

PRÉFACE DE BJÖRN LARSSON

JOSHUA  
**SLOCUM**  
**Seul autour  
du monde**



ARTHAUD POCHE



Seul autour du monde



Joshua Slocum

Préface de Björn Larsson

# Seul autour du monde

Traduit de l'anglais par  
Françoise Gall

**ARTHAUD** POCHÉ

Titre original :  
*Sailing Alone Around the World*

© Éditions Zeraq, 2014, pour la traduction et la préface  
(traduite du suédois par Isabelle Le Roy)

© Flammarion, Paris, 2019 pour la présente édition

87, quai Panhard-et-Levassor

75647 Paris Cedex 13

Tous droits réservés

ISBN : 978-2-0814-3139-3

## Préface

Durant l'été 1977, je partis pour Saint-Malo, en Bretagne, enseigner en français dans un cours d'été organisé par l'université de Rennes. En quittant la Suède, je ne savais pratiquement rien de la ville où j'allais passer deux mois, et j'aurais eu du mal à la situer sur la carte de France. À cause d'un empêchement imprévu de mon prédécesseur, je fus contraint de partir précipitamment, sans avoir eu le temps ni d'obtenir la confirmation officielle du recteur, ni de vérifier de plus près ce qui m'attendait.

Je partis donc de façon un peu hasardeuse pour Paris, d'où je pris un train de nuit jusqu'à Saint-Malo, où j'arrivai à cinq heures du matin. Une fois sorti de la gare, je restai incrédule devant le triste spectacle qui s'offrait à moi : un chien pouilleux qui se grattait frénétiquement au milieu de la rue, deux hôtels à l'air décrépit, quelques commerces aux vitrines éteintes et un café peu avenant qui levait tout juste son rideau.

J'entrai dans le bar et commandai un grand café et un croissant que j'avalai lentement, désabusé, tout en attendant le lever du jour. Une heure plus

tard, le ciel commença à s'éclaircir à l'est, projetant une lueur grisâtre sur les façades sales des maisons. Je payai et demandai au serveur si nous étions vraiment au centre de Saint-Malo, prêt à repartir par le premier train.

L'homme m'expliqua que pour aller au centre je devais prendre la première à gauche et continuer tout droit. Je fis comme il me l'avait indiqué, et bientôt le soleil qui se levait illumina les remparts de la ville et les grands bâtiments en granit qui se dressaient derrière. En m'approchant, je m'aperçus que la ville elle-même était entourée de bassins portuaires remplis d'embarcations en tous genres, allant des grands chalutiers jusqu'aux voiliers de toutes dimensions. Un quart d'heure plus tard, j'étais avec ma valise devant la plage du Sillon, longue de plusieurs kilomètres, à admirer l'Atlantique.

Cet été-là, je passai une grande partie de mon temps sur les remparts à regarder la mer. J'observais les bateaux qui disparaissaient sous l'horizon, entre les îles et les bouées, et je buvais des bières au pub L'Univers dont les murs étaient tapissés de photos et de portraits de marins illustres, depuis Cartier, qui découvrit le Québec, jusqu'à Tabarly, le plus célèbre navigateur français. Je compris très vite que tout à Saint-Malo tournait autour de la marine, de la navigation et de la mer ; au cours des siècles, les habitants de ce qui était alors une île, n'ayant pas eu le droit de posséder de champs sur la terre ferme, avaient été contraints de trouver leur subsistance en mer.

Au cours de cet été, je fis mes premiers pas hésitants sur une planche à voile et j'appris mes premiers rudiments de navigation. Je fus même invité à



faire un tour dans la baie sur un bateau de quatorze mètres, qui répondait au nom de *Gros Paul*, et était encore en grande forme bien qu'il ait été lancé au début des années 1900. Son capitaine, M. Hourière, n'était pas n'importe qui ; il faisait partie du club très fermé des cap-horniers, réunissant les capitaines ayant doublé le cap Horn à la voile. Le marin, dont j'ai oublié le nom – il n'y en avait qu'un à bord – était également un personnage. Outre le fait qu'il était capable de faire un nœud de chaise d'une seule main, nous pûmes constater que sous les ordres de M. Hourière, qui était à la barre, il faisait exactement tout ce qui était nécessaire à bord, y compris au moment de passer l'écluse pour entrer sur la Rance... à la voile !

Il n'en fallait pas plus pour faire naître un rêve : moi aussi un jour je naviguerais seul sur l'Océan. Certes, j'avais encore beaucoup de chemin à parcourir : je ne savais même pas naviguer. De retour en Suède, je fis ce que je fais d'habitude quand je veux réaliser un rêve, qu'il s'agisse de vivre sous les mers dans le sillage de Cousteau ou de devenir écrivain en suivant celui d'Hemingway : je me rendis dans une librairie.

C'est là que je découvris Joshua Slocum et son *Seul, autour du monde*. L'exemplaire aux pages jaunies et à la couverture cornée qui m'a suivi de bateau en bateau dans ma bibliothèque de bord date de 1977, l'année de sa parution aux éditions En bok för alla – Un livre pour tous ; il était vendu au prix très abordable de cinq couronnes, presque trop peu pour un livre qui allait changer ma vie. Le récit que Slocum fait de sa circumnavigation idyllique – c'est

bien l'adjectif qui convient, malgré la fatigue et les difficultés – fut pour moi une véritable révélation. Je découvrais noir sur blanc la possibilité d'une vie que jusqu'alors j'avais seulement vaguement pressentie : était-il vraiment possible de naviguer seul autour du globe, sur son propre bateau, avec sa maison sous les pieds, ou plutôt sur le dos ? Apparemment, oui !

