

ABRÉGÉ
DE
L'HISTOIRE GÉNÉRALE
DES VOYAGES,
CONTENANT
CE QU'IL Y A DE PLUS REMARQUABLE, DE PLUS UTILE ET DE MIEUX AVÉRÉ DANS
LES PAYS OU LES VOYAGEURS ONT PÉNÉTRÉ; LES MOEURS DES HABITANTS, LA
RELIGION, LES USAGES, ARTS ET SCIENCES, COMMERCE ET MANUFACTURES
PAR J. F. LAHARPE.
NOUVELLE ÉDITION,
REVUE ET CORRIGÉE AVEC LE PLUS GRAND SOIN,
ET ACCOMPAGNÉE D'UN BEL ATLAS IN-FOLIO.
TOME DIX-SEPTIÈME
A PARIS,
CHEZ ÉTIENNE LEDOUX, LIBRAIRE,
RUE GUÉNÉGAUD, 19
1820.

chapitre IX

Le Maire et Schouten. Spilberg.

Les états généraux des Provinces-Unies ayant accordé à la Compagnie des Indes orientales des lettres-patentes qui défendaient à tous les citoyens de la république de passer au sud du cap de Bonne-Espérance, et même dans le détroit de Magellan, pour aller aux Indes, et dans les pays connus et non connus, situés hors des limites de l'Océan atlantique. Cette prohibition., au lieu d'arrêter les spéculateurs, donna un nouvel essor à leur industrie. Les esprits se tournèrent d'abord vers les moyens d'éluider la loi ; ensuite, on imagina de chercher à pénétrer par une nouvelle route dans le grand Océan.

On a dû voir, d'ailleurs, par les voyages qu'on vient de lire, combien le passage du détroit de Magellan offrait de difficultés, de fatigues et de dangers. C'était donc un important service à rendre à la navigation, que d'ouvrir, de l'Océan atlantique au grand Océan , une communication plus sûre et plus facile. C'est ce qu'entreprit Jacques Le Maire, et le succès a rendu son nom immortel. Il était fils d'Isaac Le Maire , négociant très-entreprenant, qui demeurait à Egmont, près d'Alkmaar, dans la Nord-Hollande. La première idée du projet est due à Isaac. Il en fit part à Guillaume Cornelis Schouten , navigateur expérimenté, qui était allé trois fois aux Indes orientales, qui en avait parcouru toutes les régions , et qui était animé du désir d'entreprendre de nouvelles découvertes. Celui-ci s'était persuadé, non sans raison, que le continent de l'Amérique devait se terminer au-delà de la Terre du Feu, que l'on savait entrecoupée d'un grand nombre de canaux. Tous les deux se flattèrent de pouvoir éluder le privilège de la Compagnie en prenant cette route nouvelle, qui n'avait pu être spécifiée dans les lettres-patentes des états généraux ; et, si l'on découvrait de nouvelles terres, d'y faire un commerce avantageux. Isaac Le Maire devait fournir la moitié des frais de l'expédition, et Schouten, se chargeant de l'autre moitié , avec le secours de ses amis, prenait encore sur lui les soins de l'équipement et des préparatifs. Bientôt on vit entrer dans leurs vues divers negocians, qui la plupart exerçaient les premières charges municipales de la ville de Hoorn. Ils prirent tous, avec Isaac Le Maire, et Jacques, son fils, le titre de directeurs de la nouvelle association. Ils équipèrent, à Hoorn, le vaisseau *l'Eendraght (la Concorde)*, du port de trois cent soixante tonneaux, avec soixante-cinq hommes d'équipage et dix-neuf pièces de canon de petit calibre. On arma également un petit bâtiment de cent dix tonneaux, nommé *le Hoorn*, avec vingt-deux hommes d'équipage et huit pièces de canon de petit calibre. L'expédition fut en outre fournie de pierriers, de mousquets et de munitions de guerre, de chaloupes et de canots, d'agrès et de manoeuvres de rechange, et tout ce qui était nécessaire pour l'accomplissement d'un tel voyage. Comme le but de l'armement ne cessa point d'être un mystère pour le public, la principale condition de l'engagement, pour les officiers et les matelots, fut d'aller où le capitaine jugerait à propos de les

conduire. On parla différemment d'une si singulière entreprise, et le peuple donna aux intéressés le nom de *Chercheurs d'or*; mais les directeurs s'attribuèrent le titre de *Compagnie australe*. Schouten commanda *la Concorde*, et Jacques Le Maire s'y embarqua comme directeur général de l'association. Il devait présider, en cette qualité, tous les conseils. La prééminence qu'elle lui donnait explique pourquoi, n'étant que négociant, il a partagé avec Schouten une gloire qui ne semble réservée qu'à des navigateurs de profession. Il est cependant juste de dire que Le Maire passait pour un homme expérimenté et d'une grande intelligence dans l'art de la navigation. On ne doit donc pas le considérer comme un simple subrécargue.

