

Herman Melville

Elle n'était pas très blanche, cette vareuse, mais comme la suite le montrera, elle l'était en vérité bien suffisamment. Voici comme j'en devins le propriétaire. Alors que notre frégate était ancrée à Callao, sur la côte du Pérou — son dernier mouillage dans le Pacifique —, je me trouvai dépourvu de ce surtout de marin que l'on appelle un *grego*. Et comme, après une croisière de trois années, le commis aux vivres était dans l'impossibilité de me fournir le moindre caban de laine, et que nous devions doubler le cap Horn, il me fallait absolument me procurer un article de remplacement du même genre. Je m'employai donc, durant plusieurs jours, à confectionner

un vêtement bizarre de mon invention, afin de me préserver du mauvais temps que nous allions bientôt rencontrer. Ce n'était rien d'autre qu'une simple blouse de grosse toile blanche, quasiment une chemise. Je l'étendis sur le pont et, pliant le devant en deux, je la fendis sur toute sa longueur, depuis l'encolure jusqu'en bas, exactement comme on coupe les pages du dernier roman paru. Dès que l'opération fut achevée, il se produisit une véritable métamorphose dépassant toutes celles que raconte Ovide : subitement, la chemise se transforma en vareuse ! Une vareuse fort étrange, à vrai dire. Car, au niveau des pans, elle avait la largeur démesurée d'un habit de quaker, avec un col trop mou et tombant, en même temps qu'une ampleur anormale aux poignets. Et blanche avec cela, oui, blanche comme un linceul — ce que, d'ailleurs, elle faillit bien devenir, comme le lecteur le verra par la suite. Mais sapristi, mon ami, cette veste de plein été convenait-elle bien pour affronter les rigueurs du cap Horn ? Évidemment, pareille chemise de toile blanche pouvait passer pour assez jolite et élégante ; mais, habituellement, le linge de corps se porte directement sur la peau... C'était la pure vérité, et cette pensée me vint tout de suite à l'esprit ; or je n'avais nulle envie de



contourner le cap Horn en chemise, car

VAREUSE-BLANCHE

ment à fuir devant le temps « à sec de toile ». C'est pourquoi je me mis en devoir de coudre des pièces et de dou-
blure l'intérieur de ma vareuse, en utilisant

à cet effet toutes sortes de bouts de tissu — vieux bas, vieilles jambes de pantalon

cette solution m'aurait réduit littérale-

L'IMAGINAIRE
GALLIMARD

Collection **L'Imaginaire**

Herman Melville

VAREUSE-BLANCHE
OU
LE MONDE
D'UN NAVIRE DE GUERRE

Traduction de l'anglais (États-Unis) par Jacqueline Villaret,
revue par Philippe Jaworski

Gallimard

Titre original :

WHITE-JACKET; OR THE WORLD IN A MAN-OF-WAR

© Éditions Gallimard, 1967, pour la traduction de Jacqueline Villaret.

© Éditions Gallimard, 2004, pour la traduction revue par Philippe Jaworski.

Herman Melville (1819-1891) est né à New York. Il était fils d'un marchand d'origine écossaise qui fit faillite et mourut en 1832. Aussi, à l'âge de quinze ans, Melville dut-il abandonner ses études à l'Albany Academy pour gagner sa vie en exerçant divers métiers. En 1839 commence sa carrière de marin comme garçon de cabine sur le *St Lawrence* en route pour Liverpool, expérience dont il tirera *Redburn* (1849). Son voyage suivant le conduit dans le Pacifique à bord d'un baleinier, l'*Acushnet*, et lui fournira des matériaux pour *Moby Dick* (1851). Il déserte, gagne les îles Marquises, est capturé par des cannibales avec lesquels il passe quelques semaines, très amicalement. Il les quitte grâce à un baleinier australien, le *Lucy Ann*, mais est débarqué à Tahiti à la suite d'une mutinerie. Ces aventures dans les mers du Sud sont relatées dans ses deux premiers livres, *Taïpi* (1846) et *Omou* (1847), qui le rendent célèbre. Il revient au pays comme matelot à bord de la frégate *United States*, dont il s'inspirera pour *Vareuse-Blanche* (1850).

Melville se marie et s'établit à New York en 1847. Il publie en 1849 *Mardi*, le premier de ses grands romans allégoriques. C'est un échec. En 1850, il achète une ferme près de Pittsfield, dans le Massachusetts, et devient l'ami intime de son voisin, Nathaniel Hawthorne. C'est alors qu'il entreprend d'écrire *Moby Dick*, l'histoire de la baleine blanche, qui restera comme un des livres capitaux de l'histoire de la littérature. Mais *Moby Dick* est mal compris et a peu de succès. Dans la même veine, il écrit alors *Pierre ou les Ambiguïtés* (1852). On continue à lui reprocher de ne pas écrire des aventures exotiques dans le style de *Taïpi* et *Omou*.

En somme, sa célébrité littéraire n'a pas duré plus de six ans. Vaincu, Melville va travailler jusqu'à la fin de sa vie au service des Douanes de New York. Il écrit quelques poèmes, et aussi des nouvelles pour les magazines. Mais il se trouve que ces nouvelles sont admirables : *Benito Cereno*, *Bartleby l'écrivain*... En 1857, encore un roman qui tombe à plat : *Le Grand Escroc*. Et, juste avant sa mort, ce chef-d'œuvre, *Billy Budd*, qui ne sera publié qu'en 1924.

« Imaginez maintenant cet homme sur un navire de guerre, muni de ses lettres de marque, bien armé, nourri et payé, et voyez comme il se comporte. »

FULLER,
Le Bon Capitaine.

NOTE

En l'an 1843, je pris la mer comme « simple matelot » à bord d'une frégate des États-Unis qui se trouvait mouillée dans un port de l'océan Pacifique. Après être resté plus d'une année sur cette frégate, je fus libéré du service lorsque le navire revint à son port d'attache. Mes expériences et mes observations sont consignées dans le présent ouvrage.

New York, mars 1850.

PRÉFACE
[DE LA PREMIÈRE ÉDITION ANGLAISE]

Cet ouvrage a pour objet de donner une idée de ce qu'est la vie à bord d'un navire de guerre. En l'an 1843, l'auteur embarqua comme simple matelot sur une frégate de la flotte des États-Unis, qui était alors mouillée dans un port de l'océan Pacifique. Ce sont ses expériences et observations qui sont consignées dans le présent volume ; celui-ci, cependant, ne se présente pas comme le journal de la croisière.

Comme ce livre ne cherche pas à décrire le navire particulier sur lequel l'auteur navigua, ni ses officiers ou son équipage, mais à dépeindre, par des scènes illustratives, la vie dans la marine en général, le vrai nom de cette frégate n'est pas révélé. On se gardera par ailleurs d'affirmer ici que les personnes mentionnées dans les chapitres qui suivent ont réellement existé. Chaque fois que sont introduits des commentaires relatifs aux lois et usages en vigueur dans la marine, on s'en est tenu strictement aux faits. S'il arrive qu'on évoque des événements ou des épisodes de l'histoire passée des flottes, nulle assertion n'est alors formulée qui ne s'appuie sur les meilleures autorités. Quant aux circonstances adventices non publiées à ce jour dans lesquelles se sont déroulées une ou deux

opérations navales célèbres, l'auteur tient ses informations des marins mêmes qui les relatent.

L'ouvrage commence au dernier mouillage de la frégate dans le Pacifique, juste avant qu'elle ne lève l'ancre pour effectuer son voyage de retour en passant par le cap Horn.

New York, octobre 1849.

CHAPITRE 1

LA VAREUSE

Elle n'était pas *très* blanche, cette vareuse, mais comme la suite le montrera, elle l'était en vérité bien suffisamment.

Voici comme j'en devins le propriétaire.

Alors que notre frégate était ancrée à Callao, sur la côte du Pérou - son dernier mouillage dans le Pacifique -, je me trouvai dépourvu de ce surtout de marin que l'on appelle un *grego*. Et comme, après une croisière de trois années, le commis aux vivres était dans l'impossibilité de me fournir le moindre caban de laine, et que nous devions doubler le cap Horn, il me fallait absolument me procurer un article de remplacement du même genre. Je m'employai donc, durant plusieurs jours, à confectionner un vêtement bizarre de mon invention, afin de me préserver du mauvais temps que nous allions bientôt rencontrer.

Ce n'était rien d'autre qu'une simple blouse de grosse toile blanche, quasiment une chemise. Je l'étendis sur le

pont et, pliant le devant en deux, je la fendis sur toute sa longueur, depuis l'encolure jusqu'en bas, exactement comme on coupe les pages du dernier roman paru. Dès que l'opération fut achevée, il se produisit une véritable métamorphose dépassant toutes celles que raconte Ovide : subitement, la chemise se transforma en vareuse ! Une vareuse fort étrange, à vrai dire. Car, au niveau des pans, elle avait la largeur démesurée d'un habit de quaker, avec un col trop mou et tombant, en même temps qu'une ampleur anormale aux poignets. Et blanche avec cela, oui, blanche comme un linceul - ce que, d'ailleurs, elle faillit bien devenir, comme le lecteur le verra par la suite.

Mais sapisti, mon ami, cette veste de plein été convenait-elle bien pour affronter les rigueurs du cap Horn ? Évidemment, pareille chemise de toile blanche pouvait passer pour assez jolie et élégante ; mais, habituellement, le linge de corps se porte directement sur la peau...

C'était la pure vérité, et cette pensée me vint tout de suite à l'esprit ; or je n'avais nulle envie de contourner le cap Horn en chemise, car cette solution m'aurait réduit littéralement à fuir devant le temps « à sec de toile ».

C'est pourquoi je me mis en devoir de coudre des pièces et de doubler l'intérieur de ma vareuse, en utilisant à cet effet toutes sortes de bouts de tissu - vieux bas, vieilles jambes de pantalon et autres guenilles - jusqu'à ce qu'elle fût devenue aussi raide et rembourrée que le justaucorps du roi Jacques, bien matelassé et à l'épreuve du poignard ; elle était plus rigide que ne le fut jamais un bougran ou un haubert d'acier !

Jusqu'à présent, tout va bien ; mais dis-moi, Vareuse-Blanche, comment espères-tu, ainsi vêtu, résister à la pluie et à l'humidité, dans ce *grego* ouatiné à ta façon ? Tu n'oseras pas nous faire croire que cette défroque d'Arlequin

est un mackintosh, n'est-ce pas ? Tu n'as pas la prétention d'affirmer que le lainage est imperméable ?

