

LE
VAISSEAU FANTÔME



CAPTAIN MARRYAT

Collection "IDES... ET AUTRES", volume N° 62
(Publication du CENTRE de DOCUMENTATION de l'ETRANGE)

Editions "RECTO-VERSO", asbl
18, rue des Eperonniers; 1000 Bruxelles
(Tél.: 02/512.83.00)

Traduction: d'après "The Phantom Ship" (1839),
de Frederick MARRYAT

Copyright:

Les droits sur la préface, la postface et les
illustrations (Johan BRAAKENSIEK) ou photographies de ce
volume demeurent l'exclusive propriété des auteurs ou ayants
droit.

Dépôt légal à la Bibliothèque Royale Albert Ier:
D/1989/3141/4

ISSN: 0772-3784

Imprimé en Belgique

Frederick Marryat

Frederick MARRYAT est né à Westminster (Londres), le 10 juillet 1792. Issu d'une famille de dix enfants de père anglais et de mère américaine, il s'engagea dans la Royal Navy en septembre 1806 et s'embarqua avec lord Cochrane, dixième Comte de Dundonald. Il passa quelques années à se battre au large des côtes françaises ou espagnoles et, dans la Méditerranée, contre la flotte de Napoléon Bonaparte. Il s'y distingua par sa hardiesse et, pendant la guerre birmane (1824), il se couvrit de gloire au commandement du "Larne". Les récompenses et les honneurs ne lui manquèrent pas et, entre autres, il fut fait "Companion of the Bath" en 1826 et officier de la Légion d'Honneur en 1833.

En 1830, après avoir écrit deux traités techniques dans le domaine de la marine, A Code of Signals for the Use of Vessels Employed in the Merchant Service (1817) -adopté d'ailleurs par Lloyds et resté en vigueur pendant 40 ans- et A Suggestion for the Abolition of the Present System of Impressment in the Naval Service (1822) -suivi d'ailleurs en 1836 de The Floral Telegraph: A New Mode of Communication by Floral Signals-, il abandonne la carrière militaire pour se consacrer exclusivement à la littérature -et à sa famille nombreuse (il avait engendré 11 enfants)-, encouragé par l'accueil qui avait été réservé à son premier roman, The Naval Officer ("Frank Mildmay, ou l'officier de la marine royale") en 1829. Il devint gentilhomme servant auprès du duc de Sussex (sixième fils de George III) et, par la suite, son écuyer, fréquentant des milieux très huppés et, notamment, Dickens.

Editeur du Metropolitan ("a monthly journal of Literature, Science and the Fine Arts") de 1832 à 1835, il y publia en avant-première, sous forme de feuilletons, 5 de

ses romans: Newton Forster , Peter Simple ("Pierre Simple"), Jacob Faithful ("Jacob Fidèle ou les marins d'eau douce"), Mr. Midshipman Easy ("Mr. le Midshipman Easy") et Japhet in Search of a Father ("Japhet à la recherche d'un père").

Après le grand succès obtenu par Peter Simple en 1834, il écrivit et publia plus de trente "romans-fleuve", se déroulant presque tous sur les mers, parmi lesquels les meilleurs sont: Mr. Midshipman Easy de 1836, dont certains épisodes font montre d'une telle vérité et d'une telle vigueur, en même temps que d'un sens de l'humour si savoureux, que d'aucuns se sont cru autorisés à considérer Marryat comme le seul romancier de son temps et même à mettre en parallèle (et à son avantage) son talent et celui de Walter Scott; et Masterman Ready ("Masterman Ready ou le naufrage du Pacifique") de 1841, qui présente quelque similitude avec Robinson Crusoe -. Ils sont, dans leur genre, un modèle de roman d'aventure, dont ils furent la plus belle illustration jusqu'à la fin du dix-neuvième siècle -certains ne pouvant s'empêcher d'évoquer à son propos Dickens et Sterne, qui avaient un goût comparable pour les personnages bizarres-, avant d'être éclipsés par les romans de Robert-Louis Stevenson, au point que d'autres écrivains étaient presque flattés qu'on lui attribuât la paternité d'une de leurs oeuvres, comme ce fut souvent le cas pour Rattlin the Reefer ("Rattlin le marin"), datant de 1835 et dû en réalité à Edward Howard. Si l'on se souvient encore de lui actuellement, c'est grâce à The Phantom Ship ("Le Vaisseau fantôme"), par lequel il devait, quatre ans avant Wagner, donner une nouvelle et magistrale variante de cette légende nordique du XV^e siècle, même si ce roman ne fut pas, de son vivant, celui qui lui apporta la plus grande notoriété. Il faut souligner qu'invité début 1835 à la Cour du roi Léopold I^{er} de Belgique, Marryat mit ce séjour à profit pour signer des contrats avec des éditeurs bruxellois -Meline, Cans & Cie, A. Wahlen & Cie, la Société Typographique Belge ou encore



