

en très-bon état, resterait sans s'ouvrir; on pensa donc qu'il conviendrait de l'alléger, afin qu'il pût s'avancer d'avantage sur le récif et se coucher plus à l'aise. On sonda, et l'on trouva dix-sept brasses du côté du vent, et seulement quelques pieds du côté du récif. M. Fowler ordonna donc de couper le grand mât et le mât de misaine, et de jeter une ancre à la mer. Cependant lorsque je lui eus représenté qu'à la marée montante le vaisseau pourrait être poussé par-dessus le récif et aller à fond dans une eau profonde, comme il était arrivé à la *Pandore*, on ne songea plus à l'opération.

Au-delà de l'eau tranquille, sous le vent du navire, s'étendait une ligne de brisans, et plus loin la mer ne paraissait pas agitée: on supposa donc que des canots pourraient de ce côté s'approcher du vaisseau, et que s'il était possible de faire parvenir cet avis au capitaine du *Bridgewater*, il y aurait moyen d'essayer promptement un moyen de sauver l'équipage. Comme j'avais un peu plus de crédit que M. Fowler auprès de ce capitaine, et que d'ailleurs je n'étais que passager à bord du *Porpoise*, où aucun devoir à remplir ne rendait ma présence nécessaire, je proposai de tenter l'aventure dans le petit canot; M. Fowler y consentit. On était obligé de tenir l'embarcation à une petite distance du bâtiment, pour

qu'elle ne fût pas brisée; je me jetai donc par-dessus bord, et j'y allai à la nage. En la poussant à travers les brisans, jusqu'à l'endroit où la mer était tranquille, nous reçûmes quelques lames qui faillirent à nous submerger. Il n'y avait rien dans le canot pour vider l'eau, et seulement deux avirons qui ne lui appartenaient pas; au lieu de quatre matelots qu'il fallait pour le conduire, je n'en trouvai que trois; et de plus trois hommes couchés sous les bancs: c'étaient l'armurier, le cuisinier et un soldat de marine qui ne savaient pas manier un aviron. Ils furent chargés de vider l'eau avec leurs chapeaux et leurs souliers; et nous tenant sous le vent des brisans, nous nous dirigeâmes vers le feu du *Bridgewater*. Ce bâtiment marchait et s'éloignait de nous. Je prévis que toute tentative de le rejoindre avant qu'il virât de bord serait inutile, et même après: il paraissait très-douteux qu'avec deux avirons dépareillés, et un canot surchargé de monde, nous pussions nous avancer contre la lame au vent du récif. Je me décidai donc à rester sous le vent, jusqu'à ce que le *Bridgewater* se rapprochât, et à mouiller près du *Porpoise*, afin que dans le cas où il s'ouvrirait avant le jour, nous pussions sauver quelqu'un de l'équipage. En rebroussant chemin, nous rencontrâmes la chaloupe; son

équipage ayant bouché en partie les trous, avait poussé au large sans officier, et sans savoir où il allait; il nous donna un troisième aviron. Je dis à ces hommes de se tenir jusqu'au matin à côté du petit canot, près du vaisseau. Le fond était de corail, et l'eau si peu profonde, qu'en beaucoup d'endroits elle n'aurait pas passé par-dessus la tête d'un homme qui s'y serait tenu debout.

« J'aurais désiré d'aller à bord du *Porpoise*, annoncer à nos camarades que les embarcations étaient en sûreté, et que nous connaissions en partie l'étendue du récif. Les brisans qui nous séparaient du vaisseau et l'obscurité de la nuit m'enlevèrent tout espoir de pouvoir communiquer avec lui avant le jour. Toutes les demi-heures on allumait des feux pour servir de guides au *Bridgewater*. Nous ne pûmes dans le canot apercevoir à onze heures le fanal de ce navire; et à deux heures on le perdit de vue, de dessus le *Porpoise*. Il parut qu'alors la mer était basse; le bâtiment était beaucoup plus tranquille qu'auparavant, de sorte que la crainte qu'il ne s'ouvrît avant le jour, avait beaucoup diminué. Mais voulant être préparé pour la marée montante, M. Fowler employa son monde pendant la nuit à construire un radeau avec les mâts de perroquets, les vergues de rechange, etc. fixés ensemble par des cordages. On y attacha une barrique d'eau, et un coffre

contenant des provisions, un sextant et le journal de l'*Investigator*.

