

Première campagne dans la Malaisie

Après un parcours de deux mille deux cents milles[5], le Dolly-Hope eut connaissance de la montagne de Mouna Kea, qui domine de quinze mille pieds l'île Hawaï, la plus méridionale du groupe des Sandwich.

Indépendamment de cinq grandes îles et de trois petites, ce groupe compte encore un certain nombre d'îlots, sur lesquels il n'y avait pas lieu de rechercher les traces du Franklin. Il était évident que ce naufrage eût été depuis longtemps connu, s'il se fût produit sur les nombreux écueils de cet archipel, même ceux de Medo-Manou, bien qu'ils ne soient fréquentés que par d'innombrables oiseaux de mer. En effet, les Sandwich possèdent une population assez dense -- cent mille habitants, rien que pour l'île Hawaï -- et, grâce aux missionnaires français, anglais et américains qui séjournent dans ces îles, la nouvelle du désastre fût promptement arrivée aux ports de la Californie.

D'ailleurs, quatre ans auparavant, lorsque le capitaine Ellis avait fait la rencontre du Franklin, les deux navires se trouvaient déjà au delà du groupe des Sandwich. Le Dolly-Hope continua donc sa route vers le sud-ouest, à travers cette mer admirable du Pacifique, qui mérite volontiers son nom pendant les

quelques mois de la saison chaude.

Six jours plus tard, le rapide steamer avait franchi la ligne conventionnelle que les géographes ont tracée du sud au nord entre la Polynésie et la Micronésie. Dans cette partie occidentale des mers polynésiennes, le capitaine Ellis n'avait aucune investigation à faire. Mais, au delà, les mers micronésiennes fourmillent d'îles, d'îlots et de récifs, où le Dolly-Hope aurait la tâche périlleuse de relever les indices d'un naufrage.

Le 22 août, on relâcha à Otia, l'île la plus importante du groupe des Marshall, visité par Kotzebue et les Russes en 1817. Ce groupe[6], réparti sur trente milles de l'est à l'ouest, et treize milles du nord au sud, ne renferme pas moins de soixante-cinq îlots ou atollons.

Le Dolly-Hope, qui aurait eu la facilité de refaire sa provision d'eau en quelques heures à l'aiguade de l'île, prolongea cependant sa relâche durant cinq jours. Embarqué sur la chaloupe à vapeur, le capitaine Ellis put se convaincre qu'aucun navire ne s'était perdu sur ces écueils les quatre dernières années. On rencontra bien quelques débris le long des îlots Mulgrave; mais ce n'étaient que des troncs de sapins, de palmiers, de bambous, apportés par les courants du nord ou du sud, et dont les habitants se servent pour construire leurs pirogues. Le capitaine Ellis apprit du chef de l'île Otia que, depuis 1872, on n'avait mentionné qu'un seul bâtiment qui se fût brisé sur les atollons de l'est, et c'était un

brick anglais, dont l'équipage dut être rapatrié ultérieurement.

Une fois hors de l'archipel des Marshall, le Dolly-Hope fit route vers les Carolines. En passant, il détacha sa chaloupe sur l'île Oualam, dont l'exploration ne donna aucun résultat. Le 3 septembre, il s'engagea à travers le vaste archipel, qui s'étend entre le douzième degré de latitude nord et le troisième degré de latitude sud, d'une part, et de l'autre, entre le cent vingt-neuvième degré de longitude est et le cent soixante-dixième degré de longitude ouest, soit deux cent vingt-cinq lieues du nord au midi des deux côtés de l'équateur, et mille lieues environ de l'ouest à l'est.

Le Dolly-Hope demeura trois mois dans ces mers des Carolines, suffisamment connues maintenant que les travaux de Lütke, l'audacieux navigateur russe, se sont ajoutés à ceux des Français Duperrey et Dumont d'Urville. Il ne fallut pas moins que ce temps pour visiter successivement les principaux groupes, qui forment cet archipel, groupe des Péliou, des Dangereuses-Matelotes, des Martyrs, de Saavedra, de Sonsorol, les îles Mariera, Anna, Lord-North, etc.