À l'époque, je n'étais pas conscient de la chance que j'avais eue de tomber sur le livre de Slocum. Par la suite, j'ai lu des quantités de récits de voyages en mer – au début, moins pour alimenter mon rêve que pour remédier à mon manque d'expérience : pendant longtemps, j'en savais plus sur les vagues gigantesques et les tempêtes qui frappent les alentours du cap Horn que sur la façon de hisser une grand-voile ou de prendre un ris ; mais il y a peu de livres que j'aie dévorés avec autant de plaisir et qui m'aient procuré la même joie que *Seul, autour du monde*. Beaucoup de navigateurs solitaires sont partis avec l'idée de pouvoir gagner leur vie en écrivant leurs souvenirs de voyages. Bien souvent, leurs récits sont tellement stéréotypés et se ressemblent tellement entre eux que l'on peut facilement les confondre. Non seulement la plupart des marins suivent les mêmes routes, mais ils donnent tous les mêmes détails : les adieux aux amis et à l'entourage, l'arrêt à Falmouth dans l'attente d'une fenêtre de haute pression pour traverser le golfe de Gascogne, les premiers dauphins qui jouent autour de l'étrave, l'approvisionnement aux Canaries, les alizés qui gonflent les voiles, l'odeur de la terre à l'approche des Caraïbes, les rencontres avec d'autres navigateurs – beaucoup plus rares que celles avec les

indigènes – autour d'une grillade et d'une bouteille de rhum, les problèmes administratifs avec les permis de navigation, la traversée du canal de Panama, la première tempête... et ainsi de suite jusqu'à ce que le tour du monde soit terminé, et que le navigateur, de retour à la maison, puisse montrer ses diapositives et signer ses livres dans tous les clubs de voile du pays.

Depuis quelques années, je fais partie du jury qui décerne un prix littéraire au meilleur livre de voyage publié en langue française. Le prix porte le nom de Nicolas Bouvier qui, avec *L'Usage du monde*, a écrit l'un des classiques du genre communément appelé *littérature de voyage* en français, ou *travel literature* en anglais. Ainsi, je lis chaque année entre trente et quarante livres de voyage aux destinations les plus diverses, écrits par des auteurs venus de tous les coins du monde. Pourtant, le jury n'a jamais eu à juger le compte rendu d'une traversée à la voile (ni même, à dire vrai, d'une ascension en montagne). De même, des noms comme Moitessier, Vito Dumas, Robin Knox-Johnston, Ellen MacArthur ou Slocum, ne figurent pas dans les volumes d'histoire ou dans les critiques littéraires relatives à la littérature de voyage. Les récits de navigation ne sont jamais évoqués dans les pages culture mais seulement dans les revues de voile. Sauf exception, ils sont publiés par des éditeurs spécialisés dans le nautisme, à la différence d'écrivains comme Claudio Magris, Paul Theroux ou Bruce Chatwin. C'est comme si les récits de navigation avaient une vie parallèle à la littérature ou qu'ils n'en faisaient pas partie.

On peut évidemment se demander pourquoi. Une des raisons est certainement que la plupart des livres du genre se bornent à une évocation fugace des pays et des populations que les auteurs rencontrent au cours d'un séjour de quelques semaines avant de lever une nouvelle fois l'ancre et de reprendre leur voyage. De cette façon, ils perdent une grosse proportion de lecteurs potentiels, notamment les simples voyageurs qui voudraient se préparer en lisant des livres sur les peuples et les cultures des pays étrangers qu'ils s'appêtent à visiter.

Une autre explication est que peu de marins-écrivains se risquent à décrire les aspects psychologiques et humains de la navigation, par exemple les rapports parfois tendus entre les membres d'équipage, ou la peur et les doutes du navigateur solitaire à l'approche d'une tempête, autrement dit tout ce qui justement, du point de vue de son contenu, fait que la littérature est ce qu'elle est.

Si on les compare aux grands classiques de la littérature de voyage dans lesquels la mer a un rôle de premier plan – *Le Miroir de la mer* de Conrad, et les inoubliables *Voyage sans but* et *Cap adieu* de Harry Martinson, par exemple –, les récits de navigation font en général bien pâle figure sur le plan de la profondeur existentielle. Et c'est probablement pour les mêmes raisons – sans vouloir faire d'autres comparaisons – que certains romans dont l'action se déroule sur un voilier, comme *S/Y Glädjen* d'Inger Alfvén, *L'Énigme des sables* d'Erskine Childers ou mon *Cercle celtique*, ont rencontré beaucoup de lecteurs, hors des rangs des marins.

Naturellement, la plupart des récits de navigation ne cherchent pas à s'immerger dans les profondeurs de la nature humaine ; leur objectif est bien différent et ils visent surtout à nourrir les rêves d'autres navigateurs et à leur donner des conseils sur les moyens de les réaliser. Rien de mal à cela, bien sûr. Au contraire. Parmi tous les récits publiés – qui ne sont que la partie émergée de l'iceberg des textes envoyés aux maisons d'édition –, il y en a beaucoup qui valent la peine d'être lus.

