

Port-Jackson avec M. Park, capitaine du *Caton*. Nous avons double équipage de rameurs; nous étions en tout quatorze. Nous avons des provisions pour trois semaines, et trois barriques d'eau; de sorte que le canot était un peu trop chargé. A huit heures nous partîmes au milieu des acclamations et des souhaits de ceux pour lesquels nous allions chercher des secours. On avait jusqu'alors gardé le pavillon avec le yak en bas, comme signal de détresse pour avertir le *Bridgewater*; dans ce moment d'enthousiasme, un matelot se détacha de la foule, et en ayant obtenu la permission, courut au mât de pavillon, l'amena et l'arbora de nouveau avec le yak en haut. Je ne pus contempler sans émotion cette expression symbolique de mépris pour le bâtiment qui nous avait lâchement abandonné, et de confiance dans le succès de notre voyage.

« Nous fîmes route à l'ouest sous le vent du récif, et nous passâmes devant deux de ses ouvertures, qui avaient près d'un mille de largeur. Au bout de deux lieues, nous arrivâmes devant un banc de sable à sec, plus petit que celui que nous quittions; à midi nous en rencontrâmes un troisième situé à dix milles à l'ouest du banc du naufrage. Le vent ne nous secondant plus, on s'arrêta pour faire cuire le dîner sur le rivage, et je tuai autant de noddies qu'il en fallait pour le

repas de tout notre monde. En quittant ce troisième banc, qui est près de l'extrémité orientale du récif du naufrage, nous entrâmes dans la haute mer. Le vent s'étant élevé du sud-est, nous fîmes route pour le cap Sandy. Plusieurs baleines bossues jouèrent autour du canot pendant tout le temps qu'il resta sous le vent du récif; elles ne nous suivirent pas plus loin.

« Au coucher du soleil, on ne voyait rien à la surface de la mer; cependant on navigua avec précaution pendant l'obscurité; et on fit bon quart pour découvrir les brisans. La nuit fut belle. Nous avançâmes au moyen des avirons. Nos douze matelots divisés en deux quarts, ramèrent chacun à leur tour. M. Park et moi nous nous succédions alternativement au gouvernail. C'est par ce motif, et pour éviter tout accident, que j'avais pris dans le canot un équipage si nombreux. »

Dans la seconde journée les naufragés eurent à combattre contre la force du vent et de la lame; il fallut diminuer de voile et alléger le canot en jetant par-dessus bord les pierres du foyer, un sac de pois, du bois à brûler, enfin tout ce dont on pouvait se passer sans inconvénient, et vider une barrique d'eau. Quelle dure nécessité d'être obligé de se défaire des moyens de conserver son existence! Heureusement le temps et la mer de-

vinrent moins défavorables ; on navigua plus tranquillement. Le 28, à la fin du jour, on aperçut la terre à l'ouest, à la distance de quatre à cinq lieues. Alors on se dirigea plus au sud, et malgré les contrariétés que des coups de vent et des grains firent éprouver, on mouilla le 30 à midi à la pointe Look-out. Flinders regarda le voyage comme à moitié terminé, puisqu'il était le long du continent; car il y a plus de probabilité de se perdre en faisant trois cents milles en pleine mer dans un bateau ouvert, qu'en parcourant six cents milles le long d'une côte.

« La nécessité de nous procurer de l'eau était devenue pressante, dit Flinders, car la barrique qui nous restait était beaucoup diminuée. Il y avait une vingtaine d'Indiens sur le penchant d'un coteau près du rivage; ils paraissaient avoir des dispositions amicales et nous amusaient par une danse à l'imitation des kangourous. Nous leur fîmes signe que nous avions besoin d'eau; ils nous comprirent, et nous indiquèrent un petit ruisseau qui tombait dans la mer. Deux matelots se mirent à la nage avec quelques bagatelles pour les naturels, attachées au bout de la ligne de sonde; on fixa la barrique vide à l'autre: ils tirèrent le tout à terre, et remplirent la barrique sans empêchement. Un requin les avait suivis jusqu'au rivage. Craignant qu'à leur retour ils ne fussent attaqués par cet

animal vorace, je levai l'ancre, et j'allai à un endroit où le ressac, quoique trop fort pour nous permettre d'aborder, nous permettait de mouiller plus près de la plage. La barrique, une charge de bois et les deux hommes arrivèrent à bord sans accident. Les naturels s'étaient tenus éloignés pendant tout le temps; ils se retirèrent même lorsque nos gens s'approchèrent: ils étaient nus et sans armes. »

Après des fatigues inouïes, Flinders entra le 8 septembre dans Port-Jackson; tout son monde était en parfaite santé, à l'exception d'un matelot qui avait été repris de la dyssenterie.