Non, mon cher ami, et c'est là le diable ! Ma vareuse n'était pas plus imperméable qu'une éponge. Sans mentir, je l'avais capitonnée avec tant d'insouciance qu'au cours d'un grain j'absorbais l'eau comme un buvard, asséchant jusqu'à l'os les bastingages sur lesquels je m'appuyais. Lorsque le temps était à l'humidité, mes compagnons sans cœur avaient même pris l'habitude de venir se frotter contre moi, tant ma veste de malheur exerçait une attraction capillaire sur les moindres gouttelettes. Je ruisselais comme une dinde à la broche, et bien longtemps encore après une forte pluie, alors que le soleil avait reparu, je continuais à avancer à travers un brouillard d'Écosse. Ainsi, lorsqu'il faisait beau pour les autres, le mauvais temps, hélas, persistait pour moi.

Moi ? Ah ! pauvre de moi ! Ma vareuse imbibée et alourdie m'était un lourd fardeau à traîner - surtout si l'on m'envoyait dans la mâtûre. Je me hissais alors avec difficulté, petit à petit, comme si j'étais en train de lever l'ancre. Je n'avais guère le temps, s'il pleuvait, de me décapeler pour la tordre, puisqu'il était impossible de s'attarder, même un instant. Non, il n'y avait rien à faire : il fallait monter là-haut, que vous fussiez gras ou maigre, que vous vous appeliez Lambert ou Edson, et quel que fût votre poids sur la balance. C'est ainsi que bien des averses se sont évaporées à la chaleur de mon corps pour remonter vers les cieux, en vertu des lois naturelles.

Or sachez maintenant que j'avais éprouvé une terrible déception dans la réalisation de mes projets vestimentaires originaux. En effet, j'avais eu l'intention de rendre ladite vareuse absolument imperméable, en l'enduisant d'une épaisse couche de peinture. Mais le mauvais sort nous poursuit, nous autres infortunés ! Les marins avaient volé

tellement de peinture pour calfater leurs propres pantalons et surcoûts radoubés qu'au moment où l'honnête homme que je suis eut finalement achevé ses travaux de couture, les pots de peinture furent prohibés et mis sous clef à double tour.

Lorsque j'adressai ma demande au vieux Pinceau qui régnait sur la réserve de peinture, il me répondit :

« Tu m'entends, Vareuse-Blanche. J' peux pas t'en donner une seule goutte. »

Ma pauvre vareuse resta donc telle quelle : bien rapetasée, rembourrée, mais bien poreuse aussi. Et lorsqu'il faisait nuit noire, elle diffusait une lueur pâle comme le spectre de la Dame blanche d'Avenel.

CHAPITRE 2

SUR LA ROUTE DU RETOUR

« Tout le monde à l'ancre ! Armez le cabestan ! »

« Hardi, les gars ! Nous voici sur la route du retour ! »

Sur la route du retour ! Quelle douce musique ! Avez-vous jamais eu l'occasion de vous trouver sur la route du retour ? Non ? Alors, faites vite ! Empruntez les ailes du vent ou les voiles d'un vaisseau, et envolez-vous vers les confins de la terre. Séjournez au loin une ou deux années ; puis, écoutez le plus bourru des maîtres d'équipage, un gaillard aux poumons parcheminés, lancer d'une voix rauque ces mots magiques, et vous jurerez que « jamais la harpe d'Orphée ne fut plus enchanteresse ».

Nous étions parés : les canots hissés à bord, les manœuvres de bonnettes capelées, le tournevire engagé, les barres de

cabestan en place, l'échelle de coupée descendue. Aussi, c'est de joyeuse humeur que nous nous assîmes pour déjeuner. Dans le carré, les lieutenants de vaisseau faisaient circuler à la ronde leur plus vieux vin de Porto, en buvant à la santé de leurs amis ; dans la timonerie, les aspirants étaient fort occupés à emprunter quelque argent pour régler leurs notes de blanchisseuse, ou bien, selon la formule consacrée dans la marine, ils se préparaient à solder leurs créanciers « en mettant les voiles ». Sur la dunette, le capitaine regardait du côté du vent et, dans sa chambre majestueuse et inaccessible, trônait le tout-puissant commodore, aussi muet et imposant que la statue de Jupiter à Dodone.

Nous avions tous endossé nos meilleurs vêtements, et les plus beaux ; sur nos épaules, les cols bleus faisaient penser à des morceaux de ciel, et nos bottines étaient si souples et allègres que nous dansions sur place tout en mangeant.

C'est sur le pont de la batterie qu'étaient servis nos repas, au beau milieu des canons ; pourtant, tandis que nous nous trouvions là, assis en tailleur, on eût juré que nous étions environnés de basses-cours et de prairies. Quel caquetage des canards, des poulets et des oies ! Et le meuglement des bœufs, et le bêlement des agneaux parqués tout au long de ce pont, et destinés à approvisionner la table des officiers ! Les bruits étaient plus champêtres que maritimes ; ils évoquaient continuellement l'antique ferme paternelle, dans le bon vieux pays verdoyant, la voûte des ormes centenaires, la colline où nous avons gambadé, les rives, plantées d'orge, du ruisseau de nos baignades enfantines.

« Tout le monde à l'ancre ! »

En entendant cet ordre, vous devinez avec quel entrain nous nous précipitâmes aux barres pour virer au cabestan : chaque homme devenait un Goliath, chaque tendon un

grelin ! Tournant et virant, virant et tournant, le cabestan tournoyait comme une toupie, tandis que nos pieds suivaient la cadence du fifre, jusqu'à ce que le câble fût tendu au maximum et que le vaisseau eût légèrement piqué du nez dans la mer.

« Virez et halez ! Démontez vos barres, et établissez les voiles ! »

Aussitôt dit, les équipes préposées aux barres de cabestan, aux garcettes, à la batterie, ceux qui halaient, ceux qui ne faisaient rien et les autres - tous grimperent quatre à quatre l'échelle menant aux bras de vergues et aux drisses, tandis que, pareils à des singes en haut des cocotiers, les marins larguant les voiles galopèrent déjà le long des vergues comme sur de grosses branches - et huniers, perroquets et cacatois tombèrent du ciel comme des nuages blancs, et nous nous précipitâmes à la manœuvre des drisses jusqu'à ce que toute la voile fût gonflée.

« Retournez aux barres ! »

« Hardi les gars, virez dur ! »

Avec des saccades et des ruades, nous quittâmes le mouillage ; le long de notre proue montaient plusieurs milliers de livres de vieille ferraille sous la forme de notre ancre pesante.

Et où se trouvait alors Vareuse-Blanche ?

Eh bien, Vareuse-Blanche occupait son poste. Ce fut lui qui largua le grand cacatois, tout en haut de la mâture, cette voile haute qui ressemble à l'aile blanche d'un albatros. Ce fut Vareuse-Blanche que l'on prit justement pour un albatros, tandis qu'il voltigeait sur le bout de vergue qui donne le vertige !

CHAPITRE 3

APERÇU DE L'ORGANISATION DE L'ÉQUIPAGE D'UN NAVIRE DE GUERRE

Puisque je viens de désigner la place dévolue à Vareuse-Blanche, il me faut raconter maintenant comment il en vint à l'occuper.

Tout le monde sait qu'à bord des navires marchands, les matelots sont divisés en deux quarts - les tribordais et les bâbordais -, qui sont de service à tour de rôle pendant la nuit. C'est également la règle suivie sur tous les navires de guerre. Mais sur ces vaisseaux, outre cette division, il en existe d'autres que le grand nombre d'hommes d'équipage, l'exigence de précision et de discipline rendent nécessaires. Non seulement se trouvent constitués des groupes distincts pour chacune des trois hunes, mais lors de l'appareillage ou de toute autre manœuvre requérant le concours de tous les hommes, certains membres de ces équipes sont spécialement préposés à chaque vergue de hunier. Ainsi, lorsque l'ordre est lancé de larguer le grand cacatois, c'est Vareuse-Blanche qui obéit en s'élançant, lui seul et personne d'autre.

De plus, en ces occasions, un emploi spécial incombe à chacun des hommes appartenant aux effectifs postés sur les trois ponts. C'est ainsi que lorsqu'il s'agit de virer de bord, de prendre des ris dans les huniers, ou de « venir sur tribord ou bâbord », les cinq cents hommes d'une frégate connaissent leur place particulière, et l'on est assuré de les y trouver immanquablement. Chacun d'eux ne voit rien d'autre et ne s'occupe de rien d'autre, et il n'en bougera que

si la malemort ou un uniforme galonné vient l'en chasser. Cependant, par suite de la négligence des officiers, il peut se produire parfois des exceptions à cette règle : on verra, dans un chapitre ultérieur, les conséquences très graves qu'entraîna un tel état de fait.

Sans ces règlements, l'équipage d'un navire de guerre ne serait qu'une populace indisciplinée, plus difficile à gouverner, lorsqu'il s'agit de décapeler la voilure par gros temps, que la piétaille de Lord George Gordon lorsqu'il abattit la majestueuse résidence de Lord Mansfield.

Mais ce n'est pas tout. Outre son service consistant à larguer le grand cacatois pendant l'appareillage, et en dehors de ses assignations spéciales, si l'on virait vent devant, ou si l'on venait au mouillage, etc., Vareuse-Blanche faisait partie à titre permanent des tribordais, l'une des deux grandes divisions primaires ; et dans ce quart, il était gabier de grand mât, c'est-à-dire qu'il était affecté à la grande hune, avec un certain nombre d'autres matelots, toujours prêt à exécuter les ordres concernant le grand mât, mais seulement à partir de la grande vergue. Car celle-ci - et tout ce qui se trouve situé au-dessous d'elle jusqu'au pont - était confiée aux soins d'un autre groupe.

De plus, les gabiers de grand mât, d'artimon et de misaine de chaque quart - tribordais et bâbordais - sont, en mer, subdivisés respectivement en quatre bordées qui se relèvent à tour de rôle dans les hunes auxquelles ils appartiennent ; ensuite, ils changent de quart en bloc avec l'ensemble des gabiers bâbordais.

À côté de ces gabiers, toujours choisis parmi les marins les plus agiles, on trouve les matelots dits « de grand panneau » - vétérans aguerris dont la place est sur le gaillard d'avant, et qui ont la responsabilité de la vergue de misaine, des ancres et de toutes les voiles de beaupré.

Ils constituent une sorte de caste de vieux loups de mer,

une élite triée parmi les marins les plus expérimentés du bord. Ce sont ces rudes lascars qui vous chantent « Le golfe de Biscaye, Ohé ! » et « Ci-gît la carcasse flottante du pauvre Tom Bowling ! » et aussi « Mets fin, ô cruel Borée, à tes tempêtes tapageuses ! » Ce sont ces gaillards qui, lorsqu'ils sont en bordée à terre, commandent à l'estaminet « un bol de goudron et un biscuit de mer ». Ceux-là même qui racontent d'interminables histoires sur Decatur, Hull et Bainbridge, et ne se promènent jamais sans porter sur eux quelque relique du glorieux *Old Ironsides*, comme les catholiques conservent pieusement des morceaux de la vraie Croix. Ce sont ces hommes que certains officiers ne se risquent jamais à injurier, quelle que soit la vigueur avec laquelle ils peuvent envoyer les autres au diable. La seule vue de ces valeureux membres de la Vieille Garde vous réchauffe le cœur, car, lors des tempêtes, ces farouches grenadiers de la mer ont vu s'envoler plus d'un de leurs surôts par-dessus bord. Voilà les héros dont la compagnie est fort recherchée de bien des aspirants de marine qui viennent puiser auprès d'eux les meilleurs conseils de navigation. Ils font même preuve d'égards envers ces vétérans, si tant est qu'ils soient capables d'un sentiment ressemblant à du respect, ce qui n'est pas le cas de tous les aspirants.