F. Marryat

Jamar-, qui devaient assurer entre 1837 et 1845 l'édition française d'au moins 8 de ses romans. Ses impressions générales concernant la Belgique sont consignées dans son Diary on the Continent, repris dans un livre intitulé Olla Podrida, publié en 1840.

Par ailleurs, arrivé à New York en mai 1837, où il s'établit pendant deux ans dans l'espoir d'influencer l'adoption de mesures en matière de droits d'auteur, il a eu le rare privilège, pour un écrivain anglais, de voir son effigie brûlée dans les rues de cette ville, pour avoir rédigé A Diary in America, with Remarks on Its Institutions (1839).

Dans les dernières années de sa vie, il écrivit, dans la tradition de Masterman Ready, plutôt des romans destinés aux plus jeunes lecteurs comme The Settlers in Canada ("Les Colons du Canada") en 1844 ou The Children of the New Forest ("Les Enfants de la Nouvelle-Forêt") en 1847.

Mésestimé par l'Amirauté pour un commandement qu'il brigait en juillet 1847, il fut victime, au terme d'un accès de colère, d'une rupture d'un vaisseau sanguin, qui le cloua longuement au lit. Encore convalescent, il apprit la disparition en mer de son fils, ce qui lui asséna le coup de grâce. Il meurt à Langham (Norfolk) le 9 août 1848.

Rédigé par Bernard GOORDEN
d'après Florence MARRYAT, LAFFONT-BOMPIANI et Roy B. STOKES

- 01 MARRYAT (Frederick), A Code of Signals for the Use of Vessels Employed in the Merchant Service; London; Richardson; 1817.
- 02 MARRYAT (Frederick), A Suggestion for the Abolition of the Present System of Impressment in the Naval Service; London Richardson; 1822.
- 03a MARRYAT (Frederick), The Naval Officer; or Scenes and Adventures in the Life of Frank Mildmay; 3 vol.; London; Colburn; 1829; 2 vol.; Philadelphia; 1833.
- 03b MARRYAT (Frederick), Frank Mildway, ou l'officier de la marine royale; Bruxelles Meline, Cans & Cie; 2 vol.; 1837, 315 p + 308 p.
- 04 MARRYAT (Frederick), The King's Own; 3 vol.; London; Colburn; 1830; 2 vol.; Philadelphia; Carey & Hart; 1834.
- 05a MARRYAT (Frederick), Newton Forster; or The Merchant Service; 3 vol.; London; Cochrane; 1832; 1 vol.; New York; 1836.
- 05b MARRYAT (Frederick), Newton Forster; Bruxelles; Société Typographique Belge/Wahlen & Cie; 2 vol.; 1837, 294 + 318 p
- 06a MARRYAT (Frederick), Peter Simple; 3 vol Philadelphia; Carey & Hart; 1833-1834; London; Saunders & Otley; 1834.
- 06b MARRYAT (Frederick), Pierre Simple; (lieu date d'édition et éditeur inconnus).
- 07a MARRYAT (Frederick), Jacob Faithful; 3 vol.; Philadelphia; Carey & Hart; 1834. London; Saunders & Otley; 1834.
- 07b MARRYAT (Frederick), Jacob Fidèle ou les marins d'eau douce; Bruxelles; Wahlen; 2t/1 vol.; 1836, 297 + 292 p.
- 08a MARRYAT (Frederick), The Pacha of Many Tales; 2 vol.; Philadelphia; Carey & Hart 1834; 3 vol.; London; Saunders & Otley; 1835.
- 08b MARRYAT (Frederick), Le Pacha à 1001 queues; Verviers; Marabout; 1975, 376 p.