Flinders alla aussitôt avec le capitaine Park à Sidney chez le gouverneur King, qui était en ce moment à table. Les deux naufragés ne s'étaient pas rasés depuis le moment de leur désastre. Le gouverneur ne fut pas médiocrement surpris en voyant paraître ainsi devant lui deux personnes qu'il supposait à plusieurs centaines de lieues en route pour l'Angleterre. Quand il apprit la cause de leur apparition inattendue, il versa involontairement des larmes de bienveillance et de compassion. Son accueil affectueux les dédommagea de toutes leurs peines.

Le *Rolla*, navire destiné pour la Chine, était mouillé dans le port; le gouverneur s'empressa de l'affréter pour aller chercher les naufragés et les

conduire à Canton. Deux goëlettes, le *Cumberland* et le *Francis*, devaient l'accompagner, pour ramener à Port-Jackson ceux qui voudraient y revenir. Chacun rivalisa de zèle pour alléger le sort des naufragés : des particuliers embarquèrent sur les bâtimens du vin, des bestiaux, et toutes sortes de provisions fraîches.

Les navires n'étaient pas prêts à faire voile à l'instant : malgré l'activité que l'on mit à les expédier, il se passa treize jours depuis l'arrivée de Flinders, avant que l'on pût les faire partir. Ce délai lui causa une peine d'esprit inexprimable ; il craignait de n'arriver au récif que lorsque ses compagnons désespérant de son secours, auraient fait une tentative infructueuse de se sauver : cette idée le poursuivait tellement, que chaque jour lui semblait une semaine.

L'impatience qu'il montrait de retourner au récif et de là en Angleterre le plus promptement possible, engagea le gouverneur à lui offrir une des goëlettes pour aller par le détroit de Torrès en Europe, plutôt que de prendre la route de la Chine avec le *Rolla*. La goëlette ne portait que vingt-cinq tonneaux ; sa petitesse, comparée avec la distance de Port-Jackson en Angleterre, ne formait pas pour Flinders une objection pour qu'il s'y embarquât : il prévoyait que la vitesse de sa marche et le défaut de place nécessaire ne lui per-

mettraient pas, pendant la traversée, de mettre les cartes et les journaux de son voyage en ordre ; cette perte d'un temps précieux pour un objet si important le fâchait singulièrement. D'un autre côté, l'avantage de passer encore une fois par le détroit de Torrès, d'y recueillir de nouveaux détails, et d'arriver en Angleterre trois à quatre mois plus tôt pour s'occuper de l'armement d'un autre bâtiment, n'était pas moins considérable. Ce motif, joint à l'ambition d'être le premier à entreprendre un si long voyage dans un si petit bâtiment, et le désir de mettre un terme aux bruits que le capitaine Palmer aurait sans doute fait courir sur la perte totale de l'équipage du *Porpoise*, décidèrent Flinders à accepter la proposition de gouverneur, et à s'embarquer sur le *Cumberland* qui était très-solide. Il fut pourvu de six mois de vivres.

La petitesse de ce navire imposait la nécessité de relâcher, durant sa traversée de Port-Jackson en Angleterre, dans les endroits les plus commodes pour s'y ravitailler. Flinders proposa Coupang, dans l'île de Timor, l'île de France, le cap de Bonne-Espérance, l'île Sainte-Hélène, et une des Açores. Le gouverneur éleva des objections sur l'île de France, ne se souciant pas d'encourager les communications entre cette colonie et Port-Jackson, et sachant d'ailleurs qu'il régnait quel-

quefois dans le voisinage de cette île des ouragans vers l'époque à laquelle le *Cumberland* y devait passer. Du reste il s'en rapporta à la prudence de Flinders, et à ce que prescriraient les événemens. On croirait qu'un pressentiment secret lui faisait prévoir le malheur que ce navigateur éprouva.