Ce fut le 14 juin 1615 que les deux bâtimens firent voile du Texel. Leur route n'eut rien de remarquable jusqu'au 5 octobre, que, sur le midi, à la hauteur de 4° 27' du nord, on entendit un grand bruit à l'avant de *la Concorde*. Le pilote jetant les yeux autour de lui, vit l'eau toute rouge de sang. Son étonnement fut extrême. Mais on découvrit, dans la suite, que c'était un monstre marin, dont la corne avait donné dans le bordage, avec tant de violence, qu'elle s'y était rompue. Lorsque le vaisseau fut mis en carène au port Désiré, on vit à l'avant, à sept pieds sous la ligne d'eau, une corne à peu près de la figure et de l'épaisseur d'une dent d'éléphant, qui n'était pas creuse, mais parfaitement remplie et d'un os fort dur, enfoncée dans le bois. Elle avait pénétré, au travers des trois bordages, plus d'un demi-pied dans l'épaisseur du bâtiment. Le sang était sorti de la plaie avec assez d'abondance pour teindre l'eau dans un grand espace.

Le 20 du même mois on passa la ligne. Les équipages ignoraient encore l'intention de leurs chefs; mais, le 25, Schouten fit la lecture d'un ordre de la Compagnie, portant que « les deux vaisseaux chercheraient un autre passage que celui de Magellan, pour entrer dans le grand Océan, et pour y découvrir certains pays méridionaux, dans l'espérance d'y faire d'immenses profits; et que si le ciel ne favorisait pas ce dessein, on se rendrait par la même mer aux Indes orientales. » Tout le monde reçut cette ouverture avec des transports de joie, et chacun se flatta de participer aux avantages d'une si grande entreprise.

Le 6 décembre on eut la vue du port Désiré, et le 9, on s'avança jusqu'à l'île que Noort avait nommée *l'île du Roi*. On envoya la chaloupe au rivage pour faire de l'eau.

On trouva sur une montagne des monceaux de pierres, qu'on eut la curiosité de remuer, et sous lesquels on vit des squelettes d'hommes, qui avaient dix et onze pieds de long. Pendant qu'on travaillait d'un autre côté à caréner les deux vaisseaux, le feu prit malheureusement au yacht, et s'étendit si promptement aux manoeuvres, qu'il fut impossible de l'éteindre. Ainsi les Hollandais se trouvèrent resserrés dans le seul bâtiment qui leur restait.

Le 13 janvier 1616, on quitta le port Désiré; le 18, on laissa les îles de Sébald à trois lieues au sud est, et l'on se trouva vers midi à la hauteur de 51° sud. La navigation fut tranquille jusqu'au 24. Le matin du 23, après avoir vu la terre à droite, à la distance d'une lieue, on trouva fond à quarante brasses. La côte courait à l'est-sud-est, et présentait de hautes montagnes couvertes de neige. Vers midi, on en trouva l'extrémité; mais on en découvrit une autre à l'est, qui parut aussi fort élevée. On jugea que la distance entre ces deux côtes pouvait être d'environ huit lieues, et qu'il y avait un passage entre deux. Cette opinion fut confirmée par la vue des courans qui portaient au sud dans cet espace.

À midi on se trouvait à 54° 46' sud. Un vent du nord porta légèrement le navire hollandais vers l'ouverture. Mais sur la brune, il fut pris d'un calme, et pendant toute la nuit il ne fut porté que par les courans. On vit des milliers de baleines qui mirent l'équipage dans la nécessité de courir des bordées et de faire d'autres manoeuvres pour les éviter.

