
s rivages.
t jalonnée
pp certains

es files des
ues par le
anglais, en
Boscawen.
rchipel des
gatabou. Il
ent qui ve-
t envers les
lles ses pré-
il n'osa s'y
s étant di-
s'il lui ar-
du monde,
ur manœu-
pour com-
ses grandes
les moyens

à se rendre
yens de ré-
vrier 1788,
aise. C'était
venue jeter

Cette demande fut accueillie avec autant d'empressement qu'elle méritait de l'être, et le roi fut prié par l'assemblée d'ordonner l'armement de deux navires pour aller à la recherche de la Pérouse. Louis XVI donna les ordres les plus prompts et les plus positifs pour que cet armement eût lieu sur-le-champ.

DEUXIÈME EXPÉDITION A LA RECHERCHE DE LA PREMIÈRE. — 1791.

Le commandement de cette nouvelle expédition fut donné à M. d'Entrecasteaux, capitaine de vaisseau, déjà connu par ses belles campagnes dans les mers orientales. Outre la mission de rechercher M. de la Pérouse, il eut celle de continuer ses découvertes et d'achever la partie de son plan de campagne qu'il n'avait pu accomplir. Par conséquent, des officiers de choix furent mis sous ses ordres, ainsi que des savans et des artistes.

On fit à son égard la même faute que pour l'expédition de la Pérouse, faute qui a probablement causé la perte de celui-ci, et qui a failli plus d'une fois entraîner celle des navigateurs envoyés sur sa trace : on donna à M. d'Entrecasteaux les deux plus mauvais navires qu'on pût choisir pour une campagne de cette nature ; ce furent encore deux grosses flûtes de 4 à 500 tonneaux, marchant fort mal, évoluant difficilement, et qui, au lieu d'être doublées en cuivre, ce qui eût pu en partie remédier à ces défauts, furent doublées en bois et mailletées. La première, que monta le commandant en chef, fut appelée *la Recherche* ; l'autre, dont le commandement fut donné au major de vaisseau Huon de Ker-madec, reçut le nom de *l'Espérance*.

Ces deux bâtimens appareillèrent de la rade de Brest le 28 septembre 1791 : une foule de canots, montés par nombre de personnes de distinction, les environnaient au moment de leur départ ; chacun, les saluant de la voix et du geste, exprimait avec attendrissement ses vœux pour le succès d'un voyage qui intéressait l'humanité bien plus encore que les sciences.

Le lendemain de sa mise en mer, M. d'Entrecasteaux déchanta des dépêches de la cour, qui lui apprirent qu'il était élevé au grade de contre-amiral, et que M. Huon était nommé capitaine

de vaisseau. Ainsi le Roi récompensait d'avance le zèle et le dévouement de ces deux officiers. On relâcha d'abord à Ténériffe, puis au Cap de Bonne-Espérance, où l'on arriva le 17 janvier 1792.

JANVIER 1792.

De ce lieu, le général se proposait de se rendre directement aux îles des Amis, pour se mettre sur la route de M. de la Pérouse; car ce navigateur avait annoncé, dans sa dernière lettre datée de Botany-Bay, qu'il irait d'abord visiter cet archipel, puis la Nouvelle-Calédonie et les Nouvelles-Hébrides. C'était en suivant cet itinéraire qu'on pouvait en effet retrouver quelques traces de ses bâtimens; mais une circonstance imprévue engagea M. d'Entrecasteaux à changer le plan de sa campagne.

ESPOIR DE RETROUVER LA PÉROUSE.

Deux capitaines de commerce français, arrivés depuis peu de Java à l'Île-de-France, y déposèrent que le commodore Hunter, qu'ils venaient de voir à Batavia, leur avait affirmé que, passant lui-même près des îles de l'Amirauté, il aperçut des hommes revêtus d'uniformes français, et qui paraissaient faire des signaux avec des morceaux d'étoffe; mais que la violence extrême des courans de ces parages l'avait empêché d'approcher assez près de la terre pour les bien reconnaître et leur porter secours, quoiqu'il ne doutât pas que ces hommes ne fussent des débris des équipages de la Pérouse. Effectivement, la *Boussole* et l'*Astrolabe* avaient dû passer dans le voisinage des îles de l'Amirauté, en revenant de la mer du Sud dans celle des Moluques et de l'Inde.

Sur cette déclaration, M. de Saint-Félix, alors commandant notre station navale à l'Île-de-France, sachant que M. d'Entrecasteaux ne devait pas tarder à arriver au Cap, envoya sur-le-champ la frégate l'*Atalante*, commandée par M. Belle, afin de lui transmettre des renseignemens qui pouvaient être si importants pour le succès de sa mission.

Le commodore Hunter était lui-même mouillé en rade du

Cap, lorsque *l'Espérance* et *la Recherche* y arrivèrent. M. d'Entrecasteaux s'attendait à recevoir directement de cet officier anglais des détails qui confirmassent le rapport des deux capitaines français : non-seulement il n'en fit rien, mais appareilla pour l'Europe quelques heures après l'arrivée sur la rade de l'expédition, qu'il savait très-bien être celle envoyée à la recherche de la Pérouse, et cela sans avoir communiqué avec elle.

Dé plus, on s'assura dans la ville, et sur-tout près du gouverneur hollandais, que le commodore Hunter n'y avait jamais dit, pendant son séjour, un mot de cette rencontre prétendue des restes d'un équipage français sur les îles de l'Amirauté; et pourtant cette nouvelle était assez intéressante pour que lui ou ses officiers se fussent empressés de la répandre.

Tout cela rendit la déposition des deux capitaines marchands si suspecte à M. d'Entrecasteaux, qu'il fut tenté de n'y avoir aucun égard. Cependant, comme cette déposition, toute invraisemblable qu'elle était, n'avait pas laissé de faire impression sur l'esprit de beaucoup de personnes de ces deux bâtimens, il craignit qu'en la rejetant, absolument, ou ne l'accusât d'insouciance, de tiédeur, et de n'avoir pas tout sacrifié pour secourir au plus tôt des compatriotes malheureux. En conséquence, changeant, dès le début, le plan de sa campagne, il se décida à se rendre, par la voie la plus prompte, aux îles de l'Amirauté. Pour cela, il fallait, à cause de l'état des moussons, aller attaquer ces îles par l'E., après avoir doublé l'extrémité S. de la Nouvelle-Hollande, et être redescendu par leur latitude.

ON CINGLE VERS LES ÎLES DE L'AMIRAUTÉ.

Forêts en feu.

La Recherche et *l'Espérance* partirent donc du Cap de Bonne-Espérance pour entreprendre ce trajet, au bout d'un mois de séjour. Elles avaient laissé dans cette colonie un de leurs astronomes, auquel sa santé altérée ne permit pas de continuer le voyage; mais il fut remplacé dans ses fonctions par M. de Rossel, premier lieutenant de *l'Espérance*, marin d'un rare talent.

Le 28 mars, on passa à vue de l'île d'Amsterdam, découverte en 1606 par Vlaming. Les forêts y parurent tout en feu : on crut d'abord que c'était par suite de quelque éruption volcanique; on a su depuis que cet incendie avait été causé par l'imprudenc de plusieurs matelots anglais établis dans cette île pour la pêche des phoques. Le 21 du mois suivant, on mouilla dans la baie des Tempêtes, sur la terre de Diémen. Cette baie, découverte par Tasman en 1642, n'avait été alors que très-imparfaitement examinée; elle le fut en détail par les officiers français, et l'on découvrit au fond une large ouverture, qui était l'entrée d'un canal considérable et jusqu'alors inconnu.

CANAL D'ENTRECASTEAUX.

Levée des plans.

Cette intéressante découverte retint quelque temps le général d'Entrecasteaux sur ces bords. Il entra dans le canal, le parcourut dans toute son étendue : il était large, offrait sur ses deux rives des ports nombreux et spacieux, et débouchait au N. vis-à-vis la presqu'île Tasman. On s'aperçut par-là que la terre sur laquelle est située la baie de l'Adventure, et que Cook lui-même avait cru appartenir à celle de Diémen, n'est qu'une grande île qui en est séparée par ce nouveau détroit, nommé à juste titre *canal d'Entrecasteaux*.

Les plans qui ont été levés, dus, ainsi que toutes les cartes dressées dans ce voyage, à M. Beautemps-Beaupré (1), sont d'une exactitude et d'une précision si grandes, que tous les marins qui furent depuis à portée de s'en assurer sur les lieux, en ont été frappés d'admiration; tous demeurent d'accord qu'ils n'ont jamais rien vu de si parfait en ce genre, même dans les moindres détails.

(1) M. Beautemps-Beaupré, ingénieur géographe de l'expédition, a été puissamment secondé dans ses travaux par le zèle et les talens des autres officiers, surtout de MM. de Rossel, Willaumez, Raoul frères et Gicquel-Désouches.

DANGERS IMMINENS.

Après avoir terminé en détail toutes les opérations relatives à la découverte du canal d'Entrecasteaux, le général, voyant qu'il lui restait encore beaucoup de temps avant le commencement de la mousson d'E., qui devait le conduire aux îles de l'Amirauté, résolut d'aller préalablement découvrir la côte S. O. de la Nouvelle-Calédonie, que Cook n'avait pas vue, et que les instructions données à la Pêrouse lui présentaient de visiter : outre une nouvelle découverte à faire dans cette contrée, on avait donc encore l'espoir d'y apprendre de ses nouvelles. Dans ce double but, l'expédition quitta la terre de Diémen le 28 mai, et fit route au N. N. E. Le 16 du mois suivant, elle atteignit l'île des Pins, et commença de ce point à longer, le plus près possible, la côte encore inconnue de la Nouvelle-Calédonie. Ce fut là que, le 20 juin, la *Recherche* faillit se perdre. Cette côte est environnée de toute part d'une ceinture de récifs qui la rend inaccessible. Les deux bâtimens furent portés sur ces écueils par la violence des courans, et s'en trouvèrent si inopinément rapprochés, qu'on ne pouvait trop se hâter de revirer pour s'en éloigner. L'*Espérance* exécuta cette manœuvre assez promptement ; mais la *Recherche* essaya trois fois inutilement d'en faire autant : déjà elle n'était plus qu'à deux encablures des brisans, et sa perte semblait inévitable, lorsqu'une quatrième tentative lui réussit en filant l'écoute de misaine, au moment où elle envoyait vent devant ; ce fut son capitaine de pavillon, M. d'Auribeau, qui vint lui-même commander la manœuvre et sauva la frégate.

On continua, malgré le danger sans cesse renaissant que présentait cette navigation, à suivre la côte de la Nouvelle-Calédonie en remontant au N. : on la trouva, dans toute son étendue, bordée d'une chaîne d'écueils qui ne permirent d'y aborder nulle part ; même lorsqu'on eut atteint l'extrémité N. de cette grande île, on vit que dans cette direction les récifs se prolongeaient au large dans une étendue de près de 52 lieues ; on en fit une reconnais-

sance exacte, on en détermina la position et les limites, et ce service n'est pas un des moindres que l'expédition de d'Entrecasteaux a rendus à l'Hydrographie. Cette suite de récifs et d'îlots presque à fleur d'eau, sous le nom de *récifs d'Entrecasteaux* et d'*îles Huon*, du nom de l'Amiral de l'*Espérance*.

La saison favorable approchant, on fit voile pour les îles de l'Amirauté. On reconnut en passant celles des *Assacides*, la partie O. de l'île de *Bougainville*, et l'on relâcha le 17 juillet au port *Carteret*, dans la *Nouvelle-Îrlande*. Les pluies continuelles qu'on y éprouva développant parmi les équipages des germes de scorbut, on n'y séjourna que jusqu'au 24; le 28, on arriva en vue des îles de l'Amirauté.

ESPÉRANCE DÉCOURTÉE.

On approcha de très-près de ces petites îles, et l'on n'y vit rien qui annonçât la présence des naufragés qu'on y cherchait. Les courans, il est vrai, empêchèrent d'y mouiller; mais on communiqua avec leurs habitans: on leur fit toutes les questions possibles pour savoir d'eux si des Européens étaient réfugiés sur leurs îles; leurs réponses furent unanimement négatives, et de plus on ne vit en leur possession aucun objet de fabrication française. Dès-lors, M. d'Entrecasteaux demeura convaincu que le rapport des capitaines de commerce qu'on lui avait fait parvenir au Cap était absolument faux, et qu'il n'y avait aucune apparence de retrouver dans ces parages des vestiges de l'expédition de M. de la Pérouse. Il ne lui restait plus, pour y parvenir, qu'à reprendre l'exécution du plan de son voyage dans l'ordre qui lui avait été prescrit par ses instructions; mais avant tout, il fallait procurer, dans une relâche commode et abondante, quelque repos à ses équipages épuisés par les fatigues et les privations d'une navigation déjà bien longue: dans cette intention, le général fit route pour l'île d'Amboine; il visita l'extrémité occidentale de la *Nouvelle-Guinée*, traversa le détroit de *Pitt*, et arriva à *Amboine* le 6 septembre.

Un séjour d'un mois dans cette fertile colonie, chef-lieu des établissemens hollandais aux *Moluques*, permit à nos voyageurs

d'y prendre un repos salutaire, et pourvut les bâtimens de tous les rafraichissemens nécessaires. L'île d'Amboine, si riche en productions variées, offrit aux naturels un ample matière d'observer et de décrire une foule d'objets rares et nouveaux. Depuis le célèbre Rumphius, cette île n'avait pas été visitée de personnes versées dans l'histoire naturelle; malheureusement, les nombreux mémoires et les dessins de M. Riche, chargé de la partie zoologique, ont presque tous été perdus, et la science a été privée du fruit de ses travaux assidus.

Le général d'Entrecasteaux quitta Amboine le 13 octobre, dans l'intention de faire, du côté du S. O., le tour de la Nouvelle-Hollande, dont les côtes, dans cette partie, étaient encore inconnues depuis la terre découverte par Nuyts, en 1692, jusqu'à celle de Diémen. On commença ce nouveau travail géographique au cap Leewin, sur lequel on atterrit le 5 décembre. On suivit la côte de fort près pendant quatre jours. Le 9, une tempête engagea la *Recherche* et l'*Espérance* au milieu d'un groupe d'îlots et de rochers, et mit ces deux bâtimens dans la position la plus dangereuse. Voyant l'impossibilité de regagner le large, et jugeant sa perte prochaine, le capitaine Huon de Kermadec voulut tenter du moins de sauver son équipage en se jetant à la côte: M. Legrand, enseigne sur l'*Espérance*, monta au grand perroquet, chargé de reconnaître de là un endroit du rivage favorable à l'exécution de cette triste et dernière ressource; par un bonheur inespéré, il découvre, entre une petite île et un banc de roches, un abri qui lui paraît sûr, et vers lequel le bâtiment se dirigeait. Il avertit le pilote du hant du mât, et le fait parvenir au mouillage, qui se trouve bon et où on laisse tomber l'ancre.

Pendant ce temps, la *Recherche*, qui avait quelque supériorité sur sa conserve, essayait, en loupoyant à force de voiles, de regagner la haute mer; mais bientôt ses écouteles sont brisées et ses voiles mises en lambeaux; et il ne lui reste d'autre part à prendre que celui qu'elle croyait avoir été déjà embrassé par l'*Espérance*. Avec quel plaisir on l'aperçut en sûreté dans un bon mouillage, et qui par ses signaux, invitait le général à venir s'y réfugier!

Les deux bâtimens, réunis dans cet abri, y firent quelque séjour pour reconnaître les productions de la grande terre. Cette partie de la Nouvelle-Hollande n'offrait qu'une côte basse, couverte de dunes, de sable et de broussailles; on n'y vit aucune apparence de rivière, aucune baie ou enfoncement remarquable. Ce fut sur cette terre désolée que M. Riche, se livrant avec trop d'ardeur à des recherches d'histoire naturelle, et s'étant enfoncé assez avant dans l'intérieur du pays, s'y égara pendant deux jours entiers, précisément au moment où l'on songeait à se remettre en mer sans délai. La disette d'eau se faisait sentir, et plusieurs personnes étaient d'avis d'appareiller au plutôt, persuadées que ce naturaliste avait été rencontré et massacré par quelque horde de sauvage; le général d'Entrecasteaux ne fut heureusement pas de cette opinion. Par ses ordres, divers détachemens furent envoyés à terre, à sa recherche; on lança des fusées et l'on tira des coups de canon de quart d'heure en quart d'heure. Le troisième jour on retrouva enfin M. Riche, qui fut ramené à bord à demi mort d'épuisement et d'inanition.

JANVIER 1793.

On partit le 17 décembre, et l'on continua la découverte de la côte jusqu'au 2 janvier 1793. On avait parcouru une étendue de 9° en longitude, sans apercevoir le moindre ruisseau où l'on pût faire de l'eau; il n'en restait plus que trente barriques sur chaque bâtiment; et quoique les équipages fussent réduits à la plus mince ration, il était impossible de cotoyer plus long-temps cette terre pour atteindre celle de Diémen, n'ayant pas la certitude de trouver, dans l'intervalle qui restait encore à découvrir, un lieu propre à une aiguade. Laisant donc cette partie de la Nouvelle-Hollande dans l'obscurité où elle avait été jusqu'alors, M. d'Entrecasteaux se décida à faire route directement et le plus promptement possible pour la baie des Tempêtes, où l'on avait déjà séjourné l'année précédente, et où l'on arriva le 21 janvier.

On traversa de nouveau le détroit de d'Entrecasteaux. On mouilla le 21 février dans la baie de *l'Adventure*; on se procura

pendant ce temps l'eau et le bois nécessaires, et le 27 l'expédition reprit la mer, faisant route au N. E. pour se rendre aux îles des Amis. C'était là qu'on avait le plus d'espoir d'apprendre des nouvelles de M. de la Pérouse, puisqu'il avait dû s'y rendre en quittant Botany-Bay.

Dès qu'on y fut arrivé, on s'empressa de prendre à son sujet tous les renseignemens possibles : ils furent, hélas ! trop infructueux. Les naturels firent l'énumération de tous les bâtimens européens qu'ils avaient vus depuis Cook, en indiquant les époques par le nombre des récoltes d'ignames. On reconnut très-bien dans cette énumération le passage de la Pérouse au N. des îles des Amis, quand il se rendait des îles des Navigateurs à Botany-Bay. Nous avons vu qu'alors il communiqua même avec les pirogues de pêcheurs de Tongatabou ; mais depuis on ne l'avait pas revu dans ces parages (1).