Le capitaine Ellis avait pris pour centre de ses opérations Yap ou Gouap, qui appartient au groupe des Carolines propres, lequel comprend près de cinq cents îles. C'est de là que le steamer dirigea ses investigations vers les points les plus éloignés. De

combien de naufrages cet archipel avait été le théâtre, entre autres celui de l'Antilope en 1793, du capitaine américain Barnard sur les îles Mortz et Lord-North, en 1832!

Durant cette période, le dévouement des hommes du Dolly-Hope fut au-dessus de tout éloge. Aucun d'eux ne regarda ni aux périls ni aux fatigues, occasionnés par cette navigation au milieu de récifs sans nombre, à travers ces étroites passes dont les fonds sont hérissés d'excroissances coralligènes. En outre, la mauvaise saison commençait à troubler ces parages, où les vents se déchaînent avec une effroyable impétuosité, et dans lesquels les sinistres sont si nombreux encore.

Chaque jour, les embarcations du bord fouillaient les criques, au fond desquelles les courants auraient pu jeter quelques débris. Lorsque les marins débarquaient, ils étaient bien armés, car il ne s'agissait pas ici de recherches pareilles à celles qui furent faites pour l'amiral Franklin, c'est-à-dire sur les terres désertes des contrées arctiques, les îles étaient habitées pour la plupart, et la tâche du capitaine Ellis consistait surtout à manoeuvrer comme fit d'Entrecasteaux, lorsqu'il fouilla les attolons où l'on pensait qu'avait dû se perdre Lapérouse. Ce qui importait, c'était de se mettre en rapport avec les indigènes. L'équipage du Dolly-Hope fut souvent accueilli par des démonstrations hostiles chez certaines de ces peuplades, qui ne sont rien moins qu'hospitalières aux étrangers. Des agressions se

produisirent, et il fallut les repousser par la force. Deux ou trois matelots reçurent même des blessures, lesquelles, heureusement, n'eurent pas de suites fâcheuses.

Ce fut de cet archipel des Carolines que les premières lettres du capitaine Ellis purent être adressées à Mrs. Branican par des navires qui faisaient route vers le littoral américain. Mais elles ne contenaient rien de relatif aux traces du Franklin ou des naufragés. Les tentatives, n'ayant pas abouti dans les Carolines, allaient être reprises à l'ouest, en englobant le vaste système de la Malaisie. Là, en réalité, il y avait des chances plus sérieuses de retrouver les survivants de la catastrophe, peut-être sur l'un de ces nombreux îlots dont les travaux hydrographiques révèlent encore l'existence, même après les trois reconnaissances qui ont été faites dans cette partie de l'océan Pacifique.

Sept cents milles plus à l'ouest des Carolines, à la date du 2 décembre, le Dolly-Hope atteignit l'une des grandes îles des Philippines, le plus important des archipels malais, le plus considérable aussi de ceux dont les géographes ont relevé la position dans l'hydrographie malaisienne et même sur toute la surface de l'Océanie. Ce groupe, découvert par Magellan en 1521, s'étend du cinquième degré au vingt et unième degré de latitude septentrionale, et du cent quatorzième degré au cent vingt-troisième degré de longitude orientale.

Le Dolly-Hope ne vint point relâcher à la grande île de Luçon, aussi nommée Manille. Comment admettre que le Franklin se fût élevé si haut dans les mers de Chine, puisqu'il faisait route vers Singapore. C'est pour cette raison que le capitaine Ellis préféra établir son centre d'investigations à l'île Mindanao, au sud dudit archipel, c'est-à-dire sur l'itinéraire même qu'avait certainement suivi John Branican pour atteindre la mer de Java.