Tout étant prêt pour le départ, Flinders mit à la voile sur le *Cumberland*, le 21 septembre, avec le *Rolla* et le *Francis*. Le 7 octobre il mouilla près du banc de sable, où ses compagnons l'attendaient avec impatience. On le salua de onze coups de canon, que l'on avait réussi à enlever du bâtiment naufragé. Quand il débarqua, il fut reçu avec des acclamations de joie. « Le plaisir de rejoindre mes compagnons avec tant de moyens de les aider dans leur infortune, s'écrie-t-il, rendit ce moment un des plus heureux de ma vie. »

Lorsque Flinders eut été absent un mois, on avait commencé à douter qu'il revint. On se résigna donc à profiter le mieux que l'on pourrait des ressources qui restaient, pour atteindre à un port fréquenté; déjà l'on avait construit un canot.

Le récif, dont le banc du naufrage fait partie, a une vingtaine de milles de longueur, et d'un quart de mille à un mille et demi de largeur. Il consiste en plusieurs portions de différentes dimensions; les six plus grandes ont de huit à dix milles de circuit. Elles sont séparées par des ca-

naux d'un mille à une lieue de largeur. Flinders trouva de huit à dix brasses dans les deux orientales : aucun obstacle ne s'opposait à ce qu'un vaisseau y passât en cas de nécessité. Quatre à six des plus considérables de ces portions de récif ont vers leur milieu un banc de sable, qui paraît n'avoir pas été couvert par la marée depuis quelque temps; ces bancs sont fréquentés par des oiseaux de mer, tels que des fous, des boubis, des paille-en-cu, des frégates, des goëlands bruns, et peut-être d'autres. De ces quatre bancs, deux sont à l'ouest, et un à l'est de celui près duquel les Anglais firent naufrage. L'oriental est le plus considérable et le plus abondant en oiseaux; les tortues y abordent aussi : on l'appelait avec raison *Bird-Islet* (l'îlot aux Oiseaux); il était tapissé d'herbe grossière et de quelques arbustes; chaque jour les oiseaux y augmentent la masse de la terre végétale.

Cet îlot étant au vent et seulement à sept milles de distance du banc du naufrage, les Anglais le visitèrent fréquemment pendant l'absence de Flinders. Indépendamment des oiseaux aquatiques, ils s'y procurèrent aussi plusieurs milliers d'œufs, et quatre tortues, dont une pesait quatre cent cinquante-neuf livres. Ces provisions, les coquillages recueillis sur le récif et les poissons furent d'une grande ressource, et donnèrent les

moyens de ménager les viandes salées. La pluie qui tomba de temps en temps servit à emplir des barriques vides. On trouva des trépangs sur les rochers, et l'on essaya d'en faire de la soupe; mais, soit que les cuisiniers anglais ne connussent pas la manière de les accommoder, soit que ces mollusques ne conviennent qu'au palais des Chinois, personne ne les trouva bons.

On sema sur le banc du naufrage et sur l'ilot aux Oiseaux de l'avoine, du maïs et des potirons. Les plantes avaient bien poussé, et étaient en assez bon état lorsque l'on partit. « Peut-être quelques-unes réussiront-elles sur l'ilot, observe Flinders, mais on ne peut guère l'espérer pour le banc. Le coco est en état de résister à l'écume de la mer qui passe souvent par-dessus ces bancs; je regrette beaucoup que nous n'en eussions pas pour les y planter. Une touffe de ces palmiers majestueux et utiles serait une excellente marque pour avertir les navigateurs de l'approche du danger; et dans le cas où l'obscurité rendrait ce signal inutile, le fruit de ces arbres fournirait une nourriture salubre aux matelots naufragés. Le marin qui distribuerait dix mille cocos parmi les nombreux bancs de sables épars à la surface du grand océan et de la mer des Indes, aurait des droits à la gratitude de toutes les nations maritimes, et de tous les amis de l'humanité. On croira peut-

