

Chères lectrices, chers lecteurs,

Je ne sais pas si vous avez déjà entendu parler de la disparition totale de l'équipage et des passagers d'un petit brick américain du nom charmant de *Mary Celeste* ? Cette aventure, je l'ai connue lors de l'achat d'un ouvrage de Laurence J. Keating intitulé *Le voilier « Mary Celeste » - Révélation définitives sur le plus grand mystère de l'Atlantique*. Si vous cherchez bien, il existe trente-huit livres qui essaient de raconter cette étrange histoire. Permettez-moi d'y mettre un peu de moi-même comme Conan Doyle le fit dans ses *Tales of Blue Water, ses Contes de l'eau bleue*. En fait nous pouvons partager ce mystère en deux énigmes, la première est humaine et judiciaire et la seconde relève de la science de la navigation. Pour ma part, je m'attacherais à comprendre la seconde. Nous y reviendrons un peu plus loin.

Résumons cette étrange entreprise : « Un beau matin du milieu de décembre 1872, on vit entrer dans le port de Gibraltar un petit brick américain. Ceux qui l'armaient déclarèrent l'avoir trouvé, abandonné en dérive plus d'une semaine auparavant, non loin des côtes d'Espagne. Ces hommes appartenaient au trois-mâts barque *Dei Gratia*, arrivé la veille au soir à Gibraltar. » Peut-on lire dans l'avertissement de l'ouvrage de Keating. L'imaginaire des marins en rajouta et le souvenir de la *Mary Celeste* allait traîner dans son sillage une réputation de bateau maudit. Elle continua à naviguer et en 1885, son capitaine l'échoua délibérément sur un récif au large d'Haïti, lors d'une tentative d'escroquerie à l'assurance. Il existe des navires qui ont la poisse.



Les mystères de la navigation de la Mary-Céleste. ©

La *Mary-Céleste* était sous le commandement de Benjamin Briggs, trente-sept ans. Le chargement du brick se composait de 1701 tonneaux d'alcool dénaturé. Après une attente de deux jours pour cause de mauvais temps, elle appareilla le 7 novembre 1872 au matin à destination de Gênes, poussé par une légère brise. Puis plus rien !

Le 4 décembre 1872, le *Dei Gratia*, capitaine Moorhouse, découvrit entre les Açores et la côte portugaise un voilier qui dérivait sans erre (vitesse), les voiles fageyantes (détendues). Le voilier était abandonné et en mauvais état, et personne à bord ! La rencontre entre les deux bateaux eut lieu par 38°20' Nord, 17°15' Ouest à environ six cents milles nautiques de Gibraltar. Pendant la visite du brick, on retrouva le journal de bord avec la dernière position observée le 25 novembre à 08h00 : 37°01 nord ; 25°01 ouest.

Ensuite on plonge dans le mystère le plus complet ! La légende commence !

Le 16 décembre au matin, une première nouvelle se rapportant à la *Mary Celeste* est expédiée de Gibraltar vers les journaux anglais :

« 16 décembre – Le brigantin autrichien (?) *Mary Celeste*, allant de New York à Gênes, trouvé en dérive au large de Gibraltar, a été amené dans ce port par trois marins du brigantin *Dei Gratia*. » (*Liverpool Mercury*). Moorhouse aurait-il sciemment donné une fausse information au sujet de la nationalité du brick américain ? On peut le croire en sachant que le capitaine du *Dei Gratia* connaissait Benjamin Briggs et le brick abandonné.

