

Extrait du Journal de M. Bouvet, commandant le vaisseau *le Mars*
Lorient – Isle de France – Pondichéry
(1770-1772)

Un document des Archives Nationales. A. N. Mar B/4/118, f°214-228.

Dans un climat de tension avec l'Angleterre, le ministre avait choisi de mettre la colonie des Mascareignes en état de se défendre en cas de reprise des hostilités. C'est dans ce contexte que *le Mars*, vaisseau de Compagnie des Indes, fut affrété par le Roi pour convoyer des troupes et des munitions à l'Isle de France et à Pondichéry. Depuis les Indes, le bâtiment était affrété pour son retour en France par des particuliers, dont MM. Law et Chevalier.

Quelques mois après le départ du *Mars* pour sa mission, le ministre écrivait à Desroches¹ : « vous pourrez arrêter à l'Isle de France les deux vaisseaux *le Mars* et *le Pondichéry* » de façon à les armer en guerre si nécessaire. C'est ainsi que ce bâtiment fut retenu à l'Isle de France, malgré le sentiment de l'intendant Poivre.²

C'est sur *le Mars* que MM. Verdier et Cossigny prirent place le 3 avril 1772 pour se rendre en France.

*

Vu la quantité de phrases bancales, voire incompréhensibles dans ce récit, nous avons renoncé bien souvent à insérer un « sic » pour nous disculper de tournures fautives.

Extrait du Journal de M. Bouvet,

Capitaine du vaisseau *le Mars*, de 64 tonneaux, armé en flûte au port de l'Orient en janvier 1770 pour le voyage aux Indes transporter des troupes et munitions de guerre à Pondichéry sans autre cargaison que les vivres de 18 mois de campagne à son équipage de 250 hommes et ceux pour les troupes jusqu'aux Indes. Et destiné en droiture faire sa relâche à l'Isle de France

= = = =

Le vendredi 16 mars [1770], j'ai reçu les Instructions et les derniers ordres du Ministre de la Marine qui m'ont été remis par MM. Choquet et La Vigne Buisson, commandant au port de Lorient. Leurs ordres ensuite ont été donnés pour l'embarquement des troupes au nombre de 412 soldats, joint à 20 officiers militaires et autres du Génie, et 14 personnes de l'état-major du vaisseau, faisant ensemble 723 personnes.

Le mardi 20 mars à 7 heures du matin le vent favorable, je mis à la voile de la rade de ce port ; à midi les vents faibles et contraires m'ont obligé à mouiller à l'île de Groix et passer la nuit. Le lendemain matin, les vents favorables, j'ai mis sous voile, et ayant doublé la partie de l'Ouest de l'île de Groix, je fais route à passer au large du cap du Finistère de 35 à 40 lieues, que je doublais le samedi suivant, 24 dudit, par mon estime à 40 lieues de distance, et ensuite je pris route vers le Sud.

¹ Base docu=>24 septembre 1770 – Ministre à Desroches. Bruits de guerre.

² Base docu=>24 novembre 1771 - Poivre à Bouvet et Launay.
Base docu=>8 mars 1772 - Bouvet à Poivre et réponse.

Du jeudi 29 au 30 [mars 1770], je doublai l'île de Madère à 30 à 35 lieues de distance à l'Ouest, et dirigeai ensuite la route au Sud pour aller prendre, en temps et lieux, connaissance d'une des îles, la plus à l'Ouest des Canaries que je vis le 31 au matin, à 7 à 8 lieues. A cet atterrissage je ne trouvai d'erreur à mon estime que 10 à 18 lieues.

[..... Saut brutal dans le temps]

[Après avoir fait escale à l'Isle de France³ pour décharger une partie des troupes qu'il transportait, le Mars a poursuivi sur Pondichéry dont il revient avec une riche cargaison destinée à la France.]

Juin 1771

Je mouille à l'Isle de France le 10 juin, par 14 brasses, à 1 heure et demie après midi. Je reçus aussitôt le canot de MM. de la Santé. Ensuite j'ai envoyé un canot avec un officier à Messieurs les Chefs du gouvernement, leur remettre les lettres que reçues pour eux aux Indes ; je me suis après préparé à disposer tout pour touer le vaisseau dans le port.

A compter du 3 avril que je mis en mer à Pondichéry jusqu'à ce jour, 10 de juin, ma navigation serait de 68 jours.