- 09a MARRYAT (Frederick), Japhet in Search of a Father; 4 parts; New York; Wallis & Newell; 1835-1836; 3 vol.; London; Saunders & Otley; 1836.
- 09b MARRYAT (Frederick), Japhet à la recherche d'un père; Bruxelles; Jamar; 1837, 2t/1 vol.; 252 + 249 p.
- 10 MARRYAT(Frederick),The Floral Telegraph A New Mode of Communication by Floral Signals; London; Saunders & Otley; 1836.
- 11a MARRYAT (Frederick), The Pirate and the Three Cutters; London; Longman,Rees,Orme Brown, Green & Longmans; 1836; 2 vol.; Philadelphia; Carey & Hart; 1836.
- 11b MARRYAT (Frederick), Cain le pirate.Les Trois Cutters; Bruxelles;Société Typographique Belge; 1837, 247 + 275 p.
- 11c MARRYAT (Frederick), Le Pirate et les trois Cutters (suivi de Clair-de-Lune); Meline, Cans & Cie; 2 vol.; 1839, 277 + 292 p.
- 12a MARRYAT (Frederick),Mr. Midshipman Easy 3 vol.; London; Saunders & Otley; 1836. 2 vol.; Boston; Marsh, 1836.
- 12b MARRYAT (Frederick), Mr. le Midshipman Easy; Bruxelles; Jamar; 1837.
- 13a MARRYAT (Frederick), Snarleyow; or, The Dog Fiend; 3 vol.; London; Colburn, 1837 1 vol.; New York; Colyer, 1837.
- 13b MARRYAT (Frederick), Snarley Yow, ou le chien diable; Bruxelles; Société Typographique Belge; 2 vol.; 1837, 295 + 287 p
- 14a MARRYAT (Frederick), The Phantom Ship; 3 vol.; London; Colyer; 1839; 1 vol.; Boston Weeks, Jordan, 1839.
- 14b MARRYAT (Frederick),Le Vaisseau fantôme Bruxelles; Meline, Cans & Cie; 2 vol.; 1839, 321 + 309 p.
- 15 MARRYAT (Frederick), A Diary in America with Remarks on Its Institutions; 6 vol. London; Longman, Orme, Brown, Green & Longmans; 1839, 1 vol., New York; 1839.
- 16 MARRYAT (Frederick), Poor Jack; 12 monthly parts; London; Longman, Orme, Brown Green & Longmans; 1840; 1 vol.; New York Nafis, 1840.
- 17 MARRYAT (Frederick), Olla Podrida; 3 vol London; Longman,Orme, Brown,Green & Longmans; 1840; 1 vol.; New York; 1874.
- 18a MARRYAT (Frederick), Masterman Ready;or The Wreck of the Pacific (written for Young People); 3 vol.; London; Longman, Orme, Brown, Green & Longmans; 1841-1842 2 vol.; New York; Appleton; 1841-1842.
- 18b MARRYAT (Frederick), Masterman Ready ou le naufrage du Pacifique; Bruxelles;(éd. non identifié); 1845.
- 19 MARRYAT (Frederick),Joseph Rushbrook or The Poacher; 3 vol.;London; Longman,Orme Brown, Green & Longmans; 1841; 2 vol.; Philadelphia; Carey & Hart; 1841.
- 20 MARRYAT (Frederick), Percival Keene; 3 vol.; London; Colburn; 1842; 1 vol.; New York; Wilson; 1842.
- 21 MARRYAT(Frederick),Narrative of the Travels and Adventures of Monsieur Violet in California, Sonora and Western Texas 3 vol.; London; Longman, Brown, Green & Longmans; 1843; 1 vol.; New York; 1843.
- 22a MARRYAT (Frederick), The Settlers in Canada (written for Young People); 2 vol London; Longman, Brown,Green & Longmans 1844; New York; Appleton; 1845.
- 22b MARRYAT(Frederick),Les Colons du Canada Paris; (éditeur non identifié); 1852.
- 23a MARRYAT (Frederick), The Mission; or Scenes in Africa; 2 vol.;London; Longman Brown, Green & Longmans; 1845; 1 vol.; New York; Appleton; 1845.
- 23b MARRYAT (Frederick), La Mission; Paris; (éditeur non identifié); 1853.
- 24 MARRYAT (Frederick),The Privateer's-Man One Hundred Years Ago; 2 vol.; London; Longman, Brown, Green & Longmans; 1846; 1 vol.; Boston; Roberts, 1866.
- 25a MARRYAT (Frederick),The Children of the New Forest; 2 vol.; London; Hurst; 1847. 1 vol.; New York; Harper; 1848.
- 25b MARRYAT (Frederick), Les Enfants de la Nouvelle-Forêt; Tournai-Paris; Casterman 1958, 141 p.