L'autre polémique reste celle du nombre de personnes embarqué sur le rôle d'équipage. L'armateur, Mr. Winchester, donna quatorze noms au Consul des États-Unis à Gibraltar, on comptabilisait donc seize personnes à bord. Pourtant il s'avère qu'aucun de ces gens ne se trouvait embarqué. La liste procurée par le Commissaire de la navigation était bidon. Ce genre de *bluff* était connu des racoleurs qui fournissaient des noms véritables de marins pour ensuite les remplacer par des gens qu'ils racolaient dans les bars. On sait que le 1^{er} décembre les marins allaient commencer à embarquer. La liste d'équipage était donc composée de :

- Capitaine : Briggs et sa femme.
- Lieutenant : T.J. Hullock, né à Baltimore.
- Maître d'équipage (bosco) et charpentier : Jack Dossel.
- Marins qualifiés :
 - Tom Moffat. De la Nouvelle-Écosse.
 - Charlie Manning en provenance du *Dei Gratia*.
 - Billie Hawley, en provenance du *Dei Gratia*, irlandais.
- Manœuvres :
 - Peter Sanson, manœuvre.
 - Carl Venholdt, manœuvre, shanghaïé (enrôlé de force comme matelot) était un paysan originaire de l'Ohio)
- John Pemberton, cuisinier/maître d'hôtel, de Liverpool (Angleterre).

Les médias de l'époque ont formulé une multitude d'hypothèses : mutinerie, attaque par des pirates, tempêtes, monstres marins (le roman *Moby Dick* date de 1851) et pourquoi pas une rivalité amoureuse, etc. ! On aurait même trouvé un chat noir, une soupe encore fumante.

Le jeune médecin de marine Arthur Conan Doyle, âgé de vingt-cinq ans, pas encore le père de Sherlock Holmes, raconta une histoire dans le ***Cornhill Magazine*** de janvier 1884 qui fut pris très au sérieux par Horatio L.

Sprague, le consul américain à Gibraltar. Conan Doyle a renommé le navire *Marie Celeste*. Conan Doyle commence son récit **Déposition de J. Habakuk Jephson**, par l'arrivée au mois de décembre 1873 du *Dei-Gratia* avec en remorque la Marie-Céleste. Prenons d'abord connaissance d'un télégramme

de Boston reproduit par la **Gibraltar Gazette** qui fit le tour des journaux de la Terre et qui condensait tous les renseignements recueillis au sujet de la

Marie Céleste : « *C'était un brigantin de cent soixante-dix tonneaux - il appartenait à White, Russel & White, importateurs de vin. - Le capitaine J.W.*

Tibbs était un vieil employé de la compagnie - il était accompagné de sa femme âgée de trente et un an et de leurs plus jeunes enfants - L'équipage se composait de sept matelots (dont deux Noirs) et un mousse - Il y avait à bord trois passagers dont l'un deux était le célèbre phthisiologue le docteur Habakuk

Jephson, qui eu un très grand rôle dans l'abolition de l'esclavage, comme chacun sait - Les deux autres passagers étaient M.J. Harton, agent de la compagnie, et M. Septimius Goring, gentleman métis de La Nouvelle-Orléans. Toutes les recherches pour expliquer le destin de ces quatorze personnes n'ont donné aucun résultat. La perte du docteur Jephson sera ressentie dans les milieux politiques et scientifiques ». Les détails fournis par l'auteur sont nombreux et il affirme que le navire a été abandonné par beau temps

« Pour donner un exemple de la clémence du temps, citons le fait qu'une bobine de soie a été découverte debout sur la machine à coudre ; il est évident que la moindre houle l'aurait fait tomber. » Ce qui augmente le cran. Je vous découvre la machine à coudre qui vont traversée dans



« Pour donner un exemple de la clémence du temps, citons le fait qu'une bobine de soie a été découverte debout sur la machine à coudre ; il est évident que la moindre houle l'aurait fait tomber. » Ce qui augmente le cran. Je vous découvre la machine à coudre qui vont traversée dans

Contes de l'eau bleue suivi de contes d'aventures de Sir Conan Doyle - Editions Pyremonde - 2007 -

- **Aparté** : chacun sait qu'un littérateur parle des livres et essaie de les valoriser auprès de ses futurs lecteurs. -

En revanche, depuis ce malheureux fait-divers maritime inexplicable, des spécialistes en secrets exposent des théories plus ou moins sérieuses, sans parler de ceux qui ont trouvé une suite et une fin à cette tragédie dans leur encre imaginaire, comme notre écrivain Conan Doyle :