« Nous étions trempés dans le petit canot; le vent de sud-est soufflait bon frais: transis de froid, notre position devenait encore plus désagréable par nos réflexions sur le changement funeste que nous avions si soudainement éprouvé, et sur l'incertitude du sort du *Caton*, et même du *Bridgewater*. Que cette nuit fut longue et triste! Mes pensées se portaient principalement sur les moyens de nous sauver, dans le cas où nous ne reverrions plus le *Bridgewater*. Toutefois pour ne pas décourager mon monde, je disais que le matin nous nous embarquerions tous sur ce bâtiment, et que nous continuerions notre voyage jusqu'en Angleterre.

« Nous ne pouvions rien apercevoir ni entendre du *Caton*; nous le supposions abîmé dans la mer avec tout son équipage.

« A la petite pointe du jour, j'allai à bord du *Porpoise*, à l'aide des mâts tombés sur le récif. Tout le monde sentait renaître son courage, en voyant que le vaisseau résistait si bien, et que les embarcations étaient sauvées; on avait regardé le petit canot et tous les hommes qui s'y trouvaient comme entièrement perdus; quelques personnes s'imaginaient même qu'il avait disparu à leurs yeux au milieu des brisans.

« Le jour qui vint éclairer notre position, allégea nos maux ; on découvrit à moins d'un demi-mille de distance un banc de sable à sec, et assez étendu pour nous recevoir tous avec les provisions que nous pourrions retirer du vaisseau. La satisfaction que l'on ressentit à cet aspect fut augmentée en apercevant le *Bridgewater* à la voile, et quoique éloigné, faisant route vers le récif. D'un autre côté, la vue du *Caton*, dont l'équipage placé sur le beaupré et le gaillard d'avant, seules parties de ce vaisseau qui ne fussent pas submergées, nous faisait des signes, était déchirante.

« Le récif parut avoir un mille de largeur, et s'étendait dans l'est et dans l'ouest au-delà de ce que l'on pouvait distinguer de dessus le pont du *Porpoise* ; il offrait plusieurs ouvertures larges, et vraisemblablement profondes, par lesquelles le *Bridgewater* pouvait parvenir sous le vent de l'écueil, et y mouiller, ou mettre en travers pendant qu'il enverrait ses canots à notre secours. Ayant fait ces observations, je laissai M. Fowler et son monde occupés à rassembler de l'eau et des provisions, et j'allai sur le banc, afin d'être prêt à partir avec le canot, aussitôt que ce bâtiment serait assez proche, et indiquer à son capitaine les moyens qu'il pourrait employer pour prendre à bord les équipages des deux bâtimens naufragés,

et tout ce que l'on pourrait sauver. L'événement trompa mon attente : le *Bridgewater* ne tarda pas à virer de bord, et on ne le revit plus de tout le jour.

« Un grand nombre d'œufs d'oiseaux de mer, épars sur le banc, montraient qu'il était au-dessus de la ligne de la mer haute. J'expédiai le canot pour porter cette nouvelle à M. Fowler, cet officier voyant que le *Bridgewater* n'avancait pas vers nous, ordonna au grand canot d'aller vis-à-vis du *Caton*. Le capitaine et l'équipage de ce malheureux navire se jetèrent à l'eau, avec les morceaux de planches et d'esparcs qu'ils purent trouver, et gagnèrent le canot en nageant à travers les brisans ; il les transporta aussitôt à bord du *Porpoise*, où on leur donna de quoi manger et se vêtir. Quelques hommes furent meurtris contre les rochers de corail, et trois jeunes gens furent noyés. Un de ces pauvres garçons qui avait fait trois naufrages, sur trois fois qu'il s'était embarqué, passa toute la nuit à déplorer son sort, se comparant à Jonas, qui portait le malheur partout où il allait. Il se lança à la mer avec le capitaine, sur une espare rompue ; mais il lâcha prise au milieu des brisans, et on ne le revit plus.

