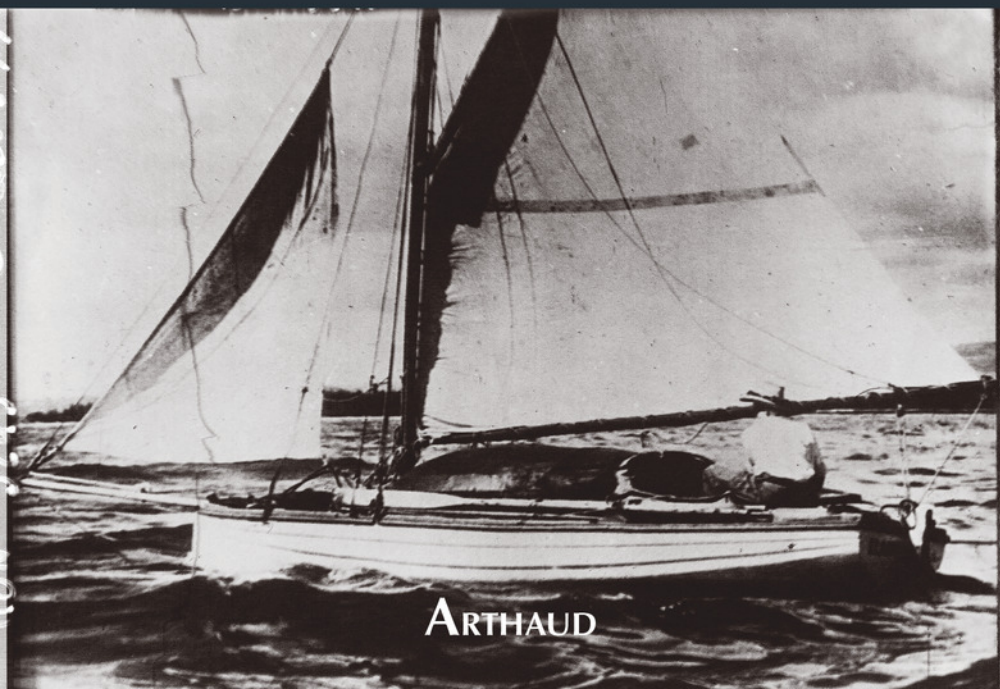


Fred Rebell

Seul sur les flots

Récit



ARTHAUD

« Pour commencer, j'entrepris de fabriquer un sextant, indispensable si je voulais pouvoir suivre ma progression à l'aide du soleil et des étoiles. Quelques cercles métalliques, un vieux télescope de boy-scout (acheté un shilling), une lame de scie et un couteau de table en acier inoxydable firent parfaitement l'affaire. »

Traverser le Pacifique - le plus grand océan du monde - sur une coque de noix non pontée ? Aucun marin digne de ce nom ne s'y risquerait. Pourtant, c'est ce qu'a réussi au début des années 1930 un émigrant letton sans le sou ne connaissant rien à la navigation à voile. Parti en toute illégalité de la côte est australienne à bord d'un petit dériveur conçu pour naviguer en eaux abritées, Fred Rebell atteint un an plus tard les États-Unis. Injustement méconnue, cette aventure de 13 000 kilomètres, ponctuée de péripéties à peine croyables, mérite une place à part dans l'histoire maritime. Parfaite illustration de l'exemple à surtout ne pas suivre, ce récit n'en est que plus captivant.

Fred Rebell (1886-1968), alias Paul Sproge, fuit la Lettonie en 1907 pour échapper à la conscription, prend à Hambourg l'identité d'un marin déserteur nommé Fred Kuball, avant de maquiller son passeport pour devenir Fred Rebell. Après quelques détours, il rejoint l'Australie où il exerce toutes sortes de métiers. Ruiné par la crise de 1929, il décide de refaire sa vie aux États-Unis. Ne pouvant s'y rendre légalement faute de papiers valides, il conçoit le projet insensé de traverser seul le Pacifique sur une embarcation de fortune.

Traduction d'Olivier Le Carrer, journaliste et navigateur, ancien rédacteur en chef de *Bateaux*. Il est l'auteur de *l'Atlas des lieux maudits* (Arthaud, 2013), *Trouver le Nord* (Delachaux et Niestlé, 2016), *69 année héroïque* (Paulsen, 2017).