En fin de compte, comme pour la littérature en général, peu de ces livres de navigation, écrits par les navigateurs eux-mêmes – ou par quelque nègre, surtout pour les régatiers, qui, évidemment, sont toujours pressés –, réussissent à s'élever au-dessus de la moyenne et à résister à l'usure du temps pour devenir des classiques, ou au moins de « petits classiques » capables de toujours trouver de nouveaux lecteurs et de nouveaux rêveurs, au point de justifier une réédition. Parmi ceux-ci, on peut citer *La Longue Route* de Bernard Moitessier, *Från hav till hav* (« Autour de la Terre sur le *Tua-Tua* ») de « notre » Carl-Göran Cederströms ou *18 000 Sømil Midt i Verden* (« 18 000 milles au milieu du monde ») du Danois Jan Eske Bertelsen. Ces livres sont non seulement des journaux de bord détaillés et colorés, mais parviennent également à montrer la façon dont le marin lui-même est mis à l'épreuve et transformé psychologiquement par ses expériences.

Parmi ces classiques de la littérature nautique, *Seul, autour du monde* de Joshua Slocum occupe une place particulière, et pas seulement – et même pas principalement – parce qu'il a été le premier. Ce

n'est pas non plus grâce à son style fluide et précis, même si Slocum nous offre une prose austère et efficace, sans jamais recourir à des exagérations ou à des métaphores fleuries. Sagacité et réalisme sont les mots qui caractérisent le mieux son genre narratif. Slocum a un remarquable sens de l'humour, tout en sobriété : « La tortue était excellente. Je fus d'ailleurs parfaitement satisfait de mon cuisinier pendant tout le voyage, et lui-même n'eut jamais à se plaindre de moi. On n'avait jamais vu un équipage aussi unanimement d'accord. »

Durant la lecture, on sourit souvent, mais on éclate rarement de rire, même si parfois on n'en est pas loin. Au Cap, Slocum découvre que la guerre hispano-américaine a éclaté et il est mis en garde contre le risque d'être capturé par la flotte espagnole. Quelques jours plus tard, tandis qu'il navigue vers les États-Unis, il croise le cuirassé américain *Oregon* qui hisse le signal CBT pour lui demander s'il a aperçu quelque navire de guerre dans les parages. Après avoir répondu par la négative, Slocum à son tour envoie un signal : « Restons ensemble pour nous protéger mutuellement. » Son signal demeurera sans réponse.

Personne ne peut faire le tour du globe sans avoir sa dose de tempêtes et de vagues vertigineuses, pas même le capitaine du *Spray*. Mais Slocum ne perd jamais son sang-froid. Il en a vu d'autres dans sa carrière : et même si ce n'était pas seul sur un voilier de onze mètres lancé près de cent ans auparavant, il sait que qui s'y frotte s'y pique. Il ne s'en prend jamais à la mer, pour la maudire ou en appeler à quelque puissance divine qui pourrait lui sauver la peau. Au contraire, il minimise toujours ses aventures :

*« J'essayai de comparer mon état avec celui des circumnavigateurs qui suivirent exactement la route que j'avais prise à partir des îles du Cap-Vert, mais il n'y avait pas de comparaison possible entre eux et moi. Leurs voyages romantiques ou périlleux, pour ceux qui avaient échappé aux pires souffrances ou à la mort, ne faisaient pas partie de mon expérience alors que je voguais seul autour du monde. En somme, je ne rencontrais que des circonstances heureuses, si bien que mes aventures étaient tout à fait prosaïques et dépourvues de pittoresque. »*

Face à une affirmation de ce genre, le lecteur s'arrête, incrédule. S'il y a quelque chose que l'on peut difficilement admettre, c'est que la circumnavigation de Slocum soit « prosaïque » ou « dépourvue de pittoresque ». Mais peut-être est-ce là une des raisons de la fascination, presque de l'affection, que l'on finit par éprouver pour ce récit et pour l'homme qui l'a écrit.

Il y a des types abominables qui ont écrit de magnifiques romans, par exemple Céline, mais il est difficile de trouver un récit de navigation écrit par une personne pour laquelle on n'éprouve pas un minimum de sympathie. Cette complicité avec l'auteur devient encore plus importante quand celui-ci est aussi l'unique personnage du livre, comme c'est nécessairement le cas quand il s'agit de navigation en solitaire.

Même en laissant de côté l'incontestable habileté de Slocum à décrire ce qu'il voit et ce qu'il vit, je suis convaincu que ce sont les traits de sa personnalité, son attitude devant la vie, la mer et la voile, qui rendent son livre si agréable à lire et sa navigation

si exemplaire et inspiratrice. La première chose qui frappe le lecteur est que Slocum ne juge ni ne condamne jamais les personnes qu'il rencontre durant son voyage, pas même les pirates qui le poursuivent en Méditerranée ou les indigènes qui le traquent dans le détroit de Magellan. Jusqu'au président Kruger, au Cap, qui cherche à le convaincre que la terre est plate et qu'il décrit avec une indulgence amusée.