- 26 MARRYAT (Frederick & Frank S.); The Little Savage; 2 vol.; London; Hurst; 1848-1849; 1 vol.; New York; Harper; 1849.
- 27 MARRYAT (Frederick), Valerie: An Autobiography; 2 vol.; London; Colburn; 1849; 1 vol.; New York; Beadle & Adams; 1881.
- 28 MARRYAT (Frederick), Ardent Throughton, ou le commerçant naufragé; Bruxelles; J. Jamar; 1828; 229 + 223 p. Société Typographique Belge; 1832, 278 + 326 p.
- 29 MARRYAT (Frederick), Le Robinson des glaces; Paris; Gauthier; s. d.; 255 p.
- 30 MARRYAT (Frederick), Histoires d'Angleterre; Liège; (éd. non identifié); 1946.

N.B.: cette bibliographie n'a pas la prétention d'être exhaustive. Les titres originaux y ont été présentés par ordre chronologique, suivis -le cas échéant- de la traduction française connue. Dans le cas des références 28 à 30, le titre original n'a même pas pu être identifié.

LES NAVIRES MAUDITS

Les navires sont considérés par les marins comme des êtres vivants. Ils naissent, vivent et meurent; entre eux et leur capitaine se tissent des liens, invisibles mais presque charnels, que l'on ne peut défaire impunément. L'histoire suivante est un exemple véridique de cet attachement.

Construit en 1897, le *Humboldt* transporta des passagers en Alaska et ramena de l'or jusqu'en 1934, date à laquelle le capitaine Baufman, qui le commandait, dut prendre sa retraite. Baufman s'installa à San Francisco, et le vieux bateau partit pour la démolition, à San Pedro. Le 8 août

Le transatlantique Great Eastern, reste le plus célèbre et le plus hié en infortuné des navires maudits.

1935, le capitaine mourut; pendant la même nuit, sans personne à son bord, le *Humboldt* quitta le port de San Pedro et gagna la haute mer. Un remorqueur dut aller le chercher pour le ramener à quai.

Si les navires sont des individus comme les hommes (d'ailleurs, ne les baptise-t-on pas?), ils ont aussi leur caractère et leur destin. Certains, dès leur lancement sous de mauvais auspices, témoignent d'une malchance qui les poursuivra jusqu'à la fin. Lorsqu'un navire a la guigne, les marins le regardent comme maudit et hésitent à monter à son bord.

Le bateau le plus malchanceux de l'histoire contemporaine reste le *Great Eastern*, un des premiers transatlantiques. Lancé le 31 janvier 1858, ce géant des mers pouvait transporter quatre mille passagers. Mais il ruina ses armateurs, tua son inventeur, noya son capitaine, fut

pillé par ses passagers, accumula accidents et tempêtes, subit une mutinerie de son équipage, s'embrocha sur un récif, éperonna un autre bateau... Il collectionna une telle quantité de catastrophes que personne ne voulut plus embarquer à son bord. Il finit comme mouilleur de câbles et fut démolé en 1889. On découvrit dans ses doubles-fonds deux ouvriers qui y avaient été enfermés lors de la construction.

Pendant la Première Guerre mondiale, le sous-marin allemand *UB-65* battit, lui aussi, tous les records de la malchance. Sa construction, en 1916, coûta la vie à cinq ouvriers. A son premier voyage, un matelot disparut. A sa première plongée, le sous-marin ne voulut plus remonter, et l'équipage mit douze heures pour le dégager. En cale sèche, l'explosion d'une torpille tua six hommes, dont l'oberleutnant Pedersen. Celui-ci hanta désormais l'*UB-65*, dont le commandant mourut lors d'un bombardement aérien. En mars 1918, le sous-marin fut coulé, mais on réussit à le remettre

à flot. L'Amirauté décida alors de changer l'équipage, qu'elle jugeait à bout de nerfs, pour le remplacer par des marins qui, du moins l'espérait-elle, n'avaient jamais entendu parler du fantôme. En juillet de la même année, on aperçut l'UB-65 qui voguait à la dérive; une silhouette sombre se dressait à l'avant, celle du fantôme de l'oberleutnant. Le sous-marin sombra sans qu'on ait revu un seul de ses marins.

