

L'Endeavour

Le 18 mai 1768, sept mois avant la « Guerre de Papara », le *Dolphin* mit en panne au large du port de Hastings, dans le Kent, pour permettre au Capitaine Wallis de se rendre à terre. Wallis loua un cheval et s'en fut directement rendre compte à l'Amirauté, tandis que le navire continuait sa route sous le commandement du Lieutenant Clarke. Aux premières heures du lendemain, on jeta l'ancre sans encombre dans les Downs (un mouillage situé près de Douvres, dans la Manche), et les journalistes, flairant une histoire inédite, envahirent la frégate.

Pour l'équipage, ce dut être un moment enivrant. Ils avaient reçu l'ordre de garder secrète leur découverte d'un paradis insulaire tropical dans le Pacifique, mais lorsque les gazetiers les assaillirent de questions en brandissant leurs carnets, ils furent incapables de tenir leurs langues. Non seulement ils rapportaient un mot nouveau qui ferait bientôt partie du vocabulaire anglais – *tattoo* – mais ils avaient d'étonnantes histoires à raconter, d'un pays où des jeunes filles à poitrine nue se montraient remarquablement bienveillantes ; où personne n'avait besoin de travailler, car le pain poussait sur les arbres ; où les chefs portaient des toges de sénateurs romains, et où la reine avait le cœur sur la main.

Le 23 mai, le *Lloyd's Evening Post* publia la nouvelle que les gens du *Dolphin* avaient découvert « une île grande, fertile, et abondamment peuplée » dans les Mers du Sud. « D'après le comportement de ses habitants, nous avons quelque raison de croire que notre frégate était le premier et le seul navire qu'ils aient jamais vu, » déclarait le rédacteur de l'article, qui continuait en mentionnant ce détail salace que les jeunes Tahitiennes

«s'efforçaient de provoquer l'attention de nos marins en dévoilant pour eux leurs charmes». Il décrivait l'attaque subie par le navire, ainsi que «la désagréable nécessité» où l'on s'était trouvé de réprimer cette rébellion au canon et à la mitraille, et de créer de tels ravages que les insulaires «considéraient maintenant nos gens comme surhumains». Les Tahitiens, selon lui, n'éprouvaient aucun ressentiment de ce massacre, car ils étaient assez intelligents pour comprendre «que nous n'avions fait usage contre eux de ces terribles machines seulement après que leur insolente témérité nous y eut forcés». Ils ne semblaient pas non plus éprouver d'animosité devant l'annexion de leur pays, ni le nouveau nom d'ÎLE DU ROI GEORGE qu'on lui avait donné. L'article consacrait beaucoup de place à la «Reine», dont le mari avait été tué pendant l'attaque, mais qui avait cependant conçu un tel attachement pour les intrus que «le dernier de ses gestes fut de prendre sa couronne pour la placer sur la tête du Capitaine Wallis. On en a pris grand soin et on doit l'offrir à Sa Majesté Britannique».

Il est certain que les marins reçurent la même attention dans les tavernes de Gravesend, au bord de la Tamise, lorsque le navire y jeta l'ancre pour la nuit. Mais par la suite, l'intérêt du public semble avoir décliné rapidement : il n'y eut pas d'accueil officiel sur les quais de la Royal Navy à l'arrivée du *Dolphin* à Deptford. Au bout de quelques jours, l'équipage reçut sa solde. Le Capitaine Wallis fut relevé de son commandement avec une prime de 500 livres, tandis que ses hommes recevaient en moyenne 24 livres chacun.

Aucun d'entre eux ne pouvait guère espérer retrouver du travail, car il n'y avait pas de guerre en cours, et la marine marchande n'embauchait plus. Depuis 1763 et la fin de la Guerre de Sept Ans, il y avait pléthore de marins et cela avait mené à des conditions de vie à bord si intolérables que les équipages en venaient à se révolter. Le 5 mai, au mouillage de Deptford, des bandes de matelots avaient assailli les navires en partance,

pour vérifier sur les contrats d'engagement les salaires de misère versés aux équipages, et ensuite affaler les mâts de hune¹⁷, empêchant ainsi tout appareillage. Des milliers de marins étaient sans travail, et des cotres armés patrouillaient les bassins du port de Londres.

