

Capitaine Joseph J. Fuller

LE MAÎTRE  
DE LA DÉSOLATION

35 ans aux îles Kerguelen (1860-1895)

GINKGOéditeur

À la mémoire de Jean-Paul BLOCH  
Directeur des Laboratoires Scientifiques  
des Terres Australes et Antarctiques Françaises (TAAF)  
(1967-1980)

Nos remerciements sont particulièrement adressés à Lucette Laurent Bousquet pour sa traduction de la version originale en Anglais des mémoires du Capitaine Fuller, ainsi qu'à Geneviève Pillet, Monique et Jacques Maillard et Bernard Duboys de Lavigerie, pour leur aide et leurs relectures attentives.



Le capitaine Joseph J. Fuller



## PRÉFACE

Personne n'était mieux qualifié que Jean-Claude Bousquet pour traduire et commenter les souvenirs du capitaine Joseph J. Fuller, célèbre capitaine américain, baleinier et chasseur de phoques du 19<sup>e</sup> siècle. En effet J.-C. Bousquet est un amateur de l'histoire des îles subantarctiques et en particulier des îles Kerguelen. Après avoir réalisé un hivernage à la station de Port aux Français, en 1968, aux îles Kerguelen, comme géophysicien chargé de la séismologie, il rejoignit le siège des Terres australes et antarctiques françaises comme adjoint du chef de la Direction des laboratoires scientifiques puis de la Mission de recherche. J.-C. Bousquet était alors responsable des missions scientifiques dans les îles subantarctiques, fonction qui l'a conduit très tôt à s'intéresser à l'histoire de ces îles. L'excellente introduction qu'il a rédigée pour cette première édition française des mémoires de Joseph J. Fuller dresse une biographie générale de l'auteur, décrit le cadre géographique et le contexte historique des grandes chasses aux baleines et aux phoques du 19<sup>e</sup> siècle.

Joseph J. Fuller est peu connu en France, bien qu'il ait fréquenté les îles subantarctiques pendant 36 ans de 1859 à 1895. Il participa sur divers bateaux à treize campagnes de chasse à la baleine et surtout aux éléphants de mer, dont neuf comme capitaine. Son principal port d'attache fût New London dans le Connecticut, à mi-chemin entre Boston et New York. Malgré sa grande connaissance des lieux et ses compétences de navigateur, Joseph J. Fuller fit même naufrage avec la *Pilot's Bride* à Kerguelen et y passa une année avec un équipage en révolte dans des conditions d'existence très difficiles.

Le grand intérêt des écrits de Joseph J. Fuller est l'image complète qu'il donne de ses campagnes à Kerguelen qui retracent l'importante ascension d'un homme, du grade de « novice », embarqué à l'âge de 20 ans en 1859 jusqu'à celui de « capitaine » expérimenté. Non seulement il y dépeint la vie et le travail du traitement des

éléphants de mer à Kerguelen mais il décrit les conditions sociales et économiques d'un système d'exploitation en voie de déclin.

Les îles Kerguelen, encore très mal connues du grand public de nos jours, sont isolées dans l'océan indien austral, en limite de ce que les cap-horniers appelaient les « quarantièmes rugissants » et les « cinquantièmes hurlants » : encore maintenant, il faut une semaine de navigation pour s'y rendre depuis La Réunion. Ces îles sont, à la fois, terres de contraste et terres d'une grande monotonie. La monotonie s'impose par la dimension des paysages, répartis sur quelques 7 000 km<sup>2</sup>, soit presque la superficie de la Corse. Le développement des côtes est de l'ordre de 2 800 km et il est rare de se trouver à plus de 10 km de la mer. Les contrastes apparaissent aux navigateurs lorsqu'ils aperçoivent les hautes falaises de l'ouest battues par le vent, les larges et plates vallées de la péninsule Rallier du Baty conduisant à la calotte glaciaire du Cook, les grandioses sommets du mont Ross aux parois vertigineuses, ou enfin les côtes basses et marécageuses de la côte est, surmontées par les grands entablements basaltiques découpés en gradins.

Le climat de ces îles est fortement tributaire de leur isolement océanique : elles subissent l'effet des chapelets de dépressions circulant d'Ouest en Est. Les températures sont assez uniformes et relativement douces en été comme en hiver (température moyenne annuelle de l'ordre de +4 °C). La caractéristique la plus spectaculaire de ce climat est la fréquence et la violence des vents qui atteignent une moyenne annuelle de 40 à 50 km/h, avec des pointes pouvant dépasser 130 km/h. À ce propos, j'ai moi-même séjourné dans un lieu souvent fréquenté par le capitaine Joseph J. Fuller, à savoir la Baie de l'Oiseau et Port Christmas : en plein été, le vent fût si violent que l'embarcation avec laquelle je travaillais dans la baie s'est envolée à plusieurs mètres au-dessus des flots, bien qu'elle ait été très solidement ancrée et amarrée sur la plage de sable. Malgré la rudesse du climat, les îles Kerguelen abritent une très riche faune de mammifères marins (éléphants de mer et otaries), d'oiseaux (plusieurs espèces de magnifiques albatros, sans oublier les innombrables et célèbres manchots) et d'organismes marins (poissons qui font l'objet d'une pêche intensive, petits crustacés, mollusques...). En revan-

## PRÉFACE

che, la flore terrestre est assez pauvre et dépourvue de tout arbre ou arbuste. On a souvent décrit les îles Kerguelen comme la terre « du vent, des manchots et des phoques », mais aussi comme les îles de la « désolation ».

Nous sommes très reconnaissants aux éditions Ginkgo d'avoir accepté de publier dans la collection « Mémoire d'homme » cette première édition en français des souvenirs du capitaine Joseph J. Fuller. Merci aussi à Jean-Claude Bousquet d'avoir réalisé cette excellente traduction à partir des cahiers originaux de leur auteur. L'ensemble constitue à la fois une passionnante histoire de mer et un intéressant document sociologique. Ainsi Joseph J. Fuller est remis à l'honneur, au même titre que les voyageurs du 19<sup>e</sup> siècle dont les récits sont mieux connus du public français. Fuller a raconté ses aventures et ses souvenirs de l'île Kerguelen : la première partie (les campagnes du *Roswell King*) fut écrite, au moins partiellement, pendant son voyage de retour en 1873. La seconde, relatant le naufrage de la *Pilot's Bride*, a probablement été écrite dix ans plus tard après son retour de 1883.

Malgré les discussions que Joseph J. Fuller avait entamées avec d'éventuels éditeurs, son manuscrit ne fut jamais imprimé de son vivant. À sa mort, il devint la propriété de sa plus jeune fille, Gertrude (1880-1969), qui le donna à un habitant de la région de New London qui le vendit lui-même à un commerçant auquel le Mystic Seaport Museum (Mystic country, Connecticut) les racheta en 1971. Le manuscrit original fut alors publié, pour la première fois, en 1980, avec une introduction et des notes explicatives de Briton Cooper Busch, professeur titulaire de la chaire d'histoire à l'Université Colgate. La présente première édition en français est la traduction intégrale du manuscrit original de Joseph J. Fuller. Elle présente un intérêt tout particulier en raison des nombreuses notes infrapaginales que Jean-Claude Bousquet a su y ajouter. L'ensemble des noms de lieux présents dans le texte de Joseph J. Fuller est recensé dans les notes. Des indications sont fournies pour chacun de ces lieux : nom adopté dans la traduction française, dénomination d'origine donnée par Fuller et nom actuel donné dans la toponymie officielle des TAAF de 1973 ou sur les cartes I.G.N. récentes.

## LE MAÎTRE DE LA DÉSOLATION

Nous sommes persuadés que cet ouvrage attirera de nombreux lecteurs, en particulier les membres de l'Amicale des missions australes et polaires françaises (AMAPOF), toujours friands de mieux connaître l'histoire des régions polaires et subpolaires. En effet, l'un des objectifs de cette association est de favoriser la publication ou de diffuser les documents historiques passés sous silence ou oubliés par l'histoire officielle.

Jean-Claude Hureau  
Professeur honoraire du Muséum national  
d'histoire naturelle (MNHN)  
Président de l'Amicale des missions  
australes et polaires françaises (AMAPOF)



## INTRODUCTION

### *Kerguelen, l'île de la Désolation*

Les explorations dans les hautes latitudes australes ne commencèrent guère avant la fin du 18<sup>e</sup> siècle. Jusqu'à cette époque, on croyait, pour des raisons de symétrie, qu'il existait, dans l'hémisphère austral, un immense continent qui faisait contrepoids aux masses continentales de l'hémisphère septentrional.

Aussi, lorsque le 13 février 1772, le lieutenant de vaisseau quimpérois Yves de Kerguelen de Trémarec, commandant la flûte *La fortune*, aperçut de hautes terres s'étendant à perte de vue, crut-il avoir touché une pointe avancée de ce fameux continent, la *Terra Australis Incognita*. C'est M. de Boiguéhenneuc, enseigne à bord du *Gros-Ventre*, conserve de *La fortune*, commandé par Louis de Saint-Allouarn qui débarqua, dans le sud de l'île, pour effectuer la prise de possession au nom du roi.

Kerguelen ne s'attarda guère en vue de ces terres et, sans prendre la peine d'attendre son escorte dont la tempête l'avait séparé, s'empressa d'aller clamer sa découverte dont il fit des descriptions aussi outrancières que mensongères. «La France australe procurera des bois de construction et des matures, des goudrons, des chanvres... Il n'est pas douteux qu'on trouvera des mines de toute espèce, au moins du cuivre, du fer et du plomb. On peut trouver dans les latitudes froides des diamants, des rubis, des saphirs, des émeraudes. On n'y trouvera peut-être même des hommes nouveaux...» : ainsi s'exprimait-il dans son rapport au ministre de la marine.

À bord du *Roland*, accompagné de la frégate l'*Oiseau* et de la corvette *La Dauphine*, Y. de Kerguelen effectuera une seconde expédition de reconnaissance durant l'été austral 1773-1774 peut-être avec le secret projet d'y préparer l'installation d'une petite communauté. Hâtivement montée, mal équipée, cette campagne fut un échec. Les erreurs de commandement, les querelles entre officiers, l'affaire scabreuse de la *Louison*, une «demoiselle» que Kerguelen

avait embarquée aggravèrent la situation. À aucun de ses deux voyages, Kerguelen n'avait mis le pied à terre : cette fois, ce fut un officier de l'*Oiseau*, Rochegude, qui effectua une seconde prise de possession dans le nord de l'île.

Le retour en France fut peu glorieux : les erreurs commises par Kerguelen au cours de ses missions lui valurent d'être traduit en conseil de guerre. Il fut radié de la Marine, dégradé et fit trois ans de forteresse à Saumur.

Ce n'est que quelques années plus tard, en décembre 1776 lors de son dernier voyage autour du Monde, que le capitaine Cook montra que cette terre, découverte par Kerguelen, n'était qu'une « île pas très grande, que, à cause de sa stérilité, j'appellerai île de la Désolation. » Mais Cook n'y rencontra pas d'hommes nouveaux car les régions antarctiques et subantarctiques sont les seules qui n'aient jamais été peuplées par l'homme... sauf, bien plus tard et de manière temporaire, par les membres des missions installées !

Assez rapidement, les baleiniers ne tardèrent pas à fréquenter ces parages. Ce furent d'abord les quakers de Nantucket. Citons Gracie Delépine, l'historienne des îles subantarctiques :

« C'est alors que la découverte de nouveaux terrains de chasse possible, par des routes où ne se trouvent pas les Anglais, ne sont encore à personne, se présente comme une chance extraordinaire de reconnaissance pour Nantucket. Et la première expédition baleinière à Kerguelen – dont on ait au moins gardé la trace – est une campagne de chasse de Nantucketois, datant de décembre 1792...

« À partir de cette époque, très nombreuses sont les mentions qu'on rencontre de campagnes baleinières et phoquières à Désolation comme, par exemple, celle de la *Nancy* commandée par William Swain, de New Bedford, en 1789 à Kerguelen, celle de la *Catherine* commandée par le capitaine Fanning en 1802, ou de l'américain *The Two Friends* qui est le premier à venir chasser l'otarie à Crozet en 1803...

« De 1786 à 1928, voici les proportions estimées des armements envoyés dans les mers du sud : 46 % sont américains, 19 % anglais, et seulement 3 % français. À partir de 1840, Kerguelen est le monopole virtuel des chasseurs de New London pendant 30 ans et le dernier chasseur américain signalé à Kerguelen est le *Margaret* en 1909...

## INTRODUCTION

« L'Angleterre est également à la recherche de nouveaux terrains de chasse : le grand amateur Enderby, de Londres, envoie dans ce but le capitaine James Colnett, sur le bateau le *Rattler*, prospecter dans les mers du sud, dès 1798. En 1799, c'est un Anglais le capitaine Robert Rhodes, qui, venu aux Kerguelen sur le *Hillsborough*, fait considérablement avancer la connaissance des côtes de l'archipel... »

Au cours du 19<sup>e</sup> siècle, quelques missions d'exploration et de recherche scientifique vont se succéder à Kerguelen. Ce fut d'abord, en 1840, sir James Clark Ross, à bord de l'*Erebus* et du *Terror*, en route pour l'Antarctique, qui fit des observations magnétiques et géologiques. Citons ensuite, parmi les plus importantes, la célèbre expédition anglaise du *Challenger* qui vint à Kerguelen, en janvier 1874, pour y faire des levés hydrographiques et préparer l'installation des missions chargées d'observer le passage de Vénus devant le soleil. Trois missions astronomiques anglaise, américaine et allemande, s'y installèrent à cette fin durant quatre mois, d'octobre 1874 à février 1875. On trouvera dans le récit du capitaine Fuller plusieurs anecdotes relatant ses rencontres avec les membres de ces missions.