À cette date, le Dolly-Hope était mouillé sur la côte sud-ouest, dans le port de Zamboanga, résidence du gouverneur duquel dépendent les trois alcadies de l'île.

Mindanao comprend deux parties, l'une espagnole, l'autre indépendante sous la domination d'un sultan, qui a fait de Sélangan sa capitale.

Il était indiqué que le capitaine Ellis prit ses premières informations près du gouverneur et des alcades à propos d'un naufrage dont le littoral de Mindanao aurait pu être le théâtre. Les autorités se mirent très obligeamment à sa disposition. Mais, dans la région espagnole de Mindanao, tout au moins, aucun sinistre maritime n'avait été signalé depuis cinq ans.

Il est vrai, sur les côtes de la partie indépendante de l'île, où habitent les Mindanais, les Caragos, les Loutas, les Soubanis, et aussi diverses peuplades sauvages très justement suspectées de

cannibalisme, que de désastres peuvent se produire, sans qu'on en ait jamais connaissance, ces populations ayant intérêt à ne point les ébruiter! Il se rencontre même nombre de ces Malais, qui font couramment le métier de corsaires. Avec leurs légers navires, armés de fauconneaux, ils donnent la chasse aux bâtiments de commerce que les vents d'ouest poussent sur leur littoral, et, lorsqu'ils s'en emparent, c'est pour les détruire. Que pareil sort eût été réservé au Franklin, certainement le gouverneur n'en aurait pas été informé. Les seuls renseignements qu'il put donner relativement à la portion de l'île soumise à son autorité furent donc jugés insuffisants.

Aussi le Dolly-Hope dut-il braver ces mers si dures pendant la saison d'hiver. Maintes fois, on opéra des débarquements sur plusieurs points de la côte, et les matelots s'aventurèrent sous ces admirables forêts de tamarins, de bambous, de palétuviers, d'ébéniers noirs, d'acajous sauvages, de bois de fer, de mangliers qui sont une des richesses des Philippines. Au milieu des fertiles campagnes où s'entremêlent les produits des zones tempérées et des zones tropicales, le capitaine Ellis et ses hommes visitèrent certains villages dans l'espoir d'y recueillir quelques indices, débris de naufrage, prisonniers retenus par les tribus malaisiennes; mais leurs opérations furent infructueuses, et le steamer fut contraint de revenir à Zamboanga, très fatigué par le mauvais temps, et n'ayant échappé que par miracle aux récifs sous-marins de ces parages.

L'exploration de l'archipel des Philippines ne dura pas moins de deux mois et demi; il avait fallu s'attarder à plus de cent îles, dont les principales, après Luçon et Mindanao, sont Mindoro, Leyte, Samar, Panay, Négros, Zebou, Masbate, Palawan, Catandouanès, etc.

Le capitaine Ellis fouilla le groupe de Bassilan au sud de Zamboanga, puis se dirigea vers l'archipel de Rolo où il arriva le 25 février 1880.

C'était là un véritable nid à pirates, dans lequel les indigènes fourmillent au milieu de ces nombreuses îles couvertes d'un fouillis de jungles, qui sont semées entre la pointe sud de Mindanao et la pointe nord de Bornéo. Un seul port est parfois fréquenté par les navires qui traversent la mer de Chine et les bassins de la Malaisie, le port de Bévouan, situé sur l'île principale qui a donné son nom au groupe.

C'est à Bévouan que vint relâcher le Dolly-Hope. Là, quelques relations purent être établies avec le souldhan et les datous, qui gouvernent une population de six ou sept mille habitants. Il est vrai que le capitaine Ellis n'épargna les présents ni en argent ni en nature. Les indigènes le mirent alors sur la piste de différents naufrages, dont ces îles, défendues par leur ceinture de coraux et de madrépores, avaient été le théâtre.

Mais, parmi les débris qui furent recueillis, on n'en reconnut aucun qui eût pu appartenir au Franklin. D'ailleurs, les naufragés avaient péri ou avaient été rapatriés.