L'espoir de retrouver leurs malheureux compatriotes s'affaiblit dès-lors de jour en jour dans l'âme de nos navigateurs. M. d'Entrecasteaux voulut faire encore une tentative vers la Nouvelle-Calédonie, où la Pérouse avait aussi dû passer. Comme les récifs qui entourent la côte occidentale de cette île n'avaient pas permis d'y débarquer lorsqu'on l'avait visitée l'année précédente, qu'on n'avait même jamais pu s'en approcher assez près pour distinguer les hommes, s'il s'en était trouvé sur le rivage, le général se détermina à aller relâcher dans un havre de la côte orientale, beau-

(1) M. Dumont-d'Urville, qui commande en ce moment une expédition de découvertes, assure, dans sa dernière lettre au ministre de la marine, datée de Tongatabou, qu'une femme de cette île lui affirma qu'avant l'arrivée de M. d'Entrecasteaux, duquel elle se souvenait parfaitement, deux navires parais aux siens, mais portant le pavillon tout blanc, avaient relâché et séjourné assez long-temps aux îles des Amis. Il est bien étonnant que M. d'Entrecasteaux, pendant trois semaines de séjour et d'informations, n'ait pas appris cette nouvelle, qui devait être, en 1793, encore toute fraîche dans la mémoire des insulaires, et qu'elle soit affirmée par une seule personne trente-quatre ans plus tard. Nous croyons que la femme de laquelle M. d'Urville tient ce renseignement l'aura trompé, en répondant à ses questions sur la Pérouse de la manière qu'elle aura cru lui être la plus agréable, et, selon l'usage des sauvages, dans l'espoir d'une récompense plus forte. (*M. de Fréminville.*)

coup plus accessible. Il quitta les îles des Amis le 23 mars, et arriva le 27 avril dans la baie de Balade, à la Nouvelle-Calédonie, après avoir découvert, chemin faisant, quelques petites îles.

On chercha à retrouver à Balade des traces du passage de la *Boussolé* et de l'*Astrolabe*. On questionna les naturels : plusieurs d'entre eux, assurèrent que du haut de leurs montagnes, ils avaient aperçu précédemment deux grands navires européens de l'autre côté de leur île ; mais ils ne purent déterminer à quelle époque, ou du moins, s'ils en parlèrent, la difficulté de s'entendre avec eux fit qu'on ne put les comprendre. M. de Rossel pense que ces deux bâtimens sont ceux de M. d'Entrecasteaux, qui, l'année d'avant, avaient paru sur cette côte. Cependant, si les derniers renseignemens qu'on a eus sur la fin déplorable de l'expédition de la Pérouse sont vrais, s'il a réellement péri sur l'une des Nouvelles-Hébrides, il est infiniment possible que ce soient effectivement ses deux bâtimens que les Calédoniens ont désignés dans leurs réponses aux questions qu'on leur fit sur son sort ; car sa route alors dut naturellement l'amener en vue de la Nouvelle-Calédonie.

Ce fut dans cette relâche que mourut le chevalier Huon de Kernadec, capitaine de l'*Esperance*. Son tempérament usé ne put résister plus long-temps aux fatigues de cette campagne. Il fut enterré sur la petite île où l'on avait dressé l'observatoire. M. d'Hesmiry d'Auribeau lui succéda dans le commandement de son bâtiment.

Le général, renonçant à toute recherche ultérieure sur le sort de la Pérouse, et ne doutant plus de sa perte absolue, songea à revenir en Europe. On fit d'abord route pour l'archipel de Santa-Cruz, dont on fit une nouvelle exploration : la carte qu'en a dressée M. Beautemps-Beaupré est infiniment supérieure à celle qu'en avait faite le capitaine Carteret, lors de son voyage autour du monde.

MONT DU CHEF DE LA DEUXIÈME EXPÉDITION.

Son successeur.

On alla ensuite faire une reconnaissance de la partie N. de la Louisiade ; on franchit le détroit de Dampier, et l'on explora la partie septentrionale de la Nouvelle-Bretagne. Les travaux des officiers de l'expédition contribuèrent beaucoup au perfectionnement de la géographie de ces parages, si rarement visités. Le 21 juillet 1793, on perdit le général d'Entrecasteaux, marin d'un mérite supérieur, et dont la carrière fut honorée par les services les plus distingués. Après sa mort, M. d'Auribeau passa sur la *Recherche* en qualité de commandant en chef, et M. de Rossel prit le commandement de l'*Espérance*.

Le scorbut commençait à exercer ses ravages d'une manière alarmante parmi les équipages : on se hâta de gagner les Moluques, pour y trouver une relâche où l'on pût arrêter les progrès de cette maladie. On arriva à Waygiou le 14 août, et l'on y séjourna jusqu'au 27. Le 3 septembre, on mouilla à Bourro, où l'on demeura jusqu'au 15 du même mois. De là, passant par le détroit de Boutton, l'expédition arriva le 18 octobre devant Sourabaya, port de la partie orientale de l'île de Java. C'est là que commença la suite de désastres et de discordes qui terminèrent le voyage d'une manière malheureuse : les détails en sont demeurés jusqu'à présent peu connus.

On envoya d'abord à terre M. de Trobriant, lieutenant de vaisseau, pour solliciter du commandant hollandais la permission de relâcher dans le port de Sourabaya, et lui demander les secours dont on avait besoin. Il devait être de retour à bord le soir même, ou le lendemain matin, au plus tard ; on l'attendit en vain pendant trois jours. Inquiet de ce retard inexplicable, M. d'Auribeau expédia un second canot commandé par M. Mérite, pour avoir des nouvelles du premier. Quel fut l'étonnement de cet officier, lorsque, en arrivant à terre, il apprit que M. de Trobriant et les gens de son canot étaient détenus prisonniers de guerre, la Hollande se trouvant alors en guerre avec la France, assaillie elle-même par presque toutes les puissances de l'Europe.

RÉVOLUTION FRANÇAISE

Connue par l'expédition.

Depuis leur départ de Brest en 1791, nos navigateurs n'avaient eu aucune nouvelle de ce qui s'était passé dans leur patrie. Ils l'avaient laissée, il est vrai, dans un état d'agitation inquiétant; mais ils étaient loin d'en avoir prévu les épouvantables suites. Les Hollandais les leur représentèrent sous les plus affreuses couleurs; ils leur firent un tableau horrible de l'état de la France; ils la leur peignirent comme déchirée par les factions, en proie à la guerre civile et à moitié conquise par l'étranger. Ceux mêmes des gens de l'expédition que leur défiance portait à ne pas ajouter une foi entière aux récits des Hollandais, ne purent discerner jusqu'à quel point l'exagération s'y mêlait à la vérité, et tous se livrèrent à la douleur.

Cependant, le commandant hollandais ayant informé la régence de Batavia de l'arrivée de l'expédition à la recherche de la Pérouse, en reçut l'ordre de la considérer, malgré l'état de guerre, comme appartenant à une nation amie, à raison de la nature de sa mission. On annonça à M. d'Auribeau que son voyage n'ayant pour objet que des recherches paisibles, on recevrait les bâtimens avec hospitalité, et qu'ils seraient admis dans le port, où l'on fournirait à tous leurs besoins. On entra donc le 28 octobre, et, pendant un mois, tout se passa avec la plus parfaite tranquillité.

DISSOLUTION DES ÉQUIPAGES.

Le commandant succombe; 1794 et 1795.

L'esprit soupçonneux des Hollandais fit bientôt concevoir des inquiétudes à la régence, quand elle sut que les bâtimens français avaient navigué dans les Moluques, et y avaient pu prendre connaissance de la situation de leurs établissemens dans ces îles. Craignant que, par la suite, ils ne donnassent des renseignemens qui pourraient porter la France à des hostilités contre ces colonies, dont ils étaient si jaloux, ils firent jurer aux officiers de l'expédition de ne point naviguer ultérieurement dans les mers de l'Inde,

de ne point passer à l'Île de France en retournant en Europe, mais de se rendre directement au Cap de Bonne-Espérance, où l'on se chargeait de leur faire donner toute sorte de secours.

Tous s'étant volontiers soumis à ces conditions, on demeura fort paisiblement deux mois entiers dans le port de Sourabaya; des nouvelles fâcheuses arrivées de France vinrent diviser entre eux les équipages français, ce qui, au bout de quelques mois, nécessita leur dissolution.

Pendant, depuis long-temps l'insalubrité du climat de l'Île de Java exerçait ses ravages parmi ces malheureux Français; un grand nombre avaient déjà succombé à la dysenterie, dont presque tous étaient atteints. Le commandant d'Auribeau mourut au commencement de septembre 1794, au moment où il venait de signer avec la régence une transaction pour remettre en dépôt les deux frégates qu'il n'espérait plus pouvoir ramener en France.

À la mort de M. d'Auribeau, toutes les collections du voyage restèrent entre les mains de M. de Rossel, devenu le chef de l'expédition.

En 1795, la régence procura à cet officier les moyens d'opérer son retour en France sur un bâtiment de la compagnie des Indes; mais il fut arrêté par les Anglais dans les parages de l'Île de Sainte-Hélène, et conduit en Angleterre.

En 1799, sur les réclamations de M. de Prony, sir Joseph Banks, président de la société royale de Londres, eut la générosité de faire rendre à la France tout ce qui concernait l'histoire naturelle.

On n'obtint que beaucoup plus tard ce qui était relatif à la géographie et à la navigation; mais on le recouvra enfin; et grâce aux soins ainsi qu'aux travaux assidus de MM. de Rossel et Beautemps-Beaupré, le public a pu jouir des fruits les plus importants de l'expédition à la recherche de la Pérouse.

On a entendu, au commencement de ce récit, M. le chevalier de Fréminville, parler avec beaucoup d'éloges des instructions données à la Pérouse, nous croyons devoir en publier un fragment ici, pour compléter les documents de sa fatale expédition.

FRAGMENT DES INSTRUCTIONS MINISTÉRIELLES,

DONNÉES A M. DE LA PÉROUSE. (Extrait de la 4^e partie.)

De la conduite à tenir avec les naturels du pays où les deux frégates pourront aborder.

.....

» Le sieur DE LA PÉROUSE prescrira à tous les gens des équipages de vivre en bonne intelligence avec les naturels, de chercher à se concilier leur amitié par les bons procédés et les égards. Il leur défendra sous les peines les plus rigoureuses de jamais employer la force pour enlever aux habitans ce que ceux-ci refuseraient de céder volontairement.

» Dans toutes les occasions, il traitera avec beaucoup de douceur et d'humanité les différens peuples qu'il visitera pendant le cours de son voyage.

» Il s'occupera avec zèle et intérêt de tous les moyens qui peuvent améliorer leur condition, en procurant à leur pays les légumes, les fruits et les arbres utiles d'Europe; en leur enseignant la manière de les semer et de les cultiver; en leur faisant connaître l'usage qu'ils doivent faire de ces présens, dont l'objet est de multiplier sur leur sol les productions nécessaires à des peuples qui tirent presque toute leur nourriture de la terre.

» Si des circonstances qu'il est de la prudence de prévoir dans une longue expédition, obligeaient jamais le sieur DE LA PÉROUSE à faire usage de la supériorité de ses armes sur celles des peuples sauvages, pour se procurer, malgré leur opposition, les objets nécessaires à la vie, tels que des subsistances, des bois, de l'eau, il n'userait de la force qu'avec la plus grande modération, et punirait très-sévèrement ceux de ses gens qui auraient outre-passé ses ordres.

» Dans tous les autres cas, s'il ne peut obtenir l'amitié des sauvages par les bons traitemens, il cherchera à les contenir par la crainte et les menaces: mais il ne recourra aux armes qu'à la dernière extrémité, seulement pour sa défense et dans les circonstances où tout ménagement compromettrait décidément la sû-

reté des bâtimens et celle des français dont la conservation lui est confiée.

» Sa Majesté regarderait comme un des succès les plus heureux de l'expédition, quelle pût être terminée sans qu'il en eût coûté la vie à un seul homme. »

PREMIERS INDICES DES TRACES DE LA PÉROUSE. — 1826.

Le capitaine anglais Dillon, commandant le *Saint-Patrick*, ayant eu l'occasion de visiter, en 1826, l'île de *Tucopia*, en rapporta une garde d'épée en argent qui se trouvait entre les mains des insulaires, et qu'on jugea provenir d'une fabrique française. Un témoignage matériel si important, joint à quelques renseignemens obtenus par le capitaine Dillon et communiqués à la Compagnie des Indes à Calcutta, engagea celle-ci, dans un but purement philanthropique, à envoyer sur les lieux le navire *la Research*, dont le commandement fut confié au même capitaine Dillon, avec la mission de faire les recherches les plus exactes pour découvrir enfin le lieu où l'expédition française avait pu périr, et de recueillir les naufragés qui existeraient encore. Il fut accompagné dans ce voyage par notre compatriote M. Chaigneau, alors en mission dans l'Inde.

Ajoutons à ce court exposé, tiré du 73^e *Bulletin de la Société de Géographie*, quelques paragraphes d'une lettre du capitaine Dillon lui-même, insérée dans le *Morning-Chronicle*, le 21 janvier 1829, et dans les *Annales maritimes* au mois de février suivant.

« En mai 1826, je passai près l'île de Mannicolo (appelée aussi *Vanicolo*) l'une des îles de l'Archipel Salomon, ou de la reine Charlotte, et plus anciennement nommée l'île *Pitt* par la *Pandora*, tout-à-fait différente de l'île Mallicolo du capitaine Cook : j'y obtins de Martin Bushard et des insulaires de *Tucopia* des renseignemens qui me portèrent à croire que l'expédition de la Pérouse avait naufragé sur Mannicolo (1).

(1) La même lettre nous apprend que Martin Bushard, qui servit d'interprète au capitaine Dillon, avait résidé à *Tucopia* pendant douze ans et huit

» A mon retour au Bengale, je communiquai ces renseignements à la Société Asiatique dans une de nos séances, et sur ma demande, qui fut appuyée de la recommandation de ce corps distingué, le gouvernement de l'Inde plaça sous mon commandement une expédition dont le but était d'éclairer la destinée du malheureux navigateur français.

» Cette expédition visita Tucopia et Mannicolo, en septembre 1827, et nous trouvâmes, tant sur les bancs qui entourent cette île, que parmi ses habitans, un grand nombre d'objets dont plusieurs étaient ornés de fleurs de lys et ayant tous appartenu évidemment à l'expédition de la Pérouse : ce qui le confirmait, c'est qu'aucun navire français auquel ces objets auraient appartenu ne pouvait s'être perdu dans la partie occidentale de la mer Pacifique.

» Le pied d'un chandelier en plaqué, que je m'y procurai et que j'ai depuis apporté à Londres, portait des armes qui, par les recherches faites dans le blazon d'Europe, se trouvent être celles du naturaliste embarqué à bord du vaisseau de la Pérouse. »

Nous allons maintenant faire connaître la relation du voyage de cet habile marin à l'île Mannicolo (1).

VOYAGE du capitaine DILLON, chargé par la Compagnie des Indes, d'Calcutta, de faire la recherche des vestiges du naufrage de LA PÉROUSE.

Je mis à la voile du port Jackson le 4 juin 1827, et jetai l'ancre dans la baie des îles de la Nouvelle-Zélande le 1^{er} juillet.

Je restai six mois, depuis le moment où il l'y avait débarqué jusqu'à celui où il l'emmena avec lui à Calcutta, en 1826.

(1) Cette relation, publiée premièrement dans la *Gazette de Calcutta*, a été insérée ensuite dans l'*Oriental Herald*, à Londres.

The Oriental Herald Advertiser, N^o LVIII, octobre 1828.

« Narrative of the voyage of captain Dillon to ascertain the fate of la Pérouse. »

Le 75^e bulletin de la *Société de Géographie* en a donné une fidèle traduction que nous lui empruntons.

Le 24, au matin, du même mois, je mis à la voile pour la rivière *Thames*, et, pendant la nuit, je me trouvai à la hauteur de son embouchure; le vent ne permettant pas d'y entrer le matin, et désirant ne pas perdre de temps, je me dirigeai sur Tongatabou, des îles des Amis, pour y faire de l'eau et des vivres, etc. J'avais un autre motif pour aller à Tongatabou, c'était le désir de rencontrer le capitaine Dumont-d'Urville, commandant l'*Astrolabe*, sloop de guerre de Sa Majesté Très-Chrétienne, qui était parti de la Nouvelle-Zélande environ deux mois avant que j'y fusse arrivé.

Le 15 août, je jetai l'ancre dans la rade de Tongatabou, et fus bientôt visité par un Français de l'*Astrolabe*, et un Anglais qui avait fait partie de l'équipage du *Port-du-Prince*, corsaire anglais de 32 canons, qui se perdit sur l'une de ces îles, en décembre 1806 (1).

Cette personne m'apprit que l'*Astrolabe* était parti de Tongatabou pour visiter les îles Fidji, vers le milieu du mois de juin dernier, après avoir été maltraité pendant sa relâche ici.

L'*Astrolabe*, après être entré dans le havre de Tongatabou, fut jeté sur le rivage, et demeura dans cet état pendant huit jours, exposé au plus grand danger, ayant perdu sa fausse quille, deux ancres, et rompu ses câbles.

Il fut enfin tiré de cette périlleuse situation par un flux de haute marée qui le remit à flot: tel fut, pendant un moment, le danger de sa position, que le capitaine se préparait à abandonner le navire aux insulaires, et dans cette intention, il avait envoyé sa vaissele, ses coffres, son argent, à l'établissement anglais des Missions, près du mouillage. Lorsque l'*Astrolabe* fut remis à flot, il entra dans le port, où il resta à l'ancre pendant un mois, pour réparer les avaries qu'il avait souffertes.

Quelques jours avant le départ de l'*Astrolabe*, un différend s'éleva entre les habitans et l'équipage, et, dans la rixe qui s'ensuivit, trois des premiers et un marin furent tués (2).

(1) Ce bâtiment fut enlevé par les naturels d'une des îles de *Hapai*, situées à peu de distance au nord de Tongatabou.

(2) Voir sur ces malheureux événemens, dont quelques détails sont in-

Le lendemain matin, je reçus la visite de plusieurs de mes anciens amis; l'un d'eux m'offrit un canon double de fusil de fabrique française à double percussion, et une montre d'argent, qui avaient été pris à des officiers de l'*Astrolabe*. Le Français de mon bord et moi nous achetâmes, lui la montre, et moi le fusil; dans l'intention de les rendre à leurs propriétaires, que j'espérais rencontrer bientôt en parcourant ces îles.