Seul sur les flots

Titre original : *Escape to the Sea*

En dépit de nos recherches, nous n'avons pu retrouver
les ayants-droit de Fred Rebell. Nous tenons à leur disposition
les droits usuels en notre comptabilité.

© Flammarion, Paris, 2018 pour la présente édition

87, quai Panhard-et-Levassor

75647 Paris Cedex 13

Tous droits réservés

ISBN : 978-2-0813-9861-0

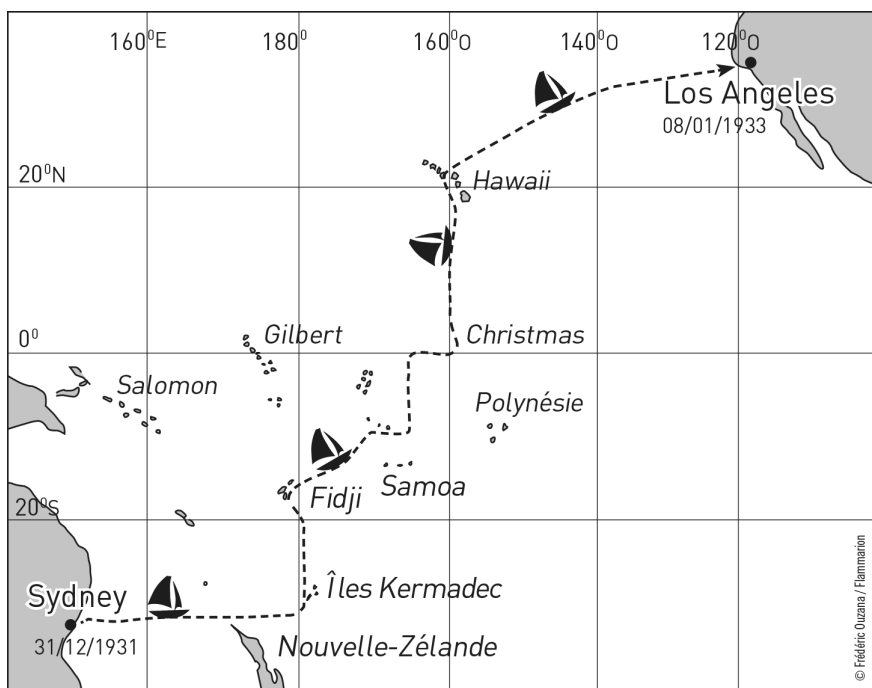
Fred Rebell

Seul sur les flots

*Traduction
d'Olivier Le Carrer*

ARTHAUD

Voyage de Fred Rebell



AVANT-PROPOS

par Olivier Le Carrer

Traverser le Pacifique – le plus grand océan du monde – sur une coque de noix non pontée ? Aucun marin digne de ce nom ne s’y risquerait. Et pourtant, c’est bien ce qu’a réussi au début des années 1930 un émigrant sans le sou ne connaissant rien à la navigation à voile. Parti en toute illégalité de la côte est australienne à bord d’un petit dériveur conçu pour naviguer en eaux abritées, il atteint un an plus tard les États-Unis. Cette aventure injustement méconnue mérite une place à part dans l’histoire maritime. En raison de la dimension de cet exploit, mais aussi de la personnalité de son auteur.

La vie de Fred Rebell, alias Paul Sproge, son vrai nom, est à elle seule un roman. Né le 22 avril

1886 en Lettonie, à Windau (dénomination allemande de la future Ventspils), il fuit son pays en 1907 pour échapper à la conscription russe, prend à Hambourg l'identité d'un marin déserteur nommé Fred Kuball, avant de maquiller son passeport pour devenir Fred Rebell. Il travaille comme soutier sur un cargo puis se fait passer clandestin pour quitter l'Europe. Après quelques détours, il rejoint l'Australie où il exerce toutes sortes de métiers et finit par trouver une certaine stabilité.