Le Dolly-Hope, qui avait refait son charbon pendant sa relâche à Mindanao, était déjà très allégé à la fin de cette navigation à travers les méandres du groupe du Holo. Il lui restait néanmoins assez de combustible pour franchir la mer des Célèbes, en se dirigeant sur les îles Maratoubas, et atteindre le port de Bandger-Massing, situé au sud de Bornéo.

Le capitaine Ellis se lança au milieu de ce bassin fermé comme un lac, ici par les grandes îles malaises, là par une ceinture d'îlots. La mer des Célèbes est mal défendue, d'ailleurs, malgré ces obstacles naturels, contre la furie des tempêtes, et, s'il est permis de vanter les splendeurs de ses eaux qui fourmillent de zoophytes aux couleurs éclatantes et de mollusques de mille espèces, si l'imagination des navigateurs est allée jusqu'à la comparer à un parterre de fleurs liquides, les typhons qui la désolent font ombre à ce merveilleux tableau.

Le Dolly-Hope l'éprouva rudement dans la nuit du 28 au 29 février. Pendant la journée, le vent avait fraîchi peu à peu, et, bien qu'il se fût sensiblement apaisé vers le soir, d'énormes nuages de teinte livide, entassés à l'horizon, laissaient présager

une nuit très troublée.

En effet, l'ouragan se déclara avec une extrême violence vers onze heures, et la mer se montra en quelques instants d'une impétuosité vraiment extraordinaire.

Le capitaine Ellis, justement alarmé pour la machine du Dolly-Hope, voulut prévenir tout accident qui aurait pu compromettre sa campagne; dans ce but il se mit en cape, de manière à ne demander à l'hélice que la vitesse nécessaire pour que son navire restât sensible à l'action de la barre.

Malgré ces précautions, la tornade se déroula avec une telle intensité, les lames déferlaient avec tant de furie que le Dolly-Hope ne put éviter de formidables coups de mer. En plusieurs embardées, une centaine de tonnes d'eau furent précipitées sur le pont, défoncèrent les capots, s'accumulèrent dans la cale. Mais les cloisons étanches résistèrent, et, faisant obstacle à l'eau, l'empêchèrent de se répandre jusque dans les compartiments de la chaufferie et de la machine. Cela fut très heureux, car, ses feux éteints, le Dolly-Hope aurait été livré sans défense à la lutte des éléments, et, ne gouvernant plus, roulé dans le creux des lames, assailli par le travers, il se serait trouvé en perdition.

L'équipage témoigna d'autant de sang-froid que de courage en ces circonstances critiques. Il seconda vaillamment son commandant et

ses officiers. Il fut digne du capitaine qui l'avait choisi parmi l'élite des marins de San-Diégo. Le navire fut sauvé par l'habileté et la précision de ses manoeuvres.

Après quinze terribles heures de tourmente, la mer s'apaisa; on peut même dire qu'elle tomba presque subitement aux approches de la grande île de Bornéo, et, dans la matinée du 2 mars, le Dolly-Hope eut connaissance des îles Maratoubas.

Ces îles, qui, géographiquement, dépendent de Bornéo, devinrent l'objet des plus minutieuses explorations pendant la première quinzaine de mars. Grâce aux présents qui ne furent point ménagés, les chefs de peuplades se prêtèrent à toutes les exigences de l'enquête. Pourtant, il fut impossible de se procurer le moindre renseignement relatif à la disparition du Franklin. Comme ces parages de la Malaisie sont trop souvent écumés par les pirates, on pouvait craindre que John Branican et son équipage eussent été massacrés jusqu'au dernier homme.

Et un jour, le capitaine Ellis, causant de ces éventualités avec son second, lui dit:

«Il est fort possible que la perte du Franklin soit due à une attaque de ce genre. Cela expliquerait pourquoi nous n'avons jusqu'ici découvert aucun indice de naufrage. Ces pirates ne se vantent pas de leurs exploits. Quand un navire disparaît, on met

la catastrophe sur le compte d'un typhon, et tout est dit!

