

Fin 1863

François Raynal sortit de chez son ami et compatriote Charles Sarpy. Il fit deux pas et se retint à la rampe des trois marches qui descendaient sur le trottoir en planches. Son cœur battait la chamade et le soleil trop brillant l'éblouissait. Il ferma les yeux et retira de sa poche une paire de lunettes aux verres fumés. Il reprit son chemin en avançant lentement, la main gauche sur la poitrine. Oui, Charles n'était pas seulement un compatriote dans ce pays lointain, il était un ami.

François allait quitter l'Australie sans gloire et sans fortune. Il s'y était résigné après y avoir travaillé dur pendant onze ans et y avoir payé de sa santé. Il n'en pouvait plus à présent. Il voulait revoir sa patrie, la France. Il l'avait quittée jeune avec l'idée, ou l'illusion, d'apporter à ses parents une aide financière. Son père avait perdu leur fortune à la suite d'une escroquerie boursière. La famille Raynal se retrouva littéralement sur le pavé, la demeure familiale ayant été saisie. Ses parents quittèrent la ville de Moissac où ils avaient fait partie de la bourgeoisie.

Ils s'installèrent à Bordeaux, dans un appartement vieillot, et y vécurent petitement. Monsieur Raynal qui avait été un avocat réputé fut contraint de prendre un emploi dans l'administration. Et François, qui avait été un élève prometteur, ne put continuer sa scolarité. Il désira contribuer aux dépenses du foyer, mais il était difficile de trouver une place pour un gamin de quatorze ans trop malin. Il décida de partir à l'étranger chercher les ressources qui permettraient de rendre à ses parents l'aisance qu'ils avaient perdue.

Il avait embarqué comme mousse sur un bateau en partance pour l'Inde. Pendant six ans, il parcourut tous les océans, accumula de l'expérience et devint bon marin. François fut apprécié par ses compagnons pour son courage au travail et face au mauvais temps. Malgré cela, il avait été impliqué dans des bagarres et apprit à se battre. Il supportait la défaite et la douleur, gagnant ainsi le respect de tous, même celui de ses ennemis. Par la suite, les bagarres se firent rares, il n'avait plus rien à prouver.

Ses supérieurs remarquèrent son habileté et son intelligence intuitive. Ils ne durent jamais lui expliquer un ordre ou une manœuvre deux fois. Ils lui donnèrent des responsabilités plus importantes et avec un peu de retard, des promotions. Il passa rapidement de mousse à matelot, puis fut chef de quart et pouvait espérer obtenir un jour un commandement. Les augmentations de la paie étaient plus lentes que les promotions. Le travail de marin ne lui procurait pas les moyens d'apporter une aide quelconque à sa famille.

Il décida de changer de métier et travailla dans une plantation de canne à sucre sur l'île Maurice. François était tout à la fois un intellectuel et un homme d'action; en même temps que l'ingéniosité mentale, il possédait une suprême habileté manuelle. Il savait concevoir et construire ce qu'il avait conçu. Sa

curiosité naturelle et son intelligence pratique lui permirent de devenir régisseur de la plantation après deux ans. Il gagna bien sa vie et accumula un petit pactole qu'il comptait transmettre à ses parents. Une terrible épidémie de fièvre typhoïde dont il y fut victime se déclara sur l'île, et l'argent qu'il avait économisé fut consommé par un rétablissement lent et douloureux. Il voulut quitter l'île Maurice dont il estimait le climat insalubre, mais pour où?

Ce fut un navire en provenance de Sydney qui lui apporta la réponse. On avait trouvé de l'or à Ballarat, en Australie. François se lança dans cette ruée vers l'or australien¹ et embarqua pour Melbourne en 1853. Pendant onze ans, il avait creusé, pioché, bêché, foré dans la poussière du désert. Il avait trouvé de l'or: parfois assez pour ne pas mourir, souvent trop peu pour vivre, jamais assez pour devenir riche. La dysenterie avait été un compagnon fidèle et avait détruit ses intestins. À moins que ce ne fût le remède: un verre de gnôle avec du poivre? Puis il avait subi une ophtalmie à en devenir aveugle. Une semaine sans plus rien voir. Il voulut mettre fin à sa misérable vie, mais son associé avait caché son arme. C'est pour lui qu'il avait continué à creuser. Finalement, un tunnel s'était effondré sur lui. Son associé l'avait déterré plus mort que vif. Rien de cassé, cependant plus rien n'était vraiment entier non plus. Des mois de réhabilitation avaient mangé son modeste magot, et il ne pouvait plus retourner à la mine.

François Raynal décida de rentrer en France auprès de ses parents, même s'il ne leur apportait pas le soutien financier promis. Il retourna à Sydney et chercha à embarquer comme matelot. Cela ne devait pas être difficile. De nombreux matelots se faisaient chercheurs d'or. Et les bateaux restaient en rade, sans équipages. François avait rendu visite à son

compatriote pour trouver un bateau. En sortant de chez lui, il avait gagné un ami; et un bateau, mais pas pour la France.