Le matin du 25, on se trouva proche de la côte orientale, qui était fort haute et fort entrecoupée, et qui, du côté septentrional, courait à l'est-sud-est, autant que la vue pouvait s'étendre. On lui donna le nom de *Staaten Land* (Terre des États), et celle qui était à l'ouest fut nommée *Maurice de Nassau*. Schouten et Le Maire se flattèrent de trouver sur ces côtes de bonnes rades et des baies de sable, parce que des deux côtés on voyait des rivages sablonneux. Le poisson, les pingoins et les phoques y sont en abondance; mais on n'y découvre pas un arbre. On avança beaucoup au sud-sud-ouest avec un vent de nord. On était à 55° 36', d'où, gouvernant au sud-ouest, on remarqua que la côte méridionale de l'ouverture, depuis l'extrémité occidentale de la terre de Maurice de Nassau, courait

à l'ouest-sud-ouest et au sud-ouest, et qu'elle ne cessait pas d'être haute et entrecoupée.

Vers le soir, le vent s'étant range au sud-ouest, les lames furent très-grosses pendant la nuit, et l'eau fort bleue; ce qui fit conclure que ce parage était d'une extrême profondeur. On ne douta point que ce ne fut le grand Océan, et qu'on n'eût heureusement découvert un passage ignoré jusqu'à ce jour. Bientôt il ne put en rester aucun doute. On vit des oiseaux de mer qui avaient le corps aussi gros que des cygnes, et dont chaque aile étendue n'avait pas moins d'une brasses de long. Ils venaient se percher sur le navire, et se laissaient prendre par les matelots ; ce sont des albatros.

Le 26, à la hauteur de 57°, on essuya une grosse tempête du sud, qui dura vingt-quatre heures, pendant lesquelles on mit à la cape, sans cesser de courir au sud. La haute côte se montrait toujours au nord-ouest. On y tourna la proue; et le 26 à midi, on était à 56° 51'. Le froid était extrême.

Il tomba des nuées de grêle. Le matin du 29, après avoir couru au sud-ouest, on découvrit deux îles à l'ouest-sud-ouest. On en approcha vers midi. C'étaient des rochers gris et arides, à 57° sud. Ils furent nommés îles *Barnevelt*, du nom du grand pensionnaire de Hollande. On suivit alors l'ouest-nord-ouest; et sur le soir on revit les terres au nord-ouest et au nord-nord-ouest. On n'y apercevait que de hautes montagnes couvertes de neiges, qui se terminent par un cap fort pointu, qu'on nomma le cap de Hoorn, à 58° 48'. De là on tourna les voiles à l'ouest, à la faveur d'un courant fort rapide.

Le 30, on suivit la même route avec les mêmes courans. L'eau était bleue et la mer toujours grosse, ce qui redoubla l'espérance de trouver le passage qu'on cherchait. Le reste du jour et le lendemain les vents furent variables. On ne voyait plus de terres, le cap était doublé. Les lames roulaient de l'ouest, et l'eau continuait d'être fort bleue. On se crut plus certain que jamais d'être entré dans le grand Océan, et de n'avoir plus de terres à la proue.

Le 3 février, à midi, on était à 59° 25'. On ne découvrit point de terres, et l'on ne vit aucune marque qu'il y en eût au sud. Le 12, les deux chefs de cette heureuse expédition ne balancèrent plus à faire célébrer leur découverte par une fête publique, et, après une délibération du conseil, ce passage, trouvé avec tant de bonheur entre la terre de Maurice de Nassau et la terre des États, fut nommé *le détroit de Le Maire*.

Pendant le temps qu'on avait employé au passage de ce nouveau détroit, on avait eu, presque sans cesse, une mer agitée, des pluies, d'épais brouillards, et beaucoup de grêle et de neige. Mais la joie du succès et l'espérance d'en recueillir bientôt le fruit inspirèrent aux Hollandais une constance égale.

On se dirigea ensuite sur l'île de Juan Fernandés, où l'on essaya de relâcher ; mais les vents et les courans en ayant empêché, l'on poursuivit la route au nord-ouest. Le 11 mars, on passa pour la seconde fois le tropique du Capricorne, en gouvernant au nord-ouest avec un bon vent. Ensuite on trouva les vents alisés de l'est et de l'est-sud-est. Le 15, à 18°, on changea de route; et courant à l'ouest, on aperçut quantité d'oiseaux, surtout des paille en-cul, qui ont le corps aussi blanc que la neige, le bec rouge, la tête rougeâtre, avec des queues blanches fendues, d'environ deux pieds de longueur.

Cependant la moitié de l'équipage se trouvait infectée du scorbut, et le frère de Schouten, qui avait précédemment été capitaine du yacht, en était mort. On faisait des vœux, ardens pour la vue de la terre.