Dans les annales maritimes abondent les navires retrouvés sans leur équipage; on les appelle des *derelicts* ou épaves, bateaux abandonnés à la mer. Il émane d'eux un puissant mystère qui a toujours fait rêver les foules. Mais l'énigme devient à peu près insoluble lorsqu'on ne découvre rien d'anormal à bord : aucune trace de lutte ne suggère une mutinerie, aucun canot ne manque. On avait ainsi beaucoup parlé du cas du *Marathon*, trouvé abandonné le 28 février 1855. Ce fut pourtant le mystère de la *Mary-Celeste* qui excita le plus l'imagination dans le monde entier.

L'énigme de la « Mary-Celeste »

On était au soir du 4 décembre 1872, au large des côtes du Portugal. La frégate britannique *Dei Gratia* regagnait paisiblement l'Angleterre sous le commandement de son capitaine David Reed Moorhouse, lorsque l'homme de la vigie signala la présence d'un brick-goélette par un quart tribord. Ce navire inconnu naviguait sous deux voiles et d'une façon insolite. Il louvoyait sur la mer comme s'il se trouvait en difficulté. Ce fait intrigua l'officier, qui ordonna d'approcher. Son second, Olivier Deveau, se servant d'une longue-vue, put lire le nom du voilier, inscrit à sa poupe en lettres blanches : *Mary-Celeste, New York*. Lorsque les deux bateaux se côtoyèrent, le capitaine Moorhouse saisit son porte-voix et demanda si l'on avait besoin d'aide à bord du navire à la dérive. Personne ne lui répondit; d'ailleurs, on n'apercevait aucun mouvement à bord. Peut-être l'équipage avait-il trop bu et cuvait-il son vin dans les coursives? En tout

cas, le navire abandonné constituait un danger. Le capitaine donna l'ordre à Deveau d'aller voir ce qui se passait avec deux hommes. Le second gagna la *Mary-Celeste* en chaloupe, monta à bord et entreprit une inspection. Il ne trouva personne, ni dans le quartier des équipages et le salon, ni dans les cabines et les cales. La *Mary-Celeste* était déserte! La cambuse regorgeait de vivres, et un grand désordre régnait dans les cabines. Deveau y remarqua particulièrement un harmonium, des bijoux, une vieille épée légèrement rouillée, une poupée, des vêtements féminins et, sur le plancher, une couche d'eau de mer. A part ces singularités, tout paraissait normal. Le livre de bord relatait les événements habituels de la traversée depuis le départ de New York

Lorsqu'on retrouva le brick-goélette Mary-Celeste au large des côtes du Portugal, le 4 décembre 1872, il errait sans équipage ni passagers.



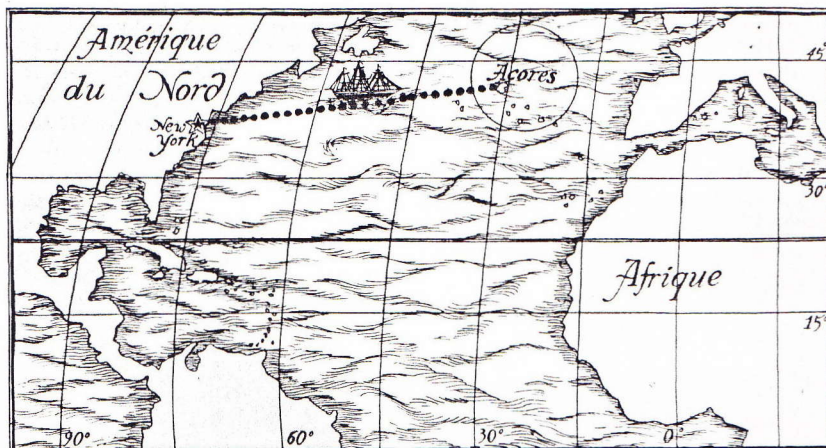
jusqu'au 24 novembre 1872, dix jours plus tôt, date à laquelle le capitaine y avait inscrit son dernier relevé, à 500 milles de là.