La baie de l'Observatoire fut ensuite visitée par le *Gauss* et le *Tanglin* qui installèrent trois chercheurs allemands et quelques marins dont plusieurs moururent du bérubéri. Ils y séjournèrent de janvier 1902 à avril 1903 : ce fut le premier hivernage scientifique à Kerguelen.

Au tout début du 20<sup>e</sup> siècle, la présence française va s'affirmer pour s'amplifier jusqu'à nos jours. Les deux prises de possession faite par Y. de Kerguelen ne furent suivies d'aucune occupation effective et l'archipel demeura, en fait, sans propriétaire pendant plus d'un siècle. Ce fut le rôle de l'avis *Eure* d'y confirmer la souveraineté française, ce qu'il fit le 2 janvier 1893 dans la baie de l'Oiseau, en présence du *Francis Allyn* de J. J. Fuller.

Le gouvernement français avait concédé, en 1893, les îles australes pour 50 ans aux frères Bossière, fils d'un important armateur du Havre, afin qu'ils en assurent la mise en valeur. Ils accordèrent à la firme anglo-norvégienne Storm-Bull l'autorisation d'y chasser et de fonder à terre un établissement pour traiter industriellement l'huile de phoque et de baleine. Tel est l'origine de la station de Port-Jeanne-d'Arc, construite en 1908, qui fonctionna jusqu'en 1926. Les

Bossière tentèrent aussi, à plusieurs reprises, l'élevage du mouton qui se solda par des échecs.

En 1907, arriva à Kerguelen le *J.-B. Charcot*, petit voilier monté par de jeunes Français : les frères Rallier du Baty. Ils passèrent quinze mois dans l'archipel qu'ils parcoururent en tous sens et visitèrent systématiquement<sup>1</sup>. Raymond Rallier du Baty revint à Kerguelen en 1913, à bord de *La Curieuse*, pour compléter ses observations : on doit notamment à ces pionniers, la première carte complète de l'archipel.

On ne saurait oublier le géologue Edgar Aubert de la Rüe qui séjourna à Kerguelen avec Andrée, son épouse, en 1928-1929 et en 1930-1931. Il fit une exploration systématique de l'île et, au terme d'un travail considérable, fut le premier à donner une esquisse un peu détaillée de l'intérieur.

Le 11 décembre 1949, l'avis *Lapérouse* débarqua une équipe chargée de préparer l'installation d'une première mission permanente qui arriva en janvier 1951. En 1955, la France érigea l'ensemble de ses possessions antarctiques et subantarctiques en territoire autonome qui prit le nom de Terres australes et antarctiques françaises (TAAF). Depuis lors, les missions se sont succédées annuellement sans interruption dans la base de Port-aux-Français, affirmant définitivement la présence française appuyée principalement sur l'activité de recherche scientifique. Au temps des pionniers a ainsi succédé celui des hivernants.

Les îles Kerguelen sont situées dans l'océan indien austral à 5 000 km de l'Afrique et de l'Australie et à 2 000 km des côtes de l'Antarctique, en limite de ce que les cap-horniers appelaient les « 40<sup>es</sup> rugissants » et les « 50<sup>es</sup> hurlants ». Ces îles sont, à la fois, terre de contraste et terre d'une grande monotonie.

La monotonie s'impose par la dimension des paysages qu'il faut parcourir à pied et qui sont répartis sur quelques 7 000 km<sup>2</sup>, soit presque la superficie de la Corse. Mais l'étendue est bien plus considérable car le pays est étonnamment découpé, festonné en plusieurs îles de taille très inégale, près de 400 îlots et innombrables récifs, de telle sorte que le développement des côtes est de l'ordre de

---

1. Raymond Rallier du Baty, *Aventures aux Kerguelen* (Éditions Maritimes et d'Outre-Mer, 2000).

## INTRODUCTION

2 800 km et qu'il est rare de se trouver à plus de 10 km de la mer. Cette dentelure du rivage oblige le marcheur à de fastidieux détours le long des fjords pour atteindre les « halages » ou isthmes bas reliant les presqu'îles à la Grande Terre<sup>2</sup>, l'île principale dont la superficie avoisine 6 500 km<sup>2</sup>.

Les contrastes apparaissent au navigateur qui aborde le pays par les hautes falaises de l'Ouest de près de 800 m de jet, battues par le vent, ou bien les larges et plates vallées de la péninsule Rallier du Baty conduisant au dôme de glace et à ses glaciers d'aspect alpin, ou encore la grandiose caldeira du mont Ross aux parois vertigineuses, ou enfin les côtes basses de l'Est, marécageuses et battues par le ressac. Mais le paysage typique des Kerguelen est encore autre ; c'est celui des grands entablements basaltiques découpés en gradins ou buttes, hautes falaises brunes et rouilles soulignées par l'horizontalité des couches rouges et baignées par la mer ou un lac.

Les cours d'eau issus de la fonte des glaces et des pluies sont d'origine torrentielle et alimentent de nombreux lacs. Le réseau hydrographique particulièrement dense souligne la morphologie glaciaire : c'est ainsi que l'on y trouve deux calottes glaciaires de 600 km<sup>2</sup> et trois môles englacés d'où s'écoulent une soixantaine de glaciers. Les grands réservoirs sont principalement ces calottes glaciaires et, en tout premier lieu celle de Cook qui donne naissance aux plus importants cours d'eau.<sup>3</sup>

Le climat de ces îles est fortement tributaire de leur isolement océanique et de la proximité de la calotte glaciaire antarctique. La météorologie est caractérisée par des chapelets de dépressions circulant d'Ouest en Est. Les étés sont sans chaleur et les hivers sont peu rigoureux : de manière générale, la température est assez uniforme. La température moyenne annuelle est un peu supérieure à +4 °C, la moyenne des minima ne dépasse guère +1 °C, celle des maxima est voisines de +7 °C. L'aspect le plus spectaculaire de ce climat est la fréquence et la violence des vents qui atteignent la moyenne annuelle de vingt à vingt-cinq nœuds, avec des pointes maxima à soixante-

---

2. Île Principale, Grande Terre, Grande Île [mainland of Kerguelen, main island] : dénominations équivalentes pour l'île principale de l'archipel.

3. Description de l'île d'après Jacques Nougier (résumé de documents divers).

dix nœuds<sup>4</sup> voire plus. L'humidité est considérable, les précipitations pouvant dépasser deux mètres par an. Enfin, la couverture nuageuse est importante et l'insolation y est plus faible que sur les côtes du continent antarctique.

L'océan qui ceinture le continent antarctique est limité au nord par une frontière hydrologique qui constitue une barrière pour la faune marine, frontière appelée « front polaire ». Elle correspond à l'affrontement des eaux froides antarctiques et des eaux chaudes subtropicales. En surface, on observe une rapide variation de température de l'eau de mer qui chute de plusieurs degrés (de 7 °C à 3 °C) en quelques dizaines de milles marins, lorsqu'on traverse le front en venant du nord.

Cette frontière marine remonte jusqu'à environ 50° S. dans le sud de l'Océan Indien. Elle divise l'océan austral en deux zones bien distinctes : la région subantarctique au nord et la région antarctique au sud. C'est à ce niveau que les eaux superficielles antarctiques froides et de faible salinité s'enfoncent sous les eaux subantarctiques plus chaudes et par voie de conséquences plus légères. Les îles Kerguelen sont placées à peu près au niveau du front polaire. Quand l'eau polaire remonte vers la surface, il en résulte, au niveau des masses d'air plus chaud du nord, des précipitations et des turbulences considérables accompagnées de couvertures nuageuses basses. Mais ces remontées d'eau polaire n'induisent pas que des inconvénients, loin s'en faut, car elles entraînent avec elles d'importantes remontées d'éléments nutritifs qui engendrent des zones de forte productivité biologique.

C'est ce qui explique que les îles subantarctiques et les mers antarctiques qui les baignent soient célèbres par l'abondance des organismes qui y vivent. C'est ce qui explique aussi que le capitaine Fuller, comme tant de phoquiers et de baleiniers, ait pu s'y adonner à des chasses intensives et fructueuses.

Les phoques et les oiseaux, parmi lesquels les manchots représentent une masse vivante très importante, sont des animaux liés à la mer et ne viennent à terre, dans les zones littorales, que pour s'y reproduire.

---

4. Le nœud est une unité de vitesse marine valant 1 mille/heure soit 0,5 m/s ; 25 nœuds : 46 km/h ; 70 nœuds : 128 km/h.

## INTRODUCTION

Il n'existe que deux espèces de phoques vrais à Kerguelen, l'éléphant et le léopard de mer, auquel on peut ajouter une espèce d'otaries, ou phoques à fourrure, devenue rare en raison de la chasse destructrice du 19<sup>e</sup> siècle et dont le troupeau se reconstitue lentement de nos jours.

Les oiseaux marins qui fréquentent ces eaux, sont très nombreux : une quarantaine d'espèces peuplent ses rivages (albatros, pétrels, goélands, sternes, skuas, cormorans, chionis...) dont quatre espèces de manchots (royaux, papous, gorfous sauteurs et macaronis).

Il faut aussi mentionner les baleines, dont plusieurs espèces ont fait l'objet d'une chasse si importante et si peu raisonnable, que certaines de ces espèces sont en voie de disparition.

Tout au long du récit de Joseph Fuller, nous retrouverons ces animaux présentés, en général, de manière attrayante et détaillée.

Si la faune de Kerguelen est d'un grand intérêt, la flore terrestre est malheureusement assez maigre et ne peut guère enthousiasmer que le botaniste. Aucun arbre sur ces îles, d'où leur aspect désolé. Quant au reste citons seulement l'acœna, rosacée abondante dans les parties basses, l'azorella, une ombellifère qui forment de grosses touffes, un certain nombre de graminées et quelques joncs de petites tailles dans les endroits marécageux, des mousses et lichens... sans oublier la plus belle plante, une crucifère, le célèbre chou de Kerguelen : jadis très abondant, il n'a pu échapper au ravage des lapins, l'une des espèces animales malencontreusement introduites par l'homme.

La végétation sous-marine est particulièrement luxuriante. Parmi une centaine d'espèces d'algues citons-en deux qui modèlent le paysage littoral de Kerguelen : les durvilléas, aux longues lanières brunâtres fixées sur les rochers, présentes sur tous les rivages et les macrocystis formant d'immenses herbiers dans les zones plus profondes. Avec une longueur comprise entre 30 et 50 mètres, ces algues sont parmi les plus grandes au monde.

### *Le capitaine Joseph J. Fuller*

Joseph J. Fuller (1839-1920) fut un célèbre capitaine baleinier américain qui navigua, au départ de New London, durant le quart de siècle qui suivit la Guerre Civile. Il fit toute sa carrière, depuis

le grade de novice jusqu'à celui de « maître », en se consacrant à la chasse à l'éléphant de mer que l'on tuait pour l'huile, principalement dans l'océan Indien, aux îles Heard et Kerguelen.

Lorsque le capitaine Joseph Johnson Fuller mourut en 1920, le journal *New London Day* rapporta la disparition de l'un des derniers représentants des intrépides capitaines de la flotte baleinière du 19<sup>e</sup> siècle de New London. Il avait pris la mer, pour la première fois, avant la guerre de Sécession, plus de soixante ans auparavant. Au cours de la période de trente années qui s'étend de 1864, date de sa démobilisation de la Guerre Civile jusqu'à son dernier voyage en 1895, Fuller ne passa pas plus de trois ans et demi aux États-Unis. Toutes ces années, il les passa en grande partie dans l'océan Indien du Sud, principalement à l'île Kerguelen.

Fuller était né dans la lointaine île de l'Atlantique Sud : Tristan da Cunha. Sa famille paternelle fut, à l'origine, établie à Danvers, au Massachusetts : on remonte jusqu'à son ancêtre, le lieutenant Thomas Fuller qui arriva dans les colonies américaines en 1638 et à un vétéran de la guerre révolutionnaire Timothy Fuller (1707-1796). Le père de Joseph, lui-même nommé Joseph Johnson Fuller, naquit en 1811 à Hudson, dans le New Hampshire. Il prit la mer dès son jeune âge, servant sur les baleiniers de New London et parvenant au grade de second lieutenant<sup>5</sup>. Il fit, lui aussi, campagne à la Désolation.

Durant les années 1820 et 1830, les baleiniers faisaient souvent escale à Tristan da Cunha pour échanger des produits alimentaires. Cette île fut occupée par une garnison britannique lors de l'exil de Napoléon à Sainte Hélène car elle pouvait être utilisée comme base de départ pour une tentative de délivrance de l'empereur. Les troupes en furent retirées en 1817, mais le caporal William Glass, qui était venu, avec femme et enfants, resta avec deux autres hommes. Glass et ses compagnons furent rejoints par d'autres, principalement des survivants de bateaux naufragés et quelques femmes fu-

---

5. Frank C. Damon, *Reminiscences of the Linden Hill District of Danvers* (Salem, Mass., 1924) ; et aussi Florence A. Mudge, "The Romance of Joseph J. Fuller and Mary Ann Glass on the Island of Tristan da Cunha," *Historical Collections of the Danvers Historical Society* (1942) ; Harriet Silvester Tapley, *Chronicles of Danvers (Old Salem Village) Massachusetts, 1623-1923* (Danvers : Friends of the Peabody Institute..., 1923, réédité en 1974).