Puis viennent les « surveillants de l'arrière », dont le poste se trouve sur le gaillard d'arrière. Placés sous les ordres des quartiers-maîtres de timonerie et des officiers canonniers, ces hommes manœuvrent la grand-voile et la brigantine, aident à haler le grand bras et d'autres manœuvres à l'arrière du vaisseau.

Les fonctions qui leur sont confiées étant relativement faciles et peu fatigantes, et n'exigeant qu'un minimum de connaissances nautiques, ces recrues groupent surtout des terriens pris parmi les moins robustes, les moins courageux et les moins « marins » de l'équipage ; mais comme

leur poste se trouve sur la partie arrière du pont supérieur, on les choisit en général relativement à leur physique avantageux. Voilà pourquoi il s'agit presque toujours de jeunes gens minces à la silhouette élégante et à l'air avenant. Si leur traction sur les filins n'est pas considérable, en revanche ils exercent une forte attraction sur toutes les belles dames étrangères qui peuvent avoir l'occasion de visiter le navire. Ils passent la plus grande partie de leur temps à flâner en lisant des romans d'amour ou d'aventures, à parler longuement de leurs affaires de cœur à terre, et à échanger des remarques sur les circonstances mélancoliques et sentimentales qui les ont conduits - ô pauvres jeunes gens de bonne famille - à entrer dans la marine de guerre, cette carrière inhumaine. Et il est vrai que nombre d'entre eux laissent deviner qu'ils ont évolué, en d'autres temps, dans le grand monde. Ils conservent toujours un extérieur soigné et manifestent une aversion extrême pour le baquet de goudron, dans lequel ils n'ont, d'ailleurs, pour ainsi dire jamais l'occasion de tremper le bout des doigts. Comme ces jeunes gandins sont uniquement préoccupés de la bonne coupe de leurs pantalons et du lustre de leurs couvre-chefs, les autres membres de l'équipage les surnomment « les dandys de la mer » ou « ces messieurs en bas de soie ».

Viennent ensuite les « matelots de pont », qui se tiennent toujours sur la batterie. Ceux-ci doivent border la grande écoute et celle de misaine, et sont également astreints à de viles besognes, telles que le drainage et l'écoulement des eaux souillées en bas des panneaux d'écoutes. Chargés de toutes les corvées, ces pauvres diables sont tous des Jacques Bonhomme qui ne s'aventurent jamais dans l'enfléchure, ni ne se risquent au-dessus des pavois. Indécrottables « fils de fermiers », ayant encore du foin dans les cheveux, ils se trouvent - par affinité - préposés d'office à la surveillance

des cages à poules, parcs à cochons et soutes à pommes de terre. Ces installations sont généralement placées au milieu du navire, sur le pont de la batterie d'une frégate, entre les grands panneaux et ceux des écoutilles avant ; elles occupent une si grande surface que l'on se croirait presque sur le champ de foire d'une petite ville de province. Les sons mélodieux qui s'en échappent font perpétuellement monter les larmes aux yeux des matelots de pont, car ils leur rappellent les bons vieux toits à porcs et les carrés de pommes de terre paternels. Ces gens constituent la racaille et la lie de l'équipage, et celui qui n'est bon à rien l'est toujours assez pour faire un « matelot de pont ».

Descendons trois étages - spardeck, batterie et pont des couchettes -, et nous tombons sur une peuplade de troglodytes : ce sont les « caliers » qui, véritables lapins de garenne, creusent leur terrier au milieu des réservoirs d'eau douce, des barriques et des câbles. Pareils à des mineurs de Cornouailles, si vous passez un coup d'éponge sur leur figure crasseuse, ils apparaîtront aussi blancs que des spectres. Sauf en de rares occasions, ils ne montent jamais sur le pont se chauffer au soleil. Ils sont capables de faire cinquante fois le tour du monde sans en avoir rien vu de plus que Jonas dans le ventre de sa baleine. C'est une bande de paresseux, de lourdauds et d'apathiques ; et lorsqu'ils descendent à terre, après une longue croisière, ils émergent au grand jour, tels de grosses tortues hors de leurs tanières, ou des ours, au printemps, surgissant des troncs d'arbres. Personne ne connaît le nom de ces individus ; après un voyage de trois ans avec vous, ce sont toujours des inconnus. En cas de tempête, lorsque l'on fait appel à tous pour sauver le navire, ils font leur apparition dans le gros temps, semblables aux mystérieux vieillards de Paris durant les massacres des trois journées de Septembre ; chacun se demande avec étonnement qui diable

sont ces gens et d'où ils sortent ; puis ils disparaissent tout aussi mystérieusement, et on ne les revoit plus jusqu'au prochain branle-bas général.

Telles sont les principales divisions de l'équipage d'un vaisseau de guerre ; mais les répartitions secondaires des emplois sont infinies, et il faudrait un commentateur allemand pour les énumérer toutes...

Nous ne parlons pas ici des quartiers-mâîtres de manœuvre, seconds maîtres canonniers, seconds maîtres charpentiers, quartiers-mâîtres voiliers, seconds maîtres armuriers ; ni du maître d'armes, des officiers des équipages, timoniers, quartiers-mâîtres, officiers canonniers ; ni des chefs de beaupré, de misaine, de grande hune, de hune d'artimon ; ni des surveillants de l'arrière, chefs de la cale principale, de l'avant-cale, de gaillard ; ni des tonneliers, peintres et étameurs ; ni des stewards au service du commodore, du capitaine, des officiers ou de la timonerie ; ni du cuisinier du commodore, du capitaine, des officiers, ni des coqs et des chefs de gamelle ; ni des mousses chargés des hamacs, ni des courriers, des garçons de couchettes, des infirmiers auxiliaires, ni de quantité d'autres qui ont des postes fixes et particuliers.

C'est en raison de cette subdivision infinie des fonctions sur un navire de guerre que, lorsqu'il prend du service pour la première fois, un marin doit être en possession d'une excellente mémoire, et meilleur il est en arithmétique, mieux cela vaut.

Pour son compte, Vareuse-Blanche fut pendant longtemps absorbé par les calculs concernant les multiples « numéros » qui lui avaient été attribués par le premier lieutenant. Vareuse-Blanche reçut d'abord le « numéro de son mess », puis son « numéro matricule », c'est-à-dire celui auquel il devrait répondre lorsque l'on ferait l'appel du rôle de quart ; puis le numéro de son hamac ; ensuite le numéro

du canon où il servirait, et bien d'autres encore qui auraient pris à Jedediah Buxton lui-même pas mal de temps pour les aligner en bon ordre avant d'en effectuer la somme. De plus, il faut se souvenir parfaitement bien de tous ces numéros, sans cela, malheur à vous !

Imaginez maintenant un matelot de la marine marchande, ignorant tout de l'agitation tumultueuse qui règne sur un navire de guerre, montant à bord sans avoir d'expérience, et à qui l'on donne tous ces chiffres à retenir par cœur. Déjà, avant même de les entendre, il se trouve à moitié abasourdi par les bruits inhabituels qui lui résonnent dans la tête : il a l'impression que ses oreilles sont devenues des beffrois où sonnerait le tocsin. Sur le pont de la batterie semblent rouler mille chars à faux ; il entend le pas martelé des soldats d'infanterie de marine, le cliquetis des coutelas et les bordées de jurons. Les quartiers-maîtres de manœuvre vrillent l'air de leurs coups de sifflet, comme des faucons hurlant dans la tempête, et sous les ponts, des rumeurs étranges évoquent les grondements souterrains d'un volcan en activité. Il sursaute aux sons imprévus, comme une jeune recrue à la chute des premières bombes.

Toutes les navigations antérieures qu'il a pu faire autour de notre globe terraqué ne lui sont aujourd'hui d'aucun secours ; pas plus que ses expériences arctiques, antarctiques ou équinoxiales ; ni les tempêtes qu'il a essuyées au large de Beachy Head, ni ses démâtages près du cap Hatteras. Il lui faut repartir de zéro ; il ignore absolument tout ; la connaissance du grec et de l'hébreu ne pourrait l'aider en rien, car le langage qu'il doit apprendre ne possède ni grammaire ni dictionnaire.

Observez-le, tandis qu'il longe les files des vieux guerriers de l'océan ; remarquez son attitude servile, ses gestes implorants ; il écarquille ses yeux candides comme un Écossais à Londres au temps du roi Jacques, et a toujours

l'air d'être prêt à supplier : « Accordez-moi votre grâce, nobles seigneurs ! » Il est totalement dérouté et déconcerté. Et lorsque, pour couronner le tout, le premier lieutenant, qui a pour rôle d'accueillir les nouveaux venus et de leur désigner leur poste, lorsque cet officier - pas des plus affables ni des plus gracieux - lui donne à retenir des quantités de chiffres à la suite : 246 - 139 - 478 - 351, le pauvre diable n'a plus qu'une envie, celle de décamper.

Étudiez donc les mathématiques et cultivez bien votre mémoire, ô vous qui songez à naviguer dans la marine de guerre.

CHAPITRE 4

JACK CHASE

Notre première nuit au large fut claire et baignée de lune ; la frégate, avec toutes ses batteries, glissait doucement sur les eaux.

J'étais de quart dans la hune, où je me délassais en m'arrangeant au mieux avec mes coéquipiers. Je ne sais ce que valaient les autres marins, mais ceux-ci formaient une prestigieuse élite de loups de mer, méritant bien d'être présentée au lecteur.

Et tout d'abord, il y avait Jack Chase, notre noble chef de hune. C'était un Anglais d'une loyauté à toute épreuve. Grand et bien découplé, il avait le regard clair et franc, un beau front large, et portait une barbe châtain fournie. Jamais personne ne posséda cœur plus hardi ou meilleur que le sien. Les matelots l'aimaient et les officiers l'admiraient ; et même lorsque le capitaine lui parlait, c'était

avec une nuance de respect. Jack était un être aussi généreux que charmant.

Il eût été impossible de trouver compagnon plus agréable, que ce fût dans un poste d'équipage ou dans un salon ; nul ne savait comme lui raconter des histoires, entonner des chansons, ou s'élançer avec empressement vers son travail. En vérité, il n'avait aucun défaut, si ce n'est qu'il lui manquait un doigt de la main gauche, qu'il avait perdu à la grande bataille de Navarin.