Les gens du *Dolphin* rédigèrent une pétition pressant leur capitaine de faire tout ce qu'il pouvait en leur faveur. Wallis était d'un naturel bienveillant et traitait ses équipages en père de famille ; il emporta donc leur pétition à Whitehall¹⁸. Il prit également avec lui un grand nombre de trophées collectés au cours du voyage, dont les couronnes de cheveux tressés et les bouquets de plumes sacrées de Puraea, «des instruments (dont les Tahitiens se servaient) pour imprimer des marques sur leurs derrières», un tambour, une flûte, une conque, des pectoraux de nacre, un arc et un carquois plein de flèches, «des hameçons à poissons et à requins», «une pierre qu'ils utilisent pour pétrir leur pain », un filet de pêche, et quelques «rames trouvées à l'île d'Osnaburg» (Mehetia ou plus exactement Me'etia), ainsi qu'une quantité de *tapa*, et une petite pirogue de pêche volée à Nukutavake dans les Tuamotu.

Mais tout ce que désirait l'Amirauté, c'était les journaux de bord et rapports écrits du voyage, documents qui devaient se révéler fort utiles. En effet, grâce aux observations de qualité effectuées par John Harrison, le maître commis passionné d'astronomie, un certain James Cook, récemment promu lieutenant – et qui, quelques jours plus tôt, s'était vu confier le commandement d'un charbonnier de Whitby, acheté à des fins d'exploration et renommé *Endeavour* – avait maintenant une

.....

17. *Strike the topmasts* = l'expression, réduite au verbe «strike», signifiera bientôt «faire la grève». Ainsi, les premiers mouvements de type syndical eurent leur origine dans la Royal Navy.

18. Les bâtiments de l'Amirauté se trouvent encore dans Whitehall, le quartier de Londres où l'ont trouvé les principaux bureaux du gouvernement de Sa Majesté Britannique.

route précise à suivre, vers un endroit connu d'où l'on pourrait observer le passage de Vénus devant le soleil, prévu pour juin 1769.

La pétition des gens du *Dolphin* laissa les Lords de l'Amirauté parfaitement indifférents, encore qu'ils eussent fait remarquer au Capitaine Wallis « qu'elle était tout à [son] honneur », comme il le nota amèrement dans son journal, en ajoutant : « Et c'est bien là tout ce que mes hommes ou moi obtînmes de ce voyage, hormis fatigue et maladies. » Mais les marins ne se laissèrent pas faire aussi facilement. À l'initiative de Robertson, ils envoyèrent leur pétition au Roi George, réclamant une prime en arguant que l'équipage de la précédente expédition du *Dolphin*, sous le commandement du Capitaine Byron, en avait reçu une en reconnaissance des dangers encourus pendant le voyage. Ils n'eurent pas de réponse avant le 24 juin, date à laquelle ils furent convoqués à Whitehall. « Aucun encouragement de cette sorte », leur signifia-t-on froidement, ne leur avait jamais été promis, et le Capitaine Wallis aurait dû le leur signaler. Le mieux qu'on pût leur offrir était de « servir sur les bâtiments de garde* dans les divers ports du royaume ».

Il n'est guère surprenant, dans ces conditions, que les anciens du *Dolphin* aient fait tout leur possible pour se retrouver sur le rôle d'équipage de l'*Endeavour* à destination de Tahiti, où ils espéraient sans doute trouver auprès de la reine de l'île un soutien plus généreux que celui de leur roi.



John Gore fut l'un des quatre privilégiés qui eurent la chance d'embarquer. Et comme il avait enfin obtenu une commission, il figurait en tant que second lieutenant parmi les officiers de dunette, immédiatement après Zachary Hicks, premier lieutenant. Aussi lorsque Gore – *Mister Gore* dorénavant – se présenta à la coupée du navire amarré dans le port de Deptford, il fit une entrée remarquée dans sa redingote bleue, à revers et parements blancs, ses hauts-de-chausses blancs et son bicorne,

effets qui constituaient alors l'élégant et nouvel uniforme des lieutenants de la Royal Navy.

Il découvrit qu'il avait à bord non pas trois mais quatre anciens camarades, le quatrième étant Charles Clerke, jeune homme enthousiaste et aventureux – maintenant âgé de 25 ans – avec qui il avait effectué son premier tour du monde sous les ordres du Capitaine Byron, et qu'il retrouvait aujourd'hui dans les fonctions d'adjoint au maître à bord de l'*Endeavour*. Un autre des adjoints au maître se trouvait être le vif et chaleureux Richard Pickersgill, qui malgré son jeune âge – 19 ans – avait été jugé suffisamment doué pour être promu. Le maître lui-même, Robert Molineux, âgé de 22 ans, était un ancien du *Dolphin* tandis que Frank Wilkinson, esprit mathématique, avait rembarqué comme matelot qualifié, mais devait lui aussi passer rapidement adjoint au maître.