-- Vous n'avez que trop raison, capitaine, fit observer le second du Dolly-Hope. Ce ne sont pas les pirates qui manquent dans ces mers et nous aurons même à redoubler de vigilance en descendant le détroit de Mahkassar.

-- Sans doute, reprit le capitaine Ellis, mais nous sommes dans des conditions meilleures que celles où se trouvait John Branican pour échapper à ces coquins. Avec des vents irréguliers et changeants, un navire à voiles ne manoeuvre pas à volonté. Pour nous, tant que notre machine fonctionnera, ce ne sont pas les embarcations malaises qui pourront nous atteindre. Néanmoins, je recommande la plus complète vigilance.»

Le Dolly-Hope embouqua le détroit de Mahkassar, qui sépare le littoral de Bornéo du littoral si capricieusement découpé de l'île Célèbes. Pendant deux mois, du 15 mars au 15 mai, après avoir renouvelé son charbon au port de Damaring, le capitaine Ellis fouilla toutes les criques de l'est.

Cette île Célèbes, qui fut reconnue par Magellan, ne mesure pas moins de cent quatre-vingt-douze lieues de longueur sur une largeur de vingt-cinq. Elle est dessinée de telle sorte que certains géographes ont pu la comparer à une tarentule, dont les énormes pattes seraient figurées par des presqu'îles. La beauté de

ses paysages, la richesse de ses produits, l'heureuse disposition de ses montagnes, en font l'égale de la superbe Bornéo. Mais les découpures multiples de sa côte offrent tant de refuges à la piraterie, que la navigation du détroit est réellement des plus dangereuses.

Malgré cela, le capitaine Ellis mit toute la précision désirable dans l'accomplissement de son oeuvre. Ayant toujours ses chaudières en pression, il visitait les anses avec les embarcations du bord, prêt à les rallier à la moindre apparence de danger.

En se rapprochant de l'extrémité méridionale du détroit, le Dolly-Hope put naviguer dans des conditions moins alarmantes. En effet, cette partie de l'île Célèbes est sous la domination hollandaise. La capitale de ces possessions est Mahkassar, autrefois Wlaardingén, défendue par le fort Rotterdam. C'est là que le capitaine Ellis vint en relâche, le 17 mai, afin de donner un peu de repos à l'équipage et de refaire le combustible. S'il n'avait rien découvert qui pût le mettre sur la trace de John Branican, il apprit dans ce port une nouvelle très importante au sujet de l'itinéraire qu'avait dû suivre le Franklin: à la date du 3 mai 1875, ce bâtiment avait été signalé à dix milles au large de Mahkassar, se dirigeant vers la mer de Java. La certitude existait dès lors qu'il n'avait point péri dans ces redoutables mers de la Malaisie. C'était au delà de Célèbes et de Bornéo,

c'est-à-dire dans la mer de Java, qu'il fallait aller rechercher ses vestiges, en poussant jusqu'à Singapore.

Dans une lettre qu'il adressa à Mrs. Branican de ce point extrême de l'île Célèbes, le capitaine Ellis l'informa de cette circonstance, en renouvelant sa promesse de la tenir au courant des investigations qui seraient maintenant localisées entre la mer de Java et les îles de la Sonde.

En effet, il convenait que le Dolly-Hope ne dépassât pas le méridien de Singapore, qui serait le terminus de sa campagne vers l'ouest. Il la compléterait au retour en scrutant les rivages méridionaux de la mer de Java, et en visitant ce chapelet d'îles qui en forme la limite; puis, se dirigeant parmi ce groupe des Moluques, il regagnerait l'océan Pacifique pour revenir à la terre américaine.