Très fier d'être marin - profession qu'il tenait en haute estime - et connaissant absolument tout ce qui concerne un navire de guerre, il était considéré par tous comme un oracle. La grande hune, sur laquelle il régnait, constituait une sorte de temple de Delphes, et de nombreux pèlerins en effectuaient l'ascension pour y trouver une solution à leurs problèmes ou à leurs différends.

La physionomie de cet homme reflétait tant de bon sens et de bonté qu'en refusant de l'aimer on aurait par là même révélé une âme vile. Je remerciai ma bonne étoile de ce que la Fortune m'eût placé dans la frégate auprès de lui, quoique sous ses ordres ; et dès les premiers instants, Jack et moi nouâmes une solide amitié.

Où que tu sois maintenant, cher Jack, roulant sur la grande houle bleue, mes vœux fidèles t'accompagnent, et que Dieu te bénisse, où que tu ailles !

Jack était un gentleman. S'il avait les paumes calleuses, son cœur était tendre, contrairement à ce qui se produit souvent chez les gens qui ont la main douce. Ses manières tranquilles et aisées offraient un contraste avec la brusquerie habituelle des vieux loups de mer ; il avait toujours une façon polie, et même courtoise, de vous aborder, même pour vous emprunter un couteau.

Il avait lu tous les poèmes de Byron et tous les romans de Walter Scott. Il parlait de Rob Roy, de Don Juan et de

Pelham, de Macbeth et d'Ulysse. Mais il admirait Camoëns par-dessus tout : il pouvait réciter, dans le texte original, des passages des *Lusiades*. Où avait-il acquis ses étonnantes connaissances ? Ce n'est pas à moi, son humble subordonné, qu'il appartient de le dire. Il me suffit d'indiquer que ses talents étaient tellement divers, les langues qu'il savait parler si nombreuses, qu'il était l'illustration même de ce dicton de Charles Quint : « Celui qui connaît cinq langues vaut cinq hommes. » Mais Jack valait plus que cent simples mortels, Jack valait à lui seul toute une phalange, une armée entière ; il était fort comme mille ; il aurait fait honneur à la cour de la reine d'Angleterre ; il devait être le bâtard de quelque amiral britannique de l'escadre bleue. Il eût été difficile de trouver meilleur spécimen de la race insulaire anglaise, même un jour de couronnement à l'abbaye de Westminster.

Quelle différence entre son comportement et celui de l'un des chefs de misaine ! Quoique bon marin, cet individu était un exemple typique de ces Anglais insupportables qui, bien que préférant les autres pays au leur comme lieu de résidence, débordent cependant de prétention, leur orgueil national s'ajoutant à leur vanité individuelle. « Lorsque je me trouvais à bord de l'*Audacious*... » fut pendant longtemps le début invariable des remarques les plus banales de ce chef de misaine. Lorsqu'ils estiment que quelque chose cloche à bord, les marins prennent souvent l'habitude de se référer « au voyage précédent », où, comme de juste, « tout marchait impeccablement et à merveille ». Et en citant l'*Audacious* - nom expressif, soit dit en passant -, le chef de misaine entendait par là un navire de la marine britannique à bord duquel il avait eu l'honneur de servir. Il fit tant de fois allusion à ce bâtiment bien nommé que, finalement, cet *Audacious* fut déclaré hors la loi par tous ses compagnons sans exception. Et par un bel après-

midi chaud, durant un calme, alors que, comme bien d'autres, ledit chef de misaine bâillait tranquillement sur le spardeck, Jack Chase, son compatriote, s'avança vers lui et, montrant du doigt sa bouche ouverte, il lui demanda poliment si c'était la façon dont on attrapait les mouches à bord de l'*Audacious*, vaisseau de Sa Gracieuse Majesté britannique. Dès lors, nous n'entendîmes plus jamais parler de ce bâtiment.

Pour en revenir aux hunes d'une frégate, elles sont très spacieuses et confortables. La lisse qui les encercle à l'arrière leur donne un peu l'aspect d'un balcon, fort agréable durant les nuits tropicales. De vingt à trente flâneurs peuvent s'y allonger à leur aise, en prenant pour coussins des voiles et des vareuses usagées. Nous avons passé de bons moments dans cette hune. Nous nous considérions comme les meilleurs marins du bord, et, de ce perchoir aérien, nous contemplions de notre haut - c'est le mot qui convient - les marins d'eau douce qui rampaient au-dessous de nous sur le pont, au milieu des canons. Nous entretenions un très grand *esprit de corps**¹, sentiment qui règne toujours plus ou moins dans les différentes sections de l'équipage d'un vaisseau de guerre. Entre gabiers de grand mâât, nous nous traitions en frères, sans réserve, nous rendant volontiers mille services les uns aux autres.

Néanmoins, il n'y avait pas longtemps que je faisais partie de cette communauté fraternelle de bons garçons, lorsque je me rendis compte que Jack Chase, notre chef, était - comme tous ceux qui jouissent d'une grande popularité et font figure d'oracles - quelque peu autoritaire ; sans se montrer tranchant ni contrariant, il s'attachait, par une amusante vanité, à vouloir réformer nos manières et

1. Les mots et expressions en français dans le texte sont imprimés en italique et suivis d'une étoile noire en exposant.

améliorer notre goût, pour que nous puissions faire honneur à notre mentor.

Ce dictateur nous obligeait tous à incliner notre chapeau selon un certain angle ; il nous apprenait à nouer convenablement notre mouchoir autour du cou, et protestait contre l'habitude que nous avions de porter de grossiers pantalons de cotonnade. Outre ses conseils de navigation, il nous avait solennellement conjurés d'éviter toujours la compagnie des marins suspects d'avoir servi à bord d'un baleinier. En vérité, il nourrissait contre tous les chasseurs de baleines la franche haine d'un vrai marin de la Flotte. Le pauvre La Baille peut en témoigner.

La Baille faisait partie des surveillants de l'arrière. C'était un grand Vineyardais efflanqué qui ne pouvait pas dire deux mots sans parler de bailles de ligne, du port de Nantucket, d'huile de baleine, de canots crevés et du Japon. Rien ne pouvait le faire taire et ses comparaisons étaient toujours vexantes.

Or Jack détestait La Baille de toute son âme. Il le trouvait vulgaire et le traitait de parvenu : « Que le diable l'emporte, il a navigué sur un baleinier. » Mais comme beaucoup de gens qui sont allés où vous n'êtes pas allé, ou qui ont vu ce que vous n'avez pas vu, La Baille, en raison de son expérience acquise à la pêche à la baleine, affichait un mépris total envers Jack, comme Jack vis-à-vis de lui ; et c'est ce qui mettait en rage notre digne chef.

Un beau soir, m'ayant jeté un clin d'œil particulièrement significatif, il me fit descendre sur le pont pour inviter La Baille à venir bavarder un peu avec nous dans la mâture. Flatté d'une telle marque d'honneur - car nous nous montrions généralement assez difficiles et n'adressions pas ces invitations à n'importe qui -, La Baille fit rapidement l'ascension du gréement et eut l'air assez décontenancé de se trouver en présence de l'auguste

assemblée des gabiers de grand mâât appartenant à notre quart. Cependant, les manières courtoises de Jack le délivrèrent bientôt de son embarras ; mais il ne sert à rien de se montrer courtois envers certains hommes ici-bas. La Baille faisait partie de cette dernière catégorie d'individus. À peine ce butor fut-il à son aise qu'il se lança, selon son habitude, dans un furieux panégyrique des baleiniers, déclarant que seuls ceux-ci méritaient le nom de marins. Jack supporta ses réflexions un moment, mais lorsque La Baille en vint à parler des marins de la Flotte et attaqua en particulier les gabiers de grand mâât, notre chef se sentit tellement atteint dans son sens des convenances qu'il se mit à fulminer comme une pièce de quarante-deux.

« Comment, espèce de vaurien de Nantucket ! Trafiquant d'huile de baleine ! Passoire à suif ! Pêcheur de charogne ! Est-ce bien *toi* qui as la prétention de dénigrer un navire de guerre ? Eh bien ! Coquin efflanqué, apprend qu'un navire de guerre est à un baleinier ce qu'une métropole est à une petite bourgade ou à un hameau perdu au fond des campagnes. C'est *là* que l'on rencontre la vie et le mouvement ; c'est *là* que l'on peut montrer son savoir-vivre et sa gaieté. Et que connaissais-tu, espèce de malappris, avant de monter à bord de cet *Andrew Miller* ? Que savais-tu d'une batterie, d'un faux-pont, des rassemblements autour du cabestan, des branle-bas de combat et des coups de sifflet pour appeler à la soupe ? Battait-on du tambour pour la distribution du « tafia » sur ta chaudière puante et graisseuse ? As-tu déjà hiverné à Port Mahon ? As-tu jamais « amarré et laissé porter » ? Eh quoi ! Quel intérêt peuvent avoir de misérables histoires de navire marchand qui s'en vont en Chine pour acheter des canasses de thé, aux Antilles pour du punch au sirop, aux Shetland pour des peaux de phoques ? Oui,

pauvre La Baille de rien du tout, quel intérêt peuvent avoir ces bêtises en comparaison de la grande vie que l'on mène sur un vaisseau de guerre ? Écoute-moi bien, espèce de cap-de-mouton ! J'ai navigué sous les ordres de nobles seigneurs et de marquis, et le roi des Deux-Siciles lui-même m'a passé en revue, tandis que je me tenais ici à mon canon. Bah ! Tu as la bouche pleine du fourcat-avant et du poste de l'équipage ; tes seules relations sont les palans et les bredindins ! Quant à ton ambition, elle n'a jamais dépassé l'abattage des cochons, ce qui, à mon humble avis, est exactement l'expression qui convient à la pêche à la baleine ! Gabiers ! Ce La Baille ici présent a-t-il jamais été autre chose qu'un gaspilleur de bonnes planches de chêne et un misérable profanateur de la mer trois fois sacrée, en transformant son bateau, mes braves ! en bassine à friture, et l'océan en parc à baleines ? Décampe, canaille malgracieuse et sacrilège ! Vas-y, Vareuse-Blanche, débarque-le de la hune ! »

Mais je n'eus aucun effort à fournir : le malheureux La Baille, foudroyé par cette explosion de colère, était déjà en train de dégringoler à toute allure le long des agrès.

Provenant de mon noble ami Jack, cet éclat me fit trembler de tous mes membres, malgré mon surtout matelassé. Je rendis dévotement grâces au Ciel de n'avoir jamais, au cours d'un moment d'absence, révélé que j'avais moi-même servi à bord d'un baleinier. Ayant précédemment remarqué le préjugé défavorable et très répandu qu'ont les marins de la Flotte envers cette catégorie de navigateurs très mal considérés, j'avais fort prudemment gardé le silence sur les canots défoncés des côtes du Japon.