La *Mary-Celeste*, étant abandonnée, devenait une épave conformément au droit maritime. Moorhouse ramena la goélette à Gibraltar afin de réclamer la prime de sauvetage qui lui revenait. Le tribunal de l'Amirauté, présidé par le procureur Solly-Flood, se réunit afin de statuer sur l'affaire. On établit que, chargée d'une cargaison d'alcool, la *Mary-Celeste* naviguait vers Gênes. Le capitaine Briggs, qui la commandait, avait embarqué à sa suite sa femme Sarah, sa fillette Sophie, âgée de deux ans, et sept hommes d'équipage. Le procureur Solly-Flood monta à bord de la *Mary-Celeste* et examina le navire. Sa

coque était en bon état, ce qui prouvait qu'on ne l'avait pas quitté pour cause de perte. Par contre, l'épée attira son attention; il vit dans ses traces de rouille des taches de sang. Puis on découvrit une entaille sur l'étrave; il s'agissait peut-être d'un coup de hache. Mais l'hypothèse de la mutinerie, qui séduisait le procureur, ne tint pas devant le manque de preuves. D'ailleurs, on ne semblait pas avoir touché à l'argent qui se trouvait à bord. Le 26 mars 1873, le capitaine Moorhouse recevait mille livres de prime, soit le cinquième de la valeur du navire. L'affaire semblait close, mais on ne savait toujours pas ce qu'étaient devenus les passagers de la *Mary-Celeste*. Le public se passionna pour cette énigme, qu'il enjoliva peu à peu de nouveaux mystères. On raconta que le lieutenant Deveau et ses deux hommes avaient découvert du linge séchant sur le pont, une poule en train de cuire, une tasse de thé chaud sur une table du salon; on affirma que toutes les embarcations étaient à leur place, alors qu'en

Que sont devenus le capitaine Briggs (ci-contre) et son équipage? Cette énigme insoluble a excité les imaginations et suscité mainte hypothèse.

réalité il manquait un canot. On imagina une multitude d'explications extravagantes. L'une d'elles suggérait même que, la *Mary-Celeste* ayant rencontré le serpent de mer ou une pieuvre géante, les passagers, pris de panique, étaient tombés à l'eau. Selon M. Solly-Flood, car il lui fallait bien conclure son enquête, l'équipage, ayant absorbé trop d'alcool, avait perdu collectivement la raison, exterminé le capitaine et sa famille, puis pris la fuite dans le canot manquant. Mais cette explication ne satisfait personne, car aucune tache de sang n'avait été retrouvée à bord. Certains affirmèrent que le cuisinier, devenu fou, avait empoisonné tous les passagers, puis s'était jeté à l'eau, lors de l'apparition du *Dei Gratia*, en laissant une poule en train de cuire sur la cuisinière. Une autre version prétendait que le navire avait heurté un banc de sable; ses passagers, qui l'avaient quitté en canot, avaient fait naufrage un peu plus tard. On émit l'hypothèse que, le bateau transportant de l'alcool, des vapeurs nocives s'étaient



Trajet de la *Mary-Celeste* jusqu'au dernier relevé fait par son capitaine.

accumulées dans ses cales, et que le capitaine Briggs avait donné l'ordre d'évacuer le navire lorsqu'il pensa qu'une explosion menaçait; mais le canot sur lequel les passagers s'étaient embarqués n'avait jamais atteint la côte. On imagina aussi une attaque des pirates maures, une épidémie foudroyante, une île volca-

nique brusquement surgie des flots et aussitôt submergée. On supposa enfin que Mrs Briggs, lors d'un « coup de tabac », avait été écrasée par son harmonium (elle était fort dévote, à ce que l'on apprit d'elle, et jouait des cantiques tout au long du jour). La douleur aurait fait perdre la raison au capitaine Briggs qui

devint fou furieux et fut tué par l'équipage au cours d'une rixe. Les marins mutinés n'avaient pas quitté la *Mary-Celeste*. Moorhouse les découvrit à bord, mais ne les dénonça pas pour toucher la prime d'épave. Ce fut là une des dernières hypothèses concernant le navire énigmatique.