Outre ces détails, j'appris le sort du vaisseau américain le *Duc de Portland*, qui fut détruit à Tonga, et qu'une partie des équipages de trois baleiniers avait été tuée en défendant les bâtimens contre les attaques des insulaires, dans l'espace des quatre années précédentes; tout cela, quoique je fusse une vieille connaissance très-bien accueillie parmi ces enfans de la nature, me détermina à ne point confier ma sûreté à leur amitié.

Pour prévenir toute surprise, je divisai mon équipage en trois quarts et mis un officier à la tête de chacun; je lui fis connaître le sort dont nos compatriotes avaient été victimes, et lui recommandai la plus stricte vigilance.

Je suis fâché de dire que, malgré ces injonctions, je trouvai, à ma grande surprise, l'officier du second quart ainsi que les hommes endormis avant le jour, le matin du 20 août.

Ce jour-là, je fus réveillé par un bruit sourd qui se faisait sous la poupe, je me mis à la fenêtre, et aperçus un grand canot monté par environ soixante hommes, et puis immédiatement dix-huit autres de la même grandeur.

Épouvanté de cette visite inattendue, je supposai que le vaisseau était sur le point d'être escaladé! J'avais dans ma chambre une paire de pistolets et un mousquet chargés; mais, à cause de l'obscurité, je ne pus mettre la main que sur un seul pistolet, avec lequel je m'élançai sur le gaillard-d'arrière, où je trouvai le second officier entièrement endormi, et, courant à la poupe, je déchargeai mon pistolet sur les insulaires.

exact, le Rapport du capitaine Dumont-d'Urville, en date d'Amboine, le 7 octobre 1827, inséré dans les *Annales maritimes et commerciales*, publiées par M. Bajot. (*Bulletin de la Société de géographie*, 75^e numéro.)

Je fus bientôt suivi par un naturel de l'île, vieux matelot de mon bord, qui avait embrassé le christianisme et qui cria aux habitans de l'île de se retirer, et les avertit qu'autrement l'artillerie du vaisseau allait tirer sur-le-champ et les couler bas. Pendant ce temps, l'équipage avait pris l'alarme, et tous étaient à leur poste.

La Research dut son salut à cette manœuvre. Si j'avais tardé de quelques minutes, elle eût sans doute éprouvé le même sort que le *Port-au-Prince* et le *Duc de Portland*.

Les insulaires, interrogés le jour suivant sur le motif qui les avait amenés si près du vaisseau pendant la nuit, répondirent qu'ils étaient venus pour trafiquer. Quoi qu'il en soit, ils ont toujours le double dessein de trafiquer et de surprendre, puisqu'ils ne quittent point leurs armes.

Ayant complètement renouvelé mes vivres et fait de l'eau, je quittai Tongatabou le 26 août, et pris avec moi trois insulaires pour me servir d'interprètes.

Le 1^{er} septembre, je jetai l'ancre dans les eaux de l'île de *Rothuma*, et fus ensuite visité par quelques naturels et deux marins anglais qui demeuraient sur le rivage.

Ces derniers m'apprirent que l'*Astrolabe* n'avait point touché à cette île : je laissai entre leurs mains une lettre pour le capitaine Dumont-d'Urville, dans laquelle je l'informais du motif de mon voyage, en l'engageant à suivre *la Research* à *Tucopia*, où je pourrais lui donner des détails plus circonstanciés.

Le 5 septembre, j'aperçus *Tucopia*, et j'envoyai à terre Martin Busshart, pour se procurer des interprètes et ramener à bord le lascar qui avait visité *Mannicolo*. Vers le soir, l'embarcation revint avec le lascar et un petit chef nommé *Rathea*, ayant à peu près dans l'île le même rang qu'un écuyer en Angleterre : il nous offrit ses services comme pilote et interprète pour *Mannicolo*.

Je fis tous mes efforts pour engager le lascar à m'accompagner, mais en vain. Il persista, comme il avait fait au premier voyage,

(1) M. le capitaine Legorant de Tromelin, commandant la corvette la *Bayonnaise*, a trouvé cette lettre à *Rothuma*, et l'a conservée.

à ne vouloir point quitter sa femme, ses amis et sa patrie adoptive.

Cet homme est né à Surate. A notre première entrevue, nous ne pouvions nous entendre; son langage était un mélange d'anglais, de bengalais, et des langues des îles Fidjie et de Tucopia.

J'appris de lui qu'il y avait six ans qu'il avait visité l'île de Mannicolo dans un canot tucopien: à cette époque, vivaient dans l'île deux hommes blancs âgés, qui faisaient partie des équipages des vaisseaux naufragés dans cette île: il avait aussi vu quelques débris du naufrage, tels que des pièces de fer, des canons de cuivre, etc.

La nuit approchant, je me contentai de courir des bordées jusqu'au lendemain matin 6, et j'envoyai à terre les dessinateurs avec Martin Busshart et une autre personne, pour recueillir parmi les insulaires tous les objets ayant appartenu aux vaisseaux naufragés à Manicolo, et qu'ils pourraient avoir en leur possession.

Les embarcations revinrent dans l'après-midi avec tous les objets qu'elles purent se procurer. La poignée qui en fait partie appartient à l'épée dont je rapportai la garde à Calcutta sur le *Saint-Patrick*: elle porte les mêmes chiffres et les mêmes empreintes.

Je laissai en ces lieux une seconde lettre pour le capitaine Dumont d'Urville, lui indiquant les moyens de me rencontrer (1).

Ayant terminé tout ce que j'avais à faire à Tucopia, je mis dès le soir même à la voile pour Mannicolo, et le pilote se dirigea sur une étoile brillant à l'ouest. A dix heures du lendemain matin, je me trouvai à moitié hauteur de l'île.

A midi, nous n'en étions éloignés que de trois ou quatre lieues: je pouvais apercevoir que l'abord de l'île était excessivement dangereux, à cause des bancs de sable et des nombreux récifs, dont les uns étaient à fleur d'eau, et les autres couverts de deux ou trois brasses d'eau.

Le jour était trop avancé pour envoyer des canots chercher un

(1) Le capitaine Dumont d'Urville a effectivement trouvé cette lettre à Tucopia, mais elle lui indiquait seulement qu'il pourrait rencontrer le capitaine Dillon au mouillage de Santa-Cruz. (*Bulletin de la Société de Géographie*, 75^e numéro.)

mouillage ; je passai donc la nuit à faire des bordées en tous sens devant l'île.

Le lendemain matin, 8 septembre, dès la pointe du jour, j'envoyai à terre deux embarcations armées, dans lesquelles étaient M. Busshart et Rathea, pour reconnaître un port et ouvrir des communications amicales avec les insulaires : ils revinrent une heure après la nuit close. Ils nous annoncèrent qu'ils avaient découvert un port dont l'entrée n'était pas très-difficile.

L'officier que j'avais chargé de cette mission m'informa, de plus, qu'en doublant une pointe de l'île, les bateaux s'étaient trouvés en face d'un village dont les habitans, à leur vue, avaient aussitôt fait retentir leur instrument de guerre, et, armés d'arcs et de flèches empoisonnées, étaient accourus sur le rivage, où ils avaient commencé leurs danses guerrières.

Rathea, le tucopien, cependant les harangua dans le langage de Mannicolo, et leur dit de ne point s'alarmer, qu'il leur conduisait un vaisseau chargé de colliers et de coutellerie, et qu'ils n'avaient rien à craindre de la part des blancs ; qu'ils n'étaient point des esprits, mais des habitans d'autres terres, qui faisaient des présens à tous les chefs des peuplades qu'ils visitaient.

Ce discours les tranquillisa : ils furent chercher leurs femmes, leurs enfans, leurs vieillards, qui s'étaient réfugiés dans les bois pour échapper à ceux qu'ils regardaient comme venus pour envahir leur pays. Ils invitèrent Rathea à venir à terre, le reçurent avec douceur et le prièrent de faire descendre un matelot sur le rivage, afin qu'ils pussent s'assurer qu'il était homme comme eux.

Martin Busshart saisit l'occasion de les convaincre en s'élançant sans crainte sur le rivage : ils l'accueillirent avec des manières amicales, examinant avec un soin minutieux ses membres et sa peau, et restèrent tous persuadés qu'il n'était réellement qu'un homme.

Des présens, tels que des colliers, des boutons, furent distribués aux insulaires, qui promirent à leur tour de venir visiter le vaisseau le jour suivant. Jusqu'au 12 septembre, nous nous occupâmes à chercher un meilleur abri ; mais n'en trouvant pas, je jetai l'ancre, le 13, dans le port premièrement découvert.

La saison des pluies avait déjà commencé, et le climat était mal-

sain. Plusieurs Européens de mon bord étaient atteints de la fièvre, qui ne les quitta qu'après notre départ de la Nouvelle-Galles du Sud.

J'e fis plusieurs questions aux habitans, relativement aux deux hommes blancs laissés à Mannicolo, et les plus vieux d'entre eux me donnèrent les détails suivans sur les vaisseaux qui les avaient amenés.

RÉCIT DES INSULAIRES.

Lorsque les vieillards n'étaient encore que des enfans, il s'éleva pendant une nuit un ouragan furieux qui renversa les toitures de leurs cabanes, brisa leurs arbres fruitiers, exerça dans l'île de grands ravages : deux grands vaisseaux se perdirent sur la côte sud-ouest de l'île, près des villages de Wannow et Priow; l'un d'eux s'engloutit, et l'autre se brisa contre les écueils. Les esprits qui montaient le dernier vaisseau rassemblèrent sur le rivage, à Priow, plusieurs objets qui leur servirent à construire un petit navire à deux mâts, sur lequel ils s'embarquèrent, laissant derrière eux deux de leurs compagnons. J'étais sur les lieux où ce petit navire fut construit.

Ces hommes étaient connus des insulaires sous le nom de Mara. L'un d'eux mourut environ trois ans et demi avant mon arrivée; l'autre demeurait avec un chef de tribu des Pawcories; il suivit son protecteur dans la guerre, où celui-ci, ayant été vaincu, fut contraint pour son salut de fuir dans une des îles voisines : l'homme blanc, son ami, l'accompagna dans ce voyage.

Cet événement arriva une saison et demie (ou un an et demi, car ils ne comptent leur année d'après le retour de deux saisons, froide et chaude) avant mon arrivée. Depuis ce temps, on n'a plus entendu parler de la tribu des Pawcories.

Les naturels de Mannicolo rapportaient que de grandes guerres avaient eu lieu entre les blancs et les habitans de la côte ouest et sud-ouest de l'île, et que pendant ces guerres, cinq des chefs de Wannow et quarante de leurs hommes avaient été tués.

Nous jetâmes l'ancre à l'est de l'île, dans la baie de W. B. Barley, et nous apprîmes bientôt que les peuplades voisines étaient généralement en guerre avec celles qui habitaient la partie ouest

et sud-ouest de l'île; qu'ils ne se mêlaient pas des différends de leurs ennemis avec les blancs, et qu'ils n'avaient vu aucun des naufragés.

Les naturels de la côte en vue de notre mouillage communiquaient volontiers tous les détails qu'ils connaissaient sur le malheureux événement, tandis qu'il en était tout autrement de ceux qui habitaient la partie voisine du lieu du naufrage. Ils étaient bien moins portés à répondre à nos questions, s'excusant sur ce que tous ceux qui pouvaient se rappeler cet événement étaient morts; mais ce n'était qu'une réponse évasive, car la contenance débile, les cheveux blanchis et l'âge avancé de ceux qui se servaient d'un pareil subterfuge, me prouvaient assez qu'ils avaient bien pu être témoins oculaires.

Le fait est que les Indiens de Wannow et Priow me regardaient avec jalousie et soupçon : ils craignaient que je ne vinsse pour leur demander satisfaction des cruautés qu'ils avaient sans doute exercées sur les malheureux naufragés.

Je partis de Mannicolo le 8 octobre, avec l'intention de visiter les îles sous le vent, pour chercher le Français qui avait pris la fuite avec la tribu des *Pawcories*.

La plus près de Mannicolo est l'île d'Ourry, ou la Nouvelle-Alderney du capitaine Carteret, en A. D. 1767. Il avait placé cinq îles dans ces parages; maintenant il n'en existe plus qu'une, appelée *Otooboa* par les habitans.

J'avais pris à Mannicolo un naturel d'Otooboa; je l'envoyai à terre le lendemain matin avec deux embarcations armées, qui revinrent le soir sans avoir pu recueillir aucuns renseignements sur le Français. Ces embarcations ramenèrent deux tucopiens.

Le 10 au matin, je mis le cap sur l'île la plus voisine, appelée par les Espagnols *Santa-Cruz*, par le capitaine anglais Carteret, *île de lord Egmont*, et par les naturels, *Indenny*.

Je passai la nuit entre cette île et Tinnacoraw, autrement appelée île du Volcan, par Carteret; elle était en un complet état d'ignition, et de toutes parts jaillissait une lave enflammée qui coulait comme un torrent sur les côtes de l'île.

Le lendemain matin 11, j'entrai dans la baie *Graciosa*, de l'île

d'*Indenny* ou *Santa-Cruz*, et fus aussitôt environné par 175 canots de trois ou cinq hommes chacun.

Avant que j'eusse atteint le mouillage, ils commencèrent l'attaque en lançant à bord des flèches empoisonnées, auxquelles je ripostai par une décharge de neuf mousquets pour leur démontrer à temps que, quoiqu'animés d'intentions pacifiques, nous n'étions pas disposés à nous laisser attaquer avec impunité. Le seul mal que leur fit cette décharge fut une blessure que reçut un insulaire dans la partie charnue du bras.

Je jetai l'ancre à l'entrée de la baie près des lieux où l'amiral espagnol Mendana établit et abandonna une colonie, 232 ans environ avant mon arrivée; je ne pense pas que depuis ce temps, il soit entré d'autre vaisseau dans la baie Graciosa, si ce n'est la *Research*.

Mon interprète tucopien, Rathea, ne put rien comprendre au langage des insulaires; les deux autres tucopiens le remplacèrent dans les fonctions d'interprète.

Je m'informai si le chef de la tribu des Pawcories, venu de Mannicolo avec un homme blanc, était parvenu à *Indenny*. Les naturels répondirent qu'ils ne les avaient jamais vus.

Étant toujours mouillé dans la baie Graciosa, je formai un conseil composé de mes officiers, conformément aux ordres que j'avais reçus à cet égard, pour délibérer sur la question de savoir si nous pousserions plus avant nos recherches ou non, afin de découvrir le seul homme survivant des naufragés. L'opinion unanime fut que toutes recherches ultérieures seraient infructueuses; le mauvais état de mon équipage me fit aussi donner mon avis en ce sens.

Rathea et Martin Busschart demandèrent alors à être reconduits à Tucopia, comme nous en étions convenus avant de quitter cette île; dans les circonstances actuelles, il était difficile pour moi d'agir par moi-même; je convoquai donc encore le conseil de mes officiers, qui décidèrent que nous devions débarquer ces hommes à Tucopia, et nous conformer à nos conventions, d'après lesquelles ces hommes avaient quitté leurs maisons pour suivre une expédition qui ne leur présentait aucun intérêt personnel.

Je mis donc à la voile le 14 octobre pour *Indenny* ou *Santa-*

Cruz, et le lendemain le Français, les dessinateurs et un officier tombèrent malades, et le 18, je fus moi-même atteint de la même maladie, qui exerçait dans ce moment de grands ravages dans mon équipage.

Il ne restait plus qu'un seul homme pour commander les manœuvres, et peu de marins européens pour les exécuter. L'hôpital renfermait vingt-deux malades.

Le 30 du même mois, le médecin m'envoya une opinion écrite, par laquelle il me conseillait de chercher au plus tôt un port dans la Nouvelle-Galle du Sud ou dans la Nouvelle-Zélande, parce qu'en restant sous les tropiques avec un aussi grand nombre de malades à bord, le mal prendrait de plus grands développemens, et que je compromettrais le salut du vaisseau et la vie de tout l'équipage.

Considérant qu'il ne restait plus pour conduire ce navire qu'un seul officier, qui pouvait lui-même tomber malade, je crus qu'il était prudent d'adopter l'avis du médecin, et je fis gouverner sur la baie des îles de la Nouvelle-Zélande, où nous arrivâmes le lundi 5 novembre.

Le lendemain, le médecin me fit comprendre la nécessité de nous procurer une cabane sur le rivage, pour en faire un hôpital, et de débarquer aussitôt que possible les hommes qui se trouvaient sur la liste du docteur. Je me procurai une cabane sans perdre de temps, et mis aussitôt les malades à terre.

J'étais moi-même très-mal, et je savais que d'ici à long-temps il ne serait pas prudent de passer les tropiques avec un équipage qui était dans un état aussi déplorable. Je pensais à tous les dangers que pouvait courir notre navire sur une mer parsemée d'écueils, et considérant les précieux restes que nous avions à notre bord, voyant, surtout, que mes provisions étaient presque toutes épuisées, je me mis à réfléchir sérieusement à la marche que je devais suivre dans cette circonstance critique.

D'abord, j'étais convaincu que mon équipage ne serait pas en état de quitter la Nouvelle-Zélande au plus tôt dans un mois ou six semaines; ensuite il nous aurait fallu deux mois pour aller à *Tucopia* et de là au port Jackson, faire des vivres, puisque la sai-

son était trop avancée pour nous rendre dans l'Inde en suivant la route ordinaire par le sud de la Nouvelle-Hollande, et trop peu pour naviguer dans le passage du Nord par le détroit de Torres ou le canal Saint-Georges; ce qui me plaçait dans l'impossibilité d'arriver à Calcutta avant le commencement de juillet prochain.

Je consultai donc mes officiers sur ce que nous avions à faire dans une pareille situation; on fut d'avis qu'il fallait se procurer un petit navire afin de débarquer les interprètes.

Peu de temps après cette délibération, le capitaine Kent, commandant le brick le *Governor Macquarie*, du port Jackson, m'offrit de reconduire sur son bord les interprètes à Tucopia. Je soumis cette proposition à un conseil composé de M. Chaigneau, de M. Russel et moi. Nous décidâmes unanimement qu'il fallait accepter la proposition du capitaine Kent. M. Russel embarqua sur le *Governor Macquarie* avec les interprètes, et peu de temps après mit à la voile pour Tongabaton et Tucopia.

Je partis de la baie des îles le 13 décembre, et j'arrivai au port Jackson, dans la Nouvelle-Galles du Sud, le 29 du même mois.