## INTRODUCTION

rent amenées de Sainte Hélène. Glass, le «gouverneur» honoraire de cette petite population jusqu'à sa mort en 1853, encourageait les chasseurs baleiniers de passage à rester : Fuller père s'y fixa dans les années 1830 et se maria en 1833 avec l'une des filles de Glass, Mary Ann (née en 1817 à Tristan).<sup>6</sup>

Les Fuller restèrent quinze ans à Tristan. Six de leurs onze enfants naquirent là, dont Joseph, le futur capitaine, le 13 octobre 1839. Selon le récit d'un de ses fils, Timothy, Fuller père revint dans le Massachusetts en 1848 pour se faire soigner d'un cancer. Moses, de quatre ans l'aîné de Joseph, avait déjà embarqué sur un baleinier à Tristan : on le retrouvera sous les ordres de Joseph sur la *Pilot's Bride*. Joseph lui, alors qu'il avait dix ans, fut envoyé vivre avec son grand-père Timothy dans le New Hampshire. Fuller père, décida de rester à Danvers et fit venir de Tristan sa femme et le reste de ses enfants : il s'installa comme petit fermier et cordonnier et mourut en 1879. La veuve de William Glass quitta, elle aussi, Tristan pour aller vivre avec ses enfants, à New London, à la mort de son mari. L'un de ses fils, Robert Glass, fut lui aussi capitaine, basé à New London : c'est cet oncle qui secourut Fuller naufragé à la Désolation.

En août 1859, Joseph J. Fuller embarqua de New London sur la goélette *Franklin*, comme novice, pour aller à la Désolation. Cette campagne fut écourtée en raison de la Guerre de Sécession durant laquelle Joseph sert, de 1862 à 1864, dans l'Union Navy comme matelot de 3<sup>e</sup> classe, plus particulièrement sous l'amiral Farragut au cours du blocus du Mississippi. À peine un mois après sa démobilisation, Joseph mettait, à nouveau, le cap sur la Désolation, comme timonier sur la goélette *Roswell King*. Les timoniers étaient l'équivalent de second maître. Sur les baleiniers ils avaient la responsabilité importante de harponneurs et pouvaient, en outre, prendre occasionnellement le commandement des baleinières. Ils assuraient souvent le quart de nuit à bord du navire lui-même. La promotion à ce grade pouvait être la première étape pour accéder au commandement : tel fut le cas pour Fuller. Il passa rapidement second capitaine et pris la mer quatre jours après son mariage avec Mlle Jane M.

---

6. Damon et Mudge, cités ci-dessus ; W. Robert Foran, «Tristan da Cunha, Isles of Contentment,» *National Geographic* (Novembre, 1938).

Adams de New London, le 25 juin 1870, pour un voyage de trois ans à la Désolation comme maître<sup>7</sup> sur le *Roswell King*.

Il fut suivi de plusieurs autres voyages : toutes les expéditions connues de Fuller sont recensées, avec leur date de retour, en appendice 1. Entre 1859 et 1895, Joseph J. Fuller fit treize campagnes de chasse à la baleine, à l'éléphant de mer et à l'otarie dans l'océan Indien du Sud dont neuf comme capitaine. Il hanta ainsi les parages des îles Kerguelen, Heard et Crozet durant une trentaine d'années. Mises à part deux ou trois expéditions plus courtes, la plupart de ses campagnes duraient couramment deux années et certaines se prolongèrent même jusqu'à trois ans. Son domaine de prédilection était évidemment les îles Kerguelen : si l'on devait mettre bout à bout ses multiples séjours, on pourrait estimer qu'il y séjourna vingt ans sans discontinuer.

Malgré sa grande connaissance des lieux, Fuller fit naufrage à la Désolation et y passa une année avec un équipage en révolte dans des conditions d'existence fort difficiles. Après le naufrage de la *Pilot's Bride*, Fuller rentra en 1883 et quatre mois plus tard, il reprenait à nouveau la mer pour la Désolation comme capitaine du *Francis Allyn*, le bateau qui lui avait porté secours. Il fit plus de six expéditions avec cette même goélette ; pour les trois dernières, il partit de New Bedford, le bateau ayant quitté New London après avoir été vendu. Fuller termina sa longue carrière de marin lorsque l'*Allyn* rentra en août 1895, « ayant fait » 1 630 barils « d'huile de baleine » fabriquée, comme d'habitude, à partir d'éléphants de mer.

Fuller ne se retira pas complètement : au déclenchement de la guerre hispano-américaine, il obtint un emploi de gardien du phare de Race Rock (1898), puis de celui de Sakonnet (Rhodes Island) et enfin, plus tard, du phare de Stonington, de 1899 jusqu'en 1918. La carrière de Fuller n'était cependant pas terminée : lors d'une seconde retraite, il devint exploitant d'ascenseurs au Harris Building de New London<sup>8</sup>.

---

7. Le terme anglais de « master » signifie que l'officier supérieur du navire, le capitaine ou commandant, était aussi le patron, le « maître », responsable de la pêche (ou de la chasse sur les baleiniers ou les phoquiers).

8. Album de la famille Fuller, coupures, bibliothèque G. W. Blunt White, Mystic ; collection Wall, New London, County Historical Society ; *Cedar Grove Cemetery*, (1936-1941 et 1976).

Peu de temps avant sa mort, à la fin de 1920, Fuller se retira pour de bon dans sa maison de New London. Il est enterré aux côtés de sa femme et de deux de ses trois enfants, au cimetière Cedar Grove.

### *L'auteur et ses mémoires*

Peu de capitaines se sont souciés de décrire leurs pratiques. Certains ont relaté l'aspect technique de la chasse à la baleine et, à un moindre degré, de la chasse à l'otarie, mais le récit de Fuller porte principalement sur la chasse à l'éléphant de mer. Cet aspect important de l'industrie de chasse de New London est peu connu et ses rendements sont disséminés au milieu des colonnes de chiffres de la production d'huile de baleine. Les mémoires du capitaine Fuller, écrites assez tardivement, en fin de carrière, présentent un grand intérêt non seulement parce qu'il y dépeint la vie et le travail du traitement des éléphants de mer à la Désolation mais aussi parce qu'il décrit les conditions sociales et économiques d'un système d'exploitation en voie de déclin.

Les écrits de Fuller donnent une image complète de ses campagnes à Kerguelen, retraçant l'importante ascension d'un homme, du grade de « novice » jusqu'à celui de « maître » expérimenté, dans une profession pénible.

Après avoir décrit sa jeunesse, la première partie de ses mémoires rapporte ses cinq premières campagnes (et non quatre comme le dit Fuller) soit quinze années d'activité de 1859 à 1875. Le voyage de 1873 à 1875 est particulièrement détaillé : on y trouve avec intérêt des anecdotes concernant ses rencontres avec les membres des expéditions scientifiques internationales chargées d'étudier le passage de Vénus devant le soleil.

La seconde partie du livre de Fuller raconte l'aventure de la *Pilot's Bride*. En 1880, il embarqua pour la Désolation, à bord de cette goélette : c'est en explorant l'île à la recherche d'une hypothétique colonie d'otaries qu'il pensait inexploitée qu'il eut la malchance de faire naufrage. L'essentiel de son manuscrit retrace un combat de onze mois pour survivre.

D'autres marins avaient vécu, avant lui, comme naufragés sur Kerguelen. Le plus célèbre est incontestablement John Nunn dont le séjour de près de quatre ans, dans les années 1820, est rapporté

dans *Narrative of the Wreck of the Favorite...* publié en Angleterre en 1850. Nunn fut naufragé avec trois autres marins, à une époque où la circulation et l'activité à la Désolation étaient importantes. Fuller fit naufrage en 1880, alors que la chasse phoquière américaine était en forte décroissance : seuls un ou deux bateaux se risquaient encore chaque année, en ces lieux, pour les derniers barils d'huile ou les dernières peaux de phoques.

À ce récit autobiographique, il ajouta par la suite une notice sur Kerguelen (constituant l'appendice 2) qui fournit une intéressante description de cette île telle que pouvait l'observer, au 19<sup>e</sup> siècle, un homme curieux qui la connaissait bien pour la fréquenter en permanence mais qui n'avait pas, à l'évidence, les connaissances et le regard averti du savant.

L'ensemble constitue à la fois une passionnante histoire de mer et un intéressant document sociologique.

Fuller apparaît, dans ses mémoires, comme un intéressant représentant de son époque, plein de curiosité pour l'observation du milieu naturel, ramenant chez lui des squelettes d'éléphant de mer ou des spécimens de choux de Kerguelen en pot, dans sa cabine, mais insensible aux massacres considérables d'animaux dont il était responsable. Il aurait été d'accord avec Raymond Rallier du Baty qui écrivait : « On n'a pas besoin de faire du sentiment avec les éléphants de mer. Leur seule utilité en ce monde est de fournir de la graisse... » car Fuller était, avant tout, un professionnel de la mer qui n'hésitait jamais à employer les grands moyens de destruction pour ratisser les plages afin de « faire de l'huile » ou « des peaux de phoques » mais qui était aussi, à son époque, l'un des meilleurs – et, probablement, des plus passionnés – connaisseurs de ces îles subantarctiques.

Malgré cela Joseph Fuller était – et demeure – très peu connu en France : aucun document d'époque ne lui fut consacré et les écrits en français où il apparaît, fut-ce de manière fugace, sont exceptionnels. On n'en connaît guère que quelques rares exemples : il s'agit essentiellement d'articles parus dans le journal *L'Illustration* relatant deux événements bien connus de l'histoire des îles subantarctiques françaises.

L'un se déroula en janvier 1893, lors de la prise de possession des îles Kerguelen par la France : Fuller et sa goélette, le *Francis*

*Allyn*, étaient présents à Port Christmas en même temps que l'avisotransporteur *l'Eure* de la Marine Nationale chargé d'effectuer cette opération (*L'illustration* n° 2611 du 11 mars 1893).

Pour l'autre, il n'est question de Fuller que de manière indirecte. Il s'agit de la rencontre, en décembre 1887, entre les phoquiens qu'il avait déposés pour exploiter l'île de l'Est (Crozet) et les marins de la *Meurthe*, l'avisotransporteur parti à la recherche des naufragés du *Tamaris*. *L'illustration*, dans son numéro 2416 du 15 juin 1889, publia un reportage sur ce voyage d'exploration à la recherche des naufragés. Cet épisode maritime fit, de plus, l'objet d'un récit fort romancé, *Le Fond d'un Cœur*, paru par épisodes (numéros 2483 à 2495) dans ce même journal, au cours du second semestre 1890. Autre indice de la présence de Fuller, dans ce récit : le lieutenant de vaisseau Richard-Foy, commandant de la *Meurthe*, avait retrouvé l'un de ses messages à l'île de la Possession. Bien plus tard, en 1960, l'étonnante et dramatique histoire du *Tamaris* fut reprise dans un roman intitulé *Le Novice du « Tamaris »* d'Yves le Scal, roman qui, lui aussi, relate très librement les événements : il y est, là aussi, fait allusion aux phoquiens de Fuller.

Ces événements sont bien connus : on les trouve relatés dans tous les ouvrages contemporains sur les îles subantarctiques françaises. Tous donnent une version historique des faits conforme à la vérité. Seule l'image de Fuller échappe encore à la réalité : les événements de sa vie et son activité y sont souvent décrits de manière imprécise sinon totalement déformée et il est, lui-même, souvent dépeint comme le type du vieux loup de mer, coureur d'aventure un peu frustré. La publication de ses mémoires devrait donner, fort justement, à son personnage une place et une stature analogues à celles des précurseurs qui fréquentaient ces parages au 19<sup>e</sup> siècle.

### *Les phoquiens de New London*

Vers le milieu des années 1840, les « maîtres » phoquiens de New London avaient fait de l'île de Kerguelen, distante de quelques 12 000 milles, leur domaine d'élection. Ils utilisaient habituellement de petites goélettes de cent à deux cents tonneaux, portant des gréements de poupe et de proue qui facilitaient la manœuvre

près de côtes difficiles et qui ménageaient la main-d'œuvre, de tels gréements se rencontraient sur les bateaux grés carré.

Vers la fin des années 1850, l'île Heard, située à 250 milles au sud-est, fut reconnue et exploitée et au cours de la décennie suivante, le commerce fut si important que les différentes espèces s'épuisèrent progressivement. Au milieu des années 1870, ce commerce était en déclin sensible ; au milieu des années 1880, il touchait pratiquement à sa fin<sup>9</sup>.

Bien que n'appartenant pas à l'élite du négoce de New London, Fuller fut considéré comme un homme passionnant et haut en couleur qui avait apporté sa contribution à l'histoire maritime de New London. Tout au long de sa carrière, Fuller navigua pour Charles Augustus Williams, un armateur qui fut le plus important agent de l'industrie baleinière de New London. C. A. Williams était le fils du Major Thomas W. Williams, un homme reconnu pour avoir fait de la chasse à la baleine une industrie puissante à New London. T. W. Williams était associé avec un autre agent célèbre, Henry P. Haven. Lorsque T.W. Williams fut élu au Congrès en 1838, il devint commanditaire et H.P. Haven prit le contrôle actif de l'entreprise.

Les agents avaient une participation majoritaire sur la campagne du bateau, ils dirigeaient les opérations d'investissement en capital sur le bateau et sur les marchandises, embauchaient le capitaine et l'équipage et répartissaient les bénéfices et les parts sur la cargaison. De telles associations pouvaient être détentrices de participations collectives sur un bateau ou bien les partenaires pouvaient posséder séparément des parts sur un même bateau sous leur nom personnel.

Après 1848, T.W. Williams redevint partenaire actif dans l'entreprise qui prit alors le nom de « Williams & Haven ». Au cours des deux décennies suivantes, des partenaires supplémentaires vinrent adhérer, tels le fils de Williams en 1858, Charles Augustus Williams (1828-1899), Richard Haven Chapell (1826-1874), enfant d'adoption de la famille Haven et Ebenezer « Rattler » Morgan (1817-1890), l'un des plus célèbres capitaines de New London. Ces hommes possédaient

---

9. Nathaniel Taylor, *Life on a Whaler, or Antarctic Adventures in the Isle of Desolation*, éditeur Howard Palmer (New London County Historical Society, 1929, réédité en 1977) ; Rhys Richards et Helen Winslow, "The Journal of Erasmus Darwin Rogers, the First Man on Heard Island," *Turnbull Library Record* (Wellington, Nouvelle Zélande, Mai 1971).