Le Dolly-Hope quitta Mahkassar le 23, longea la partie inférieure du détroit qui sépare l'île Célèbes de l'île Bornéo, et vint en relâche à Bandger-Massing. C'est là que réside le gouverneur de l'île de Bornéo, ou plutôt Kalématan, pour lui restituer son véritable nom géographique. Les registres de la marine y furent compulsés minutieusement; mais on n'y put relever la mention que le Franklin eût été aperçu dans ces parages. Après tout, cela s'expliquait, s'il avait gardé le large à travers la mer de Java.

Dix jours après, le capitaine Ellis, ayant porté vers le sud-ouest, vint jeter l'ancre dans le port de Batavia, à l'extrémité de cette grande île de Java, d'origine essentiellement volcanique, et presque toujours empanachée de la flamme de ses cratères.

Quelques jours suffirent à l'équipage pour refaire ses approvisionnements dans cette grande cité, qui est la capitale des possessions hollandaises de l'Océanie. Le gouverneur général, que les correspondances maritimes avaient tenu au courant des efforts de Mrs. Branican pour retrouver les naufragés, reçut avec empressement le capitaine Ellis. Malheureusement, il ne put fournir aucun renseignement sur le sort du Franklin. À cette époque, l'opinion des marins de Batavia était que le trois-mâts américain, désarmé dans quelque tornade, avait dû sombrer sous voiles et être englouti corps et biens. Pendant les premiers six mois de 1875, on citait un certain nombre de navires dont on n'avait pas eu de nouvelles, et qui avaient disparu ainsi, sans que les courants en eussent jamais jeté la moindre épave à la côte.

En quittant Batavia, le Dolly-Hope laissa sur bâbord le détroit de la Sonde, qui met en communication la mer de Java et la mer de Timor, puis il prit connaissance des îles de Billitow et de Bangha. Autrefois, les approches de ces îles étaient infestées par les pirates, et les bâtiments qui s'y rendaient pour embarquer des

chargements de minerais de fer et d'étain, n'évitaient pas sans peine leurs attaques. Mais la police maritime a fini par les détruire, et il n'y avait pas lieu de penser que le Franklin et son équipage eussent été victimes de leurs agressions.

Continuant à remonter vers le nord-ouest, en visitant les îles du littoral de Sumatra, le Dolly-Hope, ayant relevé la pointe de la presqu'île de Malacca, relâcha à l'île de Singapore dans la matinée du 20 juin, après une traversée qui avait été retardée par les vents contraires.

Des réparations à sa machine obligèrent le capitaine Ellis à rester quinze jours dans le port, qui est situé au sud de l'île. Peu étendue -- deux cent soixante-dix milles carrés sans plus -- cette possession, si importante par le mouvement de son commerce avec l'Europe et l'Amérique, est devenue l'une des plus riches de l'extrême Orient, depuis le jour où les Anglais y fondèrent leur premier comptoir en 1818.

C'était à Singapore, on le sait, que le Franklin devait livrer une partie de sa cargaison pour le compte de la maison Andrew, avant de se rendre à Calcutta. On sait aussi que le trois-mâts américain n'y avait jamais paru. Toutefois, le capitaine Ellis voulut mettre son séjour à profit afin d'obtenir des informations relatives aux sinistres survenus dans la mer de Java durant les dernières années.

Effectivement, puisque, d'une part, le Franklin avait été signalé au large de Mahkassar, et que, d'autre part, il n'était point arrivé à Singapore, il fallait de toute nécessité admettre qu'il avait fait naufrage entre ces deux points. À moins que le capitaine John Branican n'eût quitté la mer de Java et franchi l'un de ces détroits qui séparent les îles de la Sonde pour descendre vers la mer de Timor... Mais pourquoi s'y serait-il résolu, puisqu'il était à destination de Singapore? C'eût été inexplicable, c'était inadmissible.

L'enquête n'ayant donné que des résultats négatifs, le capitaine Ellis n'eut plus qu'à prendre congé du gouverneur de Singapore pour ramener son navire en Amérique.

