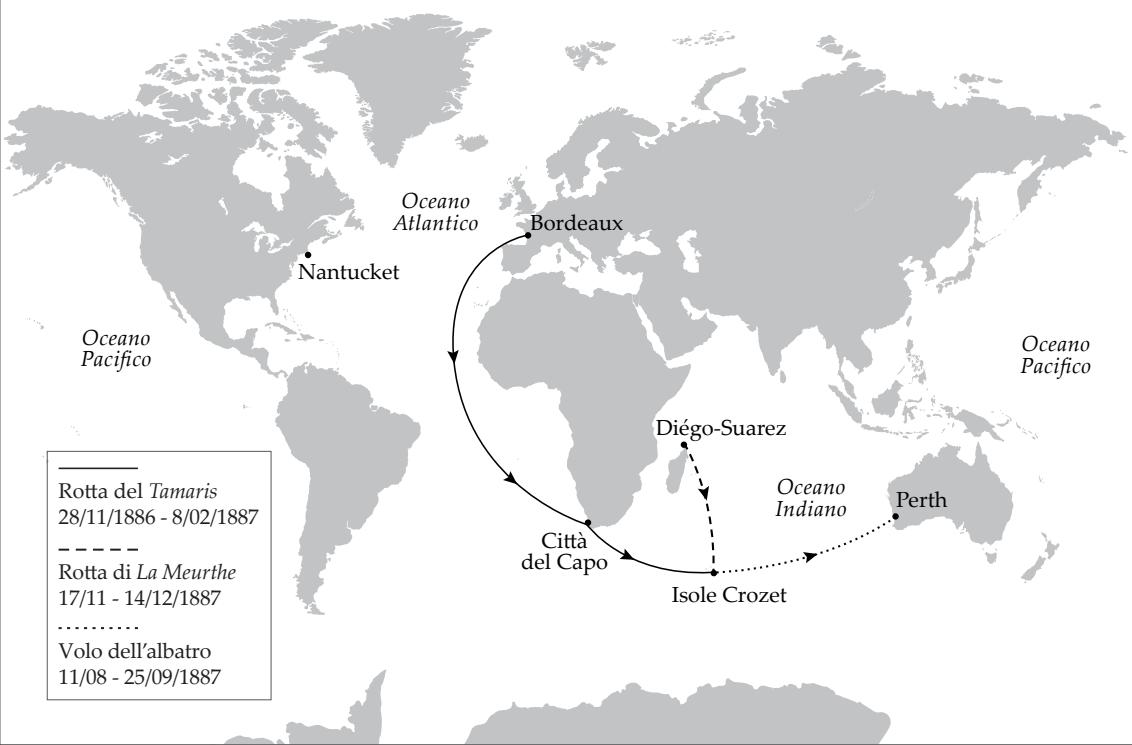


Jacques Nougier

L'albatro e il Tamaris

Traduzione di Luciano Làdavas

Edizioni il Frangente



*Questo è il racconto di una tragedia lontana, avvenuta nel 1887.
I fatti narrati sono autentici e straordinari.*

La scarsità d'informazioni che la riguardano ha imposto l'aggiunta di qualche finzione verosimile, al fine di restituire agli avvenimenti tutta la loro comprensibilità e la loro carica emotiva.

I

1869.

L'ultimo anno del regno di Napoleone III è anche quello dell'elezione di Ulysse Grant alla presidenza degli Stati Uniti d'America e della costruzione dello stravagante castello di Neuschwanstein, commissionato da Ludovico II di Baviera. Ciascuno scelga l'avvenimento che preferisce.

Quello stesso anno nella rada di Tolone, a La Seyne-sur-Mer, la società Forges et Chantiers de la Méditerranée mette in costruzione un clipper per l'armatore marsigliese Deville, i cui uffici sono vicini al cantiere.

Secondo la classificazione francese si tratta di un *"trois-mâts barque"*, un tre alberi lungo circa 48 metri e largo quasi 9 metri. La sua stazza si aggira sulle 600 tonnellate ed è sufficiente un equipaggio di soli quattordici uomini per governarlo. È un veliero notevole, innovativo per quei tempi: uno dei primi ad avere uno scafo di ferro, formato da lastre unite tramite chiodatura. Non solo è al riparo dall'attacco delle teredini, ma questa nuova tecnica gli conferisce solidità, leggerezza, forme slanciate e rapidità.