Gore troqua son bel uniforme contre des vêtements de travail plus appropriés, et prit la direction de la manœuvre tandis que l'*Endeavour* descendait la Tamise pour se rendre à Plymouth, où l'on resta presque deux semaines à faire les derniers préparatifs, dont l'inspection de chaque pouce de cordage et de voilure. Ce fut à ce moment-là qu'il se rendit compte à quel point le *Dolphin*, lévrier de 508 tonneaux, était différent de l'*Endeavour*, petit bulldog de 369 tonneaux. Il fallut même retailer les voiles – qui étaient pourtant d'une surface standard – et le 16 août il dut envoyer à terre les phares (voiles carrées) « pour les faire réduire, car ils étaient trop larges à l'envergure ».

Mais la différence ne s'arrêtait pas à la taille ; car la conception générale de l'*Endeavour* était plutôt inhabituelle. Elle avait été construite pour transporter du charbon – les charbonniers étaient de vrais baquets flottants – et à l'origine une cale sombre occupait la quasi-totalité de sa coque renflée, sans parler des imposants barrots de renfort, courant d'un bord à l'autre à mi-hauteur, pour prévenir tout enfoncement de ses flancs. Les logements de l'équipage étaient réduits à deux petits

entreponts, suspendus tels des mezzanines. Celui de l'arrière (baptisé *after fall*) hébergeait le capitaine et un ou deux officiers, et l'autre, près de la proue (nommé *foremost fall*), sept ou huit matelots qui dormaient sur de rudimentaires bannettes. À l'époque où le charbonnier faisait son humble travail sous le nom pourtant glorieux de *Earl of Pembroke* (Comte de Pembroke), il ne pouvait loger qu'un équipage de douze hommes. Pour qu'il devienne le trois-mâts carré d'exploration *Endeavour*, il fallait l'aménager pour en recevoir une centaine.

Ne fût-ce que pour cette raison, la Royal Navy n'avait quasiment jamais fait l'acquisition d'un de ces besogneux charbonniers. En tout état de cause, quelque membre inspiré de l'Amirauté (ou peut-être Cook lui-même) avait su évaluer les avantages qu'offrirait sa solidité massive, son tirant d'eau relativement faible, son fond assez plat, et sa capacité à emmagasiner une grande quantité de matériel, outre les vivres nécessaires à trois ans d'expédition. Pour y avoir fait ses classes, James Cook connaissait bien ces navires de haute mer et les savait non seulement spacieux, robustes et fiables, mais aptes aussi, de par leur coque en forme de barrique, à être aisément halés sur une plage, puis remis à l'eau après y avoir subi d'éventuelles réparations.

Le problème qu'allait poser l'*Endeavour*, dans le cadre de ce voyage d'exploration, était d'embarquer un équipage de 70 hommes et leurs officiers, auquel il faudrait ajouter une escouade de soldats de marine avec leur sergent, quand le navire faisait à peine 98 pieds de long (30m) et pas tout à fait 30 pieds de large (9m) au maître-bau*. Ce qui allait, à l'évidence, impliquer aménagements et transformations d'importance

Pour loger une telle compagnie et arrimer autant de matériel, un nouvel entrepont fut posé sur les barrots* de renfort, divisant horizontalement la vaste cale sur toute la longueur du navire. On ne pouvait modifier la courbure de la

coque, ni déplacer les entreponts existants, ce qui signifie que la hauteur sous barrot variait de façon insolite. Immédiatement au-dessous de la partie avant de l'*after fall*, les douze soldats de marine dormaient dans des hamacs qui frôlaient le plancher, et ne pouvaient se déplacer que pliés en deux, ou en marchant comme des grenouilles.