« Le capitaine du *Caton* raconta qu'ayant rencontré le *Bridgewater* qui courait une bordée

opposée à la sienne, il fit route pour arriver sous le vent : s'il eût continué, les deux navires eussent rencontré le récif en même temps. Le *Bridgewater* le doubla, et échappa au danger qui le menaçait : le *Caton* toucha par le bâbord sur la pointe d'un rocher ; il s'abattit, le pont tourné au vent et exposé à la lame. En quelques minutes les ponts et la cale furent enfoncés ; tout fut emporté par la mer. Le seul endroit où les malheureux naufragés purent éviter la fureur des vagues, fut sur le gaillard d'avant de bâbord ; tous s'y réfugièrent : la plupart n'avaient que leurs chemises pour tout vêtement. Chaque fois que la lame frappait le *Caton*, elle le roulait sur le rocher avec des secousses si violentes, que chacun s'attendait à voir à chaque instant l'arrière, qui était sous l'eau, se séparer. Quelques matelots s'attachèrent aux têtes des membrures ; d'autres se cramponèrent aux chaînes de haubans, et aux caps de mouton des haubans ; d'autres enfin se serraient les uns contre les autres, ce fut ainsi qu'ils passèrent la nuit. Ils espéraient que le gaillard d'avant tiendrait jusqu'au lendemain matin, et que le *Bridgewater* enverrait des canots pour les sauver. Ils n'attendaient rien du *Porpoise* ; et jusqu'au moment où ils virent ses feux de signaux, ils crurent qu'il était en pièces.

« A la mer basse qui eut lieu à deux heures, le récif fut à sec très-près du *Porpoise*. Chacun s'empressa d'y porter des provisions et des habits, que les canots venaient chercher ; car à une certaine distance autour du banc, l'eau avait plusieurs pieds de profondeur. Avant la nuit on avait débarqué cinq pièces d'eau, de la farine, de la viande salée, du riz, de l'eau-de-vie, ainsi que les cochons et les moutons qui n'avaient pas été noyés, et tous les hommes des deux bâtimens étaient à terre. Quelques matelots du *Caton* parurent en uniformes d'officiers, qu'on leur avait donnés à bord du *Porpoise* ; et je fus bien content de voir que nos gens ne jugeaient pas notre position bien mauvaise, puisqu'ils firent des plaisanteries sur ces promotions inopinées. Ceux qui avaient sauvé des redingotes ou des couvertures, partagèrent avec les moins fortunés ; nous dormîmes sur le sable assez tranquillement ; la fatigue nous accablait. A l'exception des matelots du *Caton*, qui avaient été coupés ou meurtris par les rochers, on n'entendit pas une seule plainte sur le banc.

« On hala au-dessus de la ligne de la haute mer les deux canots et la yole du *Porpoise* ; celle-ci n'ayant pas été mise bien en sûreté, fut emportée par la marée qui monta plus haut qu'à l'ordi-

naire; c'était une grande perte! Le lendemain matin nous eûmes la satisfaction de voir le *Porpoise* encore entier et poussé plus avant sur le récif; le *Caton* était entièrement brisé, il n'en restait qu'une des hanches, qui ayant flotté par-dessus le récif s'était venu loger près du banc. On n'apercevait pas le *Bridgewater*; on commençait à concevoir des craintes pour lui.

• Afin de mieux conserver la discipline et l'union si nécessaires dans ces tristes conjonctures, il était nécessaire que les deux équipages et les passagers fussent mis sur le même pied et réunis sous le commandement d'une seule personne. Le *Porpoise* étant perdu sans ressource, la position du capitaine et de l'équipage devenait semblable à celle des passagers; c'est pourquoi en qualité du plus ancien officier, je me regardai comme autorisé et appelé à prendre le commandement général. Mon intention communiquée à M. Fowler, il en reconnut sans hésiter la convenance et la justice; le capitaine du *Caton* fit de même: alors les matelots furent rassemblés sur le sommet du banc; j'instruisis ceux du *Caton*, dont un petit nombre avaient témoigné du mécontentement d'être commandés pour travailler, que s'attendant sans doute à être nourris de nos provisions, ils devraient faire les plus grands efforts