A quell'epoca il *Tamaris* aveva un unico concorrente: il veliero inglese *Cutty Sark*, la cui sagoma oggi è conosciuta grazie all'etichetta nera su fondo giallo dell'omonimo whisky. I grandi clip-

per corsaioli fendevano il mare tra l'Asia e l'Europa con le stive cariche di cereali, di lana o di tè. Coprivano il percorso in meno di settanta giorni, alla bella media di 8 nodi, record rimasti a lungo ineguagliati.

Seguendo la tradizione, il giorno del varo a La Seyne-sur-Mer circa duemila operai di Forges, con le rispettive famiglie, affollarono le banchine della rada, al riparo del monte Faron. Ghirlande e lanterne, discorsi di circostanza, musica, poi l'armatore scoprì il nome a poppa, nascosto fino a quel momento da una bandiera tricolore. Si sarebbe chiamato *Tamaris* (leggere: *Tamari*).



Un tre alberi simile al *Tamaris*.

A molti questo nome evoca un comune arbusto mediterraneo, che in primavera si orna di deliziose infiorescenze rosa dette "gattini". Esso aveva colonizzato la pineta che sovrastava il cantiere navale e, di conseguenza, aveva dato il nome a tutto il quartiere. Una gloria che sarebbe continuata anche dopo l'Impero,

quando, all'inizio del nuovo secolo, vennero edificate sui suoi pendii le ville stravaganti di Michel Pacha e del Manteau... L'armatore del *Tamaris*, Deville, non ha mai rivelato l'origine della sua scelta: l'arbusto o la località? Ma chi poteva immaginare che la sua nave sarebbe stata ricordata per tutt'altro motivo, quello di una straordinaria avventura?

Il 17 maggio del 1869 il clipper fu consegnato all'armatore.

Il *Tamaris* raggiunse Marsiglia, suo porto d'immatricolazione, e iniziò una bella carriera di veliero tuttofare. Attraversò gli oceani Atlantico e Indiano, a seconda dei contratti di noleggio, contornò l'Africa doppiando il capo di Buona Speranza perché nel canale di Suez, appena inaugurato, non era consentito il transito alle navi sprovviste di motore ausiliario. Dato che non era stato costruito per il trasporto di passeggeri, il clipper si spinse nei suoi scali mercantili sino in India e in Indocina. Fu in seguito adibito al trasporto di barili di petrolio sulla rotta di New York.

Incrocio di destini. Nel 1874, soltanto cinque anni dopo il varo del *Tamaris*, in Scozia la Dundee Clipper Line metteva in costruzione lo *Strathmore*, un veliero con lo scafo di ferro e un motore ausiliario a vapore. Più imponente, lungo 75 metri, stazzava 1500 tonnellate, quasi il triplo del *Tamaris*. Allestito per il trasporto di passeggeri, intraprese il viaggio inaugurale verso la Nuova Zelanda nell'aprile del 1875, con una cinquantina di emigranti a bordo.

Non arrivò mai a destinazione.

Nel 1880, dopo undici anni di attività, il *Tamaris* navigava verso il Sud America carico di pelli e cuoio della Patagonia, quando una grave crisi colpì il noleggio marittimo. Antoine Bordes, un noto

armatore di Bordeaux, approfittò della situazione e ricomprò undici velieri a colleghi in difficoltà. Il *Tamaris*, ancora in ottimo stato, faceva parte del loto e venne pagato, in contanti, 58.000 franchi d'oro dell'epoca. Il suo porto di attracco diventò Bordeaux e la famiglia Bordes gli prospettava una nuova e interessante carriera.

II

La guerra di Secessione americana era terminata nel 1865. Sulla costa est, al largo di capo Cod, Nantucket è un porto molto noto per le spedizioni dei suoi balenieri. L'intera città dipende da tale attività e vive al ritmo dei velieri allestiti per il Grande Sud. Le sue case lussuose, talvolta arroganti, appartengono ad armatori e comandanti; i sordidi bar accolgono i marinai, i magazzini sono strapieni di accessori per velieri e l'odore persistente di catrame da calafato impregna i capannoni. I commercianti che hanno accettato di stabilirsi in questo porto si spartiscono lo smercio dell'olio e delle pelli.