Cette navigation est ordinaire dans cette saison, par le changement contraire que j'ai essuyé depuis Pondichéry jusqu'à la Ligne où dans ce trajet j'ai été 15 à 16 jours sans le moindre vent.

Le lundi et mardi 11 [juin] au soir

Dans la nuit ayant toué le vaisseau, à 9 heures du matin il se trouvait au poste destiné par le capitaine de port. Il y a été amarré, j'ai après descendu à terre pour saluer MM. les Chefs du gouvernement. Monsieur le Ch. Desroches aussitôt m'a signifié l'embargo mis sur le vaisseau *le Mars*, que je n'ai reçu que verbalement, que je ne pouvais suivre ma destination qu'après avoir reçu de nouveaux ordres de la Cour. Je pris mes arrangements en conséquence pour dégréer mon vaisseau et à le mettre dans le cas de ne souffrir que le moins possible, ainsi que sa cargaison qui ne doit débarquer qu'à nouveaux ordres de MM. de l'administration royale. Je vais toujours peu à peu, suivant mes moyens, faire au vaisseau toutes les opérations qui lui sont nécessaires, afin d'être toujours en état de partir.

Le vendredi 23 août 1771

Après avoir ci-devant fait mes demandes à M. l'Intendant pour les besoins de mon vaisseau, et ayant dépréparé une certaine quantité de doublage, et sans autres frais avec mes charpentiers, j'ai commencé à desadoubler la flottaison du vaisseau dont une partie était entièrement mangée par les vers. J'ai atteint le plus bas possible sans avoir rien tiré de la cargaison, et à peu de doublage offensé. J'ai atteint au médiocre après avoir repris d'étoupe le franc-bord qui en a pris passablement, entre autres les ecafs [écarts] et je peux en doubler la valeur de 13 virures en bois du pays. Cette opération faite, j'espère me conduire quelques mois.

Ayant mis à terre les deux grandes vergues, ayant exactement visité la grande, elle a été rebutée et mise hors d'état de servir, et une à neuf a été faite, celle de misaine a été renforcée par une jumelle de bois de sapin. Différentes réparations ont été faites et le vaisseau le 15 septembre est en état de mettre en mer.

Le dimanche 17 novembre, le vaisseau *le Bruny* est arrivé en ce port venant du port de Lorient où il a armé⁴. Les nouvelles arrivées de France par ce vaisseau nous ont permis, à Monsieur de Launay et à

³ *Le Mars* est arrivé à l'Isle de France quelques jours avant le 20 juillet 1770 (Base docu=> 20 juillet 1770 - Desroches au ministre. Arrivée du vaisseau *le Mars*) - Il a quitté l'Isle de France pour Pondichéry le 17 août 1770 (Base docu=>20 septembre 1770 - Desroches au ministre. Relâche des vaisseaux)

⁴ *Le Bruny*, navire particulier de 500 tonneaux, commandant Maugendre, armé à Lorient le 5 juin 1771. Désarmé à Lorient le 6 mai 1773. (ref. SHDL) Bâtiment à ne pas confondre avec un autre du même nom, acquis par Marion Dufresne, renommé *le Marquis de Castries*, et parti le 18 octobre 1771 de l'Isle de France pour reconduire le Tahitien Aotourou en son île.

moi chargé des instructions du Conseil de Pondichéry et des intérêts des négociants du lieu qui ont procuré la cargaison du vaisseau. [sic] Pour leurs intérêts nous avons cru devoir faire des représentations respectueuses à Messieurs les chefs du Gouvernement, bien éloignés de chercher à pénétrer le secret qui peut leur être confié. Nous ne parlons que d'après les nouvelles publiques qui assurent le rétablissement de l'harmonie entre les puissances de l'Europe, pour qu'il me soit permis de suivre ma destination. MM. les chefs du gouvernement nous ont fait l'honneur de nous répondre que c'était par ordre du Ministre que le vaisseau *le Mars* était retenu à l'Isle de France. Nous trouvons dans la sagesse de leur réponse le moyen de nous mettre à l'abri des réprobes qu'on aurait droit de nous faire si nous avions gardé un silence contraire à notre devoir et une décharge pour nos commettants, des pertes, avaries, recherches, poursuites quelconques dont nous ne pouvons en aucune façon demeurer responsables, si le vaisseau *le Mars* est détenu dans ce port par ordre du Prince.