Le triangle de la mort

C'est dans la zone comprise entre la Floride, les Bermudes et les Bahamas, baptisée romantiquement « triangle de la mort », que l'on trouva en 1840 le navire français *Rosalie* abandonné par son équipage. Depuis, les disparitions de bateaux se multiplièrent dans cette région de l'océan Atlantique, à tel point qu'on put parler d'une nouvelle énigme de la mer.

Le 5 décembre 1945, cinq appareils américains Avenger survolaient cette zone tout en restant en liaison avec la tour de contrôle de Fort Lauderdale, en Floride. A l'opérateur qui ordonnait au chef

d'escadrille de gouverner droit à l'ouest celui-ci répondit d'une voix angoissée : « Nous ne savons plus où est l'ouest. Tout est de travers..., étrange. Même l'océan ne paraît pas comme il devrait être. » Ce furent les derniers mots qu'on lui entendit prononcer. On ne revit jamais l'escadrille; on ne retrouva aucune épave. Un hydravion, parti à sa recherche, ne revint jamais à sa base. En 1947, une superforteresse volante disparut au large des Bermudes. En 1948, un courrier transocéanique Tudor IV, puis un appareil DC-3 furent escamotés près de la Floride; en 1949, ce fut le tour d'un Ariel. En 1950, on déplora la perte d'un cargo de cent cinq mètres, le *Sandra*. Bien qu'il fût équipé d'une radio, il n'avait signalé aucun péril. En 1955, le yacht *Connemra IV*, et, en 1963, deux stratotankers quadrimoteurs KC-135, partis de Miami, disparurent avec leurs équipages. Le triangle de la mort allonge ainsi sans cesse la liste de ses victimes.

Ainsi, dans l'affrontement qui oppose depuis toujours l'homme à

l'océan, et malgré les ambitieux progrès technologiques modernes, la mer a conservé une partie de ses mystères. Aujourd'hui, les hommes tentent d'arracher les secrets de ses abîmes. Des machines perfectionnées leur permettent de vivre sous les eaux. Demain, des greffes adapteront les aquanautes à la vie sous-marine, et le vieux rêve de transformer le marin en véritable homme-poisson se verra réalisé.

Un historiographe du XVIII^e siècle, de Maillé, raconte très sérieusement cette anecdote : un monstre couvert d'écaillés, aux mains transformées en nageoires, monta à bord du navire marchand *Hirondelle* que commandait le capitaine Baker. A la grande surprise des matelots qui l'entouraient, il demanda, en hollandais, à fumer une pipe. C'était en effet un marin des Pays-Bas qui avait coulé avec son bateau plusieurs années auparavant et s'était accommodé, sans trop savoir comment, à la vie sous-marine. Ce mutant de légende est peut-être l'homme amphibie de notre proche futur.

TRÉPASSÉS ET BÂTEAUX FANTÔMES

Le sort des naufragés a longtemps obsédé leurs camarades plus heureux. Aussi les « trépassés » jouent-ils un grand rôle dans les récits des gens de la mer. En Écosse, en Bretagne, les vagues émettent des gémissements tant que le corps d'un noyé n'a pas été retrouvé et enseveli en terre consacrée. Dans la baie des Trépassés, le jour des Morts, s'élèvent les clameurs de tous les pêcheurs noyés qui se rassemblent. En Cornouailles apparaissent de nuit, sur les grèves, des hommes ruisselant d'eau, aux mains rouges, et qui ne répondent pas quand on leur parle. Il est fréquent que des falaises soient hantées par des malheureux qui s'y sont suicidés. On les aperçoit par les nuits de tempête, comme on devine, sur les écueils contre lesquels se sont fracassés maints navires, les spectres des marins désespérés.

Le long des côtes de Cornouailles,

on raconte sous différentes formes la légende suivante : un pêcheur se promenait la nuit sur la grève de Port-Towan; il entendit une voix qui montait des eaux noires et criait par trois fois : « L'heure est venue, mais non l'homme. » A la troisième invocation, une silhouette sombre se précipita de la falaise et tomba dans la mer. Car c'est par les falaises et les caps que passent les âmes en voyage vers l'au-delà, dont la porte s'ouvre au fond des mers. Dans les îles Salomon, les fantômes dansent sur une lagune de terre avant de disparaître dans les flots. Pour les Tahitiens, les trépassés vivent au fond de l'océan dans un palais de corail. A Bari, en Italie, comme à Saint-Malo, c'est dans les goélands que s'incarnent les âmes des marins morts en mer, qui doivent attendre cent ans avant de se présenter devant Dieu. Lorsqu'ils volent avec insis-

tance au-dessus du port, c'est qu'un vaisseau vient de couler; leur nombre indique celui des victimes du naufrage. Rappelons que faire du mal à un albatros porte malheur à tout navire.