Sulle banchine di legno bisunto centinaia di fusti trasudano olio di balena e lardo rancido di elefante marino. Portati dal vento del largo, questi miscugli nauseabondi si riversano nel canale d'accesso e si diffondono fino a Martha Vineyards, ma gli abitanti sono rassegnati. D'altronde, chi potrebbe vivere qui se non gli avventurieri di tutti quei tre alberi ormeggiati l'uno contro l'altro lungo le banchine?

I marinai in attesa dell'imbarco s'incontrano nel pub affumicato; i più coraggiosi si fanno assumere alla giornata per raccomodare le vele e le attrezature, rinforzare le ordinate, svuotare o rifornire le stive puzzolenti. Lasciano il porto solo per fare

brevi visite alle famiglie, alloggiate in catapecchie dalle parti di Plymouth, a sud di Boston. È in occasione di questi scali che le ritrovano aumentate di un nuovo marmocchio da mantenere, poi ripartono per qualche anno. Tale è la vita dei cacciatori di elefanti marini.

A New Bedford, nel Massachusetts – così come a Lunenburg, in Nuova Scozia, oppure in Inghilterra – altre navi sono attrezzate per inseguire le balene nei mari del Sud. Quando cominciano a scarseggiare, perché cacciate troppo a lungo, i balenieri si dedicano agli elefanti marini, di minor rendimento ma più facili da uccidere sulle spiagge dove solitamente dormono e si riproducono.

Nel formare gli equipaggi i comandanti non esitano a recludere i marinai tra quelli della concorrenza: una soluzione furba per ottenere utili informazioni. Trasmesse oralmente davanti a un boccale di birra, tali informazioni garantiscono l'anonimato delle fonti. Riguardano di solito le insidie della navigazione, così come i posti favorevoli per abbattere il maggior numero di esemplari. Ognuno per sé dunque. Per completare gli imbrogli, i comandanti riportano sulle carte nautiche nomi differenti.



Il porto di New Bedford nel 1890, con i barili d'olio di balena in banchina.

È fondamentale conoscere la migrazione del plancton, da cui dipendono gli spostamenti delle balene, e sapere quali sono le spiagge dove si riproducono le otarie e gli elefanti marini. Questi ultimi sono più numerosi e più facili da sorprendere, è quindi più comodo massacrari. Il lardo dei cadaveri è tagliato a strisce e fuso sul posto in grandi marmitte di ferro; l'olio viene poi travasato in barili che, più tardi, saranno ammucchiati sui pontili di Nantucket. Olio assai prezioso, usato a New York per l'illuminazione pubblica.

Le otarie da pelliccia si catturano agevolmente e rendono parecchio. I cacciatori approdano a bordo di piccole imbarcazioni, accerchiano il branco e le uccidono con un solo colpo di lancia ben assestato, senza rovinare il mantello. Le pelli, salate e arrotolate strette, sono vendute a caro prezzo ai conciatori del New Jersey.

Non appena la stagione migliora, la corsa al rapido profitto spinge il primo arrivato sulle sponde di quelle isole lontane a praticare una caccia intensiva, violenta, senza permessi né controlli, e a non lasciare dietro di sé che carogne subito svuotate dagli avvoltoi, come gli skua e i petrelli.

I velieri, carichi di bottino, rientrano velocemente in porto per venderlo. È compito degli armatori valutare la merce e calcolare in fretta i benefici di due anni di lavoro. Il salario è calcolato in percentuali, secondo il grado del cacciatore e la sua anzianità di servizio, e in proporzione al numero di animali uccisi. Il calcolo è semplice e si basa sulla quantità di barili ammassati nelle stive. Compilato questo bilancio, si decide se vale o meno la pena di fare nuove campagne alla soglia dell'Antartico.