Traditionnellement, les officiers étaient logés plus confortablement – et sur l'*Endeavour* le lieutenant Gore, grâce à sa récente promotion, devait bénéficier d'un rare confort. Pour les officiers supérieurs, ainsi que pour le chirurgien¹⁹, le maître canonier et le maître, on avait construit des cabines en avant de la Grande Chambre et de chaque côté de la sainte-barbe (devenue exclusivement le carré des officiers puisqu'elle ne contenait plus de canons). Cette zone se trouvant sur l'*after fall*, les plafonds étaient à 7 pieds de hauteur (plus de 2m). C'est pendant la fièvre des dernières journées de préparation que Cook reçut des instructions pour accueillir « Joseph Banks Esquire et sa suite de huit personnes, en les inscrivant au rôle comme surnuméraires dont seuls les frais de table seraient à la charge du navire ». Jeune homme extrêmement riche et décidé, Banks ne s'était pas contenté d'intriguer sans relâche pour pouvoir se joindre à l'expédition, mais avait aussi investi des sommes importantes dans l'aventure. Il exigeait donc d'être logé dans les meilleurs quartiers.

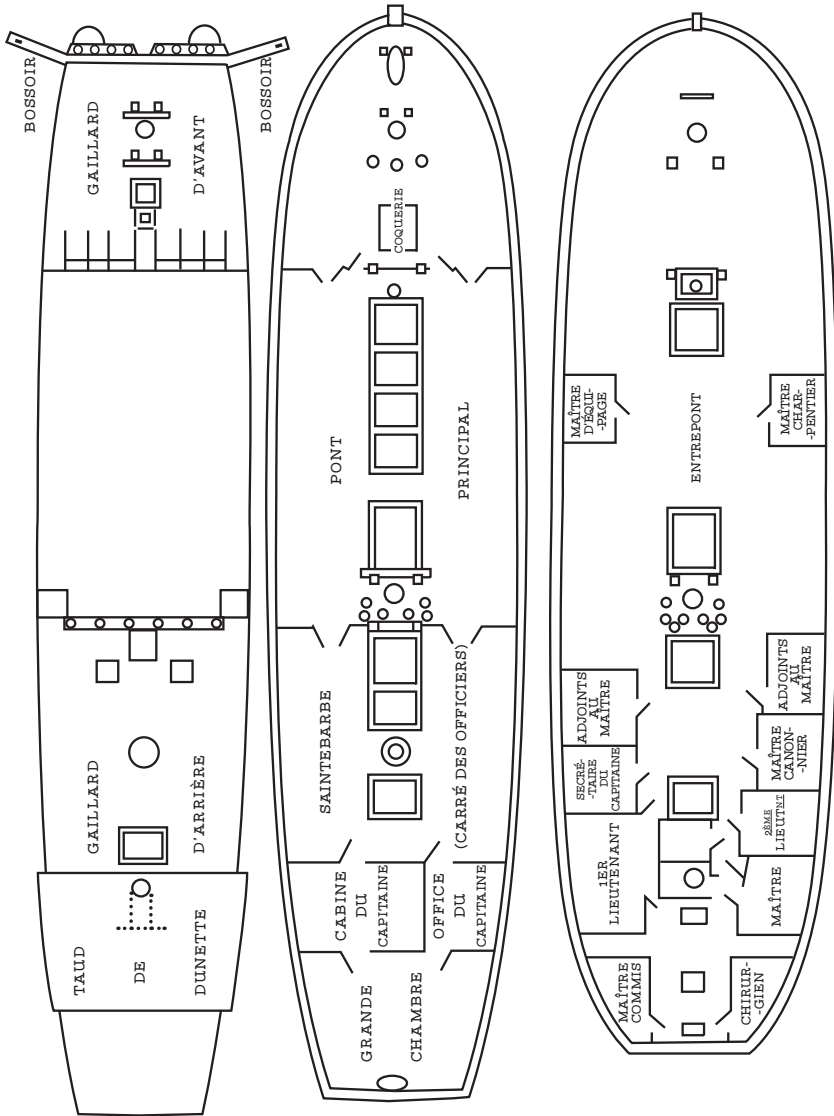
En conséquence, les chambres des officiers furent rebaptisées Cabines des Messieurs, et réagencées pour Banks et sa suite. Gore, comme les autres occupants de droit des cabines du pont supérieur, dût déménager son coffre. Lui et ses camarades prenaient toujours leurs repas au carré des officiers, mais ils étaient contraints de descendre les échelles menant au pont inférieur pour aller dormir dans d'étroits réduits situés

.....
19. Le « chirurgien » est le médecin du bord. Voir « Grades et fonctions » dans le lexique en fin de volume.