En conséquence, je prends mon parti d'attendre de nouveaux ordres et d'entretenir mon vaisseau du mieux possible.

Le vendredi 14 février 1772, le petit vaisseau *le Bojennes* [*le Boynes*] est arrivé en ce port, venant du port de Lorient où il a armé par des particuliers. L'arrivée de ce vaisseau a occasionné beaucoup de joie, ayant apporté le duplicata des ordres de la Cour pour le renvoi en France d'une partie des troupes et, par conséquent, les vaisseaux inutiles à la colonie. Le soir, M. l'Intendant me dit que je pouvais me préparer à partir, et le plus tôt le mieux, et lendemain, du grand matin, je fais mettre toutes mes forces en mouvement, lesquelles je n'ai pas eu de peine à réunir. J'ai toujours tenu ma table à bord du vaisseau et y ai résidé avec tout mon état-major, à l'exception d'un seul, et le service se fait par eux ; de même tout mon équipage à l'exception des jours où il s'est trouvé des travaux pressants à d'autres vaisseaux.

Le vendredi 21 février, j'eus l'honneur de faire une représentation à M. le Ch. Desroches à l'occasion de 4 compagnies du régiment de Clare, non compris vingt et quelques personnes de l'état-major, non compris encore huit femmes du régiment et sept soldats de Pondichéry, lesquels avec 240 personnes de marine attachées au vaisseau, le tout ensemble, compris dix à douze passagers particuliers à table, 507 personnes, et lui ayant représenté l'impossibilité de placer dans le vaisseau la quantité d'eau nécessaire pour autant de monde, que la cale à l'eau du vaisseau ne pouvait contenir que 630 barriques d'eau embarquées depuis huit mois, auxquelles j'en puis tout au plus prendre 40 à 50 barriques dans la chaloupe et sur le pont, qui bien loin de suffire à l'approvisionnement d'un équipage aussi considérable, ne fournit que le simple nécessaire à 450 hommes, qu'il est impraticable de mettre de l'eau ailleurs que dans l'entrepont du vaisseau, ce qui ne peut se faire sans s'exposer à avarier une cargaison riche et précisément ce que je ne me permettrai jamais sans y être autorisé par un ordre exprès. L'unique relâche qui me soit libre est celle de l'île de l'Ascension où je ne puis me procurer d'eau.

M. le Ch. Desroches ayant pris en considération ma situation et celle du vaisseau m'a retranché une compagnie de moins. Moyennant ce retranchement, nous nous trouvons 465 personnes. Comme il est question de l'approvisionnement d'eau nécessaire dans un vaisseau, je dois parler de la cucurbite que j'avais placée au vaisseau à mon armement à Lorient. L'on m'avait donné 80 barriques de charbon de terre pour l'usage de cet alambic. Quelques jours après mon départ, je mis en usage cette machine et qui a toujours servi jusqu'à mon arrivée à l'Isle de France. Comme tous les feux doivent être éteints pour le temps de la nuit, je ne m'en suis servi que le jour. On allumait les feux au point du jour et cessait à huit heures du soir. La cucurbite a fourni de 105 à 112 pots d'eau par jour, et l'usage qu'on en faisait a été pour faire la soupe et à cuire la viande salée.

L'on avait embarqué 80 barriques de charbon de terre en barriques, elles n'occupaient pas moins de place dans le vaisseau que cette valeur en eau en mêmes futailles ; ainsi je n'y ai pas trouvé d'économie. La cucurbite ne m'étant plus nécessaire, arrivé à l'Isle de France, je l'ai remise audit lieu.