Per gli uomini si annunciano una nuova lunga assenza, la prospettiva di dure navigazioni in mari freddi e ostili, la solitudine

garantita, senza soccorsi possibili, la certezza di un lavoro ininterrotto sotto la pioggia e la neve. Per raggiungere questo inferno alla rincorsa delle balene dovranno scendere molto a sud, fino alla Georgia australe e alle isole Sandwich.

Nella caccia alle otarie e agli elefanti marini la cosa migliore è doppiare le isole australi, che s'incontrano dopo il capo di Buona Speranza, e poi scendere decisi a sud-est. È il regno dell'oceano Indiano, sferzato da impetuosi venti da ovest rafforzati dai ghiacci dell'Antartico. Proseguendo la rotta verso est sul 45° parallelo, in direzione dell'Australia, i cacciatori più fortunati riescono a raggiungere qualche isola disabitata, la cui posizione resta approssimata. Sono avvertiti della loro vicinanza solo da indizi osservati attentamente: banchi di alghe alla deriva e presenza massiccia di uccelli.

L'isola Marion, le isole Crozet, l'arcipelago delle Kerguelen furono scoperti soltanto alla fine del Settecento da navigatori francesi alla ricerca di nuove terre. Nemmeno trent'anni dopo, a cominciare dal 1805, divennero meta di avventurieri in cerca di fortuna.

John Paddock, originario di Nantucket, nel Massachusetts, fu tra i primi a cacciare con la sua nave *Favourite* le otarie e gli elefanti marini nelle isole Crozet. Molti altri approdarono in seguito su quelle terre, sia allettati dal guadagno, sia guidati dall'istinto.

Storie avventurose, disseminate di naufragi, di morti drammatiche. Se i rottami irriconoscibili del *Princess of Wales* e dell'*Adventure*, sgretolati dal martellare della risacca, non possono più testimoniare, lo fanno i rari racconti che ci sono pervenuti sulla violenza delle passioni umane e sull'asprezza di una natura non ancora contaminata.

III

Soffermiamoci sul destino della *Favourite* del comandante John Paddock.

Nel 1825, dopo aver doppiato il capo di Buona Speranza, la nave affronta il banco di Agulhas, noto per il mare agitato da un vento freddo e costante, con onde che sollevano la barca di poppa e la lanciano sulla cresta del frangente. Una navigazione che mette a dura prova tanto il veliero quanto i marinai, che devono assuefarsi al ritmo del moto ondoso e sopportare la fatica per giorni e giorni.

Poi la nave, arrivata alla latitudine dei famosi “quaranta ruggenti”, entra nei venti da ovest che portano verso l’Australia. Se appena la rotta flette più a sud, può imbattersi nelle isole Crozet, oppure nel vasto territorio delle Kerguelen. Il mare si modifica, si carica dei noti segni che annunciano una terra, mentre compare la spessa nebbia mattutina che cancella i contorni. È necessario allora vigilare, perché una delle isole tanto desiderate quanto temute può apparire d’improvviso: è vicinissima, tetra, massiccia, scoscesa, segnalata solo dal rumore dei frangenti contro gli scogli. È già troppo tardi.

L'arcipelago delle Crozet si estende su circa 1400 chilometri quadrati di oceano, ossia quasi due volte la superficie della Corsica. È formato da tre isole principali più due gruppi di isolotti e di scogli; sono quindi elevati i rischi di farsi sorprendere e di *approdare* involontariamente.

La più occidentale è l'Île aux Cochons, chiamata Hog Island all'epoca della scoperta, o anche Île Dauphine. Avvolta solitamente da nubi basse e da veli di pioggia, se ne intuisce la presenza senza realmente vederla. È un vulcano emerso recentemente dal fondo dell'oceano, di cui non si distingue altro che la base orlata di rocce nere contro cui frangono le onde. Soltanto un molo naturale di lava consente di sbarcare in modo acrobatico; i pendii, svelati da brevi schiarite, lasciano intravedere un terreno fatto di croste laviche e di crepacci, coperto di una rada vegetazione a chiazze che sale verso la nuvolaglia. Con un po' di fortuna, s'indovina la sommità a forma di cratere.

Nulla attira lo sguardo, tranne forse l'estesa macchia bianca e rumorosa di una colonia di pinguini reali, sicuri di non essere disturbati. È tutto qui. Ed è tutto sinistro.