Il n'y a aucune raison de douter de l'expertise de Slocum en tant que marin, bien que lui ne s'en vante jamais, même entre les lignes. Il donne de nombreux exemples de sa détermination et de sa présence d'esprit, sans jamais en faire une affaire d'État, comme lorsqu'il se fait surprendre par une vague monstrueuse et amène promptement les voiles avant de s'agripper aux drisses d'où il observe « la montagne d'eau submerg[er] [le] bateau ». Malgré cela, il ne se glorifie pas de s'en être tiré, mais il attribue tout le mérite à son bateau : « Cet incident qui m'effraya si violemment n'était en somme qu'une épreuve de plus qui me démontra encore une fois la solidité du *Spray* et me rassura sur la façon dont il allait affronter le gros temps du cap Horn. »

Une autre preuve de sa détermination et de son mérite est la traversée du détroit de Magellan sous des coups de vent incessants. Pas moins de six fois, il fut repoussé en arrière, dont une fois après avoir doublé le cap Horn ; dans le même temps il devait continuellement se méfier des indigènes qui entouraient le *Spray* dès que le vent se calmait suffisamment pour qu'ils mettent leurs pirogues à l'eau. Slocum ne l'écrit jamais clairement, mais il est entré



dans le détroit de Magellan le 11 février et ce n'est que le 14 avril qu'il voit les montagnes de Patagonie disparaître derrière la poupe du *Spray*. Autrement dit, il lui fallut plus de deux mois d'une bataille éreintante contre les éléments pour traverser le détroit à la voile, car évidemment le *Spray* ne possédait pas de moteur. Il ne faut pas non plus oublier que, quand il s'est embarqué dans son aventure, Slocum avait déjà dépassé la cinquantaine, un âge considérable à l'époque.

Un homme et marin moins habile, doté de moins de courage et de résistance, aurait renoncé bien avant, surtout après avoir failli se noyer. Alors que Slocum était en train de descendre une ancre, son bateau s'est soudain retourné sous l'effet d'une violente rafale. Ce n'est qu'après plusieurs tentatives qu'il réussit à le redresser et remonter à bord avec d'infinies précautions. « Je m'agrippai de toutes mes forces au plat-bord », écrit-il sobrement, car « il me revint alors soudainement à l'esprit que je ne savais pas nager. » Mais malgré tous les obstacles – au milieu de la confusion il est contraint de réparer la voile avec ses mains couvertes de plaies et de gerçures douloureuses –, il réussit à faire preuve de tendresse et de respect pour cette nature hostile : « Il y avait aussi une sorte de cygne, plus petit qu'un canard musqué, qu'il m'eût été facile d'abattre avec mon fusil, mais, dans la solitude de ce pays lugubre, je répugnais à supprimer une vie, sauf en cas de légitime défense. »

De toutes les qualités que Slocum possède, celle qui laisse l'impression la plus frappante, au moins pour moi, est sa façon d'affronter la solitude. Slocum

ne se cache pas d'avoir nourri quelques craintes, au moment de partir. Il n'est certes pas un ermite qui fuit les rapports sociaux. « Laissez quelqu'un sans amis, et vous verrez ce qui lui arrivera ! » écrit-il laconiquement. Il s'étonne de la cordialité qu'ils rencontrent à terre, son bateau et lui, car c'est ce qui se passe, à des années-lumière de ce qui arrive à la plupart des plaisanciers d'aujourd'hui qui sillonnent les océans en escadrons avec leurs équipages sur des bateaux qui ont coûté plusieurs millions. Mais le lecteur n'a aucun doute : Slocum rencontre toute cette gentillesse et cette disponibilité parce qu'il est comme il est.

Justement pour cette raison, il semble qu'au début la solitude soit ce qu'il redoute le plus. Pour prévenir les problèmes, il parle tout seul, donnant des ordres à voix haute à l'unique membre de l'équipage. Ses craintes vont se justifier quand il rencontrera une tempête alors qu'il est en proie à de fortes douleurs d'estomac. Il sait qu'il devrait réduire la voile mais n'a pas la force de le faire. C'est à ce moment qu'il va recevoir la visite – ou l'intrusion – du pilote de Christophe Colomb sur la *Pinta*. Ce dernier offre son aide à Slocum, le skipper du *Spray* suit passivement ses conseils... et sauve son bateau. Après cet épisode, l'atmosphère à bord semble plus détendue. Slocum a pactisé avec sa solitude, et il l'apprécie. « Ensuite, je ne ressentis plus la solitude. J'avais percé un mystère. » Le pilote de la *Pinta* revient de temps en temps, mais c'est maintenant un compagnon agréable, qui va disparaître définitivement lorsque le *Spray* sera sorti indemne de sa dernière

tempête, la pire de toutes selon Slocum, au large des côtes américaines, non loin de son port d'arrivée.

L'une des choses, je crois, qui a attiré et fasciné tant de lecteurs est la façon dont Slocum s'organise à bord, trouvant le temps de lire – j'avais oublié qu'il était un lecteur vorace –, cuisiner, faire de petites et grandes réparations, raccommo­der ses vêtements, ou simplement jouir du paysage (étrangement, il consacre peu d'attention à la navigation elle-même et aux cartes marines, peut-être parce que naviguer, pour lui, c'est un peu comme faire de la bicyclette). Les moments où il est le plus heureux sont ceux où le *Spray* a le vent en poupe et tient sa route tout seul, pendant que lui peut faire ce qui lui plaît.