Pour les Bretons comme pour les Polynésiens, les trépassés sont conduits vers les îles de Béatitude sur des barques des morts. Déjà, l'historien byzantin Procope, en rappelant les vieilles traditions celtes, révèle l'existence de ces barques, qui transportent les âmes dans l'île de Bretagne.

La barque, conduite par l'Ankou, la Mort, aborde le rivage; elle est vide. Un pêcheur se voit appelé pour la conduire; contraint d'obéir, il monte à bord et soudain constate que l'embarcation s'alourdit sous un poids invisible, celui des âmes qui viennent de le rejoindre et à qui il doit faire franchir le détroit. Après

la traversée, la barque s'allège de sa cargaison, et le pêcheur retourne à ses occupations habituelles. Désormais il est maudit, et personne ne lui parle plus. Encore aujourd'hui, par nuit calme mais ténébreuse, on entend sur la mer le battement des rames de la barque de l'Ankou.

Le Vaisseau fantôme

Sur l'océan, les marins redoutent la rencontre du Vaisseau fantôme, vieille carcasse pourrissante conduite par des squelettes, qui surgit parfois du brouillard, portant malheur à ceux qu'il croise. Son capitaine, Vanderdecken pour certains, von Falkenberg pour d'autres, ne croyait ni à Dieu ni au diable. Cruel, insensible à la pitié, il blasphéma tant qu'il fut condamné à errer éternellement, provoquant la perte des marins. C'est le Voltigeur ou Hollandais volant, dont l'apparition terrifie les gens de mer.

Cette légende inspira Wagner, qui, d'après une ballade d'Henri Heine, en fit un opéra en 1843. Le Hol-

landais maudit errera sur la mer avec son navire tant qu'il n'aura pas trouvé, pour sa rédemption, une femme d'une fidélité éternelle. Daland le Norvégien, qu'il a rencontré au cours d'une tempête, lui promet la main de sa fille Senta. Celle-ci, de son côté, s'est éprise du Hollandais, dont elle veut assumer le rachat; aussi annonce-t-elle à son fiancé Erik qu'elle renonce à lui pour suivre le capitaine du Vaisseau fantôme. A la fin, Senta se promet au Hollandais, mais celui-ci, voulant lui épargner la damnation, s'enfuit avec son navire alors que tout se préparait pour leurs noces. Senta, folle de douleur, se jette du haut d'un rocher, tandis que le Vaisseau fantôme coule à l'horizon pendant une spectaculaire tempête. Senta a prouvé sa fidélité. Des flots pacifiés, s'élèvent les âmes sauvées de la jeune fille et du Hollandais, unies dans une survie mystique.

Le Grand Chasse-Foudre a meilleure réputation que le Vaisseau fantôme. Car les marins les plus braves et les plus joyeux s'y re-

trouvent après leur mort. Ils y sont bien reçus : viandes à tous les repas, rhum à volonté. On s'y amuse beaucoup. Le navire est si grand qu'il contiendrait facilement plusieurs continents et l'on passerait toute une vie à grimper à son mât : chacune de ses poulies abrite une auberge. Les marées proviennent de l'eau que tire son équipage pour laver le pont. Le Grand Chasse-Foudre existe depuis la naissance du monde et son capitaine aux cheveux blancs le conduit pour l'éternité.

Mais il n'y a pas que des vaisseaux pour hanter les océans. Certains fantômes, humains ceux-là, terrorisent les équipages en apparaissant à l'improviste à bord des navires. Tels le spectre Ladylips, qui hante le Pacifique, et la Dame Blanche, dont l'Atlantique est le domaine.

Pour le poème de Samuel Coleridge, Gustave Doré évoque les ombres du Vaisseau fantôme, perdu dans les glaces du Grand Nord.