Le samedi 29 février. La plupart des vaisseaux destinés pour le transport des troupes étaient, ainsi que mon vaisseau, tous prêts. Quant à moi, je n'avais à embarquer que les vivres en général, particulièrement le biscuit que l'on faisait. Cette journée a été pour le temps assez ordinaire. Les vents ont été comme ils sont communément, du SE à l'ESE, et de force médiocre, sans la moindre apparence d'un prochain ouragan. Cependant le soleil à son coucher avait quelque chose extraordinaire, le ciel

aux envions du soleil cuivré, et après son coucher, il se déclare quelques grains pluvieux, sans beaucoup de vent, mais par rafales. Comme je couche toujours à bord de mon vaisseau, ainsi que tout mon état-major, nous crûmes devoir nous y [préparer] de bon heure. Comme le vaisseau avait ses mâts de hune guindés, avant la nuit tout fut préparé pour les amener si le temps l'exigeait. De 9 à 10 heures du soir, le ciel devint obscur et le vent commença à souffler par rafales et je [dus] baisser vergues et mâts de hune le plus possible et me disposer de recevoir du mauvais temps, et préparer de tout. Je laissai tout mon monde tranquille et je pouvais moi-même l'être, ayant sept câbles à amurer le vaisseau, précaution que j'avais sollicitée au proche de l'Intendant et du capitaine de port, attendu que M. le Ch. Desroches m'avait souvent dit et même écrit que la sûreté de mon vaisseau dépendait de moi, et que j'étais chargé des événements, ce qui ne peut être qu'indirectement, parce que je suis dans un port du Roi et détenu par ses ordres, et sous l'autorité d'un état-major d'officiers de port qui font mouvoir les vaisseaux quand ils le juge à propos, et de les placer et amurer de même, et à moi de les prévenir des changements qui auraient et qui pourraient arriver.

Le dimanche suivant premier mars. De minuit à 6 heures du matin, le vent a augmenté en force, de façon qu'au environs du lever du soleil, toutes les montagnes étaient obscures et couvertes par le nuage, et si bas que de la rade nous perdions souvent la vue des basses terres et même le rivage et tous les vaisseaux, même souvent la flûte du Roi *l'Ambulante* qui était sur notre avant d'une longueur de câble, et comme le plus gros vaisseau en ce port, je me trouvais le plus en dehors de tous les vaisseaux. Aux environs de 9 heures, le vent ayant encore augmenté considérablement et par tourbillon, et du même endroit variable du SE à l'ESE.

Enfin tempête la plus manifeste. La flûte du Roi *l'Ambulante* à qui ses câbles manquent vient en travers, et je vois le moment qu'elle tombe sur nous, et j'avoue que dans ce moment, je n'étais pas tranquille ni sans inquiétude. L'attention que j'avais à voir ces mouvements occasionnés par la force du vent me fit apercevoir que ce vaisseau était encore tenu par son avant et son arrière de même par un câble celui du travers et son amarre de l'avant ayant cassé mit ce vaisseau dans le cas d'abatre de façon à ne pouvoir m'aborder, ce qui me tranquillisa beaucoup. Mais il coupa mon câble et qui était un des meilleurs qui était destiné pour recevoir la force du vent du SO lorsque les vents y passent, ce qui leur arrive ordinairement. La flûte *l'Ambulante* n'ayant à son bord en mouillage aucune ancre, et pour agrès, simplement ses bas mâts garnis seulement de leurs haubans et étais, nous ayant dépassé de 10 à 12 pieds de distance au plus, sans nous avoir rien touché, le vent la conduisit en travers de façon à passer entre les récifs qui sont les dangers de l'entrée et sortie du port, à ne pas les atteindre en passant, et le vent la conduisit en peu de temps au large, à la perdre de vue, ce qui a fait pour nous un spectacle très désagréable, et à tout instant nous nous attendions à en voir s'en venir de la même, du fond du port. Effectivement, peu de temps après, dans une petite éclaircie, nous en vîmes deux qui étaient échoués, dont un, fort proche de nous, que je reconnus pour la grande flûte du Roi *l'Africain*. A 11 heures, plus de vent encore qu'il n'avait fait, il nous manqua deux câbles l'un après l'autre, et c'était moitié de nos amarres que nous nous trouvions alors avoir de moins. A midi un troisième casse, les tourbillons de vent augmentent de force extraordinaire, la tête de nos deux mâts de hune sont emportés, ainsi le perroquet de fougue, la moitié de la grande hune dont les barres ont cassé par le milieu. Le reste de nos câbles manquent, il me reste que les deux de l'arrière mis en croupion. Le vaisseau abat fort heureusement sur tribord, soutenu par son arrière par un des câbles mis en croupion dont l'embossure de l'autre [que] j'avais fait couper à propos, et allons échouer à 18 pieds d'eau. Au premier coup de talon le gouvernail sauta. Je me crus échoué sur des pierres proches la batterie Royale. Il faisait si obscur qu'à peine, de l'arrière, pouvions-nous voir l'avant du vaisseau. Je fis sonder par les fenêtres de la grande chambre, le plomb apporta du sable, ce qui me tranquillisa, d'autant qu'on me faisait rapport sur [quoi] qu'il n'y avait point d'eau aux pompes, car le vaisseau prenant fond donna quelques bons coups de talon. J'avais fait ôter la barre du gouvernail dans le temps que nos derniers câbles venaient à manquer, afin que le vaisseau, au premier fond, le gouvernail put sortir de ses ferrures sans s'endommager. Le vaisseau donna aussi quelques bons coups de ses varangues de fond, mais sans eau à la pompe. Il se trouvait en travers aux vents et à la grosse mer dont le [*frimée*⁵] couvrait le vaisseau de partout, ce qui nous donna un peu d'eau entre pont. Heureusement