Qu'à l'époque naviguer en solitaire ne fût pas une chose ordinaire transparaît clairement dans les réactions qu'il rencontre à terre. Beaucoup étaient sceptiques et ne croyaient pas qu'il était seul à bord : c'était tout simplement impossible. Pendant une de ses escales, Slocum laissa un officier enfumer le bateau pour prouver qu'il n'y avait aucun matelot caché à bord. En somme, il avait parfaitement conscience de s'être lancé dans une aventure unique, à laquelle beaucoup auraient du mal à croire.

Mais ce que Slocum réussit à démontrer fut justement qu'il était possible de traverser les océans en solitaire, sur un petit bateau, et de rentrer à la maison pour le raconter, dès lors que l'on savait ce que l'on faisait. Je ne peux pas en être sûr, mais je pense vraiment que c'est *Seul, autour du monde* qui a planté la graine qui a ensuite poussé tant de gens à s'aventurer seuls en mer, certains pour l'expérience

en soi, d'autres pour gagner une régates ou battre un record de vitesse. Le récit de Slocum donne au lecteur une impression de liberté à laquelle il est difficile de résister. Voici ce qu'il écrit après avoir quitté l'Ascension pour entamer la dernière étape qui le ramènera chez lui : « J'étais donc destiné à naviguer dans la plus grande solitude, mais cela n'avait pas d'effets néfastes ; au contraire, les heures de méditation en mer faisaient croître en moi un sentiment de charité et de bienveillance. » Quel navigateur solitaire ou quel marin d'eau douce ne rêverait pas d'un tel destin ?

Quand on m'a proposé d'écrire cette introduction, j'ai accepté sans hésiter une seconde. Tout d'abord, ce n'était pas ma première expérience en la matière, puisque j'avais déjà à mon actif la préface d'une édition française du *Miroir de la mer* de Joseph Conrad et celle d'une édition italienne du *Journal de bord* de Christophe Colomb. Mais surtout, cela me donnait l'occasion de relire le livre de Slocum, que je n'avais pas ouvert depuis bien longtemps. Toutefois, avant de le faire, j'ai repensé à ce que j'avais gardé en mémoire de ces lectures et relectures qui remontaient à quelques décennies.

Mes souvenirs étaient beaucoup plus nombreux que je ne l'aurais cru. Je me souvenais avec précision de la scène où Slocum grimpe au grand mât et voit le *Spray* disparaître sous lui, submergé par une masse d'eau. Je n'avais pas non plus oublié le pilote de la *Pinta*, ni les clous de tapissier répandus sur le pont alors qu'il était ancré en Terre de Feu, pour donner une bonne leçon aux indigènes assoiffés de sang... leçon qu'ils reçurent. Je me rappelais aussi la

lutte de Slocum pour traverser le détroit de Magellan et la lumière qui auréolait son existence les jours où le *Spray*, par beau temps et vent favorable, fendait les flots du Pacifique ou de l'océan Indien.

Par contre, j'avais oublié certaines choses, comme le fait que Slocum avait rencontré la veuve de Stevenson et l'explorateur Stanley. Avaient aussi disparu de ma mémoire le temps que Slocum passait à lire, ainsi que quelques-unes des tempêtes. Mais sur un point mes souvenirs étaient très précis, je veux parler du second protagoniste du livre : ce bon *Spray* et l'affection que Slocum éprouvait à son égard.

Dans *Le Miroir de la mer*, Conrad, encore un qui sait de quoi il parle, soutient que les navigateurs en général n'aiment pas la mer, contrairement à ce que croient de façon très romantique les marins d'eau douce : ils la craignent et la respectent. En revanche, ils portent un profond amour à leurs bateaux, même quand il s'agit des pires barcasses dont la tôle ne tient que grâce à d'innombrables couches de vernis. Conrad souligne que l'amour pour un bateau est totalement différent de toute autre sorte d'amour et qu'il n'a rien à voir avec le fait d'en être ou non propriétaire. Un marin est prêt à tout pour sauver un bateau en difficulté, y compris à risquer sa vie, même s'il n'y a aucun intérêt économique en jeu.

J'achetai mon premier bateau, un GKSS-eka, pour cinq cents couronnes à une connaissance qui le gardait amarré à l'embouchure d'une rivière à Kåseberga, dans le comté de Scanie. Quand j'allai en prendre possession, je découvris qu'il lui manquait le mât et qu'il était plein à ras bord d'eau et de boue. Je le remis à flot, achetai deux tolets et deux rames,

puis, sans réfléchir, je pris le large dans la baie d'Ystad, non sans avoir revêtu une combinaison de plongée, avec l'intention de rallier Malmö à la rame. Comme il n'y avait pas le moindre souffle de vent, je réussis à traverser la baie et je me retrouvai sur la plage d'Abbekås, à six milles marins de distance, sans avoir été coulé par l'un des transbordeurs rejoignant la Pologne. Je dormis dans un sac de couchage sur la plage, sous la coque retournée. Le lendemain, il y avait une petite brise d'ouest. Après avoir ramé et bataillé pendant une heure sans parcourir plus d'une centaine de mètres, je renonçai, remontai le bateau au sec à Abbekås. Il doit encore s'y trouver aujourd'hui.