CHAPITRE 5

JACK CHASE SUR LE GAILLARD D'ARRIÈRE D'UNE CORVETTE ESPAGNOLE

Je dois maintenant raconter une histoire sur Jack qui, j'en suis sûr, ne pourra porter préjudice ni à son honneur, ni à sa probité, dans l'estime de tout homme bienveillant. Au cours de cette même croisière sur la frégate *Insubmersible*, Jack avait déserté ; puis, au bout d'un certain temps, on l'avait repris.

Mais dans quel but avait-il déserté ? Pour échapper à la discipline navale ? Pour se payer du bon temps dans un quelconque port de mer ? Pour l'amour d'une drôlesse espagnole ? Eh bien, pas du tout ! C'est pour des motifs beaucoup plus élevés qu'il abandonna la frégate - des motifs nobles, je dirai même glorieux. Si, en mer, il se soumettait docilement à la discipline, lorsqu'il se trouvait à terre, il se montrait au contraire ardent défenseur des Droits de l'homme et de la liberté. C'est ainsi qu'il disparut pour mettre son épée au service d'un parti politique du Pérou agité par la guerre civile, afin de défendre, corps et âme, ce qu'il considérait être le Bon Droit.

À l'époque, sa désertion provoqua un étonnement extrême chez ses supérieurs, qui ne l'auraient jamais soupçonné de pareille conduite.

« Quoi ? Jack ! Mon meilleur gabier de grand mâât... Il est parti ? s'écria le capitaine. Je ne puis le croire !

— Jack Chase a levé l'ancre ! s'exclama un aspirant de marine sentimental. Cela ne peut être que par amour ; les *signoritas* lui auront tourné la tête...

— Jack Chase s'est évaporé? » grogna un vieux mathurin affecté à la maîtresse-ancre, l'un de ces malins prophètes qui vous prédisent le passé. « J' m'en doutais ! J'en étais sûr... j' l'aurais juré... C'est tout à fait l'genre à plier bagage sans crier gare. Je m' suis toujours méfié de lui ! »

Il s'écoula des mois sans que l'on entendît parler de Jack, lorsqu'un beau jour la frégate vint mouiller sur la côte, bord à bord avec une corvette péruvienne.

Sur le navire étranger, on pouvait distinguer la silhouette remarquable d'un officier de haute taille, portant une longue barbe, et vêtu d'un bel uniforme péruvien ; il déambulait d'un pas ferme, à la fois celui d'un soldat et d'un marin, et arpentait la plage arrière tout en dirigeant les saluts qu'échangeant habituellement les vaisseaux de guerre en pareil cas.

Portant la main à son chapeau galonné d'or, ce superbe officier de marine salua très courtoisement notre capitaine qui, lui ayant rendu sa politesse, se mit, de façon assez impolie, à l'examiner attentivement à travers sa longue-vue.

« Juste Ciel ! s'écria-t-il enfin ; c'est lui... Il ne peut déguiser sa démarche. C'est sa barbe... Je l'aurais reconnu même en Cochinchine ! Armez tout de suite le canot n° 1 ! Lieutenant Blink, montez à bord de cette corvette et ramenez-moi cet officier ! »

Tout le monde était abasourdi. Comment ? Alors que la paix était précaire entre les États-Unis et le Pérou, on envoyait un corps armé à bord d'une corvette péruvienne pour s'emparer d'un de ses officiers, et en plein jour ? C'était une infraction monstrueuse au Droit des nations ! Qu'en eût dit Vattel ?

Cependant, on ne pouvait qu'obéir aux ordres du capitaine Clairet. Aussi le canot se mit-il en route. Chaque

homme était armé jusqu'aux dents, le lieutenant qui les commandait était muni d'instructions secrètes et les aspirants de service avaient pris un air grave et entendu, bien qu'ils fussent incapables, à vrai dire, de deviner ce qui allait se passer.

Ayant gagné la corvette, le lieutenant fut reçu avec les honneurs d'usage ; mais, à ce moment-là, le grand officier barbu avait disparu du tillac. Le lieutenant demanda alors à parler au capitaine péruvien ; et ayant été introduit dans sa cabine, il lui apprit qu'à bord de son bâtiment se trouvait un homme appartenant à l'*Insubmersible*, navire de la flotte des États-Unis, et qu'il avait reçu l'ordre de se faire remettre cet individu séance tenante.

Le capitaine étranger tortilla sa moustache d'étonnement et d'indignation ; il évoqua la possibilité d'un branle-bas de combat, afin de châtier cette manifestation de l'insolence yankee.

Mais, posant sa main gantée sur la table et jouant avec la dragonne de son épée, le lieutenant réitéra sa demande avec une aimable fermeté. Finalement, le cas fut si clairement expliqué, et la personne décrite avec tant de précision, y compris un grain de beauté sur la joue, qu'il n'y eut plus qu'à s'exécuter immédiatement.

Aussi le bel officier barbu qui s'était découvert si courtoisement devant notre capitaine, mais avait disparu à l'arrivée du lieutenant, fut-il convoqué dans la cabine, devant son supérieur qui lui parla en ces termes :

« Don John, ce gentleman déclare que vous appartenez de droit à la frégate *Insubmersible*. Est-ce vrai ?

— C'est la pure vérité, Don Sereno », répondit Jack Chase, en croisant fièrement sur sa poitrine les manches galonnées d'or de son uniforme. « Et comme il n'y a pas moyen de résister, je me sou mets. Lieutenant Blink, à vos

ordres ! Adieu ! Don Sereno, et que la *Madre de Dios* vous protège ! Vous avez été pour moi un ami et un capitaine des plus généreux. J'espère que vous viendrez bientôt à bout de vos misérables ennemis. »

Ceci dit, il tourna les talons et monta dans le canot. On le ramena à bord de la frégate, puis il fut conduit au capitaine Clairret qui se tenait sur le gaillard d'arrière.

« Votre humble serviteur, monseigneur », lui dit le capitaine en soulevant ironiquement son chapeau, mais en fixant Jack d'un air fort courroucé.

« Votre dévoué et repentant chef de grande hune, commandant, qui, dans sa très humble contrition, est pourtant fier de se trouver sous les ordres du capitaine Clairret », répondit Jack avec une superbe révérence. Sur quoi, d'un geste tragique, il jeta à la mer son épée péruvienne.

« Réintégrez-le sans délai, ordonna le capitaine Clairret. Et maintenant, chef, reprenez votre service ! Et si vous vous acquittez bien de vos fonctions jusqu'au bout du voyage, je passerai l'éponge sur votre fugue. »

Alors, Jack s'avança au milieu d'une foule serrée de matelots béats d'admiration et qui ne juraient plus que par sa barbe châtain, ornement qui avait poussé de façon étonnante, tant en longueur qu'en largeur, durant son absence. Ils se disputèrent son beau chapeau et son uniforme galonné, puis le portèrent en triomphe sur leurs épaules tout au long du pont de la batterie.

CHAPITRE 6

L'ÉTAT-MAJOR D'UN NAVIRE DE GUERRE, LES OFFICIERS DU GAILLARD D'ARRIÈRE, LA MAISTRANCE ET LES SUBALTERNES DU PONT DES COUCHETTES. LEUR HABITAT À BORD, LEUR MODE DE VIE, LEUR POSITION SOCIALE ET LE CARACTÈRE DE CES PERSONNAGES

J'ai déjà donné quelques détails sur les différentes divisions de notre équipage ; aussi me paraît-il intéressant de parler maintenant un peu des officiers, de leur personnalité et de leurs fonctions.

Sachez donc que notre bâtiment était le vaisseau amiral, c'est-à-dire que nous arborions une « flamme de commandement », ou « cornette », au grand mât, afin d'indiquer que se trouvait à bord un commodore, officier du plus haut grade de la marine américaine. Il ne faut pas confondre ce guidon avec la simple « flamme », banderole effilée et sinueuse que hissent tous les navires de guerre, et que l'on nomme encore « fouet-de-coche ».

Du fait de quelques vagues scrupules républicains touchant à la création de grades élevés pour les officiers de la Flotte, l'Amérique n'a jamais eu d'amiraux jusqu'à présent ; mais, comme le nombre de ses vaisseaux de guerre augmente, ceux-là risquent de devenir indispensables, ce qui ne manquera pas de se produire lorsque notre nation aura l'occasion d'utiliser une escadre importante. Il lui faudra alors adopter une solution analogue à celle de l'Angleterre, et introduire trois ou quatre grades d'officiers d'état-major, supérieurs à celui de commodore : amiral, vice-amiral et contre-amiral, pouvant être distingués par la couleur de

leur pavillon - rouge, blanc et bleu - correspondant au centre, à l'avant et à l'arrière-garde. Ces grades sont respectivement identiques à ceux de général de corps d'armée, général de division et général de brigade, de même qu'un commodore équivaut à un *brigadier general* de l'armée américaine. De sorte que le préjugé qui empêche le gouvernement des États-Unis de créer des amiraux aurait dû exclure l'institution de tous les officiers de l'armée de terre au-dessus du grade de général de brigade.

Un commodore américain - de même qu'un commodore anglais ou un *chef d'escadre** français - n'est qu'un capitaine de grade supérieur commandant temporairement un petit nombre de navires, détaché pour un service spécial. Il n'a pas de rang permanent, reconnu par le gouvernement, qui excède son grade de capitaine. Cependant, s'il lui est arrivé une fois d'être nommé commodore, l'usage et la courtoisie s'unissent pour lui conserver son titre.

Notre commodore était un noble vieillard qui avait fait du service actif dans son jeune temps. À l'époque où il était lieutenant de vaisseau, il avait pris part à la dernière guerre contre l'Angleterre ; et durant les combats de canonnières qui s'étaient produits sur les lacs proches de La Nouvelle-Orléans, avant les grands engagements terrestres, il avait reçu dans l'épaule une balle de mousquet qui faisait partie de sa personne au même titre que ses globes oculaires.

Lorsque je considérais le vénérable guerrier, voué par suite de sa blessure, je pensais souvent que ce devait être une sensation étrange, en même temps que douloureuse, d'avoir l'épaule transformée en mine de plomb ; encore que, à vrai dire, bien des mortels civilisés, à notre époque, fassent de leur bouche de véritables trésors de Golconde.

Du fait de cette blessure, notre commodore touchait une paye d'ordonnance en plus de sa solde normale. Personnellement, je n'ai pas grand-chose à dire sur le commodore,

car il ne rechercha jamais ma compagnie, et ne me témoigna aucune amabilité particulière.

Mais si je ne puis rien dire sur le caractère de l'homme, je peux parler de lui en tant que commandant d'escadre. Et alors, avant toute chose, je me demande très sérieusement s'il n'était pas muet, ou du moins presque, car, devant moi, je ne l'entendis quasiment jamais prononcer une parole. Et non seulement il paraissait muet, mais sa seule présence avait le don étrange de frapper les autres de mutisme tant qu'il restait auprès d'eux. Son apparition sur le gaillard d'arrière semblait contracturer les mâchoires de tous les officiers.