⁵ *Frimée*. Petit doute sur le déchiffrement du « ée », doit être une variante de *Frimat*, *Frimac*, un synonyme d'*Embrun*. (Dic. marine à voile ..., de Bonnefoux)

que dans ce moment d'échouage, les mâts majeurs ont soutenu après avoir été bien ébranlés par les tourbillons de vent incroyables en force. Dans cet événement j'ai eu beaucoup de mes meilleurs matelots blessés et mutilés par des chutes dont un, tombé à la mer et noyé. Je n'en ai pas été exempt en faisant couper l'embossure d'un des câbles de croupière. Dans un tourbillon de vent, je me sentis comme enlevé, et m'étant accroché à une lisse, les pieds en l'air, et forcé d'abandonner prise, je tombai sur une épaule qui porta le poids de tout mon corps. J'en ai souffert longtemps et je me trouve n'avoir plus, pour ainsi dire, de force dans le bras. J'ai souffert aussi longtemps de la hanche. J'avais heureusement pour moi et pour le bien du service, tous les officiers de mon état-major, à l'exception d'un seul du premier poste, lesquels se sont comportés en très bons officiers de tête, particulièrement mon lieutenant en second qui agit en toutes occasions avec connaissance, fermeté et capacité réelle. Après environ quatre et demie, cinq heures du soir, sans le moindre indice ni éclaircie, tout à coup les vents ont sauté au N et NO du SE à l'ESE où ils avaient toujours été, et souffla du NO avec la même violence. Le vent et la mer pour lors frappaient le vaisseau à son arrière, nous fit déplacer d'environ une longueur et demie du vaisseau, en labourant le sable, les vases, et sans faire d'eau de son fond. [A] Environ 10 heures et demie, il se fit dans le Nord une éclaircie où le vent passa et calma peu à peu, et le vaisseau devint sans mouvement pour ainsi dire. Et jusqu'au jour, je laissai tout mon monde reposer sur des voiles qu'ils avaient dans la grande chambre.

Le jour grand et très clair, le spectacle en gros du dégât nous parut affreux. Tous les vaisseaux étaient à la côte, les uns échoués sur des rochers, les autres sur les vases, plusieurs démâtés et sur le côté, un décollé entièrement, les moulins de terre démontés, une infinité de maisons rasées, d'autres en bois dérangées de leur place, tout le rivage couvert des bateaux des vaisseaux, et en morceaux de mâture et d'agrès. Enfin il nous parut un dégât des plus considérables, je perdis aussi mes trois bateaux entièrement, et je trouvai bien du dégât de mes agrès. A 8 heures du matin, un bateau du port, avec un officier de la marine, m'est venu de la part de M. l'Intendant, pour connaître de notre situation, et fit la même chose aux autres vaisseaux. Je lui demandai les choses les plus pressantes, tel qu'un bateau. Ayant fait autour du vaisseau, je conclus qu'il ne fallait pas se flatter pouvoir mettre le vaisseau à flot sans rien décharger. En conséquence, je lui demandai un chaland pour commencer à mettre dehors l'artillerie, après toutefois avoir allongé des amarres, à quoi nous nous sommes occupés pour cette journée, ainsi qu'à disposer toutes choses pour réparer nos avaries. Je dressai un état de nos besoins et de nos travaux que j'envoyai à M. l'Intendant, et les ordres sur le champ ont été donnés par lui pour les ouvrages à faire dans le port et en différents ateliers.