pour en sauver le plus qu'il serait possible (1); et que quoiqu'ils ne fussent pas à la solde du roi, cependant en ma qualité de magistrat, agissant dans la juridiction de l'amirauté, je punirais toute espèce de désobéissance et de mauvaise conduite chez eux comme parmi nos matelots. J'ordonnai que les hommes du *Caton* qui n'avaient rien sauvé fussent placés avec les nôtres dans la proportion d'un sur trois; et je dis à M. Fowler qui avait la direction des vivres de les nourrir tous de même. Le chirurgien du *Porpoise* visita les blessés, et dressa la liste de ceux qui ne pouvaient pas faire de service. Un détachement, formé d'autant d'hommes que les deux canots en pouvaient contenir, alla au vaisseau pour en retirer des provisions et des munitions.

• Une vergue de perroquet fut dressée sur la partie la plus haute du banc, et l'on y arbora un grand pavillon bleu avec le yak en bas pour servir de signal au *Bridgewater*. Nous espérions que

---

(1) Lorsqu'un navire marchand se perd, non-seulement les matelots cessent d'être aux gages du propriétaire, ils perdent aussi ceux qui leur sont dus depuis la dernière remise de la cargaison. Leur seul intérêt pour sauver les agrès, même de leur vaisseau, est leur conservation, ou la perspective d'être récompensés par les armateurs ou les assureurs.

s'il n'était pas arrivé d'accident à ce bâtiment, il viendrait nous retirer de notre situation critique aussitôt que le vent serait moins fort : néanmoins je pensai que la prudence conseillait d'agir comme si nous n'avions pas cette ressource, et l'événement justifia cette idée. Le capitaine Palmer, commandant du *Bridgewater*, nous avait dès lors abandonnés à notre sort, et en ce moment faisait route pour Batavia sans avoir tenté le moindre effort pour venir à notre secours. Dans un rapport que publia un journal de Calcutta, M. Palmer dit que le lendemain de notre catastrophe il vit les vaisseaux naufragés, ainsi que les récifs et le banc de sable, mais qu'il ne put pas aller à leur aide. Il devait savoir que le récif n'était nullement continu, puisqu'il en parle comme formé de parties éparses : il ne chercha pas à reconnaître si le *Bridgewater* pouvait passer par quelque-une des ouvertures, et s'il lui serait ainsi possible de prendre à son bord quelques-uns des malheureux qui avaient échappé au danger de se noyer ; il ne fit rien pour eux. Il jugea qu'il était plus sûr de continuer son voyage, et de publier que tout était perdu ; il n'y manqua pas à son arrivée dans l'Inde.

« Cette conduite du capitaine Palmer envers deux bâtimens dont l'un avait manœuvré pour l'empêcher de se perdre, ne l'a pas préservé du

malheur qu'il redoutait. Les équipages du *Porpoise* et du *Caton* sont arrivés sains et saufs en Angleterre. Le capitaine Palmer étant parti de Bombay sur le *Bridgewater* pour revenir en Europe en 1804, on n'en a plus entendu parler. Quelles réflexions terribles il a dû faire, lorsque son bâtiment allait à fond ! Mais revenons à notre banc de sable.

« Le vent souffla grand frais du sud-est le 18 et le 19 ; les deux jours suivans il diminua, et le temps fut beau. On travaillait sans relâche à bord du *Porpoise* : le 22 nous avions retiré la plus grande partie de l'eau et des provisions ; on les avait placées sous une grande tente faite avec des espars et des voiles. Chaque troupe d'officiers et de matelots avait sa tente particulière. On avait repris le même train de vie et d'occupation qu'avant le naufrage. Un des hommes auxquels le gouverneur avait à ma requête accordé la liberté, s'étant mal conduit, je fis lire la loi, et il fut puni. Cet exemple comprima les mauvaises dispositions : les matelots faisaient cordialement la besogne ensemble. L'on observait en tout la même discipline et le même ordre qu'à bord des vaisseaux du roi.