- Un journaliste du nom de Bertin affirma avoir rencontré un survivant de la *Mary-Celeste* dans un pub enfumé londonien, non loin de la Tamise et pourquoi pas y rajouter par une nuit où la brume effaçait même le nom des rues. L'individu se nommait Pinsburry, d'après lui, il avait empoisonné avec une drogue chinoise le capitaine Briggs à la suite de mauvais traitements

subis. Ensuite il s'était débarrassé des passagers et des marins. À l'arrivée du *Dei Gratia*, il se serait caché jusqu'à Gibraltar et s'éclipsa discrètement. Bertin voulut le revoir le lendemain et retourna dans l'estaminet, le vieux matelot ne s'y trouvait pas. Interrogeant le patron, ce dernier lui dit : « *Cher ami, tu as passé toute ta soirée d'hier à parler tout seul en dérangeant souvent les autres clients. Tu étais seul !* » Bertin devait en tenir une bonne !

Un romancier du nom d'Arthur Robinson se lança, lui aussi, dans la thèse de l'empoisonnement général. Simple hypothèse difficile à défendre sans cadavre.

Une pieuvre affamée aurait attaqué la *Mary-Celeste*. La découverte d'entailles sur la lisse et de taches de sang permettait de dire que les marins s'étaient défendus en sabrant et hachant du poulpe. Des aventures semblables étaient arrivées aux navires suivants : le *Deadalus* en 1848 ; le *Castilian* en 1857 et l'*Electro* en 1862. Le patron de ce voilier déclara : « *avoir rencontré, entre Madère et Ténériffe, un poulpe monstrueux d'une taille estimé à quelque cinq mètres et demi. Et pourvu de huit bras énormes.* » On peut remarquer que cette épopée eut lieu à environ 540 milles nautiques de l'endroit où fut retrouvée la *Mary-Celeste*.

Bien entendu, il ne faut pas oublier les pirates du Rif nord-africain. Un officier russe affirmait avoir appris d'un Grec que tout le personnel du voilier avait été capturé par les voyous des mers !

La thèse la plus délirante appartient à M.K. Jessup, professeur d'astronomie à l'université du Michigan qui révéla que l'équipage et les passagers avaient été enlevés par une soucoupe volante au large du fameux triangle des Bermudes. Un écrivain, Larry Kusche, n'hésita pas d'intégrer cette histoire dans son livre : **The Bermuda Triangle Mystery Solved**. Un autre a pensé à une formidable trombe d'eau. Vive le délire littéraire !

Et puis, un témoignage troublant, cité dans le New York Times en 1913 et le Nautical Magazine en 1914, expliquerait cette disparition soudaine par le fait qu'une baignade organisée par Briggs aurait mal tourné et tout le monde se serait noyé sauf un marin du nom d'Abel Fosdyck qui aurait réussi à rejoindre la *Mary-Celeste*. Le point noir de cette hypothèse, c'est qu'aucun marin de ce nom n'était inscrit sur le rôle.

Il y eut aussi les thèses de l'épidémie ; de l'envahissement de la cale à la suite d'un trou dans la coque ; l'assassinat général ; et même l'association de malfaiteurs entre Briggs et Moorehouse du *Dei-Gratia*.

Il existe une supposition que je trouve assez plausible, émise par le frère de Briggs, le commandant James Briggs et celui du *Dei Gratia* : « *Le bateau fut peut-être encalminé en ce 25 novembre. Quand il commença à dériver vers les dangereux récifs de l'île de Santa Maria (Açores), l'équipage et les passagers s'embarquèrent précipitamment dans le canot pour attendre les*

événements. Puis une brise soudaine entraîna le bateau loin des hommes et l'embarcation fit ultérieurement naufrage. »

Une autre hypothèse apparut dans les années 1940. Comme il y avait un chargement d'alcool dans les cales, une fuite aurait pu laisser s'échapper du gaz, et par crainte d'une explosion, le capitaine Briggs aurait fait évacuer la *Mary Celeste* sur une chaloupe en restant relié à la coque. Un coup de vent aurait cassé le filin et la *Mary Céleste* se serait éloignée seule en abandonnant l'embarcation. Comment expliquer les tasses de thé tiède retrouvées au carré quelques jours après ? Ça ne tient pas la route !