Le jour de mon arrivée au port Jackson, j'appris que le sloop de guerre français l'*Astrolabe* avait touché à la terre de Van-Diëmen le 19 décembre, et que son commandant, M. Dumont-d'Urville, avait recueilli quelques informations à Amboine, sur les découvertes que j'avais faites à bord du *Saint-Patrick*.

J'appris aussi qu'il avait quitté la terre de Van-Diëmen, pour se diriger vers la *Malicola* du capitaine Cook; mais j'espérais qu'ayant eu connaissance de mes succès sur la côte de la Nouvelle-Zélande, il arriverait au port Jackson vers le 27 du mois de janvier; en conséquence je l'attendis jusqu'au 31, lorsque ne voyant plus de probabilités qu'il touchât à ce port, je mis à la voile le 1^{er} février, et je me dirigeai directement sur Calcutta.

PIERRE DILLON.

Apprend les découvertes du capitaine Dillon.

L'*Astrolabe* était mouillée, le 20 décembre 1827, sous les murs de *Hobart-Town*, ville nouvellement fondée, chef-lieu du gouvernement de *Tasmanie*.

L'intention du capitaine d'Urville, en arrivant dans ce port, était, après un court séjour, de continuer à explorer la Nouvelle-Zélande; mais ce fut là qu'il eut, pour la première fois, connaissance des découvertes du capitaine Dillon.

Indépendamment du but scientifique de la mission de l'*Astrolabe*, on avait recommandé à M. d'Urville de chercher les traces du naufrage de la *Pérouse*. A son départ de Toulon, au mois d'avril 1826, on ne connaissait pas encore, en France, les récits faits à Calcutta par le capitaine Dillon, sur ses découvertes aux îles de *Tucopia* et *Mallicolo*. Seulement le bruit s'était répandu qu'un capitaine américain avait vu une croix de Saint-Louis entre les mains des naturels d'une île située dans l'intervalle qui sépare la Nouvelle-Calédonie de la Louisiane, et l'on supposait que cette décoration avait pu appartenir à la *Pérouse* ou à l'un des officiers sous ses ordres.

Voici quelques passages de la lettre écrite au Ministre de la Marine par le capitaine d'Urville, datée de *Hobart-Town* (Terre de Van-Diemen), le 4 janvier 1828, arrivée à Paris le 23 août suivant.

« Le capitaine Dillon a paru dans cette colonie, il y a trois ou quatre mois, avec son navire la *Recherche*, et y a fait un long séjour: je ne vous répéterai point l'histoire de ses intéressantes découvertes aux îles *Tucopia* et *Mallicolo*, mais j'ai consulté avec soin les personnes les plus respectables d'*Hobart-Town*, et elles s'accordent à penser qu'il y a du vrai dans ses dépositions.

« J'ai eu un long entretien avec un capitaine qui l'a souvent vu durant son dernier passage, et qui le connaissait depuis longtemps: celui-ci n'hésite point à ajouter foi entière à ses découvertes; et, par cette voie, je me suis procuré de précieux renseignements sur diverses circonstances peu connues jusqu'à présent.

« Bientôt mon parti a été pris : j'ai demandé ici les vivres qui m'étaient nécessaires, les ancres et autres menus objets qui me manquaient encore; tout m'a été accordé avec une célérité qui a répondu à l'empressement que je témoignais; et j'espère que, demain 5 janvier 1828, l'*Astrolabe* aura repris la mer. »

En effet, le capitaine d'Urville appareilla comme il l'avait annoncé, et partit pour sa nouvelle destination. Le rapport que nous allons presque entier reproduire, va mettre le lecteur à même de suivre le savant navigateur dans ses curieuses investigations.

♦♦♦

Extrait du Rapport adressé à S. Ex. le Ministre de la Marine sur les opérations de la corvette l'Astrolabe, depuis son départ d'Hobart-Town, jusqu'à son arrivée à Batavia.

JANVIER 1828.

Rade de Batavia, à bord de l'*Astrolabe*, le 31 août 1828.

Nous quittons Hobart-Town le 5 janvier au matin, jouissant tous d'une santé parfaite, et livrés aux plus flatteuses espérances; d'excellens vivres, nos grelins et nos ancres remplacés, garantissaient notre salut, même au milieu des îles les plus malsaines et des fonds les plus dangereux; enfin le moral de l'équipage, jusqu'alors vivement ébranlé par les épreuves terribles auxquelles nous n'avions, pour ainsi dire, échappé que par miracle, semblait se ranimer par degrés, et je comptais sur des succès presque certains. Il est vrai que nous ne pûmes éviter les vents furieux qui soulèvent, une partie de l'année, les flots de la mer Antarctique, et qui règnent surtout, en cette saison, dans le canal qui sépare la Nouvelle-Hollande de la Nouvelle-Zélande. Cependant nous n'y essayâmes aucune avarie remarquable; et après avoir été long-temps retardés par les vents forcés du N. N. E., nous atteignâmes des régions plus tempérées, et, le 20, nous reconnûmes l'île Norfolk. Depuis cette époque, chaque jour d'immenses lits de bacillaire (corpuscules marins qui semblent autant

tenir de la plante que de l'animal) couvraient les flots tranquilles de la mer, et nous causaient parfois des alarmes par leur ressemblance surprenante avec l'effet que produisent d'ordinaire les bas-fonds ou les bancs à fleur d'eau.

La Coquille n'avait pu voir le rocher *Mathews*; j'eus le soin de me mettre avec lui de bonne heure en latitude, et, le 26, nous en passâmes à un ou deux milles de distance. Nous ne fûmes pas peu étonnés de voir que cet flot, qui occupe à peine deux milles de circuit, est un véritable volcan en activité. Ses flancs déchirés, calcinés, et quelquefois recouverts de soufre cristallisé, n'offrent aucune trace de verdure, tandis que d'immenses tourbillons de fumée s'échappent sans cesse de sa cime, et promènent au loin leurs vapeurs sulfureuses. En quittant ce rocher bizarre, je crus devoir me déranger un peu de ma route pour reconnaître l'île d'Ernonan; jaloux de rattacher, autant qu'il serait possible, les opérations de *l'Astrolabe* aux excellents travaux de M. d'Entrecasteaux; d'autant plus, que l'année précédente, nous avions déjà vu ce même point. Le 28, nous en passâmes tout près, et ne le perdîmes de vue que le 29 au soir.

Alors je ne songeai plus qu'à me rapprocher de Tikopia (1), en me dirigeant cependant assez à l'E. pour voir et reconnaître en outre les îles Mitre et Cherry, jusqu'alors assez mal déterminées. Sans cesse arrêtés dans notre marche par les calmes et les faibles brises de l'E. au N., ce ne fut que le 9 février que nous passâmes à deux ou trois milles de l'île de Mitre, et vîmes peu après l'île Cherry, à plus grande distance (ce sont les îles *Fataka* et *Anouda*, en langue des insulaires). Le 10, au soir, nous arrivâmes devant Tikopia, et communiquâmes sur-le-champ avec les naturels. Le Prussien Buchert, de retour à Tikopia depuis trois semaines seulement, et devenu historique par les rapports de M. Dillon, promit de s'embarquer volontiers avec nous, si je lui permettais d'amener sa femme, Nouvelle-Zélandaise; ce que je lui accordai, quoique au fond cette proposition ne me fût pas du tout agréable. J'envoyai les naturalistes et quelques officiers

(1) Le capitaine Dillon écrit *Tucopia*; le capitaine d'Urville *Tihopia*. Le capitaine Dillon écrit *Vannicolo*; le capitaine d'Urville *Vanikoro*.

dañs un canot, visiter l'île et les naturels; je passai la nuit en panne, à très-petite distance, et le lendemain, pour faire route, j'attendis le retour de Buchert. Mais il avait changé d'avis dans la nuit; il refusa net d'aller à Vanikoro, sous prétexte que l'air y était très-mauvais, et que la fièvre y faisait périr tous les étrangers. Le lascar était encore plus éloigné d'accéder à une pareille proposition; et tous les naturels que je me fis désigner par Buchert, comme les plus susceptibles de m'être utiles par leur expérience et leur influence, refusèrent également, témoignant par des gestes non équivoques, que la fièvre et ses frissons y tuaient tout le monde. Un témoignage aussi unanime, joint à ce que Dillon avait écrit de la Nouvelle-Zélande, ne nous laissait aucun doute sur les dangers que nous allions nous-même y courir; mais une pareille considération ne pouvait me retenir, quand les lois du devoir, et plus encore celles de l'honneur, m'appelaient impérieusement sur ces plages redoutables.

Enfin, je fus réduit à garder deux Anglais, déserteurs d'un navire baleinier, et qui résidaient à Tikopia depuis huit à neuf mois, ainsi que cinq naturels qui avaient laissé partir leurs pirogues, et n'avaient aucun moyen de regagner leur île. Ceux-ci, gens du peuple et dépourvus d'intelligence, ne pouvaient m'être utiles, et l'humanité seule me força de les laisser à bord et de les y nourrir jusqu'à la première terre: mais l'un des deux Anglais, nommé *Hambitton*, parlait assez couramment la langue de ces îles, et me parut disposé à nous rendre tous les services qui dépendaient de lui. Ainsi je me consolai de n'avoir pu gagner Buchert, qui eût fini sans doute par élever des prétentions ridicules, et m'eût été fort incommode avec sa Zélandaise.

Sur les renseignemens donnés par les naturels de Tikopia, je fis mettre le cap à l'O. N. O.; et quoique singulièrement retardés par les calmes, dès le lendemain au soir nous aperçûmes très-distinctement, au coucher du soleil, le sommet des îles Vanikoro. De bonne heure, le 14, nous fûmes à quatre à cinq milles de la pointe orientale, et je commençai à prolonger de très-près les récifs qui ceignent toute la côte du S., cherchant attentivement un passage par où nous pussions pénétrer. Ce jour, nos efforts

furent inutiles ; et le vent ayant tourné à l'O. , j'en profitai pour retourner sur mes pas , et me replacer à l'E. de l'île. Le lendemain au matin , j'envoyai le grand canot à terre , sous les ordres de M. Lottin , vers un grand enfoncement sur la partie orientale ; par le moyen d'Hambitton , cet officier apprit que Dillon était entré par l'E. et sorti par le N. de Vanikoro , et il se fit désigner les endroits où il avait mouillé. Il apprit aussi que les récifs où périrent les deux vaisseaux *wacu mara* (*mara* est le nom que donnèrent les naturels aux Français ainsi qu'à nous) se trouvaient du côté opposé de l'île.

Les vents d'O. persistant et ne permettant pas d'entrer dans la baie , que les récifs resserrent beaucoup de chaque côté , je voulus mettre à profit ce retard pour chercher l'île Taumako , célèbre par le voyage de Quiros , et dont les géographes ni les navigateurs n'ont pu retrouver la position. Ceux de Tikopia me la montraient dans le N. O. de leur île , et ceux de Vanikoro dans le N. N. E. de la leur , les uns et les autres à deux ou trois jours de pirogue , et me donnaient à l'appui des détails si positifs qu'il ne m'était pas permis de douter de leur véracité. Plusieurs d'entre eux l'avaient visitée ; et ce qu'ils m'en racontaient , me démontrait évidemment que c'était la même île où Quiros s'était arrêté , et où il avait appris l'existence des îles Vanikoro , qu'il écrivit *Mallicolo* , comme le prononcent incorrectement plusieurs naturels. J'attachais un grand prix à retrouver un point si important en géographie , et où j'eusse pu me procurer de l'eau et des rafraichissemens , suivant le récit de Quiros ; mais je courus en vain sur le point déterminé par les deux directions que je viens de citer ; je ne vis rien , et je revins , le 19 , me présenter devant Vanikoro. Après avoir de nouveau fait explorer la baie de l'E. , que je nommerai baie de *Tevai* , le 21 je me déterminai à y conduire la corvette , et le soir elle fut amarrée dans un petit havre entre des récifs , que nous avons appelé havre *Docilli*. Cette baie , entièrement exposée aux vents et aux houles de l'E. , était loin de nous offrir un mouillage assuré , mais je ne songeai qu'à l'importance des motifs qui m'y appelaient , et fermai les yeux sur les dangers que l'*Astrolabe* pouvait y courir. Par bonheur , le temps fut

cons
n'y e
De
offici
les p
jours
vent
midi
écha
natur
pond
tions
rent

On
les qu
Tevai
qu'il
près d
le 26,
de l'é
revin
les, la
de ces
même
dissém
des an
tout v
durabl
les obj
rouille
de sot
rante
au for
détach

constamment beau durant le séjour que nous y fîmes, et nous n'y eûmes pas le plus léger sujet d'inquiétude.

Dès le 23 février, j'expédiai M. Gressien avec plusieurs autres officiers vers les récifs de Vanou et de Païou. Le grand canot qui les portait était armé en guerre et pourvu de vivres pour trois jours, au cas où les naturels auraient voulu l'attaquer, et où le vent eût retardé son retour. M. Gressien revint le lendemain à midi, après avoir fait le tour entier de l'île, et s'être procuré par échange quelques objets peu importans du naufrage. Par-tout les naturels s'étaient montrés plus effrayés qu'entrepreneurs; ils répondirent vaguement et d'une manière évasive à toutes les questions relatives aux vaisseaux perdus sur leurs côtes, et ne voulurent point indiquer le lieu où l'on en voyait encore des vestiges.

LE LIEU DU NAUFRAGE EST DÉCOUVERT.

Cet essai ne me parut point satisfaisant, d'autant plus que, par les questions que j'avais moi-même adressées aux naturels de Maneval et Maneval, les deux villages les plus voisins de notre village, il me paraissait constant que les vaisseaux avaient péri près de Païou, et qu'il y en existait encore des traces : ainsi, dès le 26, à trois heures du matin, M. Jacquinot et quatre personnes de l'état-major repartirent dans le grand canot pour Vanou, et revinrent le soir, à onze heures. Après diverses tentatives inutiles, la vue d'un morceau de drap écarlate séduisit tellement un de ces sauvages, qu'aussitôt il conduisit le grand canot au lieu même où périt l'un de ces malheureux bâtimens. Nos gens virent disséminés au fond de la mer, à trois ou quatre brasses sous l'eau, des ancres, des canons, des boulets, des saumons, etc., et surtout une immense quantité de plaques de plomb, seuls témoins durables de cette fatale catastrophe. Tout le bois avait disparu, et les objets plus minces en cuivre ou en fer étaient corrodés par la rouille, ou au moins complètement défigurés. M. Jacquinot tenta de soulever une des ancres; mais les coraux, qui, depuis quarante ans, avaient constamment bâti tout à l'entour, la retenaient au fond avec tant de force, qu'il lui eût été impossible de l'en détacher sans détruire le canot.

Je pris alors le parti d'y envoyer la chaloupe elle-même pour relever au moins une ancre et un canon, afin de les porter en France comme preuves irrécusables des efforts que nous avions tentés, et du naufrage de nos infortunés compatriotes. Mais avant d'éloigner la chaloupe du bord, je voulus mouiller le navire dans un lieu sûr et à l'abri de tout événement. La baie intérieure, que je nommerai baie de *Manevai*, pouvait seule m'offrir cette sécurité, et je me déterminai à y conduire la corvette. Pour cela, il fallait traverser un canal étroit, si obstrué de coraux, qu'en certains endroits il n'offrait pas la longueur de *l'Astrolabe*, et sur les bords duquel la mer brisait avec violence : ainsi c'était une entreprise aussi pénible que dangereuse.

Au mouillage, nous n'étions pas restés oisifs : l'eau et le bois avaient été complétés, malgré les chaleurs dévorantes d'un soleil vertical ; et nos petites embarcations sillonnaient chaque jour les baies de *Tevai* et de *Manevai*, pour en lever le plan avec toute l'exactitude possible. Nonobstant ces travaux pénibles, tout le monde se maintint en bonne santé ; M. Sainson et le maître d'équipage, seuls malades en y arrivant, s'étaient même rétablis, et nous commençons à rire des puériles frayeurs du Prussien et du peuple entier de *Tikopia*. Personne ne couchait à terre, et je n'avais permis qu'à M. Gaynard de rester à *Nama* avec l'anglais *Hambitton* pour fréquenter de plus près les naturels, les questionner plus aisément, et s'y procurer des lumières plus certaines sur le séjour des Français à *Vanikoro*, et sur les traces qu'ils auraient pu en laisser.

Ce fut le 29, au point du jour, que nous démarrâmes du havre *Docili* pour nous rendre au mouillage de *Manevai*. Il nous fallut deux journées entières de travaux continuels, depuis cinq heures du matin jusqu'à huit heures du soir ; il nous fallut élonger, mouiller et relever plus de quarante ancres, tant grosses que petites, par des fonds de vingt-cinq à trente brasses, pour en venir à bout, et ce ne fut pas sans les plus grands périls. Vingt fois je vis la corvette sur le point d'être entraînée et brisée contre les récifs ; et là, tout ce que nous aurions pu espérer, eût été de nous sauver à la plage, pour y rester à la merci des peuples les plus sauvages et les plus dégoûtans de la *Polynésie* ; nous n'au-

riens
car,
brass
qu'or
En
rière
Ici la
vents
pour
bords
et ser
par la
habit

Dé
heure
grand
Guilb
soin
de se
ancres
et ne
que c
conna
violence
loupe
un ca
la rou
de plo
Ces
par le
rillon
les N
chives
seulen

rions pas même eu la consolation de jouir des débris du naufrage, car, à toucher ces tristes brisans, l'eau prend de suite huit à dix brasses de profondeur, et le bâtiment s'y serait englouti sans qu'on en vit rien réparaître.

Enfin, dans la journée du 2 mars, l'*Astrolabe* fut amarrée derrière le village de Manevai, devant une belle rivière d'eau douce. Ici la baie de Manevai forme un hâvre très-commode, à l'abri des vents, où mouilleraient toutes espèces de bâtimens, et où ils pourraient même abattre en carène sans courir aucun risque. Les bords de ce beau bassin sont couverts d'arbres et de plantations, et seraient susceptibles de la plus grande fertilité, si l'on en juge par la facilité avec laquelle ils se prêtent aux faibles efforts des habitans.

DÉBRIS TIRÉS DES FLOTS.