Inutile de dire que je n'avais tissé aucun lien avec ce bateau. Il en alla tout autrement avec le suivant, un Folkboat, portant le numéro 38 sur sa voile, construit en 1943, l'un des premiers d'une série de cinquante navires commandés par l'armateur Sahlén pour soutenir les ventes de ce bateau merveilleux qui, alors que les Skerry Cruiser envahissaient les pontons, était considéré comme un vilain crapaud. On sait que changer le nom d'un bateau porte malheur, mais je n'en avais que faire : le mien s'appelait *Skum*, «écume», en hommage à Slocum. Durant deux ans, je l'utilisai sans moteur, principalement dans la baie de Kattegatt et le détroit de Skagerrak, et il se créa entre nous un lien très personnel. Encore aujourd'hui je revois les veines du rouf en chêne clair et son flanc fendu, un défaut assez courant sur ce bateau par ailleurs parfait.

Quand je le revendis pour passer à un voilier IF avec puisard à vidange automatique, ce qui permettait des navigations plus longues, je le fis avec un

véritable pincement au cœur : ce fut une réelle souffrance. Avec l'IF, je naviguai d'abord en France puis en Écosse, de grandioses traversées que je n'oublierai jamais. Même le *Moana*, comme je l'avais baptisé, se tailla une place dans mon cœur, mais jamais comme le *Skum*, sans doute parce qu'il était construit en série et avait plus de deux mille copies identiques. Le vendre fut moins douloureux car j'avais déjà acheté un nouveau bateau, le *Rustica* – qui fut ensuite immortalisé, à sa façon, dans *Le Cercle celtique* –, sur lequel j'avais emménagé pour y vivre avec ma compagne. Quatre ans plus tard, nous partîmes en Écosse, en Irlande, où nous passâmes l'hiver, puis en Bretagne et au nord de l'Espagne. Durant sept ans, le *Rustica*, en plus d'être ma seule maison, nous conduisit en sécurité à travers la mer du Nord et le golfe de Gascogne. Au fil du temps, un lien fort et profond s'est tissé avec le *Rustica*, et je comprends parfaitement ce que voulait dire Conrad quand il parlait de l'amour des marins pour leurs bateaux. Je suis aussi tout à fait d'accord avec Slocum quand il évoque l'affection et le respect qu'il éprouve pour sa petite embarcation, onze mètres hors beaupré, qui l'a mené sain et sauf à travers les tempêtes et les vagues hautes comme des montagnes.

Mais il y a un point qui distingue le *Spray* de la plupart des bateaux sur lesquels j'ai navigué ou dont j'ai seulement entendu parler : il tenait sa route de façon incroyable et pouvait naviguer seul mille après mille, dès lors que ses voiles étaient bien réglées. Voici ce qu'écrit Slocum à propos de sa dernière traversée de l'Atlantique : « La navigation avait été délicieuse. Pendant ces vingt-trois jours, je n'avais pas tenu la barre plus de trois heures, y

compris le temps passé à tirer des bords dans le port de Keeling. J'avais amarré la barre et je l'avais laissée faire. Le vent pouvait venir de l'arrière ou de travers, le *Spray* tenait toujours sa route. »

À faire pâlir d'envie les navigateurs d'aujourd'hui qui ne peuvent pas quitter la barre plus d'une minute ou deux sans que le bateau parte au vent ou, pire encore, vent dessus, au risque d'une belle embardée ! J'affirme même que Slocum n'aurait jamais pu terminer son tour du monde, en tout cas pas de manière aussi heureuse, s'il n'y avait pas eu cette capacité du *Spray* à tenir ainsi sa route. Le skipper pouvait toujours compter sur le fait que son bateau se débrouillait seul même quand la mer était agitée et qu'il fallait garder son cap pendant que lui se reposait, se préparait à manger ou traçait sa route.

Depuis cette époque, de nombreuses répliques du *Spray* ont été construites. Un de mes bons amis fait partie de ceux qui ont succombé à la tentation. Mais, pour autant que les copies aient hérité de quelques-unes des qualités et de la stabilité du *Spray*, aucune, que je sache, n'a jamais égalé l'original. Je ne parlerai pas des bateaux modernes aux superstructures lourdes comme des caravanes et à la quille courte, qui ont besoin d'un pilote automatique ou d'une girouette pour laisser un moment de répit au skipper et à l'équipage. Les bateaux à voile hauturière et quille longue ne sont pas davantage exempts de ces défauts : certains partent tellement au vent qu'après quelques heures de barre il faut s'aider de la rame pour réussir à opposer une résistance.



En anglais, on dit que pour être adaptés à de longues navigations, les bateaux doivent avoir deux caractéristiques : ils doivent être *sea-kindly* et *sea-worthy*, littéralement « gentils avec la mer » et « dignes de la mer » ; en d'autres termes, ils doivent être dociles et présenter de bonnes qualités de navigabilité. Pour répondre à la définition de *sea-kindly*, il faut qu'ils aient un timon léger, qu'ils soient stables sur leur route et capables de se mouvoir en douceur parmi les vagues, sans tanguer. Seront *sea-worthy* ceux qui n'embarqueront pas d'eau en cas de grosses vagues, pourront résister aux bas-fonds sans perdre leur quille et ne démâteront pas en cas de fort vent ou de bourrasque. Le *Spray* réunissait toutes ces caractéristiques.