Las ! Un mariage malheureux gâche ce fragile bonheur avant que la crise de 1929 ne le ruine totalement. Bouleversé ensuite par un nouveau chagrin d'amour, il pense mettre fin à ses jours mais décide finalement de refaire sa vie aux États-Unis. Ne pouvant s'y rendre légalement faute de papiers valides et d'argent, il conçoit le projet apparemment insensé de faire cette traversée sans rien demander à personne, seul sur une embarcation de fortune. Il achète à cette fin, pour une bouchée de pain, un vieux *couta*, voilier en bois sans cabine d'un peu plus de 5 mètres utilisé principalement pour régater en baie de Sydney.

La fortune sourit aux audacieux : à l'issue d'un périlleux voyage ponctué de péripéties à peine croyables, il arrive donc en janvier 1933 à

Avant-propos

Los Angeles... où il est aussitôt incarcéré pour immigration illégale, n'ayant bien sûr pas les visas adéquats sur le passeport qu'il s'est fabriqué lui-même. Son exploit ayant été salué par toute la presse américaine, il est rapidement libéré sous caution, la justice n'ayant aucune envie de se mettre l'opinion à dos en maintenant ce héros en détention. Il passera ensuite plusieurs années paisibles en Californie, travaillant à l'entretien et à la rénovation de bateaux de plaisance, avant de se faire expulser « de son plein gré » vers la Lettonie, le mal du pays commençant à le tourmenter.

En 1937, désireux de reprendre le large, Paul Sproge modifie un petit bateau de pêche avec l'idée de repartir en Australie. Mais l'histoire ne repasse pas les plats : ce qu'il avait si bien improvisé à bord d'une embarcation minimaliste dans le vaste Pacifique ne fonctionne plus avec un bateau plus lourd et somme toute moins bien adapté. Et les eaux européennes ne sont pas toujours faciles à négocier. Après plusieurs échouements, Paul Sproge jette l'éponge sans avoir dépassé le golfe de Gascogne et finira par se faire embarquer en 1939 comme marin à tout faire sur un yacht de Jersey – le *Reine d'Arvor* – en partance pour l'Australie, via le canal de Panama. Il s'installe ensuite pour de bon à Sydney comme charpentier,

Seul sur les flots

obtenant la nationalité australienne une quinzaine d'années plus tard. Il y meurt le 10 novembre 1968, à l'âge respectable de 82 ans.

C'est le récit original de l'auteur, rédigé en Lettonie après son retour des États-Unis, que l'on trouvera traduit ici. Il raconte sa première émigration vers l'Australie et bien sûr le fameux voyage transpacifique entre 1931 et 1933. Paul Sproge désespéra un temps de réussir à le faire publier, avant de convaincre l'éditeur anglais John Murray en 1939.

Faut-il prendre ce texte à la lettre ? Pour l'essentiel, oui. La réalité de son parcours ne fait aucun doute, tout comme les dates et les lieux des escales, ses déboires conjugaux, les conflits avec les différentes administrations, et jusqu'au matériel utilisé. Oui, cet homme qui ne doutait de rien a bien pris le large en fabriquant lui-même ses instruments de navigation à l'aide de vieilles pièces de ferraille ; sans autres cartes que celles recopiées à la main sur un vieil atlas trouvé à la bibliothèque municipale...

Peut-être a-t-il enjolivé certains épisodes, et parfois péché par omission : quand il oublie par exemple de mentionner lors de ses débuts d'agriculteur près de Perth, en Australie-Occidentale, que

Avant-propos

le choix de cette région ne doit rien au hasard. Son frère Richard y est déjà installé comme bûcheron.

On peut aussi sourire de ses envolées mystiques et des « miracles » que lui valent ses prières au milieu de l'océan. Au moins faut-il reconnaître que l'homme a de la suite dans les idées : après avoir eu la révélation pendant ces mois de solitude en mer, il ne cessera ensuite d'approfondir le sujet, consacrant une partie de son temps à rencontrer les représentants de toutes les Églises de Los Angeles afin de choisir le mouvement chrétien qui lui conviendrait le mieux... Il deviendra ainsi – et jusqu'à la fin de ses jours – une sorte de prédicateur laïc pour l'Assemblée de Dieu, l'un des courants du pentecôtisme.

Première partie

L'exil

Chapitre 1

C'est pendant l'année 1900 que ma vie a complètement changé de direction. Par hasard, à cause d'un roman que l'on m'a fait lire au collège. C'est incroyable comment un petit rien peut bouleverser une existence. Un incident banal, une lecture, un mot entendu, et vous voilà parti autour du monde.