Désormais tranquille à l'égard de la corvette, le 3 mars, à trois heures et demie du matin, la chaloupe armée en guerre et la grande baleinière partirent sous les ordres de MM. Gressien et Guilberf. La mission du premier était de reconnaître avec tout le soin possible les récifs de Païou et de Vanou; et celle de l'autre, de se procurer des objets remarquables du naufrage, tels que ancres, canons, etc. Ils furent deux jours entiers absens du bord, et ne rentrèrent que le 5, à cinq heures et demie du matin. Quoique contrarié par le mauvais temps, M. Gressien exécuta sa reconnaissance; et M. Guilbert, après de grandes difficultés et de violens efforts qui fatiguèrent et même endommagèrent la chaloupe, parvint à se procurer une ancre de dix-huit cents livres et un canon court en fonte, du calibre de 8, tous deux corrodés par la rouille et couverts d'une croûte épaisse de coraux, un saumon de plomb et deux pierriers en cuivre.

Ceux-ci, beaucoup mieux conservés, seront surtout précieux par les numéros d'ordre et de poids qu'ils portent sur leurs tou-rillons. Le plus fort a les N^o 548 d'ordre et 144 de poids; l'autre, les N^o 286 d'ordre et 94 de poids. Par là, en consultant les archives du parc d'artillerie de Brest, il sera facile de s'assurer, non seulement si ces pièces proviennent de l'expédition de la Pérouse,

mais encore de reconnaître à laquelle des deux frégates, la *Boussole* ou l'*Astrolabe*, elles ont appartenu. Je ne doute pas un seul instant qu'elles ne soient de fabrique française, et j'ai la conviction morale, fondée sur tout ce que j'ai vu et appris à Vanikoro, que les bâtimeus qui s'y perdirent étaient effectivement ceux que commandait la *Pérouse*; mais j'avoue que les numéros de ces deux pièces en seront les seules preuves matérielles. Moins heureux que Dillon, aucun des objets que nous avons pu nous procurer ne nous a offert de fleurs de lis. Il est vrai que ce navigateur, arrivé trois mois avant nous sur ces lieux, a pu recueillir les naturels tous ceux qui portaient ces marques intéressantes, et ne nous laisser que ceux d'une moindre importance.

CÉNOTAPHE CONSTRUIT SUR UN RÉCIF.

Du moment où j'eus acquis l'intime persuasion que les bâtimeus de la *Pérouse* avaient péri à Vanikoro, et où je me fus assuré que tous les officiers de l'*Astrolabe*, sans exception, partageaient le même sentiment, je leur communiquai le projet, que j'avais depuis long-temps conçu, d'élever près de notre mouillage, à la mémoire de nos malheureux compatriotes, un monument modeste, mais suffisant pour attester notre passage à Vanikoro, et y laisser un témoignage de nos regrets. Cette ouverture fut avidement saisie par tous mes compagnons de voyage. Sur-le-champ, accompagné de plusieurs d'entre eux, je descendis sur le récif qui s'avance en pointe basse et cerne en partie le hâvre de Mangadey, et nous choisîmes de préférence une petite touffe de mangliers verdoyans, pour y placer un cénotaphe. Leurs racines entrelacées devaient consolider sa base, tandis que son chapiteau serait assis sur quatre pieux solidement fixés au sol. Je désignai M. Lottin pour suivre le travail des charpentiers et l'érection de ce monument, qui fut commencé le 6 mars au matin.

Alors je ne songeai plus qu'à me préparer à une dernière excursion que je voulais moi-même exécuter vers les récifs du naufrage. Suivi d'Hambilton et muni de cadeaux, je comptais descendre au village de Païou, où les Français paraissent avoir résidé, et, à

force
et leu
que t
essay
péri,
tirer,
efforts
missio
reillé

Mai
avait
dèle,
M. Ga
lesque
nature
et les
n'avai
disposi
pronon
le lit. T
ne dev
qu'il a

D'un
puis no
du N. C
et de g
huit à
leur et
dont ne

Dès
fièvre s
inentan
quatre
qués. A
mais ce
N., et

force de recherches et de questions, me procurer, sur leur séjour et leurs rapports avec les naturels, des renseignemens plus positifs que tout ce que j'avais pu obtenir jusqu'alors. J'eusse ensuite essayé de me faire conduire sur le lieu où l'autre navire avait péri, pour m'assurer s'il était réellement impossible d'en rien retirer, ainsi que l'affirmaient les sauvages : c'eût été le dernier des efforts que j'aurais tentés sur Vanikoro ; car regardant alors ma mission comme complètement remplie à cet égard, j'eusse appareillé dès que le mausolée aurait été terminé.

Mais la fortune, qui, jusqu'au retour de la chaloupe, nous avait protégés dans tous nos desseins, nous fut tout-à-coup infidèle, et tous les contre-temps vinrent à-la-fois fondre sur nous. M. Gaynard n'avait pu se procurer à Naina les renseignemens sur lesquels il comptait. Le caractère avide, turbulent et irascible des naturels lui avait suscité beaucoup d'embarras et de désagrémens, et les cinq jours qu'il avait passés au milieu de ces sauvages n'avaient servi qu'à lui donner l'idée la plus défavorable de leurs dispositions. Il n'en avait rapporté qu'un malaise général, qui se prononça dès le soir en fièvre violente, et qui le réduisit à garder le lit. Toutefois, je pensai que ce mal n'aurait point de suite, et ne devait s'attribuer qu'aux fatigues du voyage et aux privations qu'il avait éprouvées.

D'un autre côté, le temps, assez constamment seré et beau depuis notre arrivée à Vanikoro, se gâta tout-à-fait. Le vent souffla du N. O. au S. O., accompagné de rafales assez fortes, d'orages et de grains pesans. Ces torrens de pluie furent continuels durant huit à dix jours, et nous plongèrent dans une atmosphère de chaleur et d'humidité qui probablement devint la source des maux dont nous fûmes accablés.

Dès le 6 au matin, je me sentis fort mal, et, le soir même, la fièvre se déclara, avec ses frissons et ses brûlantes chaleurs, augmentant d'intensité les jours suivans. Dans l'espace de trois à quatre jours, sept à huit hommes en furent successivement atteints. Alors j'eusse vivement souhaité pouvoir reprendre la mer ; mais cela m'était impossible, avant d'avoir reconnu la passe du N., et le temps était trop mauvais pour y songer.

Malgré les progrès de la maladie, les travaux du cénotaphe étaient poursuivis avec vigueur, et, le 14 au matin, il fut entièrement terminé. Consumé par la fièvre, j'étais parvenu au dernier degré d'affaiblissement, et je pouvais à peine me tenir assis sur le pont. Ainsi j'envoyai M. Jacquinot, à la tête d'une partie de l'équipage, pour procéder à l'inauguration du mausolée. Un détachement de dix hommes armés défila par trois fois à l'entour, et fit trois décharges de mousqueterie, tandis que du bord, une salve de vingt-un coups de canon faisait retentir les montagnes de Vanikoro. Les sauvages, glacés d'épouvante, s'enfuirent de toute part, et, rassemblés près de leurs villages, épiaient avec inquiétude ce que nous allions faire. Après une demi-heure d'attente, leurs deux principaux chefs se décidèrent à venir à bord, où je les reçus avec amitié, leur expliquai, par l'organe d'Hambitton, le but de la cérémonie que nous venions de faire, et leur fis des cadeaux pour les engager à respecter notre mausolée comme la maison de Dieu (*fare atoua*) : ils le promirent, et accompagnèrent leurs promesses des protestations les plus vives de respect et d'égard pour le Dieu des Français. Mais je compterais peu sur la parole de ces mortels grossiers et stupides, si nous n'avions pas eu le soin de n'employer que des matériaux peu susceptibles de tenter leur cupidité : de sorte que, pour le détruire, il faudrait qu'ils se donnassent une fatigue sans but ; ce qui s'accorderait peu avec leur paresse et leur indolence extrême.

La forme de ce mausolée est celle d'un cube de six pieds sur chaque arête, construit en pierre et surmonté par un obélisque quadrangulaire de six pieds d'arête. Celui-ci est fabriqué en planches de koudl, que j'avais achetées à la Nouvelle-Zélande. Une des faces porte une plaque de plomb, sur laquelle nous fîmes graver en caractères très-lisibles l'inscription ci-dessous. D'ailleurs le dessin élégant qu'en a tracé M. Sainson en donnera l'idée la plus exacte, ainsi que de l'inauguration elle-même, à laquelle il assistait.

A LA MÉMOIRE DE LA PÉROUSE ET DE SES COMPAGNONS,
L'ASTROLABE. 14 MARS 1828.

Cependant la fièvre poursuivait ses ravages avec une étrange rapidité; dès le 14 mars, il y avait déjà près de vingt-cinq personnes de l'*Astrolabe* en proie à ses frissons, et hors d'état de faire aucun service. Le ciel s'étant un peu embelli, j'avais expédié M. Gressien pour reconnaître la passe la moins dangereuse à suivre à travers les labyrinthes de récifs qui ceignent le nord de Vanikoro : il apporta à cette délicate exploration tout le zèle et toute l'exactitude qui le caractérisent; mais ce ne fut qu'après trois tentatives inutiles qu'il put découvrir un canal praticable, et par lequel l'*Astrolabe* pût sortir avec quelques chances de succès.

Le 15, nous quittâmes le havre de Mangadeï, et nous avançâmes vers la passe du N. ; mais le calme et le vent contraire nous obligèrent à laisser retomber l'ancre au milieu de la baie : elle ne tarda pas à chasser, et nous nous trouvâmes encore une fois à petite distance des récifs sur lesquels la mer brisait derrière nous. Les circonstances restant les mêmes dans la journée du 16, nous ne pûmes changer de position faute de bras.

Enfin, le 17 mars, nous profitâmes d'une faible brise du S. au S. E. pour mettre à la voile. Cette manœuvre ne put se faire qu'avec beaucoup de lenteur; car nous avions alors plus de quarante malades hors d'état d'agir; et notre extrême faiblesse avait enhardi les naturels au point que, dans la matinée, ils vinrent nous visiter munis de leurs seules armes, pour épier sans doute s'ils ne pourraient pas nous attaquer à l'improviste et se rendre maîtres du navire. Je me contentai de leur défendre l'entrée du bord, et j'affectai de leur montrer nos armes à feu, qui étaient ordinairement renfermées. Ce spectacle les effraya, et ils quittèrent précipitamment le navire.

Alors nous nous dirigeâmes vers la passe. A peine avais-je la force de me soutenir pour commander la manœuvre; mais j'avais chargé M. Gressien de diriger notre route; il nous servit de pilote, et le fit avec tant de sang-froid et d'habileté, que la corvette franchit sans accident la passe étroite et difficile par laquelle il nous fallait gagner le large. Ce moment décidait du sort de l'expédition, et la moindre fausse manœuvre la jetait sur des écueils d'où rien ne pouvait la retirer. Il y a plus; si le mauvais temps

nous eût retenus encore quelques jours dans la rade de Manevai, la fièvre eût sans doute saisi la plupart des hommes qui restaient sur pied, et dès lors notre perte devenait également inévitable. Aussi, malgré notre détresse, nous éprouvâmes tous, en nous voyant délivrés des récifs de cette île funeste, un sentiment de joie comparable à celui d'un prisonnier qui échappe aux horreurs de la plus dure captivité.

Avant de poursuivre le récit de notre navigation, Votre Excellence sera sans doute impatiente de connaître le résultat des renseignemens que nous pûmes nous procurer sur le naufrage des Français et leur séjour à Vanikoro.

Du moment de notre arrivée, ces sauvages naturellement féroces et défiants, comme tous ceux de la race noire océanique, semblaient avoir adopté de concert un système constant de dénégation, et n'opposaient à nos questions que ces réponses : *Je ne sais ; je n'ai pas vu ; cela est arrivé il y a très-long-temps, et nous l'avons entendu dire à nos pères.* Il paraît évident que leur conduite à l'égard des infortunés qui échappèrent au naufrage ne fut rien moins qu'hospitalière ; et sans doute ils redoutaient que nous ne vinssions pour en tirer vengeance, surtout quand ils apprirent des Anglais et des naturels de Tikopia que nous étions de la même nation que les Maras. Cependant, quand ils se furent assurés que nous n'avions aucune intention hostile, et qu'au contraire nous les comblions d'amitiés et de présens, leur frayeur diminua peu-à-peu ; quelques-uns devinrent plus communicatifs et répondirent plus volontiers aux questions que je ne cessais de leur répéter. Je m'attachai de préférence aux vieillards qui pouvaient avoir été témoins de ce funeste événement, et à ceux qui, plus jeunes, paraissaient avoir le plus d'intelligence, être doués d'une mémoire plus lucide, et par là susceptibles d'avoir mieux retenu ce qu'ils avaient appris de la bouche de leurs pères. Au nombre des premiers, je citerai Valiko, contemporain du naufrage, et premier chef du village de Vanikoro, qui répondit toujours avec beaucoup d'assurance et de précision à mes demandes ; un chef très-âgé de Manevai, et Moiniba, premier chef religieux du même lieu et mon ami particulier : parmi les autres, Tanga-

voa e
l'un é
mère
sienne
cits,

A l
sud-e
à-cou
une it
temer
sauve
lemer
jour s
blable
vent e
assise
temp
desce
vire,
des d
nom
natur
(cér
l'Ast
une e
chef
de t
quitt
affir
tem
siti
ni à
leur

voa et Kavaliki, jeunes chefs très-intelligens, et qui se disaient l'un et l'autre, avec vanité, nés d'un père de Tikopia et d'une mère de Vanikoro, ce qui les rapprochait de la vraie race polynésienne. En comparant, analysant et discutant leurs différens récits, voici la version la plus vraisemblable que j'aie pu adopter.

NOUVEAUX DÉTAILS RELATIFS AU NAUFRAGE.

A la suite d'une nuit très-obscuré, et durant laquelle le vent de sud-est soufflait avec violence, le matin, les insulaires virent tout-à-coup sur la côte méridionale, vis-à-vis le district de *Tanema*, une immense pirogue échouée entre les récifs, où elle fut promptement démolie et disparut entièrement, sans qu'on en pût rien sauver par la suite. De ceux qui la montaient, une trentaine seulement purent s'échapper dans un canot et aborder sur l'île. Le jour suivant, les sauvages aperçurent encore une pirogue, semblable à la première, échouée devant *Païou*; celle-ci, sous le vent de l'île, moins tourmentée par le vent et la mer, d'ailleurs assise sur un fond régulier de 15 à 18 pieds seulement, resta longtemps en place sans être détruite. Tous ceux qui la montaient descendirent à *Païou*, où ils s'établirent avec ceux de l'autre navire, et travaillèrent sur-le-champ à construire un petit bâtiment des débris de celui qui n'avait point coulé. Les Français, qu'ils nommèrent *Mara*, furent, disent-ils, toujours respectés par les naturels, qui ne les approchaient qu'en leur baisant les mains (cérémonie qu'ils pratiquaient souvent envers les officiers de l'*Astrolabe*). Cependant, il y eut de fréquentes rixes, et, dans une d'entre elles, les naturels perdirent cinq hommes, dont trois chefs, et les Français deux des leurs. Enfin, après six à sept lunes de travail, le petit bâtiment fut terminé et tous les étrangers quittèrent l'île, suivant l'opinion la plus répandue. Quelques-uns affirment qu'il en resta deux, mais qu'ils ne vécurent pas longtemps; à cet égard, il ne peut y avoir aucun doute, et leurs dépositions unanimes prouvent qu'il ne peut exister aucun Français, ni à *Vanikoro*, ni dans les îles *Ourry* et *Edgiasmeba* (*Toupoua* dans leur langue), ni même à *Sainte-Croix* (*Intendi*), ou dans les îles

voisines ; il n'y a à Sainte-Croix qu'un seul blanc provenant d'un haleinier qui l'y avait laissé il y a quelques années. Ceux de Nitandi conservaient encore le souvenir du passage des vaisseaux de d'Entrecasteaux sur leurs côtes.

Sans doute M. de la Pérouse, après avoir terminé sa reconnaissance de la Nouvelle-Calédonie, avait remis le cap au N. et se dirigeait sur Sainte-Croix, comme le lui prescrivaient ses instructions, et comme il nous l'apprend lui-même par son dernier rapport au ministre de la marine, lorsqu'il tomba inopinément sur les terribles récifs de Vanikoro, dont l'existence était entièrement ignorée. Il est probable que la frégate qui marchait en avant donna dessus sans pouvoir se relever, tandis que l'autre eut encore le temps de revenir au vent et de gagner le large. Mais l'affreuse idée de laisser leurs compagnons de voyage, et peut-être leur chef, à la merci d'un peuple barbare, et sans espoir de revoir leur patrie, ne dut pas permettre à ceux qui avaient échappé à ce premier péril de s'écarter de cette île funeste, et ils durent tenter tout ce qui était en leur pouvoir pour arracher leurs compatriotes au sort qui les menaçait. Ce fut, n'en doutons point, la cause de la perte du second navire : l'aspect même des lieux où il est resté donne un nouvel appui à cette opinion ; car, au premier abord, on croirait y trouver une passe entre les récifs, et il est très-possible qu'ils aient essayé de pénétrer par là en dedans des brisans, et qu'ils n'aient reconnu leur erreur que quand leur perte fut aussi consommée.

Maintenant, s'il m'est permis de hasarder mon opinion sur ce qu'ils devinrent après leur départ de Vanikoro, je pense qu'ils se dirigèrent vers la Nouvelle-Irlande, pour gagner les Mbluques ou les Philippines par le N. de la Nouvelle-Guinée, sur les traces de Carteret ou de Bougainville. Ce sera sur la côte occidentale des îles Salomon qu'on pourra, par la suite, retrouver quelques indices ultérieurs de leur passage. L'état dans lequel ils devaient se trouver, ne pouvait guère leur permettre de se hasarder par le détroit de Torrès ; car on doit s'imaginer qu'ils avaient été singulièrement affaiblis par les maladies et leurs combats avec les naturels.

APERÇU TOPOGRAPHIQUE.

Le groupe de Vanikoro se compose de quatre îles, dont deux assez grandes et fort élevées, et deux très petites, qui, toutes ensemble, au premier abord, paraissent n'en former qu'une seule, entourée d'un récif immense de trente à quarante milles de circuit.

Cette terre paraît avoir été vue, pour la première fois, en 1791, par le capitaine Edward's, de la *Pandora*, qui la nomma *Pitt*; et c'est très-certainement la même île que le général d'Entrecasteaux appela l'*Île de la Recherche*, en 1793, et qu'il jugea beaucoup plus petite qu'elle n'est, à cause de la grande distance (12 à 15 lieues) à laquelle le vent l'obligea d'en passer.