Le dimanche 8 [mars 1772] dans la nuit, et après avoir tiré du vaisseau la valeur de 180 à 200 tonneaux de poids, et employé les forces que nos moyens nous ont permis, nous avons mis le vaisseau à flot, lequel après n'a pas fait d'eau. L'ayant amarré au poste où il était, et avant de ne rien rembarquer, je fais plonger plusieurs fois, et les plongeurs m'ayant assuré n'avoir trouvé aucun doublage de dérangé, de commun accord avec tous les officiers de mon état-major, à l'exception cependant d'un seul qui n'a point fait de service pendant le séjour du vaisseau à l'Isle de France, et joint avec les officiers de port, nous avons jugé que le vaisseau pouvait mettre en mer pour suivre sa destination en droiture pour France, après lui avoir fait les réparations nécessaires à sa mâture et agrès, dont procès-verbal a été fait le lendemain que le vaisseau a été mis à flot, en date du 9 dudit, lequel resté en mes mains. Cette précaution et assurance prises pour me mettre à couvert des événements, je rembarquai tous mes effets. J'aurai été forcé aussi de mettre dans une allège quelques balles de marchandises, et se faisant j'en aurai trouvé quelques-unes qui m'ont paru avoir reçu de l'humidité et d'autres dont l'emballage aurait été troué par les rats, ainsi que la chemise au vaisseau renfermant le poivre en grenier. Certificat a été fait à ce sujet, restant en mes mains, l'un et l'autre visés de M. l'Intendant.

Ayant non seulement fait au corps du vaisseau les réparations nécessaires, particulièrement en calfatage, et à sa mâture, et en remplacement, eau et bois, vivres en général, embarqués à l'exception du biscuit que de toute nécessité il a fallu attendre par plusieurs raisons.

Le dernier de ce mois, je suis prêt à mettre en mer. Les troupes mêmes embarquées depuis quelques jours, lesquelles sont au compte de la marine depuis le premier de mars. N'ayant pas eu le temps, et le port surchargé de travaux pour réparations à plusieurs vaisseaux qu'on désire mettre en état de repasser des troupes, ne m'ont pas permis de rétablir au vaisseau ses trois bateaux, j'ai obtenu une très

petite chaloupe et un canot de même, de la flûte du Roi *l'Ambulante* perdue de cet événement, et du reste je me suis restreint au simple nécessaire.

Avril 1772 – Le vendredi 3 avril 1772. Après avoir reçu de MM. de l'administration royale leurs paquets et ceux de MM. les préposés de la Compagnie en cette île, à 3 heures après midi, je mis à la voile pour suivre ma destination en droiture pour le port de Lorient. En partant de ce port, je pris pour ranger le bout du Sud de l'île de Madagascar de 35 à 40 lieues, et le lendemain matin j'eus connaissance de l'île de Bourbon, de laquelle je passai à 4 lieues. N'ayant point eu d'ordre d'y relâcher, je me suis approvisionné à l'Isle de France, le mieux que je pus, où toutes choses y ont à des prix extraordinaires, entre autres les productions du pays que l'ouragan a considérablement dérangées. D'ailleurs la quantité de bouches en cette île consomme infiniment. Avant l'ouragan j'avais une grande partie de mes provisions de campagne embarquée, et dans ce malheureux contretemps, j'ai en partie tout perdu et que je n'ai pu remplacer qu'avec beaucoup d'argent et de peine, même de prières pour avoir de préférence.

Le jeudi 23 [avril], j'ai atteint la sonde du Banc des Aiguilles du cap de Bonne-Espérance, de 60 et de 65 brasses. Le lendemain je reconnus le cap des Aiguilles restant au Nord de 6 à 7 lieues.

Le samedi suivant au matin, je reconnus la montagne de Table-baie au NNE. Le vent favorable, je doublai ce cap dans le jour. Le soir j'ai commencé à prendre du Nord pour, de là, diriger la route pour l'île de l'Ascension où je dois faire la pêche de la tortue. A cet atterrage j'aurais trouvé 45 lieues à l'Ouest de différence à mon estime, à quoi l'on doit s'attendre dans cette saison que les courants portent à l'Ouest.