Circa a 16 miglia verso sud-est si trova l'isolotto giustamente nominato Inaccessibile, che James Ross avvistò il 26 aprile 1840 e che ribattezzò Île des Pingouins, nome che conserva tuttora. Si tratta di una lama di roccia, infimo rudere di un vulcano da secoli sfaldato, con una cresta affilata che si prolunga in una scogliera battuta dalla furia dell'oceano. Questi spuntoni servono da posatoi temporanei a uccelli stremati. Guai alla nave che naufragasse qui!

Sei miglia più a nord dell'Île aux Cochons si profila l'allineamento di una ventina di scogli e isolotti chiamati anticamente Île Française, ma conosciuti oggi con il nome più appropriato

di Apôtres. Uno solo di questi isolotti, stranamente chiamato Grande Île, presenta un pianoro erboso orlato di falesie battute dalle onde. È qui che nel 1875 si fracassò lo *Strathmore*. Per sette mesi i naufraghi, rifugiatì sul pianoro erboso, attesero i soccorsi nutrendosi di albatri e di pinguini.

Il navigatore che ha evitato queste trappole spaventose deve poi fare rotta verso sud-est per più di 60 miglia prima di avvistare un'altra terra, più alta, più vasta, ma altrettanto deserta e inospitale. È l'Île de la Possession, l'antica Roi Charles.

Quest'isola, due volte più estesa dell'Île aux Cochons, difesa dalla natura come una fortezza, presenta colate massicce di lava nera e vette di scorie vulcaniche che culminano a circa mille metri. È accessibile solo attraverso due baie aperte verso est. La più grande, detta baia Américaine, ospitava numerosi elefanti marini ed era quindi frequentata di continuo dai cacciatori, che vi si accampavano durante l'estate. Misere vestigia ne sono ancora oggi testimonianza. L'isola, ben poco attraente, è irrorata da generosi veli di pioggia mista a neve, è sferzata da forti burrasche e battuta da onde lunghe in cui nuotano branchi di orche.

Una dozzina di miglia ancora più a est, di fronte al bassofondo della baia Navire, si erge la sagoma dell'ultima isola. Salutiamo con rispetto l'Île Aride, o Île Chabrol, chiamata infine isola dell'Est. Di dimensioni quasi uguali a quelle di Possession, è più scoscesa ed è simile a una fortezza catara piantata nell'oceano. Le sue vette aguzze, che superano i mille metri, sono sorrette da pareti ripide e friabili sovente avvolte dalle nubi. Le rare vallate non portano da nessuna parte e accolgono soltanto le ombre dense delle pareti e le continue frane di pietrisco. Sbarcare sull'isola può essere unicamente la conseguenza di un naufragio; lasciarla, una vera impresa. Charles Goodridge e i superstiti del

Princess of Wales nel 1821, o l'equipaggio di William Lesquin a bordo dell'*Aventure* nel 1825 furono i fortunati eroi che riuscirono in tale impresa.

Provenienti dall'Europa e dalle Americhe, i cacciatori di foche speravano di fare fortuna nonostante la durezza dell'ambiente. In ottant'anni, difficile stimarne il numero. Quelli specializzati nell'inseguimento delle balene erano disseminati sugli oceani attorno all'Antartico, mentre i cacciatori di elefanti marini e di otarie si ormeggiavano in selvagge baie riparate e si accampavano a terra per alcuni giorni. Lontani dagli sguardi, taciturni di natura, protetti dalla mancanza di carte nautiche, raramente questi macellatori hanno pubblicato le loro avventure. I rari scritti ritrovati, quasi indecifrabili, raccontano di una grande precarietà, di conflitti alimentati dalla promiscuità, di solitudine sopportata per alcuni mesi e talvolta anche più a lungo.

Più tardi, negli stessi anni in cui il *Tamaris* solcava gli oceani, alcune spedizioni scientifiche come quelle di James Ross o del *Challenger* avrebbero esplorato, talora molto brevemente, queste isole abbandonate. Visite distanziate di vari decenni, che aprirono la via a sporadiche apparizioni di navi militari decise ad affermare una qualche sovranità di principio.

Fu ben poca cosa.