Le tribunal de l'Amirauté confia le dossier à M. Solly-Flood. Après avoir découvert une épée couverte de taches de rouille qu'il prit pour du sang, il fut vite persuadé que cette affaire était criminelle. Plusieurs vapeurs ont reconnu sur leur route le voilier sans rien remarquer d'anormal. Et puis, cette route pratiquement perpendiculaire au courant démontre que le bateau était encore gouverné par on ne sait qui.

En 1917, mourut près de Shrewsbury, en Angleterre, un individu que ses voisins connaissaient sous le nom de Chuppy Russel, mais en réalité il s'appelait Jack Dossel. Il ne se cachait pas pour dire qu'il avait été le bosco de la *Mary Celeste*, et qu'il faisait partie des trois qui avaient déserté à Santa Maria le 29 novembre 1872. En 1880, à Singapour, il revit son ancien camarade John Pimberton, le cuisinier, et ils rentrèrent ensemble au pays. C'est ce dernier que Laurence Keating va rencontrer, cinquante-cinq ans après la tragédie.

En conclusion, tout cela reste le pur produit d'un journaliste de Boston qui, en 1885, avait bâti un roman autour des rares renseignements publiés dans la presse. Mr Klein fut oublié, mais « les faits » imaginés survivent encore.

[\(Écrivains à l'encre salée, n'hésitez pas à prendre de nouveau votre plume, je veux dire votre ordinateur, à votre choix, pour rajouter une anecdote ou une intrigue supplémentaire à ce quasi bateau fantôme.\)](#)

Avec l'absence du journal de bord et de celui de la navigation, impossible de remonter le temps. On pense que ces documents ont fini dans le poêle de la cabine. On remarqua que l'enquête fut longue comme si les autorités s'attendaient à voir ressurgir l'équipage un jour ou l'autre. Le journal de mer du *Dei Gratia* était fort bref et favorable à la dissimulation de la réalité.

En vérité, les observations sur la dérive donnent la clef du mystère de la *Mary-Celeste*. Un navire pas maître de sa manœuvre au large des Açores, sous l'influence des vents et des courants peut fort bien parcourir une dizaine de milles nautiques par jour et être poussé au sud-est. Dans ces conditions il ne peut suivre la route Les Açores/détroit de Gibraltar initialement prévue.

Ce point de navigation prouve que ce bâtiment de commerce a toujours été manœuvré !

Mais que sont devenues les personnes embarquées dont on n'a jamais eu de nouvelles : disparues en mer? Il est impossible encore aujourd'hui, de savoir ce que sont devenus ces gens de mer. L'enquête n'est pas close, c'est le principal mystère de la Mary-Celeste.

La navigation en 1872 est intense et il demeure impossible à un bateau à la dérive d'éviter les observations des autres navires croisés dans ces parages. Il devient certain que Moorehouse raconta des boniments à la commission d'enquête, qui n'était pas dupe. Il avait une crainte énorme de perdre la récompense pécuniaire et il fut fort désappointé quand on lui attribua 1.700 livres sterling avec comme conclusion : « *Le Dei-Gratia est récompensé d'avoir assisté un voilier en détresse* » et non « *d'avoir sauvé un bâtiment abandonné* », ce qui n'est pas la même chose. Il ne faut pas oublier que des capitaines véreux, pour mettre de l'argent de côté pour leur retraite, n'hésitaient pas à se saborder ; se transformer en pirates ; vendre leur cargaison ; tuer leurs hommes et les passagers sans oublier la contrebande.

Trouver une épave ça peut rapporter gros, mentir et l'association de malfaiteurs des mers, aussi ! Ensuite on goûte à la corde ... au bout d'une vergue.

René Moniot Beaumont

Littérateur de la mer

Août 2016