Un autre phénomène le concerne : c'est la curieuse façon dont chacun le fuyait. Dès que l'on voyait poindre ses épau-
 lettes du côté au vent de la poupe, les officiers qui s'y trou-
 vaient s'esquivaient invariablement pour se grouper du
 côté sous le vent et le laisser tout seul. Peut-être avait-il le
 mauvais œil ? Ou bien était-il le Juif errant monté à notre
 bord ? La véritable raison, sans doute, était que - pareil en
 cela à tous les hauts fonctionnaires - il croyait absolument
 indispensable de préserver sa dignité avec un soin tout reli-
 gieux, ce qui est l'une des choses les plus ennuyeuses du
 monde et exige le plus grand oubli de soi-même. La vigi-
 lance constante et la circonspection complexe que néces-
 site ce souci de la dignité chez un commodore montrent
 assez clairement qu'en dehors de la dignité commune à
 toute l'humanité, les commodores, d'une façon générale,
 ne possèdent aucune dignité réelle. Certes, il convient aux
 têtes couronnées, aux généralissimes, aux amiraux du
 Conseil supérieur de la marine et aux commodores de mar-
 cher tête haute et d'éviter les lumbagos ; il n'en est pas
 moins vrai que c'est une pose extrêmement pénible pour
 eux-mêmes, et ridicule dans notre siècle éclairé.

Parmi nous autres gabiers de grand mâ, il ne manquait

pas de braves garçons qui auraient sûrement trouvé le moyen d'égayer notre vieux commodore et d'obtenir la guérison immédiate de son ancienne blessure, s'ils avaient été conviés par lui à venir bavarder dans sa cabine autour d'une ou deux bonnes bouteilles.

Allons, voyons, commodore ! Quittez cet air morose et revêche, mon cher ! Venez donc nous retrouver là-haut dans la mâture, et nous bavarderons ensemble comme de vieux amis !

Sans mentir, je me sentais beaucoup plus heureux dans ma misérable vareuse blanche que notre vieux commodore sous ses épauettes écrasantes de dignité.

Une raison encore qui, plus que les autres, peut-être, tendait à faire de notre commodore un être si mélancolique et solitaire, était son manque presque total d'activité. Car la frégate ayant à sa tête un capitaine, pour ce qui la concernait, notre commodore était évidemment de trop. Que de loisirs il dut avoir durant une campagne de trois ans ! De quel temps il aurait pu disposer pour cultiver indéfiniment son esprit !

Mais, comme chacun sait, l'oisiveté est l'occupation la plus fatigante du monde. C'est pourquoi notre commodore était spécialement nanti d'un gentleman pour lui venir en aide. On appelait ce monsieur le « secrétaire du commodore ». C'était un homme remarquablement poli et plein d'urbanité, fort bien tourné de sa personne, qu'on eût facilement pris pour un ambassadeur extraordinaire de Versailles. Il mangeait à la même table que les lieutenants, dans le carré, où il habitait une chambre aussi richement meublée que le cabinet particulier de Pelham. Le mousse qui faisait sa couchette amusait souvent les matelots en leur racontant toutes sortes d'histoires sur les flûtes et flageolets à clefs d'argent, les beaux tableaux, les volumes reliés en maroquin, les jeux d'échecs chinois, les boutons

de chemise en or, les étuis à crayons émaillés, les extraordinaires bottines françaises aux semelles fines comme une feuille de papier à lettres parfumé, les vestes brodées, la cire à cacheter qui sentait l'encens, les statuettes en albâtre de Vénus et d'Adonis, les tabatières en écaille, les nécessaires de toilette en marqueterie, les brosses à cheveux au manche d'ivoire et les peignes en nacre, ainsi que sur cent autres accessoires luxueux éparpillés dans l'élégante cabine du secrétaire.

Il me fallut du temps pour découvrir en quoi consistaient ses occupations ; mais c'était lui, semble-t-il, qui rédigeait les dépêches du commodore pour Washington, et il lui servait aussi de secrétaire privé, ce qui n'était pas toujours une mince besogne - car si certains commodores ne parlent guère, ils ont, en revanche, quantité de choses à écrire. Il arrivait très souvent que le marin de planton à la porte de la chambre de notre commodore saluât le premier lieutenant, et, d'un air mystérieux, lui tendît un pli. Je pensais toujours que ces messages devaient renfermer des secrets d'État fort importants, jusqu'au jour où, ayant aperçu dans un dalot un bout de papier humide et froissé, je pus lire ce qui suit :

Lieutenant, vous servirez aujourd'hui des cornichons à l'équipage pour accompagner la viande fraîche.

Au lieutenant La Force.

Par ordre du commodore.

ADOLPHUS FRINGANT, *secrét. part.*

Ce fut pour moi une véritable révélation, car étant donné la réserve quasi immuable du commodore, j'avais supposé que celui-ci n'intervenait pas directement dans les affaires du navire, et que le soin en incombait au capitaine. Mais

plus nous vieillissons, plus nous apprenons de choses sur les commodores.

Passons maintenant au second officier par le grade, mais qui est presque le plus important, cependant, dans l'organisation interne de son bâtiment. Le capitaine Clairret était un homme corpulent et majestueux, un Henry VIII de la mer, hardi et jovial, aussi imposant dans sa cabine que le roi Harry sur son trône. Car un vaisseau est un morceau de terre ferme coupé du continent ; c'est un État dont le capitaine est le monarque absolu.

Il ne s'agit pas d'une monarchie constitutionnelle, où la puissante Chambre des communes a le droit de pétition et peut gronder hardiment si cela lui plaît, mais d'un gouvernement presque aussi despotique que celui du Grand Turc. Le capitaine fait la loi et n'emploie que le mode impératif. En mer, lorsqu'il se tient sur son tillac, il règne littéralement à perte de vue. Seules la lune et les étoiles échappent à sa juridiction. Quant au soleil, il en est le seigneur et maître.

Il n'est midi que lorsqu'il l'a dit. En effet, quand l'officier de navigation, qui est chargé de faire l'observation régulière à midi, porte la main à sa coiffure et signale qu'il est 12 heures à l'officier de pont, ce fonctionnaire expédie un aspirant vers la chambre du capitaine, afin d'informer humblement celui-ci de la respectueuse suggestion de l'officier de navigation.

« Midi au rapport, commandant, dit l'aspirant.

— Qu'il en soit ainsi », répond le capitaine.

Alors l'estafette pique huit à la cloche, et il est midi.

Lorsque le capitaine se promène sur le pont, tout se passe comme pour le commodore : habituellement, ses subordonnés battent en retraite sur l'autre bord ; et, en règle générale, ils ne songeraient pas plus à lui adresser la parole, en dehors du service, qu'un laquais ne se risquerait

à héler le tsar de Russie sur son trône pour l'inviter à venir prendre le thé. Il n'existe peut-être pas un individu qui ait plus de raison d'éprouver un sentiment aussi vif de sa propre importance que le capitaine d'un vaisseau de guerre lorsqu'il navigue.

Tout de suite au-dessous de lui vient le premier lieutenant, le plus élevé en grade, qui est le principal officier du pouvoir exécutif. Je n'ai aucune raison particulière d'aimer le monsieur qui occupait ce poste à bord de notre frégate, car c'est lui qui m'avait refusé un peu de peinture noire pour imperméabiliser ma pauvre vareuse blanche. C'est à lui que je dois d'avoir été tant de fois trempé et imbibé. Je crois que je ne lui pardonnerai jamais ; chaque crise de rhumatisme, dont je souffre encore par moments, est son œuvre. Les Immortels ont la réputation d'être cléments, et peut-être bien qu'ils lui pardonneront, eux. Mais toutes ses supplications ne sauraient m'apitoyer. Cependant, mon ressentiment personnel ne m'empêchera pas de lui rendre ici justice. Dans l'ensemble, c'était un excellent marin, prompt, possédant une voix de stentor et doué d'à-propos - qualités parfaitement appropriées à son poste. Les fonctions d'un premier lieutenant sur une frégate exigent que l'homme soit intransigeant sur la discipline et aussi énergique que possible. Le capitaine le tient responsable de tout : ce potentat lui suppose le don d'ubiquité, et la capacité de se trouver au même instant tout au fond de la cale et en haut de la mâture.

Il préside à la table des officiers du carré - que l'on appelle ainsi parce que ces derniers mangent ensemble dans un endroit du navire désigné sous ce vocable. Sur une frégate, le carré est situé à la partie arrière du pont des couchettes. Il prend parfois le surnom de « soute aux poudres », mais le plus souvent celui de « carré des officiers ». À l'intérieur, la pièce ressemble à un long et large vestibule de grand hôtel ;

de chaque côté, de nombreuses portes s'ouvrent sur les appartements privés des officiers. La première fois que je l'ai vue, l'aumônier était assis à la table centrale et jouait aux échecs avec le lieutenant d'infanterie de marine. Ceci se passait au beau milieu du jour, mais la pièce était éclairée par des lampes.

Outre le premier lieutenant, les officiers du carré comprennent les lieutenants, au nombre de six ou sept sur une frégate, l'officier de navigation, le commissaire, l'aumônier, le chirurgien, les officiers de marine et le maître d'école des aspirants, dénommé l'« instructeur ». Ils forment en général un club agréable de bons compagnons, admirablement adaptés, grâce à la diversité de leurs rôles, pour former une véritable petite société. Les lieutenants parlent de combats navals et racontent des anecdotes sur Lord Nelson et Lady Hamilton ; les officiers de l'infanterie de marine relatent des assauts lancés contre des forteresses et discutent sur le siège de Gibraltar ; le commissaire tempère cette conversation belliqueuse par quelques allusions à la règle de trois ; l'instructeur se réserve toujours les réflexions érudites ou les citations tirées des auteurs classiques, principalement Ovide ; les histoires de table d'amputation du chirurgien servent judicieusement à rappeler que tous les hommes sont mortels, tandis que le bon aumônier se tient constamment prêt à prodiguer de pieux conseils et des consolations.

Ces messieurs vivent naturellement sur un pied de parfaite égalité sociale.

Viennent ensuite les officiers marinières - formant la maistrance -, qui comprennent le maître d'équipage, l'officier canonnier, le charpentier et le voilier. Malgré leurs longues tuniques et leurs boutons d'uniforme ornés d'une ancre, ces notabilités ne sont pourtant pas, techniquement parlant, considérées comme de hauts personnages par les officiers du carré. C'est ainsi, par exemple, qu'il ne viendrait

jamais à l'idée du premier lieutenant, de l'aumônier ou du chirurgien de les inviter à dîner. Dans le jargon maritime, on dit qu'« ils embarquent par les écubiers » - c'est-à-dire par la petite porte ; ils ont les mains calleuses, et le charpentier et le voilier conservent une grande pratique des travaux qu'ils sont chargés de diriger. Ils font popote ensemble. Comme ils sont toujours quatre, ils n'ont jamais besoin d'un « mort » pour jouer au whist.