## INTRODUCTION

des parts dans plusieurs des bateaux sur lesquels navigua Fuller. L'entreprise tirait une part importante de sa prospérité de l'exploitation des colonies de phoques à fourrure d'Alaska<sup>10</sup>.

La croissance de l'entreprise fut stoppée par le décès de plusieurs partenaires : le fils de Haven en 1870, de Chapell et de T. W. Williams en 1874 puis de H.P. Haven en 1876. Charles Augustus Williams prit alors le contrôle de la compagnie dont le nom devint C. A. Williams and Co. Il fut l'un des plus notoires citoyens de New London : maire de 1885 à 1888, président de la Société d'Histoire de New London et de la bibliothèque publique, directeur général de l'Église Épiscopale... Mais cette industrie était en sérieux déclin, en raison de l'extermination des réserves de baleines, de phoques et d'éléphants de mer et du développement de l'industrie pétrolière. Le volume des opérations maritimes de Williams déclina, comme ce fut le cas pour toutes celles de New London. La vente du *Francis Allyn*, le dernier commandement de Fuller, à Thomas Luce, un important agent de New Bedford, pour effectuer des campagnes de chasse à la baleine plus classiques, d'une année, dans l'Atlantique, marqua la fin des expéditions de Fuller qui portaient de New London.

En 1892, la société C. A. Williams and Co. fut dissoute, ce qui marqua la fin d'une puissante tradition : tout au long de ces années, le groupement de Williams et Haven avait organisé plus d'expéditions lointaines que toutes les autres sociétés de New London. À l'apogée de cette industrie, en 1845, les associés possédaient onze navires baleiniers. C. A. Williams, sous son nom propre, arma douze navires qui firent vingt-trois campagnes entre 1878 et 1892 dont quatre sous le commandement de Fuller.

Cependant, Williams et Haven avaient des rivaux, parmi lesquels l'entreprise Lawrence and Co. occupait une place éminente. Cette compagnie avait été fondée par Joseph Lawrence (1788-1872), un marin qui se hissa jusqu'au rang de capitaine puis d'homme d'affaire. Lawrence entra dans l'industrie baleinière de New London en 1833 et devint un opérateur majeur de ce commerce. À sa retraite

---

10. Robert Owen Decker, *Whaling Industry of New London* (York, Liberty Cap Books, 1973), et *The Whaling City: A History of New London* (Chester, Pequot Press, 1976) ; Dale Plummer, "Henry P. Haven : Whaling Agent," *The Log of Mystic Seaport* (Novembre 1975) ; Barnard L. Colby, *New London Whaling Captains* (Mystic, Marine Historical Association, 1936).

## LE MAÎTRE DE LA DÉSOLATION

en 1844, l'entreprise poursuit son activité jusqu'en 1887, grâce à ses fils Francis Watson Lawrence (1821-1895) et Sebastian Duffy Lawrence (1823-1909).

Les Lawrence opéraient aussi dans l'océan Indien, à la fois à l'île Kerguelen et à l'île Heard. La rivalité des deux entreprises et le désir de chacune de prendre le pas sur l'autre sont clairs dans le récit de Fuller. Quand Fuller fit naufrage à la Désolation, il utilisa les réserves d'approvisionnement qu'avait débarquées le trois-mâts des Lawrence, la *Trinity*, qui opérait à l'île Heard. La fin du livre de Fuller décrit la querelle judiciaire pour le paiement de ces fournitures dont la valeur fut vivement marchandée. L'âpreté de ce conflit portant sur six ou sept cents dollars doit être comprise dans un contexte où l'argent était compté car les deux entreprises rivales s'appauvrirent et étaient à moins d'une dizaine d'années de leur cessation d'activité et alors que le bénéfice annuel était souvent très inférieur à 10 000 \$ par bateau.

Fuller, comme tous les « maîtres » phoquiers, vivait du succès, ou de l'échec, des opérations de son navire. Aussi, il était d'usage dans l'industrie baleinière que la propriété des bateaux utilisés dans les dangereuses conditions de la Désolation soit répartie non seulement entre les membres de l'entreprise, mais entre de nombreuses autres personnes. Le « maître » possédait habituellement une part de cette propriété (appelée « quirat » en droit maritime français) même s'il ne possédait aucun autre investissement, comme cela semble avoir été le cas pour Fuller. Ainsi la répartition de propriété de la goélette *Pilot's Bride* fut la suivante :

C. A. Williams.....	7/32
H. L. Crandall .....	2/32
Curateurs du domaine de Henry P. Haven .....	4/32
Curateurs du domaine de Richard H. Chapell .....	5/32
Ebenezer Morgan.....	6/32
Elisha J. Chipman.....	2/32
Joseph J. Fuller.....	6/32 <sup>11</sup>

---

11. Registres des immatriculations de New London, bibliothèque G. W. Blunt White, Mystic.



## INTRODUCTION

Les investissements de Fuller peuvent être retrouvés grâce aux registres d'immatriculation. Par exemple, lorsque le *Roswell King* fut ré-immatriculé en 1880, les titres de Fuller furent rachetés par Lorenzo B. Chipman, le nouveau capitaine de la goélette, car Fuller avait transféré son capital sur la *Pilot's Bride*. Avec la perte de cette goélette, Fuller dut, bien sûr, supporter une perte substantielle, car la valeur estimée du bateau était de dix mille dollars et celle de sa cargaison de vingt-cinq mille dollars, d'après le procès-verbal du naufrage consigné par C. A. Williams and Co. Le bateau était assuré pour neuf mille dollars, aussi Fuller ne rentra pas dans ses fonds<sup>12</sup>. Il perdit sa part sur la cargaison ainsi que la différence entre la valeur estimée et le remboursement de l'assurance.

Fuller possédait, néanmoins, des fonds à investir sur le *Francis Allyn* quand il prit le commandement de ce bateau à son retour du naufrage de la *Pilot's Bride*. Il conserva sa part quand le bateau fut vendu à New Bedford. Après son retour en 1895, Fuller vendit ses parts sur le *Francis Allyn* au groupement Luce, heureusement peut-être, car la goélette fut détruite par le feu dans la Baie d'Hudson en 1902.

Le capitaine du navire avait en outre, comme l'ensemble de l'équipage, un autre intéressement à l'expédition : sa part sur les bénéfices réels des opérations ou « part de pêche ». Il était de pratique courante dans cette industrie d'assurer les salaires par cette méthode, dans le but évident d'augmenter le zèle des officiers et des marins pour le succès de la chasse à la baleine ou à l'éléphant de mer. Un montage typique d'une telle répartition est celui de la *Pilot's Bride* au départ de New London, que l'on trouve dans le document de rigueur qui servait de contrat et de rôle d'équipage, le « Document d'embarquement du marin baleinier » [« Whaleman's Shipping Paper »] :

Joseph J. Fuller.....	Capitaine, patron.....	1/12
E. J. Chipman .....	Second capitaine .....	1/16
Moses S. Fuller .....	Premier lieutenant.....	1/32
Luke P. Gray.....	Second lieutenant et timonier .....	1/52
Charles A. Odell.....	Timonier.....	1/70

---

12. Procès-verbal du naufrage de la goélette *Pilot's Bride*, Federal Archives et Record Center, (Waltham, Massachusetts), rapports de la collection du District de New London, rapports de naufrages, 1881-1887.

## LE MAÎTRE DE LA DÉSOLATION

George A. Manice .....	Timonier.....	1/75
James H. Glass.....	Tonnelier, charpentier et gardien ...	1/50
John Thompson .....	Cuisinier .....	1/125
A. G. Manwaring.....	Cambusier (intendant, maître d'hôtel)	
.....	.....	1/100
Alexander .....	ShieldsForgeron .....	1/150
Edw. J. Carroll .....	Matelot de 3 <sup>e</sup> classe.....	1/160
Edwin B. Cole .....	Matelot de 3 <sup>e</sup> classe.....	1/160
John M. Edwards.....	Matelot de 3 <sup>e</sup> classe.....	1/160
T. M. (Jack) Melrose .....	Matelot de 3 <sup>e</sup> classe.....	1/160
Thomas Flaherty.....	Matelot de 3 <sup>e</sup> classe.....	1/190
Charles Fink.....	Novice.....	1/195
Timothy Reardon.....	Novice.....	1/195

Tout ce que rapportait l'expédition était réparti selon ces proportions, le reste allant naturellement aux propriétaires, qui devaient alors en déduire leur investissement pour l'armement du bateau. Le gain de Fuller sur une cargaison évaluée à 25 000 \$ aurait dû être de 2 100 \$ environ, mais un tel bénéfice était très exceptionnel : seule la découverte de la colonie inexploitée d'otaries justifiait une si importante évaluation de la cargaison perdue dans le naufrage de la *Pilot's Bride*. Un exemple plus classique serait celui des 650 barils « d'huile de baleine » rapportés par le *Francis Allyn* lors de son voyage de 1886 à 1887, évalués à 6 552 \$ (le baril contenant environ trente et un gallons, au cours moyen de 32,5 cents par gallon, un prix particulièrement bas)<sup>13</sup>. La part de Fuller comme maître (1/12) se montait à 546 \$ et sa part de propriétaire (8/32) à 771\$. Son revenu annuel fut donc de 1 317 \$.

L'estimation de son revenu annuel global pourrait se situer, en moyenne, entre mille trois cents et mille cinq cents dollars : dans les années 1880, c'était certainement très raisonnable, mais insuffisant pour en faire un homme éminemment riche, capable de racheter l'entreprise comme pouvait se le permettre un « Rattler » Morgan<sup>14</sup>.

13. Le gallon américain utilisé ici vaut 3,8 litres soit 118 litres pour 1 baril.

14. Pour les informations sur les expéditions de Fuller voir l'appendice 1 et les références qui y sont fournies. James Glass, le tonnelier de la *Pilot's Bride*, conserva un livre de loch de l'expédition du *Francis Allyn* en 1887-1888 ; bibliothèque G. W. Blunt White, Mystic.

## INTRODUCTION

Par comparaison, à l'autre bout de la chaîne, la part d'un marin expérimenté à 1/160 (ce qui n'était cependant pas si mal sur un petit bateau pour une expédition d'un an) rapportait modestement une quarantaine de dollars pour la même cargaison. Le marin devait se procurer un équipement ou une avance de caisse avant d'embarquer et, au cours du voyage, acheter ses vêtements et autres fournitures à la cambuse du bateau, à quoi s'ajoutaient d'autres frais divers. Il pouvait alors terminer sa campagne avec une dette envers les armateurs malgré le travail d'une année. C'était un métier exténuant et mal rétribué : ainsi pour les hommes concernés, cette activité était « au mieux, difficile et, au pire, personnifiait peut-être la plus basse condition que la main-d'œuvre libre américaine ait jamais connue. »<sup>15</sup> En regard de telles conditions, Fuller était, à l'évidence, un homme aisé.

### *Le manuscrit et son édition*

Fuller a raconté ses aventures, remplissant laborieusement des cahiers d'écolier ou des feuilles de papier ministre, de ses souvenirs de l'île Kerguelen. La première partie fut écrite, au moins partiellement, pendant son voyage de retour en 1873. La seconde, relatant le naufrage de *la Pilot's Bride*, peut être sommairement datée des années suivant son retour de 1883.

Fuller espérait être publié, il est même probable qu'il avait entrepris de discuter l'affaire avec de futurs éditeurs. Cependant, ses négociations échouèrent et son manuscrit ne fut jamais imprimé de son vivant. À sa mort, il devint la propriété de sa plus jeune fille, Gertrude (1880-1969), qui en hérita avec deux aquarelles de la *Pilot's Bride*, le sextant de Fuller et divers autres objets personnels. Elle donna l'ensemble dont le document à un habitant de la région de New London qui les vendit à un commerçant auquel le Mystic Seaport Museum (Mystic, Connecticut) les racheta en 1971. Le manuscrit original est maintenant la propriété de la bibliothèque G. W. Blunt White du Mystic Seaport qui le publia, pour la première fois, en 1980 avec une introduction et des notes explicatives

---

15. Elmo Paul Hohman, *The American Whaleman : A Study of Life and Labor in the Whaling Industry* (New York : Longmans, Green, 1928).

de Briton Cooper Busch, professeur titulaire de la chaire d'histoire à l'Université Colgate, qui fut le responsable de publication de cette première édition américaine des mémoires du capitaine Fuller. Un grand nombre d'informations contenues dans la présente introduction sont le fruit de ses recherches notamment celles concernant la vie de Fuller et l'industrie baleinière de New London.

B.C. Busch précise qu'il est resté aussi fidèle que possible au texte original. Cependant la tâche de décryptage du manuscrit fut malaisée car, en plusieurs endroits, les bords des documents étaient rognés alors que Fuller y avait porté des annotations, ou bien l'écriture était tout simplement indéchiffrable. En outre, B.C. Busch a apporté de multiples petites corrections éditoriales : la découpe des paragraphes a été revue et une indispensable ponctuation (inexistante chez l'auteur) a été ajoutée car, dit-il, le texte de Fuller est « un long paragraphe, une suite de phrases s'enroulant en d'incessantes répétitions comme les brisants sur la Désolation ». Les déconcertantes habitudes d'orthographe et de vocabulaire de Fuller ont été gommées. De même, la concordance des temps et des genres a été ajustée chaque fois que la clarté du texte l'exigeait.