La grande epoca dei cacciatori di foche oramai al termine e quella delle ricerche scientifiche non ancora iniziata, le isole sarebbero rimaste nel loro fiero isolamento per un certo tempo ancora.

Ma l'imponderabile poteva sopraggiungere da un momento all'altro...

IV

1886.

Grover Cleveland è succeduto a Ulysses Grant alla presidenza degli Stati Uniti d'America, mentre Jules Grévy è a capo di una Francia affascinata dal generale Boulanger.

È l'epoca in cui Bordeaux ostenta con una certa insolenza la sua prosperità borghese, specie nei palazzi dell'urbanista Hausmann. Le banchine, in costante attività, pulsano al ritmo del via-vai di velieri impegnati nei commerci con le Antille, con l'Africa e con paesi ancora più remoti.

La città trasmette una strana impressione, in bilico com'è fra la tradizione delle vecchie e ricche famiglie dedita alla produzione del vino e ai commerci e, per contrasto, l'atmosfera esotica di lontane avventure evocate dagli eleganti velieri ormeggiati nell'ansa della Garonne. Velieri impazienti che forzano sui cavi d'ormeggio; destinati all'alto mare, appaiono insaziabili di altri porti, di altre luci, di altri mondi: al di là della periferia di Lomont e più lontano ancora, oltre il faro di Cordouan, l'ultimo avamposto ispirato della vecchia Europa.

Dall'alto del Pont de Pierre, che scavalca la Garonne, gli equipaggi appaiono minuscoli e la loro agitazione incomprensibile, ma è solo un'impressione. Come in un formicaio, i compiti sono

ben organizzati, i carri a trazione animale portano sotto bordo interi carichi di barili, assi, sacchi, pacchi di varie dimensioni, calati con paranchi nelle stive attraverso i boccaporti spalancati.

Sullo sfondo di bianchi fabbricati della banchina di Chartrons, le svettanti alberature dalle vele imbrogliate fischiano al vento quasi fossero una foresta scheletrica. Tutta questa attività è coordinata da una dozzina di armatori i cui affari, via via più prosperi, si trasmettono di padre in figlio e si sostengono a vicenda in caso di difficoltà.

Nel 1885 la società armatrice Bordes è la più conosciuta in tutto porto; l'ha fondata Antoine Bordes nel 1835. Quando egli muore, nel 1881, alla guida dell'impresa, che contava una quarantina di unità, subentra il figlio Adolphe.

Il palazzo dell'armatore, in viale Chartres, si affaccia sul parco dei Quinconces, a circa duecento metri dal porto della Luna. In quel punto la Garonne accentua la sua ansa, tra il Pont de Pierre e la banchina di Chartrons, prima di defluire verso l'oceano, rimestata da forti correnti.

La famiglia gestisce l'impresa occupando i posti importanti, mentre riserva gli incarichi esecutivi ad alcuni rappresentanti di comprovata fiducia. Il ruolo strategico di contabile è nelle mani di Mathilde, già devota e ineccepibile impiegata di Antoine, diventata poi impiegata del figlio.

Adolphe si riserva i ricevimenti mondani, i contatti con il prefetto e con i consoli. Ha pure la responsabilità d'ingaggiare i comandanti e si vanta di conoscerli tutti; li riceve nel suo ufficio arredato con legni esotici e poltrone Chesterfield, insieme stabiliscono il bilancio preventivo delle traversate. L'armatore non esita a salire a bordo delle proprie navi per controllarne la manutenzione, nonché la competenza e il morale di quasi millecinque-

cento marinai. È quindi con legittimo orgoglio che la bandiera degli armatori Bordes sventola nei grandi porti d'America, d'Europa e anche in Oceania.

Nel 1885 Bordes riacquista il tre alberi *Tamaris*, una scommessa commerciale azzardata perché, a iniziare da quello stesso anno, le navi sono progressivamente dotate di propulsione ausiliaria a carbone, che le rende meno dipendenti dai venti e riduce la durata delle traversate, garantendo così maggiori profitti e più sicurezza.

Antoine Bordes decide di assegnare il *Tamaris* alla sua linea della Polinesia, per trasportare derrate non deperibili verso Nouméa e Papeete, il capolinea.