Si ce texte ne m'était pas tombé entre les mains, j'aurais sans doute fini ma vie prématurément dans la boue d'une tranchée, le corps dévoré par la vermine et truffé d'acier. Le plus étonnant, c'est que je suis incapable de me souvenir du titre de ce livre qui m'a sauvé. Il racontait l'histoire affreuse d'une jeune femme perdant toute sa famille au fil de plusieurs conflits successifs et devenant une pacifiste convaincue¹. Sa description des horreurs

1. Il s'agit de *Die Waffen nieder!* (traduit en français sous le titre *Bas les armes!*) écrit par Bertha von Suttner,

de la guerre m'impressionna tant que je me dis aussitôt : « Non ! Jamais ! Sous aucun prétexte je ne participerai à une telle folie ! »

Étant né en Lettonie, pays placé alors sous la botte de l'Empire russe, je n'avais pas la moindre chance d'échapper au service militaire obligatoire. Pour ne pas renier mes convictions, il ne me restait plus que la solution de partir. Ce que je fis sitôt atteint l'âge d'être appelé sous les drapeaux. Tromper les gardes-frontières pour passer en Allemagne fut un jeu d'enfant, mais je n'étais pas pour autant tiré d'affaire. Je croyais naïvement trouver ainsi la liberté, mais l'Empire allemand ne ressemblait pas du tout au pays fraternel et ouvert que j'imaginai sottelement. Il n'avait rien à envier à la Russie des tsars en matière de tracasseries stupides, bien au contraire. Impossible par exemple d'obtenir ici le moindre emploi sans montrer un passeport valide.

J'allai donc rendre visite au consul de Russie, en espérant que ma détresse saurait l'émouvoir. Hélas, il me reçut sans aménité, se bornant à dire qu'il n'était pas question de donner un passeport

baronne autrichienne et militante pacifiste. Publié en 1889, ce livre connut un grand succès dans toute l'Europe et valut à son auteur de recevoir le prix Nobel de la paix en 1905. (NdT, comme toutes les notes de l'ouvrage.)

à un déserteur et m'indiquant l'adresse d'une œuvre religieuse qui pouvait venir en aide aux jeunes gens comme moi.

Mais je me fichais complètement que l'on me fasse la charité ! Je voulais juste un passeport et la plus généreuse des associations était bien incapable de fournir ce genre de choses. J'en étais là de mes réflexions quand la vue d'un magasin de brocante où se pressaient des citoyens visiblement peu argentés me donna une idée : si un lit d'occasion convenait bien pour dormir, pourquoi un passeport de seconde main ne serait-il pas aussi bon qu'un neuf ? Certes, il ne serait pas aussi chic et brillant, mais qu'importe pour un document qui traîne au fond d'une poche et ne cesse d'être manipulé par des fonctionnaires aux doigts gras !

Il y avait alors à Hambourg un bistrot nommé la Taverne des Bandits. Je découvris vite qu'en plus de débiter de la bière et du schnaps, l'endroit abritait une sorte de marché aux « documents d'occasion ». Exactement ce qu'il me fallait : pour un prix défiant toute concurrence – un demi-dollar –, j'y trouvai un passeport usagé, mais apparemment parfait.

Malheureusement, cette bonne affaire cachait une mauvaise surprise. J'avais l'intention de m'embarquer comme matelot sur un navire de

commerce ; il me fallait donc aller au bureau des Affaires maritimes allemandes pour me procurer un permis de navigation. En consultant mon passeport, l'employé me demanda si j'avais déjà navigué. Je lui répondis naturellement par la négative.

— Attendez ! Comment pouvez-vous dire que vous n'êtes jamais allé en mer alors que votre nom est répertorié sur mon registre pour trois embarquements sur trois navires différents ?

Maintenant, je comprenais pourquoi ce document m'avait coûté si peu cher... « Fred Kuball » (l'ancien titulaire du passeport et donc mon nouveau nom) était vraisemblablement un marin peu consciencieux qui avait déserté au cours de son dernier voyage, abandonnant son permis dans le coffre du commandant qui le gardait sous clé selon l'usage. Et ce passeport ne pouvait guère servir qu'à m'envoyer au cachot. Je tentai pour la forme d'expliquer à l'employé que j'avais perdu mon permis. Mais sa réponse fut sans appel :

— Arrêtez de me raconter des histoires ou j'appelle la police !