Dans cette catégorie entrent également les « élèves », c'est-à-dire les aspirants de marine. On envoie naviguer ces jeunes gens pour en faire des commodores ; et, afin de se préparer à devenir un jour commodores, beaucoup d'entre eux jugent indispensable de commencer à chiquer sans attendre, boire de l'eau-de-vie et abreuver les marins de jurons. Ils ne sont à bord d'un navire au long cours que pour étudier et apprendre le métier de lieutenant ; aussi, jusqu'à ce qu'ils soient qualifiés pour agir à ce titre, ils n'ont que peu de fonctions spéciales à remplir, et tant qu'ils sont aspirants, ils ne comptent guère plus que des surnuméraires. Pour cette raison, à bord d'une frégate qui fourmille d'hommes, étant donné qu'ils passent leur temps à se trouver dans les jambes des officiers et des matelots, il est devenu proverbial dans la marine de dire d'un inutile qu'il est « aussi encombrant qu'un aspirant ».

En cas de tempête, lorsque l'on fait appel à tout l'équipage et que le pont grouille de monde, les petits midships se mettent à courir à tort et à travers comme des fous, et comme ils n'ont aucune attribution précise, ils se ratrapent en vociférant des gros mots et en explosant partout sous vos pieds comme des torpilles. Certains sont de véritables enfants terribles, qui inclinent leurs casquettes suivant un angle excessif et se donnent l'air féroce d'un jeune coq. Généralement grands consommateurs d'huile de Macassar et de baume de Colombie, ils sont

furieusement impatients d'avoir des favoris ; et parfois, après avoir appliqué leurs onguents, ils s'exposent au soleil afin de favoriser la fertilité de leur menton.

Étant donné que la seule façon d'apprendre à commander consiste à apprendre l'obéissance, il est d'usage, à bord d'un navire de guerre, que les élèves reçoivent constamment des ordres des lieutenants ; cependant, comme on ne leur désigne pas une destination exacte, ils sont toujours en route, mais n'arrivent jamais. À certains égards, ils mènent une vie plus dure que les simples matelots. Ils servent d'estafettes et de commissionnaires à leurs supérieurs.

« Élève Coquinet », appelle un officier de pont en faisant signe à un jeune homme.

L'élève Coquinet s'avance, salue et attend respectueusement.

« Allez dire au maître d'équipage que je veux le voir. »

Chargé de cette mission dangereuse, le jeune aspirant s'éloigne en toute hâte, fier comme un roi.

Les midships logent ensemble dans l'entrepont où, de nos jours, ils dînent sur une table recouverte d'une nappe. Ils ont droit au poivrier ; de jeunes mousses (choisis parmi l'équipage) les servent, et ils boivent parfois le café dans de la porcelaine. Mais malgré tous ces raffinements modernes, il arrive parfois que le matériel de leur cercle se dégrade lamentablement. La porcelaine est cassée, la cafetière vernissée aussi bosselée que les chopes en étain d'une taverne ; les fourchettes ressemblent à des cure-dents (et ont parfois cet usage) ; les couteaux ne sont plus que des scies, et il faut envoyer la nappe au voilier pour y faire coudre des pièces. Sans mentir, on dirait une bande de jeunes potaches et d'étudiants, pensionnaires dans un collège, surtout en ce qui concerne le vacarme qu'ils font dans leur quartier. L'entrepont bourdonne, vrombit et grouille comme une

ruche, ou comme une classe enfantine, par grosse chaleur, au moment où la maîtresse d'école s'endort avec une mouche sur le nez.

À bord des frégates, le carré - asile des lieutenants -, étant immédiatement contigu à la timonerie, se trouve donc placé sur le même pont qu'elle. Aussi, lorsque les aspirants qui, comme la plupart des enfants, se réveillent de bonne heure le matin, se mettent à ruer dans leurs hamacs, ou à galoper en chemise de nuit retroussée « à deux ris », en jouant à chat perché parmi les « points d'écoute », il arrive fréquemment au premier lieutenant de faire soudain irruption parmi eux en s'écriant :

« Jeunes gens, votre conduite m'étonne. Je vous prie de cesser vos gambades. Aspirant Coquinet, dites-moi ce que vous faites à cette table sans votre pantalon ? Regagnez votre hamac, voulez-vous ! Et que ceci ne se reproduise plus. Si vous dérangez encore une fois le carré des officiers, messieurs, vous aurez de mes nouvelles. »

Ceci dit, le lieutenant aux cheveux grisonnants réintégrait sa cabine et sa couchette, comme un père de famille nombreuse qui a dû se lever en robe de chambre et en pantoufles pour aller apaiser un charivari matinal dans la chambre surpeuplée de ses enfants.

Étant descendu depuis le commodore jusqu'à l'aspirant, j'en arrive finalement à un groupe sans appellation spéciale, qui forme un « mess » à lui tout seul, séparé des matelots. Ce mess englobe habituellement plusieurs subordonnés, comprenant le capitaine d'armes, le commis aux vivres, les caporaux d'armes, les sergents de marine et le magasinier qui constituent l'aristocratie immédiatement supérieure aux hommes d'équipage.

Le capitaine d'armes est une sorte de gendarme doublé d'un maître d'école ; il porte des vêtements civils et se reconnaît à sa canne en rotin, insigne officiel de ses

fonctions. Cet homme est haï de tous les marins. Son service consiste essentiellement à moucharder et à dépister les délinquants. Il règne en tyran sur le poste des couchettes. Il est à l'affût des moindres taches de graisse faites par les divers cuisiniers des mess, et lorsque l'on a besoin de tout le monde sur le pont, c'est lui qui houspille les traînards hors des panneaux d'écoutille. Il est indispensable qu'il se montre aussi vigilant que Vidocq lui-même. Mais il exerce un métier odieux autant qu'ingrat. Lorsque la nuit est noire, la plupart des capitaines d'armes se tiennent toujours prêts à esquiver les boulets de quarante-deux livres qui risquent de leur être jetés du haut des panneaux.

Les caporaux d'armes servent d'adjoints et d'assistants à ces importants personnages.

Les sergents de marine sont habituellement de grands gaillards à la colonne vertébrale rigide, à la lèvre supérieure crispée, qui se montrent très exclusifs dans leurs goûts et prédilections.

Le magasinier est un monsieur qui dispose d'une sorte de comptoir dans une soute à goudron, tout au fond de la cale avant. Nous reparlerons bientôt de lui plus en détail.

À part les officiers énumérés ci-dessus, il n'en est point qui prennent leurs repas à l'écart des matelots. Les « seconds maîtres », comme on les nomme, c'est-à-dire le quartier-maître de manœuvre, les seconds maîtres canonier et charpentier, et le quartier-maître voilier, les chefs de hune, chefs de la cale d'avant et de la grande cale, ainsi que les différents quartiers-maîtres, font tous popote commune avec l'équipage. Dans la marine américaine, ils ne se distinguent des simples matelots que par leur paye légèrement plus élevée. Mais dans la flotte anglaise, ils portent des ancres et des couronnes brodées sur les manches de leurs vareuses, comme insignes de leurs fonctions. En France, on

les reconnaît aux galons de laine qu'ils arborent au même endroit, pareils à ceux qui désignent les sergents et les caporaux de l'armée de terre.

Vous pouvez ainsi vous rendre compte que, sur un navire de guerre, la table est le critère du rang. Le commodore dîne tout seul, parce qu'il est le seul homme de son espèce à bord. Il en est de même pour le capitaine ; les officiers du carré, les officiers mariniers, les aspirants, ceux qui font partie de la table du capitaine d'armes, et les simples matelots, tous, respectivement, mangent ensemble, parce qu'ils se trouvent, respectivement, placés sur un pied d'égalité.

Pour la même raison, le commodore a son steward et son cuisinier personnels, qui ne servent que lui, ainsi que son propre fourneau, réservé à la seule cuisson de ses repas. Il en est de même pour le capitaine. Les officiers du carré ont également leur steward et leur cuisinier, tout comme les aspirants. Pour ces deux derniers groupes, la cuisine se fait dans une partie distincte de la coquerie - à l'avant -, sur un large foyer de plusieurs pieds de long.

CHAPITRE 7

DÉJEUNER, DÎNER ET SOUPER

Il n'y a pas que la table qui soit le symbole du rang à bord d'un vaisseau de guerre, il y a aussi l'heure du dîner. Celui qui dîne le plus tard est le personnage le plus haut placé, et celui qui dîne avant les autres est considéré comme le moins important. Sur un vaisseau amiral, le commodore dîne généralement vers 4 ou 5 heures ; le capitaine à 3 heures ; les lieutenants à 2 heures, tandis que « le peuple »

(c'est ainsi que, dans la nomenclature du gaillard d'arrière, les matelots sont surtout désignés*) s'attable devant son bœuf salé exactement à midi.

On peut se rendre compte que, tandis que les rois et les seigneurs de la mer dînent à des heures plutôt patriennes, et finissent à la longue par détériorer leurs fonctions digestives, au contraire les roturiers marins - « le peuple » - maintiennent leur solide constitution en conservant la bonne vieille tradition élisabéthaine, prescrite par Franklin, qui veut que l'on dîne à midi.

Midi ! C'est le centre naturel, la clef de voûte et le cœur même du jour. À cette heure, le soleil est arrivé au sommet de son ascension ; et comme, alors, il a l'air de rester suspendu en équilibre pendant un instant avant de redescendre de l'autre côté, on pourrait raisonnablement supposer qu'il s'arrête juste pour dîner, offrant ainsi un exemple éminent à l'humanité tout entière. Le reste de la journée s'appelle « après-midi » ; rien qu'à prononcer ce doux mot, vous évoquez des pavots bien abrités du vent et un bon petit somme, une mer estivale sur laquelle glissent des bouffées de brise légère, des dauphins nageant langoureusement au loin... « Après-midi » ! Ce terme implique qu'il s'agit d'un petit acte qui succède au grand drame du jour, et que l'on doit jouer sans effort, à loisir. Mais comment est-ce possible si vous dînez à 5 heures ? Car, après tout, bien que *Le Paradis perdu* soit un noble poème, et que nous autres marins partagions largement, sans nul doute, l'immortalité des Immortels, avouons honnêtement, ô camarades de bord, que, tout bien considéré, nos dîners constituent les affaires les plus importantes de cette vie que nous passons au-dessous de la lune. Que

* La même nomenclature utilise aussi l'appellation « les hommes ».

serait une journée privée du dîner ? Une journée de jeûne ! Mieux vaudrait qu'un tel jour fût une nuit.