### *L'édition française*

La présente édition en français est la traduction intégrale du manuscrit original de Fuller édité dans l'ouvrage élaboré par Briton Cooper Busch. De nombreux compléments ont, en outre, été apportés aux informations contenues dans les notes de l'édition américaine. La sélection bibliographique a été actualisée.

Peu des noms de lieux utilisés par Fuller apparaissent sur les cartes actuelles de Kerguelen. Afin de conserver la vérité du récit de Fuller, les noms de lieux ont été traduits au plus près du texte d'origine. Ainsi tous les noms de lieux actuels se rapportant à des personnages ou à des faits historiques postérieurs à l'époque du récit ont été bannis. Les noms de lieux non identifiés ont été conservés en l'état. Les appellations historiques données par les premiers découvreurs ont été sauvegardées (exemple cap Bligh) de même que celles données par les phoquiers tout au long du 19<sup>e</sup> siècle (exemples Baie Royale ou Baie Shoal Water) ; dans quelques cas exceptionnels, elles ont été conservées littéralement (tels Royal Sound et Pot Harbor).

## INTRODUCTION

Tous les lieux qui ont pu être localisés, sont portés sur une carte d'ensemble de Kerguelen complétée de plusieurs autres cartes de détail.

L'ensemble des noms de lieux présents dans le texte de Fuller est recensé dans les notes. Des indications sont fournies pour chacun de ces lieux : tout d'abord, est donné le nom adopté dans la traduction française ; ensuite figure, entre crochets, la dénomination d'origine donnée par Fuller. Suivent des informations complémentaires telles que le nom actuel donné dans la toponymie officielle des TAAF de 1973 ou sur les cartes I.G.N. récentes ainsi que la localisation sommaire lorsque le lieu est identifiable.

Jean-Claude Bousquet



# LE MAÎTRE DE LA DÉSOLATION

Les souvenirs du capitaine Joseph J. Fuller





À ceux qui prendront quelque plaisir à lire ces pages :

Les événements qui sont relatés dans ce livre se sont réellement produits au cours de quatre voyages consécutifs dans les mers du Sud. Vous n'y trouverez pas la moindre exagération.

Sur la route du retour de l'île de la Désolation, n'ayant rien de particulier à faire pour m'occuper, j'ai retranscrit à intervalles réguliers les événements de ces quatre expéditions.

J'espère que ce livre recevra un accueil bienveillant de la part de ceux qui le liront, je crois, avec attention et intérêt.

Je vous certifie, bienveillants amis, que tout ce qui est rapporté sur les régions objets de cet ouvrage émane de la source la plus sûre et doit être considéré comme authentique.

Sur plusieurs points, je contredis nombre de ces messieurs qui ont entrepris d'écrire des articles de journaux sur ces régions. Ce n'est nullement pour le plaisir de débattre que je fais cela mais, avant tout, pour réfuter des idées fausses.

J'espère que chacun aura à cœur de soutenir un ouvrage qui présente un réel intérêt sur tous les sujets dont il traite. Je ne veux rien ajouter d'autre que remercier les éditeurs qui m'ont témoigné des encouragements ainsi que les personnes qui, je l'espère, trouveront quelque satisfaction à le lire.

Sincèrement vôtre,

Capt. Jos. J. Fuller



PREMIÈRE PARTIE

# LES CAMPAGNES DU ROSWELL KING

Quatre voyages à l'île de Kerguelen  
ou Une vie sur la « Terre de graisse »



J'avais assisté à l'école durant tout l'hiver. Un jour, je revins chez moi car je me sentais vraiment malade. Je pénétrai dans la maison, rangeai mes livres et m'assis près du feu, la tête sur les genoux. À demi conscient, je sombrai alors dans le sommeil. Je fus réveillé par mon père qui entra dans la pièce et qui, me voyant dans cette position, m'interpella ainsi : « Joseph, es-tu souffrant ? » À ces mots, je repris mes esprits et levai la tête. « Tu sembles malade, » continua-t-il. « Je ne me sens pas d'aplomb, père, » répondis-je. Il me demanda alors si j'avais la fièvre. Il pouvait constater à mon air hagard, que quelque chose n'allait pas. Je lui confirmai que je n'allais vraiment pas bien. Il passa alors dans la pièce voisine et demanda à mon frère aîné d'aller chercher le docteur. Celui-ci arriva bientôt. Je ne pensai guère à ce moment-là, que j'avais été frappé par une très dangereuse, sinon fatale, maladie. Depuis une quinzaine de jours, la fièvre typhoïde sévissait dans le voisinage et était devenue, en fait, une véritable épidémie. Des rumeurs circulaient, disant qu'on allait fermer l'école pour la saison parce que plusieurs personnes avaient déjà succombé à ses funestes effets.

Dès son arrivée, le docteur se mit à me poser des questions : comment je me sentais, où j'avais mal... Je répondis comme il convient à ces questions. Il continua à m'examiner pendant un moment puis secoua la tête et dit : « Jeune homme, vous feriez bien de vous mettre au lit. J'ai grand peur qu'il se passe longtemps avant que vous soyez capable de mettre le nez dehors ». Je vous assure que ce n'était pas une bonne nouvelle pour moi, car je devais participer à un pique-nique dans le courant de la semaine et faire une partie de ballon, le lendemain. Je me rendis compte qu'il était inutile de rouspéter. Le sort était contre moi, je partis donc me mettre au lit. Ma mère me prépara une décoction et après que je l'aie absorbée, elle me souhaita

une bonne nuit et s'en alla. Je demeurai seul avec mes pensées. Au matin, je me mis à délirer fortement, la fièvre faisait rapidement effet sur moi. Je souffris beaucoup durant la semaine qui suivit ; on pensait alors que j'allais rendre l'âme. Mais j'avais une très solide constitution et je survécus. Ma maladie dura plus de deux mois.

Comme je viens de le dire, j'avais une forte et robuste constitution mais la maladie ne m'avait pas quitté sans me laisser quelques néfastes séquelles. Le garçon fort et robuste n'était vraiment plus que l'ombre de lui-même. Le docteur continuait à me soigner mais ma santé ne semblait guère s'améliorer. Plusieurs de mes amis me recommandaient un changement de climat, alors que d'autres disaient qu'une croisière me serait très salutaire. Je préférais cette dernière car j'avais toujours eu le désir passionné de prendre la mer. Une vie de « Jack Tar » me semblait être quelque chose de fascinant. Là oui ! Que d'aventures et de romanesque ! Comme beaucoup de jeunes gens, j'avais lu des récits de navigateurs, des histoires de naufrages et des romans de piraterie. « Une vie sur les flots » chantait à mes oreilles de manière assez romantique. Un matin, après le petit déjeuner, mon père me demanda si je n'aimerais pas aller à la campagne de manière à me refaire une santé. Je lui répondis « non » de manière péremptoire. « Non ! » : mon père en resta plutôt confondu.

« Eh bien ! mon fils, » dit-il, « c'est à toi de choisir ; tu peux aller en mer, partir à la campagne, ou rester à la maison. Je te laisse jusqu'à demain pour décider. Tu dois te souvenir avant de prendre cette voie, qu'une vie de marin ce n'est pas le luxe, c'est une vie de périls et de privations. Ton existence future dépendra de ce que tu choisiras. Tu seras exposé aux intempéries. J'ai moi-même fait l'expérience de tout cela ; ainsi que tu le vois, je ne donne pas seulement mon opinion mais je parle d'expérience vécue. Et en outre, c'est un métier où tu n'apprendras pas ce que je voudrais que tu saches. Tes compagnons de tous les jours seront, pour la plupart, des hommes incultes et rudes mais, il faut le dire, ce sont des hommes généreux et, en règle générale, ils ont des principes. Souviens-toi que tu devras faire toi-même le lit dans lequel tu te coucheras, tu n'auras pas Maman ou Papa pour s'occuper de toi, et la nourriture sera très simple mais solide. »

Après cette harangue, comme je la qualifiais – que Dieu me pardonne de la nommer ainsi – je sortis pour parler de cela avec mes

camarades mais j'étais totalement résolu à prendre la mer. Je dois dire que j'en étais extrêmement fier et heureux. Cela mettait ma mère hors d'elle. Afin de ne pas prolonger inutilement cette histoire, la décision fut prise et le nécessaire fut fait pour m'expédier en mer. Je devais embarquer d'ici une huitaine. Mon père avait écrit à quelques armateurs de New London et avait reçu un avis favorable. Durant la semaine suivante, je fus très occupé à faire les préparatifs pour mon prochain départ. Ma mère me constitua un stock d'épais sous-vêtements, de vareuses huilées, de bottes de mer et, à vrai dire, de tout ce qui constituait le nécessaire de la « tenue du marin ».

Le jour mémorable arriva enfin où je dus me mettre en route ; avec des larmes dans les yeux et un gros sanglot dans la gorge, je fis mes adieux à mon père, à ma mère, mes sœurs et mes frères. Mes bagages avaient été envoyés à la gare, je partis donc vers la station pour prendre la diligence. En ce temps-là, nous n'avions pas les facilités de voyage que nous avons de nos jours. La seule voie ferrée de notre coin était un petit raccordement qui allait jusqu'à une ville voisine. Voyager par relais de diligence était pratiquement aussi rapide que par rail. En arrivant à la gare, la diligence prenait alors les passagers, les colis et le courrier. Je montai dans la diligence, m'installai, avec un air d'importance, dans le siège vide le plus confortable, essayant ainsi de donner aux passagers l'impression que j'avais l'habitude de voyager dans de tels véhicules. Mon père et mon frère aîné m'avaient accompagné, ainsi que nombre de mes jeunes camarades venus là pour me dire au revoir.

J'avais encore l'impression de donner des poignées de main pendant que je m'installais dans mon siège, lorsque j'entendis une voix familière derrière moi. Je regardai alentour et là, dans l'embrasement du bureau, se tenait le maître de poste, un certain M. Prentice.

« Joseph, » me dit-il, « tu ne vas pas partir sans me dire au revoir, tout de même ! »

« Bien sûr que non, M. Prentice, » dis-je, « vous m'excuserez, je suis si étourdi que j'allais vous oublier ». Je sautai de ma position élevée, il me saisit la main lorsque j'atterris sur la terre ferme – et voici les paroles qu'il prononça :

« Joseph, mon garçon, j'apprends que tu vas prendre la mer. Alors, laisse-moi te donner quelques conseils. Sans doute les tiens l'ont déjà fait, mais quelques mots de moi ne seront pas mal venus. Tout

d'abord, laisse-moi te conseiller quant à ton comportement quand tu seras à bord. À tout moment, sois obéissant, respecte tes supérieurs, et aussi respecte-toi toi-même,» ajouta-t-il. « Sois serviable et disposé à faire ce que l'on te demande, montre-leur que tu désires apprendre, sois poli envers autrui car ceci paie de retour, je t'assure, puis fais attention avec qui tu t'associes, et je suis certain que si tu suis ces principes jusqu'au bout, tout ira bien pour toi mais si tu ne le fais pas, je t'assure que tu le regretteras amèrement. Tu sais bien que ce dont je parle, ce n'est pas seulement ce que j'ai lu ou entendu dire mais d'expérience vécue ; tu connais la voie que tu vas prendre, sois donc prudent. Maintenant quelques mots quant aux affaires d'argent. Je te redirai le vieil adage : "Prenez soin des centimes et les dollars prendront soin d'eux-mêmes". C'est un vieux principe mais il est toujours vrai. Sans doute m'as-tu souvent entendu raconter quelques-uns de mes exploits, du temps où je servais sur un corsaire, durant la Guerre de 1812 ». Oui, pensai-je, en moi-même, j'en avais entendu parler. C'était ma corvée personnelle que d'aller au bureau de poste pour y chercher le courrier et, bien des fois, je restais là à écouter la narration de l'un de ses romans, mais ceci m'a souvent attiré des ennuis car je rentrais généralement en retard à la maison. Je trouvais ma mère en train de m'attendre impatiemment. Elle m'administrait une sérieuse réprimande et souvent me menaçait de la badine.

« Eh bien ! » poursuivit le vieux maître de poste à l'aspect vénérable, « je ne voudrais pas te parler de fabuleuses sommes d'argent mais pour te dire l'exacte vérité, nous avons pris durant la guerre, assez d'argent avec notre bateau pour en remplir ce bâtiment ». En même temps, il pointa du doigt le bâtiment par-dessus son épaule, une très grande construction en effet.

« Et maintenant, qu'ai-je à faire valoir ? Bien sûr, on se souviendra que j'ai encaissé une somme rondelette pour cette prise de guerre. J'ai vécu de manière plutôt fort extravagante dans mes jeunes années. J'étais ce que l'on appelle un gaspilleur. Maintenant je n'ai qu'un toit au-dessus de la tête et je ne parviens que tant bien que mal, à gagner ma vie alors que je devrais me retirer et mener une vie de paix et de confort. "L'économie, voilà le grand sujet d'étude pour les années futures". Maintenant mon gaillard, au revoir Joseph, et puisse Dame Fortune te sourire. »

Sur ces dernières paroles, il me donna une chaleureuse poignée de main. Mon père m'embrassa et, une nouvelle fois, je pris congé de mes jeunes camarades de classe puis je montai prendre ma place dans la diligence. On donna le signal du départ et nous nous éloignâmes en direction de New London. Je continuai à regarder mes amis par derrière et je pouvais voir que certains me lançaient un regard envieux, en souhaitant se trouver à ma place. Il ne nous fallut que peu de temps pour être hors de vue de la ville. Le trajet fut long et fatigant, nous fîmes bon nombre de haltes pour déposer et prendre des passagers, du courrier et des colis. Nous arrivâmes enfin à New London. Mon oncle m'attendait, car on l'avait informé de mon intention de prendre la mer. Il m'accueillit très cordialement, vérifia que mes bagages soient transportés jusqu'au bateau puis m'invita à la maison. Le lendemain matin, je me rendis au bureau des agents, messieurs Williams Haven & Co. Mon oncle, bien sûr, était avec moi ; il devait me fournir une recommandation pour l'entreprise et s'assurer que j'avais embarqué à bord du bateau. Je fus reçu très cordialement.