Charles Sarpy était établi en Australie de longue date. Il n'était pas chercheur d'or, mais négociant en draps, en laine et en fourrure. Et il était devenu plus riche que bien des chercheurs d'or. Lui et son associé australien avaient des bateaux. Ils faisaient du commerce avec Liverpool en Angleterre et Nîmes en France. Ils exportaient de la laine et des fourrures de phoques et importaient du coton et du drap de Nîmes. François ne doutait pas qu'il puisse lui trouver un emploi de marin pour la France. Toutefois, Charles lui proposa de commander un bateau d'exploration et de rentrer en France riche! François était un baroudeur dans l'âme, malgré sa santé fragilisée par les maladies et son accident.

Charles Sarpy avait entendu parler d'un gisement d'étain argentifère sur une île déserte. François était mineur et marin, l'homme de la situation! Avant de devenir chercheur d'or, il avait été régisseur sur une plantation sur l'île Maurice. L'homme qu'il fallait à Charles! Un marin qui conduirait le bateau jusqu'à l'île Campbell; un mineur qui y ferait la prospection; et un régisseur pour diriger l'extraction. Charles proposa donc à François de retarder son départ de quelques mois. Ainsi, il rentrerait au pays un homme riche. Il partirait pour Campbell à la belle saison pour y découvrir la mine. S'il n'en trouvait pas, il trouverait des phoques en nombre. L'huile et la fourrure de ces animaux lui permettraient de rentabiliser le voyage. Si François découvrait le gisement, il retournerait sur l'île avec les hommes et le matériel nécessaire à son exploitation. Il y séjournerait deux ans en tant que régisseur de la colonie pour y établir la mine. Et il rentrerait au pays non pas riche, mais fortuné!

L'île Campbell² était située à 380 milles nautiques³ au sud de la Nouvelle-Zélande. Elle avait été découverte cinquante ans plus tôt, en janvier 1810, par le capitaine Hasselburgh, un chasseur de phoques qui l'avait baptisée du nom du propriétaire de son bateau, Robert Campbell. Dix mois plus tard, la chaloupe de son bateau chavira et le capitaine se noya en compagnie de sa maîtresse. Cinq ans plus tard, la chasse avait anéanti la population de phoques et l'île fut oubliée. Seuls les baleiniers s'y abritaient parfois du vent rageur des cinquantièmes hurlants. Il s'agit des 50° de latitude sud balayés par de forts vents d'ouest. Les marins disaient, *“sous 40 degrés, il n'y a plus de loi, mais sous 50 degrés il n'y a plus de Dieu.”*

Tout cela n'était pas pour effrayer le baroudeur qu'était François. Il demanda et obtint un délai de réflexion de quelques jours. En fait, sa décision était déjà prise. Il attendit toutefois le lendemain pour accepter moyennant quelques conditions.

Il ne désirait pas être le capitaine du bateau, n'ayant plus navigué depuis onze ans et il voulait choisir le bateau avec le capitaine. Cela ne causa aucun problème à Charles dont l'associé, un certain Musgrave, avait un neveu capitaine au long cours qui se trouvait actuellement à Sydney. Ce capitaine Thomas Musgrave connaissait bien ces eaux et était considéré comme un excellent navigateur. Sarpy et Musgrave lui proposèrent donc le commandement du navire tandis que François en serait le second.

Ils allaient naviguer dans des eaux dangereuses et mal cartographiées. De plus, les tempêtes y étaient quasi permanentes et plus fortes que partout ailleurs. Ils auraient donc à surmonter bien des dangers, en particulier celui de faire naufrage sur une des îles inhospitalières de la région. Les armateurs restés à Sydney devaient donc s'engager à organiser leur

sauvetage s'ils n'étaient pas de retour après quatre mois. Et si ceux-ci ne parvenaient pas à armer eux-mêmes un autre navire, qu'ils fassent appel au gouvernement.

Le capitaine Thomas Musgrave était un Américain d'origine anglaise. Maigre, osseux, efflanqué, âgé de 34 ans, la barbe noire légèrement grisonnante, il avait la physionomie d'un ingénieur plutôt que celle d'un marin. Il s'était d'ailleurs engagé dans la marine après avoir fait des études et ne fut jamais moussaillon, ni même simple homme d'équipage. Il était volontaire, intelligent et courageux sans jamais être téméraire. Ses supérieurs eurent vite fait de remarquer qu'il était un officier organisé et réfléchi qui restait maître de lui, quelles que fussent les circonstances. Il bénéficiait d'une excellente réputation et était régulièrement engagé pour des voyages entre Sydney et la Nouvelle-Zélande.