Je n'insistai pas et filai au plus vite, évidemment contrarié par cette malchance. Mais à bien y réfléchir, je conclus que ce passeport n'était pas si

mauvais, il avait juste besoin d'une petite amélioration : un nouveau nom. J'achetai donc le nécessaire chez un pharmacien et me mis au travail. Ce fut la fin de « Fred Kuball » et la naissance de « Fred Rebell ». Les services des Affaires maritimes ne trouvèrent évidemment aucune trace de ce nom dans leurs registres puisqu'il était né une demi-heure plus tôt, et j'obtins sans mal ce précieux permis de navigation qui fit de moi le marin le plus jeune de tout Hambourg.

Vous pensez peut-être que j'ai mal agi ? Mais qu'y a-t-il là de répréhensible ? C'est l'homme et son travail qui valent quelque chose, pas les papiers. Si une administration est folle au point de ne pas laisser quelqu'un travailler sous prétexte qu'il n'a pas de passeport, eh bien il faut juste lui faire plaisir, comme on s'efforce de ne pas contrarier une personne dérangée. Ils me demandaient d'avoir un nom et des papiers ? Je possédais maintenant les deux, et nul doute que j'étais bien Fred Rebell puisque ce nom figurait sur mon passeport.

Ami lecteur, je sais qu'il n'est pas d'usage de livrer la morale dès le début d'une histoire, mais je vais le faire tout de même (et j'en garde d'autres pour plus tard !). Vois toutes ces nations aux

armées puissantes, avec leurs stocks de canons, leurs frontières, leurs gardes-frontières et leurs passeports. De l'autre côté, regarde-moi, jeune étudiant idéaliste sans le sou, vivant d'expédients loin de chez lui. Qui aurait pu penser alors que le plus fragile durerait plus longtemps que les puissants, que ces États autoritaires seraient sous peu anéantis, tandis que moi je vivrais une longue vie heureuse ?

Mais je reviens à mon histoire. Fred Rebell était donc devenu un marin, rapidement familier de tous les ports européens. À Anvers, je croisais des centaines de jeunes gens, pacifistes comme moi, qui avaient fui la conscription dans leurs pays et se mêlaient ici aux marins et aux plus pauvres. Le « marché du passeport d'occasion » ne pouvait répondre à la demande. Un atelier clandestin tournait ici à plein régime, capable de fournir pour quelques dollars des faux papiers – de n'importe quel pays – plus vrais que nature.

De mon côté, je réalisais que la vie de matelot n'était pas un chemin de roses. Mes parents m'avaient donné une excellente éducation, je savais tout ce que doit savoir un jeune passé par un bon collège, mais il me manquait la force et l'endurance nécessaires pour ma nouvelle fonction. Un jour, alors que je m'échinais avec des

quintaux de charbon dans la cale d'un cargo allemand, je fus stupéfait d'entendre le chef mécanicien me lancer :

— Tu as un bon boulot tranquille ici.

Tranquille ? Mais à quoi pouvait-il donc penser ? Était-il abruti au point de ne pas comprendre à quel point mon dos me faisait mal et combien cette brouette pesait dans mes bras ? Je n'avais jamais travaillé aussi dur de ma vie !

Heureusement, les choses s'améliorèrent avec le temps. L'entraînement finit par rendre mon corps plus résistant, et après une année de ce régime, je me sentais presque prêt à partager le point de vue du mécanicien : finalement, ce travail n'était pas si mal. Le métier rentrant, je profitais même d'une petite promotion en tant que chauffeur-soutier.

Pour compenser les rigueurs de ma tâche, j'avais aussi eu plaisir à goûter le charme de cette vie itinérante, accédant à des paysages et des villes qui m'étaient totalement inconnus jusqu'ici. Mais la magie ne devait pas durer longtemps. Assez rapidement, tous ces lieux finirent par se ressembler et j'aspirai à poser pied à terre afin de m'installer quelque part. Il me fallait juste trouver le bon pays pour cela. Dans un premier

Cet ouvrage a été mis en page par IGS-CP
à L'Isle-d'Espagnac (16)