Mais il y a peut-être une qualité qui lui manquait, même si Slocum n'en parle pas, c'est la beauté. Dessiner et construire une embarcation qui ait les trois caractéristiques est sans doute impossible. Le voilier parfait n'existe pas, tout comme n'existe pas le récit de navigation parfait. Mais le *Spray* et *Seul, autour du monde* sont cependant très proches de la perfection. Et c'est déjà beaucoup, même si le récit de Slocum ne sera probablement jamais considéré comme un chef-d'œuvre de la littérature.

Je conclus avec les derniers mots du livre, qui résumant parfaitement le sentiment éprouvé en lisant ce récit : « Les jours passaient, heureux, partout où mon bateau naviguait. »

Björn Larsson



## CHAPITRE I

Quelques mots sur ma jeunesse – Naissance de ma vocation de marin – Commandant du *Northern Light* – Le naufrage de l'*Aquidneck* – Retour du Brésil sur le *Libertade* – On m'offre un « bateau » – Reconstruction du *Spray* – Le lancement.

Dans la belle province maritime de la Nouvelle-Écosse se dresse une chaîne de montagnes appelée North Mountain, qui regarde d'un côté la baie de Fundy, et de l'autre la fertile vallée d'Annapolis. Sur son versant nord pousse le vigoureux spruce, un épicéa bien adapté à la construction navale et avec lequel de nombreux bateaux de toutes sortes ont été construits. Les gens de cette côte, durs, robustes et énergiques, ont des dispositions pour le commerce et on ne peut rien contre un marin dont le certificat de naissance a été établi en Nouvelle-Écosse. C'est là que je suis né, dans cet endroit au climat rude, dans la partie la plus glaciale de la North Mountain, par un froid 20 février, bien que je sois maintenant citoyen des États-Unis d'Amérique ; mais un Yankee naturalisé, si tant est que l'on puisse dire que les

natifs de Nouvelle-Écosse ne sont pas des Yankees au vrai sens du terme. Des deux côtés de ma famille, on était marin, et s'il pouvait arriver qu'un Slocum ne naviguât pas, il avait au moins un penchant pour les maquettes de bateaux et les voyages au long cours. Mon père était le genre d'homme qui, abandonné sur une île déserte, aurait réussi à rentrer à la maison, à condition de trouver un couteau et un arbre. C'était un vrai connaisseur en matière de bateaux, bien que la vieille ferme dont quelque calamité l'avait rendu propriétaire le retint à terre. Quant à moi, la mer magnifique me charma au premier coup d'œil. À huit ans, j'avais déjà navigué sur la baie, avec d'autres galopins de mon âge, au risque de tous nous noyer. Un peu plus tard, j'occupai l'importante fonction de cuisinier à bord d'une goélette de pêche ; mais je n'y restai pas longtemps car l'équipage se révolta à l'apparition de mon premier plat, et je fus expulsé avant d'avoir l'occasion de briller en tant qu'artiste culinaire. Puis je naviguai comme matelot sur un trois-mâts faisant le long cours. Comme on le voit, c'est en sortant du rang et en passant par le poste d'équipage que j'arrivai à commander.

Mon meilleur commandement fut celui du *Northern Light*, un magnifique bâtiment dont j'étais copropriétaire. J'avais quelques raisons d'être fier car, à cette époque, vers 1880, c'était le plus beau voilier américain à flot. Ensuite, j'achetai et commandai l'*Aquidneck*, un petit trois-mâts qui me sembla toujours un chef-d'œuvre de perfection et de beauté, qui, quand le vent soufflait, n'avait rien à envier aux bateaux à vapeur. Il y avait près de vingt ans que je le

commandais quand il s'échoua sur une côte du Brésil. Mon voyage de retour à New York avec ma famille se fit sur le canoë *Libertade*, sans incident.

J'ai toujours navigué au long cours, principalement comme commerçant et tradeur, en Chine, en Australie, au Japon et dans les îles du Pacifique. La vie que je menais ne me permettait jamais de rester longtemps à terre et j'avais fini par en oublier les mœurs et habitudes. Aussi, lorsque les temps devinrent durs pour les tradeurs et que je songeai à abandonner la mer, que pouvais-je faire, moi, vieux marin ? J'étais né dans les brises et j'avais étudié la mer comme sans doute peu d'hommes l'ont fait, négligeant tout le reste. Parmi les choses qui m'attiraient, juste après la navigation, venait la construction navale. Je rêvais de passer maître dans ces deux professions et mes désirs ne tardèrent pas trop à se réaliser. Depuis le pont de grands voiliers, dans les plus gros temps, j'avais fait des calculs sur les lignes et les dimensions que doit posséder un bateau pour naviguer en sécurité par tous les temps et sur toutes les mers. Aussi le voyage que je vais raconter maintenant est-il le résultat non seulement de mon amour de l'aventure, mais aussi de l'expérience de toute ma vie.