Alors vint la partie professionnelle de l'affaire. J'en arrivai évidemment aux formalités habituelles d'embarquement. On me fit ainsi la lecture du contrat du bateau.<sup>1</sup> La campagne devait durer deux ans. Nous devons aller chasser les éléphants de mer et les baleines. J'embarquais comme « novice » car je n'avais jamais navigué auparavant. Ma seule navigation s'était limitée à faire du bateau sur la rivière qui traverse ma ville natale. On était alors en août 1859<sup>2</sup> et nous devons être de retour dans le courant de 1861. Ensuite, on m'enjoignit de signer. Ce fut avec une certaine dose de fierté puérile que je pris la plume pour faire cela. J'avais tout de même déjà fait le plus gros de la démarche pour devenir marin. C'est ainsi que je fus engagé. Mon oncle me présenta au capitaine – le « vieux », comme on l'appelait à bord, me sembla être une sorte de gars très agréable, seulement un peu bourru avec ses hommes.<sup>3</sup> Mes bagages furent emmenés dans le poste d'équipage du gaillard d'avant et une couchette me fut assignée. Nous devons prendre la mer le soir, si le vent

---

1. En réalité, les contrats ne stipulaient pas la durée du voyage.

2. Fuller avait près de vingt ans lors de son premier embarquement.

3. Goëlette *Franklin*, 119 tonneaux, Edwin Church, maître baleinier, H. C. Chappell, représentant des armateurs. Church était un capitaine célèbre et compétent.



était favorable, car en ce temps-là les remorqueurs, ceux à vapeur, n'étaient pas aussi fréquents que de nos jours.

Enfin le vent souffla de la bonne direction. Tous les matelots furent réunis sur l'arrière et les deux «bordées de quart» furent désignées. Huit coups de cloche<sup>4</sup> sonnèrent. La bordée de tribord descendit à l'intérieur du bateau, alors que la bordée de bâbord s'employait à préparer le matériel de navigation. Notre dîner nous fut alors servi. La chère était très simple mais néanmoins copieuse. Et c'est ainsi que commença vraiment la routine de la vie en mer. Après en avoir terminé, nous montâmes sur le pont pour relever l'autre bordée, ils purent ainsi quitter leur service et satisfaire leurs appétits. Avant de monter, j'avais endossé mes vêtements de travail et, comme me le firent remarquer mes compagnons, en arrivant sur le pont, je ressemblais à un vrai petit marin. L'autre bordée ayant fini son repas, tous les matelots furent envoyés sur le pont pour l'appareillage. Nous nous employâmes à larguer les amarres. Le vent continuait à fraîchir et l'ordre fut donné de hisser les voiles. La voilure se gonfla et sans hésitation, nous nous élançâmes vivement sur l'eau. Dès que nous fûmes en route, notre bordée quitta son service. La brise devenait plus forte et, bien sûr, la mer commençait à chahuter.

Alors que nous approchions de l'extrémité du goulet, je sentis une affreuse sensation m'énavahir. Oh, que je me sentais mal ! J'essayai de faire de mon mieux pour dominer cela, mais non, ça n'allait pas. Tout d'un coup, je ressentis une sensation curieuse dans la région de l'estomac. Je compris alors ce qui arrivait. Plus mort que vif, je me précipitai sur le pont. Je me dirigeai vers le côté sous le vent du bateau et je commençai à vomir. Il me semblait que mes entrailles remontaient aussi. Je crois sincèrement que le mal de mer surpasse toutes les sensations de dégoût, de nausée et de langueur dont l'homme est coutumier. Après avoir rejeté tout ce que je pouvais, je me sentis un peu soulagé, mais pour quelque temps seulement car ce n'était pas fini. Sept coups de cloche sonnèrent et la bordée fut appelée. Alors pour en rajouter à mes souffrances, un grain se leva au loin.

À la fin du quart, tous les matelots restèrent sur le pont car on pensait que nous serions obligés de réduire la voilure. Le grain était

---

4. La cloche de bord sonnait toutes les demi-heures, jusqu'à huit coups qui marquaient la fin d'un quart.

très proche de nous. Enfin l'ordre fut lancé : « Bas ris, sur l'avant et sur l'arrière. D'abord le hunier d'avant et le clinfoc ». J'en fus plutôt impressionné car tous ces ordres étaient criés d'une voix claironnante et chantante par le capitaine. Je commençais déjà à regretter d'avoir pris la mer. Et ces mots de mon père résonnaient encore à mes oreilles : « Tel qu'on fait son lit, on s'y couche ». Je vous assure que « une vie sur les flots » ne chantait plus aussi agréablement à mes oreilles qu'autrefois et, en réalité, j'avais l'impression que j'aurais pu tuer l'homme qui avait composé cette chanson. Il n'avait certainement pas fait l'expérience de ce que j'étais alors en train de traverser. On m'ordonna de monter dans la mâture pour aider à serrer le hunier. J'y allai tant bien que mal d'une façon peu assurée ; je n'avais pas encore le pied marin. Comme je n'étais jamais monté dans la mâture auparavant, j'avais tendance à avoir peur. Imaginez-vous, vous-même, dans ma désagréable situation. Je réussis à atteindre la bastaque, et je m'élançai ensuite dans le gréement. D'enfléchure en enfléchure, je grimpai jusqu'à parvenir au sommet. C'était la première fois que je montai dans une mâture. Vous pouvez donc imaginer ce que je ressentais. J'étais pénétré de terreur. Quand j'arrivai en haut, à destination, je jetai un coup d'œil en dessous et la vision qui m'apparut me fit trembler comme une feuille. Le bateau roulait de long en large ; les voiles battaient comme autant d'horribles vautours ; le gréement sifflait une infernale polyphonie. Vraiment ce fut, pour moi, un pénible moment de désespoir. D'énormes masses d'eau se précipitaient en permanence sur les flancs et il me semblait, en fait, que le navire était complètement submergé par l'eau. Cela me paraissait être quelque terrifiante tempête mais en réalité, ce n'était simplement qu'un coup de vent ordinaire.

J'exécutai ma tâche dans la mâture du mieux que je pus. Je redescendis jusqu'à la hune de misaine et, de nouveau, je ressentis cette horrible sensation qui s'insinuait en moi. M'amarrant solidement en agrippant un galhauban du mât de hune, j'essayai de vomir ; mais je ne pus y parvenir car je n'avais rien dans l'estomac sauf mes entrailles ce dont je ne pouvais me séparer. J'eus enfin un moment de répit. J'en profitai alors pour redescendre. J'atterris d'une traite sur le pont, je me précipitai à l'avant et j'étais allongé sur l'écoutillon du gaillard lorsque le second capitaine arriva et me sortit de ma torpeur. Il me dit de rester en mouvement sinon je n'arriverai ja-

mais à surmonter le mal. Puis il rajouta : « Pourquoi n'essayerais-tu pas avec un morceau de viande de porc ? Tu l'attaches à un fil de caret, tu prends de la mélasse, tu trempe le porc dedans puis tu te badigeonnes la gorge avec ça ». Je ne pus en supporter davantage. Je me ruai sur le bord du bateau et j'essayai de vomir. Mais, non, impossible de me soulager ! La seule pensée de quoi que ce soit de gras me rendait malade. Evidemment cela fit beaucoup rire à mes dépens. Durant de nombreuses semaines, je souffris souvent du mal de mer. Chaque fois que j'ingurgitai une goutte d'eau de cale, cela me soulevait l'estomac. Et puis ! Ah ! l'horrible odeur qui montait de la cuisine surtout quand le bœuf salé était en train de cuire : c'était tout simplement affreux !

Le soir, cela se calma et je me sentis moins mal. Le grain ayant alors apaisé sa fureur, nous nous employâmes à hisser les voiles. Ainsi les ris de la voilure furent largués, les voiles qui avaient été ferlées furent hissées à nouveau et nous naviguâmes vivement. Nous arrivâmes enfin à l'extrémité de la passe. La nuit était maintenant presque totale. Montauk, avec son phare éclatant, illuminait l'obscurité sur notre côté tribord et Block Island sur notre bâbord. Nous arrivâmes enfin à l'océan. Notre bateau mis le cap au sud-est, nous nous éloignâmes de la côte américaine. Après que tout fut bien organisé à bord, je commençai à prendre mes repères et à faire connaissance avec mes camarades. « Quel est ton nom ? » « D'où est-ce que tu es ? » étaient les deux questions principales. Il y avait un des gabiers de misaine qui portait le même nom que moi. De fait, c'était mon « pays ». Aussi nous fûmes toujours, par la suite, des amis jurés. Jamais rien de très sérieux ne se produisit, entre nous, à bord : seuls de temps en temps quelques coups de gueule sans importance. Nous passâmes ensemble sur un certain nombre de bateaux.

Le troisième jour, l'horizon se mit à s'assombrir. Je tenais la barre car, en l'espace de trois jours, j'avais appris à faire mon service à la roue de gouvernail. Je réussissais de telle sorte que je pouvais gouverner cap en route aussi bien que n'importe quel vieux « loup de mer ». « Bordez la grand-écoute, » lança en claironnant le premier lieutenant. Les hommes allèrent à l'arrière et s'exécutèrent comme ils en avaient reçu l'ordre. Le capitaine et le second étaient descendus pour dîner. Quand le second capitaine remonta sur le pont, il jeta un coup d'œil alentour et dit quelque chose au premier lieutenant à

propos de la direction du vent qui lui semblait de mauvais augure. Le capitaine monta aussi sur le pont et fit remarquer quelque chose au second au sujet du baromètre qui chutait brutalement.

« Vous feriez bien de rentrer toute la voilure légère et de prendre des ris dans les voiles avant et arrière, » dit le capitaine. Ses ordres furent exécutés promptement et nous naviguâmes sous toile réduite. Le vent commençait à forcer et la mer continuait à grossir. « Je pense que nous allons avoir un sérieux coup, » dit le second, un authentique et vieux loup de mer.

« Oui, je le pense aussi, » répondit le capitaine. « Eh bien ! si cela continue à forcer nous mettrons en panne. »

Excusez cette parenthèse, amis lecteurs, mais je pense que peu d'entre vous sont familiers de l'expression nautique « mettre en panne ». Les raisons qui nécessitent qu'un navire soit mis en panne, sont les suivantes : lorsque le vent frappe le bateau, de manière défavorable sur sa hanche et si la mer est grosse, on est obligé de rentrer toutes les voiles sauf la misaine et de se mettre en bas ris. Il faut alors hisser la voile goélette de mauvais temps. Cette voile permet de maintenir le bateau dans le vent, elle ne le laisse pas trop « arriver » alors que la misaine l'écarte du vent. Les actions combinées de ces deux voiles permettent au bateau de se maintenir presque immobile.

Nous allions donc être amenés à mettre en panne. Le vent commençait à souffler – « par tous les diables » – entendis-je commenter l'un de ces vieux loups de mer. Le bateau filait sur l'eau tel un canard. Les vagues s'élevaient telles des montagnes. Ce n'était pas une mince affaire que de marcher sur le pont. Même ceux qui avaient, de longue date, le pied marin étaient incapables d'avancer sans s'agripper à un solide point d'appui. Nous restâmes à la cape durant deux jours. Enfin le vent commença à se calmer ; la mer devint moins forte. L'ordre nous fut donné de larguer les ris de notre misaine et de rentrer nos voiles de tempête. Ceci étant fait, nous remîmes en route. Vers midi, nous hissâmes toute la voilure et nous poursuivîmes notre voyage.

Rien de marquant ne se produisit jusqu'à ce que nous arrivâmes en vue des îles du Cap-Vert. Nous pûmes voir Brava et Fogo se dessiner dans le lointain. Nous nous trouvions au vent de ces îles et nous en approchâmes vraiment très près. Nous étions assez proche pour discerner les objets à terre. Elles semblaient vertes et luxuriantes.

Ce groupe d'îles se situe à ...<sup>5</sup> et est sous autorité Portugaise. Puis après quelques heures, elles s'estompèrent dans le lointain. Celle que nous aperçûmes ensuite fut l'île de Trindade<sup>6</sup>, un bout de terre à l'aspect désolé, moins accueillante que les îles du Cap-Vert. Sans doute, beaucoup de mes camarades avaient-ils lu que de fabuleuses sommes d'argent, des diamants et des pierres précieuses étaient supposés avoir été dissimulés sur cette île par les flibustiers, au temps de la piraterie. Elle semblait le lieu idéal pour stocker le butin loin de tout. C'était une île aride et désolée. Mis à part les oiseaux de mer et d'énormes crabes de terre, elle était inhabitée. Cette île se situe par 20° 31' de latitude sud et 20° 10' de longitude ouest.

Neuf jours après notre passage à l'île de Trindade, nous parvînmes en vue des îles Tristan da Cunha. Elles sont situées par 37° 0' de latitude sud et 12° 02' de longitude ouest. Inaccessible et Nighthingale sont les plus petites du groupe. Tristan da Cunha est la plus grande. À une certaine distance – disons un couple de lieues<sup>7</sup> – elle ressemble à un grand caillou jaillissant hors de l'eau. Mais en s'approchant, on aperçoit de basses terres sur lesquelles se trouve un petit établissement. La population de cette île est d'environ soixante personnes. La colonie se compose de dix maisons. Les colons gagnent leur vie en faisant du commerce avec les bateaux, en cultivant des légumes et en élevant du bétail. Nous ne nous arrê tâmes pas à cette île et poursuivîmes notre navigation.