Il avait conservé de ses parents qui avaient émigré du nord de l'Angleterre l'accent et la conviction religieuse. Il était profondément croyant et respectait attentivement les préceptes de son obéissance. Thomas Musgrave ne jurait, ni ne buvait de l'alcool. Il ne ratait le service dominical que s'il était en mer, dans quel cas il s'isolait pour lire la bible et réciter une prière au calme.

Il s'était établi auprès de son oncle en Australie depuis peu. S'y plaisant bien, il avait fait venir sa femme et ses trois enfants avec qui il vivait à Sydney. Cette petite famille était pour lui d'une extrême importance et tout marin et aventurier qu'il était, il ne supportait pas l'idée d'en être séparé longtemps. Il refusait de s'engager pour des campagnes longues, afin de rester auprès de sa famille.

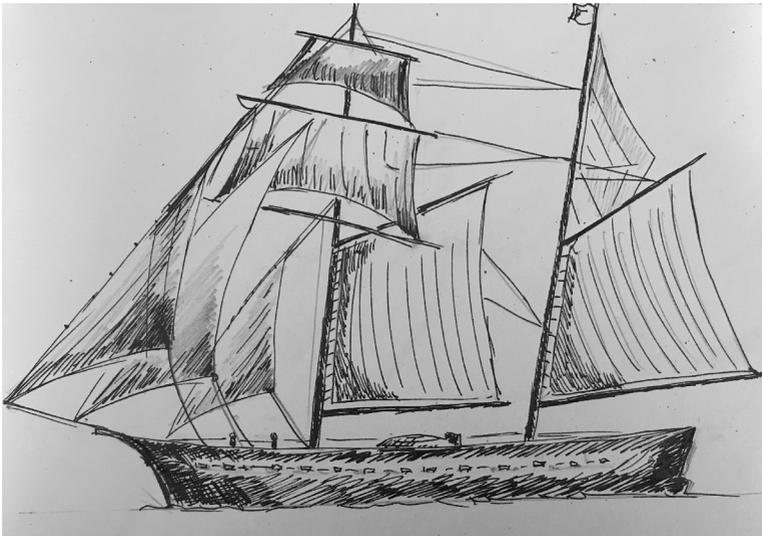
Il s'entendit à merveille avec François; les deux hommes avaient à peu près le même âge. Tous deux avaient une bonne expérience de la mer. Ils aimaient le voyage et l'aventure, et partageaient la même conception de la navigation. Ils s'étaient rapidement entendus sur les qualités requises du navire dont ils auraient besoin pour cette expédition. Dès qu'ils eurent défini le cahier des charges de ce bâtiment, ils se mirent à sa recherche. Il leur fallait un bateau solide pour affronter les mers grosses et les coups de vent cinglants qu'ils rencontreraient sans doute. En même temps, qu'il fût manœuvrable par quatre marins. Et enfin, qu'il puisse charger le butin qu'ils espéraient rapporter de leur expédition.

Ils arpentèrent quais et chantiers pendant deux semaines. Les deux hommes déambulaient dans leurs costumes de ville parmi les matelots et les débardeurs. Le capitaine était un peu plus grand que François, il portait une barbe pointue et parlait avec un accent du nord de l'Angleterre comme de nombreux Australiens. François était plus trapu, avec une moustache fournie en guidon de vélo au-dessus d'une barbe presque noire. Il connaissait l'anglais, mais s'exprimait avec un accent français évident. Ils marchaient en parfaite harmonie, parlant peu, très occupés à scruter avec attention les bâtiments amarrés aux quais.

Finalement, ils trouvèrent une petite goélette à hunier⁴. Elle portait deux mâts, dont le premier, le mât de misaine, était pourvu d'une voile carrée, un hunier. Cela lui donnait une grande surface de voile permettant d'avancer plus vite pour autant que le vent fût portant. N'ayant que mât de misaine et le grand-mât, elle était plus facile à manœuvrer pour un équipage de quatre. Cette goélette assez large avait servi à transporter de la houille. Elle pouvait porter 75

tonnes de cargo en plus de son lest de quinze tonnes de fonte de fer qu'un solide plancher maintenait en place.

Les deux marins étaient persuadés que c'était le bâtiment qu'il leur fallait. Il disposait d'une ample cale dans laquelle ils pourraient entreposer à leur retour des échantillons de minerai, des peaux de phoque et des fûts d'huile. A l'aller, elle était quasiment vide, ne contenant que les réserves de nourriture, les outils et quelques voiles de rechange. Au-dessus de celle-ci il y avait une seule cabine à laquelle on avait accès par la descente⁵ située derrière le grand-mât. Elle était suffisamment spacieuse pour héberger un équipage de cinq. Outre leurs couchettes, ils y disposaient d'un carré⁶ pour prendre leurs repas, d'une cambuse et d'une large table à cartes. Derrière les marches de la descente, se trouvait un vestiaire, où les hommes laissaient leurs bottes et cirés quand ils descendaient du pont.



Son seul défaut était son prix, qui dépassait un peu le budget alloué par l'oncle Musgrave et Sarpy. Ils