Enfin, nous-mêmes sur la *Coquille*, en 1823, nous n'en passâmes qu'à cinq ou six lieues : n'était-ce pas une sorte de fatalité attachée au nom de notre illustre la Pérouse, que deux expéditions françaises dûssent passer si près du théâtre de son infortune sans en avoir connaissance, et qu'une troisième ne pût y pénétrer qu'au risque de partager son sort?

Jamais les habitans de Vanikoro n'avaient vu de vaisseaux européens avant ceux de la Pérouse; celui de Dillon fut le second, et le nôtre le troisième qu'ils purent contempler.

Les productions de Vanikoro sont les mêmes que celles des îles voisines de Sainte-Croix, des Nouvelles Hébrides, de la Nouvelle-Irlande, etc. Les habitans appartiennent à la même race noire, et durent être jadis beaucoup plus industrieux qu'ils ne le sont aujourd'hui. Le navire échoué devant Païou devint une source féconde de trésors pour eux. Depuis quarante ans, les naturels des îles voisines y venaient apporter les objets de leur industrie, pour les échanger contre des morceaux de fer; et ceux de Vanikoro se procuraient ainsi leurs armes, leurs nattes, leurs bracelets, leurs colliers, etc., sans se donner la peine de les fabriquer. Cependant cette mine de richesses commençait à s'épuiser, et il a fallu les deux expéditions de Dillon, et de l'*Astrolable* pour la ranimer, en leur apportant une foule de

haches, couteaux, ciseaux, colliers, etc. Du reste, tous ces objets sont bien peu appréciés par eux, et je ne crains pas de dire qu'en France on en tirerait un parti plus avantageux, tant, d'une part, le fer est déjà devenu commun pour ces sauvages, et tant, de l'autre, les vivres sont peu abondans.

DUMONT-D'URVILLE.

L'ASTROLABE QUITTE VANIKORO.

Hospitalité du gouverneur des îles Mariannes.

Les instructions de M. d'Urville lui prescrivait de se diriger vers le détroit de Torrès ; mais l'état déplorable dans lequel se trouvait alors l'équipage de *l'Astrolabe*, dont plus de quarante hommes étaient sur les cadres, celui de l'état-major qui n'offrait plus que deux officiers en état de faire le quart, la fièvre qui dévorait le commandant lui-même ; enfin, des vents forcés qui ne permettaient point de gagner le sud, durent faire renoncer à prendre cette direction, et forcèrent M. d'Urville à se rendre à Guam, où il espérait trouver le moyen de faire reposer son équipage et de rétablir la santé des malades, dont le nombre augmentait tous les jours. Ainsi, après une nouvelle tentative pour trouver l'île de *Taumako*, et qui n'eut pas plus de succès que la première, *l'Astrolabe* partit le 26 mars, pour se rapprocher des *Mariannes*. Sa navigation ne fut pas encore exempte de contrariétés, ni infructueuse sous le rapport scientifique, et la partie des Carolines que M. Duperrey n'avait pu visiter, fut reconnue par les officiers de *l'Astrolabe*. Enfin, le 2 mai, la corvette fut mouillée devant le havre d'Umata, sur l'île de *Guam*.

M. d'Urville écrivit aussitôt au gouverneur, pour lui faire part de l'arrivée de *l'Astrolabe* et lui demander l'autorisation de déposer à terre, dans un lieu convenable, tous ses malades, et de se procurer tous les rafraîchissemens nécessaires ; dès le lendemain, il reçut la réponse du gouverneur (don José Medinilla), qui remettait avec la plus grande obligeance à la disposition de M. d'Ur-

ville
pour
très-c
donné
saires
temen

Dès
dont s
Cet
qu'on
Anglai
beau
nature
Ce
des et

M. d
et d'att
de l'A
navigat
homme

La c
elle fit
jour en
deux h
MM. L
velle r
s'arréta
porteur
la santé
pour A

M. d

ville et de ses officiers, son palais même d'*Umata*; et désignait pour les malades de l'équipage, l'ancien couvent, vieux édifice très-commode pour cet emploi; les ordres les plus formels furent donnés pour procurer à l'expédition tout ce qui lui serait nécessaires, et de nombreux rafraîchissemens lui furent offerts gratuitement.

Dès le 3, la chaloupe débarqua à terre quarante-un malades, dont six officiers; ils y reçurent les soins les plus pressés.

Cette relâche ne fut cependant pas aussi salutaire à l'équipage qu'on l'avait d'abord espéré; très-peu se rétablirent, et un des Anglais embarqués à *Tikopia*, le nommé *Hambitton*, qui avait beaucoup servi à M. d'Urville pour ses communications avec les naturels de *Vanikoro*, mourut à *Umata*.

Ce mauvais succès dut être attribué à l'intempérance des malades et à la trop grande facilité qu'ils trouvaient à la satisfaire.

LE CAPITAINE D'URVILLE REMET A LA VOILE.

30 mai 1828.

M. d'Urville partit de *Guam* le 30 mai, comblé de prévenances et d'attentions de la part du gouverneur des *Mariannes*. L'équipage de l'*Astrolabe* ne vécut, pendant les premiers quinze jours de sa navigation, que de vivres frais dus à la générosité de cet excellent homme.

La corvette fut successivement dirigée vers plusieurs îles dont elle fit la reconnaissance; la santé de l'équipage s'améliorait de jour en jour, lorsque la dysenterie vint succéder à la fièvre; deux hommes succombèrent à cette maladie: trois officiers, MM. Lottin, Gressier et Guilbert, en furent atteints, et une nouvelle relâche fut indispensable; ce fut à *Cayali* que l'*Astrolabe* s'arrêta; les lettres de recommandation dont M. d'Urville était porteur le firent recevoir en ce port. Cette relâche fut favorable à la santé de l'équipage, et le 6 juillet, la corvette put appareiller pour *Amboine*, où elle arriva le 10.

M. d'Urville comptait partir immédiatement de ce port pour

l'île de France ; mais des offres engageantes que lui fit le gouverneur (M. Merkus), prêt à partir pour Batavia, l'engagèrent à l'accompagner.

Le 18 juillet, il quitta la rade d'Amboine ; le 27, la corvette mouilla sur la rade de *Marado* devant le fort d'*Amsterdam* ; M. Merkus s'y arrêta avec M. d'Urville ; ce temps fut consacré à des incursions dans l'intérieur des terres, et l'expédition s'enrichit de divers objets d'histoire naturelle ; enfin, le 29 août au soir, l'*Astrolabe* arriva devant Batavia, où M. d'Urville reçut l'accueil le plus flatteur.

L'*Astrolabe* est arrivée, le 29 septembre, à l'île Maurice, d'où elle est revenue à Toulon, après avoir laissé prendre à son équipage le repos dont il avait besoin après une campagne aussi fatigante.

De grands éloges sont dus à l'infatigable commandant de l'*Astrolabe* : les périls sans nombre qu'il affronta pour pénétrer au milieu des mêmes écueils où la *Pérouse* et ses équipages se perdirent à jamais ; ses courageux efforts pour arracher aux flots ces derniers vestiges d'une illustre infortune, ces précieux débris vainement cherchés depuis quarante années (1) ; tant de dangers, de dévouement, lui ont acquis les plus justes droits à la reconnaissance nationale : les noms de d'Urville, de Dillon passeront, avec celui de la *Pérouse*, à la postérité.

QUELQUES RÉFLEXIONS.

En comparant les seules déclarations obtenues successivement par les capitaines Dillon et d'Urville, on est aisément convaincu que les insulaires déguisent la vérité et n'osent révéler un affreux secret.

La construction du *petit navire*, avec les débris de l'un des vaisseaux de la *Pérouse* est vraisemblable ; mais le caractère soupçonneux, inquiet, des sauvages, ne doit pas laisser douter

(1) C'est du 7 février 1788 que sont datées les dernières dépêches de la *Pérouse* : c'est le 26 février 1828 qu'on découvrit le lieu de son naufrage. Étrange rapprochement !

qu'ils
que ce

La
visité
êtres
horrib

D'a
nant a
celui d
sidéra

Des
que no
insula
affaibl
les ég

A l'
dans
vient

deux
il est
fusé
que c
général
quelq
et de

To
le La
avec
la su
leur
on p
C
ulté

qu'ils n'aient détruit cet esquif et massacré les naufragés avant que ces derniers s'embarquassent.

La crainte que Vanikoro, désormais connu, ne fût de nouveau visité et envahi par des hommes qu'ils considèrent comme des êtres surnaturels, des génies malfaisans, a pu leur inspirer cette horrible résolution.

D'après leur témoignage, une trentaine d'individus appartenant au bâtiment qui fut submergé, et l'équipage tout entier de celui qui ne coula pas, abordèrent à *Païou*. Ce nombre assez considérable de *blancs* dut causer de vives alarmes aux naturels. « Des rixes fréquentes, disent-ils, eurent lieu. » Cet aveu prouve que nos malheureux compatriotes furent souvent attaqués; que les insulaires voulurent les harceler sans cesse, dans le but de les affaiblir, puis de tenter un coup de main, de les surprendre et de les égorger; projet odieux qu'ils exécutèrent très-probablement.

À l'égard des *deux Français* qui, selon eux aussi, sont restés dans l'île après le départ du *navire à deux mâts*, cette assertion vient corroborer nos tristes conjectures : il n'est pas croyable que deux hommes de l'équipage aient été abandonnés par leurs frères: il est moins admissible encore que ces mêmes hommes aient refusé de quitter cette terre inhospitalière; il faut plutôt supposer que ces deux infortunés seront parvenus à échapper au massacre général; qu'ils auront ensuite trouvé grâce à l'aide, peut-être, de quelques promesses d'instruire les insulaires dans l'art de naviguer et de construire à l'européenne.

Toutefois, nous attribuerions leur mort à l'excursion que firent le *Lascar* et Martin Busshart à *Païou*; à l'entretien qu'ils eurent avec eux, et aux enquêtes, aux investigations qui en devinrent la suite : ces cruels insulaires auront cru qu'ils devaient sacrifier à leur sûreté les seuls émoins étrangers d'un acte de férocité dont on pourrait un jour tirer une vengeance exemplaire.

Ces réflexions ne doivent cependant pas ralentir les recherches ultérieures.

RÉCOMPENSES ACCORDÉES PAR LE ROI

Au capitaine Dillon.

Un décret de l'Assemblée constituante, en date du 28 février 1791, avait promis une prime au marin français ou étranger qui, le premier, découvrirait des traces du naufrage de la Pérouse : en conséquence de ce décret, le capitaine anglais Pierre Dillon a reçu de Sa Majesté une indemnité de *dix mille francs*, pour dépense personnelle pendant l'expédition, et a obtenu une pension viagère de 4,000 francs.

Le capitaine Dillon a été en même temps nommé chevalier de la Légion-d'Honneur.

En vertu des ordres du Roi, S. Exc. le ministre de la Marine, M. le baron Hyde-de-Neuville, a présenté au Monarque l'intrépide capitaine, qui fait hommage à S. M. des premiers fruits de ses explorations aux îles de *Vanikoro*, aujourd'hui ILES DE LA PÉROUSE.

MONUMENT

A la mémoire de la Pérouse.

Le Roi, LL. AA. RR. Mgr. le DAUPHIN et Madame la DAUPHINE ; S. A. R. MADAME, duchesse de Berri ; LL. AA. RR. les ducs d'Orléans et de Bourbon ont souscrit pour son érection.

Des souscriptions sont ouvertes dans les principales villes maritimes du royaume. Le corps des officiers de la Marine royale a voulu contribuer aux frais du cénotaphe. On souscrit aussi dans la capitale.

NOTE BIOGRAPHIQUE.

Jean-François Galaup DE LA PÉROUSE, chef d'escadre, naquit à Alby, en 1741.

Issu d'une famille noble, M. de la Pérouse entra fort jeune

dans le
l'occas
établis

Sach
l'exem
faisanc
des hor
découv
ville,
général
sance d
voua co
monde.

Le co
départ
combé
leur qu

Le co
des pay
sa douc
empres
rience,
qui est
genre
de con

Dap
de sa p
tances
des me
ges, le
de la P
qu'il t
ses équ
gnant
à sa su
Ne

dans le corps de la marine. La guerre d'Amérique lui fournit l'occasion de se montrer avec éclat : ce fut lui qui détruisit les établissemens anglais dans la baie d'Hudson.

Sachant que sa patrie avait la première conçu l'idée , donné l'exemple de ces grands voyages qu'un esprit de paix, de bienfaisance et de philosophie faisait entreprendre pour le bonheur des hommes de tous les pays ; brûlant du désir de compléter les découvertes faites par l'amiral Byron, en 1764, et par Bougainville, Wallis et Carteret, en 1766, relatives à la reconnaissance générale du globe et particulièrement du grand Océan, reconnaissance déjà tant avancée par l'immortel Cook, la Pérouse se dévoua courageusement à tous les dangers d'un voyage autour du monde.

Le comte de la Pérouse s'était marié peu d'années avant son départ : il avait laissé en France une épouse vertueuse, qui a succombé, en 1809, aux longues alternatives d'espérance et de douleur que lui avait causé le sort de son époux.

Le célèbre de la Pérouse réunissait à la vivacité des habitans des pays méridionaux, un esprit agréable et un caractère égal ; sa douceur et son aimable gaîté le firent toujours rechercher avec empressement ; d'un autre côté, mûri par une longue expérience, il joignait à une rare prudence cette fermeté de caractère qui est le partage d'une âme forte, et qui, augmentée par le genre de vie pénible des marins, le rendait capable de tenter et de conduire avec succès les plus grandes entreprises.

D'après la réunion de ces diverses qualités, le lecteur, témoin de sa persévérance dans les travaux commandés par les circonstances difficiles, des conseils sérieux que sa prévoyance lui dictait, des mesures de précaution qu'il prenait avec les hordes de sauvages, le lecteur sera peu étonné de la conduite toujours admirable de la Pérouse, de la confiance, quelquefois même de la déférence qu'il témoignait à ses officiers, et de ses soins paternels envers ses équipages. Rien de ce qui pouvait les intéresser, soit en épargnant leurs peines, soit en procurant leur bien-être, n'échappait à sa surveillance, à sa sollicitude.

Ne voulant pas faire d'une entreprise scientifique une spécula-

tion mercantile, et laissant tout le bénéfice des objets de traite à ses matelots, il ne se réservait que la satisfaction d'être utile à sa patrie et aux sciences.

Secondé parfaitement dans ses soins sanitaires, aucun navigateur ne fit un semblable trajet, en changeant sans cesse de climat, avec des équipages aussi pleins de santé. A leur arrivée à la Nouvelle-Hollande, après trente mois de voyage, et plus de *seize mille lieues* de route, ils étaient tous aussi bien portans qu'à leur départ de Brest.

Mais parler de ses vertus, de ses talens, c'est rappeler ses malheurs, c'est rendre plus vifs ses regrets, c'est accroître leur amertume; les uns et les autres, inséparables aujourd'hui, fondent, dans le cœur de tous les amis des sciences et de l'humanité, un monument plus durable cent fois que le cénotaphe qui lui sera élevé par la main des hommes.

ÉTAT GÉNÉRAL ET NOMINATIF

DES OFFICIERS, SAVANS, ARTISTES ET MARINS EMBARQUÉS SUR LES FRÉGATES
LA ROUSSELE ET L'ASTROLABE,

AUX ORDRES DE M. DE LA PÉROUSE (JUILLET 1785 (1)).

(Pièce officielle.)

LA ROUSSELE.

M. DE LA PÉROUSE (Capitaine de vaisseau, commandant en chef; employé comme chef de division: fait chef d'escadre le 2 novembre 1786).

LIEUTENANS.

M. DE CLONARD (chargé du détail, fait capitaine de vaisseau).

M. D'ESCURS.

(1) En publiant ici cet *Etat général*, qui permet à un grand nombre de familles de retrouver sur ces listes glorieuses des proches ou des amis, nous for-

M.
14 avr

M.
M.
le 1^{er}

M.
M.
M.

vier 17
M.
1^{er} ao

M.
M.
M.
M.

milita
M.
M.

physic
M.
M.
M.
M.

M.
M.
M.
M.
M.
M.
M.
M.

mon
M.
cet i

ENSEIGNÉS.

M. BOUTIN (fait lieutenant de vaisseau, le 1^{er} mai 1786, et major, le 14 avril 1788).

M. DE PIERREVERT.

M. COLINET (lieutenant de frégate, fait sous-lieutenant de vaisseau, le 1^{er} mai 1786).

GARDES DE LA MARINE.

M. MEL DE SAINT-CÉLAN (débarqué à Manille, le 16 avril 1787).

M. MONTARNAL.

M. DE ROUX-DARBAUD (volontaire, fait élève de la marine, le 1^{er} janvier 1786, et lieutenant de vaisseau, le 14 avril 1786).

M. Frédéric BROUDOU (volontaire, fait lieutenant de vaisseau, le 1^{er} août 1786.)

INGÉNIEURS, SAVANS ET ARTISTES.

M. DE MONNERON (capitaine au corps du génie, ingénieur en chef).

M. BERNIZET (ingénieur-géographe).

M. ROLLIN (chirurgien-major entretenu).

M. LEPAUTE-DAGELET (de l'Académie des sciences, professeur à l'école militaire, astronome).

M. DE LAMANON (physicien, minéralogiste, météorologiste).

M. l'abbé MONGÈS (chanoine régulier de la congrégation de France, physicien, et faisant les fonctions d'aumônier).

M. DUCHÉ-DE VANCY (dessinateur de figures et paysages).

M. PREVOST le jeune (dessinateur pour la botanique).

M. COLLIGNON (jardinier-botaniste).

M. GUERY (horloger).

OFFICIERS MARINIERS.

M. Jacques DARRIS (premier maître d'équipage).

M. Etienne LONNIER (*Idem*).

M. Vincent LEFUR (maître d'équipage).

M. Jérôme LAPÈRE-MOUTON (fait sous-lieutenant de vaisseau).

M. François TAYER (coneremaitre).

M. François ROPARS (*Idem*).

M. Jean-Michel LESKE (quartier-maitre).

M. Jean-Baptiste LEMAITRE (second pilote).

M. Eutrope FAURE (aide-pilote).

mons le vœu que les noms de tous ceux qui partagèrent la funeste destinée de M. de la Pérouse soient inscrits sur le cénotaphe consacré à la mémoire de cet illustre et malheureux navigateur.

CANONNIERS, ET FUSILLIERS.