Quelques jours après, nous tombâmes sur un banc de globicéphales noirs, un animal voisin de la baleine mais plus petit.<sup>8</sup> Nous reçûmes l'ordre d'y aller. Les deux chaloupes furent mises à l'eau. Nous nous approchâmes lentement en direction du banc ; après de nombreuses manœuvres, notre second capitaine réussit à en capturer un. C'était une véritable découverte pour moi. Maintenant commençait la partie romanesque du métier. Brasse après brasse<sup>9</sup>, la ligne filait

5. Passage laissé en blanc par Fuller. Les îles du Cap-Vert sont situées par 14° 47' de longitude ouest et 17° 13' de latitude nord.

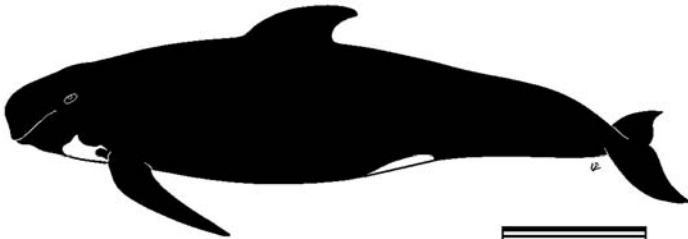
6. Trindade est une petite île volcanique de l'Atlantique Sud appartenant au Brésil qu'il ne faut pas confondre avec Trinidad [Trinité] dans les Antilles.

7. Une lieue marine vaut trois milles marins soit environ 5,5 km.

8. Le globicéphale noir mesure moins de 6 mètres de long et fournit de cinq à huit barils d'huile.

9. Une brasse marine anglaise vaut 6 pieds soit 1,83 m.

car l'animal avait immédiatement sondé après avoir été harponné ; il remonta à nouveau à la surface et nous nous employâmes à reprendre le mou de la ligne. Nous réussîmes à approcher suffisamment près de lui de manière à pouvoir le harponner avec l'autre lance. Après avoir halé et tirillé encore un peu, le monstre – je pensais que ç'en était un, alors qu'il n'était guère plus grand que la nageoire caudale d'une baleine de bonne taille – remonta en surface et expira.



*Globicephala melæna*  
*Le globicéphale noir*

Nous arrimâmes notre prise derrière la goélette. Après en avoir tranché la graisse et prélevé tout ce que nous voulions, nous reprîmes à nouveau notre route. Nous traitâmes la graisse et nous en tirâmes trois barils<sup>10</sup> d'huile. Au coucher du soleil, nous étions loin. Nous eûmes beaucoup de très mauvais temps durant les cinq jours suivants. Nous arrivâmes enfin en vue de l'île de Kerguelen, plus connue sous le nom d'île de la Désolation. Cette île fut découverte en 1772 par le capitaine Kerguelen. Elle fut visitée par le capitaine Cook en 1776.

Vers 10 heures, nous étions face à l'île. Il me sembla que c'était un pays d'aspect très rude.

Et c'était tout à fait exact : je vous assure que nous nous en aperçûmes durant tout notre séjour. Il y avait une bonne brise, bien raide, qui soufflait lorsque nous commençâmes à louvoyer dans sa direction. Nous en approchâmes à petite distance et je pus alors avoir un

---

10. Le baril est un tonneau de contenance normalisée : celui utilisé par les baleiniers valait 31 gallons US soit environ 120 litres.

bon aperçu de la terre. Sur deux ou trois milles<sup>11</sup>, le long de la côte, en arrière de la zone basse, il y avait une élévation suffisamment abrupte pour mériter le nom d'à-pic. Le vent dévalait de toute cette hauteur, droit sur les vagues de ressac et les soulevait en leur donnant un aspect blanc comme la plume. Notre goélette naviguait au plus près du vent, ce qui la contraignit à engager puis il y eut une accalmie mais cela recommença encore à plusieurs reprises. Pour compliquer les choses, il se mit à pleuvoir à torrents. Après bien des difficultés, nous réussîmes à entrer dans la baie du Sprightly<sup>12</sup>. « Mon gaillard » pensai-je à ce moment-là, ami lecteur, « te voilà condamné à passer la meilleure partie de ton existence dans les parages de cette île ». Mais comme l'affirme la vieille maxime : « Dieu propose et Dieu dispose » (sic).

Il était midi bien sonné lorsque nous mouillâmes nos ancres. Je l'ai déjà dit, cette île avait un aspect très désolé. Le paysage, en certains endroits, était très montagneux. Un peu de végétation semblait y croître. Partout alentour, des multitudes d'oiseaux de mer tournoyaient dans les airs, en poussant leurs cris lugubres pendant que, sur la plage accidentée et peu accueillante, on apercevait les éléphants de mer qui se chauffaient au soleil de midi. Voilà ce que l'on pouvait voir au premier abord. L'éléphant de mer est, je pense, une sorte de morse – un morse antarctique, pourrait-on dire. Je crois, du moins, qu'il est voisin de cette famille d'animaux<sup>13</sup>. Un quart de rade prit la veille pour la nuit. Le lendemain nous devions descendre chasser l'éléphant de mer.

Cette nuit-là, je fis des songes peuplés d'éléphants de mer. Je rêvais que j'étais poursuivi par l'un d'entre eux ; il essayait de me happer et il avait réussi à m'attraper. Au moment où j'entendais justement

11. Le mille (nautique ou marin) mesure un peu plus de 1 852 mètres ; les marins l'emploient comme mesure itinéraire en mer. Fuller l'utilise aussi, par habitude, à la côte voire à l'intérieur des terres : dans la présente traduction, c'est la seule unité qui ne soit pas convertie.

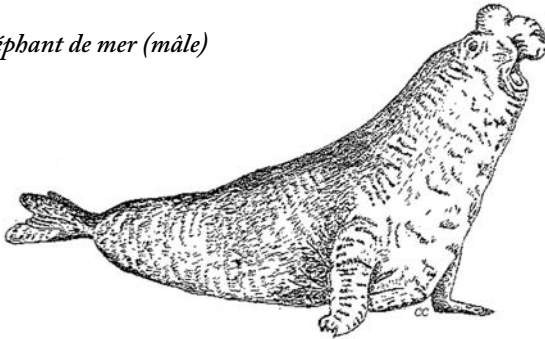
12. Baie du Sprightly [Sprightly Bay] : côte sud, à l'est de la péninsule Rallier du Baty ; il s'agit de l'actuelle baie de la Mouche. L'entrée de ce fjord profond était fréquentée par les phoquiers Anglo-américains notamment en sa partie sud-est appelée aujourd'hui encore port du Sprightly, mouillage sur la côte ouest de la presqu'île d'Entrecasteaux. Ce fut un lieu de chasse habituel de Fuller.

13. Outre les remarques faites dans ce passage, Fuller décrit la flore et faune de Kerguelen dans l'appendice 2.

mes os craquer entre ses puissantes mâchoires, je me réveillai et je vis mon copain qui me saisissait et me secouait en me demandant pourquoi je faisais cet infernal tapage. Le bruit que j'avais fait dans mon rêve, en essayant d'échapper à mon terrible ennemi, l'avait réveillé. Il était, bien sûr, venu voir de quoi il retournait et m'avait trouvé en train de prononcer des paroles inintelligibles en me bagarrant avec mes vêtements de nuit. Tuidieu ! pensai-je, si ces éléphants sont aussi féroces qu'ils me sont apparus dans mon rêve, je ne vais pas aller faire le malin à côté d'eux.

Après avoir remis de l'ordre dans ma couchette, je me recouchai et je dormis jusqu'au lendemain matin sans plus penser aux éléphants, mes mauvais génies. Comme je ne m'étais pas bien reposé durant la nuit, je me sentais assez fatigué. En fait, tous les matelots avaient le visage défait car ils n'étaient plus habitués à rester couchés toute la nuit depuis que nous avons quitté le port et cela ne leur convenait pas. Jusqu'au petit déjeuner, nous fûmes très occupés à faire les préparatifs pour le débarquement et la chasse aux éléphants. Les couteaux, les lances furent aiguisés : les couteaux pour les dépecer et les lances pour les tuer. Quelques « occupants du poste arrière »<sup>14</sup> avaient aussi des armes à feu pour abattre ces monstres. Notre dîner fut entassé rapidement au fond des canots car nous ne devions pas

*L'éléphant de mer (mâle)*



---

14. Les « occupants du poste arrière » : l'ensemble des officiers qui vivaient à l'arrière du bateau. Sur une petite goélette phoquière, les timoniers, le tonnelier, le cuisinier et le cambusier logeaient aussi à l'arrière. Sur les navires plus importants, ils avaient leurs quartiers séparés au milieu du navire.



rentrer avant le soir. Enfin arriva l'ordre : « Descendez les canots ». Les équipages des deux canots sautèrent dans leurs embarcations puis nous souquâmes jusqu'au rivage. Nous n'eûmes aucune difficulté pour trouver un lieu où atterrir. Après avoir débarqué, nous nous dirigeâmes vers les éléphants. On nous avait donné, au préalable, des instructions sur la manière de les tuer et de les dépecer. Les marins expérimentés, bien sûr, étaient à l'avant-garde.

Généralement, la méthode selon laquelle le travail est mené est la suivante : les officiers et les timoniers assurent l'abattage et le dépeçage, les matelots de misaine collectent la graisse et la transportent aux endroits les plus favorables pour qu'elle puisse être convoyée à bord. Sur la plage, on pouvait voir des éléphants en grande quantité. Ils semblaient se rassembler en nombre, dans des trous boueux. À peine arrivés sur le théâtre des opérations, les officiers et les timoniers commencèrent à les abattre. Le second capitaine et le premier lieutenant les abattaient au fusil et les timoniers à coups de lances. L'éléphant tué au fusil, doit ensuite être saigné. On utilisait des carabines rayées Winchester, calibre 44. Les lances mesurent environ quatre-vingt-dix centimètres de long et elles sont fixées par un trou dans lequel on emboîte un manche d'environ un mètre quatre vingt de long.<sup>15</sup> Il faut être prudent lorsque l'on tue les éléphants, ne pas rester trop près d'eux parce qu'ils peuvent faire un brusque mouvement vers vous et, si vous ne pouvez pas reculer, vous êtes foutu car, si d'aventure, ils vous attrapent entre leurs puissantes mâchoires, en n'importe quelle partie de votre anatomie, plus rien ne peut vous sauver. Dans certains cas, quand on s'apprête à donner un coup de lance à l'un de ces monstres, il peut attraper la lance entre ses dents et si on ne la lâche pas, on se ramasse – comme par magie – six mètres plus loin puis lorsqu'on regarde la lance, on constate que la pointe est partie. Les femelles sont plus dangereuses que les mâles car elles sont plus agiles mais aussi moins puissantes.

Il faut quatre hommes pour abattre un mâle de bonne taille. On doit, tout d'abord, faire sortir les éléphants de leurs trous d'eau : cela

---

15. La lance décrite ici ne doit pas être confondue avec la lance à baleine, plus longue, qui servait à tuer la baleine harponnée par une baleinière. La lance à baleine était habituellement plus longue (3 mètres à 3 mètres cinquante en tout) et la lame tranchante plus courte (8 à 10 centimètres). Fuller distingue entre ces divers modèles de lances en 2<sup>e</sup> partie.

s'effectue en les poussant avec un bâton. Ensuite, on commence à tuer les mâles en premier. Ceci parce que les femelles restent sur la plage pour protéger leur petit, alors que les mâles filent droit vers l'eau et rien ne peut les arrêter, sauf une balle dans la tête ou un coup mortel bien ajusté. Quelquefois il faut jusqu'à dix balles pour les arrêter puis un bon coup de lance pour les tuer. Comme les éléphants ne s'éloignent pas à plus de cinquante ou cent mètres du bord de l'eau, ils n'ont pas beaucoup de trajet à faire pour y retourner. Après avoir tué tous les mâles, on abat les femelles ainsi que les jeunes. Les tout petits sont épargnés. Puis on procède au dépeçage. Il faut quatre hommes pour dépecer un mâle. Pour que le lecteur se fasse une idée de la manière dont se fait le dépeçage, je lui décrirai cet animal.

Sans doute, avez-vous déjà vu des dessins de phoques ou de morsses ? Eh bien ! les éléphants leur ressemblent beaucoup : en fait, c'est une espèce de phoque. On commence le dépeçage en les incisant, dans le dos, de la tête jusqu'à la queue. Puis le dos est dépecé en descendant jusqu'au ventre. Après l'avoir dépecé, on commence à travailler sur la graisse. On tranche au travers jusqu'à ce que l'on entre au contact de la chair – de la tête jusqu'à la queue de manière à diviser la graisse. On en a une égale quantité de chaque côté. Si l'éléphant est gras et possède une épaisse couche de graisse, on commence à la tête ou à la queue et on découpe des morceaux suffisamment gros pour qu'un homme puisse les porter avec une main. Ensuite on transperce chaque morceau avec le couteau, cela permet de le saisir pour le transporter. Après avoir prélevé toute la graisse du dos, on tourne l'animal sur le côté et on procède de la même manière. Il faut huit ou dix hommes pour retourner un mâle de bonne taille. Les hommes se tiennent prêts avec des perches, deux hommes pour chaque perche. La perche est passée au travers les trous précédemment faits dans la graisse ; deux hommes peuvent généralement porter six ou sept morceaux. Ils les transportent jusqu'à la plage et de là, on les amène au bateau, par flottation d'un « radeau de graisse » tiré avec un canot,<sup>16</sup> pour y effectuer les opérations d'extraction par cuisson. Le dépeçage et le transport de la graisse vers la plage durent toute la journée.