être que j'attache trop d'importance à cet objet, en disant que cette plantation devrait former un des principaux articles des instructions remises au commandant d'une expédition de découverte ou de reconnaissance dans ces parages; mais c'est en souffrant que l'on apprend à apprécier les infortunes et les besoins des autres, et que l'on devient doublement intéressé à les prévenir ou à les soulager. « Le cœur, dit un auteur célèbre, est « comme ces sortes d'arbres qui ne donnent leur « baume pour les blessures des hommes que « lorsque le fer les a blessés eux-mêmes (1). »

Les deux équipages ayant été répartis sur les bâtimens de la manière dont on était convenu auparavant, on quitta le banc du naufrage, et le 11 octobre Flinders se sépara du *Rolla* qui fit voile pour la Chine. Quant à lui, il se dirigea vers le détroit de Torrès.

Lorsqu'il y fut engagé, il se garda de trop s'approcher des îles Murray, de crainte que la petitesse de son bâtiment ne fit naître aux naturels le désir de l'attaquer; ils y paraissaient très-disposés, car il en vit plusieurs sur le rivage avec leurs pirogues, qui semblaient être toutes prêtes à se détacher de la côte. Ayant heureusement

(1) Chateaubriand. *Génie du Christianisme. Episode d'Atala.*

échappé à tous les écueils dont ce bras de mer est parsemé, il traversa le golfe de Carpentarie, atterrit près du cap Wilbforce, mouilla près d'une des îles de Wessel, où il chercha inutilement de l'eau. Le 29 octobre des Indiens s'approchèrent pendant que l'on coupait du bois : on leur donna les haches dont on venait de se servir, et l'on fit route aussitôt pour Timor, où l'on arriva le 10 novembre. D'après la distance de laquelle Flinders avait aperçu en mer les montagnes de cette île, il supposa qu'elles devaient avoir plus de 1500 toises de hauteur.

Le 14 novembre Flinders partit de Timor. Son intention, si l'état de sa goëlette qui avait fait jusque là beaucoup d'eau et la mousson du nord-ouest ne s'y opposaient pas, était de passer au sud des îles de la Sonde, et d'aller directement au cap de Bonne-Espérance; s'il ne le pouvait pas, il comptait entrer dans un des détroits de cet archipel, gagner le mousson du nord-est, et faire route pour Batavia, ou pour tout autre port où il aurait le moyen de radouber son navire. Le vent qui sauta au sud-ouest, et qui fut accompagné d'une forte houle et de quelques éclairs dans le nord-ouest, lui fit craindre d'être obligé d'adopter le dernier parti : il prépara donc un filet d'abordage pour se défendre contre les pirates malais, qui infestaient, disait-on, tous les détroits

situés entre Timor et Java. Mais le vent revint à l'est, quoique la houle continuât à venir du sud-ouest; il tombait de fréquentes ondées de pluies, suivies quelquefois de tonnerre et d'éclairs.

Au bout de onze jours de route, le 25 novembre, Flinders se trouvait par 12° 48' sud, et 103° 6' est; il avait passé le méridien de la pointe occidentale de Java, et les limites ordinaires de la mousson du nord-ouest. La goëlette faisait beaucoup plus d'eau qu'auparavant : les pompes que l'on n'avait pu, faute de matériaux, raccommoder à Timor, se détérioraient chaque jour davantage. Espérant atteindre le cap de Bonne-Espérance, Flinders avait abandonné l'idée d'aller à Batavia, comme étant trop loin hors de sa route. D'ailleurs l'île de France s'y trouvait, dans le cas où il ne pourrait pas doubler le Cap sans avoir besoin de radoub. Les circonstances devinrent si graves, qu'il ne lui fut pas possible de songer à doubler le Cap; et le 6 décembre il se dirigea vers l'île de France, à la grande satisfaction de son équipage fatigué de pomper sans relâche. Les malheureux ne se doutaient pas qu'ils couraient à la captivité.