- M. Pierre TALIN (fourrier de la marine, premier maître-canonnier).
 M. Edme-François-Mathieu LIVIERRE (sergent-canonnier).
 M. Antoine FLHIRE (caporal).
 M. François DIEGE (fusilier).
 M. Georges FLEURY (*Idem*).
 M. Jean BOLET (*Idem*).
 M. Pierre LIÉUTOT (*Idem*).
 M. Etienne DUTERTRE (tambour).

CHARPENTIERS, CALFATS ET VOILIERS.

- M. Pierre CHARRON (maître-charpentier).
 M. Jean-Baptiste-François SOUDÉ (aide-charpentier).
 M. André CHAUVÉ (*Idem*).
 M. Pierre MESCHIN (maître-calfat).
 M. Claude NEVIN (aide-calfat).
 M. Jean FAUDIL (*Idem*).
 M. Alexandre MOREAU (*Idem*).
 M. Jacques FRANCHETEAU (maître-voilier).
 M. André VERRIER (aide-voilier).
 M. Laurent POINTEL (*Idem*).

GABIERS, TIMONNIERS ET MATELOTS.

- | | |
|----------------------------|-----------------------------|
| M. Guillaume DURAND. | M. François GLOAHEC. |
| M. Jean MASSON. | M. Joseph LEBAS. |
| M. Jacques POCHIC. | M. Joseph PLEVIN. |
| M. Julien HELLEC. | M. Jean DARAN. |
| M. François GORIN. | M. Jean DONETY, |
| M. François LHOSTIS. | M. Paul-Joseph BRETELÉ. |
| M. Jean-Marie DREAU. | M. Jean MAGNEUR. |
| M. Alain MARZIN. | M. Jean-François DUQUESNE. |
| M. Pierre BONNY. | M. André-Marie LEBRICE. |
| M. Charles LEDUC. | M. Bertrand DANIEL. |
| M. Pierre BRETAUD. | M. Jean GARNIER. |
| M. Jean FAICHOUX. | M. Louis LEBOT. |
| M. Guillaume STÉPHAN. | M. Alain AGRAL. |
| M. Pierre-Marie LASTENNEC. | M. Charles-Antoine CHAUVRY. |
| M. Jean GORONNEC. | M. Pierre ACHARD. |
| M. Yves LEBIHAN. | M. Guillaume PICHARD. |
| M. Corentin JÉRÉ. | M. Hilarion-Marie NORET. |

M. Jean
 M. Loui

M. César
 M. Mich
 M. Fran
 M. Andr
 M. Jean
 M. Mich

M. Je
 M. Jac
 M. Je
 M. Sir
 M. Jos
 M. Je
 M. Je
 M. Ren
 M. Jac

M. Pierre
 M. Jean-
 M. Fran
 M. Miche

M. Gu
 M. Je
 M. Do
 M. Pier
 M. Je
 M. Pie
 Six ma

M. Jean LUCO.
M. Louis PLERRE.

M. Jean-Pierre CHEVREUIL.
M. Julien ROBERT.

CANONNIERS-SERVANS.

M. César-Augustin DE ROZIER. M. Pierre PRIEUR.
M. Michel BERRIN. M. Marens CHAUB.
M. François-Joseph VAUTRON. M. Jean-Pierre FRAICHOT.
M. André ROTH. M. Pierre GUILLEMIN.
M. Jean BLOWDEAU. M. Jean GILLET.
M. Michel NITERHOFFER. M. Joseph RAYES.

SURNUMÉRAIRES.

M. Jean QUERRENEUR (pilote côtier).
M. Jacques LECAR (second chirurgien).
M. Jean LOUVIGNI (premier commis).
M. Simon ROLLAND (tonnelier).
M. Joseph VANNÉAU (boulangier).
M. Jean-Pierre DURAND (maitre-armurier).
M. Jean-Marie BLEAS (forgeron).
M. René Marie COSQUET (maitre-charpentier).
M. Jacques QUINION (coq).

DOMESTIQUES.

M. Pierre CAZURANT. M. René DE SAINT-MAURICE.
M. Jean-François BISALION. M. Louis DAVID.
M. François BRETEL. M. BENJAMIN (nègre).
M. Michel SIRON.

SUPPLÉMENT.

M. GUYET DE LA VILLENEUVE (embarqué à Manille, le 7 avril 1787).
M. Jean-Charles MASSEPIN (fusilier).
M. Dominique CHAMPION (*Idem*).
M. Pierre LEBIS (*Idem*).
M. Jean JUGON (*Idem*).
M. Pierre MOTTE (*Idem*).
Six matelots chinois.

114 individus.

L'ASTROLABE.*(Pièce officielle.)***M. DE LANGLE** (fait capitaine de vaisseau).**LIEUTENANT.****M. DE MONTE** (fait capitaine de vaisseau).**ENSEIGNES.****M. FRETON DE VAUVAS.****M. DAIGREMONT.****M. DELABORDR MARCHAINVILLE** (surnuméraire).**M. BLONDELA** (lieutenant de frégate).**GARDES DE LA MARINE.****M. DELABORDR-BOUTERVILLIERS** (fait lieutenant de vaisseau le 1^{er} mai 1736).**M. LAW DE LAURISTON** (*Idem*).**M. RAXI DE FLASSAN** (surnuméraire, fait lieutenant de vaisseau le 1^{er} mai 1786).**SAVANS ET ARTISTES.****M. MONGE** (professeur à l'École militaire, astronome, débarqué à Ténériffe le 29 août 1785).**M. DELAMANTIERE** (docteur en médecine, botaniste).**M. DUFRESNE** (naturaliste).**Le père RECEVEUR** (religieux cordelier, naturaliste, et faisant les fonctions d'aumônier).**M. PREVOST**, oncle, (dessinateur pour la botanique).**M. LAVAUX** (chirurgien ordinaire de la marine).**M. LESSEPS** (vice-consul de Russie, interprète, débarqué au Kamtschatka, et chargé de porter à Paris les dépêches de M. la Pérouse).**OFFICIERS MARINIERS.****M. François LAMARE** (maître d'équipage).**M. François-Marie AUDIGNON** (*Idem* surnuméraire).**M. Sébastien ROLLAND** (contre-maître).**M. Guillaume-Marie GAUDEBERT** (*Idem*).**M. Mathurin LÉON** (premier pilote).**M. Adrien DE MAVEL** (second pilote).

M. Pierre BROSSARD (aide-pilote, fait sous-lieutenant de vaisseau).

M. Jean LATNÉ (aide-pilote).

CANONNIERS.

M. Jean GAULIN (sergent de la marine, maître canonnier).

M. Léonard SOULAS (caporal, second canonnier).

M. Jacques MOREL (aide-canonnier).

M. Pierre CHAUVIN (*Idem*).

M. Pierre PHILIBY (*Idem*).

M. François SAULOT (*Idem*).

M. Christophe GILBERT (caporal aide-canonnier).

M. Jean-Pierre HUGUET (tambour *idem*).

CHARPENTIERS, CALFATS ET VOILIERS.

M. Robert-Marie LÉCAL (maître charpentier).

M. Jean BERNY (second charpentier).

M. François BIZIÉU (*Idem*).

M. Jean LÉCAM (*Idem*).

M. Jean-François PAUL (maître calfat).

M. Louis MEVEL (*Idem*).

M. Jean GROSSET (maître voilier).

M. Olivier CREACHADEC (aide-voilier).

M. Yves QUELENEC (maître calfat).

M. François LÉBOUCHER (aide calfat).

M. Bastien TANIQUO (hosseman).

M. Yves BOURNIS (aide-voilier).

CABRIERS, TIMONNIERS ET MATELOIS.

M. Louis ALLES.

M. Pierre-Marie RIO.

M. Jean MOAL.

M. Joseph LEQUELLEC.

M. Guillaume DUQUESNE.

M. Charles-Jacques-Antoine RIOU.

M. François LE LOCAT.

M. Yves-Louis GARANDL.

M. Bertrand LESSEIGUE.

M. Julien RUELLAND.

M. Jean LEBRIS.

M. Denis LECORS.

M. Jean LE GUYADER.

M. Pierre-Marie-Fidèle PAUGAN.

M. Jean-Louis BELLEC.

M. Joseph LE BLOIS.

M. Jean-Marie LETANOFF.

M. Guillaume-Lambert NICOLLE.

M. Jean MONERS.

M. Louis MEZON.

M. Guillaume QUEBEC.

M. Pierre FOVACHE.

M. Jean REDELLEC.

M. Guillaume AUTRET.

M. Claude LORGI.

M. Jean GOURMELON.

- | | |
|--|--|
| M. Pierre BANNIQU. | M. Jean BERNARD. |
| M. Joseph RICHERCO. | M. Alain CRÉZ (déserté à la Conception du Chili, le 14 mars 1786). |
| M. François-Marie VAUTIGNY. | M. François FERET. |
| M. Yves HAMON. | M. Mathurin CAUSIAU. |
| M. Jean HAMON. | M. Guillaume RICHARD. |
| M. Gilles HENRY. | M. Laurent ROBIN. |
| M. Goulven TARREAU. | M. Julien MASSÉ. |
| M. Jean-Marie BASSET (débarqué à Macao, en Chine, le 19 janvier 1787). | M. Jean-Thomas ANDRIEUX. |

CANONNIERS-SERVANS.

- | | |
|---|--------------------------|
| M. Pierre GUIMARD. | M. Jean-Baptiste PEINER. |
| M. Louis DAVID. | M. Coderant LENDEBERT. |
| M. Joseph FRETCH. | M. Jean-Gautier PLÛMEUR. |
| M. Louis SPAN (déserté à la Conception, le 14 mars 1786). | M. Julien LEPENN. |
| M. Chrétien THOMAS. | M. François BIGNON. |
| | M. Pierre RABIER. |

SURNUMÉRAIRES.

- M. François QUERRÉ (pilote côtier).
 M. Jean GUILLOU (chirurgien).
 M. Jean-Marie KERMEI (commis aux vivres, mort le 7 septembre 1789).
 de la suite d'une blessure d'une arme à feu.
 M. Pierre CANEVET (tonnelier).
 M. René RICHARD (boucher).
 M. Nicolas BOUCHER (boulangier).
 M. Jacques LERAND (armurier).
 M. François-Marie OMMES (forgeron).
 M. François MORDELLE (mousse).

DOMESTIQUES.

- M. Yves RIOU (débarqué à Ténériffe, le 30 août 1785).
 M. Simon-Georges DEYEAU.
 M. Jean GÉRAUD.
 M. Jean SOL (mort le 11 août 1786).
 M. Jean-Louis DROUX (débarqué à Macao le 1^{er} février 1787.)
 M. François POTOELLE.
 M. Joseph HÉREAU.

SUPPLÉMENT.

- M. DUPAC DE BELLEGARDE (garde de la marine, fait lieutenant de

vaisse
 emba
 M.
 5 mar
 M.
 M.
 M.
 Six

Objets

Qua
 à leur
 ment
 avec u

(1) C
 Musée I
 grande
 de M. d
 un lieu
 cevoir,
 Cette
 mais ell
 Ce sont

vaisseau le 4 août 1786; provenant de la flûte le *Maréchal de Castries*, embarqué à Macao le 1^{er} janvier 1787).

M. LE GOBIEN (garde de la marine, fait lieutenant de vaisseau le 5 mars 1788; provenant de la *Subtile*, embarqué à Manille le 8 août 1789).

M. Pierre DESLUCHE (fusilier).

M. Michel-Etienne PHILIPPE (*Idem*).

M. François MARIN (*Idem*).

Six matelots chinois (embarqués à Macao).

118 individus.

INVENTAIRE.

COMPLET ET AUTHENTIQUE

DÈS OBJETS TROUVÉS PAR LE CAPITAINE DILLON.

(Pièces officielles (1)).

N^o I.

Objets apportés à bord de la Recherche, à Tucopia, le 6 Septembre 1827.

Quatorze pièces de fer converties par les naturels en instrumens à leur usage. — Une vieille lame d'épée très-oxydée. — Un fragment de vieille râpe. — Une savonnette. — Un boulon de fer avec un écrou de même métal. — Un clou pointu. Un rasoir. —

(1) Ces précieux débris sont déposés à Paris au Ministère de la marine; le *Musée Dauphin* en est enrichi: nous les avons vus et examinés avec la plus grande attention. Tous proviennent de la frégate *l'Astrolabe*, sous les ordres de M. de Langle. *La Boussole*, montée par la *Pérouse*, ayant sombré dans un lieu extrêmement profond, il a été impossible jusqu'ici, ni d'en apercevoir, ni de s'en procurer aucun vestige.

Cette longue nomenclature aura peut-être un faible attrait pour le lecteur; mais elle nous a paru indispensable dans un *Recueil historique* de cette nature. Ce sont les pièces justificatives du naufrage.

Une pièce de cuivre percée de trois trous. — La moitié d'un globe de cuivre, pareil à ceux qu'on place sur un piédestal d'ornement. — Quatre sonnettes de cuivre ou d'airain avec un grelot en dedans, semblables à celles dont se servent les muletiers espagnols. — Deux petites cloches de métal composé, faites sur le modèle de celles des églises d'Europe, avec le n° 2 gravé sur chacune d'elles. — Une poignée d'épée en argent, avec un grand chiffre sur l'un des côtés; sur ce côté se trouve également un chiffre plus petit, et sur l'autre est un troisième chiffre qu'on croit être un P avec une couronne dessus. — Une assiette de porcelaine.

N° II.

A bord de la *Recherche*, Jeudi 18 Septembre 1827.

Nous soussignés certifions que les objets ci-après ont été achetés cejourd'hui, en notre présence, aux naturels de Mannicola :

La portion recourbée d'une grande courbe de navire en fer, avec deux trous à cheville, conservée en entier. — Une pièce de fer plate, avec un trou carré pour y introduire un clou. — Une pièce de fer plate et unie. — Deux chevilles de fer, longues de vingt-quatre pouces sept dixièmes. — Deux haches recourbées, de la fabrique des insulaires.

Peter DILLON, John RUSSELL, E. CHAIGNEAU,
Georges Ross.

N° III.

A bord de la *Recherche*, le 14 Septembre 1827.

Nous soussignés, certifions que les objets ci-après ont été achetés aujourd'hui, en notre présence, aux naturels de Mannicola, savoir :

Une cuiller en argent, de fabrique française, à laquelle il manque trois ou quatre pouces du manche; la tête est très-aplatie, et quatre poinçons sont appliqués sur la tige entre la tête et la partie brisée. Le poinçon le plus rapproché de la tête nous a paru être un P avec quelque chose que nous n'avons pu facilement dis-

linguer; la seconde empreinte nous semble une fleur surmontée d'une couronne; la troisième, une couronne; quant à la quatrième; nous n'avons pu la déchiffrer. — Un cercle de cuivre ayant appartenu à un compas azimutal divisé en degrés et quarts de degré. Ce cercle n'est pas entier; il en manque à peu-près un tiers. — Une sonnette de muletier. — Un grand maillet de charpentier. — Deux fragmens de grandes courbes de navires; les branches en sont brisées, et la partie recourbée manque. — Deux houlets à deux têtes, très-endommagés par le temps. — Un grand grappin d'amarrage. — Deux pièces plates de branches de courbes en fer. — Une cheville de fer, longue de trois pieds trois pouces deux dixièmes. — Une cheville de fer de deux pieds. — Une cheville de fer percée d'un trou rond, semblable à celles qui servent à assujettir les supports d'embarcation, les fanaux de poupe ou les boute-hors. — Un clou de fer de neuf pouces sept dixièmes de longueur. — Une cheville de fer récemment brisée en trois parties par les naturels; sans doute pour obtenir de nous trois objets de fer en échange. — Trois autres petits morceaux de même métal, trop insignifiants pour être décrits.

Peter DILLON, E. CHAIGNEAU, John RUSSELL.

N° IV.

A bord de la *Recherche*, le 15 septembre 1827.

Nous soussignés certifions que les objets ci-après ont été achetés, en notre présence, aux naturels de Mannicola :

Deux pièces de cuivre jointes par un anneau, sans doute le manche de quelque ustensile. — Deux pièces de fer qui ont été, selon toute apparence, des pentures de sabord. — Une grande cheville à ceillet (incomplète) du genre de celles que l'on place sur les affûts de canons pour assujettir les palans. — Une cheville de fer de deux pieds dix pouces quatre dixièmes; une d° de deux pieds quatre pouces. — Vingt fragmens de chevilles de fer, de différentes dimensions, diversement façonnés par les naturels.

Peter DILLON, E. CHAIGNEAU, John RUSSELL.

A bord de la Recherche, le 16 Septembre 1827.

Nous soussignés certifions que les objets ci-après ont été achetés aujourd'hui aux naturels de Deunemar, village situé à la pointe S. E. de Mannicola.

Objets en fer de manufacture européenne :

Une grande barre de gouvernail, ou levier en fer, de neuf pieds neuf pouces de longueur. — Quatre courbes en fer ; les parties plates sont brisées près de la courbure. — Femelots de gouvernail pour l'étambot d'un grand navire ; la partie mince est brisée près de la courbure. — La croisée d'une petite ancre, avec cinq pouces et demi de la verge, et neuf pouces de l'un des bras. — La partie supérieure de la verge d'une petite ancre garnie d'un organeau. — La moitié d'un grand étau de forgeron. — Dix-huit pouces de l'extrémité supérieure d'une pince avec ses crochets entiers. — Une cheville en fer avec une tête longue de vingt-quatre pouces. — Une portion de caillebotis en fer, de dix-neuf pouces. — Une chevillè à œillet avec six pouces de lampe. — Deux morceaux de la partie plate de courbes en fer, percés chacun d'un trou à cheville. — Quatorze fragmens de chevilles en fer, grandes et petites ; les plus grandes ont de longueur trois pieds neuf pouces et demi, et les plus courtes dix pouces trois quarts. — Trois morceaux de fer très-défigurés par les naturels. — La moitié d'un organeau en fer. — Une pièce de fer façonnée en crochet pointu par les naturels.

Objets en cuivre ou en bronze.

Un rouet de guinderesse pour mât de hune, ayant de diamètre douze pouces deux dixièmes. — Un *idem*, de douze pouces trois dixièmes. — Un rouet plein, de sept pouces trois dixièmes de diamètre. — Un petit mortier de bronze, de trois pouces neuf dixièmes ; le tout en bon état. — Une casserolle de cuivre dont le manche est brisé. — Une marmite, *dito*. — Un vase carré, en cuivre, qui avait autrefois un manche soudé à chacune des faces, avec deux fragmens de porcelaine brisée. — Un vase ovale en

argent, ressemblant à-peu-près à une saucière, avec une fleur de lis et quelques autres ornemens gravés à la surface.