---

16. On rencontre des descriptions analogues dans Charles M. Scammon, *The Marine Mammals of the North-western Coast of North America...* (New York : Dover, 1968).

Vers 4 heures de l'après-midi, nous avons ramassé tous les éléphants que nous avons rencontrés ; seul, ici ou là, pouvait-on apercevoir un animal égaré. Après avoir transporté toute la graisse jusqu'à la plage, nous nous employâmes à la convoier à bord avec les canots. Nous travaillâmes dur jusqu'à la tombée de la nuit mais il y avait encore une grosse quantité à charger. Nous retournâmes à bord cette nuit-là et après un très solide repas, nous allâmes nous coucher pour dormir tout notre saoul. Le lendemain matin, nous nous remîmes à l'ouvrage pour charger la graisse à bord. Une partie des hommes était restée à bord pour hacher la graisse : cela consiste à trancher de gros morceaux sur chaque face opposée de manière que la chaleur ait un effet rapide lorsqu'on la cuit. On avait décidé de ne pas la traiter immédiatement mais, après l'avoir hachée, de la stocker dans des tonneaux en l'attente de nouvelles dispositions. Les hommes furent occupés toute la matinée et une partie de la soirée. Finalement, nous fîmes tout notre possible pour assurer le chargement à bord mais, néanmoins, il y avait encore de la graisse sur la plage. On nous renvoya à terre pour l'enterrer dans le sable : on procède ainsi afin que les oiseaux ne se jettent dessus pour la dévorer.

Sur cette île, l'oiseau le plus vorace que j'ai vu est, je crois, le « nellie »<sup>17</sup>, le pétrel géant, plus connu sous le nom de « fulmar puant » ou de « vautour » de l'Antarctique mais il y a aussi le skua qui est très audacieux et, en fait, je crois que c'est lui le plus rapace des deux.<sup>18</sup> S'il vous voit approcher de son nid, il se jette sur vous et peut souvent provoquer de sérieuses blessures avec son bec puissant. Il est à peu près de la taille d'un poulet domestique. Le pétrel géant est lui aussi un très gros oiseau mais il n'est pas très agressif. Une demi-douzaine d'entre eux peut dévorer une trentaine de litres de graisse d'éléphant en un laps de temps très court. Ils s'installent autour de la carcasse d'un éléphant et s'en gorgent gloutonnement jusqu'à ce qu'ils ne puissent plus rien avaler. On les voit régurgiter, aller faire une bonne baignade puis revenir prendre un nouveau repas. Ils peuvent recom-

---

17. Par les termes « nellie » ou « fulmar puant » [en anglais : stinker] Fuller désigne le pétrel géant. Nellie était un terme couramment employé par les phoquiers anglo-américains du 19<sup>e</sup> siècle : il désignait, le plus souvent, le pétrel géant mais celui-ci pouvait être aisément confondu avec tout oiseau de taille ou d'aspect similaires.

18. Le skua (antarctique ou subantarctique) était souvent appelé « poule de mer » [en anglais : sea hen] par les phoquiers. Voir l'appendice 2.

mencer ainsi jusqu'à ce que la dernière miette de graisse ait disparu. Je remarquai une chose curieuse : lorsque nous commençâmes l'abattage des éléphants, on ne voyait pas un pétrel. Nous n'avions pas terminé de tuer notre premier éléphant qu'ils commencèrent à s'attrouper autour de nous. Le vent avait dû pousser l'odeur du sang jusqu'à leur repaire. Le pétrel géant atteint la taille d'une de nos grandes dindes. Sa couleur est noir de jais. Le skua est de couleur chocolat. Ces deux oiseaux volent très rapidement. J'ai observé le « fulmar » en train de voler. On en trouve quelquefois à mille milles des terres et ils glissent dans les airs à une allure si étonnante que l'on peut entendre leurs ailes faire un son particulier, assez puissant pour être entendu à bonne distance.

À trois heures de l'après-midi, nous avons enterré toute la graisse et nous remontâmes à bord. Nous devions mettre le cap, ce soir-là, sur la baie de la Table, en quête de nouveaux éléphants. Après avoir rangé le matériel à bord, nous levâmes l'ancre et nous fîmes voile. La distance était de quelques douze milles en direction de l'Est. Nous y arrivâmes au coucher du soleil. Cette nuit-là, comme d'ordinaire lorsqu'on est au port, un quart de rade fut instauré et tous les matelots allèrent se coucher.

Tôt le lendemain matin, les hommes étaient tous prêts à se remettre vaillamment au travail. Les deux canots furent largués, nous souquâmes vers la plage et nous n'eûmes aucune difficulté pour atterrir. Après avoir débarqué tout le matériel, nous nous dirigeâmes vers la basse-cour, comme on l'appelait, parce que c'était un emplacement propice pour les éléphants et les manchots. Il ne nous fut guère nécessaire de faire beaucoup de chemin sur cette vaste plage très plane pour qu'un spectacle grandiose se présente à nos yeux. On pouvait voir des myriades et des myriades de manchots se pavanant là, avec des attitudes véritablement martiales. N'importe qui aurait pu imaginer qu'on les avait entraînés à la manœuvre, ils marchaient de long en large en files régulières, à la queue leu leu, sentinelles se tenant droites et raides comme des soldats. Cela leur donnait vraiment une allure marsiale. C'était une rookerie de manchots royaux, la plus grande espèce de cette sorte d'oiseaux. Leur taille varie de soixante à soixante-quinze centimètres de hauteur. Ce sont de magnifiques oiseaux ; leur plumage est brillant et très beau. Dans le dos, leurs plumes sont d'un bleu foncé avec une nuance veloutée. Leur

poitrine est d'un blanc d'albâtre, leur tête est de la même couleur que celle du dos. Ils ont une ligne de forme régulière qui descend de leur bec jusqu'à leurs épaules puis qui disparaît progressivement vers le bas du corps. Leurs pattes sont noires comme l'ébène.

Deux de mes compagnons et moi montâmes à l'endroit où ils se tenaient tous rassemblés. Ils ne paraissaient pas être très craintifs : en effet, ils acceptent facilement que l'on marche parmi eux. L'un des matelots en saisit un, il mit la main sous sa queue et en sortit un œuf : ceci était tout à fait nouveau pour moi. Nous en tuâmes quelques-uns. La curieuse manière qu'ils ont de transporter leurs œufs éveillait chez moi le plus grand intérêt. Après en avoir examiné un, je constatai qu'ils possèdent une poche, juste sous la queue. Ils portent leur œuf – ils n'en pondent toujours qu'un seul – dans cette poche<sup>19</sup>. La chair du jeune est d'un goût très agréable, et leurs œufs sont aussi bons que ceux de n'importe quelle volaille. Lorsqu'on cuit ces œufs, leur albumen ne vire pas au blanc comme celui d'un oiseau de basse-cour mais il prend un aspect translucide. C'est un mets épatant.

Ayant satisfait notre curiosité, nous retournâmes sur la plage où se trouvait le reste de l'équipage. Nous constatâmes qu'ils avaient commencé l'abattage des éléphants. Ils en avaient déjà tué un nombre considérable car, en cet endroit, ils étaient vraiment abondants. Après avoir procédé de la même manière que nous l'avions fait dans la baie du Sprightly (c'est-à-dire, après avoir rapidement enterré notre graisse car la saison favorable à l'éléphant touchait à sa fin), nous n'avions plus rien à faire ici. Nous partîmes rapidement vers l'anse Mutton<sup>20</sup> où nous restâmes trois jours puis nous partîmes vers port des Îles<sup>21</sup> dans la région S.E. de l'île. La route n'était pas très longue.

---

19. Il s'agit en réalité d'un repli dans la peau servant de poche extérieure de couvoison.

20. Anse Mutton [Mutton Cove] : non localisée précisément, située dans le secteur ouest de Royal Sound [passe Royale] dans la région de port Douzième ou de port Navalo, presqu'île Ronarc'h.

21. Port des Îles [Three Island Harbor] : nom historique, toujours actuel, depuis les phoquiens du 19<sup>e</sup> siècle ; rade foraine située dans le golfe du Morbihan, bien protégée au milieu de plusieurs îles (aux Cochons, du Chat, du Cimetière...).

Lorsque nous y arrivâmes, plusieurs bateaux s’y trouvaient à l’ancre : trois grands vaisseaux qui revenaient de l’île Heard<sup>22</sup> ainsi que quatre trois-mâts barques et cinq goélettes. Ils utilisaient cet endroit comme quartier général et comme point d’approvisionnement. Le trois-mâts barque *Dove*<sup>23</sup> y avait débarqué une cargaison de ravitaillement et ces différents navires embarquaient un stock de vivres. Ces bateaux étaient en campagne pour effectuer la même mission que nous : ramener de l’huile. C’était un vrai plaisir que de nous retrouver avec autant de vaisseaux. Après avoir embarqué des vivres, nous partîmes et fîmes route vers Pot Harbor<sup>24</sup>. À notre arrivée, nous y retrouvâmes le trois-mâts barque *Dove* et la goélette *Exile*<sup>25</sup> de New London. Nous devions aller en cet endroit pour nous occuper du ravitaillement. Nous jetâmes l’ancre et y restâmes une semaine. Il y a peu de chose à dire sur cette période. Nous montâmes à bord de la *Dove* et de l’*Exile* et nous échangeâmes avec eux des livres et des journaux. Au bout d’une semaine, nous levâmes l’ancre et nous mîmes le cap sur port des Îles.

Nous avons reçu l’ordre impératif de quitter Pot Harbor pour partir d’urgence à la pêche à la baleine<sup>26</sup>. Ayant fait route jusqu’à

---

22. Île Heard [Heard Island] : C’est l’île la plus proche de Kerguelen, située par 52° 05’ S. et 73° 30’ E. Dimensions : longueur 50 km, largeur : 24 km. Point culminant : Big Ben, 2 759 m. Elle est la plus proche par son climat du continent Antarctique et la glaciation y est considérable ; la faune et la flore y sont rares et pauvres. Sa découverte par un phoquier anglais de passage, Peter Kemps en 1833, est généralement attribuée au capitaine américain J.J. Heard en 1853. Cédée par la Grande-Bretagne à l’Australie en 1947, elle servit longtemps de base à une station scientifique (jusque dans les années 1960).

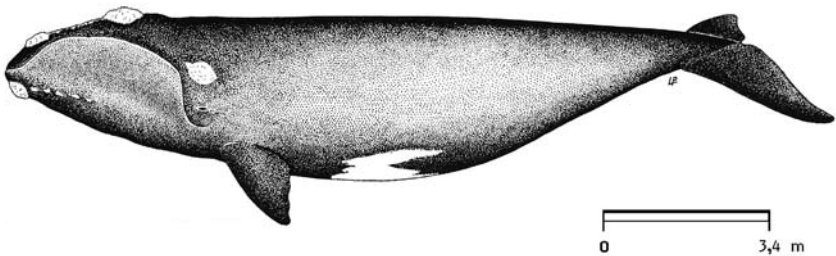
23. Trois-mâts barque *Dove* : New London ; 151 tonneaux ; capitaine Smith ; R. H. Chapell, représentant des armateurs.

24. Pot Harbor (ou Anse Betsy ou Port Bessie) [Pot Harbor] : « pot » (ou « try-pot ») désignait le chaudron pour bouillir la graisse, Pot Harbor est la dénomination phoquière de l’Anse Betsy.

25. Goélette *Exile* : New London ; 83 tonneaux ; capitaine A. Tillinghast ; E. V. Stoddard, représentant des armateurs.

26. Les trois types de baleine le plus fréquemment chassée dans ce secteur étaient : la baleine franche (*Balaena glacialis*) commercialement la plus rentable ; la baleine à bosse (*Megaptera novaeangliae*) nettement moins intéressante et la plus grande des baleines à dents, le cachalot (*Physeter catodon*).

Royal Sound<sup>27</sup>, la vigie se mit à claironner : « Là-bas elle souffle, deux aires à la rose des vents ». Il y eut alors une grande agitation ; les canots furent mis à l'eau. Après un gros travail à l'aviron, elle fut capturée par l'équipage de l'autre canot. C'était un spécimen de bonne taille qui nous rapporta environ quarante barils d'huile et deux cent soixante quinze kilos de fanons. Après avoir découpé et chargé les fanons et la graisse à bord, nous fîmes route vers port des Îles.



*Balaena glacialis* – Baleine franche australe

Nous choisîmes un lieu d'ancrage où le vent n'était pas trop violent car il nous fallait traiter la graisse que nous avions à bord. Nous jetâmes donc l'ancre et nous commençâmes les opérations. Dès que l'huile fut extraite, nous en remplîmes des tonneaux que nous descendîmes à terre. Nous les hissâmes sur la plage pour les stocker au-dessus de la ligne des hautes eaux. Puis nous les recouvriâmes de terre afin qu'ils ne soient pas exposés aux effets nocifs du soleil. Le capitaine avait tenté de les expédier à bord des trois trois-mâts barques et des trois goélettes qui rentraient en Amérique. Mais ils étaient trop lourdement chargés et il lui fut impossible d'obtenir qu'aucun d'eux n'acceptent cette cargaison.

Après nous être débarrassés de ce stock d'huile de la façon décrite, nous commençâmes à nous préparer sérieusement pour la pêche à la

27. Royal Sound [Royal Sound ou Sound ou sound] : nom historique donné par les phoquiers du 19<sup>e</sup> siècle, il s'agit du vaste ensemble maritime limité au nord et à l'est par la péninsule Courbet et la presqu'île du Prince-de-Galles, à l'ouest par les diverses presqu'îles sortant du Plateau Central, et au sud par les presqu'îles Jeanne d'Arc et Ronarc'h ; aujourd'hui on distingue entre le golfe du Morbihan et son entrée, la passe Royale.