Le 25 août, l'appareillage se fit par un temps très orageux. La chaleur était excessive, comme elle l'est d'ordinaire au mois d'août en cette partie de la zone torride, située à quelques degrés au-dessous de l'équateur. Le Dolly-Hope fut très éprouvé par les mauvais temps qui marquèrent les dernières semaines de ce mois. Cependant, en longeant les semis des îles de la Sonde, il n'en laissa pas un point inexploré. Successivement, l'île de Madura, une des vingt régences de Java, Bâli, l'une des plus commerçantes de ces possessions, reçurent sa visite, et aussi Lombok et Sumbava, dont le volcan de Tombovo menaçait alors cette région d'une éruption aussi désastreuse que celle de 1815.

Entre ces diverses îles s'ouvrent autant de détroits, qui donnent accès sur la mer de Timor. Le Dolly-Hope eut à manoeuvrer prudemment afin d'éviter des courants d'une telle impétuosité qu'ils entraînent les bâtiments même contre la mousson de l'ouest. On comprend dès lors combien la navigation offre de périls dans cette mer, surtout aux voiliers, qui n'ont pas en eux leur puissance de locomotion. De là, ces catastrophes maritimes si fréquentes à l'intérieur de la zone malaisienne.

À partir de l'île de Flores, le capitaine Ellis suivit la chaîne des autres îles, qui ferme au sud la mer des Moluques, mais inutilement. À la suite de si nombreuses déceptions, on ne s'étonnera pas que son équipage fût découragé par l'insuccès de cette campagne. Il ne fallait pas, malgré cela, renoncer à toute espérance de retrouver le Franklin, tant que l'exploration ne serait pas achevée. Il était possible que le capitaine John, au lieu de descendre le détroit de Mahkassar en quittant Mindanao des Philippines, eût traversé l'archipel et la mer des Moluques pour atteindre la mer de Java, et se montrer au large de l'île Célèbes.

Cependant le temps s'écoulait, et le livre de bord continuait à être muet sur le sort du Franklin. Ni à Timor, ni dans les trois groupes qui constituent l'archipel des Moluques, le groupe d'Amboine, résidence du gouverneur général, qui comprend Céram et Bourou, le groupe de Banda, celui de Gilolo, il ne fut possible de

recueillir des renseignements sur un navire qui se serait perdu entre ces îles au printemps de 1875. Du 23 septembre, date de l'arrivée du Dolly-Hope à Timor, au 27 décembre, date de son arrivée à Gilolo, trois mois avaient été employés en investigations, auxquelles les Hollandais se prêtaient de bonne grâce, et rien n'était venu jeter un peu de lumière sur ce sinistre.

Le Dolly-Hope avait terminé son expédition. À cette île de Gilolo, qui est la plus importante des Moluques, se fermait le cercle que le capitaine Ellis s'était engagé à suivre autour des contrées malaisiennes. L'équipage prit alors quelques jours de repos, auxquels il avait bien droit. Et, pourtant, si un nouvel indice eût été relevé, que n'eussent pas encore tenté ces braves gens, même au prix de dangers plus grands encore!

Ternate, la capitale de l'île Gilolo, qui commande la mer des Moluques, et où demeure un résident hollandais, fournit au Dolly-Hope tout ce qui lui était nécessaire en vivres et en charbon pour le voyage de retour. Là s'acheva cette année 1881 -- la sixième qui se fut écoulée depuis la disparition du Franklin.

Le capitaine Ellis appareilla dans la matinée du 9 janvier et prit direction vers le nord-est.

On était alors dans la mauvaise saison. La traversée fut pénible,

et les vents défavorables occasionnèrent d'assez longs retards.
C'est seulement à la date du 23 janvier, que le Dolly-Hope fut
signalé par les sémaphores de San-Diégó.

Cette campagne de la Malaisie avait duré dix-neuf mois. Malgré les
efforts du capitaine Ellis, malgré le dévouement de son équipage,
le secret du Franklin restait enseveli dans le mystérieux dédale
des mers.