« Notre espoir d'être aidés par le *Bridgewater* étant devenu très-faible, après deux jours de beau temps, je réunis tous les officiers en conseil pour

délibérer sur les meilleurs moyens de nous tirer de notre position précaire. Il fut décidé qu'un officier s'embarquerait dans le plus grand des deux canots, essaierait de gagner le cap Sandy éloigné de soixante-trois lieues, et ensuite irait le long de la côte à Port-Jackson demander au gouverneur d'envoyer des vaisseaux au banc de sable, soit pour nous ramener dans ce port, soit pour nous transporter en Angleterre. Cependant comme il était possible que dans cette saison, durant laquelle de forts vents du sud règnent souvent, le canot n'arrivât pas heureusement, il fut résolu que les charpentiers se mettraient sur-le-champ à construire, avec les matériaux déjà sauvés et ceux que l'on pourrait se procurer encore, deux chaloupes pontées, capables de transporter tout le monde qui se trouvait sur le banc, à l'exception d'un officier et d'un équipage de canot; et que si l'officier expédié dans celui qui allait partir n'était pas de retour dans deux mois, alors les chaloupes feraient voile pour Port-Jackson aussitôt qu'elles le pourraient. Mais le premier et le principal moyen de salut reposant sur l'heureuse arrivée du canot, le choix de l'officier qui devait le conduire fut ensuite mis en délibération. M. Fowler me proposa pour remplir cette tâche: son avis fut adopté; et persuadé que le maintien du bon ordre sur le banc et l'emploi des muni-

tions seraient laissés en bonnes mains, le désir d'effectuer la délivrance de nos compagnons d'infortune me fit accepter. Cependant pour parer à un cas de maladie, ou à tout autre accident qui pourrait résulter de la rencontre des naturels, il était nécessaire qu'il y eût deux officiers dans le canot. Le capitaine du *Caton* ayant témoigné le désir de retourner à Port-Jackson pour faire le rapport relatif à la perte de son navire, il fut nommé mon second avec l'approbation générale.

« Je proposai que le plus petit canot, avec un officier, son second et un équipage, restât avec le grément et les munitions, ainsi que pour la garde de mes cartes et de mes journaux, quelques jours de plus que les deux mois; et qu'alors il partît pour Port-Jackson, s'il n'arrivait pas de vaisseau avant cette époque. Cette précaution était nécessaire dans le cas où un accident imprévu retarderait mon retour au banc au-delà de deux mois, sans toutefois l'empêcher entièrement, pour que les cartes, les journaux et tous les papiers s'y trouvassent et pussent être portés en Angleterre. Je désignai le lieutenant Flinders, mon frère, pour remplir cet emploi; mais M. Fowler l'ayant réclamé comme un poste d'honneur, je respectai trop le motif qui le faisait agir pour ne pas acquiescer à sa demande.

« Le 23 au soir on avait enlevé du *Porpoise* la

plupart des choses essentielles. Recensement fait de ce qu'on avait sauvé, l'on trouva une quantité d'eau et de vivres suffisante pour nourrir, à ration complète, pendant trois mois, quatre-vingt-quatorze hommes; c'était notre nombre. Les principaux objets en munitions, agrès, voiles, mâture, étaient aussi à terre. Mes livres, mes cartes et mes papiers avaient beaucoup souffert, le toit de la chambre ayant été déplacé par la chute du mât d'artimon; tous les papiers épars dans la nuit du naufrage furent emportés par la lame, entre autres une carte de la côte occidentale du golfe de Carpentarie et d'une partie de la côte du nord, à laquelle j'avais travaillé l'après-midi. Une portion de ma petite bibliothèque avait éprouvé le même sort; le reste de mes cartes, avec mes journaux, mes livres de relèvemens et d'observations astronomiques étaient sauvés, quelques-uns à la vérité mouillés et endommagés. Les plantes rares, recueillies sur différentes parties des côtes méridionale, orientale et septentrionale de la Terre Australe, et destinées pour le jardin du roi à Kew, étaient en très-bon état avant le naufrage; l'eau de mer les avait entièrement détruites, de même que les plantes d'un herbier; beaucoup d'autres objets de curiosité furent perdus.