Il existe encore d'autres arguments sur ce sujet. Midi est l'heure naturelle de notre dîner, parce que les pendules mêmes que nous avons inventées arrivent au point terminus à cette heure-là ; elles ne peuvent aller au-delà de douze heures, mais poursuivent immédiatement leur ronde immuable. Adam et Ève dînaient sûrement à midi ; et le patriarche Abraham aussi, au milieu de son troupeau ; et le vieux Job, avec ses faucheurs et ses moissonneurs de la neuvième heure, dans la grande plantation d'Uts ; quant au vénérable Noé, il devait aller dîner exactement lorsque l'on « piquait huit » (midi) à la cloche de l'Arche, en compagnie de sa maisonnée flottante.

Mais bien que cette heure du dîner, de tradition antédiluviennne, soit repoussée aujourd'hui par nos modernes commodores et capitaines, elle reste encore en vigueur parmi « le peuple » placé sous leurs ordres. Bien des choses raisonnables que le grand monde proscrit trouvent un refuge dans la plèbe.

Certains commodores veillent très attentivement à ce que nul à bord n'ait l'audace de dîner après que son propre dessert (celui du commodore) a été desservi - pas même le capitaine ! On raconte, de source sûre, qu'un capitaine se risqua une fois à dîner à 5 heures, alors que l'on servait le commodore à 4 heures. Le lendemain, comme le veut l'histoire, ce capitaine reçut un ordre écrit et dîna désormais à 3 heures et demie.

Si « le peuple » n'a aucune raison de se plaindre de l'heure de son dîner à bord d'un navire de guerre, il a en revanche un sujet précis de mécontentement, qui pourrait pousser les hommes à se mutiner, dans le choix abusif des heures qui lui sont assignées pour le petit déjeuner et le souper.

Petit déjeuner à 8 heures ; dîner à midi ; souper à

4 heures. Et rien d'autre en dehors de ces trois services : pas la moindre collation, nul lunch. En raison de cette organisation (et aussi parce que, en mer, les matelots de quart se succèdent par bordées pour manger), tous les repas des vingt-quatre heures sont resserrés dans un laps de temps de moins de huit heures ! Il s'écoule donc seize heures mortelles entre le souper et le déjeuner du lendemain matin, y compris huit heures de service sur le pont pour la bordée de quart. C'est une formule barbare ; n'importe quel médecin vous le dira. Réfléchissez un peu ! Vous avez fini de souper avant que le commodore ait dîné. Et en été, sous les hautes latitudes, lorsque vous avez pris votre dernier repas de la journée, il vous reste encore au moins cinq heures de jour !

Monsieur le ministre de la Marine, au nom du « peuple », je vous prie d'intervenir sur cette question. Il m'est arrivé bien des fois, à moi, gabier de grand mâât, de m'évanouir pour de bon pendant le quart du matin, lorsqu'il faisait mauvais temps et que l'on exigeait toute mon énergie, par suite de cette habitude mesquine et déraisonnable de répartir les repas du gouvernement à bord. Nous vous supplions, monsieur le ministre, de ne pas vous laisser influencer par l'Honorable Conseil des commodores, dont les membres vous affirmeront, sans aucun doute, que 8 heures, midi et 4 heures sont les seuls moments qui conviennent au « peuple » pour les repas, attendu qu'à ces mêmes heures s'effectue la relève des quarts. Or, si cette solution paraît plus élégante et commode aux officiers, et semble même très bonne et parfaite sur le papier, elle s'opère franchement au détriment de la santé ; et en temps de guerre, il peut en résulter des conséquences graves pour toute la nation. En effet, si l'on voulait bien procéder à une enquête adéquate, on découvrirait peut-être que lorsque des marins astreints à prendre leurs repas aux heures susdites ont rencontré, de nuit, un navire ennemi, ils ont presque toujours

été battus ; je veux dire qu'ils l'ont été lorsque les repas de l'adversaire étaient, eux, servis à des heures convenables. Bref, ce phénomène ne peut s'expliquer que d'une seule façon - parce que « le peuple » des navires vaincus combattait le ventre vide.

CHAPITRE 8

CONTRASTE ENTRE ERSE-EN-BITORD ET JACK L'ENRAGÉ

Après cet aperçu sur les principales divisions à bord d'un navire de guerre, passons maintenant aux spécialités - et en particulier à deux lieutenants de vaisseau, grands seigneurs appartenant à la noblesse, puisqu'ils étaient membres de cette véritable Chambre des pairs qu'est la « sainte-barbe ». Nous avons à bord plusieurs jeunes lieutenants, mais en étudiant seulement ces deux spécimens - qui représentaient les caractères extrêmes pouvant être rencontrés dans leur catégorie -, il est facile d'en déduire la nature des autres officiers de même grade.

Les matelots avaient baptisé l'un de ces deux lords du gaillard d'arrière d'un surnom de leur invention : « Erse-en-bitord ». Naturellement, ce sobriquet était destiné à caractériser l'homme, et il y réussissait pleinement.

Dans les frégates et sur tous les gros navires de guerre, on utilise, au moment de l'appareillage, un gros filin appelé « tournevire », qui transmet la tension du câble au cabestan, afin de pouvoir lever l'ancre sans que ce câble, pesant et boueux, s'enroule directement autour du cabestan. Étant donné que le câble pénètre dans le trou d'écubier, il est indispensable, pour que cette chaîne mobile demeure fixée

à son « tournevire », également mobile, de disposer d'un lien que l'on puisse enrrouler rapidement autour d'eux. C'est ce lien que l'on appelle une « erse-en-bitord ». Et l'on pourrait difficilement inventer un système mieux adapté au but proposé. Il s'agit d'un cordage mince, sans torons, effilé, préparé avec beaucoup de soin ; particulièrement flexible, il s'enroule et s'entortille autour du câble et du tournevire comme un élégant serpent boa enserrant les tiges entrelacées d'une liane. Et en vérité, Erse-en-bitord était le type et le symbole même du dandy, élancé, gracieux, souple et onduleux. Ainsi s'explique le choix du nom conféré par les marins à ce lieutenant.

Oh, Erse-en-bitord ! Avec ta taille de guêpe et tes joues languides, de quelle alcôve marine sortais-tu ? de quelle boutique de modes pour sirène ? Quelle marâtre cruelle osa t'arracher aux profondeurs pour gâter ta fraîcheur au contact de l'air salin ?

Est-ce bien *toi*, Erse-en-bitord, qui, durant le voyage aller, au large du cap Horn, contemplais l'île de l'Ermite à travers des jumelles de théâtre ? Est-ce *toi* qui eus l'idée de suggérer au capitaine d'asperger de quelques gouttes d'eau de lavande le « fond » des voiles au moment de les ferler quand il surventait, afin que tes narines ne fussent point offensées par l'odeur de moisi quand on les rétablirait ? Je ne *dis* pas que c'était toi, Erse-en-bitord, je ne fais que poser poliment la question.

Pour parler net, Erse-en-bitord était un de ces jeunes officiers que la vue d'un uniforme bien coupé a séduit dans sa jeunesse. Il devait s'imaginer que si un officier de marine s'habillait avec élégance et avait une conversation distinguée, il possédait tout ce qu'il faut pour soutenir l'honneur de son pavillon et immortaliser son tailleur. Bien des jeunes gens se sont brisés sur cet écueil. Car sur le gaillard d'arrière d'une frégate, il ne suffit pas d'arborer une tenue qui sort de

chez Stultz ; il ne suffit pas d'être harnaché de bretelles et de sous-pieds ; il ne suffit pas d'avoir de douces réminiscences de Laures et de Mathildes. La vie qu'on y mène est rude, tissée de labeur et de fatigue, et l'homme qui n'a pas, dans une large mesure, l'étoffe d'un simple matelot ne deviendra jamais officier. Prenez la chose à cœur, aspirants de marine, tous autant que vous êtes. Plongez le bras jusqu'au coude dans le goudron, et voyez ce que vous en pensez avant de solliciter un brevet. Préparez-vous aux rafales violentes, au gros temps et aux typhons ; lisez des relations de naufrages et de désastres épouvantables ; étudiez les récits de Byron et de Bligh ; familiarisez-vous avec l'histoire de la frégate anglaise *Alceste* et de la frégate française *Méduse*. Il vous arrivera peut-être, de temps à autre, de faire escale à Cadix et à Palerme ; mais n'oubliez pas que pour une seule journée passée au milieu des orangers et des belles dames, vous aurez des mois entiers de pluie et de vent.

Et en ces occasions, Erse-en-bitord fut mis à rude épreuve. Mais avec l'intrépide efféminement du véritable dandy qu'il était, il persistait à prendre ses bains d'eau de Cologne et à arborer des mouchoirs bordés de dentelle au plus fort de la tempête. Hélas, Erse-en-bitord ! Pour rien au monde, tu n'aurais pu te passer de ta lavande...

Pourtant, Erse-en-bitord n'était pas bête. Théoriquement, il connaissait sa profession, mais la théorie pure ne constitue que la millième partie de ce qu'il faut pour faire d'un homme un marin. Vous ne pourrez jamais sauver un navire en cherchant la solution d'un problème dans une cabine ; c'est sur le pont que se trouve le champ de bataille.

Étant bien conscient de son insuffisance en certaines matières, Erse-en-bitord n'embouchait jamais le porte-voix réservé aux officiers de quart sans un tremblement des lèvres et sans jeter un coup d'œil anxieux et interrogatif du côté du vent. Il encourageait les quartiers-maîtres, ces

Traduction de l'anglais (États-Unis) par Jacqueline Villaret,
revue par Philippe Jaworski

« En l'an 1843, je pris la mer comme "simple matelot" à bord d'une frégate des États-Unis qui se trouvait mouillée dans un port de l'océan Pacifique. Après être resté plus d'une année sur cette frégate, je fus libéré du service lorsque le navire revint à son port d'attache. Mes expériences et mes observations sont consignées dans le présent ouvrage.

New York, mars 1850. »

Herman Melville avait rédigé ces quelques phrases en guise de préface à la première édition américaine de *Vareuse-Blanche*. Il s'agit donc d'un récit vécu, à l'état brut, qui décrit en détail les conditions de servitude inhumaines auxquelles étaient soumis les matelots au XIX^e siècle. L'auteur nous fait revivre l'immense voyage qu'il fit, tout au long des côtes du Pacifique et de l'Atlantique, en passant par le redoutable cap Horn.

Vareuse-Blanche, surnom que Melville adopte ici, est le héros de cette épopée en prose. Il ne fait qu'un avec sa vareuse blanche fantomatique, vêtement bizarre qu'il a confectionné avec amour afin d'affronter les tempêtes du cap Horn, mais qui lui vaut l'antipathie de ses compagnons superstitieux et manquera même de provoquer sa perte...

Herman
Melville

Vareuse-Blanche
Herman Melville



IMAGINAIRE
GALLIMARD

Cette édition électronique du livre
Vareuse-Blanche de Herman Melville
a été réalisée le 9 janvier 2020 par les Éditions Gallimard.
Elle repose sur l'édition papier du même ouvrage,
(ISBN : 9782070127245 - Numéro d'édition : 170926).
Code Sodis : N32383 - ISBN : 9782072313240.
Numéro d'édition : 223625.