Pendant l'hiver 1892, alors que je me trouvais à Boston où l'Océan m'avait, pour ainsi dire, rejeté, un ou deux ans auparavant, et que je me demandais si j'allais de nouveau solliciter un commandement, ou bien me décider à entrer dans un chantier de construction navale, je rencontrai une vieille connaissance, capitaine baleinier, qui me dit : « Venez donc à Fairhaven, et je vous donnerai un

bateau. Mais, ajouta-t-il, il a besoin de quelques réparations. » Ces paroles me remplirent d'aise, car le capitaine m'offrit aussi toute l'aide dont je pourrais avoir besoin pour remettre le bateau en état. Je fus trop heureux d'accepter car, pour pouvoir travailler dans un chantier, il m'aurait fallu verser cinquante dollars à une société, et, pour ce qui était de commander un bateau, il n'y en avait pas de disponible. Presque tous nos grands vaisseaux avaient été transformés pour le transport du charbon et se faisaient ignominieusement remorquer de port en port, tandis que de valeureux capitaines devaient rester à terre. Le lendemain, je débarquai à Fairhaven, en face de New Bedford, et je crus que mon ami avait voulu me faire une farce, une farce dont il aurait lui-même été victime pendant sept ans. Le « bateau » s'avéra être un antique sloop appelé le *Spray*, qui, aux dires des voisins, avait été construit vers l'an I de notre ère. Il se trouvait au milieu d'un champ, calé avec sollicitude, à bonne distance de l'eau salée, et il était recouvert d'une bâche. Les habitants de Fairhaven sont à la fois économes et curieux, et, pendant sept ans, ils s'étaient demandé : « Qu'est-ce que le capitaine Eben Pierce va faire avec son vieux *Spray*? » Mon arrivée fit sensation et les commentaires allèrent bon train. Enfin, quelqu'un va travailler sur le *Spray* ! « Vous allez le démolir, je suppose ? – Non, je vais le reconstruire ! » Grande était la stupéfaction. « Mais est-ce que cela en vaut la peine ? » ; c'est la question à laquelle, pendant plus d'un an, je répondais que, oui, ça en valait la peine.

Ma hache abattit un gros chêne, dans lequel, moyennant une petite somme d'argent, le fermier Howard me débita la quille et les membrures du nouveau bateau. Puis je construisis une chaudière afin de ployer les membrures. Chaque jour, les résultats de mon travail prenaient forme et la présence amicale des voisins ajoutait à mon plaisir. Ce fut un grand événement sur le chantier quand la nouvelle étrave fut mise en place et fixée à la quille. Des capitaines baleiniers venaient de loin pour voir ça. D'une voix unanime, ils lui donnèrent A1, la meilleure note, et déclarèrent que le *Spray* était « taillé pour affronter les glaces ». Le plus vieux capitaine me serra chaleureusement la main lorsque les guirlandes furent installées, déclarant qu'il n'y avait aucune raison pour que le *Spray* ne pût naviguer au large du Groenland. L'étrave avait été débitée dans un chêne de premier choix. Plus tard, elle fendit en deux un récif de corail dans les îles Keeling, sans en souffrir le moins du monde. Rien ne vaut le chêne pour les pièces maîtresses d'un bateau. Les guirlandes et les membrures du *Spray* étaient faites de ce bois, et ployées à la vapeur. J'avais commencé à travailler en plein mois de mars, et il faisait encore bien froid ; toutefois, il y avait toujours autour de moi une quantité de spectateurs me prodiguant leurs conseils. Quand un capitaine baleinier s'approchait, je m'appuyais sur mon herminette et bavardais un moment avec lui.

New Bedford, berceau des capitaines baleiniers, est relié à Fairhaven par un pont ; c'est une bonne promenade et je n'étais jamais lassé de leurs visites.

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

N° d'édition : L.01EBNN000564.N001  
Dépôt légal : mars 2019



*« Personne ne peut savoir quel plaisir on éprouve à naviguer seul en toute liberté sur les océans immenses, à moins d'en avoir l'expérience. »*

En 1895, Joshua Slocum part de Boston avec le voilier qu'il a restauré avec ardeur plusieurs années durant. Lui qui a déjà tant navigué veut retrouver le large, seul cette fois.

Trois ans plus tard, c'est la fin d'une « croisière » de quarante-six mille milles. Slocum jette l'ancre dans le port de Newport : il a réalisé le premier tour du monde en solitaire. Un exploit hors du commun à l'époque et encore légendaire aujourd'hui.

Pour des générations de marins du monde entier, Slocum reste un modèle par sa détermination et sa présence d'esprit comme par son art d'affronter la solitude. Son attitude indéfectiblement positive est peut-être le secret de l'engouement toujours aussi vif suscité par ses aventures, dont le récit est devenu un classique incontournable de la littérature maritime.

*Joshua Slocum (1844-1909) fut le premier navigateur à faire le tour du monde à la voile en solitaire. À 65 ans, il disparut en mer à bord du Spray en route vers les Antilles.*

*Préface de Björn Larsson, navigateur chevronné et écrivain suédois traduit en plusieurs langues. Il est l'auteur notamment de La véritable histoire de Long John Silver, Le Capitaine et les rêves (Prix Médicis étranger en 1999) ou Le Cercle celtique.*