Le samedi, le 16 mai, à 6 heures du matin, je vis l'île de l'Ascension restant à 1 degré Ouest, 7 à 8 lieues. J'ai fait route pour me rendre à l'anse du mouillage, et l'ayant atteinte aux environs de midi, ma surprise fut très grande d'y voir 5 vaisseaux à l'ancre, dont 4 sous pavillon anglais, et l'autre sous pavillon français que je reconnus par un signal que je lui avais donné à l'Isle de France, lequel se trouve le vaisseau *Laverdy*⁶ qui vient de la Chine. N'ayant point de malade et n'ayant que l'eau nécessaire pour me rendre à ma destination, certain de passer plusieurs jours en cette rade, dans l'incertitude de la quantité de tortues que j'aurais pu avoir et qu'il faut d'usage partager avec tous les vaisseaux qui s'y trouvent, je pris mon parti de ne point y mouiller et de continuer ma route pour atteindre la ligne équinoxiale que je me propose couper par les 19 à 20 degrés du méridien à l'Ouest de celui de Paris ; laquelle j'ai passée le jeudi 22 dudit, par le méridien de 19 degrés 22 minutes.

Le mercredi 27 de mai. J'ai vu le matin un petit bâtiment à deux mâts qui faisait route à ma rencontre. Il s'est trouvé Anglais à qui je parlai. Venant de Liverpool, qui va à la côte de Guinée, parti d'Angleterre depuis 32 jours.

Le mardi 2 de juin. Trouvant [à] mon vaisseau un léger⁷ de son avant par la grande consommation d'eau et de vivres que j'ai faite, en faisant tirer de l'arrière, sous les soutes, une certaine quantité de boulets pour les mettre en avant, en les dérangeant, l'on a trouvé une petite voie d'eau au vaisseau qui m'a paru [de] peu de conséquence, car jusqu'à présent l'on ne s'en est pas aperçu aux pompes. Je m'estime dans le sud des îles du Cap Vert, à 118 lieues.

Le lundi 22 dudit à midi. J'ai atteint la hauteur des îles des Açores, et je m'en estime à l'Ouest de 90 à 100 lieues des îles de Corvo et de Flores, par le méridien de 40 degrés à l'Ouest de celui de Paris.

Le mardi 23 [juin 1772] suivant, au point du jour nous avons vu un vaisseau faisant la même [route] que moi, et à deux portées du canon. M'ayant mis pavillon blanc, et moi répondu et reconnu par un signal, nous [nous] sommes parlés. Il se trouve être le vaisseau *le Duc de La Vrillière*⁸, capitaine Bouchaud [Bouchaud de La Forestrie], qui vient du Bengale, chargé des marchandises du lieu. Après nous être parlés, chacun a pris son avantage. Je trouve [que] mon vaisseau marche beaucoup mieux.

⁶ *Le Laverdy* qui transporte le baron d'Aladar, alias comte de Benyowsky et sa troupe.

⁷ Bâtiment léger : qui a un chargement incomplet, ou qui s'est allégé par une longue consommation de vivres. (*Dic. de marine à voile* et ... Par Bonnefoux)

⁸ *Le Duc de La Vrillière*, vaisseau de 500 tonneaux propriété de M. Chevalier, armé à Chandernagor par M. de Rabec le 28/01/1772 et désarmé à Lorient le 17/07/1772. (Ref. SHDL)

Depuis plusieurs jours nous voyons, de jour comme de nuit, beaucoup de petits bâtiments à un mât qui me paraissent faire la pêche de la baleine.

Le mercredi 15 juillet à midi, après avoir observé la hauteur de 47 degrés 25 minutes, j'ai eu [à] la sonde 90 brasses d'eau, et depuis plusieurs, nous nous trouvons 10 et 12 vaisseaux qui cherchent à gagner la côte, et tous français.

Le jeudi 16 juillet, à 8 heures du matin que je m'estimais dans le Sud de la Pointe de Painmart [Penmarch], un petit [bâtiment] se trouvant croiser ma route, je lui ai parlé, et m'ayant assuré mon point, j'ai agi en conséquence. A deux [heures] après midi, j'ai découvert la terre au Nord ; à 2 heures, je reconnus les tours de Paimart, et j'ai ensuite pris route pour reconnaître l'île de Groix où j'ai fait l'arrêt du présent extrait le 16 juillet 1772.

[Signé] Bouvet

* * *