autour d'un petit vestibule, et constituant le poste arrière. À la différence des logements qu'ils avaient dû céder, ces pièces minuscules ne possédaient aucun hublot laissant entrer l'air et le soleil. Il y avait bien deux sabords de poupe au bout du vestibule, mais ces cagibis promettaient d'être humides et glacés quand on doublerait le Cap Horn, moites et étouffants sous les tropiques. Le plafond était à quatre pieds six pouces, à peine plus d'un mètre vingt, de sorte que le seul fait de se déplacer devenait un exercice et, que sous l'effet du roulis et du tangage, on courait sans cesse le risque de se fracasser la tête contre les barrots, ce qui, disait-on, était la cause du taux élevé de cerveaux dérangés dans la marine.

Malgré son caractère notoirement soupe-au-lait, John Gore n'éprouva pas de ressentiment à être délogé des quartiers auxquels il avait droit, bien qu'il eût sans doute toutes les raisons d'envier et de détester Joseph Banks, l'usurpateur, pour sa richesse et son arrogance : chacun d'eux venait de milieux entièrement différents. Gore, né en Virginie en 1730, et donc citoyen britannique des colonies américaines, était un marin de carrière qui avait commencé comme mousse et gravi tous les échelons. Après avoir fait son apprentissage dans la Baie de Chesapeake, il s'était engagé dans la Royal Navy à l'âge de vingt-cinq ans, débutant comme *midshipman* sur le *Windsor*, puis, après quelque temps sur la *Bellona*, était passé adjoint au maître à bord de l'*Aeolus*, avant de faire son premier tour du monde sur le *Dolphin*, sous les ordres du Capitaine Byron.

Joseph Banks, en revanche, était né dans la caste des grands commerçants. Il n'était pas noble, mais le sens des affaires de ses ancêtres avait au fil des siècles rendu sa famille très riche. Il était aussi une des lumières de la communauté scientifique, alors très à la mode et, botaniste enthousiaste, il avait déjà participé à une expédition à Terre-Neuve et au Labrador. À première vue, lui et Gore n'avaient donc absolument rien en commun. Rien n'indique en effet que ce dernier s'intéressait



DOLPHIN • PLANS DES PONTS

aux plantes, et pour lui les animaux n'étaient que des cibles en mouvement. Il n'avait ni riches parents, ni relations bien placées. Il accusait, en outre, treize ans de plus que Banks, qui en avait vingt-six.

Malgré toutes ces différences, le voyage à Tahiti en fit de grands amis. Leur camaraderie se développa sans doute du fait qu'ils avaient l'un comme l'autre un caractère affirmé. L'ingéniosité et les talents de tireur de Gore s'étaient révélés fort utiles lors du voyage du *Dolphin* avec Wallis – au retour, pendant le mois qu'ils devaient passer à Tinian, il avait tiré tant de bétail sauvage pour nourrir l'équipage qu'il avait pu signer son journal d'un *John Gore, Maître Chasseur* – et Joseph Banks était lui aussi fin tireur. À bord de l'*Endeavour*, Gore exerçait une autorité singulière, et Banks était attiré par les hommes de pouvoir. Le second lieutenant était souvent au poste de chef de manœuvre. Quatre des officiers subalternes les plus importants étaient ses vieux camarades de bord ; Molineux, Pickersgill, Wilkinson, Clerke, et formaient avec lui un encadrement de « spécialistes » du Pacifique : tous avaient déjà fait le tour du monde. Gore l'avait lui-même effectué deux fois, de sorte qu'il connaissait mieux le Pacifique que quiconque à bord – Cook inclus, qui verrait le « Grand Océan » pour la première fois.

Autant de bonnes raisons donc, pour que Banks s'intéresse à la conversation de Gore. Non seulement l'Américain avait des tas de choses à raconter sur l'Amérique, sa flore et sa faune – ainsi que des histoires sur la quantité d'endroits qu'il avait visités – mais il pouvait répondre à d'innombrables questions sur la destination du voyage. Sur ce sujet, les quatre « vétérans » de Tahiti étaient littéralement assaillis par les matelots et nul ne peut douter qu'ils en faisaient de pittoresques récits : Tahiti était un endroit fabuleux où l'on avait apprivoisé les sauvages, où les fruits et les porcs étaient délicieux et, plus important encore, les femmes jeunes et belles, assurément généreuses de leurs charmes. Et puis il y avait aussi cette reine charismatique...