Ce ne fut que parce que la nécessité la plus urgente l'y contraignit, que Flinders prit la résolution de relâcher à l'île de France, car il n'avait pas oublié les objections que le gouverneur King avait élevées sur ce point. Il ignorait ce qui s'était

passé en Europe depuis près d'un an, et par conséquent que la guerre y avait éclaté de nouveau. Mais il pensait que, même dans ce cas, le passeport du gouvernement français lui servirait à l'île de France : au lieu qu'en allant au Cap, il était douteux que le gouverneur hollandais montrât beaucoup de respect pour les ordres du premier consul de France ; et d'ailleurs la réputation des Hollandais comme protecteurs des sciences ne lui faisait pas concevoir de grandes espérances à cet égard. L'île de France lui parut donc un lieu beaucoup plus sûr que le Cap, puisqu'il devait y obtenir les secours nécessaires même en cas de guerre, tandis qu'au Cap il craignait qu'on ne lui prit ses cartes et ses journaux, et qu'on ne le fit prisonnier. Il avait mal jugé, comme on va le voir.

Le 15 décembre il eut connaissance de la côte nord-est de l'île de France ; en faisant route le long de la côte pour voir s'il rencontrerait des canots ou des navires auxquels il pourrait parler, il aperçut un pavillon sur une des montagnes de l'île ; alors il arbora le sien, et ensuite hissa un pavillon français au mât de misaine, comme signal pour demander un pilote. Une goëlette sortit d'un petit port situé sur la côte : elle s'approcha ; Flinders la héla ; elle courut vers la terre, puis le suivit. Le *Cumberland* ayant mis en travers, la goë-

lette retourna vers un lieu où d'autres bâtiment étaient à l'ancre. Flinders croyant qu'elle indiquait qu'il fallait aller à cet endroit pour obtenir un pilote, courut après elle par un passage étroit entre les rochers, et mouilla dans un petit port nommé la baie du Cap.

Si les mouvemens de la goëlette française lui avaient paru étranges, la conduite de l'équipage de ce bâtiment lui sembla bien plus singulière. A peine les matelots eurent-ils laissé tomber l'ancre, que sans serrer les voiles, ils se jetèrent dans une pirogue, gagnèrent le rivage à la hâte, et se mirent à grimper sur une montagne escarpée ; un d'eux portait une malle sur ses épaules. Ils furent rencontrés par une personne qu'à son chapeau à plume, on reconnut pour un officier ; et aussitôt plusieurs hommes armés de fusils se montrèrent sur le haut de la montagne. « Cette apparition, dit Flinders, me fit envisager sous un nouveau jour les mouvemens de la goëlette ; je commençai à craindre que la France et l'Angleterre ne fussent déjà en guerre, ou sur le point de se la déclarer. Pour engager quelqu'un à venir à bord du *Cumberland*, je levai en l'air les lettres du gouverneur King, adressées au général Magallon, gouverneur de l'île de France. Personne ne se présentant, mon lieutenant alla à terre dans le canot avec ces lettres et le passe-port ; bientôt il revint avec l'officier

et deux autres Français : à mon regret extrême, j'appris qu'on était en guerre. »

Flinders alla à terre, et fut très-bien accueilli par l'officier français. Ne comprenant pas le français à cette époque, il n'avait jamais lu son passeport, qu'on lui avait interprété en gros dans les bureaux de l'amirauté quand on le lui remit : depuis ce moment, et surtout après que la nouvelle de la paix fut arrivée à Port-Jackson, il n'avait pas regardé ce papier, et il n'en connaissait pas parfaitement le contenu. L'officier l'ayant quitté, il se mit à considérer attentivement cette pièce, et autant qu'il put l'entendre, il lui sembla qu'elle ne concernait que l'*Investigator*, et qu'il n'y avait aucune clause pour le cas où la perte de ce navire ou un autre accident l'empêcherait d'y continuer son voyage, et l'obligerait de s'embarquer sur un autre bâtiment. « L'intention, dit-il, était sans doute de protéger l'expédition en général, et non l'*Investigator* en particulier ; cependant si le gouverneur de l'île de France voulait s'en tenir à la lettre du passe-port, et n'avoir aucun égard à l'esprit de cette sauve-garde, il pouvait s'emparer du *Cumberland* comme d'une prise. L'idée d'être retenu seulement une semaine me semblait insupportable. Je demandai au pilote français si le cap de Bonne-Espérance appartenait aux Hollandais ou aux Anglais, presque résolu, s'il n'avait pas été

rendu avant que la guerre éclatât, d'essayer de passer à tout risque plutôt que de courir la chance d'être arrêté. Le Cap était entre les mains des Anglais. »