La partenza è fissata per il 28 novembre 1886.

È una data scelta bene, il veliero approfitterà di condizioni meteorologiche favorevoli durante l'estate australe e il suo comandante, Paul Majou, originario di Brouage, è un uomo che conosce bene il mestiere.

Il dado è tratto.

V

Mathilde, l'irrepreensibile ragioniera, occupa una stanzetta da domestica nel sottotetto del palazzo di Bordes, con vista sul parco dei Quinconces. Con l'avanzare dell'età Adolphe l'ha via via liberata dai compiti di contabilità più impegnativi e le ha affidato la gestione dei registri delle navi. Documenti ancora poco in uso all'epoca, sono l'orgoglio dei Bordes.

Così com'era abitudine presso i Lloyd di Londra, i quaderni di grande formato, ricoperti di finta pelle nera moleskine, sono ordinati per annate nella biblioteca di mogano dalle vetrine chiuse a chiave. Mathilde ha l'incarico di aggiornarli e vi annota, con inchiostro azzurro e tratto fine, tutti i fatti marittimi accaduti sugli oceani del mondo: ruoli degli equipaggi, nuove rotte, scali, naufragi, varie fortune di mare, pirateria e, caso molto raro, la scoperta di nuove terre. Questi registri sono la memoria viva della Maison Bordes e l'opera di riferimento delle attività marine alle quali partecipa la città di Bordeaux.

Con il passare degli anni la bella calligrafia di Mathilde non è affatto cambiata, i suoi segni tracciati con una penna Sergent Major e inchiostro violetto sono inimitabili. Per esempio, apprendo il registro alla pagina delle isole Crozet, si può leggere:

Isole Crozet (Oc. Indiano)

Maggio 1820, cutter Princess of Wales 75 tonnellate (com.te William Veale, 15 marinai di cui 8 cacciatori) lascia l'Inghilterra per campagna di caccia a Marion e Crozet. Il 18 marzo 1821 naufragio a Possession. Prigionieri su quest'isola e sull'isola dell'Est fino al 22 gennaio 1823. Recuperati da nave americana Philo (com.te Isaac Perceval) e portati in Tasmania. Racconto di Charles Goodridge (ufficiale).

28 luglio 1825, goletta Aventure (55 tonnellate, di Saint-Malo), si schianta sull'isola dell'Est. I naufraghi aspettano 18 mesi soccorso da baleniera Cape Packet (inglese). Racconto di William Lesquin, 22 anni.

1834, com.te Distance (nave?) abbandona maiali sulla Grande Île des Apôtres e capre su Possession per soccorrere eventuali naufraghi. Non saranno ritrovati.

1835, fregata Héroïne (com.te Cécille), alla fonda 5 settimane a Possession davanti alla baia Américaine. Ten. Fournier compie esplorazioni a terra.

1840, navi Erebus e Terror (inglese, com.te James Ross) incrociano davanti ai Pingouins. Incontro con M. Hickley, capo cacciatori foche (baia Américaine da tre anni). Molto soddisfatto della sua sorte.

31 dicembre 1872, corvetta inglese Challenger (com.te Georges Nares), avvista le isole Cochons e Possession (1° gennaio). Gli ufficiali scoprono una capanna (vuota).

30 giugno 1875, verso le 4 del mattino. Veliero di ferro Strathmore (com.te Macdonald), 1500 tonn., 88 pass. Durante traversata inaugu-

rale verso Nuova Zelanda si squarcia su scogli degli Apôtres: 44 morti. Sopravvissuti soccorsi 7 mesi dopo da Young Phoenix (baleniera americana di New Bedford, com.te David Gifford).

1880, incrociatore inglese Comus (com.te East), lascia depositi di viveri (comprese isole Cochons). Trova deserte tutte le isole visitate.

Il registro di Mathilde s'interrompe su queste ultime righe, e per ben sei anni non vi aggiungerà altro.

Quel giorno Mathilde chiude il registro dalla copertina nera, lo ripone sul ripiano alto della biblioteca, dà un giro di chiave alla vetrina e mette la chiave nel solito cassetto della scrivania di Monsieur Adolphe.