« Le banc sur lequel nous étions réfugiés a

environ sept cent cinquante pieds de longueur sur deux cent cinquante de largeur. Son élévation est en général de trois à quatre pieds au-dessus du niveau ordinaire de la mer haute. Il consiste en sable et en morceaux de corail, rejetés par les vagues sur une portion d'un récif très-considérable. Etant à peu près au milieu de cette portion, la mer, même dans un coup de vent, n'y envoie qu'un peu d'écume, qui suffit néanmoins pour qu'il n'y puisse croître qu'un petit nombre de plantes salées. A sa bande nord, et à celle du nord-ouest, il y a de dix-huit à vingt-cinq brasses d'eau sur un fond de sable de corail; le *Bridgewater* aurait pu y mouiller en sûreté, tant que les vents restèrent au sud-ouest et à l'est-sud-est, et recevoir les deux équipages avec les provisions pour leur subsistance. Les observations fixèrent la latitude du banc à  $22^{\circ} 11'$  sud, et sa longitude à  $155^{\circ} 8'$ .

« En cherchant des matériaux pour faire du feu la première nuit que nous y débarquâmes, on trouva et l'on brûla une espare et une pièce de charpente rongées des vers, et presque pourries. La dernière fut examinée par le charpentier du *Porpoise*, qui jugea qu'elle avait appartenu à l'arrière d'un bâtiment de 400 tonneaux. J'ai donc supposé qu'elle pouvait provenir de la *Boussole* ou de l'*Astrolabe*. La Pérouse, en partant de Botany-Bay,



avait l'intention de visiter la côte sud-ouest de la Nouvelle-Calédonie. N'a-t-il pas pu rencontrer comme nous, pendant la nuit, un des nombreux écueils épars sur ces mers? Moins heureux que nous, il n'aura pas trouvé dans son voisinage un banc où son équipage pût se rassembler, et porter des vivres; peut-être aussi ses deux vaisseaux prirent-ils, après avoir touché, la même direction que le *Caton*, et la lame y pénétrant, emporta les canots et les provisions. Dans ce cas la Pérouse, ses équipages et ses vaisseaux ne purent pas résister plus de vingt-quatre heures à l'impétuosité des vagues. Si telle fut la fin de ce navigateur si digne de regrets, comme il n'y a aujourd'hui que trop de raison de le craindre, c'est celle à laquelle nous aurions été condamnés si le *Porpoise* eût comme le *Caton* tombé du côté de la mer, au lieu de s'abattre du côté du récif.

« L'opinion que la Pérouse s'était perdu dans ces parages, m'engagea, lorsque je visitai la côte du continent, à chercher attentivement dans chaque endroit, parmi les objets que la mer rejette sur les rivages, des indications de vaisseau naufragé au large; si j'avais pu pousser mes recherches jusqu'au quinzième ou au douzième degré de latitude, je suis persuadé qu'elles n'auraient pas été vaines. Indépendamment de l'immense récif qui entoure la côte occidentale de la Nou-

velle-Calédonie et la Barrière de récifs sur la côte de la Nouvelle-Galles méridionale, située vis-à-vis, on connaît actuellement huit bancs de corail dans la mer qui les sépare; indépendamment d'ilots et de battures. Tous ces écueils sont situés dans l'espace compris entre la Louisiade et la Nouvelle-Guinée au nord, la Nouvelle-Calédonie à l'est, la Nouvelle-Galles méridionale à l'ouest, et une ligne tirée du cap Sandy sur cette côte, et l'île des Pins au sud de la Nouvelle-Calédonie. Peu de navires ont passé dans ces parages sans découvrir quelque nouveau banc de corail, et il est probable que l'on y trouvera des portions de récif encore inconnues, surtout du côté de la Nouvelle-Calédonie. C'est pourquoi cet espace pourrait être appelée avec raison *la mer de Corail*.

Le vendredi 26 août, le canot qui devait porter Flinders à Port-Jackson étant prêt, fut lancé à l'eau et nommé *l'Espérance*: jamais nom n'avait été mieux appliqué; et la Providence permit que toutes les idées flatteuses qu'il faisait naître fussent réalisées.

« La matinée était belle, dit Flinders; un petit vent de sud soufflait: malgré la défaveur attachée au jour, qui sur le calendrier des marins est noté comme le plus malheureux de la semaine pour entreprendre un voyage, je m'embarquai pour