E. CHAIGNEAU, John RUSSELL.

Je soussigné, certifie que les objets sus-mentionnés m'ont été apportés par les équipages des embarcations du vaisseau de la compagnie des Indes, *la Recherche*, qui les avaient achetés aux naturels d'un village situé à dix ou douze milles du lieu de station de ce bâtiment.

Peter DILLON.

N° VI.

A bord de *la Recherche*, le 19 septembre 1827.

Nous soussignés, certifions que les objets ci-après ont été achetés aujourd'hui aux naturels de Mannicola :

Un fragment de courbe, en fer (la partie achetée est la portion coudeée de cette courbe). — La moitié d'une assiette de porcelaine, ornée de dessins représentant diverses fleurs, des poissons et un oiseau. — Quelques chevilles de fer de diverses dimensions.

Peter DILLON; W. DEANE, *premier officier*; THOS, RICHARDSON, *écrivain*.

N° VII.

A bord de *la Recherche*, le 20 septembre 1827.

Nous soussignés, certifions que les objets ci-après désignés ont été achetés en notre présence aux naturels de Mannicola, durant notre voyage fait autour de l'île par les embarcations de *la Recherche* :

Une grande quantité de chevilles de fer de diverses dimensions. — Un morceau de fer brut, long de neuf pieds cinq pouces sept dixièmes. — Un second, de six pieds neuf pouces cinq dixièmes. — Un troisième, de cinq pieds deux dixièmes de pouce, avec dix-neuf chevilles de diverses longueurs et figures. — Les restes d'une très-grande cheville à œillet, réduite par le temps à une petite

dimension. — Un fragment de cheville avec une croix à l'extrémité, longue de cinq pieds six pouces. — Un morceau de fer forgé semblable à un levier. — Un autre, avec un trou à goupille. — Un autre, paraissant avoir servi à une chaloupe. — Un autre, semblable à une vieille râpe. — Trois grands clous ou chevilles convertis en hameçons. — Un plus petit, *dito*. — Trois pointes de clous, *dito*. — Six pouces quatre dixièmes de la partie supérieure d'un piston de pompe; la tête est conservée. — Cinq morceaux de fer de diverses formes et dimensions. — Trois fragmens de cheville à œillet; les œillets conservés. — Un fragment d'étauçon en fer. — Une grande cheville de porte-hauban; la tête conservée. — Une cheville brisée, avec une goupille. — Six têtes de boulets ramés. — Un coin de mât en fer. — Six fragmens d'extrémités de courbes en fer. — Deux courbes en fer, brisées à la partie où se trouvaient les clous à cheville. — Un fragment de guirlande en fer, brisée comme les précédentes. — Deux maillets de charpentier, qui ne sont point de manufacture anglaise. — Un petit fer à calfat. — Deux grands crocs de poulie, et un plus petit. — Une moitié d'étau de forgeron. — Un morceau de fer qui, selon toute apparence, a servi de support ou de tourniquet à un pierrier. — Une pièce de fer forgé qui paraît avoir servi à suspendre une cloche. — Femelot de gouvernail en fer pour l'étambot d'un navire. — Un grand, *dito*, revêtu d'un métal composé de plomb et de cuivre, fait probablement avant que les ferrures de gouvernail en cuivre allié eussent été généralement adoptées. — Un morceau de fer grossier de quatre à cinq pouces de long. — Un fond de bouteille de verre. — Une petite bouteille de verre dont le col est brisé, taillée à dix pans.

Objets en bronze, en cuivre et en plomb.

Une petite cloche de bronze, de huit pouces un dixième de diamètre, avec trois fleurs de lis à la surface. — Une grande cloche de bronze, de douze pouces un dixième de diamètre, avec une saillie à la partie supérieure. On y voit sculpté un crucifix placé entre deux figures, dont l'une représente la Vierge Marie, l'autre un saint portant une petite croix sur les épaules; sur le côté op-

posé
de la
de bi
de-g
Inscr
engre
tenu
de br
— U
l'ento
pour
poisse
de tro
Une s
lis. —
cuivre

Je
remis
pagu
de div

No
été ac

De
porte
porte
pôt à
de cu
lis. —
très

posé est le soleil, brillant au-dessus de trois figures; et à la droite de la croix, se lisent les mots : *BAZIN M'A FAIT*. — Un petit canon de bronze, du calibre de deux pouces, tellement couvert de vert-de-gris, qu'il a été impossible d'y découvrir aucune marque ou inscription. — Une plaque circulaire de bronze, avec des dents ou engrenages au pourtour. Elle paraît avoir originairement appartenu à quelque machine ou instrument nautique. — Un inorceau de bronze fait en forme de crochet, avec un trou à une extrémité. — Un vase de plomb ou d'étain avec trois lignes circulaires à l'entour. — Quelque chose de semblable à une boîte à mitraille, pour un canon de 18. — Un fragment de grande sonde. — Une poissonnière, avec son couvercle et son manche entiers, marquée de trois fleurs de lis. — La tête d'une cuiller à pot en cuivre. — Une saucière en cuivre, sans manche, marquée de trois fleurs de lis. — Une balance en cuivre. — Un fragment d'entonnoir en cuivre, et un plateau de balance en bois, fait au tour.

E. CHAIGNEAU, JOHN RUSSELL.

Je soussigné, certifie que les objets sus-mentionnés m'ont été remis par les équipages des embarcations du vaisseau de la compagnie de Indes, *la Recherche*, qui les avaient achetés aux naturels de divers villages dans un voyage autour de l'île de Mannicola :

20 septembre 1827.

Peter DILLON,

N° VIII.

A bord de *la Recherche*, le 27 septembre 1827.

Nous soussignés, certifions que les objets ci-après désignés ont été achetés aujourd'hui aux naturels de Mannicola :

Deux fragmens de courbe en fer. — Une grande cheville de porte-hauban, avec sa tête. — Deux fragmens de chaînes de porte-hauban. — Un vase d'étain à-peu-près semblable à un pôt à bière anglais; l'anneau et les bords sont brisés. — Un cercle de cuivre, avec une marque à-peu-près semblable à une fleur de lis. — Cinq fragmens de cheville en fer, de diverses longueurs, très-rouillés.

Peter DILLON, E. CHAIGNEAU, JOHN RUSSELL.

N° IX.

A bord de la *Recherche*, le 29 septembre 1827.

Nous soussignés, certifions que les objets ci-après ont été achetés aujourd'hui aux naturels de Mannicola :

Deux fragmens de pince avec les crochets entiers. — Chainons plats de porte-hauban. — Un fragment de cheville en fer.

Peter DILLON, E. CHAIGNEAU, John RUSSELL.

N° X.

A bord de la *Recherche*, le 29 septembre 1827.

Nous soussignés, certifions que les objets ci-après mentionnés ont été achetés hier aux naturels de Wanno et d'Amma :

La partie coudée d'une grande courbé de navire. — Un fragment de marteau brisé. — Un petit vase de bois fait au tour. — Deux pouces huit dixièmes d'un tube de verre de couleur verte, de la forme et de la dimension d'un verre de thermomètre. — Un pied de chandelier avec des armoiries gravées. — Une feuille de cuivre de huit pieds quatre pouces et demi de long, sur huit pieds quatre pouces sept dixièmes de large. — Une pierre ronde pareille à celles qu'on emploie dans les moulins chez les montagnards d'Écosse, ayant deux pieds un pouce deux dixièmes de diamètre ; au centre est une ouverture circulaire, dont la partie inférieure a huit pouces de diamètre, dans laquelle sont pratiqués trois trous, dont l'un est rempli de fer et de plomb, et les trois autres, de plomb seulement. — Un morceau de sapin de quatre pieds et un demi-pouce de long sur treize pouces six dixièmes de large, décoré d'une fleur de lis et de plusieurs autres ornemens sculptés. Cette pièce, dont la partie supérieure n'a pas été retrouvée, a dû, lorsqu'elle était entière, représenter les armes de France, et faisait partie des ornemens de l'arrière d'un navire qui s'est perdu sur Parow. — Un chainon de cuivre. — Deux grands maillets. — Un croc de poulie. — Une crampe. — Une penture de sabord. — Une plaque de fer avec une vis attenante. — Un fragment de gouver-

nail J
eailleb
tions
loire e

Nou
aujourd
équipa
Indes,

Quat
tième d
canons
le n° 14
lui de d
droite l
n° 94.
domma
de plom
dommag
rondelle
fragmen
fragmen
espagnol
d'instru
tant. —
de crista

Je, so
mains de

Nous
achetés a
de Manni
Un gra
douze pou

naïl d'embarcation. — Une pointe de clou. — Une portion de eaillebotis en fer, avec onze pièces de fer de diverses configurations. — Deux morceaux de porcelaine très-épais. — Une bouilloire en cuivre de moyenne grandeur.

Peter DILLON, E. CHAIGNEAU, John RUSSELL.

N^o XI.

A bord de *la Recherche*, le 1^{er} octobre 1827.

Nous soussignés, certifions que les objets suivants ont été retirés aujourd'hui de la mer sur un récif, en face de Parow; par les équipages des embarcations du vaisseau de la compagnie des Indes, *la Recherche*:

Quatre canons de bronze, dont trois ont deux pouces un huitième de calibre, et le quatrième un pouce trois quarts; un de ces canons porte le n^o 602 sur le pignon de gauche, et celui de droite le n^o 144; le second a sur le pignon de gauche le n^o 541, sur celui de droite le n^o 144; le troisième porte à gauche le n^o 461, à droite le n^o 143; le quatrième, le n^o 252 à gauche, à droite le n^o 94. — Un gros boulet de 18. — Une cuvette d'étain très-entommagée. Un fragment de tuyau de plomb. — Sept morceaux de plomb avec divers trous à clous. — Un vase d'étain très-entommagé, à-peu-près semblable à un pot à bière anglais. — Deux rondelles de cuivre auxquelles sont attachés deux manches. — Un fragment de feuille de cuivre percé de deux petits trous. — Deux fragmens de boucles de souliers à l'ancienne mode. — Un dollar espagnol presque entièrement recouvert de corail. — Un fragment d'instrument nautique qui paraît avoir fait partie d'un miroir d'occultant. — Divers morceaux de bouteilles cassées. — Un fragment de cristal, et divers fragmens de porcelaine et de faïence.

E. CHAIGNEAU, John RUSSELL.

Je, soussigné, certifie avoir reçu les objets susmentionnés des mains de l'équipage des embarcations.

Peter DILLON.

N^o XII.

A bord de *la Recherche*, le 1^{er} octobre 1827.

Nous soussignés, certifions que les objets ci-après ont été achetés aujourd'hui aux naturels d'un village situé à la pointe sud de Manni-la:

Un grand rouet de guinderesse en cuivre pour mât de hune, de douze pouces quatre dixièmes de diamètre. — Un morceau de fer

façonné en hameçon. — Deux morceaux de cheville en fer, et trois pouces d'un tube de verre bleu, pareil à ceux dont on se sert pour les thermomètres.

Peter Dillon, Georges Ross.

N° XIII.

A bord de la Recherche, le 5 octobre 1827.

Nous, soussignés, certifions que les objets ci-après ont été retirés aujourd'hui de la mer, sur le récif en face de Parow, par des équipages des embarcations du vaisseau de la Compagnie des Indes la Recherche.

La partie supérieure d'une pompe de navire, en métal, ayant quatorze pouces un huitième de diamètre, percée de quatre trous à chevilles, et portant le n° 4. — Trois pieds trois pouces d'une barre de gouvernail en fer. — Un morceau de plomb laminé destiné à couvrir la lumière d'un petit canon. — Quatre morceaux de feuille de plomb, avec de trous à clous. — Une brique de terre. — Un morceau de bronze circulaire, de six pouces de diamètre, creux dans le milieu, avec diverses marques. — La garde en bronze d'un mousquet. — Un fragment de tuyau en cuivre très-usé. — Le montant d'un chandelier en cuivre ou en plaqué, avec deux autres morceaux de cuivre ou de bronze travaillé. — Trois pierres à fusil et quelques morceaux de bouteilles cassées et de verre brisé. — Une grande quantité de fragmens de porcelaines et de faïence, avec deux grains de verre blanchâtre de manufacture étrangère.

John RUSSELL, W. DEANE, premier officier.

N° XIV.

A bord de la Recherche, le 3 octobre 1827.

Nous soussignés, certifions que les objets ci-après ont été achetés aujourd'hui aux naturels de Parow, Amma et Wannan :

Une grande coque de fer qui a servi de suspente ou d'étai pour voile de navire. — Un fragment de vase de faïence. — Un morceau de cuivre de dix pouces de diamètre sur huit d'épaisseur. — Une cheville de fer avec un trou à gouille. — Quatre pièces de fer avec un croc de poulie et une pointe de clou.

John RUSSELL, W. DEANE, premier officier.

Je soussigné, certifie avoir reçu les objets ci-dessus.

3 octobre 1827.

Peter DILLON.

FIN.

POST-SCRIPTUM.

DÉBRIS TROUVÉS PAR LE CAPITAINE DUMONT D'URVILLE.

L'énumération des objets recueillis par la persévérance du capitaine Dumont d'Urville, celle de ses braves officiers et de son courageux équipage ne nous est parvenue que tardivement. Ce document, et quelques autres non moins authentiques qui complètent cette relation, ont nécessité un *post-scriptum*.

Arrivée à Vanikoro après le départ du capitaine Dillon, quelque diligence qu'ait pu faire la corvette l'*Astrolabe*, on doit penser que sa récolte fut peu abondante : presque tout ce qui était entre les mains des naturels avait été acheté par le capitaine anglais : il fallut donc se livrer aux plus actives recherches et plonger dans le lieu même du naufrage pour obtenir les faibles résultats suivants :

PREMIER VOYAGE.

Le grand canot fait le tour de l'île. (1)

Une chevillè de cinq pieds en fer. — Un rouet en fonte. — Une cuvette de boussole en cuivre. — Un fragment de cloche. — Une pompe d'étrave en cinq morceaux. — Huit morceaux de fer de dimension inégale. — Douze livres de plomb en plusieurs pièces.

SECOND VOYAGE.

La chaloupe et le grand canot.

Une ancre pesant 1,800 livres. — Un canon court. — Deux

(1) La corvette était mouillée à 19 milles (6 lieues $\frac{1}{3}$) de l'endroit du naufrage. Nous garantissons l'exactitude entière de tous les détails de ces différens voyages, pendant lesquels les canot et la chaloupe ont tour-à-tour exploré les atterages de Vanikoro.

pierriers en cuivre, portant les numéros 548 et 286. — Une grande plaque de plomb. — Un saumon en fonte rouillée.

TROISIÈME VOYAGE.

Le grand canot.

Un croc en fer. — Une barre de fer ronde. — Une *idem*, plus petite. — Deux *idem*, plus petites. — Deux morceaux de cuivre. — Une plaque de cuivre en forme d'écumoire. — Un pied de chandelier d'autel. — Un vase en cuivre. — Une mesure à poudre, en cuivre.

QUATRIÈME VOYAGE.

Le grand canot.

Plusieurs morceaux de plomb. — Un fragment de chaîne, en cuivre. — Un saumon de plomb, pesant 100 livres. — Deux morceaux de cuivre des garnitures de vergues. — Un fragment en cuivre d'instrument astronomique. — Une houlloire en cuivre.

Des coraux, qu'on a dû rompre, et qui avaient crû depuis le naufrage, enveloppaient, couvraient, au fond de la mer, une majeure partie de ces débris qui (marée basse) se trouvaient à huit pieds de profondeur, et dix-huit (haute mer). On n'enleva l'ancre (du poids de 1,800 livres) qu'avec des efforts, des peines inouïs : la chaloupe courut les plus grands dangers.

Tous les objets que nous venons de désigner sont à Paris, au Musée Dauphin, excepté quelques-uns restés à Toulon (1).

(1) La ville d'Alby ne serait-elle pas fondée à les demander? Ne serait-ce pas le plus bel ornement du cénotaphe qu'elle élève aujourd'hui?

NOMS

M. Du

M. Ja

M. Lo

M. Gr

M. Gr

M. DE

M. Qu

M. GA

M. LE

Ce

rale d

cursiv

Un

ce mo

trava

d'Urv

« D

nant l

gne d

ticulie

cette

seau.

accor

de su

séver

Fo

ger l

bient

(1) H

brable

NOMS DE MM. LES OFFICIERS COMPOSANT L'EXPÉDITION SOUS LES ORDRES
DU CAPITAINE DUMONT D'URVILLE.

Leurs travaux scientifiques. — Leurs récompenses.

- M. DUMONT D'URVILLE, capitaine de frégate.
 M. JAQUINOT, commandant en second.
 M. LOTTIN, lieutenant de vaisseau.
 M. GRESSIEN, (*Idem*) (1).
 M. GUILBERT, enseigne de vaisseau.
 M. DE SAINSON, dessinateur.
 M. QUOY, second médecin en chef de la marine (naturaliste).
 M. GAÏMARD, chirurgien-major, (*Idem*).
 M. LESSON, chirurgien en second, (*Idem*).

Ces officiers concourent, en ce moment, à la rédaction générale du voyage de découverte de la corvette *l'Astrolabe*, dont l'excursion à Vanikoro n'est qu'un incident.

Un rapport fait et lu à l'Académie royale des Sciences, le 17 de ce mois (août 1829), par M. le contre-amiral de Rossel, sur les travaux scientifiques et nautiques de l'expédition du capitaine d'Urville, est terminé par ces mots :

« Déjà Sa Majesté a devancé les vœux de l'Académie, en ordonnant la publication de tous les fruits recueillis pendant la campagne de *l'Astrolabe* ; elle a pris, avec une bienveillance toute particulière, en considération, les services de M. d'Urville qui a dirigé cette expédition, en lui accordant le grade de capitaine de vaisseau. Il ne reste plus qu'un dernier vœu à former, celui de voir accorder aux officiers et naturalistes qui l'ont secondé avec tant de succès, la récompense due à leurs talents, leur zèle et leur persévérance. »

Former un vœu qui met à même le Roi d'honorer, d'encourager la marine française, c'est être sûr que ce vœu national sera bientôt exaucé par un monarque si jaloux de toutes nos gloires.

(1) Il a servi de *pilote* à la corvette pour la faire sortir des périlleux et inombrables récifs de Vanikoro : l'expédition lui doit son salut.