Le lendemain Flinders revint à bord, un pilote conduisit le *Cumberland* au Port-Louis. Durant la traversée le navigateur en réfléchissant à sa position ne put s'empêcher de concevoir des craintes : cependant, se disait-il, l'intention du passe-port de mettre à couvert les personnes employées dans l'expédition, avec leurs cartes et leurs journaux, ne saurait être douteuse ; et la conduite d'un gouverneur nommé par Bonaparte qui s'est déclaré protecteur des sciences, ne saurait être moins libérale que celle des deux précédens gouvernemens envers Cook dans la guerre d'Amérique et envers Vancouver dans la dernière guerre. On avait ordonné de leur donner protection et secours, quoiqu'ils n'eussent pas de passe-ports et qu'ils n'eussent pas fait naufrage. Ces circonstances et le témoignage que les capitaines du *Géographe* et du *Naturaliste* avaient sans doute rendu de la manière dont ils avaient été traités à Port-Jackson, semblaient devoir assurer à Flinders une réception amicale ; il se reposa sur cette idée, et bannit toute crainte comme injurieuse au gouverneur de l'île et à la nation française en général.

Le général Magallon ne commandait plus à



l'île de Francis : depuis quelque temps le général Decaen l'avait remplacé. Le nouveau gouverneur crut voir du louche dans la démarche de Flinders. Il supposa que ce navigateur n'était venu dans une colonie française qu'en vertu de quelque instruction secrète, et seulement dans le but d'épier ce qui se passait. Par suite de cette opinion erronée, Flinders soupçonné d'espionnage fut arrêté et retenu prisonnier ; le scellé fut mis sur ses papiers, et l'embargo sur sa goëlette. On peut dire pour justifier le général Decaen que peut-être les circonstances critiques où se trouvait la colonie, et le besoin de veiller à sa sûreté, autorisaient à prendre dans les premiers momens des mesures de rigueur ; mais ce gouverneur est inexcusable d'avoir retenu Flinders en captivité pendant six ans et demi, et surtout de l'avoir traité avec peu de ménagement et d'égards.

Flinders fut d'abord détenu dans une auberge de la ville, où il resta quatre mois ; ensuite on le transféra dans une maison à la campagne, où des prisonniers de guerre anglais étaient renfermés. Il avait au moins la consolation de respirer un air pur, et de pouvoir se promener dans un grand jardin : on lui enleva ensuite ses lunettes d'approche et son épée ; déjà il avait été dépouillé d'une partie de ses papiers. Cependant on lui en rendit depuis quelques-uns, et il put en s'occupant, alléger les peines de sa captivité.

Il copia ses livres de relèvemens, les journaux qu'on lui avait remis, et ses cartes ; il fit des observations astronomiques. Son lieutenant ayant obtenu la permission de s'embarquer sur un navire américain, il le chargea de la copie des papiers relatifs à l'expédition, ainsi que des instrumens astronomiques, et des montres marines qui appartenaient au bureau des longitudes. Bientôt il resta seul de son équipage ; car plusieurs matelots avaient profité de la présence d'une escadre anglaise, dans le voisinage de l'île, pour s'enfuir, et les autres furent échangés.

Au mois d'août 1805 Flinders sortit de la maison où il était détenu, en signant une promesse de ne pas s'éloigner de plus de deux lieues de l'habitation de madame d'Arifat, située aux Vacouas, dans les plaines de Guillaume, où il avait obtenu la permission de demeurer sur sa parole d'honneur.

Il dut cette amélioration dans son sort aux bons offices du colonel Monistrol, et de M. Bergeret, capitaine de vaisseau, qui dès le premier moment de sa captivité lui avaient montré l'intérêt le plus touchant. S'il eût à se plaindre du capitaine général, et il le fait sans ménagement, il ne manque pas non plus de citer les Français qui essayèrent par leurs représentations d'obtenir sa liberté, ou vinrent lui porter des consolations.